

ESSAI

TRIUMPH 900 TRIDENT

# UN VRAI TRIOMPHE

*On peut se demander quelle légitimité accorder à une Anglaise des années 90, oubliant son patrimoine car largement équipée de pièces japonaises. Après cet essai complet, la Triumph 900 Trident nous donne la réponse. Elle associe à sa traditionnelle distinction et sa forte personnalité, une surprenante efficacité qui la place tout simplement en concurrence directe avec les meilleures motos actuelles.*

Par Franck Péret, photos et mesures Micou.



Jamais une moto de série n'avait attisé une telle curiosité, ces derniers temps. Que ce soit les professionnels de la moto, les utilisateurs de deux-roues ou le passant qui passe, tous marquent un temps d'arrêt sur la 900 Trident. Son teint vert anglais éclairci par un moteur gris souligne une ligne sans concession à un quelconque canon de la mode. Elle plaît aux gens et l'inscription Triumph intrigue. Les questions fusent : « Combien elle coûte ? Qui la construit ? Qu'est-ce que ça donne par rapport à une Japonaise ? Est-ce une vraie Triumph ?... »

Après avoir vécu une dizaine de jours en compagnie de la belle Anglaise, les réponses se précisent et l'enthousiasme des premiers tours de roues se confirme. Pas de doute, cette Triumph 900 Trident est une excellente surprise et une sacrée réussite. C'est tout simplement la première moto européenne capable de rivaliser avec les meilleures Japonaises, pour un prix équivalent. Vous ne nous croyez pas ? Alors lisez la suite.

## Découverte

Si un grand nombre de ses éléments (freins, suspensions, carburateurs et boîte de vitesses...) proviennent du Japon, la Triumph 900 Trident a tout de même su préserver une personnalité à part, purement britannique. D'emblée, elle se démarque par certains choix techniques (trois cylindres, cadre poutre porteur...) et esthétiques (coloris sobres, mécanique apparente...). Mais, surtout, comme le fait remarquer crûment Christian Lacombe, notre boss du "R & D" (Recherche et Développement) : « Elle a de la gueule, du chien, du "gniak" ! »

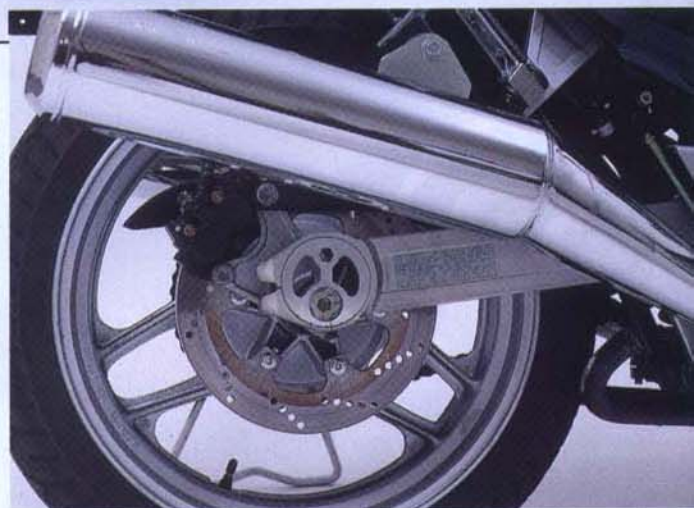
Concrètement, la finition est au niveau des meilleures productions actuelles (japonaises ou européennes) si ce n'est quelques durits de refroidissement trop apparentes sur le profil gauche et une tendance des échappements à s'oxyder rapidement si on ne s'occupe pas d'eux. Mais ces points perfectibles seront modifiés sur les prochaines séries. Pour le reste, on se sent chez soi aux commandes de cette machine imposante et trapue. Malgré cette carrure "brute de fonderie", la 900 Trident se révèle moins lourde qu'une 1000 Japonaise classique (Honda CBR, Suzuki GSX 1100G...). Assis à la bonne altitude, le pilote doit chercher assez loin le guidon (réservoir long) et en arrière les repose-pied. En revanche, les commandes douces tombent naturellement sous les extrémités. La position n'est pas vraiment idéale, les petits ayant les bras trop courts et les grands les jambes trop longues, mais c'est un compromis qui a su éviter le piège d'une ergonomie sportive. Ainsi, les poignets sont dégagés de toute pression excessive et permettent de bien contrôler la moto lors des évolutions lentes. La Triumph, malgré son centre de gravité haut-placé, s'apprécie en ville grâce à un embrayage progressif accompagné d'une mécanique souple et alerte au point que la boîte (précise) à six vitesses rapprochées devient presque une gêne en interrompt trop souvent la progression du Trident.

## Un air de dragster

Une fois sur le dernier rapport, la Triumph reprend très bas, en dessous de 60 km/h, sans heurts ni vibrations. La poussée est ensuite régulière jusqu'à environ 5 500 tr/mn, seuil au-delà duquel les trois cylindres change de ton pour devenir rageur. Sur les intermé-



**On note la présence de solutions intelligentes en ce qui concerne l'entretien de cette Triumph. Témoin, ce superbe réglage de tension de chaîne par excentrique.**



diaires, la roue arrière patine ou l'avant s'allège considérablement, selon la nature du sol. Subissant cette propulsion intense, les bras du conducteur s'étirent, le décrochement de la selle maintient le bassin pour lui asséner un bon vieux "coup de pied au cul". Evidente d'utilisation dès les premiers tours de roues, la 900 Trident cache son jeu sous ses airs de routière classique. Entre deux feux rouges, elle inciterait presque à la débauche en jouant les dragsters ou à la reine du wheeling. Bref, niveau sensations, Miss Triumph n'est pas loin d'une référence telle que la Yamaha 1200 V-

Max, une moto, comme elle, à ne pas mettre entre toutes les mains (la 750 Trident est là pour ça). Grosse différence avec cet épouvantail des villes, en plus d'un moteur généreux, la 900 Trident se pare d'équipements performants qui permettent d'exploiter sa santé démoniaque. Ainsi, la partie-cycle n'est pas en reste puisque freins dosables et puissants, direction neutre et légère, suspensions confortables et précision des commandes facilitent le dressage de la bête quelles que soient les conditions météo. Par temps de pluie, la relative douceur du trois pattes sous 5000 tr/mn offre



*Le tableau de bord est complet mais il pourrait s'avérer plus clair si le compteur n'était pas gradué jusqu'à 300 km/h.*

*Pas de frime technologique inutile, ici tout est simple et fonctionnel et ça marche très bien. Remarquez en particulier la grosse poutre du cadre, les nombreux points d'ancrage sous la selle et la noblesse des matériaux utilisés pour tous les supports.*



*Saine, précise et équilibrée, la belle Anglaise enchante son conducteur sur les routes sinueuses.*

un maximum d'adhérence et toujours des reprises de premier ordre.

Pour une 900 cm<sup>3</sup>, la fine Trident se débrouille donc très bien en ville, nettement mieux que n'importe quelle mille ou onze cents Japonaise. Seule réserve, son plat radiateur d'eau, situé devant le moteur, limite sa marge de manœuvre, d'où un rayon de braquage à l'italienne, démesuré. Quoi qu'il en soit, le bilan citadin demeure largement positif pour une moto de cet acabit.

## Un rythme routier

Une fois sortie de la capitale via l'autoroute, on oublie un peu la mécanique, toujours aussi présente mais sollicitée à un régime plus constant, pour s'accrocher aux branches. Cette expression reste une vue de l'esprit car celui qui s'agrippera au guidon de la Triumph, légère de l'avant, perturbera son impeccable tenue de cap. Certes, les 140 km/h atteints, l'absence de carénage oblige le pilote à compenser la pression du vent, mais il devra se contenter de bloquer ses abdominaux en se calant au creux de la selle. Dans ces conditions, le plaisir de rouler comme un damné devient fatigant, donc éphémère, voire inexistant. Capable de plus de 200 km/h, la 900 Trident auto-limite son utilisation dans le domaine du raisonnable. Tant mieux, les joies de la conduite avec elle sont ailleurs. En revanche, pour faciliter les grands trajets à vitesse régulière, on aimerait adopter un petit saute-vent (bientôt disponible en accessoire). Celui-ci permettrait de profiter de l'excellente autonomie (de 250 à 300 km avant réserve), les confortables suspensions et la

position de conduite somme toute agréable n'imposant aucun arrêt supplémentaire. Telle qu'elle se présente d'origine, nue comme un ver, la 900 Trident invite son propriétaire à emprunter un axe plus varié que celui des autoroutes. Sur une belle nationale comme celles serpentant à travers le relief de la Haute-Vienne, cette Triumph nous montre un visage nouveau. A l'image d'une Yamaha FJ 1200, dotée elle aussi d'une mécanique vivante et généreuse, l'Anglaise aime avaler les grandes courbes en enroulant, sur le couple, à un rythme de métronome. Plus vive que la Japonaise, elle se balance sans effort, un peu à l'ancienne. S'il est difficile et inutile de déhancher à ses commandes, il suffit de pencher la tête puis d'exercer une légère pression sur un repose-pied ou un demi-guidon pour l'incliner sur la trajectoire idéale dont elle ne bougera pas quoi qu'il advienne. On se croirait dans le cockpit d'un Spitfire. Peu spectaculaire techniquement mais extrêmement efficace, le cadre poutre lui assure une grande rigidité, gage de précision et de tenue de route. Très confortables et bien conçues, les suspensions participent à ce comportement irréprochable en gommant les inégalités sans transmission de réactions parasites. La sérénité est présente à bord grâce aussi à une impressionnante garde au sol que d'excellents Michelin radiaux n'arrivent pas à mettre à mal.

## Lointaines limites

A l'issue d'une journée de roulage ponctuée de ces grands moments de conduite, équilibre, efficacité et plaisir sont les trois qualificatifs qui viennent spontanément.

***Avec ses excellentes qualités routières, son importante autonomie, son bon confort et un moteur généreux, la 900 Trident aime jouer les touristes, ici à Hautefort en Dordogne.***





***Dans une industrie en plein délabrement, les Anglais ont le mérite d'avoir réussi ce tour de force : produire une moto de caractère directement concurrentielle avec les meilleures machines japonaises.***

ment à l'esprit. On en oublie que parfois un léger mouvement de cheville a passé une vitesse ou que, deux doigts effleurant le levier de frein, les plaquettes se sont mises à lécher les disques... La belle file à l'anglaise en se faisant presque oublier pour laisser place nette aux sensations physiques obéissant au rythme de la route. Mais il suffit d'une rotation de la poignée de gaz un peu plus prononcée pour se rappeler que l'on chevauche un vigoureux trois cylindres, domestiqué en bas, presque sauvage en haut. Cette pêche invite à accélérer le tempo en jouant avec la boîte à six rapports, afin de se maintenir au-dessus de 5 000 tr/mn. Sur belle route, pas de problème, la Triumph assure. Mais en choisissant un itinéraire plus saccadé le long d'une départementale à trail, elle indique clairement ses limites. Ce n'est ni un agile mono ni une sportive incisive, normal pour une 900 routière. Au jeu du freinage dernier carat, empilage des rapports sur une parcelle de bitume cahotique, passage d'une épingle à la volée et remise des gaz précoce, la Triumph

## **DUO : AGREABLE**

Côté pilote, la présence du passager ne se ressent absolument pas. Le moteur progresif délivre un tel couple et une telle puissance que la moto se comporte comme en solo. Le passager, lui, profite d'un excellent confort à allure normale grâce à une selle un poil étroite mais plate et bien rembourrée, à des suspensions souples et à l'absence de vibrations. Efficace, la poignée de maintien accepte le passage de gros gants. Inutile de s'y agripper comme un malade, les doigts compensent les phases de freinage, les paumes celles d'accélération. Protégé par le pilote même à haute vitesse et donc très décontracté, le passager se plaindra uniquement de pieds posés un peu haut avec les semelles trop prêts des silencieux d'échappement. Enfin, pour conclure, la suspension arrière non réglable ne permet pas de compenser le surcroît de poids (avec bagages) ou le vieillissement du combiné.

*Racée, impressionnante, facile, confortable...  
On ne tarit pas d'éloges au sujet de  
cette Triumph 900 Trident  
proposée à 56 900 F.*



*Ceci est un modèle de la Triumph 750 Trident des années 70. On le voit, mis à part le nom, la version actuelle a totalement coupé les ponts avec le passé. Les nostalgiques le regretteront peut-être, les utilisateurs certainement pas. Vive le caractère, sans les caprices !*

*On présente la 900 Trident toujours en vert. Elle existe aussi en rouge Cherry. Celle-ci est disponible chez Brooklands au (1) 46.78.09.09.*

s'agite et se durcit. Lors des violentes décélérations, elle se plante sur sa fourche tandis que la croupe ondule et pioche, ensuite elle demande pas mal d'efforts pour s'inscrire en courbe serrée et déleste trop facilement à la remise des gaz sur les intermédiaires. En fait, ces phénomènes, observés en la brutalisant exagérément, s'expliquent par des suspensions à la fois molles et rapides en détente, associées à une certaine inertie (240 kilos et centre de gravité haut placé), un équilibre particulier (peu de poids sur l'avant) et un moteur incroyablement puncheur. Même les brutes épaisses ont matière à se faire plaisir avec une telle machine, il suffit d'avoir la technique, les bras et le gros cœur.

## Une nouvelle référence ?

A mi-chemin entre les deux exemples choisis, les Yamaha V-Max et FJ 1200, la Triumph 900 Trident apporte quelque chose de nouveau dans notre paysage motocycliste. A la fois belle et pratique, impressionnante et facile, efficace et confortable, elle a eu le don d'enthousiasmer tous les essayeurs du journal, du plus sage au plus sportif, à un point que tout le monde n'a pas eu droit à son tour de manège (hein, Harald ?). On a même cru que d'autres s'étaient plantés tant ils tardaient à revenir au nid à l'issue d'un galop d'essai qui devait durer dix minutes (hein, Pierre ?). Bref, malgré une sensibilité émoussée par des milliers d'heures de conduite, tous ces motards "expérimentés" sont revenus étonnés, illuminés, heureux de cette furtive rencontre. A l'usage, on ne semble pas se lasser de ce fabuleux moteur, le temps n'ayant pas d'emprise sur le plaisir éprouvé au guidon d'une machine équilibrée et facile à vivre au quotidien malgré un caractère bien trempé. A la croisée des chemins, la Triumph 900 Trident peut combler un large public en répondant à de nombreux désirs. Les potentiels acheteurs de Harley (l'image), Yamaha V-Max (les sensations), Suzuki GS1100-G (le reste) ou autres risquent de succomber à son charme et ce ne serait que justice rendue à une excellente moto qui ne se contente pas simplement d'un nom symbolique pour entamer une prometteuse carrière. \_\_\_\_\_ F.P.



## EN BREF

### VILLE

Malgré ses 900 cm<sup>3</sup> et son gabarit respectable, la Triumph s'en sort plutôt bien en ville. Elle bénéficie d'un moteur souple, plein, puissant, d'une boîte précise et d'un embrayage doux. Côté partie-cycle, on se félicite d'une hauteur de selle raisonnable et d'une position de conduite pas trop en appui sur les poignets, associée à une direction légère et neutre. Seuls problèmes, le poids et le centre de gravité haut placé restent présents à très basse vitesse et, surtout, le rayon de braquage excessif n'aide pas les manœuvres ou les changements de files dans les bouchons.

### ROUTE

Bien équilibrée, confortable en solo ou en duo et équipée d'un moteur disponible à tous les régimes, la Trident joue les routières efficaces, malgré une position des jambes trop repliée pour les grands pilotes. Elle reste facile d'utilisation quelles que soient les conditions climatiques, grâce à la progressivité de sa mécanique et l'équilibre de la partie-cycle. Tout baigne.

### AUTOROUTE

L'absence de carénage ne prédispose pas la 900 Trident à un usage autoroutier. Son pilote peut se maintenir à un bon 150 compteur de croisière avant de souffrir de la pression d'air. Bien calé au creux de la selle, il a tout intérêt à ne pas s'agripper à un guidon trop léger à haute vitesse. Pour le reste, la tenue de cap ne souffre d'aucune critique et le freinage stoppe la bête dans les meilleurs délais.

### SPORT

La santé de la mécanique au-delà de 5500 tr/mn incite parfois à adopter un rythme rapide, proche de celui d'une sportive. Dans ces moments forts, la Triumph avoue ses limites, issues d'un choix favorisant la facilité de conduite. L'inertie de la machine augmente avec la vitesse (centre de gravité haut placé), le freinage reste puissant mais insuffisamment mordant à l'attaque et les suspensions molles nuisent à la précision de pilotage. A condition de bien savoir la maîtriser, la 900 Trident demeure un outil redoutable qui surprendra bien des possesseurs de Japonaises.

## REVUE DE DETAILS

**Accessoires :** il existe déjà des équipements adaptables testés par Triumph. Ainsi, tous les modèles pourront recevoir un kit de support valises latérales et top case (de marque Givi, modèle Monokey) pour les vacances. Des pare-carter, des saute-vent, protège-réservoir et bulle haute (Trophy), sont actuellement à l'étude et ne tarderont pas à être commercialisés.

**Antivol :** celui d'origine est couplé au contacteur et s'enclenche uniquement en bloquant la roue à gauche. Il existe deux accroche-casques, un de chaque côté sous la selle. Le garde-boue avant trop enveloppant interdit la pose d'un U bloquant la roue avec la fourche. Enfin, le transport de l'antivol reste problématique.

**Avertisseur :** double et sonore, il est très efficace.

**Bagages :** d'origine, plusieurs anneaux et barres placés sous la selle permettent d'accrocher un filet pour le transport d'un sac à la place du passager. A l'avant, il y a matière à adapter une sacoche réservoir magnétique ou à sangles.

**Béquilles :** on trouve une béquille latérale stable et une centrale qui se manipule en pesant de tout son poids sur l'ergot et en tirant simultanément sur la poignée prévue à cet effet (souvent sale) ou celle de maintien passager. La 900 paraît lourde à manier lors de cette manœuvre, gaffe aux sols glissants.

**Commodos :** bonne surprise ! Bien qu'un peu différents des modèles japonais, ils s'avèrent agréables et faciles à utiliser même si les boutons semblent un peu petits avec de gros gants. La commande d'éclairage se trouve à droite, laissant place à un bouton de warning (au pouce) et d'appel de phare (à l'index), côté gauche.

**Eclairage :** rien d'exceptionnel. Le faisceau est large mais manque de densité.

**Essence :** la quantité d'essence restante s'affiche sous forme d'un voyant lumineux au tableau de bord, en sus d'une classique position réserve (5 litres) au robinet, facile à manipuler.

**Filtre à air :** difficile d'accès, la mousse nécessite un important démontage pour être changée. Heureusement, la fréquence d'entretien est particulièrement faible, une fois tous les 40 000 km.

**Huile :** la jauge de niveau d'huile est solidaire du bouchon de l'orifice de remplissage. Ce dernier, grand et dégagé, accepte un appoint sans entonnoir.

**Outils :** la trousse, rangée sous la selle, est complète et de bonne qualité.

**Poignée de gaz :** douce, elle présente un tirage un poil long.

**Ralentis :** il se règle à l'aide d'une molette facile d'accès.

**Rétroviseurs :** ils vibrent un peu à certains régimes mais offrent une bonne visibilité.

**Sécurité :** la béquille latérale comprend une sécurité qui interdit l'allumage, même au point mort. Les modèles homologués en France vont être modifiés à ce niveau-là dans un futur proche.

**Selle :** une option selle basse sera bientôt disponible. Quelques millimètres de mousse seront retirés au niveau de la place passager tandis que le pilote trouvera une largeur d'entrejambe affinée.

**Suspensions :** par soucis d'économie sur les Trident, aucun réglage ne permet de corriger les suspensions si ce n'est le changement de l'huile à l'avant et la pré-compression du ressort à l'arrière.

**Tableau de bord :** complet (voyant d'essence et un témoin de pression d'huile) et précis, il pourrait être plus lisible si le compteur se limitait à une valeur plus réaliste que les 300 km/h.

**Tension de chaîne :** un superbe excentrique logé dans le bras oscillant (similaire à ce que l'on trouve sur quelques Kawasaki) assure un réglage aisé et précis.



*Belle, belle ! Comme dirait Quasimodo. Quel charme, quelle gueule cette mécanique. Seul problème, les échappements, subissant la condensation causée par des points chauds dans les chicanes, s'oxydent assez rapidement.*



*Les carters moteurs sont superbes et le montage soigné. Dommage, les durits de refroidissement et quelques câbles gachent un peu la finition sur ce profil gauche. Notez le remplissage d'huile bien dégagé et le boîtier de filtre à air collé aux carburateurs japonais.*

### PRIX DES PIÈCES

Roue avant nue avec roulements	2 018,70 F
Fourche complète + 2 tés	4 138,30 F
Optique de phare	706,50 F
Amortisseur arrière	2 523,45 F
Guidon ou demi-guidon	403,75 F
Maitre-cylindre de frein avant	958,90 F
Levier d'embrayage	95,95 F
Câble de gaz	116,15 F
Boîtier d'allumage électronique	1 816,85 F
Bloc compteur et compte-tours	2 271,10 F
Cignotant avant complet	151,45 F
Réservoir d'essence	1 968,30 F
Filtre à huile	50,50 F
Jeu de plaquettes frein av.	191,80 F
Chaîne secondaire	787,25 F
Selle	757,05 F
Piston avec axe et segments	423,90 F
Vilebrequin	4 138,45 F
Silencieux d'échappement	1 261,70 F

En ce domaine, on note un gros effort de la part de Triumph. N'hésitez pas à reprendre le n° 996 de MJ, pour comparer le prix des pièces détachées anglaises avec ceux des grosses sport/tourismes japonaises. Beaucoup d'éléments sont moins chers sur la Trident, parfois à peine mais on peut multiplier jusqu'à deux ou trois fois ses tarifs pour atteindre ceux de la concurrence. A l'usage, la Triumph se montrera donc particulièrement économique, le prix de vente ne représentant qu'une partie des dépenses.

### RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MARQUE	TRIUMPH
Modèle	900 Trident
Prix clés en main	56 852 F
Coloris	vert anglais métal. ou rouge Cherry
Disponibilité	immédiate
Garantie	1 an pièces et M.O. km. illimité
Importateur	Triumph S.A. 28, av. de Bobigny, 93130 Noisy-le-Sec Tél. : (1) 49.15.08.10
Essais précédents	MJ 1015 (prise de contact)

### CONSOMMATION

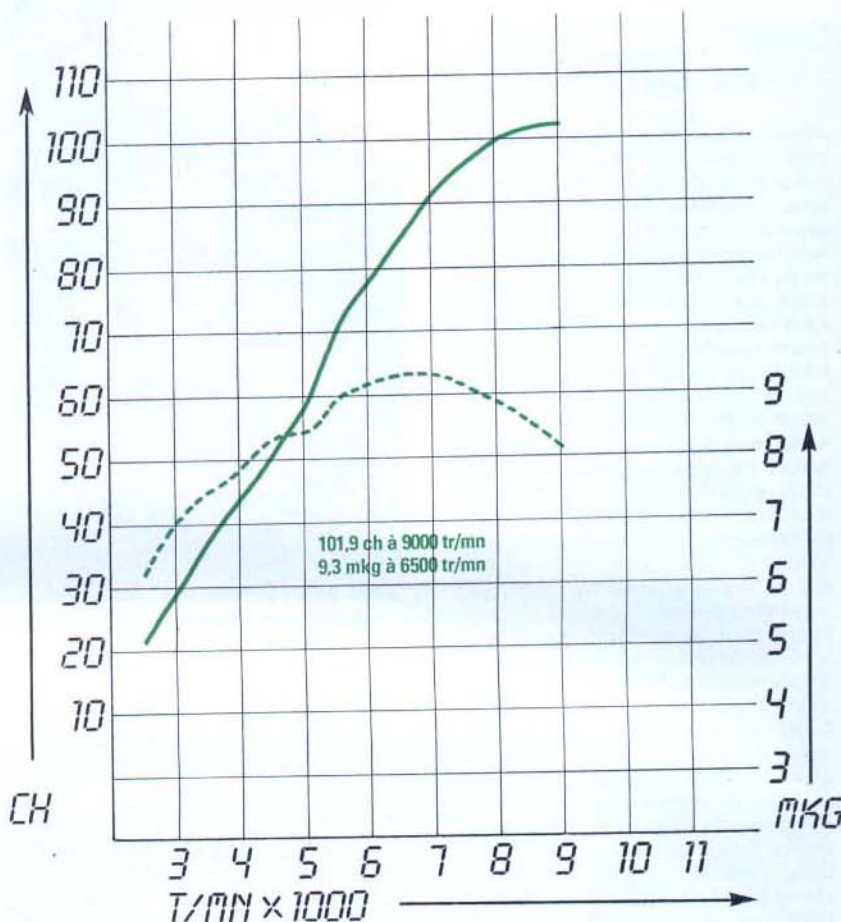
UTILISATION	
Ville	7,7 l/100 km
Route (mini)	6,7 l/100 km
Autoroute (130)	7,6 l/100 km
Sport (maxi)	9,2 l/100 km
Moyenne sur l'essai	7,7 l/100 km
Autonomie moyenne avant réserve	259 km

<b>QUALITES</b>	Personnalité moteur Confort Tenue de route Autonomie
<b>DEFAUTS</b>	Rayon de braquage

## FICHE TECHNIQUE

MARQUE	TRIUMPH
Modèle	900 Trident
<b>MOTEUR</b>	
Type	3 cylindres en ligne transversal refroidi par eau, arbre d'équilibrage
Embiellage	monobloc tournant sur paliers lisses, bielles à chapeaux
Distribution	2 arbres à came en tête entraînés par chaîne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	885 cm <sup>3</sup>
Alésage x course	76 x 65 mm
Rapport volumétrique	10,6 à 1
Puissance maxi/régime	100 ch à 9 500 tr/mn
Régime maxi/régime	9 500 tr/mn
Couple maxi/régime	8,3 mkg à 6 500 t/mn
Alimentation	3 carburateurs Mikuni à dépression à boisseaux plats, ∅ 36 mm
Lubrification	sous pression, pompe trochoïde
Mise en route	démarrateur électrique uniquement
<b>TRANSMISSIONS</b>	
Primaire	par pignons à taille droite ; 60/105 (rapport 1,75)
Embrayage	multidisque en bain d'huile à commande hydraulique
Boîte de vitesses	à 6 rapports
1 <sup>re</sup>	15 x 41 (2,733) 39,3%
2 <sup>e</sup>	19 x 37 (1,947) 55,2%
3 <sup>e</sup>	22 x 34 (1,545) 69,5%
4 <sup>e</sup>	24 x 31 (1,292) 83,2%
5 <sup>e</sup>	26 x 30 (1,154) 93,1%
6 <sup>e</sup>	27 x 29 (1,074) 100,0%
Transmission secondaire	chaîne à joints toriques (17/46 ; rapport 2,7)
<b>EQUIPEMENT ELECTRIQUE</b>	
Générateur	435 W
Batterie	12 V - 8 Ah
Allumage	électronique digital
Eclairage	H4 : 60/55 W
<b>PARTIE-CYCLE</b>	
Cadre	ouvert type monopoutre en tube d'acier, moteur suspendu participant à la rigidité
Angle de colonne/chasse	27°/105 mm
Suspension avant	fourche télescopique hydraulique Kayaba réglable en hydraulique et précontrainte, tubes ∅ 43 mm ; débattement 150 mm
Suspension arrière	système progressif « Tri-Link » monoamortisseur à gaz réglable en hydraulique et précontrainte, bras oscillant en aluminium, tension de chaîne par excentrique, débattement : 126 mm
Frein avant	double disques ∅ 296 mm, étriers flottants Nissin 2 piston juxtaposés
Frein arrière	simple disque 255 mm ; étrier 2 pistons juxtaposés
Roues	jantes en alliage coulé AV : 3,50/17 ; AR : 4,50/18
Pneus	Michelin AV : A 49 120-70/17 ; AR : M 59 160-60/18
<b>CAPACITES</b>	
Essence	25 litres dont 5 de réserve
Huile moteur	3,5 litres
<b>DIMENSIONS ET POIDS</b>	
Hauteur de selle	810 mm
Empattement	1 490 mm
Garde au sol	158 mm
Poids à sec (usine)	212 kg
Poids vérifié avec pleins	249 kg
Répartition	47% AV ; 53% AR

## AU BANC D'ESSAI MOTO JOURNAL



Incroyable ! Le 900 trois cylindres de la Trident offre, jusqu'à 9000 tr/mn, plus de couple et de puissance que le quatre cylindres d'une Honda 1000 CBR ou d'une Suzuki 1100 GSXF, par exemple. Elle rivalise presque, à régime équivalent, avec une Kawasaki ZZR 1100 réputée méchante. Pas de doute, au-delà des sensations fortes qu'elle procure à l'ouverture des gaz, cette Triumph pousse réellement.

On peut attribuer ce résultat à une architecture moteur (trois cylindres) favorisant le caractère et conçu à l'origine pour délivrer 100 ch. Face à de gros quatre cylindres japonais, bridés après coup pour répondre à la loi limitant la puissance en France, la 900 Trident offre un rendement maximum à tous les régimes. Les constructeurs japonais peuvent en prendre de la graine et nous concocter à l'avenir des moteurs de caractère prévus pour 100 ch.

RÉGIME (tr/mn)	PUISANCE (ch)	COUPLE (m/kg)
2 500	21,7	6,2
3 000	29,6	7,1
3 500	36,7	7,5
4 000	43,5	7,8
4 500	53,0	8,4
5 000	58,4	8,4
5 500	69,3	9,0
6 000	76,8	9,2
6 500	84,2	9,3
7 000	91,0	9,3
7 500	95,1	9,1
8 000	99,9	8,9
8 500	101,2	8,5
9 000	101,9	8,1

## PERFORMANCES

ACCELERATIONS	
0 à 100 km/h	3"6 (57 m)
0 à 200 km/h	17"5 (700 m)
200 m D.A.	7"5 (155 km/h)
400 m D.A.	11"8 (180 km/h)
1 000 m D.A.	22"7 (210 km/h)
VITESSE MAXI	
Vérifiée	216 km/h
Lue (compteur/régime)	220/9 500 tr/mn
REPRISES (sur le dernier rapport)	
60 à 90 km/h	3"4 (71 m)
90 à 130 km/h	4"9 (151 m)
ETALONNAGE COMPTEUR	
60 km/h	59 km/h
90 km/h	87 km/h
110 km/h	107 km/h
130 km/h	126 km/h
160 km/h	155 km/h
200 km/h	193 km/h

Un temps médiocre et une piste humide ne nous ont pas permis d'exploiter au mieux les possibilités du trois pattes anglais. A la limite du cabrage ou du patinage lors des tests d'accélération, Micou a obtenu un excellent 11"8 aux 400 mètres, soit l'équivalent d'un 1000 CBR ou d'une 1100 GSXF officiant dans de bonnes conditions. Toujours plus forte, seule la 1200 FJ lui résiste en reprise entre 60 et 90 km/h. Quelle santé ce moulin !