

NOUVEAUTE

# LE RETOUR DE TRIUMPH



***Pour satisfaire aux caprices d'un riche Britannique qui a investi des sommes colossales dans l'opération, Triumph renaît de ses cendres. C'est avec des motos rationnelles et modernes que la tradition britannique veut se perpétuer et montrer à la concurrence de quel bois elle entend se chauffer. Neuf nouveaux modèles (!) devraient être présentés d'un seul coup au salon de Cologne.***

— Par Volker Koerdt (PS). Traduction Philippe Bovet.

John Bloor est un des plus grands magnats anglais de l'immobilier. Lorsqu'en 1983, il rachète les droits de la marque Triumph, ce n'est pas pour se faire bâtir des châteaux en Espagne. C'est du sérieux. Il y a trois ans, il a installé l'entreprise dans les vertes prairies d'Hinckley, près de Birmingham et il en a fait l'une des plus modernes usines de motos du monde.

Aujourd'hui, après plusieurs années de travail, Triumph dévoile ses armes : une moto carénée dénommée Sportler et un modèle sans protection appelé Roadster. C'est dans cette dernière version que la firme britannique fonde tous ses espoirs. Toute habitée d'un vert racing, cette moto assez étroite devrait réjouir les authentiques fans de belles mécaniques anglaises. Le moteur donne l'impression d'être volumineux, mais il ne l'est pas réellement. Ce sont plus ses formes qui impressionnent. La Sportler comme la Roadster seront équipées d'un trois cylindres, placé face à route et refroidi par eau. Une version quatre

***La version 900 cm<sup>3</sup> carénée du trois cylindres Triumph.***

cylindres apparaîtra par la suite, tout d'abord en 1200 puis en 1000 cm<sup>3</sup>. Toute la production Triumph se veut très rationnelle et ce seront les pièces des trois cylindres qui seront utilisées pour les quatre cylindres.

## **Une conception rationnelle**

Au niveau de la culasse, on note le double arbre à cames et les quatre soupapes par cylindre commandées par poussoirs, des éléments qui correspondent tout à fait aux normes actuelles en matière de construction de moteurs. La culasse est en une seule pièce, les arbres à cames sont entraînés par chaîne et celle-ci circule dans un tunnel intégré au même bloc de fonderie. Les chemises en fonte sont de type humide,



choix qui constitue l'une des particularités de ce moteur. Elles sont emmanchées par le haut dans le bloc cylindre qui est solidaire du carter moteur supérieur. Alan Hurd, le responsable technique, explique ce choix : « Toutes les chemises sont les mêmes pour tous les moteurs, cela nous permet d'économiser des pièces et de faciliter les interventions sur le haut moteur. » En effet, une fois la culasse enlevée, on peut changer chemises et pistons sans devoir toucher au vilebrequin. Pour des questions de légèreté, le vilebrequin a été travaillé au niveau de ses masses et les axes de piston sont coniques. Sur le trois cylindres, le vilebrequin entraîne par engrenage un arbre d'équilibrage situé sur l'avant du moteur. Le quatre cylindres lui, est équipé de deux arbres d'équilibrage, entraînés cette fois par chaîne et placés sous le vilebrequin. Ils tournent deux fois plus vite que le vilebrequin et éliminent ainsi toutes les vibrations, si minimes soient-elles. Pour que ces arbres d'équilibrage ne baignent pas dans l'huile, les ingénieurs de Triumph

**La 750 cm<sup>3</sup> trois cylindres sera dénommée Roadster. C'est surtout avec ce modèle que l'usine anglaise entend revenir sur le devant de la scène motocycliste.**

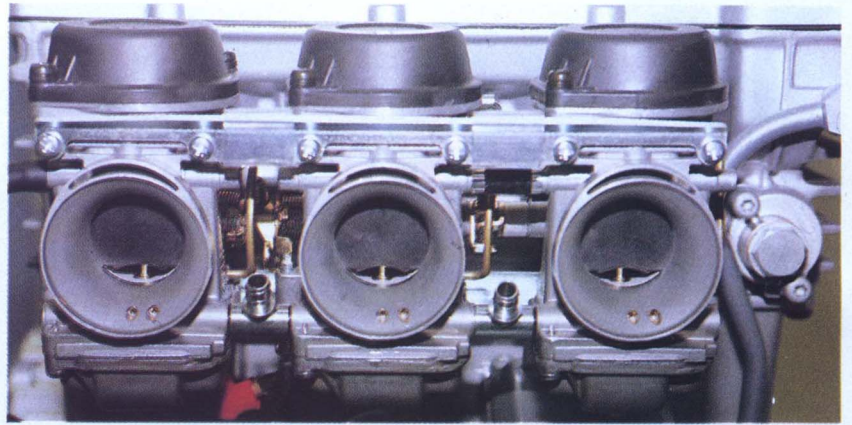
ont conçu un graissage moteur particulier. Le moteur transmet sa puissance par une pignonerie à taille droite vers un premier arbre, au bout duquel se trouve l'embrayage. La transmission secondaire est assurée par une boîte six vitesses. Tous les moteurs Triumph sont conçus pour fonctionner à l'essence sans plomb. Leurs puissances respectives ne sont pas exceptionnelles, mais restent très honnêtes. Le moteur de la 750 développera de 50 à 90 chevaux selon les versions. Le 900 délivrera 100 chevaux à 9000 tours et le 1200 cm<sup>3</sup> donnera 125 chevaux. Tous pleins

**John Bloor est l'homme du renouveau de Triumph**

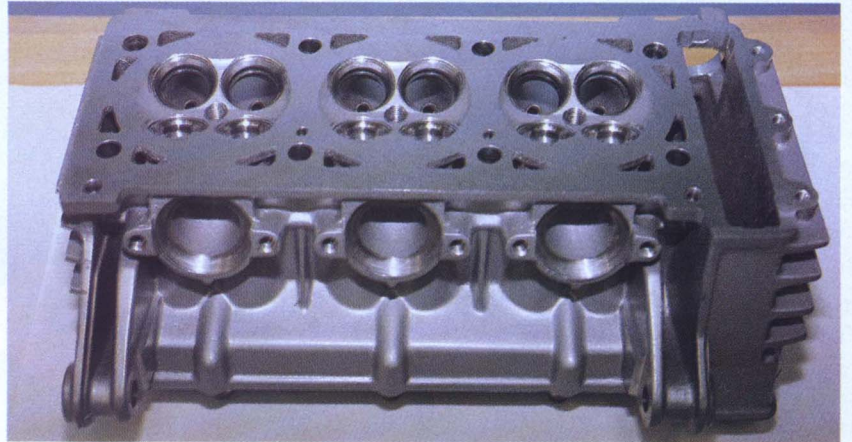




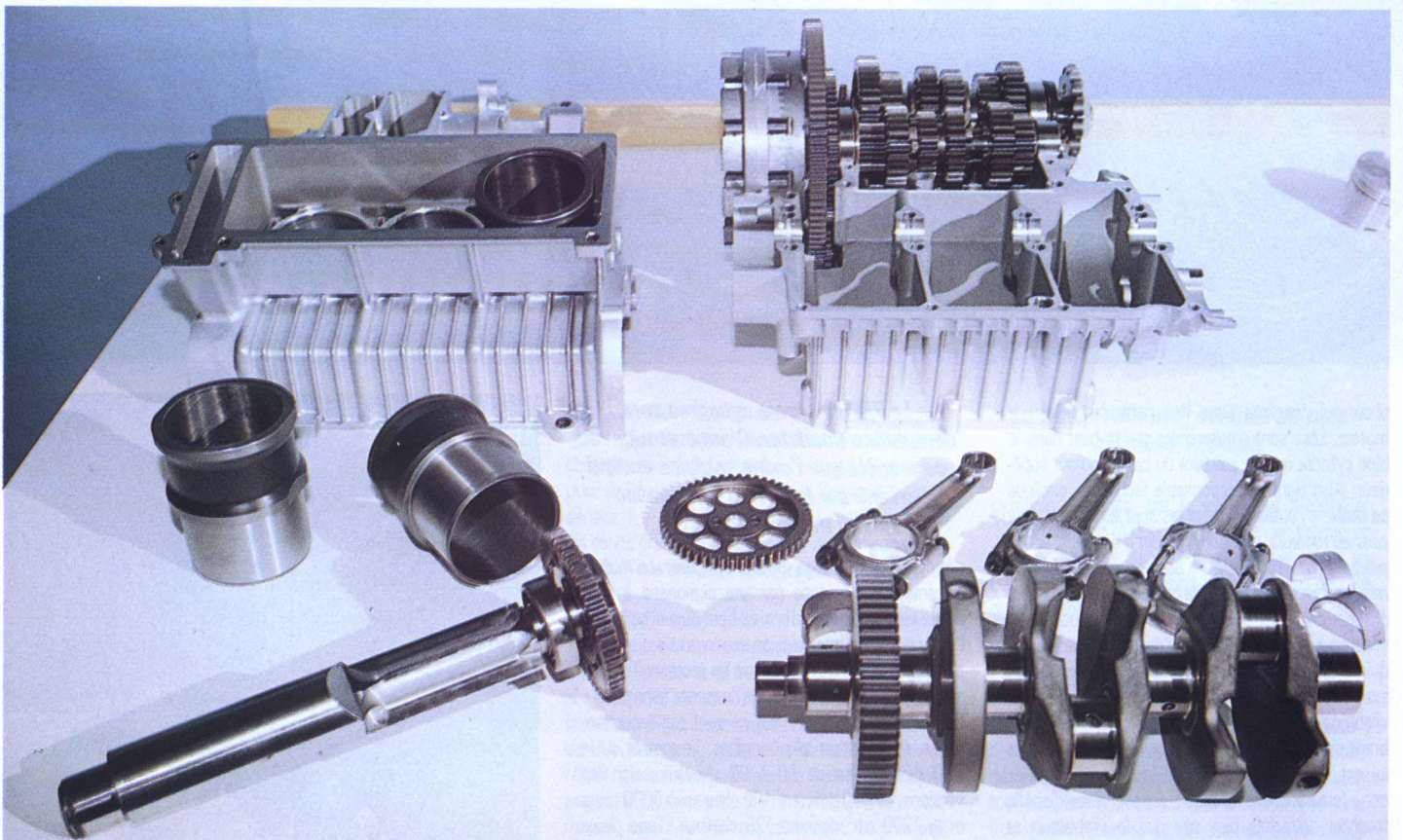
*Bien qu'il soit construit étroit et ne pèse que 64 kilos à sec, le moteur du trois cylindres Triumph impressionne par sa taille.*



*Standard japonais en matière de carburation : trois Mikuni de 36.*



*Les chambres de combustion présentent une forme en toit avec quatre soupapes par cylindre. A droite, le compartiment de la chaîne de distribution.*



*Les pièces principales du trois-cylindres : blocs moteur en fonderie d'aluminium, embiellage en alliage de chrome molybdène humides, arbres d'équilibrage, vilebrequin aux masses très travaillées et boîte six vitesses.*

## L'USINE

- John Bloor (quarante sept ans), l'homme qui a décidé de faire renaître Triumph, est un peu le Bouygues Britannique. Il possède, entre autres, l'une des plus importantes entreprises de construction en Angleterre et dirige de grosses sociétés immobilières.

- C'est en 1983, année où la coopérative ouvrière de Meriden a dû cesser ses activités, que John Bloor a acheté les droits faisant de lui le propriétaire du nom Triumph.

- Le projet Triumph a démarré il y a six ans autour d'un groupe de dix-huit personnes chargé de définir les cahiers des charges et d'assurer l'étude des différents modèles. Le secret fut jalousement gardé et aucune fuite n'a transpiré. Les membres de l'équipe étaient tenus de ne pas parler des travaux en cours sous peine de licenciement.

- Il ne reste plus dans l'équipe actuelle, forte de cinquante personnes, que six membre de la coopérative de Meriden. Parmi eux, John Rosamond l'ancien patron de la coopérative aujourd'hui directeur du marketing.

- L'usine où sont fabriquées les nouvelles Triumph est située à Hinkley, non loin de Meriden. Il s'agit d'une construction récente offrant 9000 m<sup>2</sup> de surface couverte bâtie sur un site de 4,5 hectares.

- John Bloor n'a pas lésiné sur les investissements qui seraient de l'ordre de 315 millions de francs. Machines-outils japonaises CNC ultra modernes, robots de peinture allemands, on a choisi ce qui se fait de mieux pour s'assurer d'une qualité de fabrication irréprochable.

- Triumph voit grand puisque les directeurs commerciaux envisage 10 000 ventes annuelles dans un premier temps, chiffre qui devrait rapidement passer à 15 000 unités/an.

- Tous les moteurs possèdent la même architecture de base : double arbre à cames en tête, quatre soupapes par cylindre, refroidissement liquide, et bloc cylindres incliné de 15°. Ce dessin a été choisi car il permet d'ajouter (ou de supprimer) un cylindre à volonté. Ainsi, en utilisant deux valeurs d'alésage-course de bases, Triumph arrive à obtenir un 750/3 cyl. et un 1000/4 cyl. (76 x 55 mm) ainsi qu'un 900/3 cyl. et un 1200/4 cyl. (76 x 65). Et pourquoi pas un twin de 500/600 cm<sup>3</sup>? Ca rappellerait quelques vieux souvenirs, non? - Bien sûr on y pense au twin chez Triumph. Même si la priorité a été donnée aux multi, une Bonneville moderne fait partie des projets.

- L'alésage étant commun à toutes les cylindrées, tous les moteurs d'un même type (trois ou quatre cylindres) sont coiffés de la même culasse. Les soupapes ont un diamètre de 32 mm à l'adm. et 28 à l'éch. Elles forment entre elles un angle de 39°. Le rapport volumétrique est de 11,5 à 1 sur les moteurs de 55 mm de course et de 10,5 à 1 sur les «longue course» désignés comme les modèles plus sages.

- Standardisation encore, les diagrammes de distribution, jeux de fonctionnement sont communs à tous les modèles. Les arbres à cames ont, par conséquent, tous le même profil.

- Le vilebrequin des trois cylindres est calé à 120° - Standardisation toujours, tous les modèles sont dotés de la même boîte six rapports, de la même transmission primaire et du même embrayage. Les moteurs sont très compacts : les trois cylindres n'avoient que 435 mm de large, le quatre pattes 4658Fmm. Ce dernier pèse 81 kilos avec son alternateur, le démarreur et ses carburateurs.

- Puissances annoncées : 89 chevaux à 10500 tr/mn pour le 750, 98,3 ch à 9000 pour le 900 alors que le 1200 fournirait sans difficulté 133 ch à 9000 tr/mn, puissance qui sera volontairement ramenée à 125 chevaux pour le marché anglais et 100 chevaux en Allemagne.

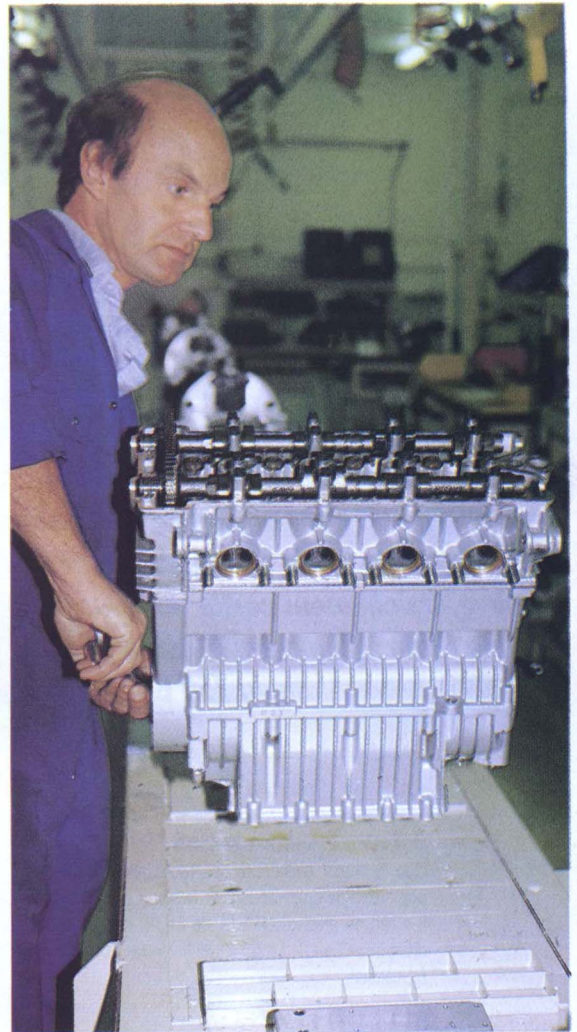
- Dans un premier temps les Triumph ne seront distribuées qu'en Grande-Bretagne, en Allemagne et en Espagne.

faits, la 750 est annoncée pour 219 kilos et la 900 pour 239 kilos. Le cadre est tout à fait conventionnel. Au lieu d'opter pour des métaux légers plus difficiles à travailler, les ingénieurs britanniques sont restés fidèles à l'acier. Alan Hurd explique que les métaux légers utilisés actuellement auraient limité les possibilités de design. La poutre centrale du cadre est large de 76 mm avec une épaisseur de 1 mm. Ce cadre sur lequel la partie arrière (qui supporte la selle) est soudée, rappelle les cadres Egli et le moteur intervient dans la rigidité d'ensemble.

## Question de prix

La partie-cycle Triumph fait appel à des technologies modernes. La fourche avec des tubes de 43 mm de diamètre est une Katayaba, tout comme le mono amortisseur arrière réglable en hydraulique et en compression. Le mono amortisseur est relié au bras oscillant par un système de biellettes. Les motos présentées étaient équipées de pneus Metzeler Me-tronic de dimension 120/70-17 VB 260 à l'avant et 160/60-18 VB 260 à l'arrière. Les jantes en alliage léger viennent de chez Shin Nippon, le système de freinage est également japonais et vient de chez Nissin, de même pour les équipements de bord fabriqués par Nippon Seiki.

John Bloor investit donc dans la qualité et doit importer de nombreux composants si bien que le travail proprement *made in England* ne représente plus que 32 % du total de la moto. Avec deux cents employés, Triumph espère pouvoir produire 10 000 motos par an. Avec une telle production, les gens de chez Triumph savent que la réussite de leur marque dépend des prix de vente pratiqués. Comme le confirme l'un des responsables des ventes : « *Nous ne voulons pas faire une politique de vente exotique à la Norton. Pour cela le prix de la 750 Roadster devrait se situer aux alentours de celui d'une K 75 (vendue actuellement 57 600 F.)* » Triumph aurait ainsi toutes les chances de revenir sur le devant de la scène motocycliste. \_\_\_\_\_ V.K.



**Le quatre cylindres existera en deux versions : une 1200 cm<sup>3</sup> et une 1000, toutes deux construites sur les bases mécaniques du trois cylindres.**

**La poutre centrale du cadre est traitée au phosphate de zinc. Le bras oscillant en alliage léger repose sur des roulements à aiguilles.**

