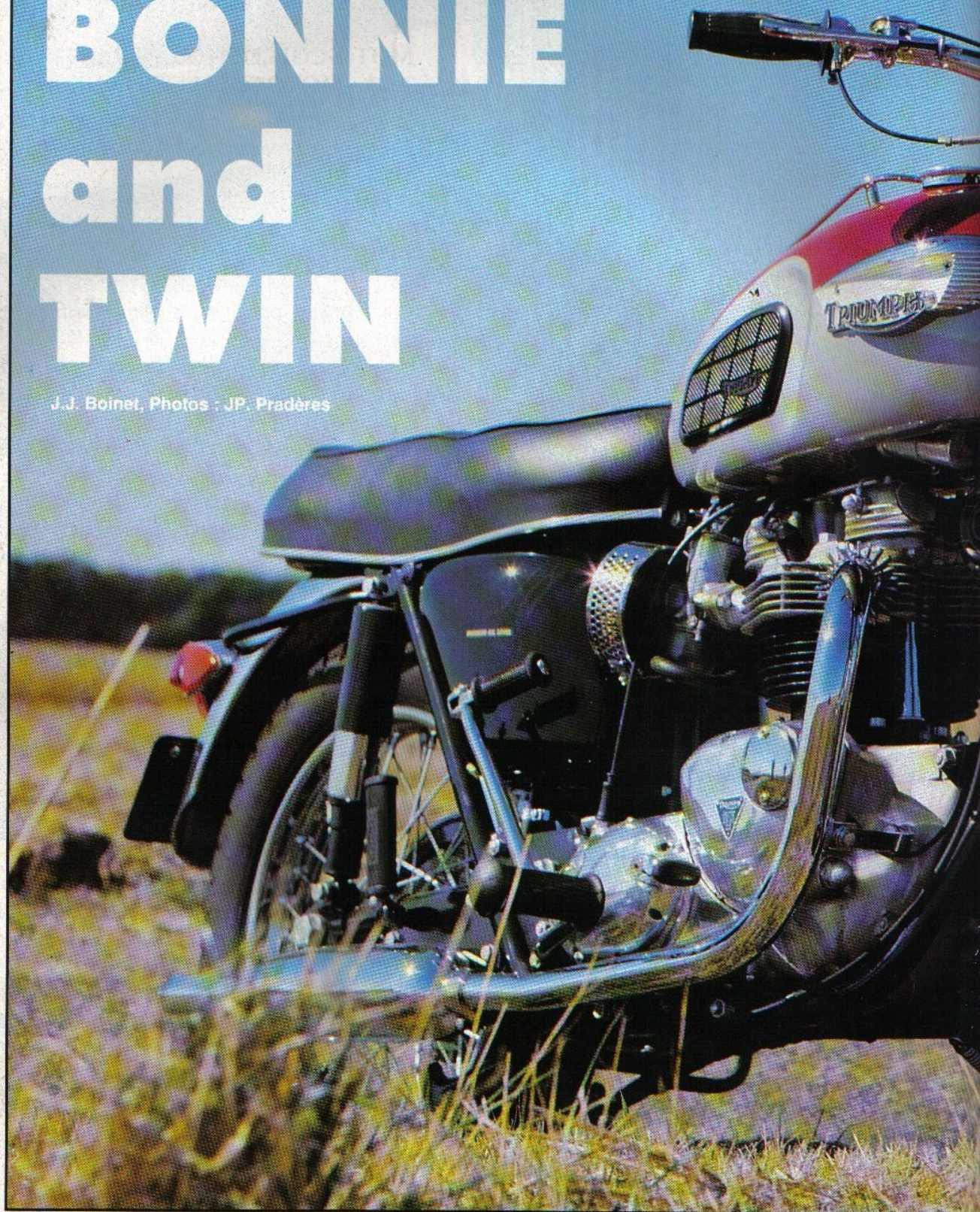


BONNIE and TWIN

J.J. Boinet, Photos : JP. Pradères





ESSAI D'UNE BONNEVILLE

«Triumph Bonneville», deux noms qui n'en font qu'un, brillent très haut dans le firmament motocycliste international. Triumph Cycle and Co a été créé en 1895 à Coventry (Grande Bretagne) par deux allemands, Siegfried Bettmann et Maurice Schutte, spécialisés dans la construction de bicyclettes.

C'est en 1903 que Triumph construit sa première moto équipée d'un moteur Minerva fabriqué en Belgique à Anvers. En 1906, Triumph fabrique son propre moteur. En 1913, sort le premier prototype de bicylindre vertical, un 496 cm³ à distribution latérale.

Il faut attendre 1934 pour voir un nouveau bicylindre de 650 cm³ dessiné par Valpage. Ce moteur sera construit jusqu'en 1936, date à laquelle une réorganisation de la marque sépare la fabrication des voitures de celle des motos. Jack Sangster, le patron d'Ariel (marque de motos anglaises), rachète Triumph et met à la tête du bureau d'études Edward Turner, dont la première création a été le fameux Speed twin de 498 cm³ culbuté, présenté en 1937. Ce moteur est l'ancêtre de tous les bicylindres modernes de Triumph, du Tiger 100, au Bonneville en passant par les Thunderbird.

Bonneville (USA) dans l'état de l'Utah, où se trouve le fameux Lac Salé, est le théâtre d'exploits et de tentatives de records en tous genres, sur les véhicules les plus divers.

En 1962, l'américain William Johnson bat le record absolu à motocyclette à plus de 361 km/h avec un moteur Triumph de 650 cm³.

Etant donné cet antécédent il est logique que Triumph se réserve l'appellation «Bonneville» pour sa bicylindre.

Nom magique, la Triumph Bonneville a été le mythe des jeunes des années 60 ; aujourd'hui encore elle conserve tout son charme de moto sportive et on lui pardonne certains de ses défauts. La Triumph Bonneville est belle comme les glorieuses des années 60, toute en rondeurs dans son dessin. Elle remporte tous les suffrages sans conteste et les motards de l'époque auraient fait n'importe quoi pour posséder ce modèle.

Pourtant, la belle n'a pas tout le confort, il y a beaucoup à dire sur ses vibrations au-dessus de 4000 t/mn, ses suspensions et son freinage symbolique, sans parler de ses pertes d'huile...

Défauts inconcevables avec l'apparition sur le marché des premières japonaises : ces machines d'une propreté remarquable pouvaient donner à la Bonneville des complexes d'infériorité. Quand en 1959, commence la carrière de la Triumph T120 : c'est la moto la plus rapide du moment, «120» indiquant la vitesse maxima en miles c'est à dire 190 km/h (il s'agit là d'une vitesse optimiste).

La Bonneville offre à son pilote un certain confort grâce à sa position rationnelle de conduite ; on se sent immédiatement à l'aise et en sécurité, le bruit du moteur bicylindre si caractéristique de Triumph est un délice pour nos oreilles motardes. Autre atout pour la Bonneville, sa légèreté inégalée à l'époque : 165 kg pour une 650 cm³, avec ses deux cylindres en fonte lourde et l'absence totale de plastique. C'est vraiment un record, aujourd'hui encore avec tous les nouveaux matériaux existant peu de machines arrivent à un tel poids. Ces qualités donnent à la Bonneville, maniabilité, même à grande vitesse, des accélérations uniques pour l'époque, soit un départ de 0 à 100 km/h en moins de 6 secondes ainsi qu'une vitesse de pointe entre 170 et 180 km/h. Le couple moteur valorise la boîte de vitesses à quatre rapports.

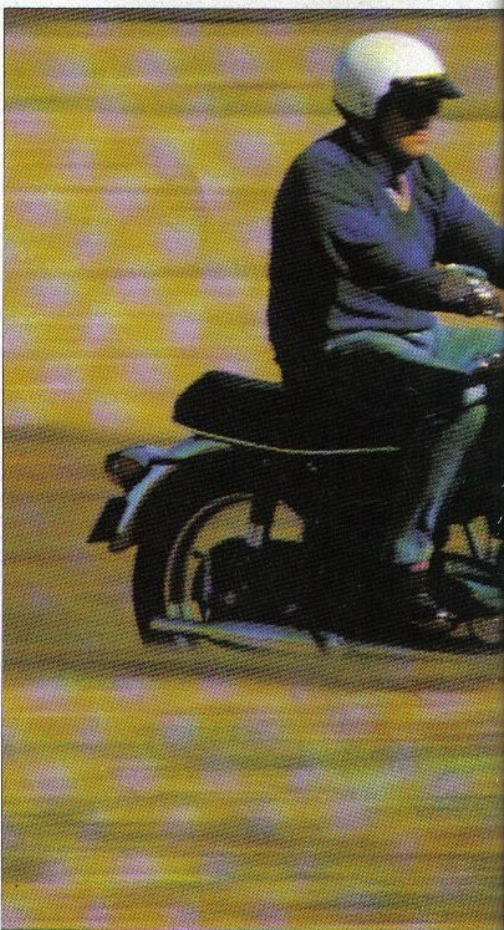
En me tournant vers mon expérience personnelle, j'ai souvenir du succès remporté avec ma Bonneville sur une Porsche 911 sur la nationale 13 entre Rueil Malmaison et Mantes la Jolie : le pilote de la Porsche n'arrivait pas à se convaincre qu'une moto pouvait lui rester collée derrière !


Ce sont des choses inoubliables qui aujourd'hui paraissent dérisoires avec nos machines modernes. La Bonneville est compétitive !

Passons maintenant à l'examen de cette machine : elle est superbe tant par sa ligne générale, ses détails de construction ou l'harmonie de ses proportions comme son réservoir de 15 litres de contenance, flanqué de son gros sigle en relief avec son porte-bagages caractéristique. Le train avant de la Bonneville avec sa fourche à gros soufflets, son phare chromé, son compte-tours et son compteur montés sur silent-blocks et son ampèremètre donnent un poste de pilotage de grand standing.

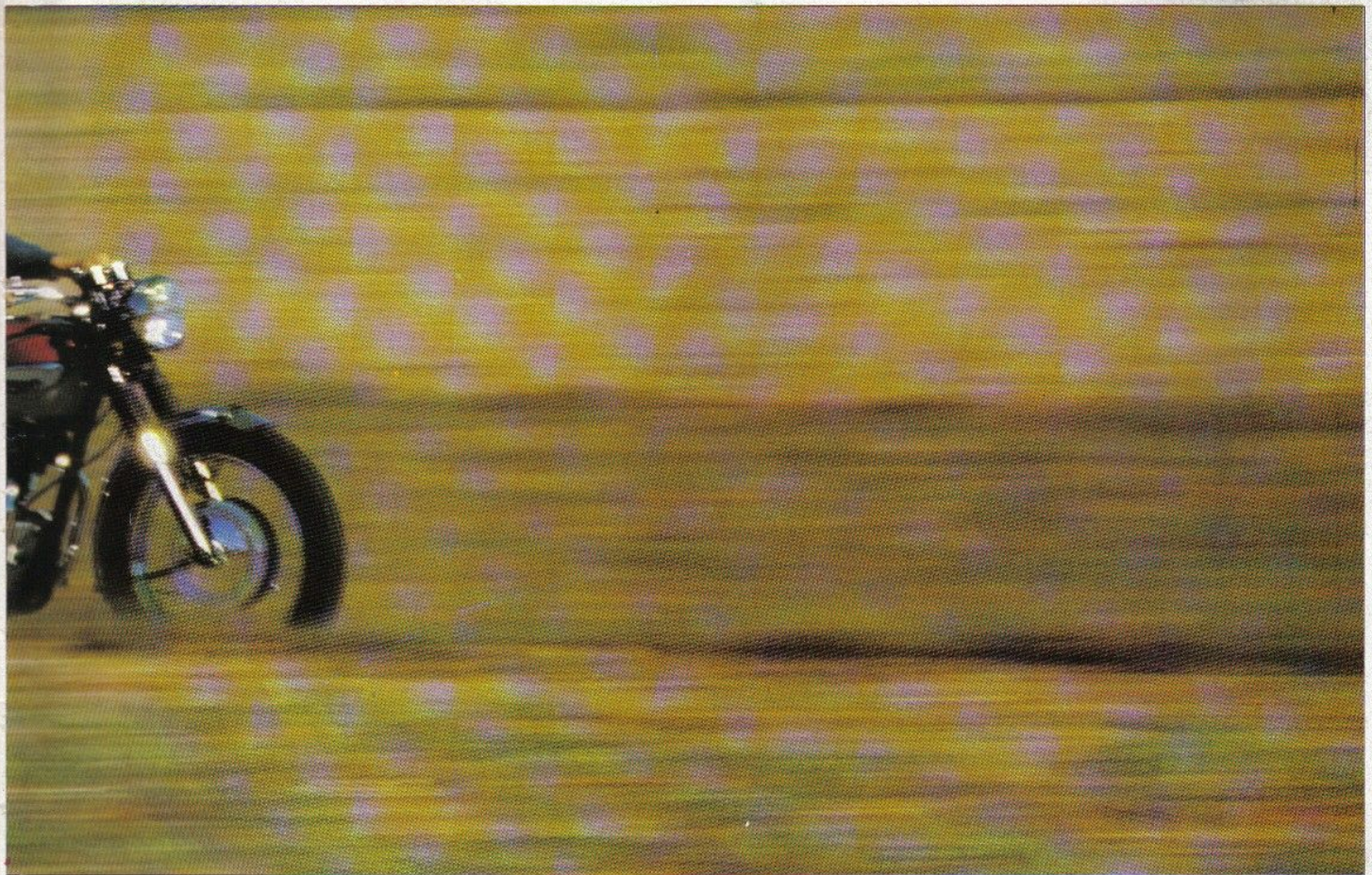
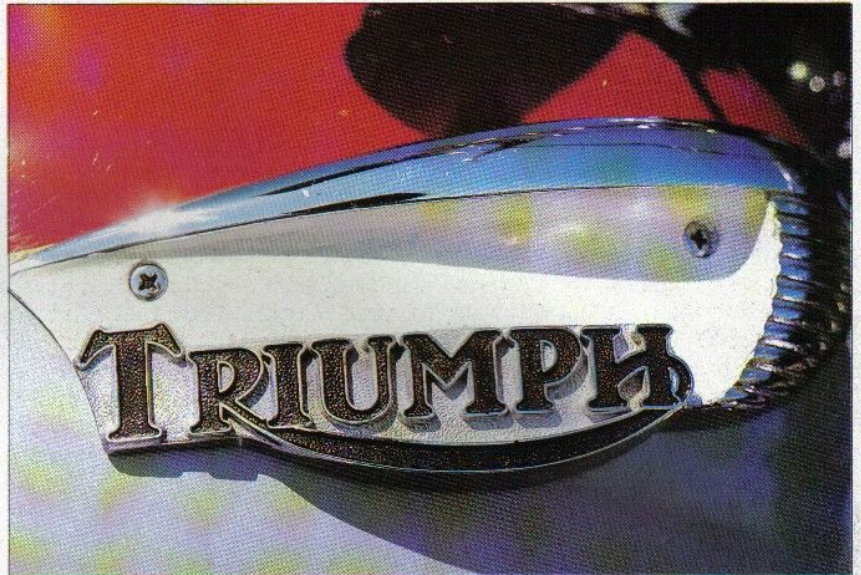
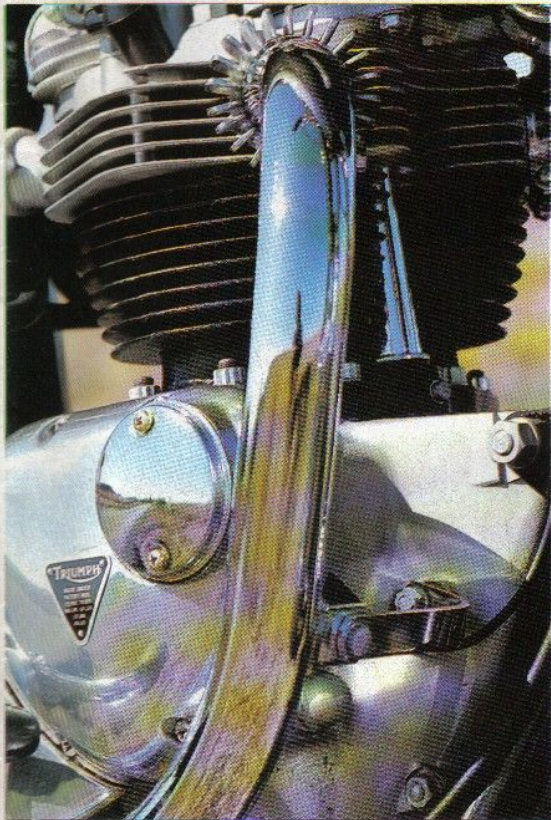
Les leviers de commandes sont fixés par des colliers et donc réglables.

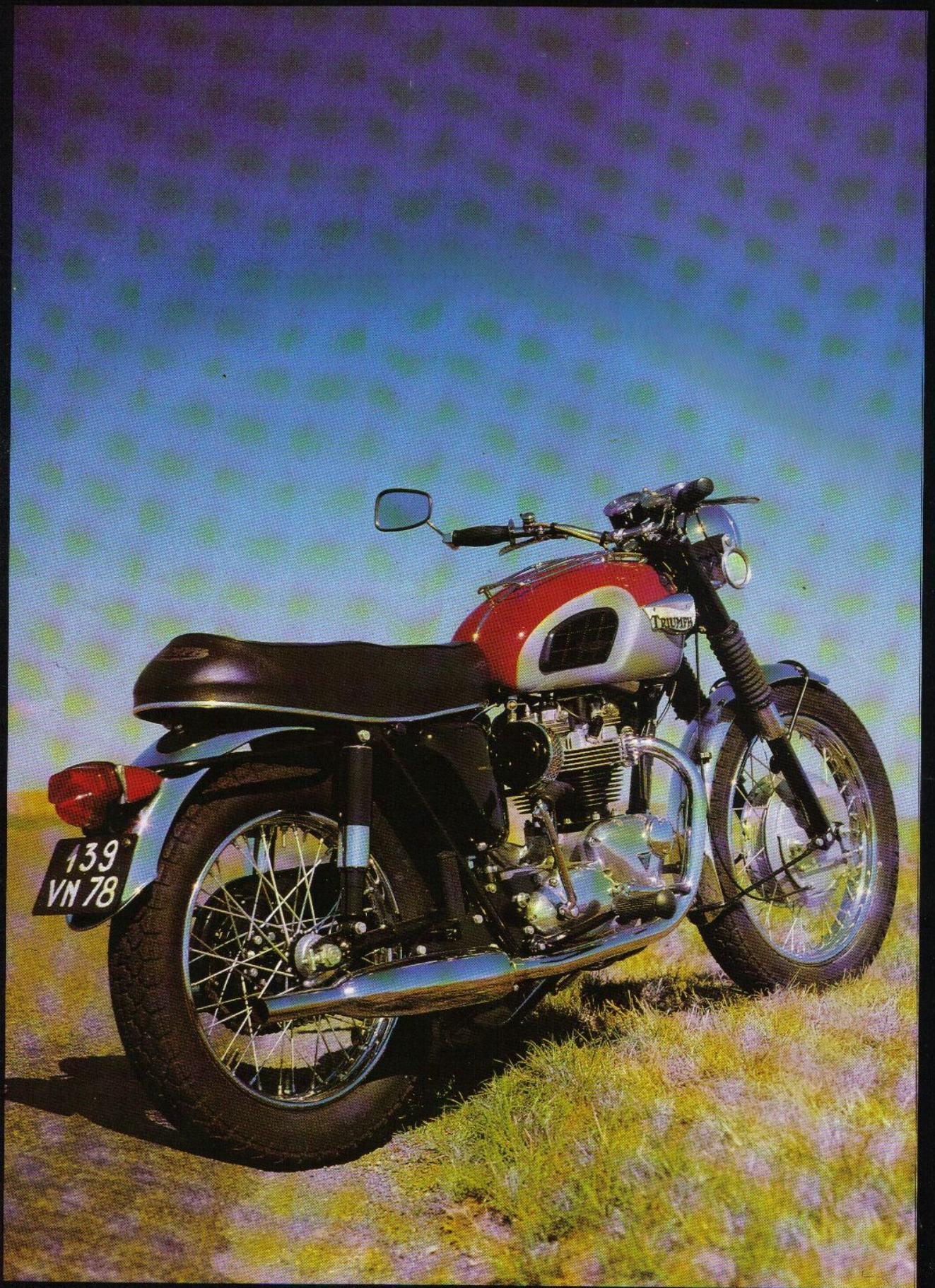
A gauche de l'ampèremètre qui se trouve au centre du phare, la lampe témoin de





*Un nom magique "TRIUMPH BONNEVILLE"
le mythe des jeunes des années 60
la moto la plus rapide de l'époque 180 km/h*





celui-ci et à droite celle de la pression d'huile. Les leviers sur le guidon s'emboîtent facilement, le frein avant est souple ainsi que l'embrayage qui ne demande aucun effort particulier. La poignée des gaz actionne directement les deux cables des carburateurs sans intermédiaire.

La commande de l'avertisseur sonore ainsi que la commande code-phare sont bien en évidence et d'utilisation pratique. Le sélecteur au pied, un simple levier bien placé et de bonne longueur permet de bien passer les vitesses.

La pédale de frein arrière est très accessible quoiqu'un rien trop haute.

Le kick starter est repliable et n'accroche pas les bas de pantalon. Il s'actionne aisément même en restant en selle (malgré le taux élevé de compression, il n'est pas nécessaire de mettre la moto sur la béquille centrale pour la mise en route, du moins à chaud).

Le bouchon d'essence à baïonnette tient bien, le réservoir d'essence ne fuit pas, même quand il est rempli à ras bord. La selle est à 80 cm du sol, ce qui donne une bonne assise sur la machine pour des pilotes de taille moyenne.

Les repose-pieds placés un peu à l'avant sont à leur place la plus naturelle et la mieux adaptée pour une position de conduite reposante. Le moteur de la Bonneville qui a du tempérament sait s'adapter au trafic urbain sans obliger le pilote à jouer au virtuose de la commande d'embrayage et de gaz. Le moteur de la Bonneville à bas régime possède de bonnes reprises, sans à coup ni trou à la carburation. Les vibrations inévitables donnent la conception de ce twin, on les ressent entre 4500 et 5000 tours/minute.

Les légers bruits mécaniques ainsi que la sonorité de ses échappements donnent à cette moto un bruit spécifique qui régale notre ouïe motocycliste.

Le ralenti du moteur est bas et régulier, il donne toute sa souplesse, tout en permettant de rouler à moins de 50 km/h en prise directe.

Même manié brutalement, l'embrayage se comporte bien, un inconvénient : une certaine tendance à coller à froid.

La boîte de vitesses est facile, la première atteint les 70 km/h ; vu la puissance du moteur elle n'est pas très longue. Les autres vitesses sont étagées d'environ trente kilomètres entre elles. L'enclenchement des vitesses est toujours précis, bien que l'on éprouve quelques difficultés à trouver le point mort ainsi que la première qui a tendance à claquer.

Départ arrêté, la Bonneville atteint très vite ses régimes dans les trois premiers rapports ; on peut pousser jusqu'à 7500 t/mn sans casse et même en prise directe, il ne faut pas grand chose pour dépasser les 6700 tours. La consommation est normale pour une moto de cette cylindrée et oscille suivant le parcours urbain ou routier entre 7,5 litres et 9 litres aux 100 km.

Le moteur trouve un bon refroidissement grâce à son ailetage soigneusement dessiné, ainsi sous cet aspect aux dimensions réduites, la ventilation des parties centrales de la culasse est excellente. Le dessin spécifique de «chateau» des culbuteurs donne à l'ensemble bloc-moteur Bonneville cette élégance depuis son origine.

Les japonais copièrent la Bonneville sans succès, en 1966, la Bonneville est la meilleure moto du monde, pourtant les motos japonaises gagnent certaines courses de vitesse et elles n'arrivent pas à conquérir le marché américain.

Triumph est au sommet de la production mondiale de motos, cependant les défauts de la «Bonnie» sont aussi nombreux que ses qualités.

Avec un moteur increvable, exemple de sa fiabilité, j'ai moi-même avalé quelques centaines de kilomètres sur route de montagne avec un seul cylindre, suite à une panne d'allumage (bougie morte).

Quelques défauts comme les filetages des couvercles de culbuteurs qui sont faibles, les supports de pots d'échappement et les garde-boue qui cèdent aux vibrations ; ne parlons pas des freins à tambour qui ne sont pas fiables et qui ne freinent pas.

A partir de 1968, la Bonneville va connaître un frein avant à double came avec un nouveau système de commande.

En 1968, la Trident 750 à trois cylindres ne pourra se substituer à la Bonneville toujours plus améliorée.

L'évolution de la Bonneville : en 1969 les pots d'échappement sont renforcés, en 1972 les couvercles de culbuteurs sont modifiés et en 1973 apparaît à côté de la Bonneville classique une version 750 cm³ portant l'alésage de 71 à 76 mm. La même année, annonce de la faillite du groupe BSA dont fait partie Triumph ; la marque est reprise par le groupe Norton Villiers

Le choix de la politique de l'entreprise et de la nouvelle gestion font que la production Triumph s'arrête brusquement.

Il est même impossible de livrer des stocks de motos restantes et de pièces détachées. Pourtant la situation se débloque en 1977 lorsque pour célébrer le Silver Jubile de la reine Elisabeth d'Angleterre, on construit un certain nombre de Bonneville avec des finitions spéciales en rouge, blanc, bleu et argent, les couleurs de la reine. En 1979 la Bonneville connue pour la première fois des roues en alliage léger, l'année suivante elle connut l'allumage électronique.

A mon avis le plus beau modèle de Bonneville est sans doute celui de 1968, car il est le plus soigné et le plus brillant. Aujourd'hui ce modèle est très recherché par les « Motocollectionneurs » qui considèrent la Triumph Bonneville comme un des symboles les plus représentatifs de l'industrie motocycliste international.

FICHE TECHNIQUE

des Triumph 650 - «6T» 1966
TR6, T120 et T120R. 1968

Moteur: bloc moteur bi-cylindre vertical twin à soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs, deux arbres à cames dans le carter.

Alésage, course: 71x82 pour les trois modèles.

Cylindrée: 649 cm³. pour les trois modèles

Taux de compression: 7,5 à 1 pour la 6T et 9 à 1 pour les T120.

Puissance: 37 cv à 6700 t/m pour la 6T et 47cv. à 6700 t/m pour les T120.

Culasse hémisphérique en aluminium pour tous les modèles.

Cylindre fonte pour les modèles.

Alimentation par carburateur Amal type 376 pour la 6T et type R 930/23 pour la TR6. Pour la T120 : type L930/10 à gauche et R930/9 à droite.

Équipement électrique Lucas
Graissage par carter sec avec pompe à piston.

Contenance du réservoir d'huile 3,3 litres pour les trois modèles.

