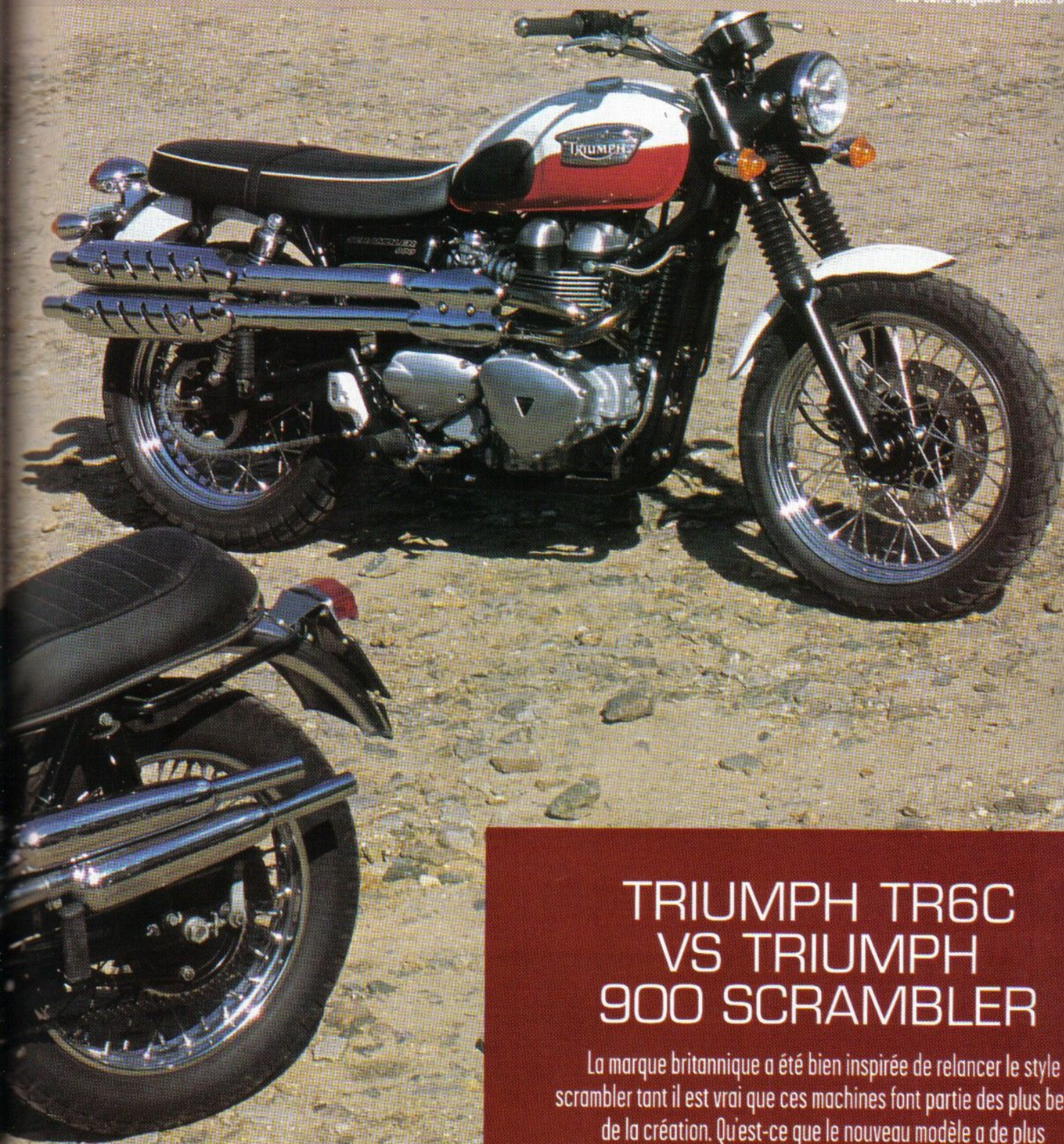




MATCH FRATERNEL

L'HERITAGE EN QUESTION





TRIUMPH TR6C VS TRIUMPH 900 SCRAMBLER

La marque britannique a été bien inspirée de relancer le style scrambler tant il est vrai que ces machines font partie des plus belles de la création. Qu'est-ce que le nouveau modèle a de plus par rapport à sa devancière de 1967 ? Une technologie plus moderne, évidemment, mais elle est aussi moins éclectique.



TR6C VS 900 SCRAMBLER

Les photos qui nous le montrent ne sont pas rares et provoquent souvent le même effet : quand Steve McQueen faisait du tout-terrain, ça avait tout de même de la gueule. Parce que c'est lui sous le casque jet, bien sûr, mais aussi parce qu'on le voit souvent au guidon de la version dépouillée de l'un de ces street scramblers, magnifiques ancêtres des trail bikes dont Triumph s'est fait une spécialité par le passé. Et que l'acteur a pas mal contribué à populariser aux USA, marché auquel ces machines, considérées comme des curiosités sans grand intérêt en Europe, étaient presque exclusivement destinées. La marque surfe donc sur les 60's américaines en sortant aujourd'hui la "suite" de la TR6C avec la 900 Scrambler.

STEVE AURAIT AIMÉ ?

Si Steve McQueen était encore de ce monde, et avec quelques années de moins, ce n'est pas le modèle qu'il choisirait pour aller s'éclater dans le désert californien. Comme tout le monde, il roulerait sur une 450 enduro, référence moderne de ce que représentait, il y a quarante ans, la TR6C. Mais elle n'était pas que ça. Cette bête d'off-road était aussi un excellent cruiser, agile, souple, léger, et il ne lui manquait guère qu'une batterie pour un meilleur éclairage et un plus gros réservoir pour faire une honnête routière. Depuis, nous avons assisté à une spécialisation toujours plus poussée de la moto et la 900 Scrambler ne peut prétendre à l'éclectisme de sa devancière. Mais, aux yeux des esthètes, elle en perpétue l'essentiel : le style. Qui est tellement sympa qu'on se demande bien pourquoi il a fallu attendre aussi longtemps pour le voir ressurgir. Car à bien y réfléchir, le trail qu'on était en droit d'espérer d'une marque comme Triumph ressemble moins à la banale Tiger qu'à cette étincelante nouveauté. ■



Si leurs silhouettes sont approuvées, entre l'ancienne TR6C



FREINS QUI FONT PEUR...

Les deux modèles sont équipés d'une roue de 19 pouces à l'avant, mais la taille diffère à l'arrière avec 18" sur la TR6C et 17" sur la 900. Sécurité et perfs obligent, Triumph a opté pour des freins à disques (Ø 310 mm AV, Ø 255 mm AR) sur le Scrambler, aux côtés desquels les tambours simple came (Ø 170 mm AV, Ø 150 mm AR) de la 650 font un peu peur.

PLUS CHIC LA TR6C ?

Guidon ultra large et cintré pour la TR6C, celui de la 900 est plus conforme à la mode actuelle. Mais contrairement à la 650, la 900 n'offre ni starter au guidon ni compte-tours !



VAGUES COUSINS LES MOULINS !

Triumph a aussi joué la carte du mimétisme pour ce qui concerne les mécaniques, mais les solutions techniques sont évidemment très différentes.

Les bas-moteurs ont un air de famille du côté des carters et sont architecturés de la même manière avec l'embrayage à gauche et l'allumage à droite. Le sélecteur de la TR6C est toutefois placé à droite et elle dispose d'un kick du même côté, ce qui a entraîné le passage des échappements à gauche. La transmission est également à gauche tandis qu'elle est à droite sur la 900, idem les pots catalytiques. Bien sûr, celle-ci carbure au SP 95 tandis que l'autre exige du super.

Dans les deux cas, on a affaire à un vertical twin, mais là s'arrête la ressemblance. Celui de la 900 est refroidi par air et huile et dispose d'un double arbre à cames en tête qui agit sur quatre soupapes. Cubant 865 cm³, il est de type super carré (alésage x course : 90 x 68 mm), est calé à 270°, équipé d'un balancier d'équilibrage et alimenté par deux carburateurs Keihin. Forcément plus rustique, son ancêtre est un longue course (71 x 82 mm) de plus faible cylindrée (649 cm³) calé à 360° (pistons au même niveau) avec aussi un double arbre, mais deux soupapes seulement, un unique carbu Amal Ø 30 mm, pas de balancier et un refroidissement par air. Il se démarre à la force du mollet, celle du pouce pour la moderne...

Curieusement, les deux machines revendiquent quasiment le même rendement maxi : 54 ch à 6500 tr/mn pour la 650, 55 ch à 7000 tours pour la 900. Enfin, cette dernière est évidemment équipée d'une boîte à cinq rapports tandis que la 650 ne dépasse pas "fond de quatre".

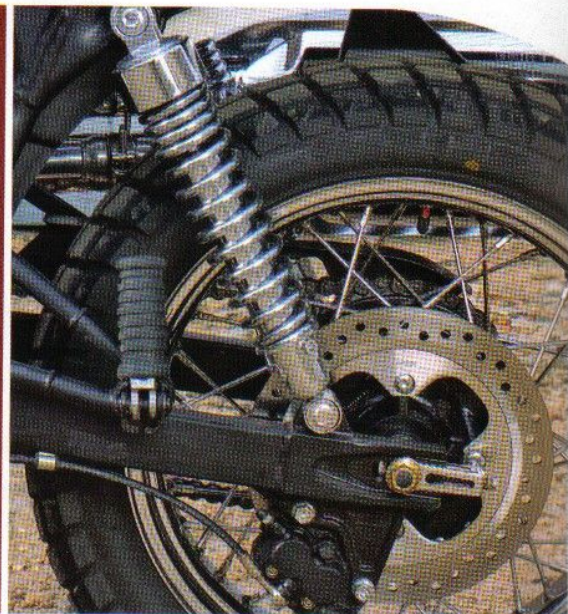


et la moderne Scrambler, la technique est vraiment différente



RESSORTS IDEM

Question suspensions, ce qui était moderne sur l'une est classique sur l'autre puisqu'on trouve une paire d'amortisseurs sur chacune. Triumph n'est pas allé jusqu'à imiter les Girling de la TR6C en intégrant les éléments de la 900 dans des fourreaux. Mais du côté de la fourche, l'illusion est presque parfaite avec les pattes de phare et les soufflets de caoutchouc qui recouvrent les tubes, Ø 35 mm sur la 650 contre 41 mm sur la 900. Si on n'est guère étonné de ne pas trouver de réglage hydraulique sur l'aieule, on l'est davantage pour la moderne.

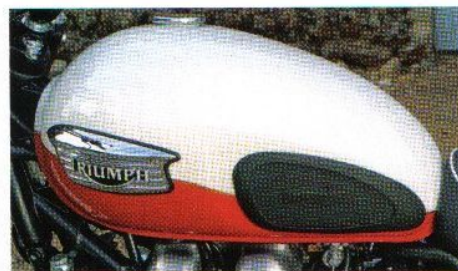
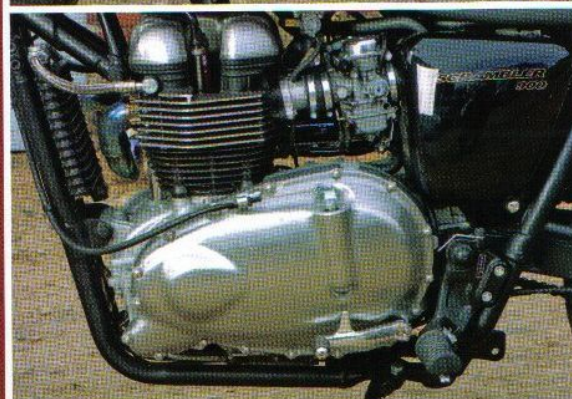
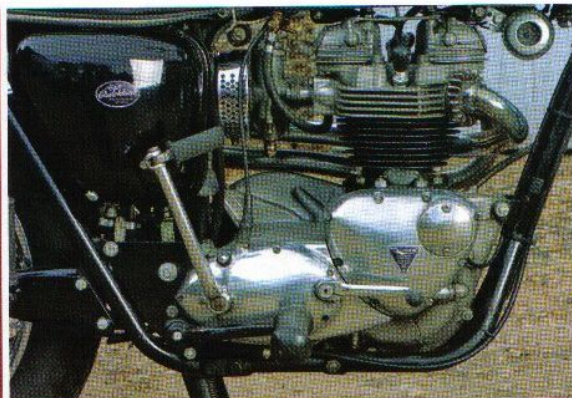




TR6C VS 900 SCRAMBLER

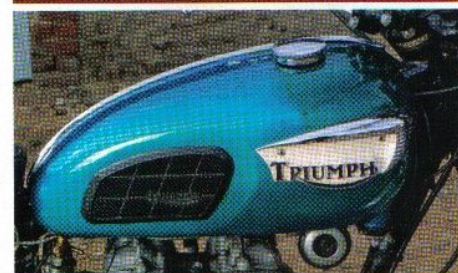
CADRES VOISINS

Sur les deux machines, les cadres sont des doubles berceaux en acier aux dessins assez proches visuellement. Celui de la TR6C est toutefois d'un seul tenant alors que le berceau de la 900 est boulonné. Composé de tubes de plus forte section, ce dernier est également plus solidement triangulé (il faut soutenir ce volumineux moteur !) avec un double renfort sous l'épine dorsale rattaché à la culasse. Par ailleurs, son bras oscillant de section rectangulaire inspire davantage confiance que celui tout mince et de section ronde de la TR6C. Des différences sont également à signaler du côté des cotes avec un empattement de 1450 mm sur la 650 contre 1500 sur la 900.



FINE SILHOUETTE

Le réservoir plus fin de la TR6C joue en sa faveur sur le plan visuel, mais pas au niveau autonomie puisqu'il ne contient que 11 litres contre 16,6 sur la 900. Enfin, celle-ci aurait gagné sur le plan du look avec une selle un poil plus épaisse.



Plus massive, la 900 Scrambler fait aussi plus pataude...



PLUS DE 30 KILOS DE DIFFÉRENCE !

Un peu défraîchie car totalement d'origine - peinture comprise -, notre TR6C de 1967 conserve une silhouette très flatteuse et ne souffre aucunement de la comparaison avec la 900 Scrambler, bien au contraire. Sur le plan esthétique, sa finesse et un dessin mieux senti de l'ensemble réservoir-selle lui donnent même l'avantage. Nettement plus mastoc, la 900 est aussi plus lourde : 205 kg à sec contre 170 pour l'aïeule, laquelle est toutefois dépourvue de batterie, de clignotants et de rétros.

BONNE ADRESSE

La splendide Triumph TR6C qui figure sur ces pages provient de l'atelier Chatokhine, grand spécialiste du vintage britannique établi dans la banlieue de Chartres. Contact : 02.37.32.92.58.