



Bornie Boulding, le créateur de cette Triton new age, n'est pas un débutant en matière de réalisations spéciales. Il s'est fait les dents durant l'âge d'or du café-racer en construisant une litane de Triton (justement), de Tribsa, de Royal Enfield Continental et autres Triumph 500 avant de s'en prendre à une paire de trikes et de choppers. Tout ça pour dire que l'homme n'est pas rebuté par la tâche et que le chadumeau ne lui fait pas peur. Pas plus que le fait d'avoir fait une année de circuit comme passager d'un side de course! Mais ce qui le branche vraiment (non pas qu'il ait fait tout le reste à contrecœur...), c'est l'es-





La Triton Millenium réactualise un concept vieux comme mes robes en brouillant les pistes. Mais si le châssis est bien un Norton, le twin fait place à un triple dernière génération

Millenium triton

époque ainsi qu'un projet inachevé mettant en scène une Rocket Gold Star. Décrétant que le pire état derrière lui, Bernie s'est décidé à entreprendre ce qui lui tenait vraiment à cœur, à savoir une Triton new age, la première utilisant un trois-cylindres Triumph de la seconde génération, pas moins.

Wide load

Evidemment, on imagine que le principal problème concernant ce projet est le fait que le trois-cylindres à un peu de mal à rentrer dans le châssis Norton prévu pour une motorisation nettement moins encombrante. La première mission de Bernie a donc consisté à élargir et à renforcer le cadre Wideline de 1959 tout en supprimant le berceau inférieur, utilisant le moteur comme élément rigidificateur, ce pour quoi il est d'ailleurs prévu à l'origine. Par la même occasion, la boucle arrière du cadre a été bonnée, laissant de la place pour le monoamortisseur en provenance d'une Fireblade monté sans le système de biellettes. Les supports de selle ont été fabriqués et positionnés plus bas, dans le style de position qu'affectionnaient les pilotes des années 60. En ce qui concerne la forme de l'arrière, Bernie s'est pas mal interrogé, car un garde-boue arrière classique aurait eu bien du mal à couvrir le gros pneu. Du coup, notre homme a décidé que le ras de route serait suffisant, tout en donnant un look moderne contrastant à mort avec le style traditionnel adopté par ailleurs qui n'aura échappé à personne. Cette Triton Millenium offre en effet le meilleur des fifties (le cadre), des sixties (selle et échappements) et des nineties (pour le reste...). En ce qui concerne l'équipement de la partie-cycle, Bernie s'est tourné vers les composants de la Honda

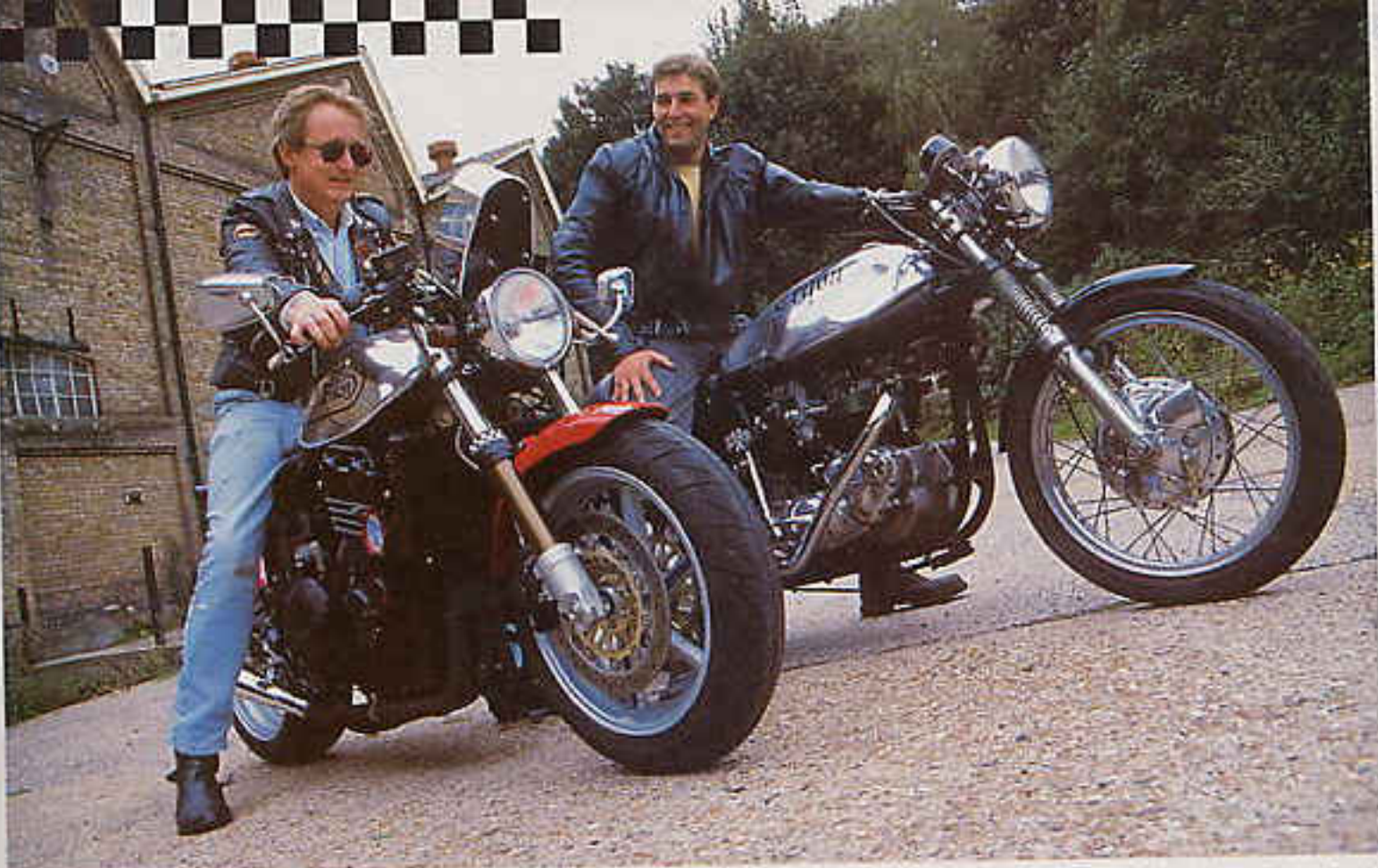
900 précitée, du moins en ce qui concerne la fourche et les roues, tout en ne perdant pas de vue qu'une nouvelle version de Triton utiliserait plutôt des composants de Triumph (fourche plus longue, roue avant plus grosse), plus en phase avec la philosophie de départ. Sans compter qu'adapter les composants un peu extrêmes de la Blade a été un vrai casse-tête et un boulot d'enfer, même si le résultat est à la hauteur des espérances du concepteur. Et même si, au final, la moto est cinq centimètres plus longue qu'une Norton, l'angle de direction très fermé a permis de conserver une bonne maniabilité sans altérer la stabilité. Combiner toutes ces pièces pour fabriquer l'hybride du vingt et unième siècle a nécessité une grande préci-



Comme dans toute bonne bidouille anglaise, le meilleur côtoie ici le pire. OK pour la suspension arrière monoshock, beurk pour la nacelle porte instruments home made.



pit du café-racer, c'est bien pour cela qu'il s'est remis à l'ouvrage dans les eighties avec des réalisations aussi improbables que NorYam (cadre Norton, moteur XV), Bsaahon (devinez...), Fatlas (...) et même le croisement définitif entre un moteur de 350 Triumph et un cadre de Honda de trial. Oui, cet homme a de la suite dans les idées et n'est jamais à court d'imagination. Plus récemment, son attention s'est tournée vers les nouvelles motorisations proposées par la marque anglaise: ce qui n'a pas manqué de provoquer un regain d'activité dans son garage. En sont sorties quatre Tribsa combinant la puissance du triple d'Hinckley et la finesse des châssis BSA de la grande



Allez savoir si la Triton Millenium est politiquement correcte, ou si elle transgresse les tables de la loi... Pour assurer ses arrières, Bernie ne sort pas sans son vintique : une "vraie" Triton, on ne sait jamais...

sion dans l'alignement, avec très peu de tolérance et une grande attention portée à tous les détails. Par exemple, l'avant est tellement compact que le ventilateur a dû être monté derrière le radiateur plutôt que devant et le filtre à air a été considérablement réduit et son couvercle remplacé par un élément en alu. De même, l'adaptation des mégaphones à contre-cône sur les tubes d'origine achève de propulser la Triton dans un espace-temps considérablement perturbé, ce qui était le but du jeu, on s'en doute. Bien sûr, l'espèce de

nacelle abritant les instruments de bord est sujette à controverse : même si elle constitue un excellent déflecteur, son aspect massif est pour le moins discutable, mais après tout c'est le choix de Bernie.

Moderne ou rétro ?

D'ailleurs, si la préférence de Bernie va aux motos noir et chrome, la selle rouge l'a convaincu d'ajouter des touches de cette même couleur sur les garde-boue.

Le plus amusant dans la présente démarche est que la construction de cette Triton a été entreprise en même temps qu'une autre, beaucoup plus traditionnelle, réalisée par un ami de Bernie. Le parallèle entre les deux machines est assez saisissant et le paroxysme a été atteint lorsqu'il s'est agi de commander les réservoirs, un modèle LYTA de Max Norton de short circuit, le même que celui commandé par John Surtees en 1954 lorsqu'il était pilote officiel Norton. Le plus fort est que ces réservoirs ont été fabriqués par l'artisan de l'époque, un "master" de Falu qui ne sort de sa semi-retraite que pour marteler quelques pièces de quasi-orfèvrerie histoire de ne pas perdre le coup de poignet — de la pure dévotion à l'art du café-racer, non ? Bien que satisfait de ce qu'il considère comme un premier jet, Bernie envisage de construire d'autres Triton Millenium, surtout si des amateurs se manifestent, ce qui ne devrait pas manquer de se produire. Du coup, l'homme a déjà quelques idées en tête pour finaliser une démarche qui lui tient particulièrement à cœur. Et avec les Anglais, on est toujours surpris, alors attendez-vous à quelques autres Triton new age.

TRITON OLD STYLE

Si Bernie a choisi de faire revivre le mythe Triton selon sa propre vision, d'autres sont plus attachés à la tradition. Exemple, son pote Pete qui a profité de la science et de l'expérience de Bernie pour réaliser une "vraie" Triton, comme à la belle époque. Le moteur est un 750 Triumph Bonneville de la fin des années 70 qui a reçu le renfort de carburateurs MK1 Chronometric, d'échappements

sweetback et de silencieux de Rocket Gold Star. Pour le châssis, le choix de Pete s'est porté sur un Norton Dominator de 1958 équipé d'une fourche Koochholder avec des ressorts extérieurs de Max et une roue de Dominator alors que l'arrière reçoit un bras oscillant de section carrée, une paire d'amortisseurs Hogan, le système de freinage étant de provenance diverse mais certifiée politiquement correcte. Comme il se doit, l'équipement est minimaliste mais également d'époque : entre le guidon droit Vincent ou les compteurs Smiths et le phare Lucas, cette Triton est un vrai voyage dans le temps. Et si, entre les deux réalisations, on ne peut que constater que la passion de la construction de spéciaux est toujours d'actualité, on a quand même le droit de préférer l'ancienne manière...

