

# TRIUMPH

# SPRINT

DIGITAL FUEL INJECTION

# 955i



Si auparavant Triumph utilisait systématiquement le même cadre et la même base de moteur pour tous ses modèles, aujourd'hui, les choses ont changé. L'éventail technologique s'adapte d'un modèle à l'autre avec beaucoup de variété. La Triumph Sprint ST 900 (885 cc) est née en 1998 et a marqué clairement le renouveau de la marque et l'évolution positive de la gamme. Avec la dernière version, le cadre périphérique en alu accueille un fougueux trois cylindres compact de 955 cc. Le résultat : une moto polyvalente qui s'exprime pleinement dans le tourisme rapide.

Les Triumph sont conçues pour les grands gabarits. La position de conduite est bien étudiée, que ce soit pour la balade ou pour la conduite sportive. Naturellement, vous trouverez la place qui vous convient, à vous et au passager, cela dans tous les types d'utilisation. La polyvalence, c'est la légèreté de la conduite en ville, la tenue de route irréprochable

sur les routes en lacets, le cap garanti sur autoroute... Le confort en prime. Une ombre : le rayon de braquage en ville vous forcera parfois à vous y reprendre à deux fois !

Les commandes tombent sous la main, classiquement. Les poignées sont conçues, elles aussi, pour les grands. La manette d'embrayage est douce pour celui qui a de larges mains ou les doigts longs. Pas même un filet de gaz pour allumer le moteur (injection oblige), trois secondes à appuyer sur le contacteur (laisser le temps à l'ordinateur de faire ses calculs) et la mélodie typique du trois cylindres anglais se fait entendre.

Ce moteur, déjà fabuleux dans sa version 885 a gagné en puissance, souplesse et confort en gagnant

quelques centimètres cubes et l'injection électronique. Il est efficace à mi-régimes, permet des vitesses soutenues et la vitesse de pointe est des plus réprimées par les pandores. De plus, il n'est pas exigé de jouer avec la boîte de vitesses. Les reprises restent musclées dans un rapport de boîte supérieur. La moto testée était immatriculée aux Pays-Bas (120 cv). Elle n'était donc pas bridée à 108 cv comme le sont les modèles commercialisés en France.

Plus grandes que les motos japonaises, les Triumph restent cependant équilibrées et légères. La Sprint s'inscrit sans difficulté dans les virages malgré ses quelque 240 kg, pleins faits. Le freinage est sans faille. Les suspensions assurent une tenue de route parfaite en même

temps qu'un confort pour les deux passagers. La contenance de 21 litres du réservoir permet d'espacer les arrêts d'alimentation, environ tous les 300 kilomètres. La consommation tourne autour des 6,5 litres aux cent pour une conduite partiellement respectueuses des limitations de vitesses.

Mais alors, quels sont les défauts de cette bécane ? Certainement la jauge d'essence est superflue. Elle indique le plein pendant près de 160 km. Avant de descendre en flèche jusqu'à la zone rouge en trente km. Là, elle reste inerte avant que le témoin d'atteinte de réserve ne s'allume environ 140 km plus loin. Ce témoin visuel, lui, est fiable. La finition approche la perfection que les Japonaises nous ont appris à apprécier. La bulle d'origine est trop basse pour les longs trajets. Et quelques centimètres de mousse en plus dans la selle ne seraient les bienvenus pour le confort des fessiers.

