

N'ayant jamais conduit de custom, il m'a fallu un petit temps d'adaptation aux commandes avancées qui, bien que raisonnables, changent radicalement la position par rapport au XJR. Mais on est très bien assis, les pieds pas trop en avant et le guidon tombant bien sous les mains, celui du modèle de base est plus en avant. Un peu comme dans un fauteuil de salon.

Le poids ne m'a pas gêné en marche, dès les premiers tours de roues on se sent à l'aise, seules les manœuvres à l'arrêt ou à faible vitesse sont en rapport avec le gabarit, et l'absence de marche arrière se fait sentir. Le rayon de braquage est un peu léger.

Pour le reste, une petite appréhension quand j'ai dû tourner la poignée de gaz. Le l'ai caressée avec douceur, le temps de s'habituer un à l'autre, car quelques millimètres de torsion, transforment la belle en bête.



*Au fait j'ai 52 ans, 35 ans de permis, je mesure 1.71 m et pèse 78 kg, je ne me vends pas, c'est pour vous donner un ordre d'idée, car la R III est plus haute de selle que les autres customs, ce qui justifie sa garde au sol plus élevée. Je suis à l'aise, mais je préfère quand je roule.*

## Le double effet Rocket

### Le premier effet :

- Tu imagines que la poignée de gaz est constituée d'un gros œuf très fragile, et donc tu la caresses.
- Tu prends la position du biker en balade, appréciant le paysage, tu te permets des inclinaisons sur un rail, plus que correctes pour le gabarit, et tu enrôles en douceur, sans te préoccuper de la boîte.
- Là, dans un bruit caverneux et très agréable, avec des pets (de pots) à la décélération, tu pavanés et te sens de partir avec elle au bout du monde.

### Deuxième effet Kiss Rocket :

- Tu aperçois devant toi une caisse, gênante, laide et vilaine (c'est laid les caisses, je plaisante), ou Aurélie sur son Ciao (tu comprendras plus loin).
- Tu te dis je vais la passer, mais avec certains customs, quand tu le fais, on entend du bruit quand tu essores à fond, mais il faut du temps pour passer et se rabattre...
- Là, quel que soit ton régime moteur et ton rapport, tu fais tourner un peu sec l'œuf que tu tiens dans la main droite, quelques millimètres suffisent, la bête a compris ! (n'essore pas, ça c'est le 3<sup>e</sup> effet)
- Tout sur le couple, au fait il y a sur ce modèle un limiteur de couple sur les trois premiers rapports, c'est dire !
- Et en une fraction de seconde le missile a décollé, laissant loin dans ton rétroviseur la vilaine caisse, ou le petit minet avec le dernier joujou à la mode étreignant son "Danaisé" tout neuf.
- Pas mal comme sensations, car il y a aussi...

### Le 3<sup>e</sup> effet Kiss Rocket :

- Tu te dis : "J'ai la plus grosse" (vantard !) et tu veux voir ce qu'elle a dans le ventre.



- 1 Le moteur. Trois cylindres de 2.3 litres ! Et pourtant on n'a rien entre les pattes grâce à une magnifique architecture qui nous permet de se faufiler dans la circulation.
- 2 Deux phares, c'est magnifique et très efficace
- 3 Fourche inversée de 43 mm et petite chasse lui assurent une direction précise
- 4 M'sieur, vous avez perdu un pot ? Non, p'tit gars, c'est une trois cylindres !

## Accessoires

Tarif de base 18 290 €

### Accessoires :

- Pare-brise été
  - Sacoques cuir
  - Sissy-Bar et porte paquets
  - Jauge essence
  - Pads latéraux réservoir
- 20 000 € toute équipée sans la Carte Grise, 520 € (20 cv)

- Là, crois moi, accroche toi ! La belle se transforme en bête, c'est toujours gérable tant que tu t'accroches bien au guidon. Repousses ton arrière-train au fond de la selle, c'est plus prudent !

- Tu peux enrôler fort, prendre de l'angle sans soucis (mais avec parcimonie, il roule en italienne), du moins seul, et beaucoup plus qu'avec tous les autres customs, freiner fort, dépasser en une fraction de seconde, enfin bref, la conduire comme une (grosse) sportive. T'arracher les bras à l'accélération...

- Toi pas croire moi ? T'as qu'à voir la gueule des sportives et roadsters quand tu les prends à l'accélération, en reprise sur route, ou quand tu les suis les doigts dans le nez après qu'elles t'aient dépassées.

- Ça leur fait drôle de voir un custom tenir le rythme, mais après ils aperçoivent les doubles phares avant et comprennent aussitôt.

### Y'a un 4<sup>e</sup> effet :

Je conseille de ne jamais le découvrir... Rappelle toi qu'elle fait déjà à sec 320 kg, une garde au sol correcte mais limitée si tu forces, et que ses excellents freins ont du boulot.

Donc tu penses à tout ça, et aussi à lever le pied quand tu t'amuses à l'approche de « virolos » serrés, tu prends ton « cruise » rapide et enrôlé, redresse la tête, laisse repasser les sportives et autres pour qu'elles s'amuse un peu, et d'un air serein tu profites du paysage, sinon... Chacun son terrain !

Que du Bonheur, plein de charme et de qualités... pardon, vous voulez aussi parler des défauts ? On les oublie au profit des sensations et du bonheur qu'elle procure. Bon, vous insistez, mais les anglais ne vont pas être contents !

### Les moins

- Pas de marche arrière, pourtant indispensable sur une moto de ce poids (et de ce prix)
- Pas de warning, bien la sécurité d'urgence
- Pas d'appel de phare, on joue du commodo
- La boîte ferme et un peu "klong", aux verrouillages parfois délicats, et un point mort qui vous fait pêter les plombs chaque fois que vous le cherchez.
- De très belles sacoches, en option à 880 €, qui s'avachissent aussi vite que votre compte s'est vidé.
- Le très large pneu arrière très sensible à l'état de la route.
- Les options très chères, Triumph pense que c'est une élite qui achète ses motos, Monsieur Triumph, revoyez votre jugement ; sinon pour les utilisateurs, je vous conseille les accessoiristes, beaucoup plus raisonnables
- Exemple. La montre à 199 €, c'est sûr, elle est belle ! Moi j'en ai monté une à 40 € de chez Custom-Planet (pour mon anniversaire pensez à moi)
- Le frein arrière à utiliser prudemment.
- Amortisseur arrière en duo.
- Quelques détails « kitsch »
- À un peu plus de 6000 km, les amortis arrière semblent commencer à pomper un peu.

### Les plus

- Le moteur évidemment, à lui seul il vous fournit votre dose quotidienne de plaisir, de sensations, d'adrénaline et de bonheur
- Le châssis, surdimensionné, et la tenue de route parfaite, même en courbe à vive allure.
- Le freinage, malgré une poignée spongieuse au départ.
- Le confort général, bien que l'amortisseur arrière soit juste en duo chargé. Les proprios de R III, conseillent de le changer pour un adaptable (600 €)
- Le couple, qui vous fait oublier tout ce que vous avez connu auparavant, et vous fait aimer la vie à deux, en couple avec votre R III.
- La boîte, dont finalement on se sert peu, démarrer en seconde est fréquent et conseillé, et en ville tu passes la 3 que si tu veux te détendre la cheville gauche.
- La tenue de cap en virage et en courbe, elle obéit et s'inscrit sur un rail à la moindre impulsion au guidon car elle se conduit exclusivement au guidon (oui, je sais c'est normal pour une moto), mais certaines se manient également avec les genoux, les pieds en appui sur repose-pieds, les mouvements du corps.
- Très bonne tenue au vent, tu parles, 430 kg avec pilote, même notre Mistral a du mal à la bouger !
- La qualité et la finition générale.