

TRIUMPH



AGENCE
DE
FRANCE
212
B¹ PÉREIRE (NORD)
PARIS



AGENCE DE FRANCE
DUCLOS, 212, Boulevard Péreire (Nord) PARIS

Adresse Télégraphique :
TRIUMPH - PARIS

Téléphone :
WAGRAM 04-69

R. C. Seine : 157.446

La Motocyclette " TRIUMPH "
appréciée par ses Usagers

Je me fais un plaisir de vous faire savoir que j'ai eu occasion de me servir pendant un an de votre excellente moto TRIUMPH.

J'ai pu d'autant mieux apprécier ses qualités, que mon service m'obligeait à parcourir une moyenne de 120 kilomètres par jour dans le Liban en Syrie sur les routes pierreuses très accidentées.

Malgré les difficultés accumulées, je n'ai eu à subir aucune panne. Je dois particulièrement insister sur sa parfaite suspension. La légèreté ainsi que la régularité dans la marche font de votre moto l'instrument idéal du Tourisme.

SOULIE, 16, Traverse Garnier, à Marseille.

Ma moto type H, chaîne et courroie, va à merveille depuis que je ne la confie plus à des mécaniciens qui n'achètent pas chez vous leurs pièces détachées.

Vos pièces détachées sortant de vos ateliers et un mécanicien de village remettent en un instant ma machine à neuf.

Docteur DELANGLE, Steenwerck (Nord).

Les Motocyclettes

TRIUMPH

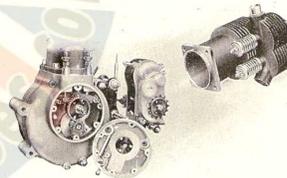
La Triumph Cycle Co Ltd a toujours été considérée comme le pionnier de la Motocyclette monocylindrique, la seule qui soit réellement pratique et permette au conducteur de prendre la route pour n'importe quel voyage, dans n'importe quelle contrée, par n'importe quel temps, sans aucune appréhension.

Tous les motocyclistes ont encore présents à la mémoire les services que la machine Triumph type H a rendus aux Armées Alliées pendant toute la guerre. C'est elle que les Gouvernements avaient choisie comme donnant le plus de satisfaction pour un travail excessivement dur. C'est que la fabrication Triumph est particulièrement soignée et les métaux qui entrent dans la composition des pièces de la machine sont méticuleusement essayés et sélectionnés. D'autre part, l'absence de pièces compliquées réduit au minimum les possibilités d'ennuis.

Nous continuons à fabriquer cette

MOTOCYCLETTTE Type H

qui a été quelque peu modifiée. Un amortisseur de transmission a été



MÉCANISME DE DISTRIBUTION
montrant la construction simple du moteur 4 HP " TRIUMPH "

adjoint au pignon moteur. Des garde-boue très efficaces comportant un système spécial de gouttières y sont maintenant montés. Le moteur demeure le même.

L'arbre est monté sur roulements à billes et un système spécial de roulement à galets existe à la tête de bielle.



PISTON, BIELLE ET VOLANT
du moteur 4 HP " TRIUMPH " démonté
(Observez le coussinet à rouleaux perfectionné pour la tête de bielle.)

MOTOCYCLETTTE Type S D

Cette machine a la même description que la moto type H mais la transmission se fait entièrement par chaînes. Un amortisseur de chocs très efficace est monté sur l'embrayage. La boîte de vitesses est de la



SECTION DE L'EMBRAYAGE
à disques multiples et amortisseur.

fabrication TRIUMPH et comporte un système spécial de baladeurs passant lors du changement de vitesse par deux échelons de clabots, permettant ainsi une action très douce et évitant l'usure des pignons.

Elle est montée avec pneus Dunlop " Cord " 26 x 3.

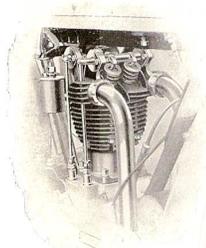
La fourche est à parallélogramme déformable.

De plus, ces machines comportent maintenant un frein avant à segments extensibles qui est particulièrement agréable et efficace.



MOTOCYCLETTTE Type R

Cette machine comporte la même transmission et la même boîte de vitesses que le type S. D. mais le moteur est spécialement étudié pour atteindre des vitesses élevées et comprend une culasse détachable dans laquelle sont logées quatre soupapes commandées par culbuteurs montés sur roulements à billes.



MOTEUR 2 1/2 HP
à soupapes dans la tête,
montrant la commande des soupapes
et culbuteurs montés sur billes.



CULASSE DÉMONTABLE
du moteur 3 1/2 HP
avec soupapes dans la tête
de culasse.

Cette machine est équipée avec des pneus Dunlop "Cord" 26 x 3.

MOTOCYCLETTE Type L S

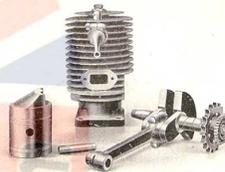
C'est le plus récent modèle de machine qui comporte des conceptions très nouvelles. Un groupe enfermant moteur et boîte de vitesses pouvant très aisément être démonté. Piston aluminium. Transmission par engrenages. La chaîne est seulement employée de la boîte de vitesses à la roue arrière. Graissage mécanique sous pression absolument effectif. Cette motocyclette réalise toutes les conditions de légèreté, économie et vitesse.

— 4 —

MOTOCYCLETTE Type L W

La moto L W, plus connue sous le nom de **Junior Triumph**, est introduite sur les marchés mondiaux depuis 1914. Ses conceptions en général n'ont pas été modifiées, à part l'augmentation de la cylindrée à 250 c. c. et l'adjonction d'un Kick Starter et d'un débrayage. Le moteur est à deux temps et lubrifié par le système "Petrol", une certaine quantité d'huile étant mélangée à l'essence de la carburation. Ce système a toujours donné d'excellents résultats.

La machine est très confortable, légère et maniable au possible. Le conducteur a aisément les pieds à terre. Il est garanti de la boue par des protecteurs en aluminium.



Vue du Moteur TRIUMPH JUNIOR à deux temps.

Tous les modèles peuvent être livrés avec l'éclairage électrique.

Nous livrons couramment nos machines avec l'éclairage électrique Lucas comprenant magnéto-dynamo, batterie d'accumulateurs, phare et lanterne AR et commutateur.

Installation d'Eclairage Électrique, à dynamo-magnéto.



— 5 —

SIDECARS

Nous livrons une variété de Sidecars "Gloria" dont gravure est donnée plus loin, depuis le modèle de luxe n° 9 jusqu'au type "Supersport" monté avec une carrosserie construite en aluminium poli. Tous ces Sidecars sont fabriqués par la **Triumph Cycle Co Ltd.**

Le châssis est fait des meilleurs tubes d'acier. Une grande sécurité est donnée par le système d'attaches incorporées dans le cadre des motocyclettes. Les carrosseries sont spacieuses, luxueusement garnies et bien suspendues. Il existe des coffres très grands pour les outils et pièces de rechange et un porte-bagages.

CYCLES

On trouvera plus loin la description de tous les modèles de bicyclettes fabriquées par nous. Nous indiquerons ici quelques-unes des particularités que nous avons comprises dans certains de nos modèles.



MACHINES "IMPERIAL"

FOURCHE avant (Brevetée), répartissant les chocs et le poids sur la longueur des fourreaux, et non pas sur un point seulement, généralement la tête, cause de la rupture de la fourche.



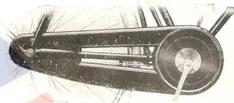
PÉDALIER EXCENTRIQUE
"TRIUMPH"

C'est la simplicité même.

(1) Pour régler la chaîne desserrez l'érou A, placez la clé sur les deux écrous et tournez l'excentrique soit à droite, soit à gauche (de préférence à droite); quand la chaîne est au point, resserrez fortement l'érou A.

— 6 —

(2) Pour régler la cuvette desserrez l'érou B, tournez la cuvette au moyen de la clé à ergots, puis resserrez fortement l'érou.



LE CARTER BAIN D'HUILE "TRIUMPH"

La chaîne, de qualité supérieure, roulant dans l'huile, est silencieuse.



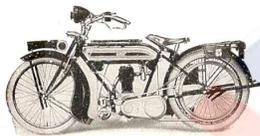
GUIDONS montés sur "IMPERIAL" TRIUMPH

Nos guidons sont fabriqués en acier spécial au carbone. Ceux qui sont montés sur modèle "Imperial" ont 19 mm de diamètre; sur les autres modèles 22 mm. Nous montons couramment les numéros 1 et 4, les autres numéros seulement sur demande spéciale.

Nous attirons particulièrement l'attention sur la réparation des fameux "Vélos verts" "Triumph" n° 3 et 33 pour course sur route et sur piste. Ces modèles ultra-légers ont toujours les qualités d'avant guerre et sont très recherchés par les amateurs de bicyclettes rapides et bien finies.

— 7 —

MOTO Type H



MOTEUR. — "Triumph" monocylindrique 4 HP, 85 × 97^{mm} (alésage et course); cylindrée 550 c. c.; coussinet à rouleaux de construction perfectionnée pour la tête de bielle; 1/2 décompresseur.

AMORTISSEUR sur arbre du moteur.

CHANGEMENT DE VITESSE. — Sturmev-Archer à trois vitesses dans boîte placée derrière le moteur; embrayage à friction avec débrayage à chaque vitesse; commande au guidon; kick-starter entièrement enfermé. Développements: Solo: 5, 8, 12 1/2 à 1; avec sidécar: 5 1/2, 6 1/2, 14 à 1.

CARBURATEUR. — "Triumph", semi-automatique (brevet).

CADRE. — Exceptionnellement solide, avec raccords brasés pour sidécar.

ROUES avec jantes acier spécial et rayons renforcés.

PNEUS. — 26 × 2 1/2 × 2 1/4 Dunlop "Magnum" (en extra; Dunlop "Cord")

TRANSMISSION. — Chaîne à rouleaux "Renold" et courroie trapézoïdale de 25 %.

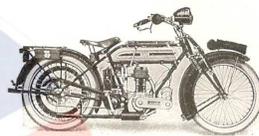
RÉSERVOIR. — Extra solide. Capacité: essence, 9 litres; huile 1 litre 1/4.

REPOSE - PIEDS, PORTE-BAGAGES, SUPPORTS (avant et arrière); SELLE "Brooks", ample, bien rembourrée; SACCOCHES avec jeu complet d'OUTILS.

FINI. — Émaille en noir sur cadre "coslettisé", toutes les parties brillantes bien nickelées. Le réservoir est émaillé gris avec panneaux et filets artistiques.

— 8 —

MOTO Type S D



MOTEUR. — "Triumph" monocylindrique 4 HP, 85 × 97^{mm} alésage et course; cylindrée 550 c. c.; coussinet à rouleaux de construction perfectionnée pour la tête de bielle; 1/2 décompresseur.

AMORTISSEUR sur arbre du moteur.

CHANGEMENT DE VITESSE A TROIS VITESSES "Triumph" (brevet). — Commande à la main; embrayage à disques multiples, commande au guidon; kick-starter (brevet); transmission élastique (breveté). Multiplications courantes: Solo: 4 3/4, 8 et 13 1/4 à 1; Combinaison 5 1/2, 9 et 14 1/2 à 1.

CARBURATEUR. — "Triumph", semi-automatique (brevet).

CADRE. — Exceptionnellement solide, avec raccords brasés pour sidécar.

ROUES. — Jantes, acier spécial et rayons renforcés.

FREINS. — AR sur jante, AV par segments extensibles.

PNEUS. — 26 × 3, Dunlop "Cord".

TRANSMISSION. — Chaînes "Renold" à rouleaux; à l'avant 15 × 6^{mm}; à l'arrière 15 × 10^{mm}. La chaîne avant est renforcée dans un carter à bain d'huile.

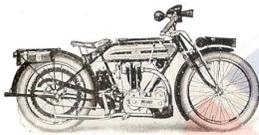
RÉSERVOIR. — Extra solide. Capacité: essence, 9 litres; huile, 1 litre, 1/4.

REPOSE - PIEDS, PORTE-BAGAGES, SUPPORTS avant et arrière; SELLE "Brooks" d'ample grandeur et bien rembourrée; SACCOCHES avec jeu complet d'OUTILS.

FINI. — Émaillé en noir sur cadre "coslettisé"; toutes les parties brillantes bien nickelées. Le réservoir est émaillé gris avec panneaux et filets artistiques.

— 9 —

MOTO Type R



Sauf dans les détails qui suivent, la spécification de cette motocyclette est la même que celle du type S. D. déjà décrite.

MOTEUR. — "Triumph" monocylindrique, alésage 80,94^{mm}, course 97^{mm}, cylindrée 499 c. c.; quatre soupapes disposées dans le haut de la culasse, commandées par culbuteurs montés sur billes. Culasse détachable. Piston aluminium; tête de bielle montée sur rouleaux; 1/2 décompresseur (brevet).

CHANGEMENT DE VITESSE. — Identique à celui du Type S. D. Multiplications courantes: 4,5, 7,47 et 12,46 à 1.

ROUES. — 26 × 3 pneus Dunlop "Cord".

RÉSERVOIR. — Extra solide. Capacité: essence, plus de 9 litres; huile, 1 litre 1/4.

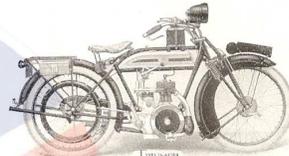
Poids approximatif: 116 kilos, complète.

J'ai entière satisfaction de ma Triumph type R, elle est d'une tenue de route impeccable et son moteur fonctionne très bien. Je n'ai encore eu aucun ennui pas plus d'ailleurs qu'avec le type H que j'avais tenu pendant deux ans.

ALBERT, 261, rue du Ballon, Lille.

— 10 —

MOTO Type L S



MOTEUR. — "Triumph" monocylindrique 3HP 72 × 85^{mm}; cylindrée 346 c. c., construit en un bloc comprenant changement de vitesse.

CHANGEMENT DE VITESSE breveté "Triumph". — Commandé à la main. Embrayage à disques, commande au guidon; kick-starter; Amortisseur de chocs sur le pignon de chaîne de l'arbre de la boîte. Rapports de vitesses: 5 1/2, 8 1/2, 12 1/2 à 1.

CARBURATEUR "Amac". LUBRIFICATION Mécanique. — L'huile contenue dans le carter est conduite par pompe à travers les roulements, l'arbre à cames et l'arbre du changement de vitesse. Toute l'huile revient ensuite dans le carter et est filtrée avant remplissage.

Poids approximatif: 105 kil.

CADRE. — Fait de la meilleure qualité de tube. Fourche élastique d'un modèle perfectionné.

ROUES. — Jantes acier spécial rayons renforcés.

PNEUS. — 26 × 2 1/2, Dunlop "Cord".

TRANSMISSION. — Par engrenages du moteur au changement de vitesse. Par chaîne de la boîte. Rapports de vitesses: 5 1/2, 8 1/2, 12 1/2 à 1.

RÉSERVOIR. — Renforcé. Capacité 9 litres.

FREINS. — AR sur jante poeule, AV par segments extensibles.

REPOSE - PIEDS réglables, PORTE - BAGAGES, SUPPORTS AV et AR, SELLE "Brooks", Trousse complète d'outils.

— 11 —

MOTO Type L W



MOTEUR. — "Triumph" 2 temps 2 1/2 HP; 67,25 x 70 mm, cylindre 249 c. c., Soupape de décompression brevetée; silencieux effectif.

CHANGEMENT DE VITESSE. — "Triumph" à deux vit., commande au cadre.
DÉBRAYAGE. commande au guidon et kick-starter. — Multiplications courantes : 5 et 8,4 à 1.

ROUES. — 24 x 2 1/4 pneus Dunlop.

RÉSERVOIR. — Cylindrique Le bouchon du réservoir sert de mesure pour l'huile.

Capacité : mélange essence et huile, 5 litres 1/4. Réserve d'huile : 1 litre 1/4.

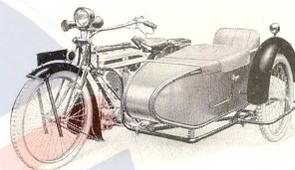
LUBRIFICATION. — Automatique, huile mélangée avec l'essence dans la proportion de 1 part d'huile et 12 parts d'essence.

FINI. — Émail noir sur enduit Coslett, toutes les parties brillantes nickelées. Réservoir émaillé gris avec panneaux verts, filets rouges.

Je suis extrêmement content de ma motocyclette Junior qui m'a toujours donné pleine satisfaction; j'ai fait depuis quatre ans des randonnées formidables dans tout l'arrondissement; jamais je n'ai eu le moindre ennui.

Docteur MAIGNÉ, à Saint-Servan (L.-et-V.).

Combinaison "TRIUMPH" 4 HP ou 3 1/2 HP avec Sidecar "GLORIA" N° 10, Type SPORT
(Ce Sidecar peut être accouplé aux modèles S. D., H. et R.)



Poids du Sidecar seul : 57 kilos.

Combinaison "TRIUMPH" 3 1/2 HP, Type R avec Sidecar "GLORIA" N° 11 Type SUPER-SPORT
(Ce Sidecar ne peut être accouplé qu'à la Motocyclette type R.)



Poids du Sidecar seul : 62 kilos.

Toutes les combinaisons ci-dessus comportent installation d'éclairage électrique et cornet avertisseur.

Les motocyclettes faisant partie d'une combinaison sont toujours munies de marchepieds au lieu de repose-pieds ordinaires.

"IMPERIAL TRIUMPH" N° 30



Avec carter bain d'huile.

Moyeu Sturmey-Archer à trois vitesses

CADRE. — N° 30 A, 56 %; N° 30 B, 61 %; N° 30 C, 66 %.

ROUES. — 70 x 38 avec pneus Dunlop.

DÉVELOPPEMENTS. — 44 x 18 = 4 m. 118, 5 m. 46, 7 m. 15.

PÉDALIER. — "Triumph" à réglage excentrique.

FOURCHE. — "Triumph" élastique (breveté).

FREINS. — "Triumph" sur jante aux deux roues. Attaches brasées au cadre. Leviers renversés.

CARTER. — A bain d'huile, détachable, "Triumph".

GUIDON. — N° 1 relevé, N° 2 droit ou N° 3 cintré, en acier au carbone, poignées de luxe, celluloïd.

CHAÎNE. — "Renold".

SELLE. — "Brooks" B 102, ressorts nickelés.

FINI. — Splendide émail noir filets rouge et or, parties brillantes richement nickelées. Sacoche de luxe Brooks, clés, burette, pompe avec porte-pompe brasée au cadre.

POIDS. — 16 kilos environ.

"POPULAR TRIUMPH" N° 28

(Machine pour dames)



ROUES. — 70 x 38.

PNEUS. — Dunlop.

DÉVELOPPEMENT. — 40 x 18 = 4 m. 88.

FREINS. — Sur les jantes avant et arrière, à enroulement.

GUIDON. — Relevé N° 1.

CHAÎNE. — Coventry.

SELLE. — Middlemore L. 66 ressort à triple spirale.

MANIVELLES. — 175 mm. Largeur du pédalier : 127 mm.

PÉDALES. — A caoutchoucs.

FINI. — Émail noir, parties brillantes nickelées, filets bronze.

ACCESSOIRES. — Clés, sacoche, burette et pompe.

POIDS. — 16 kilos. (approximatif).

"IMPERIAL TRIUMPH" N° 31
(Modèles pour dames)

Spécification comme numéro 28, mais avec cadre : N° 31 A de 51 $\frac{1}{2}$; N° 31 B de 56 $\frac{1}{2}$; N° 31 C de 61 $\frac{1}{2}$; développements 40 x 18 = 3 m, 76, 4 m, 98, 6 m, 45 ; selle "Brooks" B 302, trois ressorts à spirales nickelées. Poids 17 kilos environ.

"POPULAR TRIUMPH" N° 27
(Modèle pour hommes)

Spécification comme numéro 28, mais avec cadre d'homme : N° 27 A de 56 $\frac{1}{2}$; N° 27 B de 61 $\frac{1}{2}$; N° 27 C de 66 $\frac{1}{2}$; développement 46 x 18 = 5 m, 69. Selle Middlemore L 95, ressorts à triple spirale ; poids approximatif : 15 kilos $\frac{1}{2}$.

AUTRES MODÈLES DE CYCLES

"ROYAL TRIUMPH" N° 10 (routière). — Même description que la machine N° 30, mais sans fourche élastique. Freins extérieurs à enroulement. Selle "Brooks" B 302.

"ROYAL TRIUMPH" N° 33 (course sur route). — Machine légère, environ 13 kilos. Freins intérieurs. Guidon type "North Road". Email vert. Selle "Brooks" B 18.

"ROYAL TRIUMPH" N° 3 (course sur piste). — Machine ultra légère, environ 9 kilos 500. Sans freins ni garde-boue. Email vert. Guidon type "North Road". Selle "Brooks" B 17.

"SPECIAL TRIUMPH" N° 21 (routière). — Même description que la N° 27, mais avec fourches et moyeux spéciaux. Selle Middlemore W 93.

"POPULAR TRIUMPH" N° 29. — Machine de dame, même description que la N° 28, mais avec carter bain d'huile, métallique, détachable et changement de vitesse, trois vitesses. Selle "Brooks" B 302.

La Motocyclette "TRIUMPH"
appréciée par ses Usagers

Je suis très satisfait de ma TRIUMPH qui a passé en des endroits et sur des pistes où nulle autre voiture n'avait encore pu passer et cela sans aucun ennui ni aucune défaillance du moteur malgré l'état incroyable des pistes.

René LÉVEILLÉ, à Si Mohammed ben Hassan (Maroc).

Ne cessant d'être très content de ma TRIUMPH, j'encourage constamment mes amis à l'acheter et je suis fier de voir que cette marque commence à faire son apparition dans la région.

BABEL, 16, place des Voies, à Epinal.

Ma moto marche à merveille et rien ne me détournera de la TRIUMPH, rêve de la route, car je suis un fervent de cette marque.

CARRERE, 583, rue de Fourmies, à Glageon (Nord).

Je suis toujours enchanté de ma moto qui est bien la meilleure machine qui existe.

BOULOCH, annexe des Subsistances, à Worms.

Ayant entendu dire beaucoup de bien de la TRIUMPH : simplicité, souplesse et solidité à toute épreuve, et un de mes voisins, motocycliste divisionnaire ayant eu la même machine quatorze mois sans réparation, je serais très désireux d'en avoir une.

Docteur E. DEHERGNE, à La Gaudière (Vendée).