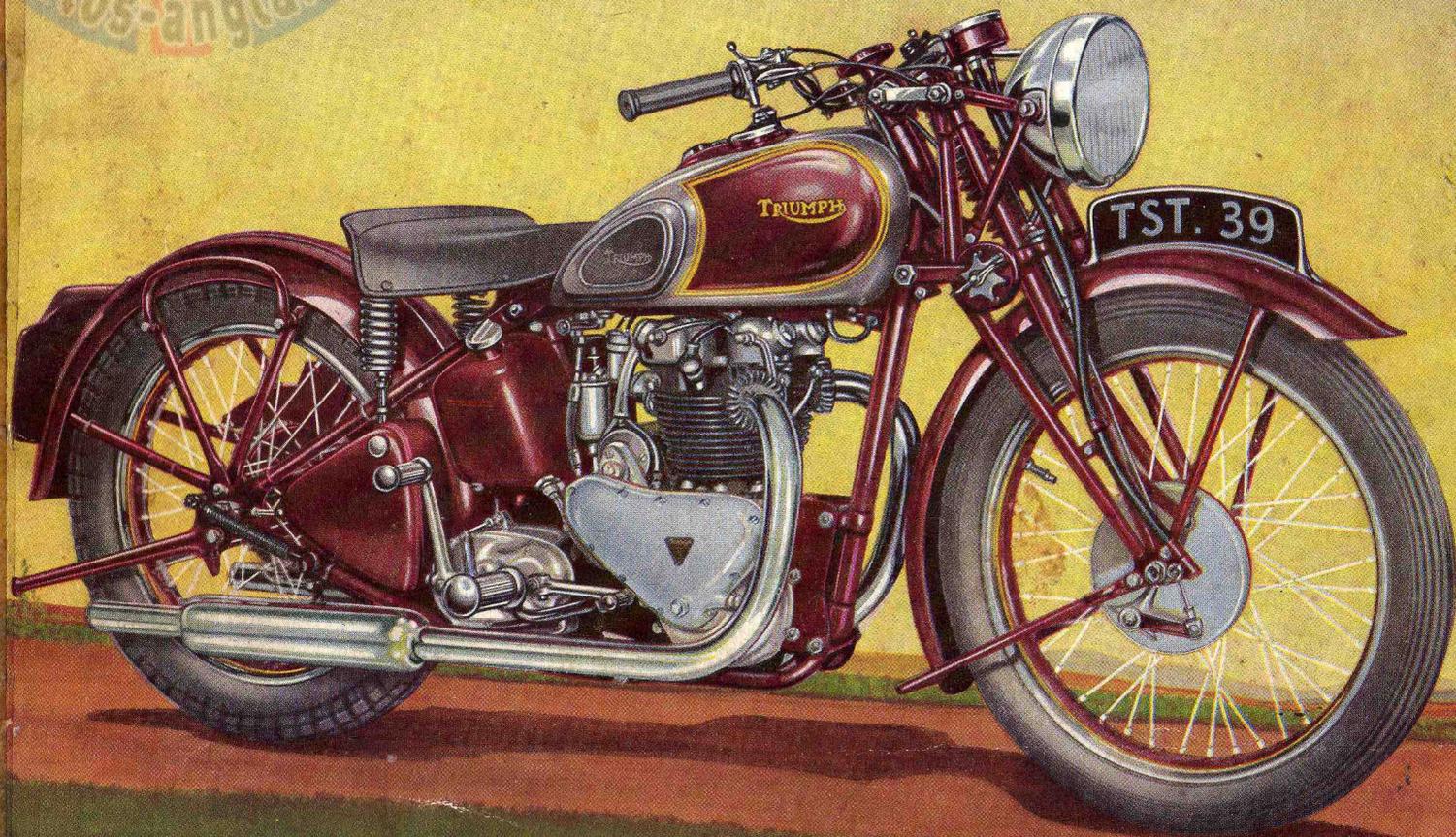


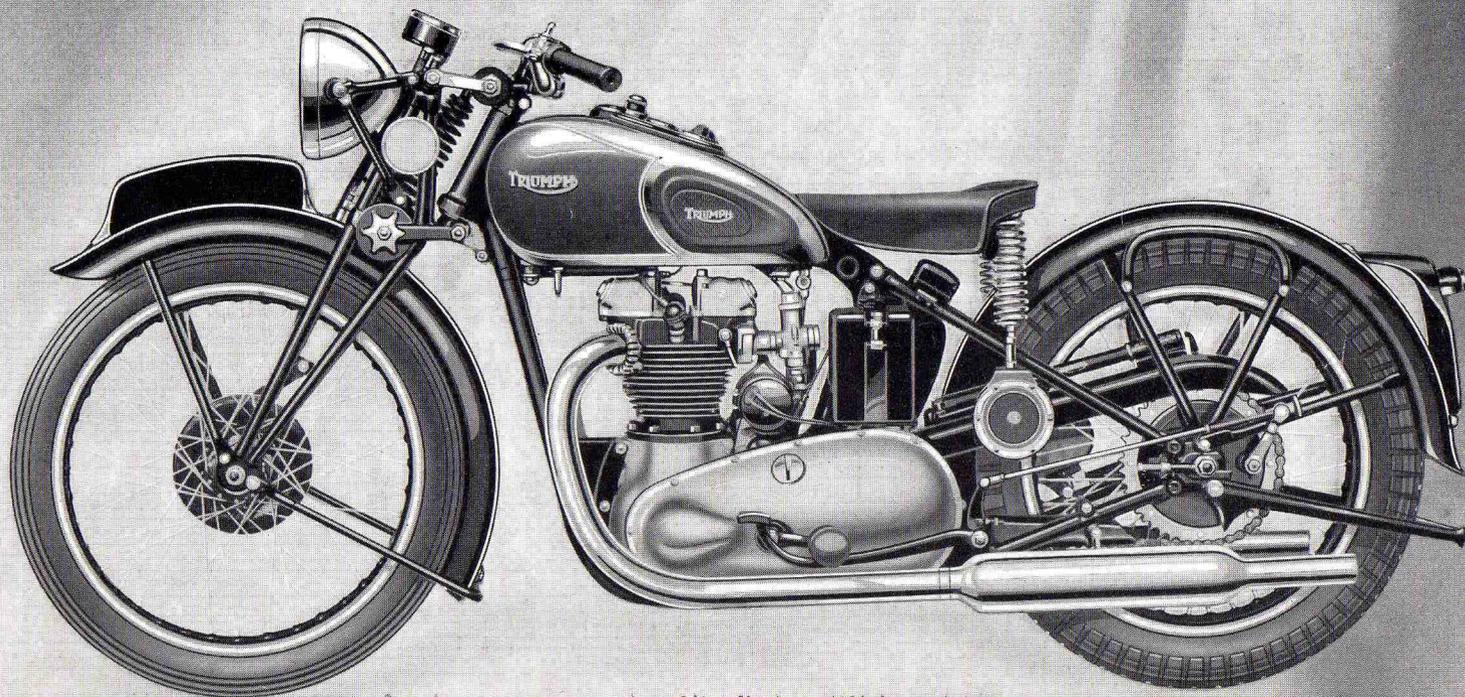
TRIUMPH



www.motos-anglaises.com

TRIUMPH⁶⁶ SPEED TWIN⁶⁸

500 cc. culbuteurs (2 cylindres)
Eclairage par Magdyno Lucas et klaxon.



Supplément pour compteur bitotalisateur (180 k. p. h.)



Spécification Modèle " Tiger 100 "

MOTEUR. — Double arbre à cames surélevé, soupapes en tête alésage 63 mm., course 80 mm., cylindrée 498 cc. Piston à haute compression en alliage spécial. Culasse hémisphérique avec dôme et tubulures polies. Bielle de section H en alliage R. R. Hiduminium avec têtes de bielle « Triumph » breveté. vilebrequin à volant central et contre-poids. Intérieur du moteur complètement poli. Soupapes et culbuterie renfermées. Ressorts de soupape en qualité Duplex Aéro. Circulation d'huile à carter sec avec pompe à double piston, alimentant les têtes de bielle et la culbuterie. Réservoir d'huile d'une contenance de 4,5 litres avec bouchon de remplissage rapide. Culasse et cylindre en fonte spéciale (culasse en bronze sur commande). Carters d'une grande rigidité en alliage de haute résistance. Carburateur Amal à large entrée. — Chaque moteur est essayé au banc avec frein Heenan et Froude, puis démonté et remonté par personnel d'élite. Testimonial de puissance signé par chef des essais et livré avec motocyclette.

RESERVOIR D'ESSENCE. — Modèle « Triumph » breveté d'une contenance de 18 litres, incorporant des genouil-

lères noyées dans les parois. Tuyauteries d'essence flexibles, alimentées par deux robinets à gros débit.

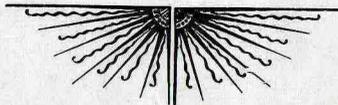
SILENCIEUX. — Modèle « Mégaphone », avec bouts amovibles, permettant l'échappement libre.

CADRE. — Type « Triumph » berceau entier avec tube avant conique de large diamètre. Ce cadre d'une conception nouvelle procure une remarquable tenue de route de même qu'une grande stabilité de direction aux hautes allures permises par le moteur.

EQUIPEMENT GENERAL. — Prière de consulter la page 2, référant à la « Speed Twin ».

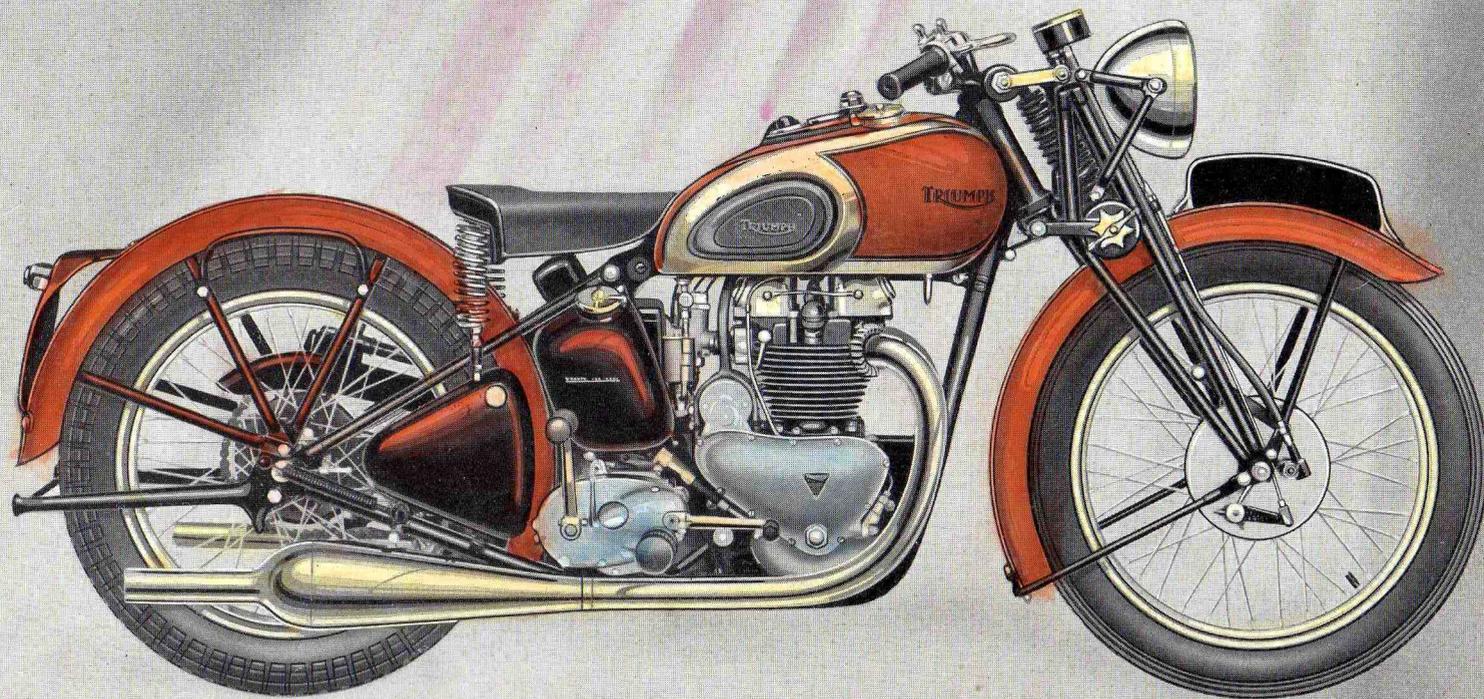
COULEUR. — Réservoir d'essence chromé avec panneaux argentés bordés bleu. Garde-boue argent avec bande centrale en noir. Roues chromées avec bande centrale argent, bordée bleu. — Cadre : émail noir de meilleure qualité. — Couvercle de distribution, pompe à l'huile, etc., en aluminium poli.

LUBRIFICATION. — Utilisez Patent Castrol « Super XL ».



TRIUMPH TIGER "100"

500 cc. culbuteurs (2 cylindres)
Eclairage par Magdyno Lucas et klaxon.



Supplément pour compteur bitotalisateur (180 k. p. h.)



Spécifications Modèles "Tiger 70 et 80,,

MOTEUR. — Soupape-en-tête, mono-tube. Moteur à grande puissance dont chaque unité est mise au point et freinée séparément, sur banc d'essai Heenan et Froude, puis démontée, vérifiée et remontée par un personnel d'élite.

« Tiger 80 » alésage 70 mm., course 89 mm., cylindrée 343 c.c.

« Tiger 70 » alésage 63 mm., course 80 mm., cylindrée 249 c.c.

Magnéto-dynamo commandée par pignons, cylindre à ailettes profondes. Culasse à haut rendement avec tubulaires polies et de contours corrects. Piston en alliage spécial, à moyenne ou haute compression sur demande.

BIELLE. — De section « H ». Estampée en chrome-nickel à haute résistance, polie sur toutes les surfaces. Tête de bielle à double rangée de galets de large diamètre.

CARTERS. — Alliage d'aluminium, nervures intérieures donnant une très grande rigidité. Support de magnéto coulé d'une pièce avec carter de distribution.

VOLANTS. — Acier forgé de haute résistance surfaces polies. Supportés par roulements à billes de large diamètre.

RESSORTS DE SOUPAPES. — Qualité Duplex Aéro.

GRAISSAGE. — Circulation d'huile à carter sec, pompe-à-huile accessible et à double pistons, alimentant directement les têtes-de-bielle. Soupapes et culbuterie renfermées et graissées sous pression. Système de graissage permettant une très longue durée des pièces et un silence mécanique remarquable. Manomètre de pression d'huile.

CARBURATEUR. — Amal. Poignée tournante brevetée « Triumph » ouverture rapide et blocage de retour automatique.

RÉSERVOIR. — Tôle d'acier soudée, forme aérodynamique, d'une contenance de 14 litres. Écusson coulé et en relief. Tableau de bord monté sur caoutchouc et comprenant manomètre de pression d'huile, ampèremètre et commutateur. Ampoule baladeuse permettant l'éclairage des appareils de bord. Bouchon de remplissage, modèle rapide.

RÉSERVOIR D'HUILE. — Tôle d'acier soudée avec filtres accessibles, bouchon de vidange et renifleur. Contenance 3,3 litres.

CADRE. — Brasé, berceau-entier, tubes spécialement étudiés et en acier de première qualité, combinant une haute résistance à un faible poids. Position confortable pour le conducteur et tenue de route remarquable.

FOURCHE. — Exceptionnellement légère et rigide. Tubes coniques. Double frein de fourche sur jumelles inférieures, réglables à la main.

BOITE-DE-VITESSE. — Fabrication « Triumph » breveté, quatre vitesses, arbres et pignons en acier chrome-nickel cémenté, fabriqués suivant la meilleure technique de précision. Changement-de-vitesses renfermé et breveté, petite course de levier, permettant une grande douceur de mouvement et un engrènement positif. Embrayage à commande intérieure composé de disques multiples. Commande très légère et entraînement progressif, réglage accessible, graissage par huile de moteur.

TRANSMISSION. — Chaîne primaire dans carter étanche en aluminium poli avec bossage aérodynamique. Chaîne AR., graissée positivement par débit réglable sur carter primaire.

FREINS. — Construction « Triumph », 7 pouces de diamètre. Tambours amovibles en alliage spécial. Larges patins. Nouvelle garniture de frein procurant un coefficient de freinage élevé, quoique doux et progressif. Réglage à la main des deux freins dont l'avant réglable en marche.

SELLE. — Modèle de luxe avec ressorts de siège, hauteur réglable.

GUIDON. — Nouveau modèle « Triumph » monté sur caoutchouc, courbe modifiée éliminant la fatigue et procurant un grand confort et une bonne stabilité. Position des manettes-de-commande réglables. Longs leviers au frein avant et embrayage.

GARDE-BOUE. — Largeur adéquate avec tringles profilées. Partie arrière amovible pour faciliter le démontage de la roue. Plaque avant « Triumph » brevetée avec bordure chromée et motif. Porte-plaque arrière avec lampe montée centralement, à l'abri de chocs.

ROUES ET RAYONS. — Construction « Triumph » incorporant des rayons de longueur approximativement égales, distribuant également les efforts de freinage et de traction. Pneu avant 26 x 3 ou 27 x 3,25. Pneu arrière 26 x 3,50 ou 27 x 4. (

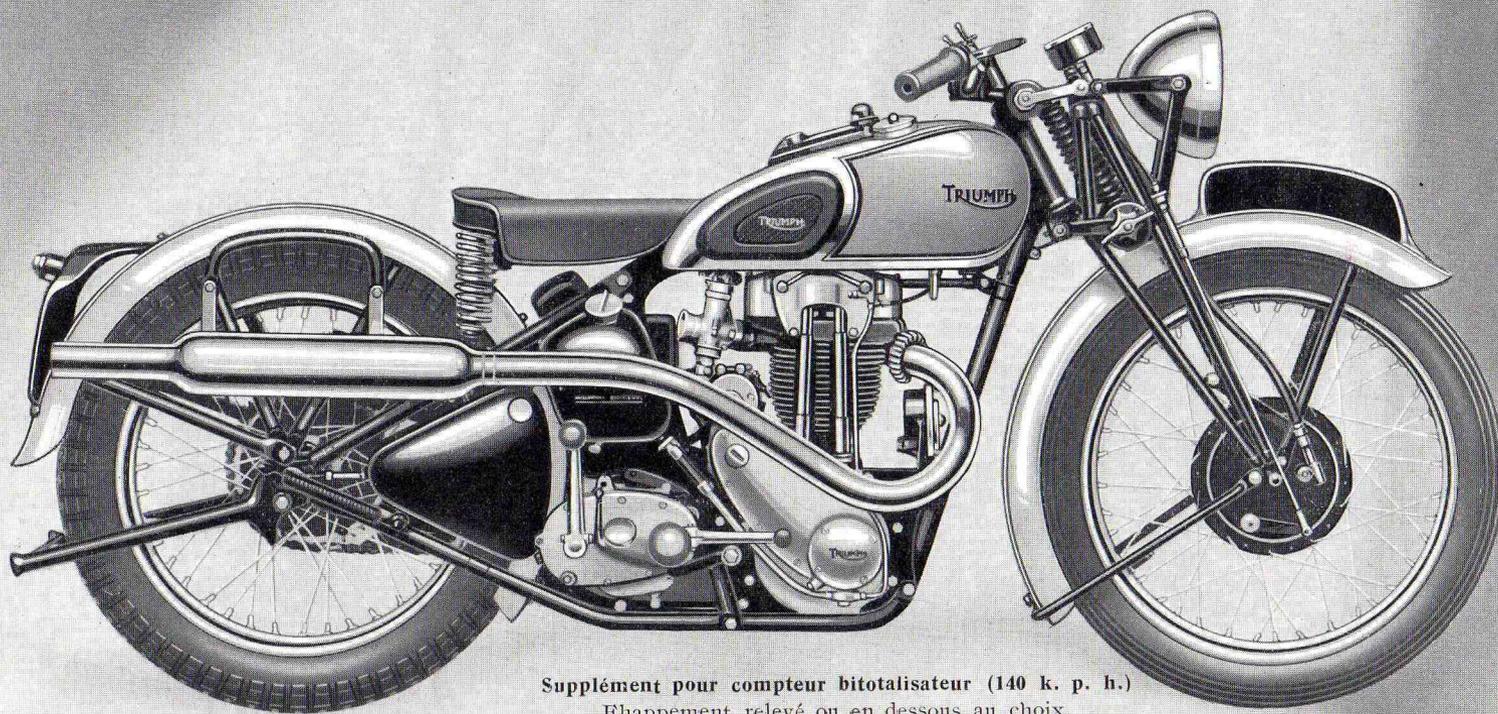
BOITE-A-OUTILS. — Tout acier de grande contenance, bourrage de caoutchouc empêchant les infiltrations. Jeu de clefs complet et pompe-de-graissage.

COULEUR ET EQUIPEMENT. — Réservoir chromé avec panneaux argentés, bordés bleu. Genouillères d'un dessin nouveau alliant le confort et la sécurité, à vitesse élevée. Rayons et jantes chromés avec bande centrale argentée bordée bleu. Garde-boue argentés avec bande centrale bordée bleu. Magnéto-dynamo « Lucas » 6 volts avec contrôle automatique. Phare « Lucas » de 8 pouces avec verre anti-aveuglant. Klaxon « Arlette ». Tuyau d'échappement chromé, modèle bas ou type « Trials » suivant demande. Couvercles d'aluminium polis. Chromage et émaillage de première qualité. Écrous et boulons recouverts d'anti-rouille et cadmiés.

LUBRIFICATION. — Utilisez Patent Castrol « Super XL ».

TRIUMPH TIGER⁶⁶ 80⁹⁹

350 cc. culbuteurs
Eclairage par Magdyno Lucas et klaxon.

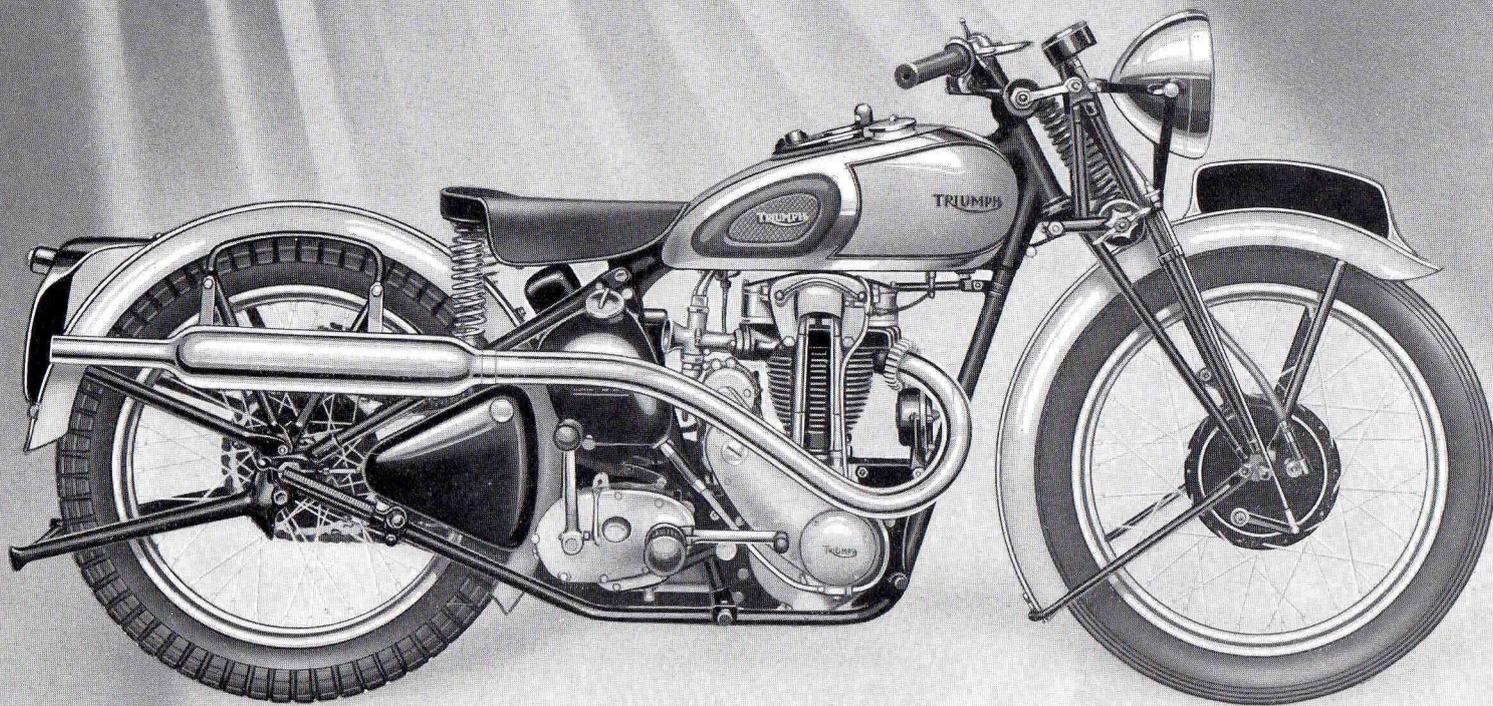


Supplément pour compteur bitotalisateur (140 k. p. h.)
Echappement relevé ou en dessous au choix.



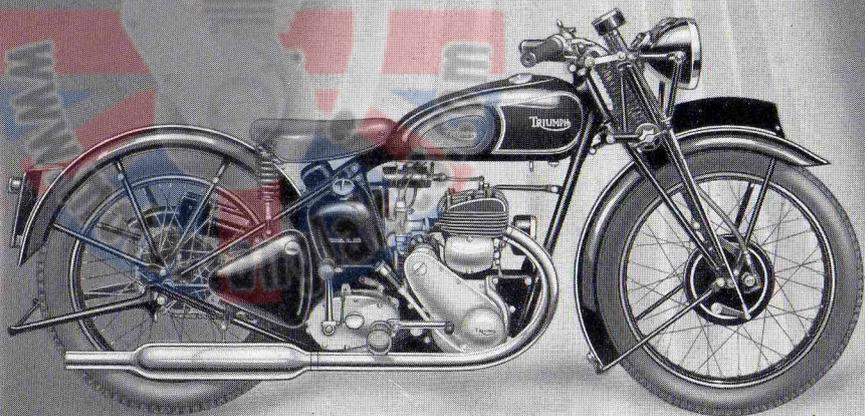
TRIUMPH TIGER '66' '70'

250 cc. culbuteurs
Éclairage par Magdyno Lucas et klaxon.

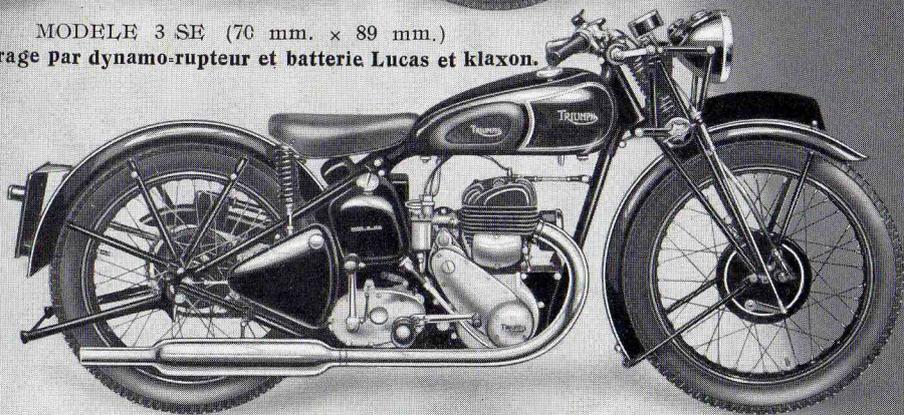


Supplément pour compteur bitotalisateur (140 k. p. h.)
Échappement relevé ou en dessous au choix.

TRIUMPH EXPORT MODELS 3.S.E & 5.S.E



MODELE 3 SE (70 mm. x 89 mm.)
Eclairage par dynamo-rupteur et batterie Lucas et klaxon.



MODELE 5 SEE (84 mm. x 89 mm.)
Eclairage par Magdyno Lucas et klaxon.

Supplément pour compteur bitotalisateur (140 k. p. h.)

Ces deux modèles sont fabriqués par TRIUMPH exclusivement pour l'exportation. De construction très soignée et de poids peu élevé, ces deux types de machines, vu leur remarquable puissance et robustesse sont tout désignés pour un usage intensif, sous des conditions sévères. Ces deux modèles donnent satisfaction en side-car. Quoique de prix modéré, la construction et les accessoires de ces motocyclettes sont de premier ordre. Destinés à un usage utilitaire, ces modèles procureront un très long kilométrage, exempt d'ennui.

Spécifications Générales

MOTEUR. — Soupapes latérales et com-
montable, dernier modèle de culasse anti-dé-
plètement renfermées, culasse rapidement dé-
tonnant. Bielle section H en chrome nickel
estampé, tête-de-bielle à double rangée de galets,
carter en alliage d'aluminium avec nervures in-
térieures. Graissage à carter-sec par double
pompe-à-pistons, alimentant directement la tête-
de-bielle. Carburateur Amal et poignée tour-
nante « Triumph » breveté.

BOITE-DE-VITESSE. — 4 rapports change-
ment de vitesse par sélecteur incorporé. Pignons
et arbres en chrome-nickel cémenté. Embrayage
à grand coefficient de sécurité.

TRANSMISSION. — Chaîne primaire sous
carter-bain d'huile sauf la 3 S.E. Chaîne AR
protégée par double garde-chaîne.

CADRE. — Type berceau-entier composé de
tubes d'acier brasés. Cadre à haute résistance
et de faible poids. Fourche à tubes coniques
avec double frein de fourche. Frein de direc-
tion à action progressive.

ROUES ET FREINS. — Dernier modèle, de
7 pouces avec réglage à main. Garde-boue de
section « D » avec partie amovible pour faciliter
le démontage de la roue arrière.

EQUIPEMENT. — Lucas 6 volts avec al-
lumage à bobine sur modèle 3 S.E. Lucas 6 volts
avec magnéto-dynamo sur modèle 5 S.E. Tous
deux équipés d'un appareil de contrôle auto-
matique et de klaxon. Béquille avant et ar-
rière. Boîte-à-outils de grande contenance avec
système de fermeture hermétique, outillage com-
plet, pompe-graissage et manuel d'entretien.
Guidon, repose-pieds, selle et toutes manettes
de commande.

LUBRIFICATION. — Utilisez Patent-Castrol
« Super XL ».

Spécification Modèle de Luxe

MOTEUR. — Modèles 5 H 2 H et 2 HC. Monotube, soupapes en tête, cylindre à larges ailettes. Piston en alliage spécial à faible expansion. Magnéto-dynamo commandée par pignons. Allumage par bobine sur modèle 2 HC. — Modèles 6 S, 5 S et 3 S. Soupapes latérales et culasse rapidement détachable. Forme intérieure de culasse spécialement étudiée pour la détonation. Magnéto-dynamo commandée par pignon.

BIELLE. — De section H. Estampée en chrome-nickel à haute résistance polie sur toute la surface. Tête de bielle à double rangée de galets, de large diamètre.

CARTERS. — Alliage d'aluminium, nervures intérieures donnant une très grande rigidité. Support de magnéto, coulé d'une pièce avec carter de distribution.

VOLANTS. — Acier forgé de haute résistance. Supportés par roulements à billes de large diamètre.

RESSORTS DE SOUPAPES. — Qualité « Duplex Aéro ».

GRAISSAGE. — Circulation d'huile à carter sec, pompe à l'huile accessible et à doubles pistons, alimentant directement la tête de bielle. Soupapes et culbute renfermées et graissées sous pression. Système de graissage permettant une très longue durée des pièces et un silence mécanique remarquable. Manomètre de pression d'huile.

CARBURATEUR. — « Amal ». Poignée tournante brevetée « Triumph ». Ouverture rapide et blocage de retour automatique.

RESERVOIR D'ESSENCE. — Tôle d'acier soudée, forme aérodynamique d'une contenance de 15 litres. Écusson coulé et en relief. Tableau de bord monté sur caoutchouc et comprenant manomètre de pression d'huile, ampère-mètre et commutateur. Ampoule balladeuse permettant l'éclairage des appareils de bord. Contenance : Modèles 6 S et 5 H : 16 litres ; Modèles 5 S, 3 H, 3 S, 2 H. et 2 HC. : 14 litres.

RESERVOIR D'HUILE. — Tôle d'acier soudée avec filtres accessibles, bouchon de vidange et renfleur. Contenance : 3,3 litres.

CADRE. — Brasé, berceau entier, tubes spécialement étudiés et en acier de première qualité, combinant une haute résistance à un faible poids. Position confortable pour le conducteur et tenue de route remarquable.

FOURCHE. — Exceptionnellement légère et rigide. Tubes coniques. Double frein de fourche sur jumelles inférieures, réglables à la main.

BOITE DE VITESSE. — Fabrication « Triumph » breveté, quatre vitesses, arbres et pignons en acier chrome-nickel cémenté, fabriqués suivant la meilleure technique de précision. Change-

ment de vitesse renfermé et breveté, petite course de levier, permettant une grande douceur de mouvement et un engrènement positif. Embrayage à commande intérieure, composé de disques multiples. Commande très légère et entraînement progressif, réglage accessible graissage par huile de moteur.

TRANSMISSION. — Chaîne primaire dans carter étanche en aluminium poli avec bossage aérodynamique. Chaîne AR graissée positivement par débit réglable sur carter primaire.

FREINS. — Construction « Triumph », 7 pouces de diamètre. Tambours amovibles en alliage spécial. Larges patins. Nouvelle garniture de frein procurant un coefficient de freinage élevé, quoique doux et progressif. Réglage à la main des deux freins dont l'avant réglable en marche.

SELLE. — Modèle de luxe avec ressorts de siège, hauteur réglable.

GUIDON. — Nouveau modèle « Triumph » monté sur caoutchouc, courbe modifiée éliminant la fatigue et procurant un grand confort et une bonne stabilité. Position des manettes de commande réglable. Longs leviers aux freins avant et embrayage.

GARDE-BOUE. — Largeur adéquate avec tringles profilées. Partie arrière amovible pour faciliter le démontage de la roue. Plaque avant « Triumph » avec bordure chromée et motif. Porte-plaque arrière avec lampe montée centralement et à l'abri de chocs. Garde-boue avec côtés prolongés peuvent être fournis moyennant supplément.

ROUES. — Dernier modèle de roue « Triumph ».

PNEUS. — Modèles 6 S, 5 H, 3 H, et 3 S : avant et arrière 26 x 3.50 ou 27 x 4. — Modèles 2 H et 2 HC : avant : 26 x 3 ou 27 x 3.25 ; arrière : 26 x 3.25 ou 26 x 3.50.

BOITE A OUTILS. — Tout acier, de grande contenance, bourrage de caoutchouc empêchant les infiltrations. Jeu de clefs complet et pompe à graissage.

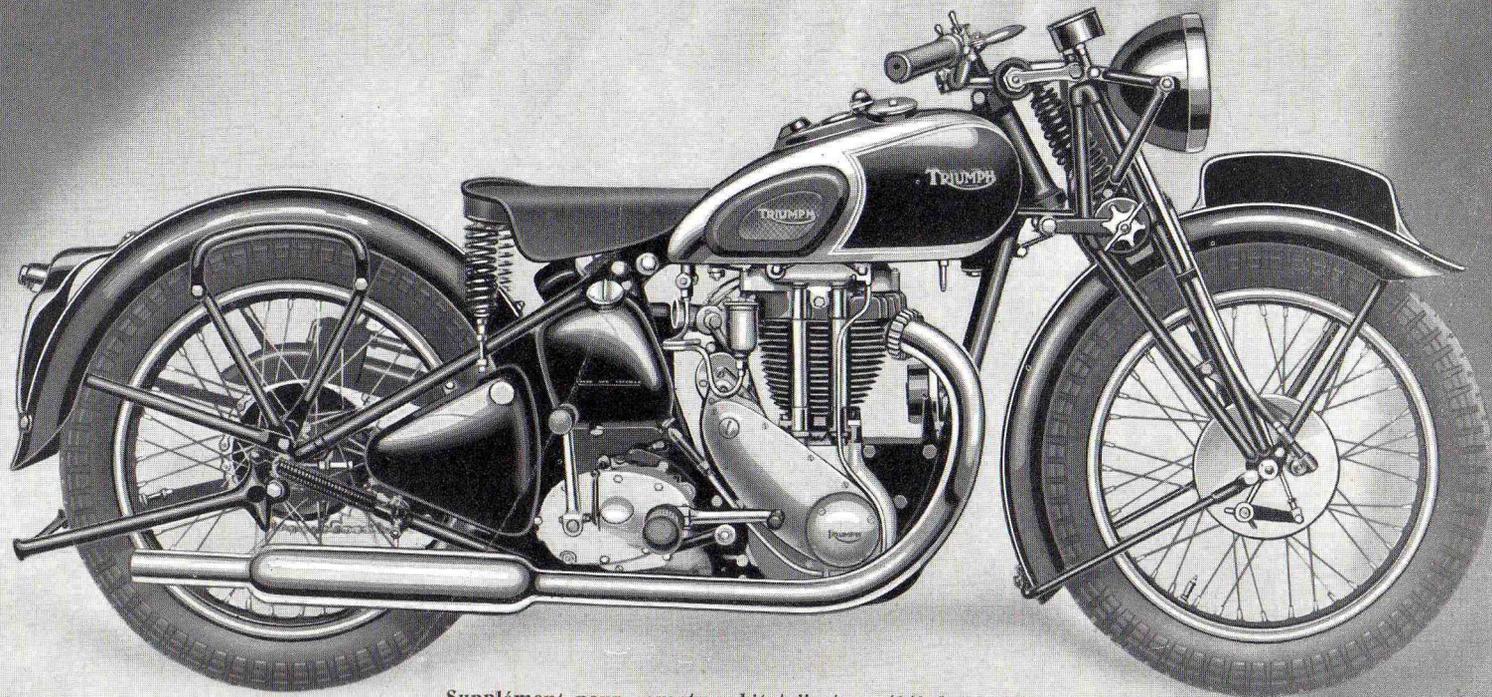
COULEUR ET EQUIPEMENT. — Réservoir chromé avec panneaux noirs, bordés blanc. Genouillères d'un dessin nouveau alliant le confort et la sécurité à vitesse élevée. Cadre, fourche et garde-boue émaillés en trois couches d'émail de première qualité. Garde-boue avec triple ligne au centre. Grand phare « Lucas » avec verre anti-aveuglant. Klaxon « Arlette ». Magnéto-dynamo 6 volts avec contrôle automatique. Allumage par bobine sur modèle 2 HC. Couvercles d'aluminium polis. Chromage et émailage de première qualité. Ecrous et boulons recouverts d'antirouille et cadmiés.

COULEURS. — Trois couches d'émail noir de première qualité, réservoir avec bandes or. Pièces d'aluminium de contours arrondis et pièces usuelles en chrome de première qualité.

LUBRIFICATION. — Utilisez Patent Castrol « Super XL. »

TRIUMPH DE LUXE 5H

500 cc. culbuteurs
Eclairage par Magdyno Lucrs et klaxon.

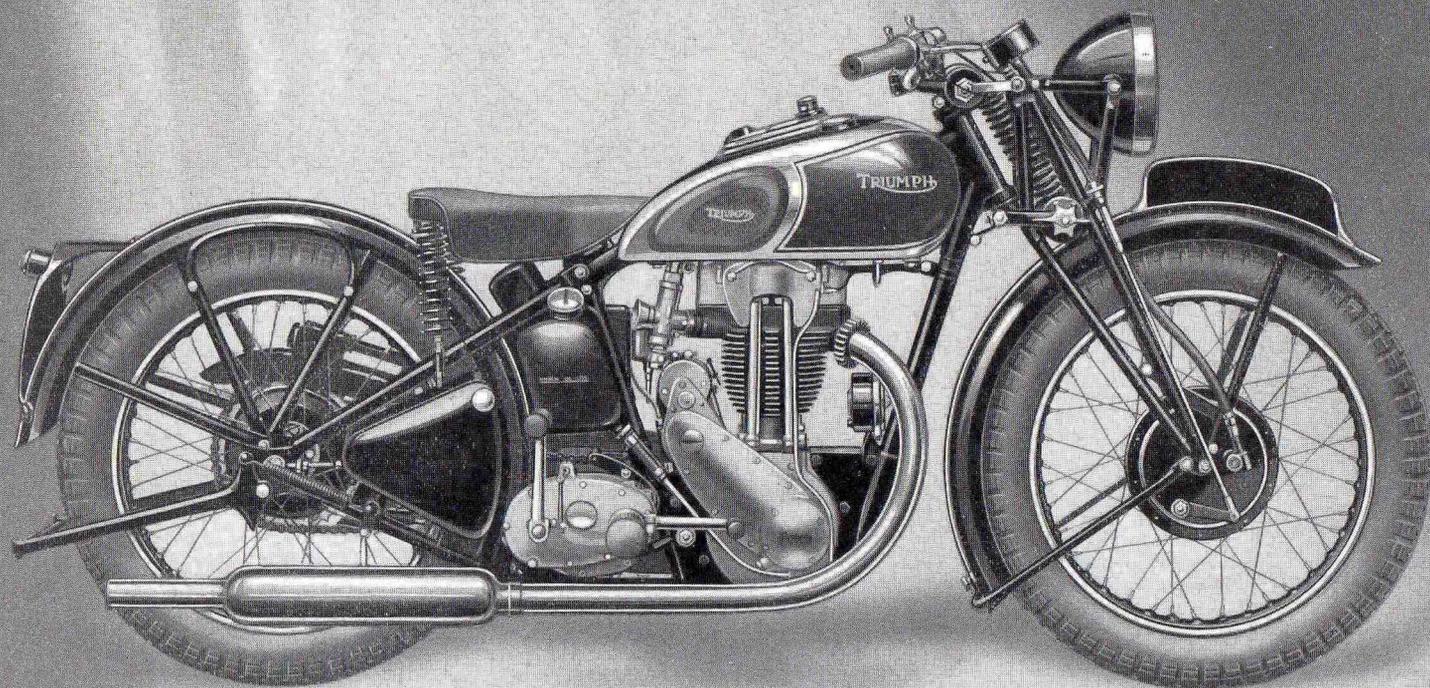


Supplément pour compteur bitotalisateur (140 k. p. h.)

www.motos-anglaises.com

TRIUMPH DE LUXE '66 3 H '99

350 cc. culbuteurs
Eclairage par Magdyno Lucas et klaxon.

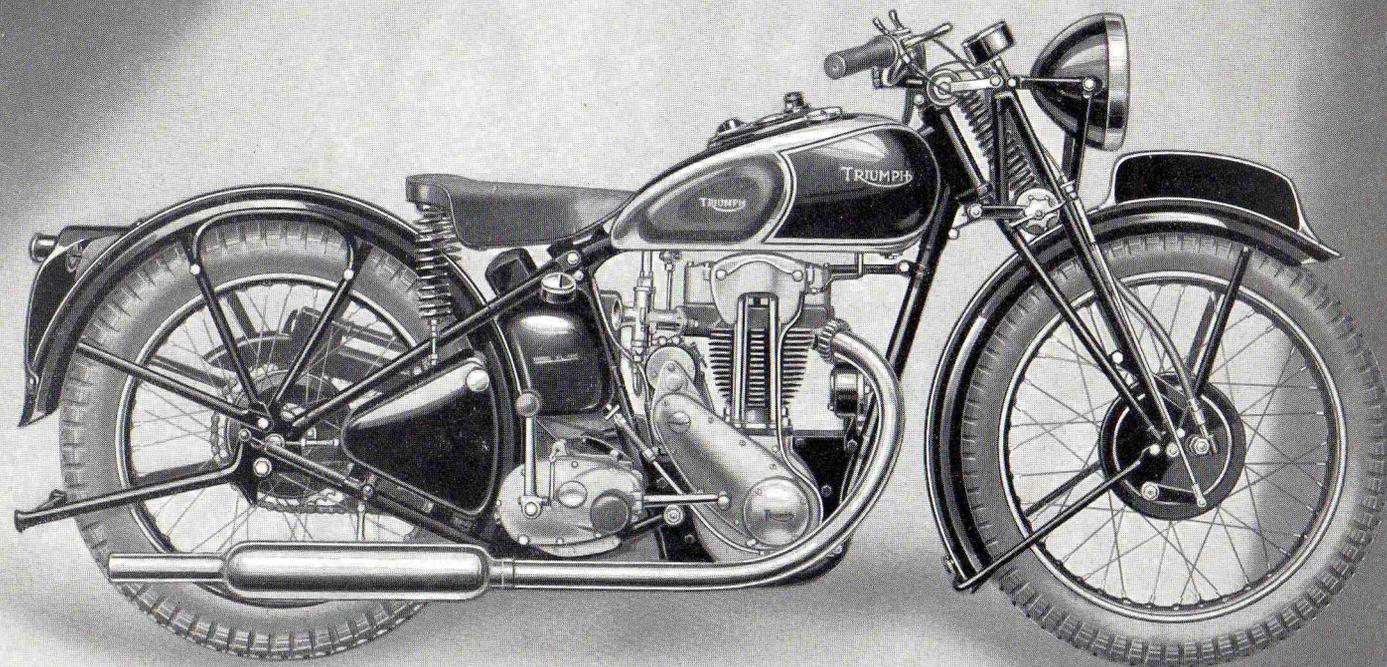


Supplément pour compteur bitotalisateur (140 k. p. h.)

TRIUMPH DE LUXE

Modèle 2 H C — 250 cc. culbuteurs
Eclairage par dynamo-rupteur batterie et klaxon

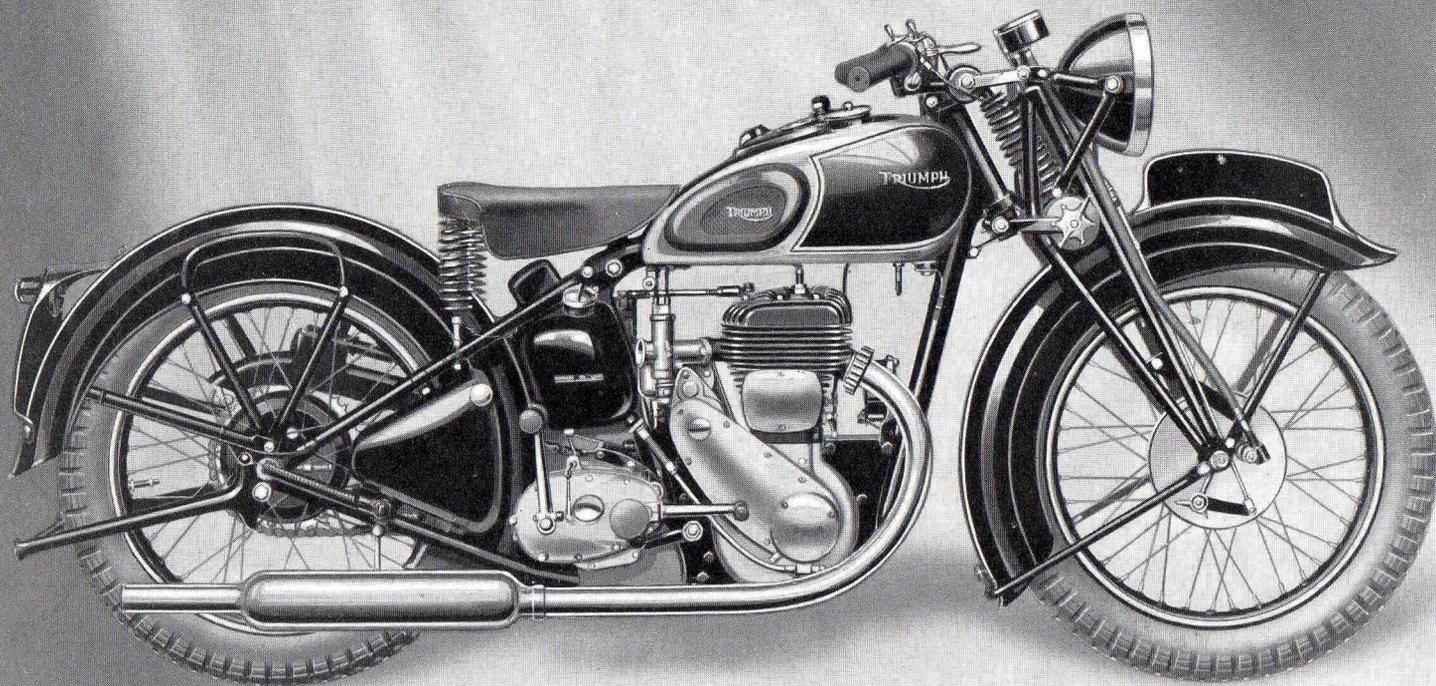
Modèle 2 H. — 250 cc. culbuteurs
Eclairage par Magdyno Lucas et klaxon.



Supplément pour compteur bitotalisateur (140 k. p. h.)

TRIUMPH⁶⁶ DE LUXE 6 S⁹⁹

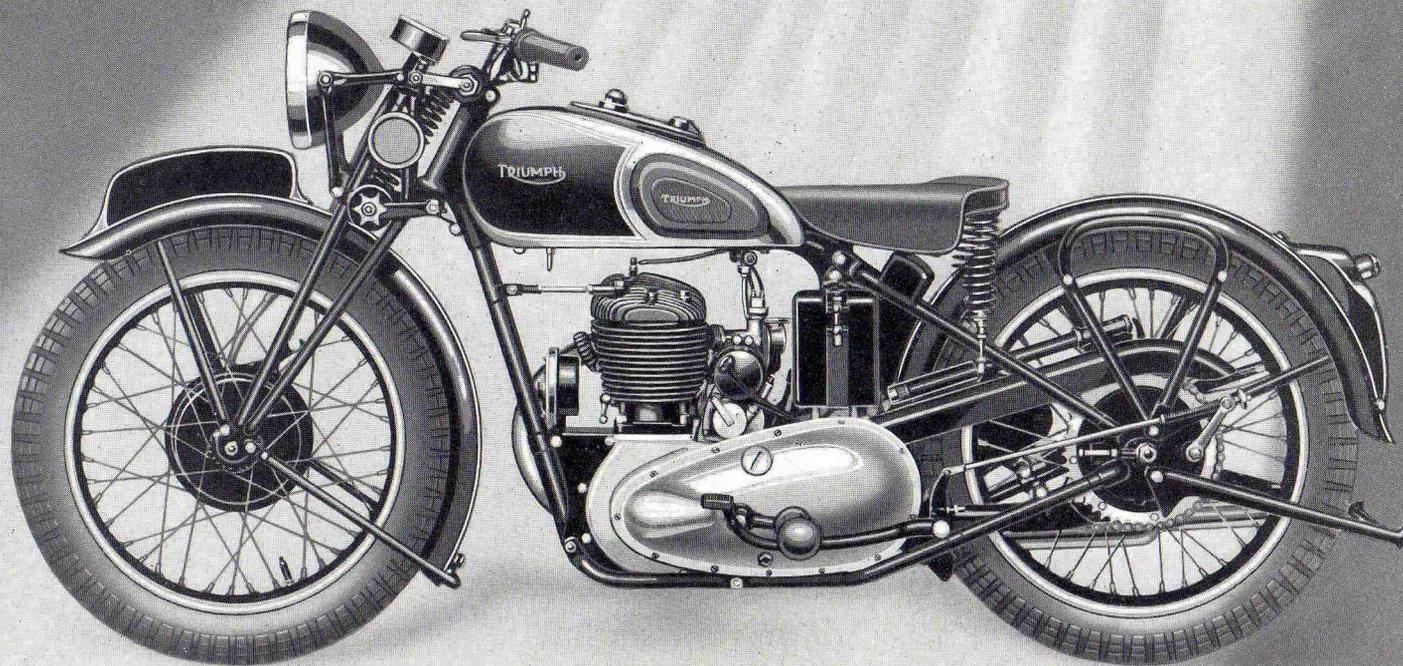
600 cc. latérales
Eclairage par Magdyno Lucas et klaxon.



Supplément pour compteur bitotalisateur (140 k. p. h.)

TRIUMPH DE LUXE ⁶⁶ 5 S ⁹⁹

500 cc. latérales
Eclairage par Magdyno Lucas et klaxon.

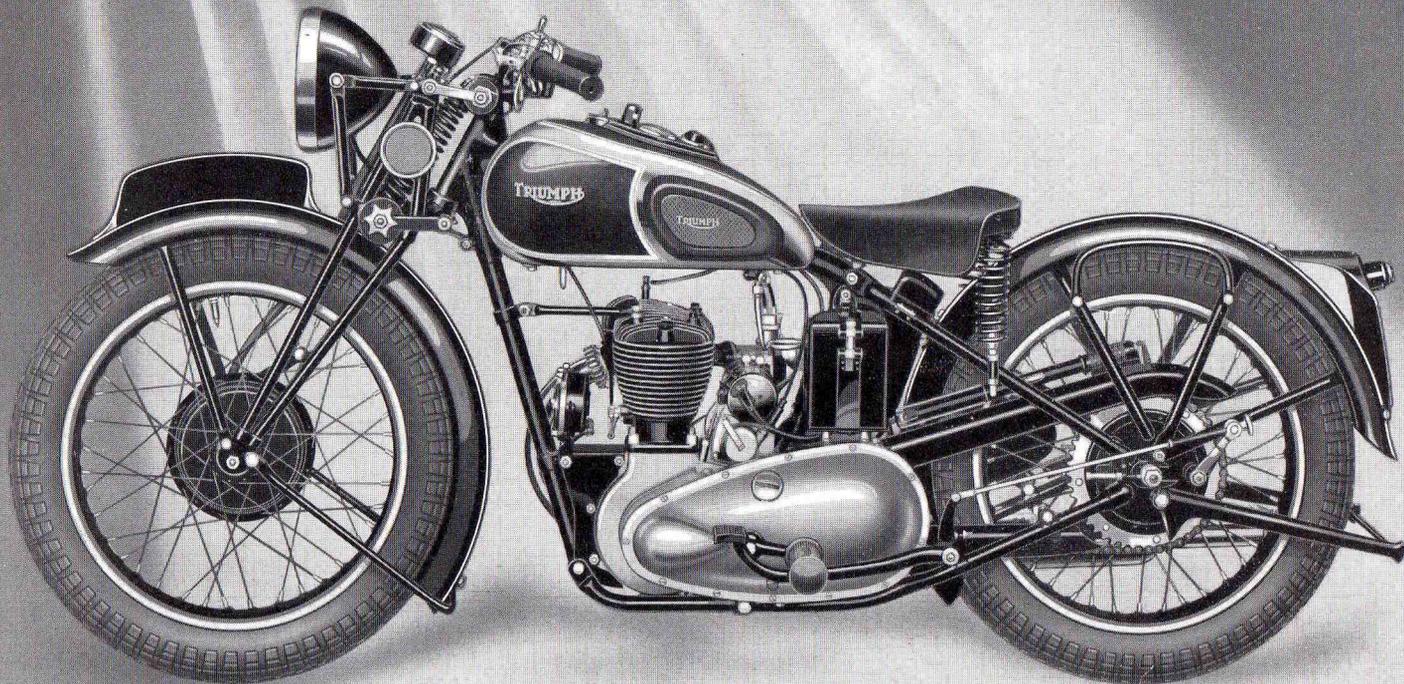


Supplément pour compteur bitotalisateur (140 k. p. h.)



TRIUMPH DE LUXE "3 S"

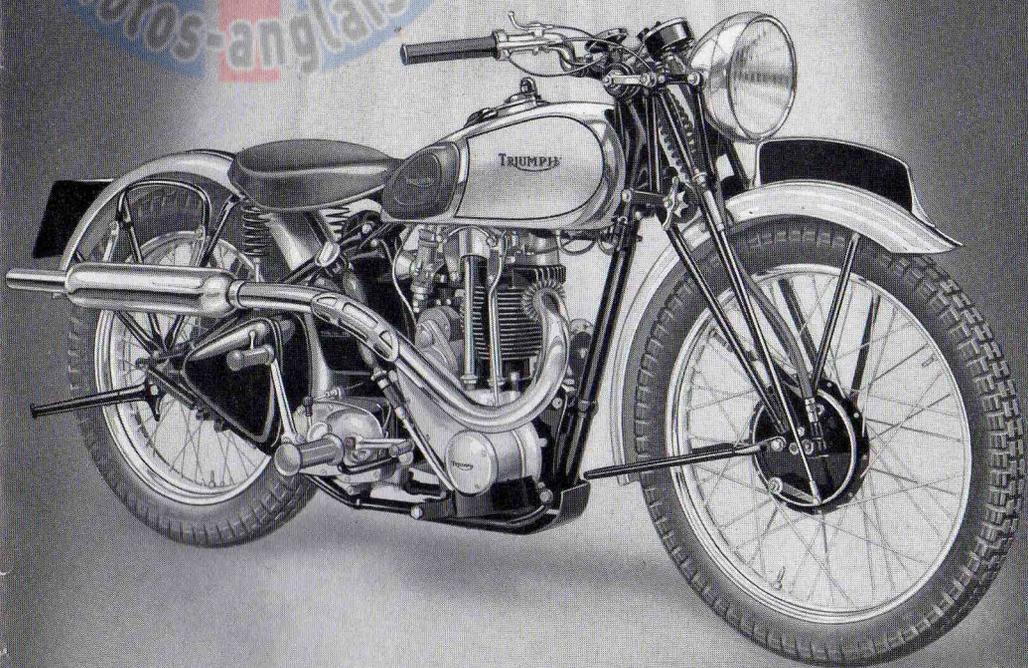
350 cc. latérales
Eclairage par Magdyno Lucas et klaxon.



Supplément pour compteur bitotalisateur (140 k. p. h.)

TRIUMPH

Modèles COMPETITION.



TIGER 70 — 63 mm. x 80 mm. (250 cc. culbuteurs).
TIGER 80 — 70 mm. x 89 mm. (350 cc. culbuteurs).
TIGER 100 — 63 mm. x 80 mm. (500 culbut. 2 cyl.)
Modèle 5 H — 85 mm. x 89 mm. (500 c. culbuteurs).

AVIS IMPORTANT



Le GRAISSAGE de votre machine est une question vitale tant pour son bon fonctionnement que pour sa longévité. C'est pourquoi nous indiquons ci-après les lubrifiants qui, après des essais sévères, sont recommandés par les constructeurs :

MOTEUR	ETE :	Patent CASTROL " SUPER XL "
	HIVER :	Patent CASTROL " SUPER XL "
		TRIUMPH TWIN : Patent CASTROL EXCEL.
Boîte de vitesse :		Patent CASTROL " SUPER XL "
Fourches, roues et toutes articulations alimentées par graisseurs		Graisse CASTROLEASE " G ".

Pour dégripper toute pièce : CASTROL pénétrante.



Courbe de Puissance

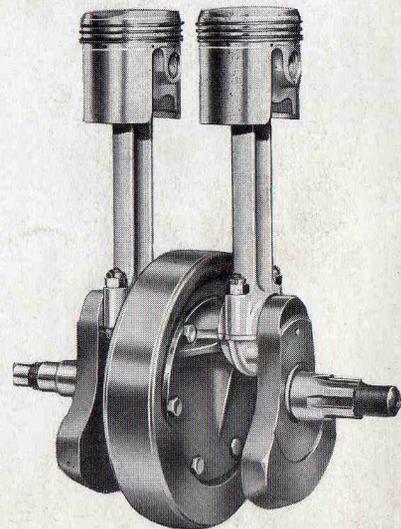
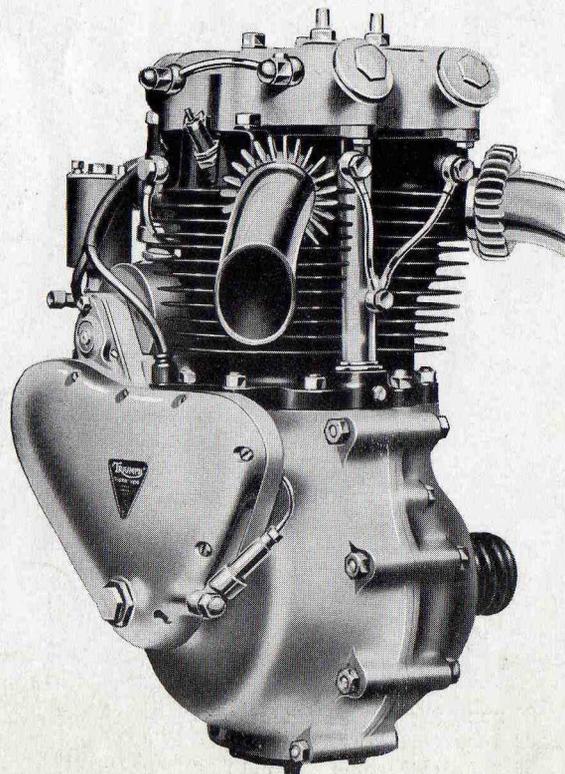
“ TIGER 100 ”

Se basant sur l'intérêt porté par les motocyclistes, à la courbe-de-puissance de leur moteur, la firme TRIUMPH s'est décidée de fournir un testimonial de puissance prise sur un frein Heenan et Froude et livré avec chaque « TIGER 100 ».

La moyenne des moteurs, développe près de 34 C. V. à 7000 tours, et la courbe à bas régime est très impressionnante.

En outre de cette puissance exceptionnelle la « TIGER 100 » procure d'autres avantages, tels que mise-en-marche très aisée, de même qu'une docilité et une souplesse infiniment supérieures au monocylindre la plus souple.

La « TIGER 100 », dérive de la « SPEED TWIN » et convient spécialement pour des moyennes très élevées. L'amateur d'épreuves de vitesse, peut être assuré d'une performance remarquable sous des conditions de course.





TRIUMPH

MODÈLES

DE LUXE 2 H., 250 cc. culbuteurs
DE LUXE 2 HC., 250 cc. culbuteurs.
DE LUXE 3 H., 350 cc. culbuteurs.
DE LUXE 3 S., 350 cc. latérales.
DE LUXE 5 S., 500 cc. latérales.
DE LUXE 6 S., 600 cc. latérales.
TIGER 70, 250 cc. culbuteurs.
TIGER 80, 350 cc. culbuteurs.
TIGER 100 500 cc. culbuteurs, 2 cyl.
SPEED TWIN 500 cc. culbuteurs, 2 cyl.
MODELE EXPORTATION 3 SE,
350 cc. latérales.
MODELE EXPORTATION 5 SE.
500 cc. latérales.

□

Éclairage et Allumage par Magdyno Lucas avec contrôle automatique de tension Standard sur tous les modèles sauf la 3 SE, par dynamo, rupteur et batterie.

INTRODUCTION

Pour l'année 1939, TRIUMPH continuera sa politique couronnée de succès et offrira, de nouveau, des motocyclettes de technique avancée et d'un fini irréprochable. La saison écoulée a marqué une époque dans l'histoire de la motocyclette car elle a permis d'assister au triomphe, sans précédent, de notre modèle « SPEED TWIN ». Les motocyclistes avertis ont montré leur nette préférence pour le multi-cylindre, lorsqu'un modèle de ce genre, bien éprouvé et d'un prix modéré, était introduit sur le marché.

La Maison TRIUMPH émet l'opinion que le mono-cylindre de plus de 350 c. c. est un type périmé pour l'usage sportif et l'engouement montré par nos clients, durant l'année 1938, nous a encouragé à produire le multi-cylindre « TIGER 100 » pour remplacer le mono-cylindre « TIGER 90 ». Ce frère jumeau de la « SPEED TWIN » méticuleusement mis au point est une machine impressionnante en performance et en beauté de ligne. Elle deviendra sans nul doute une incontestable favorite.

Il existe aussi une nouvelle 500 c. c. légère, à soupapes latérales, destinée à un usage utilitaire. Ce type convient au conducteur désirant une bonne performance, accouplée à une longévité remarquable et un prix accessible à toutes les bourses.

Il est d'intérêt primordial pour le motocycliste de savoir, qu'hormis les accessoires tels que carburateur, pneus et équipement électrique, nos motocyclettes sont dessinées et fabriquées entièrement par nos soins et dans les ateliers de la « TRIUMPH ENGINEERING CO ». De même que notre usine est exclusivement réservée à la fabrication de motocyclettes.

La position prépondérante occupée par « TRIUMPH » durant ces trente dernières années est le résultat d'études approfondies des nécessités et des desideratas des motocyclistes, soient sportifs, utilitaires ou autres, pour qui la moto est la joie de vivre.

TRIUMPH ENGINEERING CO. LTD., COVENTRY

AGENT GENERAL POUR LA BELGIQUE ET LE GRAND DUCHE :

Jules PRAILLET, 70, Bd de la Sauvenière, LIÈGE

Téléphone : 160.67.

Spécification Modèle „ Speed Twin „

MOTEUR. — Alésage 93 mm., course 80 mm., 498 c.c. Soupapes en tête (double arbres à cames sur-élevés, deux cylindres avec ailettes profondes. Entraînement par pignons pour arbres-à-cames et magdyno. Soupapes entièrement enfermées, avec réglages accessibles. Moteur conçu pour la puissance et l'endurance, tout en gardant un bon couple à bas régime et une absence de bruit mécanique.

BIELLE. — De section « H » en alliage R. R. 56 Hiduminium, têtes de-bielles « TRIUMPH » breveté.

GRAISSAGE. — Circulation d'huile à carter-sec, pompe à l'huile tance et à grande rigidité. Couvercle de distribution en aluminium poli, incorporant un renifleur d'huile.

VILEBREQUIN. — Supporté par roulement-à-billes à grand coefficient de sécurité, brevet « Triumph ». Nouveau modèle d'amortisseur de chocs avec came modifiée, permettant une douceur de conduite inégalable.

RESSORTS DE SOUPAPE. — Qualité Duplex Aéro.

RESERVOIR. — Tôle d'acier soudée, forme aérodynamique d'une accessible et à double pistons, alimentant les têtes-de-bielles et la culbuterie. Ce système de graissage permet une très longue durée des pièces et un silence mécanique remarquable.

CARBURATEUR. — Amal. Poignée tournante brevetée « Triumph » ouverture rapide et blocage de retour automatique.

RESERVOIR. — Tôle d'acier soudée avec filtres accessibles, bouchon contenance de 15 litres. Ecusson coulé et en relief. Tableau de bord monté sur caoutchouc et comprenant manomètre de pression d'huile, ampèremètre et commutateur. Ampoule balladeuse permettant l'éclairage des appareils de bord. Bouchon de remplissage modèle rapide.

RESERVOIR D'HUILE. — Tôle d'acier soudée avec filtres accessibles, bouchon de vidange et renifleur. Contenance 3,3 litres.

CADRE. — Brasé, berceau-entier, tubes spécialement étudiés et en acier de première qualité, combinant une haute résistance à un faible poids. Tube avant conique de large diamètre. Position confortable pour le conducteur et tenue de route remarquable.

FOURCHE. — Exceptionnellement légère et rigide. Tubes coniques. Double frein de fourche sur jumelles inférieures, réglables à la main.

BOITE DE VITESSES ET EMBRAYAGE. — Fabrication « Triumph » brevetée, quatre vitesses, arbres et pignons en acier chrome-

nickel cémenté, fabriquée suivant la meilleure technique de précision. Changement-de-vitesses renfermé et breveté, petite course de levier, permettant une grande douceur de mouvement et une engrènement positif. Embrayage à commande intérieure, composé de disques multiples. Commande très légère et entraînement progressif, réglage accessible, graissage par huile de moteur.

TRANSMISSION. — Chaîne primaire dans carter étanche en aluminium poli avec bossage aérodynamique. Chaîne AR graissée positivement par débit réglable sur carter-primaire.

FREINS. — Construction « Triumph » 7 pouces de diamètre. Tambours amovibles en alliage spécial. Grandes patins. Nouvelle garniture de frein, procurant un coefficient de freinage élevé, quoique doux et progressif. Réglage à la main des deux freins dont l'avant réglable en marche.

SELLE. — Modèle de luxe avec ressorts de siège, hauteur réglable.
GUIDON. — Nouveau modèle « Triumph » monté sur caoutchouc, courbe modifiée éliminant la fatigue et procurant un grand confort avec une bonne stabilité. Position des manettes-de-commande réglables. Longs leviers au frein avant et embrayage.

GARDE-BOUE. — largeur adéquate avec tringles profilées. Partie arrière amovible pour faciliter le démontage de la roue. Plaque avant « Triumph » trévetée avec motif, bordure chromée. Porte-plaque arrière avec lampe montée centralement et à l'abri des chocs.

ROUES ET PNEUS. — Construction « Triumph » incorporant des rayons de longueur approximativement égales distribuant également les efforts de freinage et de traction. Pneu avant 26 x 3, ou 27 x 3,25. Pneu arrière 26 x 3,50 ou 27 x 4.

BOITE-A-OUTILS. — Tout acier de grande contenance, bourrage de caoutchouc empêchant les infiltrations d'eau. Jeu de clefs complet et pompe-de-graissage.

COULEUR ET EQUIPEMENT. — Email rouge Amarante foncé. Réservoir chromé avec panneaux Amarante et bordure or. Genouillères d'un dessin nouveau alliant le confort et la sécurité à vitesse élevée. Rayons et jantes chromées, avec bande centrale Amarante bordée, Magdyno « Lucas » 6 volts avec un contrôle automatique. Phare « Lucas » de 8 pouces avec verre anti-aveuglant. Klaxon Arlette. Tuyau d'échappement du modèle bas. Couvercles d'aluminium polis, chromage et émaillage de première qualité. Tous écrous et boulons recouverts d'anti-rouille et cadmiés.

LUBRIFICATION. — Utilisez Patent Castrol « Super XL ».