

IMPORTANTE ANNUNCIO

Il programma della Triumph di produrre una serie di macchine completamente nuove è un fatto del massimo interesse per tutti i Motociclisti.

Nell'esaminare la gamma completa di modelli Triumph per il 1934 l'acquirente accorto troverà nelle pagine che seguono, un modello per ogni necessità e prezzi per ogni borsa — macchine costruite, non entro un limite di prezzo, ma per raggiungere un grado di perfezione che il nome Triumph esige.

I PROGETTISTI dei modelli Triumph e coloro che li fabbricano sono essi stessi MOTOCICLISTI e nessun perfezionamento è adottato che non sia stato prima esaurientemente provato da questi esperti e nessun dettaglio omissso che sia da essi considerato per rendere perfetta la Motocicletta.

Solo la riorganizzazione di questa grande Fabbrica ha reso possibile un tale programma che è stato ideato dai migliori Tecnici dell'Industria.

Vi sono Agenti Triumph in tutto il mondo e perciò un Triumphista può sempre trovare ovunque egli si trovi un'assistenza ed un servizio degni della marca che egli monta.

TRIUMPH COMPANY LTD . COVENTRY . INGHILTERRA

ELENCO DEGLI AGENTI DIRETTI IN ITALIA

ARCEVIA: Giorgio Giorgi — AREZZO: Mori Dante — BERGAMO: Enrico Brusoni — BOLOGNA: A. Azmoroletti — BRESCIA: G. Daminelli — COMO: G. Padraglio — FERRARA: Walfrido Montagna — FIRENZE: F. Del Pozzo — FORLÌ: L. Valdinoci — GENOVA: Angelo Fasce — GROSSETO: Bertalucci Romualdo (Paganico Grossetano) — IMOLA: Zini Guido — LIVORNO: Garage Sotini, Via del Bascione 2 — LUCCA: G. Sonnenfeld — MERANO: Albino Mich — MESSINA: Mario Cannistraci — MILANO: P. Operti — MODENA: Agenzia Triumph — NAPOLI: M. Ferri — ORISTANO: Loi Francesco — PADOVA: Agenzia Veneta Triumph — PARMA: F.lli Sacchetti — PERUGIA: Boraglini e C. — PESARO: Cesare Sgrignani — PISTOIA: Cecconi Severino — ROMA: Agenzia Triumph — TORINO: Francesco Operti.

Modello XV/1 150 c.c. 2 Tempi

MOTORE: Alésaggio 53, corsa 67, 148 c.c. Motore a due tempi Villiers, con doppio scarico.

LUBRIFICAZIONE: "Petroil" (1/2 litro d'olio per 4 1/2 litri di benzina).

CARBURATORE: Villiers, comando a manopola.

ACCENSIONE: Villiers "a volano" magnetico.

TELAIO: Tipo Duplex, molto robusto, posizione della sella bassissima.

CAMBIO: A tre velocità tipo Triumph, comando a mano.

FORCELLA: Modello Triumph a molla centrale in tensione.

TRASMISSIONE: A catena. Parastrappi nel mozzo posteriore.

FRENI: Ad espansione, di 12 cm. diametro.

RUOTE: Con pneumatici Dunlop 25 x 3. Mozzi a rulli conici regolabili.

SERBATOIO: Capacità 6.80 litri. Verniciato nero, con pannelli grigi, filettatura oro.

SELLA: Lycett.

FINITURA: Telaio verniciato in nero, tutte le parti lucide cromate.

UTENSILI: Trousse completa di utensili, ingrassatore a pressione, pompa per pneumatici. Paragambe grande. Fanale tipo Villiers.



COMPLETO CON FANALE VILLIERS DI NUOVO
TIPO E PARAGAMBE - - - -

Modello X05/1 150 c.c. Valvole in Testa

MOTORE: Ad un cilindro inclinato 147 c.c., 56,6 mm. alesaggio x 59 mm. corsa. Testa semi-sferica smontabile, valvole orizzontali. Bilancieri racchiusi e punterie regolabili, pistone di alluminio.

LUBRIFICAZIONE: A ricupero con serbatoio dell'olio nel carter motore.

CARBURATORE: Amal.

ACCENSIONE: Lucas 6 volti, dinamo e bobina.

CAMBIO: A tre velocità tipo Triumph, comando a mano.

TELAIO: Tipo Duplex, molto robusto, posizione della sella bassissima.

FORCELLA: Modello Triumph a molla centrale in tensione.

TRASMISSIONE: A catena. Parastrapi nel mozzo posteriore.

FRENI: Ad espansione, di 12 cm. diametro.

RUOTE: Con pneumatici Dunlop 25 x 3. Mozzi a rulli conici regolabili.

SERBATOIO: Capacità 6,80 litri. Verniciato nero, con pannelli grigi, filettatura oro.

SELLA: Lycett.

FINITURA: Telaio verniciato in nero, tutte le parti lucide cromate.

UTENSILI: Trousse completa di utensili, ingrassatore a pressione, pompa per pneumatici. Paragambe grande. Impianto elettrico con faro anteriore di 18 cm.



COMPLETO CON IMPIANTO LUCAS E PARAGAMBE

Modello X05/5 Tipo Sport 150 c.c. Valvole in Testa

MOTORE: Ad un cilindro inclinato 147 c.c., 56,6 mm. alesaggio x 59 mm. corsa. Testa semi-sferica smontabile, allettatura orizzontale. Bilancieri racchiusi e punterie registrabili, pistone di alluminio. Motore specialmente preparato.

LUBRIFICAZIONE: A ricupero con serbatoio dell'olio nel carter motore.

CARBURATORE: Amal.

ACCENSIONE: Lucas 6 volt, dinamo e bobina.

CAMBIO: A 4 velocità, comando a mano.

TELAIO: Tipo Duplex, molto robusto, posizione della sella bassissima.

FORCELLA: Modello Triumph a molla centrale in tensione.

TRASMISSIONE: A catena. Parastrappi nel mozzo anteriore.

FRENI: Ad espansione, di 12 cm. diametro.

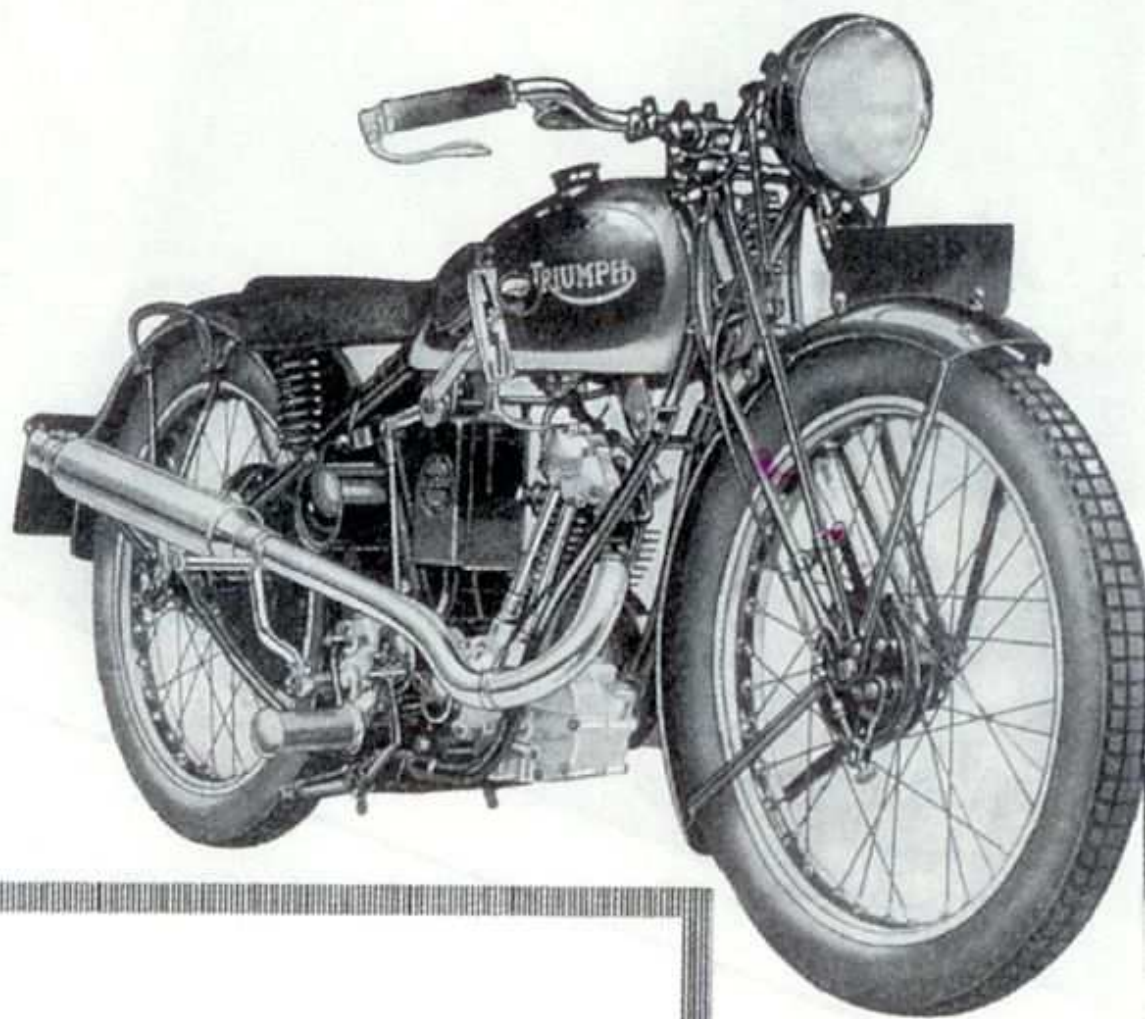
RUOTE: Con pneumatici Dunlop 25 x 3 da corsa. Mozzi a rulli conici registrabili.

SERBATOIO: Capacità 6,80 litri. Verniciato nero, con pannelli grigi, filettatura oro.

SELLA: Lycett.

FINITURA: Telaio verniciato in nero, tutte le parti lucide cromate.

UTENSILI: Troussie completa di utensili, ingrassatore a pressione, pompa per pneumatici. Paragambe grande. Impianto elettrico con faretto anteriore di 18 cm.



COMPLETO CON IMPIANTO LUCAS E PARAGAMBE

Modello XO7/1 175 c.c. Valvole in Testa



MOTORE: Alésaggio 61,5. Corsa 59 mm. Cilindrata 174 c.c. Testa smontabile di nuovo modello. Comando delle valvole completamente racchiuso ed automaticamente lubrificato. Testa di biella su rulli. Pistone in alluminio.

LUBRIFICAZIONE: Del tipo a recupero con pompa a pistoncino di capacità adeguata.

CARBURATORE: Amal con attacco a flangia.

ACCENSIONE: A spinterogeno con Dinamo Lucas 6 Volte.

CAMBIO: Triumph a 3 velocità. Frizione a dischi lavorante a secco, comando a mano.

FORCELLA: Tipo robustissimo con molle centrale in tensione.

TRASMISSIONE: A catena automaticamente lubrificata. Parastrapi nel mozzo posteriore.

FRENI: Ad espansione con tamburini cm. 13 di diam.

RUOTE: Montate con Gomme Dunlop 25 x 3". Mozzi con cuscinetti a rulli conici.

SERBATOIO: Di forma piacente contiene circa 8 litri. Verniciato nero con pannelli grigi, filettatura in oro.

SELLA: Lycett elastica.

FINITURA: Verniciatura nera a tre strati e parti lucide cromate.

ACCESSORI: Cassetta Porta utensili, con ferri, ingrassatore a pressione, pompa, para-gambe. Impianto elettrico Lucas 6 Volte con batteria. Faro anteriore del diam. di 15 cm. a due luci e antiabbagliante comandato a mano, amperometro.

COMPLETA CON IMPIANTO LUCAS 6 V. a DINAMO E PARAGAMBE

(La fotografia presenta il paragambe ritagliato per mostrare il motore)

Modello 2/1 250 c.c. Valvole in Testa Due Tubi

MOTORE: Alésaggio 63 mm. Corsa 80 mm. Cilindrata 249 c.c. Testa smontabile a doppio scarico, di nuovo modello con camera di scoppio ad alta efficienza. Meccanismo delle valvole completamente racchiuso ed automaticamente lubrificato. Testa di biella con doppia fila di rulli. Cuscinetti a sfere all'albero primario. Biella in lega speciale d'acciaio. Pistone d'alluminio di nuovo modello che dà il massimo rendimento. Ingranaggi di distribuzione di ampie proporzioni, molto silenziosi.

LUBRIFICAZIONE: A recupero con pompa. Serbatoio dell'olio, grande e separato dal motore per assicurare un maggior raffreddamento dell'olio. Capacità Kg. 2,250.

CARBURATORE: Amal a flangia. Fermo per regolare il minimo del Gaz. Gicleur, del minimo, registrabile.

ACCENSIONE: Con Magnete Lucas ad alta tensione oppure con Magnete dynamo.

CAMBIO: Triumph a 3 velocità, frizione a 3 piastre, comando a mano. (Cambio a 4 velocità extra.)

TELAIO: Nuovo tipo Duplex costruito coi migliori tubi trafilati. Posizione di guida comodissima.

FORCELLA: Tipo triangolo di nuovo modello costruita con tubi robustissimi. Il tubo anteriore è diritto. Molla centrale in compressione, ammortizzatore e frenasterzo incorporati registrabili a mano.

TRASMISSIONE: Con catena automaticamente lubrificata, paracatena di lamiera. Parastrappi sull'albero motore.

FRENI: Ad espansione. Tamburi del diam. di 18 cm. molto efficaci.

RUOTE: Montate con gomme Dunlop 26 x 3.25" che permettono di montare anche la misura 26 x 3.50". Mozzì con rulli conici.

SERBATOIO: Di nuovo modello e forma. Robustissimo, contiene 12 litri. Verniciato in nero con pannelli in grigio, filettatura oro.

SELLA: Elastica Lycett.

FINITURA: Verniciatura nera brillante a tre strati. Parti lucide cromate.

ACCESSORI: Manubrio tipo Sport con comandi a collari per eventuali spostamenti a piacimento. Silenziatori tubolari. Cavalletto posteriore a molla. Maniglia di sollevamento. Ampia scatola porta ferri completa di trouss.



MODELLO 2/1 CON CAMBIO A TRE VELOCITÀ - - -

MODELLO 2/1 CON CAMBIO A 4 VELOCITÀ (Vedi illustrazione)

IMPIANTO LUCE LUCAS CON MAGDYNO 6 V. (extra) - -

Modello 3/1 350 c.c Valvole Laterali

MOTORE: Alésaggio 70 mm. Corsa 89 mm. Cilindrata 343 c.c. Testa smontabile di nuovo modello con camera di scoppio ad alta efficienza. Comando delle valvole completamente racchiuso ed automaticamente lubrificato. Testa di biella con doppia fila di rulli. Cuscinetti a sfere sull'albero primario. Biella in acciaio di lega speciale, pistone d'alluminio di nuovo modello che dà il massimo rendimento. Ingranaggi di distribuzione di ampie proporzioni, molto silenziosi. Motore ideato appositamente per dare un servizio prolungato col minimo di cure.

LUBRIFICAZIONE: A ricupero con pompa. Serbatoio dell'olio separato per dare un maggior raffreddamento all'olio. Capacità Kg. 2,250.

CARBURATORE: Amal a flangia. Fermo per regolare il minimo del Gaz. Getto del minimo registrabile.

ACCENSIONE: Con Magnete Lucas ad alta tensione oppure con Magdyno.

CAMBIO: Triumph a 3 velocità. Frizione a 3 dischi. Comando a mano. (Cambio a 4 velocità extra.)

TELAIO: Nuovo tipo Duplex, costruito con tubi d'acciaio robustissimi. Posizione di guida comodissima.

FORCELLA: Tipo triangolato di nuovo modello, costruito con tubi robustissimi. Foderi anteriori diritti. Molla centrale in compressione. Ammortizzatore e frenasterzo incorporati.

TRASMISSIONE: Con catena automaticamente lubrificata. Paracatena di lamiera. Parastrappi sull'albero motore.

FRENI: Ad espansione. Tamburi di 18 cm. diam.

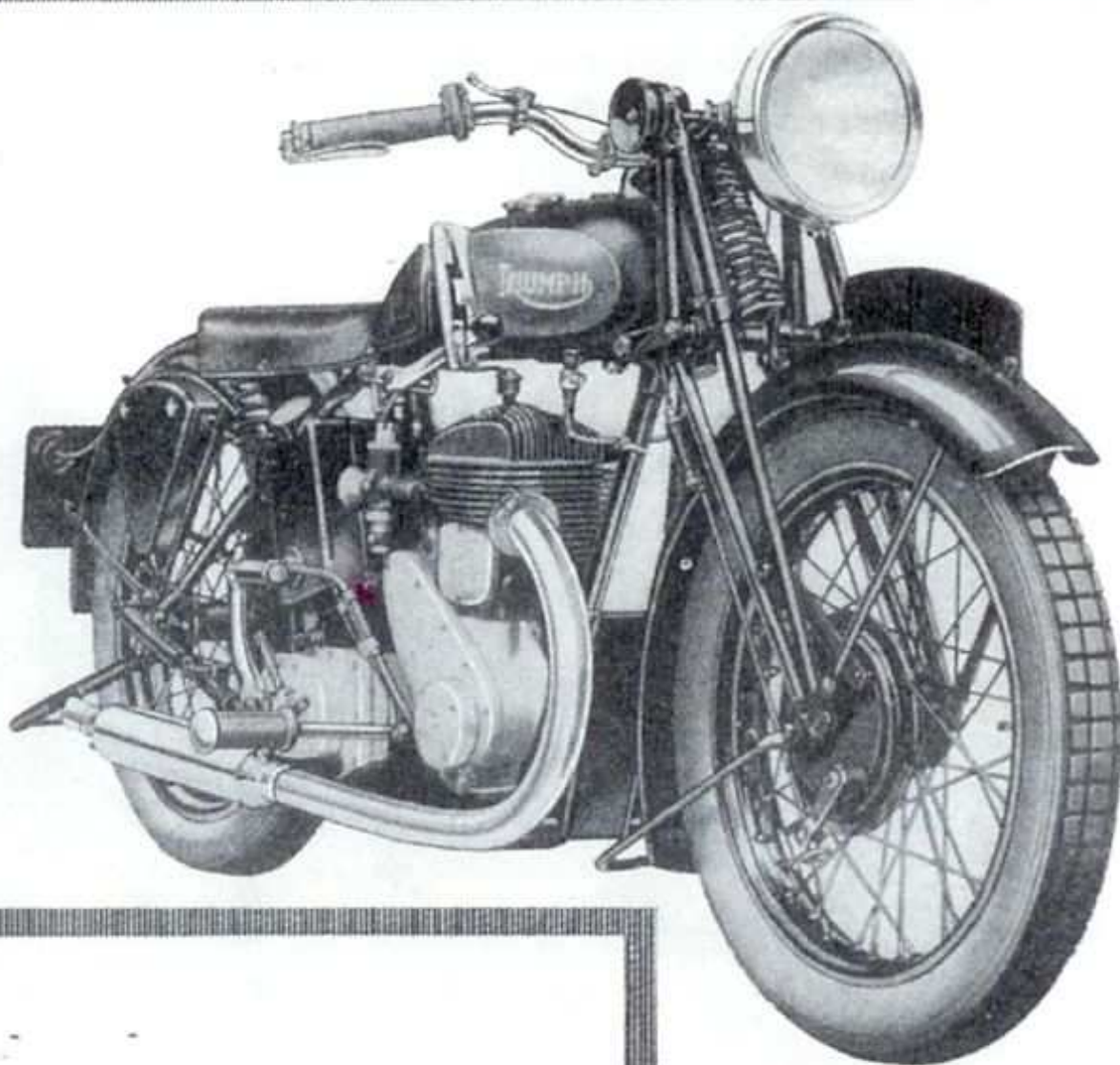
RUOTE: Montate con gomme Dunlop 26 x 3,25" che permettono di montare anche la misura 26 x 3,50". Mozzì con rulli conici.

SERBATOIO: Di nuovo modello e forma. Robustissimo, contiene 12 litri. Verniciato in nero con pannelli in grigio, filettatura oro.

SELLA: Elastica Lycett.

FINITURA: Verniciatura nera brillante a tre strati. Parti lucide cromate.

ACCESSORI: Manubrio tipo Sport con comandi a collari per eventuali spostamenti a piacimento. Silenziatori tubolari. Cavalletto posteriore a molla. Maniglia di sollevamento. Ampia scatola portaferri completa di trousses.



MODELLO 3/1

IMPIANTO LUCE LUCAS CON MAGDYNO 6 V. (extra)

Modello 3/2 350 c.c. Valvole in Testa Due Tubi

MOTORE: Aliesaggio 70 mm. Corsa 89 mm. Cilindrata 343 c.c. Testa staccabile di nuovo modello con camera di scoppio ad alta efficienza. Comando delle valvole completamente racchiuso. Testa di biella a doppia fila di rulli e cuscinetto a sfere sull'albero motore. Biella in lega speciale d'acciaio. Pistone d'alluminio di modello speciale che dà il massimo rendimento. Ingranaggi di distribuzione di proporzioni ampie e silenziosissimi. Il Carter di questo modello è di disegno indovinatissimo e le sue ampie dimensioni danno una grande robustezza e rigidità.

LUBRIFICAZIONE: A ricupero con pompa. Serbatoio dell'olio separato dal motore per il maggior raffreddamento. Capienza due litri e mezzo.

CARBURATORE: Ansa del tipo a flangia con fermo regolabile del gas e getto del minimo registrabile.

ACCENSIONE: Con Magnete ad alta tensione Lucas o Magdyno (extra).

CAMBIO: Triumph a 4 velocità. Frizione a 4 dischi. Comandato a mano.

TELAIO: Nuovo tipo Duplex costruito con tubo trafilato della migliore qualità, posizione della sella molto bassa.

FORCELLA: Di nuovo tipo triangolare molto robusta. Foderi anteriori diritti. Molla centrale in compressione. Ammortizzatori e frenasterzo incorporati.

TRASMISSIONE: A catena automaticamente lubrificata con copricatena in acciaio. Parastrapi sull'albero motore.

FRENI: Ad espansione con tamburi di 18 cm. di diametro.

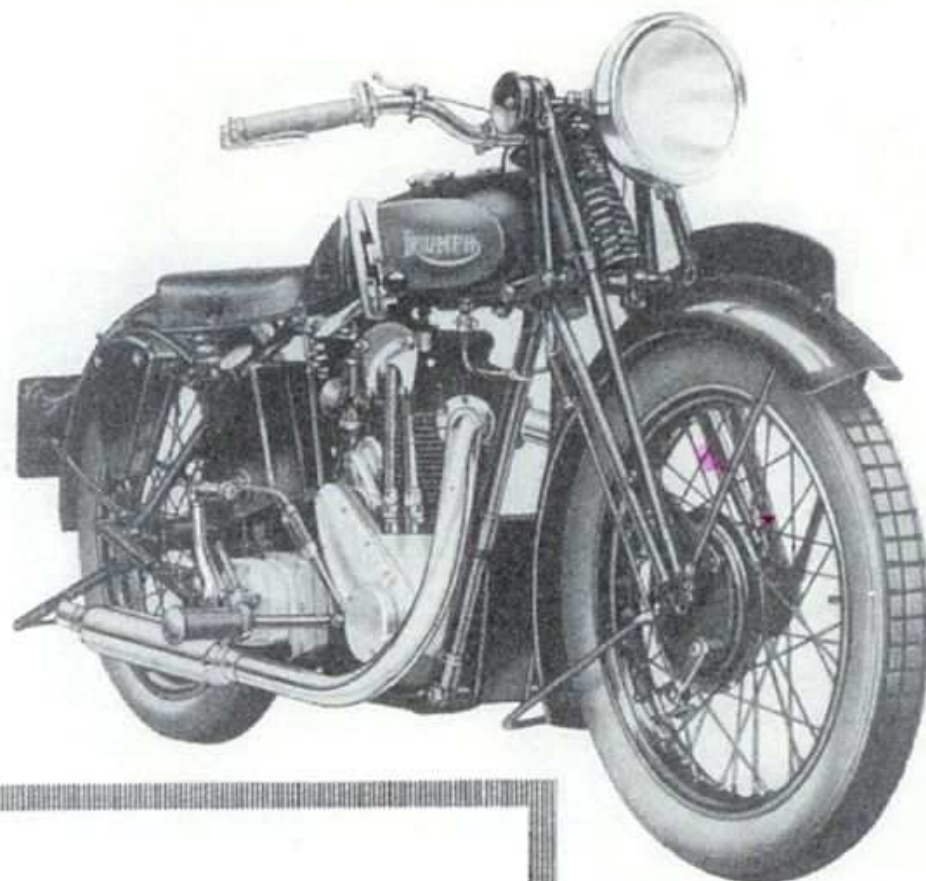
RUOTE: Montate con gomme Dunlop 26 x 3.25". Mozzì con cuscinetti a rulli conici. Possibilità di montare gomme 26 x 3.50".

SERBATOIO: Di nuovo modello costruzione robustissima e della capienza di 12 litri circa. Verniciato in nero con pannelli grigi e filettatura oro.

SELLA: Elastica Lycett.

FINITURA: Verniciatura in nero a tre strati su base anticorrosione. Parti lucide cromate.

ACCESSORI: Manubrio tipo Sport con comandi a collari, che permettono eventuali spostamenti a piacimento. Silenziatori tubolari. Cavalletto posteriore a molla. Maniglia di sollevamento. Cassetta porta ferri con trouze.



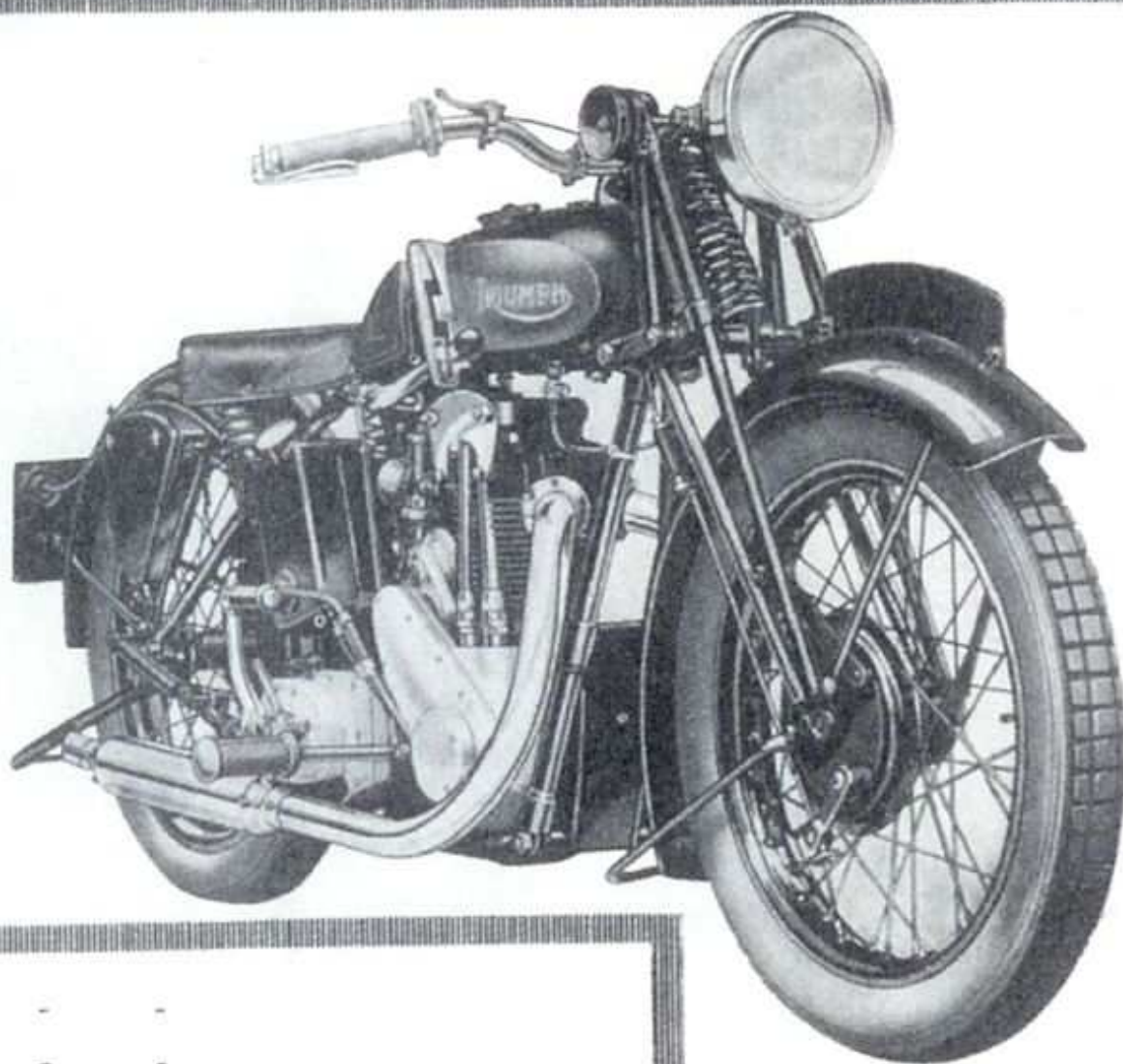
MODELLO 3/2 - - - - -

IMPIANTO ELETTRICO LUCAS a MAGDYNO 6 VOLTA (Extra)

Modelli

5/1	550 c.c.	Valvole Laterali
5/2	500 c.c.	Valvole in Testa Due Tubi

- MOTORE:** Alesaggio 84 mm. Corsa 89 mm. Cilindrata 493 c.c. Testa staccabile ad alta efficienza a doppio scarico. Camera di scoppio di nuovo tipo. Comando delle valvole completamente racchiuso e automaticamente lubrificato. Testa di biella a doppia fila di rulli. Cuscinetti a sfere su entrambi i lati dell'albero motore. Pistone in lega d'alluminio. Ingranaggi di distribuzione di ampie proporzioni e di funzionamento, silenziosissimo. Il motore a valvole laterali ha pure la testa staccabile ed è di 84 mm. di alesaggio per 99 di corsa: cilindrata 549 c.c. Tutti gli altri dettagli come per il modello 5/2.
- LUBRIFICAZIONE:** A ricupero con pompa a pistoni. Serbatoio dell'olio separato per il miglior raffreddamento. Capienza due litri e mezzo.
- CARBURATORE:** Amal del tipo a flangia, con fermo regolabile del gas e getto del minimo registrabile.
- ACCENSIONE:** Con magnete ad alta tensione Lucas o Magdyno (extra).
- CAMBIO:** Triumph a 4 velocità. Frizione a 4 dischi comandata a mano.
- TELAIO:** Nuovo modello Duplex costruito con tubi trafilati della miglior qualità, posizione della sella molto bassa.
- FORCELLA:** Nuovo modello triangolato. Costruito con robustissimi tubi a rinforzo conico. Federi anteriori diritti. Molla centrale in compressione. Ammortizzatore e frenasterzo incorporati.
- TRASMISSIONE:** A catena lubrificata automaticamente. Copricatena in acciaio. Parastrappi sull'albero motore.
- FRENI:** Ad espansione con tamburi di 18 cm.
- RUOTE:** Montate con gomme Dunlop 26 x 3,25. Mozzi con supporti a rulli conici. Possibilità di montare gomme 26 x 3,50.
- SERBATOIO:** Di nuovo modello robustissimo, capienza 12 litri circa. Verniciato in nero con pannelli grigi e filettatura oro.
- SELLA:** Elastica Lycett.
- FINITURA:** Verniciatura in nero a tre strati su base antiruggine. Parti lucide cromate.
- ACCESSORI:** Manubrio tipo Sport con comandi a collare che permettono eventuali spostamenti a piacimento. Silenziatori tubolari. Cavalletto posteriore a molla. Maniglia di sollevamento. Cassetta porta ferri con trousses.



MODELLO 5/1 (Valvole laterali)	-	-	-	-
MODELLO 5/2 (Valvole in testa, illustrato)	-	-	-	-
IMPIANTO ELETTRICO LUCAS 6 VOLTA a MAGDYNO (Extra)				

Modelli

B

500 c.c.

Valvole in Testa Due Tubi

BS

500 c.c.

Valvole in Testa Due Tubi Sport



MOTORE: Alésaggio 84 mm. circa. Corsa 89 mm. Cilindrata 493 c.c. Testa scaccabile a due tubi. Comando delle valvole completamente racchiuso e montato su rulli. Testa di biella montata su rulli. Pistone in lega d'alluminio. Massima silenziosità a tutte le velocità.

LUBRIFICAZIONE: A ricupero con pompa.

CARBURATORE: Amal a flangia.

ACCENSIONE: Con magnete ad alta tensione Lucas o con Magdyno (extra).

CAMBIO: Triumph a 4 velocità. Frizione a 4 dischi comando a mano.

TELAIO: A tubi dritto. Posizione bassa della sella.

FORCELLA: Montata con molla centrale in compressione e frenasterzo.

TRASMISSIONE: A catena, con carter d'alluminio a bagno d'olio alla catena primaria. Parastrappi nella ruota posteriore.

FRENI: Ad espansione con tamburi di 18 cm.

RUOTE: Montate con gomme Dunlop 26 x 3,25". Mozz con cuscinetti a rulli conici.

SERBATOIO: Modello attraente. Della capienza di 12 litri circa. Cromato con pannelli in nero e filettatura oro.

SELLA: Elastica Lycett.

FINITURA: Verniciatura in nero a tre strati su base anticorrosione. Parti lucide cromate.

ACCESSORI: Manubrio a comandi incorporati. Trousses di ferri. Ingrassatore a pressione e pompa. Cavalletto posteriore a molla. Maniglia di sollevamento. Cassetta dei ferri.

MODELLO B (Illustrato) - - - - -

MODELLO BS (Con tubi di scarico rialzati comando a pedale del cambio Cuscinetto sul parafango) - - -

Modelli 5/3 550 c.c. Valvole Laterali di Lusso

Modelli 5/4 500 c.c. Valvole in Testa di Lusso



MOTORE: Alesaggio 84 mm. Corsa 89 mm. Cilindrata 493 c.c. Testa staccabile ad alta efficienza con camera di scoppio di nuovo modello. Comando della valvole completamente racchiuso e lubrificato automaticamente. Testa di biella su doppia fila di rulli. Cuscinetti a sfere all'albero motore. Pistone in lega d'alluminio. Ingranaggi di distribuzione di ampie proporzioni e molto silenziosi. Il modello a valvole laterali (5/3) ha pure la testa staccabile ed è di 84 mm. di alesaggio per 99 di corsa, cilindrata 549 c.c.; tutti gli altri particolari come nel modello 5/4.

LUBRIFICAZIONE: A ricupero con pompa che manda olio sotto pressione al supporto della testa di biella attraverso l'asse di accoppiamento. Serbatoio dell'olio separato dal motore per il miglior raffreddamento. Capienza due litri e mezzo.

CARBURATORE: Amal con attacco a flangia con fermo del gaz regolabile e getto del minimo registrabile.

ACCENSIONE: Magnete ad alta tensione Lucas o Magdyno (extra).

CAMBIO: Triumph a 4 velocità. Frizione a 4 dischi. Comando a mano (comando a pedale a richiesta.)

TELAIO: Nuovo modello Duplex costruito con tubo trafilato della migliore qualità. Posizione bassa della sella.

FORCELLA: Nuovo modello triangolato, costruita con tubi a rinforzo conico con foderi anteriori diritti. Robustissima. Molla centrale in compressione. Ammortizzatori e frenasterzo incorporati.

TRASMISSIONE: Catena primaria in carter d'alluminio a bagno d'olio. Parastroppi sull'albero motore. Catena posteriore lubrificata automaticamente dal decompressore del carter.

FRENI: Ad espansione interconnessi con tamburi di 20 cm. di diam. alettati. Ceppi e piastra di chiusura in alluminio con dispositivo per escludere l'acqua. Dispositivo per tenere la macchina frenata da sola.

RUOTE: Montate con gomme dunlop 26 x 3.25". Ruota posteriore a perno sfilabile, lasciando a posto il tamburo del freno ed ingranaggio. Cerchi cromati con centri verniciati neri.

SERBATOIO: Di nuovo modello. Robustissimo. Capienza 15 litri circa. Cruscotto nel serbatoio con amperometro interruttore e lampadina d'ispezione. Cromato con pannelli neri e filettatura oro.

SELLA: Elastica Lycett.

FINITURA: Verniciatura nera a tre strati su base antiruggine. Parti lucide cromate.

ACCESSORI: Manubrio tipo Sport con comandi a collare che permettono l'eventuale spostamento a piacimento. Silenziatori tubolari. Cavalletto posteriore a molla. Ammortizzatore e frenasterzo. Portapacchi posteriore. Ruota posteriore smontabile. Cruscotto nel serbatoio. Freni interconnessi con dispositivo per tenere la macchina frenata da sola. Casseta porta ferri con trousses.

MODELLO 5/3 (Valvole laterali)

MODELLO 5/4 (Valvole in testa illustrato)

IMPIANTO ELETTRICO LUCAS 6 VOLTA a DINAMO CON

CRUSCOTTO (Extra)

MODELLI



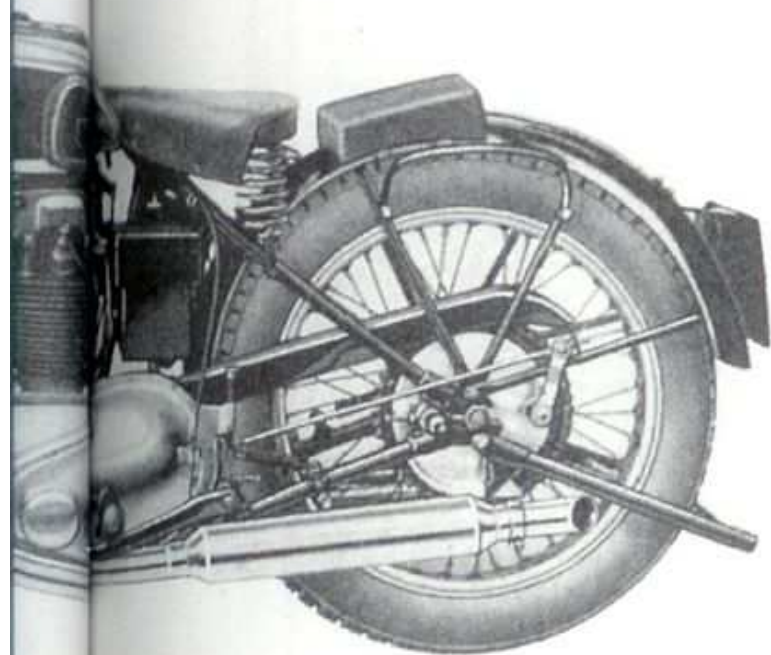
MODELLO 2/5 (250 c.c.)
CON IMPIANTO LUCAS 6 V. CRUSCOTTO AL SERBATOIO
(FARO TUTTO CROMATO EXTRA)



SI FORNISCE A RICHIESTA CON

PER LA DESCRIZIONE I

SPORT MARK 5



BI DI CO RIALZATI SENZA AUMENTO DI PREZZO

DELL (500 c.c.)
QUEI MODELLI VEDERE A PAGINE 14 E 15



MODELLO 3/5 (350 c.c.)
SPIDOMETRO SPECIAL CON QUADRANTE DA 12.5 cm. E
REGISTRANTE SINO A 160 Km. ALL'ORA (extra).

MODELLO 2/5

250 c.c. MARK 5

MOTORE: Alesaggio 63 mm — Corsa 80 mm. — Cilindrata 249 c.c. — Testa staccabile a doppio scarico di nuovo modello ad alta efficienza — Comando delle valvole completamente racchiuso e lubrificato automaticamente — Testa della Biella con doppia fila di rulli — Cuscinetti a sfere all'albero motore — Bielle in lega d'acciaio speciale — Pistone ad alta compressione di nuovo tipo — Ingranaggi di distribuzione di ampie proporzioni molto silenziosi — Molle doppie alle valvole — Testa lucidata — Motore speciale.

LUBRIFICAZIONE: A ricupero con pompa — L'olio è mandato sotto pressione alla testa di biella attraverso l'asse d'accoppiamento — Serbatoio dell'olio separato per il miglior raffreddamento — Capacità due litri.

CARBURATORE: Amal con attacco a flangia con fermo del gaz regolabile e getto del minimo registrabile — Tubazione flessibile Petroflex.

ACCENSIONE: Magnete ad alta tensione Lucas o Magdyno (Extra).

CAMBIO: Triumph a 4 velocità — Frizione a 4 dischi — Comando a pedale (comando a mano a richiesta).

TELAIO: Nuovo modello Duplex costruito con tubi trafilati della migliore qualità — Posizione bassa della sella.

FORCELLA: Nuovo modello triangolato con foderi anteriori dritti — Molla centrale in compressione — Ammortizzatori e Frenasterzo.

TRASMISSIONE: Catena primaria in carter d'alluminio a bagno d'olio — Parastrappi sull'albero motore — Catena posteriore lubrificata dal decompressore.

FRENI: Ad espansione — Tamburi del diam. di 18 cm.

RUOTE: Montate con gomme Dunlop 26 x 3.25 a blocchetti ant. e post. — Mozzi con cuscinetti a rulli conici — Cerchi cromati con centro verniciato nero.

SERBATOIO: Nuovo modello Capacità circa 12 litri — Tappo ad apertura rapida — Cruscotto con amperometro, interruttore e lampadina d'ispezione — Cromato con pannelli.

SELLA: Elastica Lycett.

FINITURA: Verniciatura nera a tre strati su base antiruggine — Parti lucide cromate.

ACCESSORI: Manubrio tipo Sport comandi a collare che permettono eventuali spostamenti a piacere — Silenziatori tubolari — Cavalletto posteriore a molla — Maniglia di sollevamento — Ammortizzatori e Frenasterzo — Tubi di scarico bassi (rialzati a richiesta).

MODELLO 500 c.c.

MOTORE: Alesaggio 84 mm. — Corsa 89 mm. — Cilindrata 493 c.c. — Testa staccabile a doppio scarico di nuovo tipo ad alta efficienza — Comando delle valvole completamente racchiuso e lubrificato automaticamente — Testa della biella con doppia fila di rulli — Cuscinetti a sfere all'albero principale — Biella in lega speciale di acciaio — Pistone d'alluminio ad alta compressione di nuovo tipo — Ingranaggi di distribuzione di ampie proporzioni e silenziosissimi — Molle doppie alle valvole — Testa lucidata — Motore speciale.

LUBRIFICAZIONE: A ricupero con pompa a pistoncini. L'olio è mandato sotto pressione alla testa di biella attraverso l'asse d'accoppiamento — Serbatoio dell'olio separato per il miglior raffreddamento — Capacità due litri e mezzo.

CARBURATORE: Amal con diffusore di 28 mm. a doppia vaschetta che dà il massimo rendimento e accelerazione.

ACCENSIONE: Magnete Lucas tipo con o Magdyno (extra).

CAMBIO: Triumph a 4 velocità — Frizione a 4 dischi — Comando a pedale (comando a mano a richiesta).

TELAIO: Nuovo modello Duplex costruito con tubi trafilati della migliore qualità — Posizione bassa della sella.

FORCELLA: Nuovo tipo triangolato costruita con tubo robustissimo rinforzo conico — Foderi anteriori dritti — Molla centrale a compressione — Ammortizzatori e frenasterzo.

5/5 MARK 5

MODELLO 3/5 350 c.c. MARK 5

TRASMISSIONE: A catena primaria in carter d'alluminio a bagno d'olio — Parastrappi sull'albero motore — Catena posteriore lubrificata automaticamente dal decompressore — Paracatene in acciaio a richiesta.

FRENI: Ad espansione, interconnessi, tamburi di 20 cm. di diam. — Ceppi e piastra esterna in alluminio con dispositivo per escludere l'acqua.

RUOTE: Montate con gomme Dunlop 27 x 3,25 a blocchetti ant. e post. — Cerchi cromati con centro verniciato nero.

SERBATOIO: Di nuovo modello robustissimo — Capienza 15 litri — Cruscotto con amperometro interruttore e lampadina d'ispezione — Indicatore della pressione dell'olio — Tappo ad apertura rapida — Cromato con pannelli colorati e filettatura oro — Serbatoio da 12 litri a richiesta.

SELLA: Elastica Lycett.

FINITURA: Verniciatura nera a tre strati su base antiruggine — Parti metalliche cromate.

ACCESSORI: Manubrio tipo Sport con comandi a collari che permettono eventuali spostamenti a piacere — Silenziatori tubolari — Cavalletto posteriore a molla — Maniglia di sollevamento — Frenasterzo ed ammortizzatori — Tubi di scarico bassi (rialzati a richiesta) — Ruota posteriore a perno sfilabile — Freni interconnessi con dispositivo per tenere la macchina frenata da sola — Cruscotto nel serbatoio.

MOTORE: Alesaggio 70 mm. — Corsa 89 mm. — Cilindrata 343 c.c. — Testa staccabile di nuovo modello ad alta efficienza — Comando delle valvole completamente racchiuso e lubrificato automaticamente — Testa di biella su doppia fila di rulli — Cuscinetti a sfere all'albero motore — Biella in lega speciale di acciaio — Pistone ad alta compressione di nuovo tipo in alluminio — Ingranaggi della distribuzione di ampie proporzioni e silenziosissimi — Molle doppie alle valvole — Testa Lucidata — Motore speciale.

LUBRIFICAZIONE: A ricupero con pompa — L'olio è mandato sotto pressione alla testa di biella attraverso l'asse d'accoppiamento — Serbatoio separato per il miglior raffreddamento — Capienza 2 litri.

CARBURATORE: Amal tipo a flangia — Fermo del gaz regolabile e getto del minimo registrabile — Tubazione flessibile Petroflex.

ACCENSIONE: Con magnete ad alta tensione Lucas o Magdyno (extra).

CAMBIO: Triumph a 4 velocità — Frizione a 4 dischi — comando a pedale oppure a mano a richiesta.

TELAIO: Nuovo tipo Duplex costruito con tubi trafilati in acciaio della miglior qualità — Posizione bassa della sella.

FORCELLA: Del tipo triangolato di nuovo modello, costruita con tubi d'acciaio robustissimi a rinforzo conico — Foderi anteriori diritti — Molla centrale in compressione — Ammortizzatori e Frenasterzo.

TRASMISSIONE: A catena primaria in carter d'alluminio a bagno d'olio — Parastrappi sull'albero motore — Catena posteriore lubrificata automaticamente dal decompressore.

FRENI: Ad espansione interna con tamburi di 18 cm. diam.

RUOTE: Montate con gomme Dunlop 26 x 3,25 a blocchetti ant. e post. Cerchi cromati con centro colorato.

SERBATOIO: Nuovo modello — Capienza 12 litri. Tappo ad apertura rapida — Cruscotto con amperometro, interruttore e fanalino d'ispezione indicatore della pressione dell'olio — Cromato con pannelli colorati e filettatura oro.

SELLA: Elastica Lycett.

FINITURA: Verniciatura nera su base antiruggine — Parti lucide cromate.

ACCESSORI: Manubrio tipo Sport con comandi a collare che permettono l'eventuale spostamento a piacere — Silenziatori tubolari — Cavalletto posteriore a molla — Maniglia di sollevamento — Frenasterzo ed Ammortizzatori. Tubi di scarico bassi (rialzati a richiesta).

Modello 6/1 Due Cilindri Verticali 650 c.c. Valvole in Testa

MOTORE: Alesaggio 70 mm. — Corsa 84 mm. — Cilindrata 649 c.c.

Questo nuovissimo motore comporta molte innovazioni che lo rendono originalissimo. I cilindri fusi in blocco sono affiancati e verticali, posti ognuno a lato del centro del carter (la distribuzione è a 360 gradi) Hanno però uno spazio libero fra di loro per il passaggio dell'aria per il raffreddamento. Essi mantengono le caratteristiche di due cilindri separati avendo ognuno una testa separata staccabile. Il meccanismo delle valvole è comandato da aste e bilancieri, completamente racchiusi che passano attraverso lo spazio libero fra i due cilindri.

Sono comandate da un asse a camme funzionante nell'olio e montato su cuscinetti a sfere e posto nella parte superiore del carter alla base posteriore dei cilindri. L'albero motore è di un sol pezzo forgiato della massima robustezza e pure montato su cuscinetti a sfere di ampie dimensioni. Le due bielle hanno la testa di biella in due pezzi con cuscinetti in metallo antifrizione pure di grandi dimensioni ($1\frac{1}{2} \times 1\frac{1}{2}$) i quali sono lubrificati sotto pressione attraverso l'albero. La trasmissione si effettua a mezzo di due ingranaggi a doppia dentatura ad elica (l'ingranaggio sull'albero motore ha

incorporato anche il parastrappi) dal motore al cambio che forma blocco col carter motore, ma però è staccabile in caso di necessità. Gli ingranaggi della trasmissione primaria sono racchiusi in un carter d'alluminio fuso la cui parte posteriore forma corpo col carter motore. La lubrificazione di questi ingranaggi è completamente indipendente dal sistema di lubrificazione del motore. Il magnete è pure comandato a mezzo d'ingranaggi e di conseguenza non viene impiegata alcuna catena il tutto il sistema motore cambio. L'olio è contenuto in massima parte nel carter motore (2 litri) ed integrato da un altro mezzo litro in un serbatoio separato dell'olio, che serve a filtrare e raffreddare l'olio in circolazione, con capienza totale quindi di due litri e mezzo.

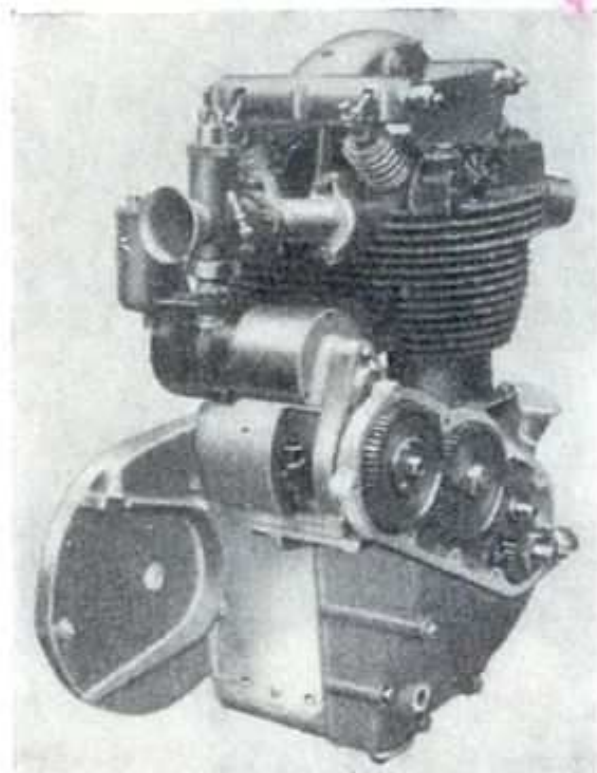
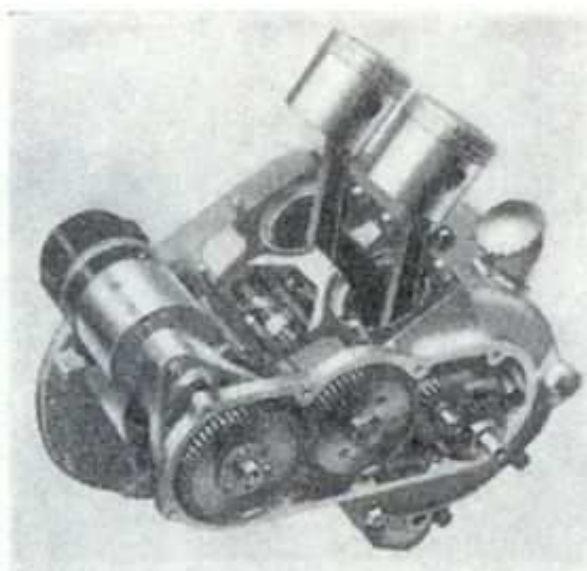
CARBURATORE: Amal $\frac{3}{4}$ con attacco a flangia.

ACCENSIONE: Magnete ad alta tensione Lucas o Magdyno.

CAMBIO: Integrale col carter motore. 4 velocità. Frizione a 4 dischi. Comando a mano.

TELAIO: Nuovo modello del tipo Duplex costruito con tubi d'acciaio trafilato della migliore qualità. Posizione della sella molto bassa.

FORCELLA: Tipo rinforzato di nuovo modello. Costruita con tubi robustissimi a rinforzo conico. Foderi anteriori dritti. Molla in compressione, ammortizzatori e frenasterzo incorporati.



La Triumph Due Cilindri

TRASMISSIONE: Catena posteriore a rulli, automaticamente lubrificata.

FRENI: Ad espansione, interconnessi. Tamburi alettati di 20 cm. di diametro. Ceppi fusi in alluminio e piastra esterna pure di alluminio. Dispositivo speciale per evitare l'ingresso dell'acqua. Sistema per tenere la macchina frenata da sola.

RUOTE: Montate con gomme Dunlop 26 x 3.5. Ruota posteriore a perno sfilabile per il facile smontaggio, lasciando a posto il tamburo del freno coll'ingranaggio. Cerchi cromati con centro verniciato.

SERBATOIO: Di nuovo modello robustissimo e con capienza di 15 litri circa. Cruscotto con strumenti, amperometro e interruttore con fanalino d'ispezione. Cromato con pannelli neri e filettatura oro.

SELLA: Elastica Lycett grandissima.

FINITURA: Verniciatura nera a tre strati su base anti-ruggine. Parti lucide finemente cromate.

ACCESSORI: Manubrio tipo Sport con comandi a collari, che permettono lo spostamento dei comandi secondo i gusti individuali. Silenziatori tubolari. Cavalletto posteriore a molla. Frenasterzo ed ammortizzatori incorporati nella forcella. Portapacchi posteriore. Ruota posteriore a perno sfilante. Cruscotto nel serbatoio. Freni interconnessi, con dispositivo per tenere la macchina frenata da sola. Cassetta dei ferri con trousses completa.



MODELLO 6/1 650 c.c. - - - - -

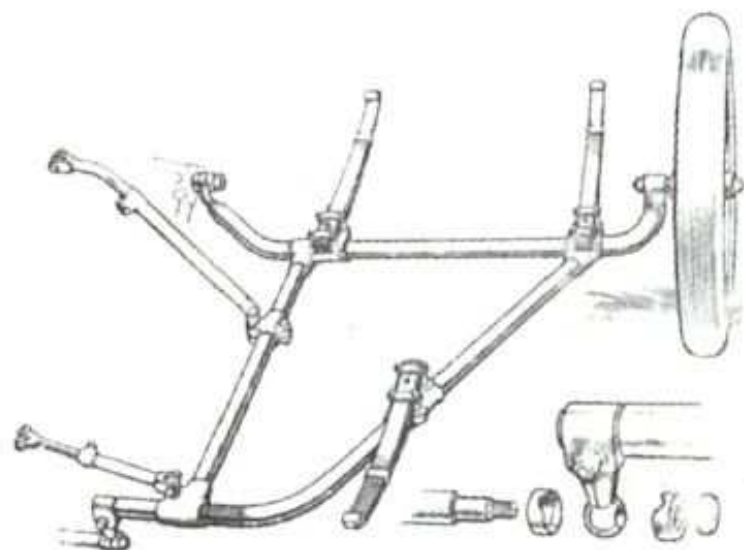
IMPIANTO ELETTRICO LUCAS MAGDYNO con CRUSCOTTO (Extra)

SPIDOMETRO 160 Km.ALL'ORA con QUADRANTE da 12.5 CM (Extra)

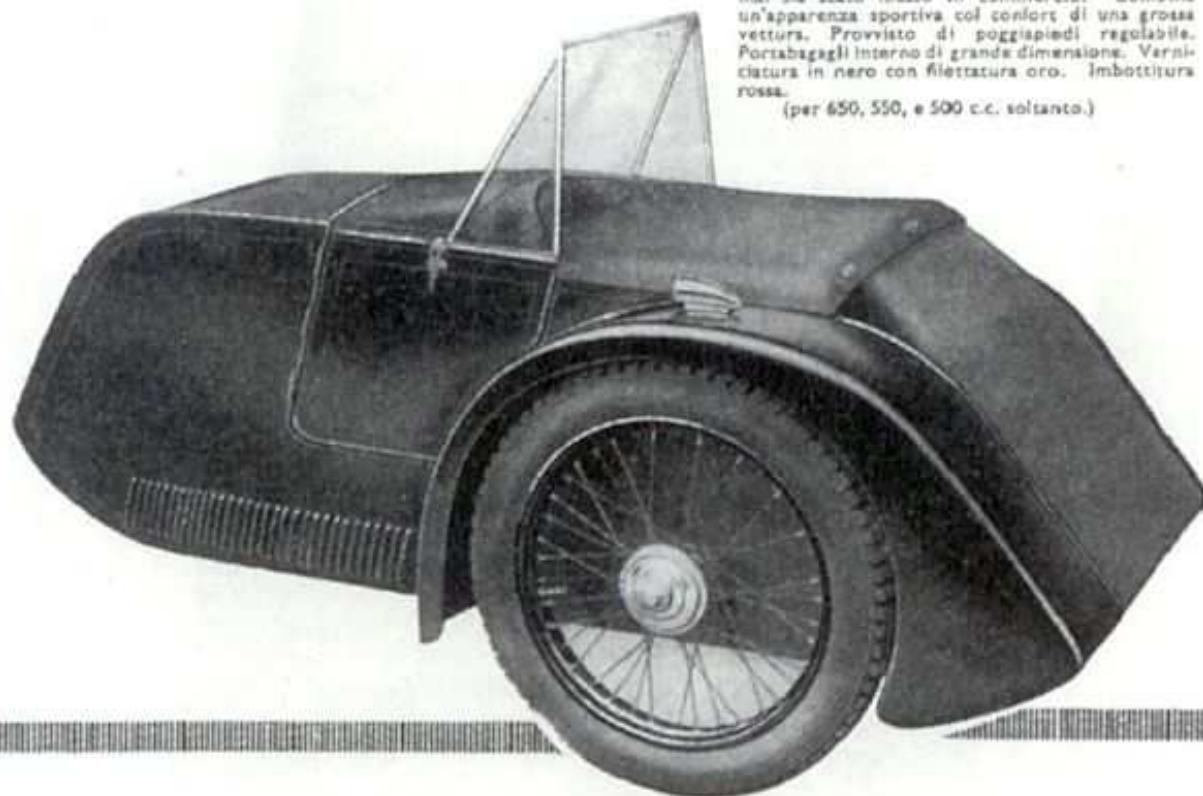
Per i dettagli vedere la pagina di fronte

Sidecar Triumph per le

LA MOTOCICLETTA COL SIDECAR È IL VEICOLO



Il nuovo chassis Triumph per sidecar rappresenta l'ultima perfezione del suo tipo e comporta molte interessanti innovazioni. Il molleggio con tre molle a balestra garantisce il massimo del confort, mentre il sistema d'attacchi in 4 punti assicura quella rigidità tanto necessaria a garantire una perfetta sicurezza e mantenere costante l'allineamento.



MODELLO S.T. Il sidecar più lussuoso che mai sia stato messo in commercio. Combina un'apparenza sportiva col confort di una grossa vettura. Provvisto di poggiatesta regolabile. Portabagagli interno di grande dimensione. Verniciatura in nero con filettatura oro. Imbottitura rossa.

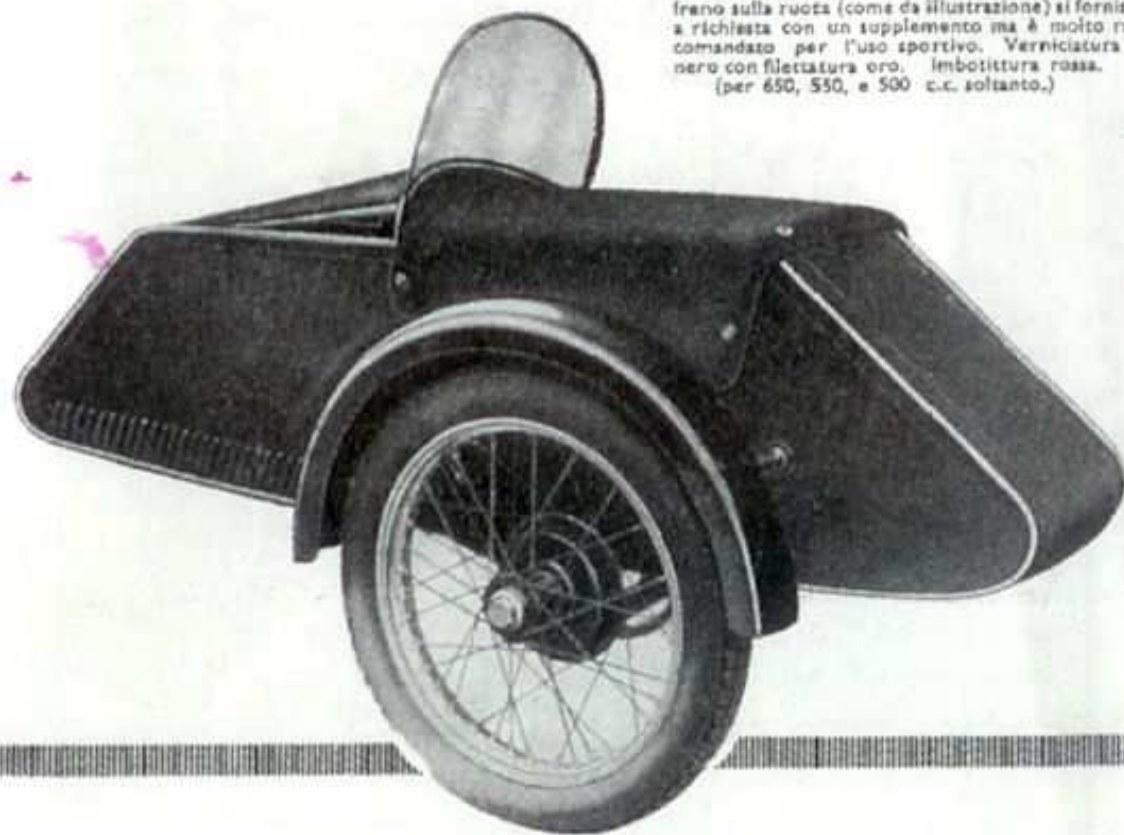
(per 650, 550, e 500 c.c. soltanto.)

CHASSIS TRIUMPH TRIANGOLATO
COMPLETO DI RUOTA E GOMMA

MODELLO S.T.
CAPOTE (extra)

Motociclette 650 c.c. 550 c.c. 500 c.c. e 350 c.c.

PIÙ SICURO CHE CIRCOLA SULLE STRADE.



MODELLO S.S. Tipo sport di linea attraente. Il freno sulla ruota (come da illustrazione) si fornisce a richiesta con un supplemento ma è molto raccomandato per l'uso sportivo. Verniciatura in nero con filettatura oro. Imbottitura rossa. (per 650, 550, e 500 c.c. soltanto.)



MODELLO L.T. Un modello molto attraente, di costruzione più leggera dei modelli S.T. e S.S. adatto per uso corrente e di prezzo inferiore. Il confort del passeggero è stato accuratamente considerato e la linea della scocca è moderna ed elegante. Verniciato in nero, filettatura oro, pannelli ed imbottitura rossi per i tipi 650, 550, 500, e 350 c.c.)

MODELLO S.S.
FRENO ALLA RUOTA (Extra)

MODELLO L.T.

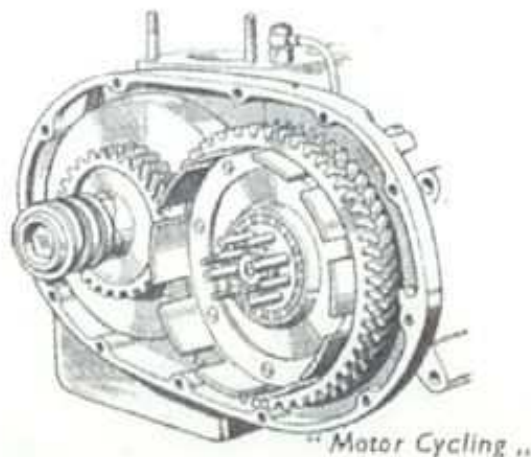


FIG. 1.

però di avere il cambio staccabile in caso di necessità.

L'albero motore della Triumph Due Cilindri (fig. 2) è forgiato e della massima robustezza, montato su cuscinetti a sfere da ambo le parti, di dimensioni ampie. Le due bielle hanno il sopporto in due pezzi della misura di $1\frac{1}{4} \times 1\frac{3}{8}$ che sono lubrificati sotto pressione a mezzo di fori nell'albero motore. La provvista principale dell'olio per la Triumph Due Cilindri si trova nel carter motore (circa 2 litri) coll'aggiunta di un altro mezzo litro che si trova in un serbatoio supplementare (fig. 3) il quale serve anche a raffreddare e filtrare l'olio in circolazione.

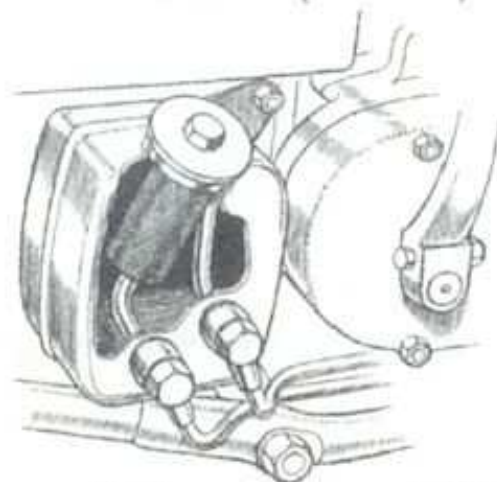


FIG. 3.

"The Motor Cycle"

La trasmissione primaria sulla Due Cilindri Triumph (fig. 1) si effettua a mezzo di due ingranaggi a doppia dentatura ad elica, che sono della massima silenziosità in marcia. L'ingranaggio montato sull'albero motore contiene anche un parastrappi, ed il tutto lavora, in un carter d'alluminio fuso, a bagno d'olio che è completamente indipendente dal sistema di lubrificazione principale.

L'assieme del motore cambio può essere descritto come essendo del tipo monoblocco, col vantaggio

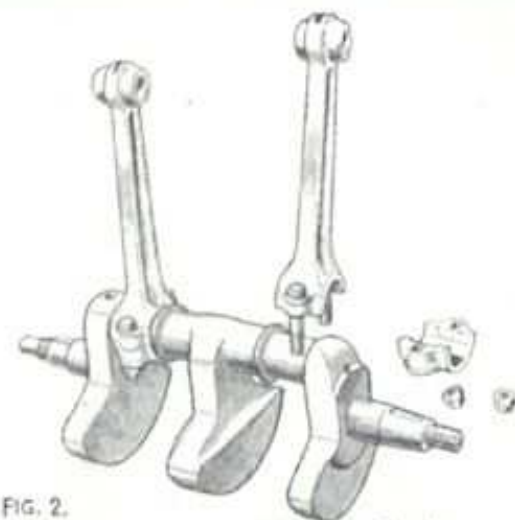


FIG. 2.

"Motor Cycling"

I freni dei modelli 6/1, 5/5, 5/4 e 5/3 sono interconnessi ed hanno un dispositivo a cremagliera (fig. 4) che serve a tenere la macchina frenata quando la si lascia abbandonata momentaneamente. Quando si desidera far funzionare tale dispositivo, si frena col piede, spingendo nello stesso tempo colla mano l'asta che entra in contatto colla cremagliera. La pressione del freno tiene la cremagliera innestata col fermo, e per disinnestarlo basta la sola pressione del piede sul pedale del freno.

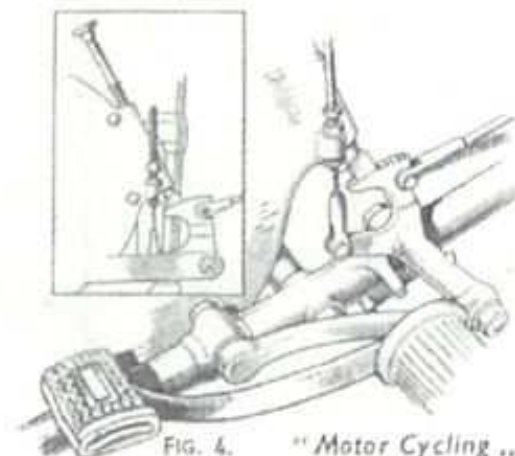


FIG. 4.

"Motor Cycling"

PER IL 1934

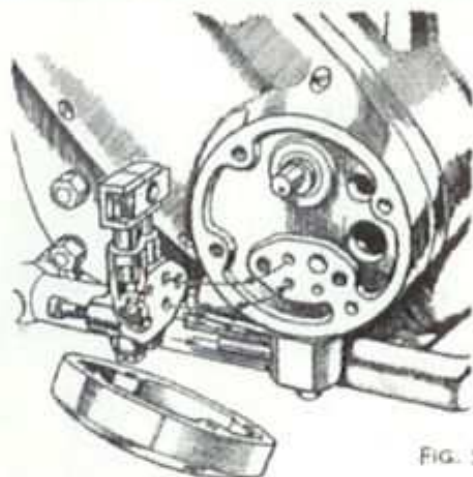


FIG. 5.

La pompa dell'olio sui modelli 5/1, 5/2, 5/3, 5/4, e 5/5 è del tipo a doppio pistone (fig. 5) e si trova nella base del coperchio del carter di distribuzione. È comandata dall'ingranaggio a camme della valvola di scarico. Il pistone piccolo aspira olio dal serbatoio della capienza di 2 litri e mezzo, facendo passare l'olio attraverso un filtro e poscia mandandolo alla testa di biella. Una derivazione porta alla "spia", montata sul serbatoio. Il pistone grande aspira l'olio dal carter facendolo passare attraverso un filtro prima di rimandarlo nel serbatoio.

"The Motor Cycle",

La Forcella elastica sui modelli 6/1, 5/5, 5/4, 5/3, 5/2, 5/1, 3/5 e 3/2 (fig. 6) è della massima robustezza e costruita con tubi conici rinforzati. Una robustissima molla in compressione (Ottenibile in due diametri per macchine a solo e col sidecar) è montata sulla stessa, ed il movimento della forcella è regolato da due ammortizzatori regolabili a mano e piazzati sui perni superiori. Sul fodero posteriore destro si trova (nei modelli che lo comporta) la scatola di compensazione dei freni interconnessi. Per l'uso della moto col sidecar si forniscono biscottini speciali per la forcella.

La testa dei cilindri (fig. 7) nei modelli 5/5, 5/4 e 5/2 è una fusione in lega speciale e di costruzione robustissima. Ha alettature molto profonde, sia verticali che orizzontali. I bilancieri sono totalmente racchiusi in una scatola d'alluminio fuso e sopportati da due piastre d'acciaio nervate che sono a loro volta fissate sulle alette verticali a ciascun lato della testa.

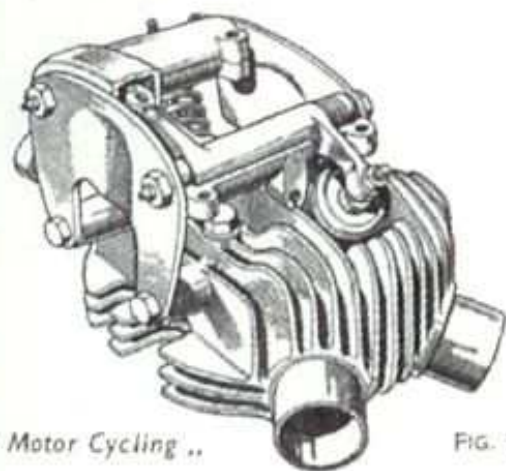
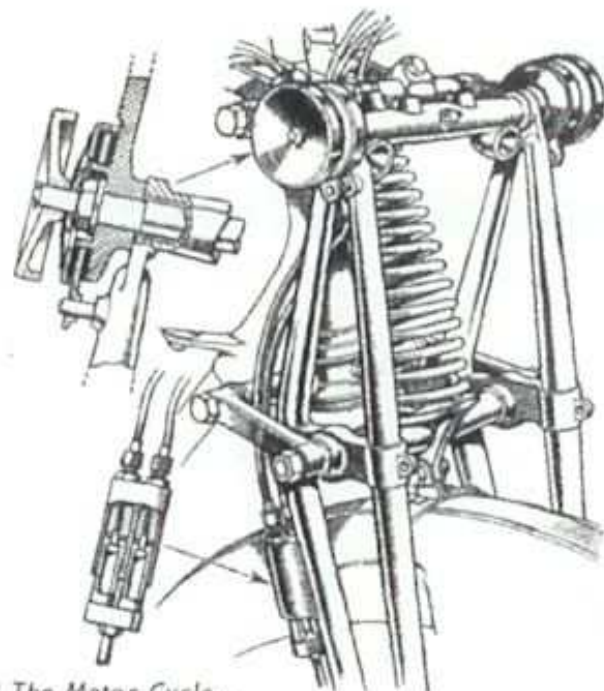


FIG. 7.

"Motor Cycling",

Il tamburo del freno (fig. 8) nei modelli 6/1, 5/5, 5/4 e 5/3 è del diametro di 20 cm. È fuso con materiale speciale (ferro al cromo nickel) ed alettati per rinforzarli e raffreddarli. L'ingranaggio della catena è fissato al tamburo del freno che è montato su un cuscinetto a sfere grandissimo, ed il movimento è trasmesso alla ruota attraverso una coppia dentata. La ruota può perciò essere facilmente smontata col togliere semplicemente il bullone passante.



"The Motor Cycle",

FIG. 6.

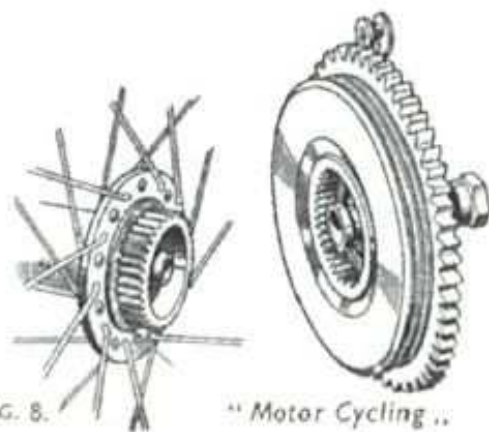


FIG. 8.

"Motor Cycling",

ACCESSORI ED EQUIPAGGIAMENTI

Diamo qui sotto un elenco dettagliato e preciso dei vari tipi di equipaggiamenti ed accessori che si possono applicare e fornire sui diversi modelli della nostra produzione 1934.

IMPIANTO ELETTRICO LUCAS 6 VOLTA	...	...	sui modelli 2/1, 3/1, 3/2, 5/1, 5/2
IMPIANTO ELETTRICO LUCAS 6 VOLTA con luce al cruscotto	...	...	sui modelli 2/5, 3/5, 5/3, 5/4, 5/5, 6/1, B, e BS.
IMPIANTO ELETTRICO LUCAS 6 VOLTA con faro tutto cromato e luce al cruscotto	...	...	sui modelli 2/5, 3/5, 5/5.
FANALINO PER SIDECAR			
FANALINO STOP POSTERIORE			
TROMBA ELETTRICA BOSCH			
SPIDOMETRO CON GIORNALIERO	...	...	(Applicabile alla forcella con comando dalla ruota anteriore.)
SPIDOMETRO CON GIORNALIERO tipo speciale con quadrante di 12.5 cm. registrante sino a 160 Km. all'ora			(Applicabile alla forcella con comando dalla ruota anteriore)
POGGIAPIEDI SUPPLEMENTARI PER TANDEM			
SEDILE POSTERIORE AL PARAFANGO	...	...	sui modelli 2/1, 3/1, 3/2, B, 5/1, 5/2
PORTAPACCHI	...	...	(salvo che sui modelli 5/3, 5/4, 6/1)
CAMBIO A 4 MARCIE	...	...	sui modelli XO7/1, 2/1, 3/1
COMANDO A PEDALE DEL CAMBIO	...	...	sui modelli 2/1, 3/2, B, 5/2
CRUSCOTTO AL SERBATOIO	...	...	sui modelli 2/1, 3/1, 3/2, 5/1, 5/2
TROMBA A PERA			
GOMME DUNLOP 26 x 3.50 IN SOSTITUZIONE DELLA MISURA 26 x 3.25.			

Ora che avete visto le illustrazioni dei nuovi modelli e ne avete letta la descrizione desidererete senza dubbio provare le Motociclette Triumph 1934. Il Rappresentante della Vostra zona sarà ben lieto di farvene una dimostrazione ed aiutarvi a scegliere il modello più appropriato alle vostre necessità. Le Motociclette Triumph 1934 sono state progettate tenendo in speciale considerazione i fabbisogni dei Motociclisti Continentali, perciò scrivete oggi stesso al più vicino agente Triumph o meglio ancora andate a trovarlo.

DETTAGLI TECNICI

TABELLA DEI RAPPORTI NORMALI

MODELLO	Ingranaggio	Quarta	Terza	Seconda	Prima
XO7/1	23 Denti	—	6.3	10	16
2/1 e 3/1 a 3 velocità	17 ..	—	6	10	15.5
2/1 e 3/1 a 4 velocità	19 ..	6	7.5	11.2	17
2/5	19 ..	6	7.5	11.2	17
3/2 e 3/5	a solo	21 ..	5.6	7	10.3
	sidecar	19 ..	6.6	8	12
5/1 e 5/2	a solo	25 ..	4.7	5.8	8.6
	sidecar	21 ..	5.6	7	10.3
5/3, 5/4 e 5/5	a solo	25 ..	4.8	6	8.7
	sidecar	21 ..	5.7	7	10.3
Ingranaggio ruota post.					
6/1	a solo	49	4.6	5.7	8.5
	sidecar	53	5	6.2	9.2

ALTEZZA DELLA SELLA DA TERRA	Nei modelli 6/1, 5/5, 5/4, 5/3, 5/2, 5/1, 3/5, 3/2 ...	73 cm.	
" " "	Nei modelli 3/1, 2/5, e 2/1	72 cm.	
" " "	Nei modelli XO ...	68 cm.	
ALTEZZA DA TERRA DEL SOTTOCARTER	(Tutti i modelli salvo l'XO)	15 cm.	
" " "	Modelli XO ...	10 cm.	
INTERASSE	6/1, 5/5, 5/4, 5/3, 5/2, 5/1, 3/5, e 3/2 ...	1.37 m.	
" " "	2/5, 2/1, 3/1 ...	1.32 m.	
" " "	XO ...	1.28 m.	
RAPPORTI DI COMPRESSIONE	Modelli a Valvole in testa Sport (Mark 5) ...	7 a 1	
" " "	" " "	6 a 1	
" " "	Modello 2 Cilindri ...	5.1 a 1	
" " "	Modelli a valvole laterali ...	5 a 1	
PRESSIONE DI GONFIAGGIO DELLE GOMME in Chilogrammi per cmq.	Misura	Ruota ant.	Ruota post.
	25 x 3	1.375	2.000
	26 x 3.25 (250)	1.250	1.625
	26 x 3.25 (350)	1.500	1.875
	26 x 3.25 (500)		
	26 x 3.5	1.250	1.750
	27 x 3.25	1.625	2.125
OLII INDICATI PER IL MOTORE	Inverno.	Mobiloil "D", Castrol "XL", Aeroshell	
	Estate	Mobiloil "D", Castrol "XXL", Aeroshell	

ALCUNE VITTORIE DELLA TRIUMPH NEL 1933

GARA DI REGOLARITÀ COLMORE CUP.

Alla sua prima presentazione in gara la Triumph XO5/1 (150 c.c.) vince la COPPA MOXON essendosi classificata prima della categoria 150 c.c.

GARA DI REGOLARITÀ VICTORY TRIAL.

H. S. Perrey vince la COPPA DELLA VITTORIA con Silent Scout Modello BS con sidecar essendosi classificate primo della categoria sidecar.

SEI GIORNI SCOZZESE.

4 PRIMI PREMI

3 SECONDI PREMI

nonchè il Trofeo George Albert Memorial.

PROVA DELLA TRIUMPH SUL GIRO D'INGHILTERRA.

Una normale macchine di serie, modello XO5/1 di 150 c.c. uscita dalla catena di montaggio tre minuti prima dell'inizio della prova, venne affidata a turno a 80 Conducenti diversi che visitarono 80 Città, in 10 giorni, coprendo 3,200 Chilometri.

Consumo di Olio 1 Litro per 750 Km.

Consumo di benzina 1 Litro per 40 Km.

Sola riparazione — tendere la catena.

Costo Chilometrico circa 4 Centesimi al Chilometro.

RECORD DA SYDNEY A MELBOURNE (AUSTRALIA)

Una Modello XO7/1 (175 c.c.) ha battuto il precedente record detenuto da una 250 c.c. di 134 minuti e quello della 350 di 43 minuti. Tempo impiegato 15 Ore e 34 minuti.

GARA INTERNAZIONALE DEI SEI GIORNI.

11 partiti 11 arrivati di cui 8 con Medaglia d'Oro e 3 con Medaglia d'argento (in questa gara vennero provati i modelli 1934).

TROFEO MAUDES.

Detto Trofeo, il massimo premio assegnato dalla Federazione Motociclistica Inglese ogni anno, venne assegnato nel 1933 alla Triumph per la Prova sostenuta d'una Moto Due Cilindri con sidecar che percorse a Brooklands 500 Miglia in 500 Minuti.

COPPA BISSONI.

La Coppia Opessi P. e Secchi S. è classificata prima aggiudicandosi definitivamente il Trofeo per averlo vinto due anni consecutivi.

COPPA SPLUGA.

I Assoluto Categoria 500 c.c.

CRITERIUM DI REGOLARITÀ DEL M.C. LEGNANO.

Vinto il Trofeo Legnano per la miglior classifica per Squadre di Case.

RADUNO DEI CENTAURI.

Medaglia d'Oro del Touring Club Italiano.

GARANZIA

DIAMO la garanzia seguente con le nostre motociclette, combinazioni (motociclette con sidecar) sidecar, e tale garanzia sostituisce ogni e qualsiasi garanzia, condizione o responsabilità applicata dalle Leggi Inglesi restando escluse tutte le condizioni implicate, garanzie o responsabilità.

Nessuna dichiarazione, descrizione, condizione o figura compresa in questo catalogo od in qualsiasi altro annuncio stampato od altra pubblicazione, non sarà interpretata quale estensione, modificazione od annullamento di questa garanzia.

Nel caso di macchine che sono state adoperate per noleggio, od alle quali sarà stata tolta la nostra marca di fabbrica o il nostro numero di fabbricazione, nessuna garanzia sarà data od applicata. Noi garantiamo, a seconda delle condizioni sotto esposte, che abbiamo preso ogni precauzione abituale e ragionevole per assicurare l'eccellenza dei materiali di costruzione e della mano d'opera delle nostre macchine; tuttavia questa garanzia non resterà in vigore che durante il periodo di *Sei Mesi* dalla data dell'acquisto.

La sola nostra responsabilità secondo questa garanzia, si limita alla fornitura gratuita di una nuova parte, contro il ritorno della parte della motocicletta o sidecar che abbia potuto trovarsi difettosa. Noi non ci impegniamo di rimpiazzare o rimontare, né di sopportare il costo del rimpiazzamento o rimontaggio di tale nuova parte sulla motocicletta o sul sidecar.

Ci impegniamo, nelle condizioni sotto esposte, a riparare qualsiasi difetto a questo riguardo entro un periodo di sei mesi.

Essendo le motociclette, le combinazioni di motocicletta con sidecar esposte facilmente a guasti od avarie per causa di trascuratezza od abuso, questa garanzia non si estende a difetti cagionati da logorio per abuso o per negligenza.

Il termine "abuso", comprenderà fra altre quanto segue:—

1°. L'attaccare alla motocicletta un sidecar in un modo tale da procacciare danno, o atto a rendere pericolosa la guida della motocicletta così attaccata.

2°. L'uso di una motocicletta o di una motocicletta combinata con sidecar per portare più persone o un peso più grande che non quello per cui la macchina fu designata da noi fabbricanti.

3°. L'attaccare un sidecar alla motocicletta con tipo di attacco non provvisto, fornito od approvato da noi costruttori od attaccarlo a delle motociclette non designate per questo uso.

Non garantiamo che quelle macchine che sono state comperate direttamente da noi o pel tramite dei nostri agenti autorizzati e sotto nessun'altra condizione.

Non garantiamo le fabbricazioni speciali di altre Ditte, quali: Pneumatici, Selle, Catene, Fanali ecc. né qualsiasi altra parte componente la fornitura all'ordine del compratore e che devia dalla descrizione normale delle parti componenti le nostre motociclette e i nostri sidecar.