

# TRIUMPH

Mer än bara en legend...



Det var Trajor dom körde.  
Dom som var något när det begav sig.  
Den svenska småstadens hjärtekrössare.  
Johnny Allen på Bonneville Salt Flats.  
James Dean och Marlon Brando.  
Triumphåkare allihop.



När dom nya trajorna ritades valde man snabbast att inte gå sig på några "revolutionerande" nya konstruktioner. Det var vara lockande för tekniker, men desto mer påfrestande för dom som sedan ska lösa ned problemen.

Det viktiga var att bygga motorcyklar som höll 100% av det som lovade. Som var helt fria från barusjakaomar redan från början. Och som höll en finisk och kvalitets som var i världstopp.

Därför genomgår varje enskild cykel världens harkte tuffaste tester innan den släpps ut från fabriken.

Först preskriber motor i kärnk, och mätt upp i en dator. Därefter preskriber hela bilen på rullande landväg. Med mätinstrument kopplade till alla vitala funktioner.



## Det var en gång...

TRIUMPH...

Smaka på namnet. Det är klassiskt.

Ett av världens få odödliga varumärken.

Minner om en tid som varit. När motorcyklar såg ut som motorcyklar. Och nästan alltid kom från England.

Det var motorcyklar som hade något särskilt. Något som de flesta av dagens hojar saknar.

Det där odefinierbara som vi brukar kalla själ.



1966 vann Buddy Elmore Daytona 200 på en Triumph.

Året efter kom gashojen som hyllade bragden - Daytona.

En ettrig 500 som räknades bland 60-talets kanske bästa sportcyklar. Namnet lever kvar än idag.

Men även om dagens Triumph Daytona är en helt annan hoj, så fyller den precis samma behov.

Att göra livet på två hjul så roligt som det överhuvudtaget är möjligt.

En som tycker det är engelsmannen John Bloor. 1983 köpte han namnet Triumph, och gav sig den på att ge nytt liv åt en svunnen epok.

Han insåg att det skulle krävas mycket pengar, mycket vilja, och mycket målmedvetenhet.

Men han insåg också att namnet Triumph förpliktade.

Det räcker inte med att bygga en replik på en gammal hoj, och säga "feeling".

För när det begav sig stod Triumph för världens bästa motorcyklar.

Vare sig man pratade körglädje, känsla, teknik eller prestanda.

Och precis så ska det vara idag också.

# TRIUMPH

Men kraven har förändrats med åren.

Och om man tänker bygga världens bästa motorcyklar, så måste man leva upp till tidens krav. Och helst överträffa dem också.

Därför tog det över 6 år innan de första nya trajorna släpptes.

Därför ligger numera världens kanske modernaste MC fabrik i England.

Nya Triumph är nämligen inte ett nostalgiskt försök att hålla liv i ett legendariskt varumärke.

Det är en målmedveten satsning på att bygga världens bästa motorcyklar.

Och att lyckas med det ingen har gjort på mer än 20 år:

Att ge en och samma hoj, både själ och funktion.

## TRIDENT 750/900

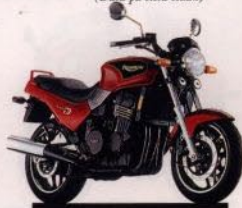
# Väldigt mycket motorcykel.

Trident är basen i det nya Triumphprogrammet. En bashoj med retrostuk. En smidig motorcykel av det klassiska slaget. Följer dig på fina, vardagsåka, busåka, semesteråka eller vilken sorts åka som helst. Lite grand som motorcyklarna för 30-40 år sedan. Men med dagens teknik. Två tripplar finns att välja mellan. En kortslagit ettrig 750, eller en kraftfull 900 med mer tillbakadragna muskler. Vilken du än väljer får du ca 100 hästar till ditt förfogande. Färgerna är lika klassiska som namnet.

*(Data på sista sidan)*



**British Racing Green**



**Cinnabar Red**



**Diablo Black**



**Knuttar och spättor.**

**Varmkorv och Pucko.**

**Tommy eller Elvis.**

**Jobb på bruket direkt efter plugget.**

**Första löningen blev handpeng på en begagnad Traja 650.**

**Till våren kommer den ut. Då blir det åka av.**

**Mundraförli på Mjölbyvägen.**

**Och sen sommar.**

**Kanske åka till Bettans farmor i Dalarna.**

**Se världen idag.**

**I morgon är vi gamla.**

**Ge järnet.**



Den 12:e juli 1964.  
Högsommar.  
TT-lopp på  
Ring Knutstorp i Skåne.  
Starten har gått i  
500 klassen.  
12:an Bror Erland  
Karlsson från  
Falkenbergs Mk,  
jagar 24,  
Sven Olof Gunnarsson  
från Karlskoga.  
Det blir Sven Olof  
som vinner.  
Störtkrukorna  
var av papp.  
Publiken hade skinnpaj  
och kom i tusental  
från hela Sverige.  
Motorcyklarna kom  
från England.

## DAYTONA 900/1200

### Rule Britannia!

Det fanns en tid när alle snabst på två hjul kom från England. Den tiden har man inte glömt hos Triumph. Tvärtom. Nu satsar man hårdare än någonsin. Med en kombination av egna visioner och idéer, och utvald teknologi från världens bästa tillverkare.

Nya Daytona är styggaré än det mesta från Japan. Samtidigt som den är en milslukare av stora mått. På Autobahns raktor eller kurvorna på Isle of Man. Antingen du tar trippeln på 900 cc, eller fyran på 1200.

Och vilken färg du än väljer, lär ingen beskylla dig för drunkna i mängden.



Pimento Red



Barracuda Blue



Racing Yellow

## TIGER 900

# Allt är möjligt.

Världen är inte bara slingrande torr asfalt och varma somrardagar. Äventyret och friheten finns minst lika ofta längs en slaskig svensk grusväg i februari. Eller en skakig tvättbräda till landsväg i Litauen. Även om man kör motorcykel. Om man kör rätt motorcykel.

Som Triumph Tiger till exempel. Tre pipor och 900 kubik i Storformat. Med stort "S". Hög markfrigång och rejäla hasplåtar. 100 friska hästar med mycket vrid redan på låga varv. Och mycket fjädring.

För långa resor, och rejäl packning.



Caspian Blue



Cinnabar Red



Sandstone



**Mannen på bilden är helt okänd för oss.**

**Det enda vi vet är att han är en entusiast.**

**Snö och is. Skidor på hojen. Handskydd och förkläde (1) i färskin.**

**Vi vet inte om han bara är på väg till jobbet, eller om han slagit vad om att det faktiskt går att köra hoj till Kiruna i januari.**

**Det enda vi vet är att han är en sann hoj-åkare.**

**Från mitten av 50-talet.**



**Bruket.  
Fabriken.  
Varvet.**

När Sveriges hjul började rulla på 50-talet var det motorcykelhjulen som rullade mest. Till och från jobbet. I regn och rusk. Sommar som vinter. Det var billigast så. Och enklast. Och så är det fortfarande. Men det verkar de flesta ha glömt bort.

## TRIDENT SPRINT 900

### Mångsysslaren.

Det är roligt att köra motorcykel. Alldeles förbaskat roligt till och med. Ännu roligare blir det när man kör förbi bilköerna på väg till jobbet. Och när man snabbt och enkelt hittar P-platser där man behöver dom. För att inte tala om hur roligt det är när man får bensinnotan.

Trident Sprint är en mångsysslare för dig som tycker att 100 hästar är roligt att ha. Men att känsla och funktion gärna får gå hand i hand. Och att fartvinden inte nödvändigtvis måste blåsa rakt upp i ansiktet. Framförallt inte om det regnar...



**British Racing Green**



**Candy Apple Red**



**Caspian Blue**

# TROPHY 900/1200

## Världen är stor.

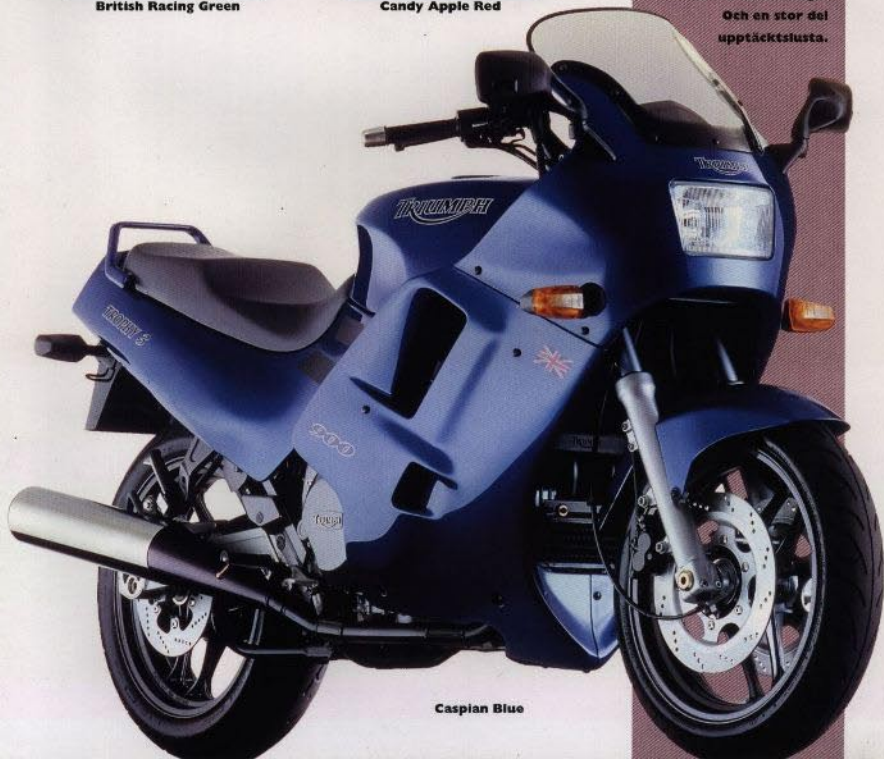
Det finns en vanföreställning om att touringhojar måste vara tunga, breda och långsamma. Vi har aldrig förstått varför dom inte lika gärna kan vara smidiga och snabba. Vill man köra långsamt är det ju bara att lägga på gasen. Det viktigaste måste vara att hojen slukar alla mil du ber den om. Och att den håller både dig och ditt bagage i bästa skick. Det är i alla fall det som är tanken bakom Trophy. Vare sig du gillar den sportiga 3-cylindriga 900:an, eller den verkliga långdistansaren - 1200:an.



**British Racing Green**



**Candy Apple Red**



**Caspian Blue**



**När Europa öppnade  
efter kriget  
var allting nytt för oss.**

**Vi var inte många  
som hade sett världen  
utanför Sverige.**

**Men drömmarna  
fanns där.**

**Bilderna. Paris, Rom,  
Rivieran, England.**

**Med tält och motorcykel  
blev allting möjligt.**

**Kanske en sidovagn.**

**Och en stor del  
upptäcktslusta.**

# TEKNISKA DATA:

Motor	Trident 750	Trident 900	Daytona 900	Daytona 1200	Tiger 900	Trident Sprint	Trophy 900	Trophy 1200
Typ	Vätskykyld DOHC	Vätskykyld DOHC	Vätskykyld DOHC	Vätskykyld DOHC	Vätskykyld DOHC	Vätskykyld DOHC	Vätskykyld DOHC	Vätskykyld DOHC
Anal cylindrar	3	3	3	4	3	3	3	4
Slagvolym	749 cc	885 cc	885 cc	1.180 cc	885 cc	885 cc	885 cc	1.180 cc
Cyl. diam x slaglängd	76 x 55 mm	76 x 55 mm	76 x 65 mm	76 x 65 mm	76 x 65 mm	76 x 65 mm	76 x 65 mm	76 x 65 mm
Kompres. förh.	11:1	10,6:1	10,6:1	12:1	10,6:1	10,6:1	10,6:1	10,6:1
Effekt (Sverige)	71 kW (97 hk)	74 kW (100 hk)	74 kW (100 hk)	74 kW (100 hk)	63 kW (85 hk)	74 kW (100 hk)	74 kW (100 hk)	74 kW (100 hk)
Konstruktör maxeff vid varvmin	71 kW (97 hk)/ 11.000 vpm	74 kW (100 hk)/ 9.500 vpm	74 kW (100 hk)/ 9.500 vpm	108 kW (147 hk)/ 9.500 vpm	63 kW (85 hk)/ 8.500 vpm	74 kW (100 hk)/ 9.500 vpm	74 kW (100 hk)/ 9.500 vpm	80 kW (110 hk)/ 9.000 vpm
Vridmoment	74 Nm	81 Nm	81 Nm	115 Nm	82 Nm	81 Nm	81 Nm	108 Nm
Förgarsare	3 x 36 mm CV	3 x 36 mm CV	3 x 36 mm CV	4 x 36 mm CV	3 x 36 mm CV	3 x 36 mm CV	3 x 36 mm CV	4 x 36 mm CV
<b>Transmission</b>								
Primärdrivning	Kuggdriv	Kuggdriv	Kuggdriv	Kuggdriv	Kuggdriv	Kuggdriv	Kuggdriv	Kuggdriv
Anal växlar	6	6	6	6	6	6	6	6
Stötdrivning	Kedja	Kedja	Kedja	Kedja	Kedja	Kedja	Kedja	Kedja
<b>Ram o fjädring</b>								
Ramtyp	Centralsörmsram av ställrör	Centralsörmsram av ställrör	Centralsörmsram av ställrör	Centralsörmsram av ställrör	Centralsörmsram av ställrör	Centralsörmsram av ställrör	Centralsörmsram av ställrör	Centralsörmsram av ställrör
Fjädring fram	Teleskopgaffel med 43 mm gaffelrör	Teleskopgaffel med 43 mm gaffelrör	Teleskopgaffel med 43 mm gaffelrör, justerbar fjäderförlängning, kompressions- och returdämpning	Teleskopgaffel med 43 mm gaffelrör, justerbar fjäderförlängning, kompressions- och returdämpning	Teleskopgaffel med 43 mm gaffelrör, justerbar fjäderförlängning, kompressions- och returdämpning	Teleskopgaffel med 43 mm gaffelrör	Teleskopgaffel med 43 mm gaffelrör	Teleskopgaffel med 43 mm gaffelrör
Fjädring bak	Swingarm med enkeldämpare och justerbar fjäderförlängning	Swingarm med enkeldämpare och justerbar fjäderförlängning	Swingarm med enkeldämpare och justerbar fjäderförlängning och returdämpning	Swingarm med enkeldämpare och justerbar fjäderförlängning och returdämpning	Swingarm med enkeldämpare och justerbar fjäderförlängning och returdämpning	Swingarm med enkeldämpare och justerbar fjäderförlängning	Swingarm med enkeldämpare och justerbar fjäderförlängning och returdämpning	Swingarm med enkeldämpare och justerbar fjäderförlängning och returdämpning
Broms fram	Dubbla skivor, Ø 296 mm, dubbelkolok	Dubbla skivor, Ø 296 mm, dubbelkolok	Dubbla flyrande skivor, Ø 310 mm, fyrkolok	Dubbla flyrande skivor, Ø 310 mm, fyrkolok	Dubbla flyrande skivor, Ø 276 mm, dubbelkolok	Dubbla skivor, Ø 296 mm, dubbelkolok	Dubbla skivor, Ø 296 mm, dubbelkolok	Dubbla flyrande skivor, Ø 310 mm, fyrkolok
Broms bak	Enkel skiva, Ø 255 mm, dubbelkolok	Enkel skiva, Ø 255 mm, dubbelkolok	Enkel skiva, Ø 255 mm, dubbelkolok	Enkel skiva, Ø 255 mm, dubbelkolok	Enkel skiva, Ø 255 mm, dubbelkolok	Enkel skiva, Ø 255 mm, dubbelkolok	Enkel skiva, Ø 255 mm, dubbelkolok	Enkel skiva, Ø 255 mm, dubbelkolok
Däckdiam fram	120/70-17"	120/70-17"	120/70-17"	120/70-17"	110/80-19"	120/70-17"	120/70-17"	120/70-17"
Däckdiam bak	160/60-18"	160/60-18"	160/60-18"	160/60-18"	160/60-17"	160/60-18"	160/60-18"	160/60-18"
<b>Mått och vikt</b>								
Höjdas	1.490 mm	1.490 mm	1.490 mm	1.490 mm	1.560 mm	1.490 mm	1.490 mm	1.490 mm
Sadelhöjd	775 mm	775 mm	790 mm	790 mm	850 mm	775 mm	780 mm	780 mm
Torrsvikt	212 kg	212 kg	216 kg	228 kg	209 kg	215 kg	220 kg	235 kg
Tankrymd	25 lt	25 lt	25 lt	25 lt	24 lt	25 lt	25 lt	25 lt

# TRIUMPH

