

UN DESIGN EXCLUSIF
POUR DES MOTOS QUI
ONT DU CARACTÈRE –
CONÇUES POUR LES
MOTARDS QUI TRACENT
LEUR ROUTE

BLUE BOOK 2006

INTRODUCTION

Soyez les bienvenus dans cette édition 2006 du « Blue Book » de Triumph. Après avoir discuté du format et du contenu des éditions précédentes avec de nombreux concessionnaires Triumph de par le monde, et après vous avoir consulté pour comprendre comment vous utilisiez ce livre dans vos magasins, nous avons créé cette édition dans le but de vous aider à vous familiariser avec nos produits.

Nous avons décidé de nous concentrer sur le caractère unique de la marque Triumph et sur les principaux avantages et caractéristiques des modèles de notre fabuleuse ligne 2006. Nous avons intentionnellement limité le contenu aux questions essentielles – aux idées et aux informations que votre équipe doit connaître pour pouvoir discuter des produits Triumph avec vos clients.

Notre livre comprend trois sections – Modern Classics, Cruisers et Urban Sports – chaque modèle fait l'objet d'une brève description de son caractère distinctif, et d'une liste de caractéristiques et d'avantages concernant le moteur, le châssis et les accessoires. Vous remarquerez que bien souvent tout va par trois – n'y voyez aucune coïncidence !

Des informations plus détaillées sont disponibles dans nos brochures 2006 et sur le site Internet Triumph à l'adresse suivante : www.triumphmotorcycles.com

Nous espérons que vous trouverez ce livre utile dans la préparation d'une saison 2006 que nous vous souhaitons fructueuse.

Ross Clifford
Directeur Produit
Triumph Motorcycles Ltd

Neil Webster
Directeur du Réseau de Distribution
Triumph Motorcycles Ltd

LIBERTE D'EXPRESSION

Certaines personnes tracent leur chemin. La plupart suivent les sentiers battus. Devinez pour qui Triumph fabrique des motos?

Il y a quelque chose qui différencie les Triumph des autres motos. Ce sont les moteurs. Les Triumph sont exclusivement motorisées avec des trois cylindres et des bicylindres parallèles. Aucun autre fabricant ne peut en dire autant.

Vous voulez connaître les raisons rationnelles qui expliquent ce choix de motorisation ? Les bicylindres parallèles font partie intégrante de l'héritage à la fois riche et unique de Triumph. Ils sont souples et bien équilibrés.

En ce qui concerne les moteurs trois cylindres, ils sont un parfait mariage du couple et de la puissance – ils excellent à bas et à moyen régimes, précisément là où la plupart d'entre nous s'expriment le plus fréquemment. Et ils le font sans s'emballer, comme c'est le cas des quatre cylindres. Par ailleurs, les trois cylindres sont étroits, ce qui est vraiment essentiel pour des motos sportives.

Voilà pour ce qui est de la rationalité. L'autre raison est purement émotionnelle – plus rien à voir avec l'ingénierie : les Triumph dotées de ces moteurs donnent une sensation et ont une sonorité qu'aucune autre moto sur terre ne peut reproduire.

Fabriquées dans l'une des usines les plus performantes du monde, avec un département R&D riche de plus de cent talentueux ingénieurs design, les motos Triumph sont assemblées sur une ligne de montage avec vérifications effectuées par le collègue, et où chaque personne travaille en collaboration avec son collègue pour garantir l'excellence de la qualité à toutes les étapes.

Des passionnés de motos.

Et grâce à notre vaste gamme d'accessoires conçus et testés en même temps que les motos et selon les mêmes critères d'exigence, les possibilités de partir d'un modèle de base et de l'adapter jusqu'à ce qu'il soit le reflet parfait de vos besoins et de votre style personnels sont infinies.

Voilà ce qui fait une grande moto.



UN SIECLE DE REUSSITE



Le fondateur de l'un des plus prestigieux noms de la moto fut l'homme d'affaires allemand Siegfried Bettmann, arrivé en Angleterre en 1885.

A l'origine, Bettmann achetait et vendait des bicyclettes sous le nom de Triumph. Bettmann est ensuite rejoint par l'ingénieur Mauritz Schulte, et la production des bicyclettes Triumph démarre à Coventry, en 1889. En 1902, la première motocyclette Triumph sort des usines – il s'agit essentiellement d'une bicyclette à puissance renforcée par un moteur Minerva à 2,25PAF.

Lors de la première guerre mondiale, le Type H de Triumph prend du service et gagne arduement son surnom de « La Fidèle ».

Décidant de diversifier la base de production de Triumph, Bettmann achète au début des années 1920 une ancienne usine automobile à Coventry, et commence à produire une berline 1,4 litre. Mais surviennent la Grande Dépression et son cortège de problèmes. L'usine de bicyclettes est vendue en 1932, et quatre ans plus tard, la division motocyclettes est rachetée par l'entrepreneur Jack Sangster.

L'année 1937 marque un tournant pour Triumph, avec le lancement d'une gamme de moteurs monocylindres remodelés (connus sous le nom de Tigers) avec le remarquable « Speed Twin » de 498 cm³ (T100). Ce modèle révolutionne le monde de la motocyclette - il démarre bien, il roule bien et est réputé atteindre une vitesse maximale dépassant les 145 km/h.

La seconde guerre mondiale éclate, et l'avenir de Triumph semble voler en éclats lorsque, le 14 novembre 1940, l'usine est entièrement détruite pendant le blitz de Coventry. Cependant, la production de motocyclettes reprend rapidement dans les installations temporaires de Warwick, et une toute nouvelle usine est construite à Meriden. La nouvelle usine ouvre ses portes en 1942.



1950 marque le début d'une décennie en or pour Triumph. Même si la marque commence à vendre l'entreprise à son groupe rival BSA, la marque Triumph est toujours dirigée en toute indépendance. En 1956, Johnny Allen établit un nouveau record mondial de vitesse sur moto (345 km/h) sur la Bonneville Salt Flats en se servant d'un moteur Triumph de 649 cm³, dans un véhicule profilé. Ce succès inspire l'une des plus célèbres motos de Triumph, la Bonneville T120.

La Bonneville remporte un fantastique succès et est couronnée de gloire dans la course de l'Île de Man TT et à Daytona. Dans les années 60, plus de 50 000 motos sortent annuellement des lignes de production de Triumph, dont 60% sont essentiellement destinées au marché américain.

Tout s'écroule dans les années 70. Le groupe BSA enregistre des pertes record de 8,5 millions de Livres Sterling pour la seule année 1971. En juillet 1973, sous l'impulsion d'une aide des pouvoirs publics, une nouvelle société est constituée : la Norton-Villiers-Triumph – et il est décidé de délocaliser la production Triumph dans l'usine BSA de



Birmingham. Les ouvriers entament alors une grève qui durera près de deux années. Elle prend fin en mars 1975, avec la création d'une coopérative des employés, mise en place exclusivement dans le but de produire la Bonneville, essentiellement destinée au marché américain.

L'usine de Meriden ferme ses portes au début de l'année 1983. Le site est détruit en 1984 pour faire place à des lotissements. La fin de Triumph semble inéluctable. Et pourtant...

Le promoteur immobilier John Bloor vient à la rescousse de Triumph, sauve le nom et crée une nouvelle société d'intérêt privé – la Triumph Motorcycles Limited. Les dessins imaginés du temps de la coopérative sont obsolètes, et la nouvelle société retourne à la planche à dessin, tandis que dans le Devon, Racing Spares continue à construire des Bonnies sous licence.

Une nouvelle usine est construite à Hinckley, dans le Leicestershire, et une nouvelle gamme de modèles voit le jour. Six tout nouveaux modèles de motocyclettes Triumph sont dévoilés lors de l'exposition de Cologne, en septembre 1990.

L'arrivée de la Speed Triple, en 1994, ravit l'imagination du public. Elle a un caractère bien trempé, de la performance à revendre, et une allure dépouillée tout à fait en accord avec son temps.

En 1997, la Daytona T595 est lancée. Son nouveau moteur utilise la technique de l'injection, et marque la capacité de Triumph à ne pas exister seulement en tant que fabricant, mais en tant que leader du secteur, comme de par le passé.

A l'aube du XXI^e siècle, la 100 000e moto Triumph sort de l'usine de Hinckley, la nouvelle version de la Bonneville est dévoilée. Tout y est, l'allure, les sensations et l'âme de la légendaire T120 de la fin des années soixante. Le succès est immédiat.

Mais le destin s'acharne. L'usine est ravagée par un incendie le 15 mars 2002. Inébranlable, Triumph s'atèle immédiatement à la reconstruction, et près de six mois plus tard, jour pour jour, la nouvelle usine est entièrement opérationnelle, ainsi qu'une toute nouvelle unité de production sur le site adjacent de Hinckley.

Le développement des modèles n'ayant pas été affecté, d'autres modèles ont depuis vu le jour, comme l'étonnante Rocket III, les toutes nouvelles Sprint ST et Speed Triple – et maintenant la superbe Daytona 675.

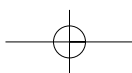
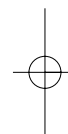
Avec un vaste programme de développement permanent de modèles et des investissements soutenus dans l'outil de production, qui sait ce que l'avenir nous réserve?



TRIUMPH

NOTES

Ruled area for notes, consisting of 20 horizontal dotted lines.



TRIUMPH

Modern Classics
La révolution rétro

SCRAMBLER



BONNEVILLE



BONNEVILLE T100



THRUXTON

SCRAMBLER



Moteur bicylindre, très coupleux à mi-régime et de larges guidons pour manœuvrer facilement, rendent cette moto idéale dans les rues les plus exigües et sur les routes de campagne les plus perdues.

Un style rétro authentique tout droit sorti des solides racers off-road des années 50 et 60. Doubles pots d'échappement hauts chromés, compteur de vitesse et horloge montés conjointement, et peinture avec finition main. Porte plaque d'immatriculation et selle mono (disponibles en option) créent un véritable look « Racer du désert » à la Steve McQueen. Seul Triumph était capable de concevoir une telle moto.

Un street scrambler unique.

Caractéristiques principales

Moteur:

865 cm³, bicylindre

Deux balanciers d'équilibrage

Refroidissement par air et par huile

Deux pots d'échappement hauts

Couvre-culasses en alliage brossé

Châssis:

Fourche avant de 41 mm

Deux combinés arrière chromés

Peinture bicolore

Réservoirs équipés de protège genoux

Leviers ajustables

Selle biplace

Position de conduite

Sonorité unique du bicylindre parallèle avec haut niveau du couple à régime moyen pour une accélération nerveuse garantie

La sonorité et le caractère d'un bicylindre traditionnel, mais sans les vibrations pénibles

Efficacité moderne dans toutes les conditions

Style street scrambler classique avec sonorité unique

couvre-culasses laqués pour une finition robuste

Suspension avant de qualité dotée de soufflets d'étanchéité de protection en caoutchouc

Réglage en précharge pour une conduite confortable

Peinture bicolore dans des teintes profondes avec très beaux filets appliqués à la main

Style authentique et protection renforcée

Permet d'ajuster l'ergonomie du levier selon la préférence de chacun

Selle biplace dotée d'un bourrelet blanc conçue pour apporter le meilleur confort au conducteur et au second passager

Ergonomie permettant au conducteur de piloter de façon décontractée

Principaux accessoires

Silencieux

Grille de phare

Selle Mono & Porte-paquet

Porte plaque immatriculation

Guidon bracelet & Protège mains

Support de plaque

Compte-tours

Rétroviseurs noirs

Changements apportés au modèle 2006

Nouveau modèle

SCRAMBLER FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type :	Bicylindre parallèle calé à 270°, refroidissement par air, double arbre à cames en tête
Cylindrée :	865 cm ³
Alésage et Course :	90 x 68 mm
Compression :	9,2 à 1
Système d'alimentation :	Deux carburateurs avec capteur de position et réchauffeur électrique
Allumage :	Digital de type induction

TRANSMISSION

Transmission primaire :	Pignons
Transmission secondaire :	Chaîne à joints toriques en "X"
Embrayage :	Multi-disques à bain d'huile
Boîte de vitesse :	5 rapports

PARTIE CYCLE

Cadre :	Périmétrique en acier tubulaire
Bras oscillant :	Double, en acier tubulaire
Roue	avant : 36 rayons - 19 x 2,5 pouces
Roue	arrière : 40 rayons - 17 x 3,5 pouces
Pneumatique	avant : 100/90 R 19
Pneumatique	arrière : 130/80 R 17
Suspension	avant : Fourche télescopique de 41 mm
Suspension	arrière : Deux combinés chromés avec réglage en précharge
Frein	avant : Mono-disque 310 mm, étriers à 2 pistons
Frein	arrière : Mono-disque 255 mm, étriers à 2 pistons

DIMENSIONS

Longueur :	2213 mm
Largeur (guidon) :	865 mm
Hauteur :	1202 mm
Hauteur de selle :	825 mm
Empattement :	1500 mm
Angle Braquage / Chasse :	27,8° / 105 mm
Poids à sec :	205 Kg
Réservoir :	16,6 litres

PERFORMANCES (Mesurées au vilebrequin norme DIN 70020)

Puissance maximale :	55 CV à 7000 tr/min
Couple maximal :	69 Nm à 5000 tr/min

COLORIS

Caspian Blue/White
Tornado Red/White

BONNEVILLE



Le plaisir de la moto à l'état pur. La Bonneville est facile à piloter, et vous serez conquis par le confort de sa position droite. L'introduction rêvée dans l'univers des Triumph. Stylée et traditionnelle – cette moto moderne a su capter l'esprit Bonneville tout en enrichissant de la fiabilité de la technologie actuelle.

Une sonorité caractéristique qui émane de son moteur bicylindre de 790 cm³, un couvre-culasse poli, un compteur de vitesse intégré et une peinture métallique sont autant de rappels du design d'origine.

L'authenticité à un prix accessible.

Caractéristiques principales

Moteur:

790 cm³, bicylindre

Calé à 360 degrés avec deux balanciers d'équilibrage
Refroidissement par air et par huile
Couvre-culasse en forme de cœur
Couvre-culasse poli et laqué

Châssis:

2 combinés arrière
Roues à rayons avec jantes chromées
Réservoir de style original peint en une seule teinte

Principaux accessoires

Compteur de vitesse Facia chromé
Béquille latérale chromée
Flancs chromés
Barres de protection moteur
Protège genoux

Changements apportés au modèle 2006

Nouveau coloris - Aluminium Silver

Bicylindre parallèle avec haut niveau du couple à moyen régime pour une accélération vigoureuse

Caractère authentique et son dépourvu de toute vibration
Fiabilité et durabilité modernes
Style évocateur d'une grande authenticité
Aspect traditionnel pour une durabilité efficace

Style classique avec réglage en précharge
Élégantes et durables

Authenticité et élégance discrète

BONNEVILLE FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type :	Bicylindre parallèle calé à 360°, refroidissement par air double arbre à cames en tête
Cylindrée :	790 cm ³
Alésage et Course :	86 x 68 mm
Compression :	9,2 à 1
Système d'alimentation :	Deux carburateurs avec capteur de position et réchauffeur électrique
Allumage :	Digital de type induction

TRANSMISSION

Transmission primaire :	Pignons
Transmission secondaire :	Chaîne à joints toriques en "X"
Embrayage :	Multi-disques à bain d'huile
Boîte de vitesse :	5 rapports

PARTIE CYCLE

Cadre :	Périmétrique tubulaire en acier
Bras oscillant :	Double en acier tubulaire
Roue	avant : 36 rayons - 19 x 2,5 pouces
Roue	arrière : 40 rayons - 17 x 3,5 pouces
Pneumatique	avant : 100/90 R 19
Pneumatique	arrière : 130/80 R 17
Suspension	avant : Fourche télescopique de 41 mm
Suspension	arrière : 2 combinés chromés avec réglage en précharge
Frein	avant : Mono-disque 310 mm, étrier à 2 pistons
Frein	arrière : Mono-disque 255 mm, étrier à 2 pistons

DIMENSIONS

Longueur :	2230 mm
Largeur (guidon) :	840 mm
Hauteur :	1100 mm
Hauteur de selle :	775 mm
Empattement :	1500 mm
Angle de Braquage / Chasse :	28° / 110 mm
Poids à sec :	205 Kg
Réservoir :	16,6 litres

PERFORMANCES (Mesurées au vilebrequin norme DIN 70020)

Puissance maximale :	62 CV à 7300 tr/min
Couple maximal :	60 Nm à 7200 tr/min

COLORIS

Jet Black (également disponible avec finition moteur en noir)
 Aluminium Silver
 Goodwood Green

BONNEVILLE T100



Tous les avantages de la Bonneville standard, un style encore plus soigné et la performance en plus. Le tout pour un coût à peine supérieur.

Le moteur plus racé de 865 cm³ dégage bien plus de puissance, grâce à un couple supérieur – ce qui s'avère particulièrement utile si l'on transporte un passager. Sans oublier le doux ronronnement de ses deux pots d'échappement. Très beaux filets de peinture bicolore appliqués à la main, avec couvre-culasses aux chromes profonds, double cadran et protège genoux sur le réservoir. La classe.

Caractéristiques principales

Moteur:

865 cm³, bicylindre

Refroidissement par air et par huile

Couvre-culasse chromé

Deux silencieux « Pea-shooter »

Châssis:

Double amortisseur arrière

Roues à rayons avec jantes chromées

Peinture avec finition main

Double instrumentation

Leviers ajustables

Bicylindre parallèle de plus grande capacité, avec haut niveau du couple à régime moyen pour une accélération plus puissante

Fiabilité et durabilité modernes

Le style et la classe

Sonorité unique pour un style d'inspiration classique

Style classique avec réglage en précharge

Le style et la durabilité

Authentique et exclusif

Compteur de vitesse et compte-tours digitaux montés conjointement

Possibilité de régler l'ergonomie du levier de frein et d'embrayage pour le confort du conducteur

Principaux accessoires

Pare-brise été

Selle Mono

Couvre-culasse chromé

Support de phare chromé

Garde-boue avant chromé

Pare chaîne chromé

Changements apportés au modèle 2006

Nouveau coloris - Jet Black/Tornado Red

BONNEVILLE T100 FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type :	Bicylindre parallèle calé à 360°, refroidissement par air double arbre à cames en tête
Cylindrée :	865 cm ³
Alésage et Course :	90 x 68 mm
Compression :	9,2 à 1
Système d'alimentation :	Deux carburateurs avec capteur de position et réchauffeur électrique
Allumage :	Digital de type induction

TRANSMISSION

Transmission primaire :	Pignons
Transmission secondaire :	Chaîne à joints toriques en "X"
Embrayage :	Multi-disques à bain d'huile
Boîte de vitesse :	5 rapports

PARTIE CYCLE

Cadre :	Périmétrique tubulaire en acier
Bras oscillant :	Double, en acier tubulaire
Roue	avant : 36 rayons - 19 x 2,5 pouces
Roue	arrière : 40 rayons - 17 x 3,5 pouces
Pneumatique	avant : 100/90 R 19
Pneumatique	arrière : 130/80 R 17
Suspension	avant : Fourche télescopique de 41 mm
Suspension	arrière : 2 combinés chromés avec réglage en précharge
Frein	avant : Mono-disque 310 mm, étrier à 2 pistons
Frein	arrière : Mono-disque 255 mm, étrier à 2 pistons

DIMENSIONS

Longueur :	2230 mm
Largeur (guidon) :	840 mm
Hauteur :	1100 mm
Hauteur de selle :	775 mm
Empattement :	1500 mm
Angle de Braquage / Chasse :	28° / 110 mm
Poids à sec :	205 Kg
Réservoir :	16,6 litres

PERFORMANCES (Mesurées au vilebrequin norme DIN 70020)

Puissance maximale :	67 CV à 7200 tr/min
Couple maximal :	70,5 Nm à 6000 tr/min

COLORIS

White/Tangerine
Jet Black/Tornado Red

THRUXTON



Une authentique « Café Racer » aux incontournables repose-pieds reculés, guidon bracelet et silencieux de type mégaphone. Une alternative individualiste aux motos sportives, et une formidable deuxième moto pour se faire plaisir le dimanche matin.

Belle force se dégageant d'un moteur bicylindre de 865 cm³ vif, tenue de route exceptionnelle et superbe sonorité. Sa conduite donne le frisson, avec des amortisseurs réglés pour une conduite plus sportive, et des suspensions avant et arrière avec réglage en précharge.

Jantes aluminium, pneus grande adhérence et disque avant flottant complètent cette offre séduisante qui a le mérite de marier le style unique Triumph à une extraordinaire expérience de conduite.

Caractéristiques principales

Moteur:

865 cm³, bicylindre
Deux balanciers d'équilibrage
Réglage pointu

Bicylindre parallèle
Minimisent la vibration de la performance du bicylindre parallèle
Bicylindre Triumph des plus performants. 70PS (69PAF) et 72Nm (53lb.ft)
Fiabilité et durabilité modernes
Durabilité et allure authentique

Refroidissement par air et par huile
Couvre-culasses polis et laqués

Châssis:

2 combinés arrière chromés
Fourche avant 41 mm avec réglage en précharge
Disque flottant avant de 310 mm
Roues à rayons avec jantes en aluminium
Paire de repose-pieds arrière

Style classique avec réglage en précharge

Excellentes maniabilité et stabilité
Des freins à la hauteur de la performance
Du style et de la légèreté pour une conduite bien plus agile
Bonne garde au sol

Principaux accessoires

Peinture Customisée & Pare-brise été
Selle en gel
Rétroviseurs en bout de guidon
Protège genoux
Pare chaîne chromé

Changements apportés au modèle 2006

Aucun

THRUXTON FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type :	Bicylindre parallèle calé à 360°, refroidissement par air double arbre à cames en tête
Cylindrée :	865 cm ³
Alésage et Course :	90 x 68 mm
Compression :	9,2 à 1
Système d'alimentation :	2 carburateurs avec capteur de position de réchauffeur électrique
Allumage :	Digital de type induction

TRANSMISSION

Transmission primaire :	Pignons
Transmission secondaire :	Chaîne à joints toriques en "X"
Embrayage :	Multi-disques à bain d'huile
Boîte de vitesse :	5 rapports

PARTIE CYCLE

Cadre :	Périmétrique tubulaire en acier
Bras oscillant :	En acier tubulaire
Roue	avant : 36 rayons - 18 x 2,5 pouces
Roue	arrière : 40 rayons - 17 x 3,5 pouces
Pneumatique	avant : 100/90 R 18
Pneumatique	arrière : 130/80 R 17
Suspension	avant : Fourche télescopique de 41 mm avec réglage en précharge
Suspension	arrière : 2 combinés chromés avec réglage en précharge
Frein	avant : Disque flottant de 320 mm, étrier à 2 pistons
Frein	arrière : Disque 255 mm, étrier à 2 pistons

DIMENSIONS

Longueur :	2150 mm
Largeur (guidon) :	695 mm
Hauteur :	1095 mm
Hauteur de selle :	790 mm
Empattement :	1490 mm
Angle Braquage / Chasse :	27° / 97 mm
Poids à sec :	205 Kg
Réservoir :	16 litres

PERFORMANCES (Mesurées au vilebrequin norme DIN 70020)

Puissance maximale :	70 CV à 7200 tr/min
Couple maximal :	72 Nm à 6400 tr/min

COLORIS

Jet Black/Silver
 Racing Yellow/Silver
 Caspian Blue/Silver

TRIUMPH

Cruisers

Des kilomètres à avaler ? Tant mieux.

R O C K E T I I I



A M E R I C A



S P E E D M A S T E R

ROCKET III



La Rocket dispose de la plus grosse cylindrée au monde, mais elle est si bien équilibrée qu'elle se conduit du bout des doigts. Son centre de gravité bas et sa selle basse la rendent maniable à vitesse réduite. Des suspensions et des freins hautes spécifications, ainsi qu'un moteur onctueux la rendent facile à contrôler sur route.

Cruiser impeccable ou moto de tourisme très maniable, avec son moteur trois cylindres à injection qui délivre plus de 20 m/kg de couple, vous permettent d'être toujours sur le bon rapport.

Une large gamme d'accessoires élégants permet de personnaliser la moto selon vos goûts et vos besoins. Ce cruiser qui ne ressemble à aucun autre se distingue des autres « power cruisers ».

Caractéristiques principales

Moteur:

2294 cm³, trois cylindres
Refroidissement par liquide
Couple de 20,3mkg à 2500 tr/min
Embrayage à huile, multi-disques
Arbre de transmission
Carter sec

Moto de production la plus puissante au monde
Ne souffre sous aucun climat
Enorme puissance contrôlable sur tous les rapports
Action légère
Fiable, sans entretien, facile à nettoyer
Offre un centre de gravité bas qui rend la moto plus maniable et plus facile à manoeuvrer

Châssis:

Cadre en acier tubulaire
double colonne
Hauteur de selle faible (740mm)

Double combiné chromé
Doubles disques flottants de 320 mm à l'avant
Mono-disque 316 mm à l'arrière
Grand réservoir de 24 litres
Roues en alliage

Solide et rigide
Facile à manoeuvrer. Convient à tous les conducteurs, quelle que soit leur taille
Élégant et pratique, s'adapte facilement aux préférences du conducteur

Excellente performance dans toutes les situations
Grande autonomie
Roues en alliage peint par poudrage, équipées de pneumatique radial, gage de maniabilité et de durabilité

Principaux accessoires

Touring - Sacoches en cuir, sac intérieur de valise, couvre-réservoir en cuir, embout de silencieux, pare-brise Roadster, repose-pieds Plateaux, Sissy Bar haut et porte-paquet, selle Touring Gel - duo, kit d'anti-brouillards, barres de protection moteur avant, barres de protection moteur arrière, Horloge, Jauge carburant, kit de poignées chauffantes, protège genoux, cache axe de roue

Styling - Kit peinture customisée, pare-brise été, selle Roadster, caches radiateur aux couleurs de la moto, réservoir d'huile chromé, protection de cadre chromé, cache axe de roue, protège genoux

Changements apportés au Modèle 2006

Nouveau coloris- Scorched Yellow

ROCKET III FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type :	3 cylindres à refroidissement liquide et double arbre à cames en tête
Cylindrée :	2294 cm ³
Alésage et Course :	101,6 x 94,3 mm
Compression :	8,7 à 1
Système d'alimentation :	Injection électronique séquentielle multipoint
Allumage :	Digital de type induction par le système de gestion moteur

TRANSMISSION

Transmission primaire :	Pignons
Transmission secondaire :	Par cardan
Embrayage :	Multi-disques à bain d'huile
Boîte de vitesse :	5 rapports

PARTIE CYCLE

Cadre :	En acier tubulaire, double colonne
Bras oscillant :	Double, en acier
Roue	avant : En alliage léger à 5 bâtons - 17 x 3,5 pouces
Roue	arrière : En alliage léger à 5 bâtons - 16 x 7,5 pouces
Pneumatique	avant : 150/80 V 17
Pneumatique	arrière : 240/50 R 16
Suspension	avant : Fourche télescopique inversée de 43 mm
Suspension	arrière : Double combiné chromé avec réglage en précharge
Frein	avant : Doubles disques flottants de 320 mm, étriers à 4 pistons
Frein	arrière : Mono-disque 316 mm, étrier à 2 pistons

DIMENSIONS

Longueur :	2500 mm
Largeur (guidon) :	970 mm
Hauteur :	1165 mm
Hauteur de selle :	740 mm
Empattement :	1695 mm
Angle Braquage / Chasse :	32° / 152 mm
Poids à sec :	320 Kg
Réservoir :	24 litres

PERFORMANCES (Mesurées au vilebrequin norme DIN 70020)

Puissance maximale :	142 CV à 6000 tr/min
Couple maximal :	200 Nm à 2500 tr/min

COLORIS

Jet Black
Graphite
Cardinal Red
Scorched Yellow

AMERICA



Une Bonneville customisée équipée d'un bicylindre vertical de 790 cm³ pour une conduite décontractée et sans effort. Faible hauteur de selle pour contrôle aussi aisé en marche qu'à l'arrêt. Position de conduite décontractée, parfaite pour une balade à deux.

Finitions de qualité avec chromes profonds appliqués sur de nombreuses pièces, peinture bicolore finition main, roues à rayons, silencieux « Slash Cut » et position de conduite style highway.

Le très large choix d'accessoires proposés en option permet de personnaliser l'America selon les goûts de chaque client.

Caractéristiques principales

Moteur:

790 cm³, bicylindre

Calé à 270 degrés
Refroidissement par air et par huile
Couvre-culasse en forme de coeur
Couvre-culasses chromés

Bicylindre parallèle flexible avec haut niveau du couple à régime moyen
Sonorité et caractère authentiques
Fiabilité et durabilité modernes
Style authentique évocateur
Application chromée profonde et durable sur les couvre-culasses

Châssis:

Faible hauteur de selle (720 mm)
Repose-pieds avant
Double amortisseur arrière
Roues à rayons avec jantes chromées
Peinture bicolore, finition des lignes à la main
Fourche avant télescopique
Selle second passager détachable

Confortable et facile à manoeuvrer
Position décontractée
Style classique avec réglage en précharge
Le style et la durabilité

Authentique et élégant
Réglée pour le confort
Le côté style de la selle solo ou le côté pratique de la selle biplace

Principaux accessoires

Pare-brise Roadster
Valises en cuir biseautées
Pouf passager Touring
Repose pieds Plateaux
Barres chromées de bas moteur
Couvre-culasse chromé
Barres de protection chromées
Kit compte-tours
Cache axe de roue

Silencers longs chromés
Sissy Bar & Porte-paquet haut
Light Bar
Kit leviers Rocker
Kit platine de Repose-pieds
Protège chaîne chromé
Protège genoux
Couvre-réservoir en cuir

Changements apportés au modèle 2006

Nouveau coloris- Graphite/Aluminium Silver

AMERICA FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type :	Bicylindre parallèle calé à 270, refroidissement par air, double arbre à cames en tête
Cylindrée :	790 cm ³
Alésage et Course :	86 x 68 mm
Compression :	9,2 à 1
Système d'alimentation :	Double carburateur avec capteur de position de réchauffeur électrique
Allumage :	Digital de type induction

TRANSMISSION

Transmission primaire :	Pignons
Transmission secondaire :	Chaîne à joints toriques en "X"
Embrayage :	Multi-disques à bain d'huile
Boîte de vitesse :	5 rapports

PARTIE CYCLE

Cadre :	Périmétrique tubulaire en acier
Bras oscillant :	Double, en acier tubulaire
Roue	avant : 36 rayons - 18 x 2,5 pouces
Roue	arrière : 40 rayons - 15 x 3,5 pouces
Pneumatique	avant : 110/90 R 18
Pneumatique	arrière : 170/80 R 15
Suspension	avant : Fourche télescopique de 41 mm
Suspension	arrière : Deux combinés chromés avec réglage en précharge
Frein	avant : Mono-disque 310 mm, étrier à 2 pistons
Frein	arrière : Mono-disque 285 mm, étrier à 2 pistons

DIMENSIONS

Longueur :	2420 mm
Largeur (guidon) :	960 mm
Hauteur :	1170 mm
Hauteur de selle :	720 mm
Empattement :	1655 mm
Angle Braquage / Chasse :	33,3° / 153 mm
Poids à sec :	226 Kg
Réservoir :	16,6 litres

PERFORMANCES (Mesurées au vilebrequin norme DIN 70020)

Puissance maximale :	62 CV à 7400 tr/min
Couple maximal :	60 Nm à 3500 tr/min

COLORIS

Jet Black
Graphite/Aluminium Silver
Mulberry Red/Graphite

SPEEDMASTER



Un esprit de bolide au style dépouillé et un moteur bicylindre de 865 cm³ plein de tonus avec un couple important des les plus bas régimes pour des accélérations franches.

Les doubles disques de frein avant et un excellent châssis sont à la hauteur de la performance améliorée, pour la satisfaction du pilote à la recherche d'un cruiser plus agressif.

Des touches discrètes soulignent le style dépouillé de la Speedmaster: lignes et moteur sombres, roue arrière en alliage 15-pouces, compte-tours sur fond blanc.

Caractéristiques principales

Moteur:

865 cm³, bicylindre

Calé à 270 degrés

Deux balanciers d'équilibrage

Refroidissement par air et par huile

Couvre-culasses finition noir

Châssis:

Cade en acier tubulaire

Compte-tours

Leviers ajustables

2 combinés arrière chromés

Roue arrière en alliage 15-pouces

Double disque avant 310 mm

Jet Black ou peinture bicolore

appliquée à la main

Principaux accessoires

Kit de peinture Flame

Pare-brise été chromé

Selle Mono

Porte-paquets

Bulle haute

Protège genoux

Changements apportés au modèle 2006

Nouveau coloris- Jet Black/Sunset Red

Bicylindre parallèle avec haut niveau du couple à moyen régime

pour une accélération vigoureuse

Sonorité et caractère authentiques

Plus grand confort et moins de vibration du moteur

Fiabilité et durabilité modernes

Style authentique évocateur

Cadre solide pour un maniement stable et fiable

Reflète l'esprit sport

Règlent l'ergonomie du levier d'embrayage et de frein pour le plus

grand confort du pilote

Allure classique avec réglage en précharge

Style dépouillé

Arrête la puissance et est à la hauteur de la performance

Authentique et élégant

SPEEDMASTER FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type :	Bicylindres parallèle calé à 270°, refroidissement par air double arbre à cames en tête
Cylindrée :	865 cm ³
Alésage et Course :	90 x 68 mm
Compression :	9,2 à 1
Système d'alimentation :	Deux carburateurs avec capteur de position et réchauffeur électrique
Allumage :	Digital de type induction

TRANSMISSION

Transmission primaire :	Pignons
Transmission secondaire :	Chaîne à joints toriques en "X"
Embrayage :	Multi-disques à bain d'huile
Boîte de vitesse :	5 rapports

PARTIE CYCLE

Cadre :	Périmétrique en acier tubulaire
Bras oscillant :	Double, en acier tubulaire
Roue	avant : Alliage léger à 6 bâtons - 18 x 2,5 pouces
Roue	arrière : Alliage - 16 x 3.5 pouces
Pneumatique	avant : 110/80 R 18
Pneumatique	arrière : 170/80 R 15
Suspension	avant : Fourche télescopique de 41 mm
Suspension	arrière : Deux combinés chromés avec réglage en précharge
Frein	avant : Double disque 310 mm, étriers à 2 pistons
Frein	arrière : Mono-disque 285 mm, étriers à 2 pistons

DIMENSIONS

Longueur :	2420 mm
Largeur (guidon) :	830 mm
Hauteur :	1160 mm
Hauteur de selle :	720 mm
Empattement :	1655 mm
Angle Braquage / Chasse :	33,3° / 153 mm
Poids à sec :	229 Kg
Réservoir :	16,6 litres

PERFORMANCES (Mesurées au vilebrequin norme DIN 70020)

Puissance maximale :	55 CV à 6750 tr/min
Couple maximal :	69 Nm à 4800 tr/min

COLORIS

Jet Black
 Jet Black/Neon Blue
 Jet Black/Sunset Red

TRIUMPH

Urban Sports

Toutes les options, sauf l'ennui.

DAYTONA 675



SPEED TRIPLE



SPRINT ST



DAYTONA 955i



TIGER

DAYTONA 675



Ne cherchez pas de comparaisons – elle est incomparable. Unique en son genre, la Daytona 675 trois cylindres redéfinit les attentes des motos de sport de moyenne cylindrée.

Unique dans tous les sens du terme. Moteur trois cylindres à injection, détails et style distinctifs, freins et tenue de route à la hauteur de la réputation de leader de Triumph. Elle fait fi de toutes les conventions pour offrir une expérience de pilotage hors du commun.

La Daytona 675 est une édition limitée, et qui la possèdera vivra une expérience spéciale et exclusive.

Caractéristiques principales

Moteur:

675 cm³
Trois cylindres
Prise d'air

Haut niveau de couple à tous les régimes, sonorité et sensations vraiment uniques
Moteur étroit, améliore la garde au sol
Prise d'air frontale, fait circuler de l'air frais dans le moteur pour une performance améliorée

Boîte à clapets
Goujon d'échappement
EFI
Boîte de vitesse compacte
Éliminateur d'à-coups
Voies d'échappement sous la selle

Valve dans le conduit de prise d'air. Optimise l'acoustique et la performance
Valve rotative dans l'échappement améliorant la performance à moyen régime
Puissance de traction conforme aux normes d'émissions Euro 3
Moteur compact et léger pour une meilleure agilité
Réduit le bruit du moteur et les vibrations
Esthétique et aérodynamisme améliorés

Châssis:

Cadre en aluminium
Ergonomie compacte
Fourche télescopique
Suspension arrière Piggyback
Roues en alliage léger à 5 bâtons
Frein avant à cylindre principal radial
Instruments numériques

Cadre léger monté en appui sur le moteur. Minimise la largeur, donne un profil plus étroit à la selle et améliore l'agilité
Cadre, selle et réservoir étroits qui donnent à la moto une silhouette aérodynamique qui la rend facile à maîtriser et à manoeuvrer
Fourche rigide et légère, avec réglage en compression détente et précharge. Confère une parfaite stabilité, un contrôle précis et de l'agilité
Suspension en aluminium léger. Permet la précision du contrôle pour une meilleure maniabilité
Roues en alliage léger qui réduisent la masse non suspendue, améliorant les changements de vitesse et l'agilité
Le nec plus ultra en matière de cylindres & d'étriers pour le summum de la puissance et du contrôle
Fonctions comprenant des témoins de changement de rapport, un voyant de rapport de vitesse engagé et un compteur de tours avec chronomètre

Principaux accessoires

Bulle Aéro, Coque et Dosseret, Pot d'échappement de course en titane « Arrow », Garde-boue avant en carbone, Panneaux remplissage carbone, Protège réservoir en carbone, Protège genoux en carbone, Protège chaîne en carbone, Garde-boue en carbone, Port d'échappement en carbone

Changements apportés au Modèle 2006

Nouveau modèle

DAYTONA 675 FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type :	3 cylindres en ligne, à doubles arbres à cames en tête, à refroidissement liquide
Cylindrée :	675 cm ³
Alésage et Course :	74 x 52,3 mm
Compression :	12,65 à 1
Système d'alimentation :	Injection électronique séquentielle multipoint avec admission d'air forcé
Allumage :	Digital de type induction par le système de gestion moteur

TRANSMISSION

Transmission primaire :	Pignons
Transmission secondaire :	Chaîne à joints toriques en "O"
Embrayage :	Multi-disques à bain d'huile
Boîte de vitesse :	6 rapports

PARTIE CYCLE

Cadre :	Périmétrique en aluminium
Bras oscillant :	Double, en alliage d'aluminium avec position pivot réglable
Roue	avant : En alliage léger à 5 bâtons, 17 x 3,5 pouces
Roue	arrière : En alliage léger à 5 bâtons, 17 x 5,5 pouces
Pneumatique	avant : 120/70 ZR 17
Pneumatique	arrière : 180/55 ZR 17
Suspension	avant : Fourche télescopique de 41 mm avec réglage en compression, détente et précharge
Suspension	arrière : Combiné unique réglable en compression, avec réservoir « piggyback », détente et précharge
Frein	avant : Double disques flottants de 308 mm, étriers à 4 pistons à cylindre principal radial
Frein	arrière : Mono-disque 220 mm avec étrier simple piston

DIMENSIONS

Longueur :	2010 mm
Largeur (guidon) :	673 mm
Hauteur :	1109 mm
Hauteur de selle :	825 mm
Empattement :	1392 mm
Angle Braquage / Chasse :	23,5° / 86,8 mm
Poids à sec :	165 Kg
Réservoir :	17,4 litres

PERFORMANCES (Mesurées au vilebrequin norme DIN 70020)

Puissance maximale :	125 CV à 12500 tr/min
Couple maximal :	72 Nm à 11750 tr/min

COLORIS

Graphite
Tornado Red
Scorched Yellow

SPEED TRIPLE



Un esprit agressif pour un style dépouillé. Puissance, maniabilité et freinage d'exception. Une expérience de pilotage exaltante.

Spécifications haut de gamme comprenant une fourche inversée, des freins radiaux, un cadre tubulaire, et un monobras. Le puissant moteur trois cylindres à injection de 1050 cm³ vous propulsera en un rien de temps à la zone rouge grâce à un couple incroyable disponible à tous les régimes et une puissance maximale de 130CV. Les doubles pots d'échappement hauts dégagent tout l'arrière de la moto et lui confèrent un style tout en agressivité.

Une moto qui ne badine pas avec la performance, un caractère bien trempé et une présence imposante.

Caractéristiques principales

Moteur:

1050 cm³, trois cylindres
Eliminateur d'à-coups
Boite de vitesse 6 rapports
105 Nm (78 ft.lb.) de couple

Injection électronique
Doubles pots d'échappement hauts

Chassis:

Double optique de phare
Cadre tubulaire en aluminium

Monobras oscillant

Fourche inversée de 43 mm
Combiné unique de suspension arrière
Double disques flottants de 320 mm
étriers à 4 pistons à montage radial
Leviers ajustables

Puissance pleine de tonus quel que soit le régime
Réduit le bruit du moteur et les vibrations
Boite de vitesse conçue pour servir au mieux la puissance du moteur
Couple puissant permettant des accélérations sans effort quel que soit le régime
Calibrée pour apporter une réponse nette aux fortes accélérations
Sonorité unique et allure agressive

Signature singulière de la Speed Triple et performance puissante
Enveloppe le moteur pour lui donner un profil plus étroit et de la rigidité
Élégant et robuste avec réglage de la tension de chaîne par excentrique
Avec réglage en compression, détente et précharge
Réglable en compression, détente et précharge

La référence en matière de puissance de freinage
Règle l'ergonomie du levier d'embrayage et de frein pour le plus grand confort du pilote

Principaux accessoires

Pare-brise été
Kit sabot moteur
Protection thermique pot d'échappement noir anodisé
Cache axe de roue

Coque et Dossieret
Rad Cowls noir anodisé
Lèche-boue arrière
Protège genoux noir anodisé

Different to the UK - is it OK?

Changements apportés au modèle 2006

Nouveau coloris - Fusion White

SPEED TRIPLE FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type :	3 cylindres en ligne, à doubles arbres à cames en tête, à refroidissement liquide
Cylindrée :	1050 cm ³
Alésage et Course :	79 x 71,4 mm
Compression :	12 à 1
Système d'alimentation :	Injection électronique séquentielle multipoint
Allumage :	Digital de type induction par le système de gestion moteur

TRANSMISSION

Transmission primaire :	Pignons
Transmission secondaire :	Chaîne à joints toriques en "X"
Embrayage :	Multi-disques à bain d'huile
Boîte de vitesse :	6 rapports

PARTIE CYCLE

Cadre :	Périmétrique tubulaire en alliage d'aluminium
Bras oscillant :	Monobras en aluminium avec réglage de la tension de chaîne par excentrique
Roue	avant : En alliage léger à 5 bâtons, 17 x 3,5 pouces
Roue	arrière : En alliage léger à 5 bâtons, 17 x 6,0 pouces
Pneumatique	avant : 120/70 ZR 17
Pneumatique	arrière : 180/55 ZR 17
Suspension	avant : Fourche inversée de 43 mm avec réglage en compression, détente et précharge
Suspension	arrière : Combiné unique réglable en compression, détente et précharge
Frein	avant : Double disques flottants de 320 mm, étriers à 4 pistons à montage radial
Frein	arrière : Mono-disque 220 mm avec étrier doubles pistons

DIMENSIONS

Longueur :	2112 mm
Largeur (guidon) :	780 mm
Hauteur :	1240 mm
Hauteur de selle :	815 mm
Empattement :	1425 mm
Angle Braquage / Chasse :	23,5° / 84 mm
Poids à sec :	189 Kg
Réservoir :	18 litres

PERFORMANCES (Mesurées au vilebrequin norme DIN 70020)

Puissance maximale :	130 CV à 9100 tr/min
Couple maximal :	105 Nm à 7500 tr/min

COLORIS

Jet Black
 Neon Blue
 Fusion White
 Scorched Yellow

SPRINT ST



Sprint ST? (not capitals?)

Un savant mélange d'impact visuel étonnant et de raffinement technique de pointe. La **SPRINT T** offre les performances des sportives tout en étant capable de parcourir confortablement de longues distances, sans faire de compromis. Faites les choses avec plus de brio qu'avec les autres sport-GT.

Le moteur trois cylindres de 1 050 cm³ pour 125 CV offre plus de couple à tous les régimes, et ne peut qu'embarrasser les sportives pures et dures. Sa maniabilité est à la hauteur de sa performance, avec une suspension et un châssis qui se comportent avec le même bonheur sur les lignes droites du tarmac et sur les routes de campagnes les plus sinueuses.

Le système de freinage ABS indépendant à l'avant et à l'arrière (disponible en option) assure un freinage optimal quelles que soient les conditions. Meilleure place réservée aux jambes du passager de la catégorie, et accessoires incluant le GPS, les poignées chauffantes et des valises qui font de la Sprint ST une grande moto de tourisme.

Caractéristiques principales

Moteur:

1050 cm³, trois cylindres
 Eliminateur d'à-coups
 Injection électronique séquentielle multipoint
 EFI en circuit fermé

haut niveau du couple – parfait pour le sport ou pour le tourisme
 Réduit le bruit du moteur et les vibrations
 Puissance linéaire raffinée
 Maximise la performance et l'économie pour des émissions réduites

Châssis:

Triple optique de phare
 Trois sorties d'échappement sous la selle

Un style frappant pour une efficacité totale
 Élégante « signature », avec un profil qui reste étroit même si l'on transporte des bagages

Cadre périmétrique en aluminium
 Monobras oscillant

Solide, rigide et léger
 Élément clef du style qui fait que les sacoches gardent un profil étroit

Fourche télescopique de 43 mm

Fourche télescopique à cartouche avec réglage en précharge et en détente. Offre un vaste choix d'options de réglage.

Combiné unique de suspension arrière
 Double disques flottants de 320 mm
 étrières à 4 pistons
 ABS

Réglable en détente et précharge
 Efficaces en toutes circonstances et quelle que soit la charge
 Option ABS avant et arrière indépendants

Principaux accessoires

Kit 2 valises avec parties peintes
 Selle en gel de silicone
 Bulle Aéro

Navigation par satellite (GPS)
 Rétroviseurs couleur

Changements apportés au modèle 2006

Nouveau coloris- Sunset Red

SPRINT ST FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type :	3 cylindres en ligne, à doubles arbres à cames en tête, à refroidissement liquide
Cylindrée :	1050 cm ³
Alésage et Course :	79 x 71.4 mm
Compression :	12 à 1
Système d'alimentation :	Injection électronique séquentielle multipoint
Allumage :	Digital de type induction par le système de gestion moteur

TRANSMISSION

Transmission primaire :	Pignons
Transmission secondaire :	Chaîne à joints toriques en "X"
Embrayage :	Multi-disques à bain d'huile
Boîte de vitesse :	6 rapports

PARTIE CYCLE

Cadre :	Périmétrique en aluminium	
Bras oscillant :	Monobras en alliage d'aluminium avec réglage de la tension de chaîne par excentrique	
Roue	avant :	En alliage léger à 5 bâtons, 17 x 3,5 pouces
Roue	arrière :	En alliage léger à 3 bâtons, 17 x 5,5 pouces
Pneumatique	avant :	120/70 ZR 17
Pneumatique	arrière :	180/55 ZR 17
Suspension	avant :	Fourche télescopique de 43 mm avec réglage en précharge
Suspension	arrière :	Combiné unique réglable en détente et précharge
Frein	avant :	Double disques flottants de 320 mm, étriers à 4 pistons
Frein	arrière :	Mono-disque 255 mm avec étrier doubles pistons
		ABS avant et arrière indépendants disponible en option

DIMENSIONS

Longueur :	2114 mm
Largeur (guidon) :	750 mm
Hauteur :	1145 mm
Hauteur de selle :	805 mm
Empattement :	1457 mm
Angle Braquage / Chasse :	24° / 90 mm
Poids à sec :	210 Kg
Modèle avec ABS :	213 Kg
Réservoir :	20 litres

PERFORMANCES (Mesurées au vilebrequin norme DIN 70020)

Puissance maximale :	125 CV à 9100 tr/min
Couple maximal :	105 Nm à 7500 tr/min

COLORIS

Caspian Blue
Sunset Red
Aluminium Silver

DAYTONA 955i



Une moto sportive équilibrée, confortable et facile à piloter. Un excellent potentiel sur longues distances et une conception correspondant aux hautes spécifications de qualité.

Le moteur trois cylindres à injection de la Daytona 955i délivre plus de puissance que n'importe quelle autre Triumph à trois cylindres, soit 149CV. Le combiné de suspension entièrement réglable se marie à merveille avec les deux étriers quatre pistons, le cadre aluminium et l'ergonomie sophistiquée pour offrir une expérience de pilotage unique.

Puissance délivrée en douceur, maniabilité, stabilité et réceptivité, la Daytona 955i est en outre dotée des meilleurs freins de sa classe, et d'un pot d'échappement trois cylindres aux notes grisantes. La selle et la position de conduite vraiment confortables rendent la Daytona 955i idéale pour les conducteurs expérimentés à la recherche du pur plaisir de piloter.

Caractéristiques principales

Moteur:

Trois cylindres, 955 cm³

EFI

Eliminateur d'à-coups sur l'embrayage

Système d'échappement 3 en 1

Pour un pilotage décontracté et hautement performant sur longues distances

Puissance délivrée en douceur tout le long de la plage des régimes Réduit le bruit du moteur et les vibrations pour profiter pleinement de l'expérience de pilotage

Produit la sonorité unique « Triumph »

Châssis:

Périmétrique tubulaire en alliage d'aluminium

Fourche avant 45 mm

Combiné unique de suspension arrière

Nouveau monobras oscillant

La rigidité permet un maniement ferme et réceptif

avec réglage en compression, détente et précharge

avec réglage en compression, détente et précharge

Élégant et efficace, avec réglage de la tension de chaîne par excentrique permettant un réglage facile de la chaîne

Frein avant double disques flottants

de 320 mm, étriers à 4 pistons

Leviers ajustables

Selle second passager interchangeable et

coque et dossier

Les plus performants au monde

possibilité de régler l'ergonomie du levier de frein et d'embrayage

Élégant et pratique

Principaux accessoires

Tête de fourche « Union Jack »

Selle Gel Pilote

Cache axe de roue

Protections de réservoir carbone

Bulle Aéro

Silencieux

Lèche-roue arrière

Changements apportés au modèle 2006

Eliminateur d'à-coups sur l'embrayage

Nouveau coloris - Scorched Yellow

DAYTONA 955i FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type :	3 cylindres en ligne, à doubles arbres à cames en tête, à refroidissement liquide
Cylindrée :	955 cm ³
Alésage et Course :	79 x 65 mm
Compression :	12 à 1
Système d'alimentation :	Injection électronique séquentielle multipoint
Allumage :	Digital de type induction par le système de gestion moteur

TRANSMISSION

Transmission primaire :	Pignons
Transmission secondaire :	Chaîne à joints toriques en "X"
Embrayage :	Multi-disques à bain d'huile
Boîte de vitesse :	6 rapports

PARTIE CYCLE

Cadre :	Périmétrique tubulaire en alliage d'aluminium
Bras oscillant :	Monobras en aluminium avec réglage de la tension de chaîne par excentrique
Roue	avant : En alliage léger à 3 bâtons, 17 x 3,5 pouces
Roue	arrière : En alliage léger à 3 bâtons, 17 x 6,0 pouces
Pneumatique	avant : 120/70 ZR 17
Pneumatique	arrière : 190/50 R 17
Suspension	avant : Fourche télescopique de 45 mm avec réglage en compression, détente et précharge
Suspension	arrière : Combiné unique réglable en compression, détente et précharge
Frein	avant : Double disques flottants de 320 mm, étriers à 4 pistons
Frein	arrière : Mono-disque 220 mm avec étrier doubles pistons

DIMENSIONS

Longueur :	2072 mm
Largeur (guidon) :	725 mm
Hauteur :	1165 mm
Hauteur de selle :	815 mm
Empattement :	1426 mm
Angle Braquage / Chasse :	22,5° / 78,7 mm
Poids à sec :	191 Kg
Réservoir :	20 litres

PERFORMANCES (Mesurées au vilebrequin norme DIN 70020)

Puissance maximale :	149 CV à 10700 tr/min
Couple maximal :	100 Nm à 8200 tr/min

COLORIS

Jet Black
Scorched Yellow

TIGER



Le nec plus ultra des motos multifonctions. Egalement à l'aise sur autoroute, en ville ou sur les routes sinueuses. Excellente position de conduite et confort de rêve permettent à la Tiger d'exceller, quelles que soient les circonstances.

Le moteur trois cylindres à injection à la puissance dynamique de 105CV (104PAF) allié à un couple de 92Nm (67 ft.lb) à tout juste 4 400 tr/min, en font une agile monture sportive.

Un grand réservoir de 24 litres, un carénage monté sur le cadre, des valises rigides (disponibles en option) et des poignées chauffantes (également disponibles en option) en font le partenaire idéal pour les balades.

Caractéristiques principales

Moteur:

Trois cylindres, 955 cm³

EFI

92Nm (67 ft.lb) de couple

Eliminateur d'à-coups sur l'embrayage

Finition en noir, peinture par poudrage

Puissance dynamique pour tous les types de conditions de pilotage

Réponse nette de l'accélérateur à bas régime

Traction instantanée quel que soit le rapport

Réduit le bruit et les vibrations

Le style et la robustesse

Châssis:

Cadre en acier tubulaire de type périmétrique

Combiné unique de suspension arrière

Fourche avant grande distance de 43mm

Protecteur de fourche en caoutchouc

Protège mains

Assez solide pour supporter les plus

lourdes charges et les conditions les plus difficiles

Avec réglage en compression, détente et précharge

Confortable et adaptée à toutes les situations

Protège des projections de gravillons

Élégant et à toute épreuve, protège des intempéries et des débris sur les routes

Protège carter

Réservoir 24 litres (6,1 gallons US)

Prise électrique sur modèle de base

Paré à toute éventualité

Très grande autonomie

Pour charger la batterie ou alimenter toute une série d'accessoires.

Principaux accessoires

Top Case

Selle Gel avant

Pare brise haut

Dosseret de selle

Selle Gel Passager

Couvre-réservoir

Changements apportés au modèle 2006

Eliminateur d'à-coups sur l'embrayage

Nouveaux Coloris - Caspian Blue et Jet Black

TIGER FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type :	3 cylindres en ligne, à doubles arbres à cames en tête, à refroidissement liquide
Cylindrée :	955 cm ³
Alésage et Course :	79 x 65 mm
Compression :	11,65 à 1
Système d'alimentation :	Injection électronique séquentielle multipoint
Allumage :	Digital de type induction par le système de gestion moteur

TRANSMISSION

Transmission primaire :	Pignons
Transmission secondaire :	Chaîne à joints toriques en "X"
Embrayage :	Multi-disques à bain d'huile
Boîte de vitesse :	6 rapports

PARTIE CYCLE

Cadre :	En acier tubulaire de type périmétrique
Bras oscillant :	Double, en alliage d'aluminium
Roue	avant : En fonte à 14 bâtons, 19 x 2,5 pouces
Roue	arrière : En fonte à 14 bâtons 17 x 4,25 pouces
Pneumatique	avant : 110/80 V 19
Pneumatique	arrière : 150/80 V 17
Suspension	avant : Fourche télescopique de 43 mm
Suspension	arrière : Combiné unique, réglable en détente et précharge
Frein	avant : Doubles disques de 310 mm, étriers à 2 pistons
Frein	arrière : Mono-disque 285 mm avec étriers doubles pistons

DIMENSIONS

Longueur :	2250 mm
Largeur (guidon) :	860 mm
Hauteur :	1390 mm
Hauteur de selle :	840-860 mm
Empattement :	1515 mm
Angle Braquage / Chasse :	25,8° / 87,9 mm
Poids à sec :	215 Kg
Réservoir :	24 litres

PERFORMANCES (Mesurées au vilebrequin norme DIN 70020)

Puissance maximale :	106 CV (105 PAF) à 8900 tr/min
Couple maximal :	98 Nm (71 ft.lbf) à 5700 tr/min

COLORIS

Jet Black
Caspian Blue
Aluminium Silver

DE QUELLE FAÇON LE R.A.T. MARCHE POUR VOUS

Le club R.A.T. - Riders Association of Triumph – est le club officiel de la marque pour les propriétaires de Triumph fabriquées à Hinckley. Le club R.A.T. est un club de motards, conçu et développé pour le motard Triumph d'aujourd'hui.

L'objectif premier du club R.A.T. est de générer des profits pour les concessionnaires Triumph en fidélisant les clients et en occasionnant des ventes régulières de motos, de marchandises et de services Triumph.

Les concessionnaires peuvent héberger un « R.A.T. Pack » mentionnant le nom de leur magasin. Le Pack a pour but d'amener les clients de chaque magasin Triumph à créer des liens sociaux et à rouler ensemble. Le Pack est dirigé par un Pack Leader qui est nommé et qui est responsable de l'organisation d'événements. Le concessionnaire est responsable du marketing et de la coordination de leurs activités Pack, et surtout de la rentabilité commerciale de leur Pack.

Les filiales Triumph et leurs coordinateurs de clubs R.A.T. organisent des rencontres et des sorties plus grandes qui offrent aux concessionnaires Triumph toute une sélection d'activités promotionnelles déjà organisées auxquelles ils peuvent participer.

Tous les événements des clubs R.A.T. visent à offrir aux participants une expérience spéciale – quelque chose qui enrichisse leur expérience de propriétaire de Triumph et qui reflète la culture Triumph d'une façon passionnante et positive.

Tout acheteur d'une nouvelle moto Triumph devient automatiquement membre du club R.A.T. dès l'enregistrement de la garantie de sa moto. N'importe quel autre motard Triumph peut devenir membre du club R.A.T., à condition de remplir le formulaire de demande auprès de la section R.A.T. à l'adresse Internet suivante : www.triumphmotorcycles.com

Les membres peuvent renouveler leur carte de membre ou changer leurs données personnelles en ligne à l'adresse Internet suivante : www.triumphmotorcycles.com

La carte de membre de l'association de motards Triumph est gratuite pour tous les propriétaires de Triumph. Les membres reçoivent le magazine Torque et ont accès à tous les événements R.A.T.

Pour en savoir plus sur les avantages commerciaux du R.A.T. ou pour réévaluer le potentiel de votre Pack existant, veuillez contacter Simon Carter, coordinateur international R.A.T., à l'adresse Internet suivante : simon.carter@triumphmotorcycles.com

