

TRIUMPH VITESSE

La Six
Cylindres
Docile



Suspension entièrement indépendante pour chaque roue

Deux choses sautent aux yeux sur l'illustration que voici. D'abord le magistral usinage des oeuvres vives de la machine. En second lieu, l'autonomie parfaite de suspension des roues: grâce à cette autonomie, chaque roue absorbe tous les chocs et cahots de la chaussée sans les transmettre à sa compagne à l'autre bout de l'essieu. Pas de ballottements sur les routes les plus bosselées ni de "coups de roulis" dans les tournants les plus brusques.



Un cabriolet imbattable

Si vous avez un faible pour les modèles décapotables, le Cabriolet Triumph Vitesse est sans conteste la voiture qu'il vous faut. La capote se rabat, ou plutôt se volatilise, dans le puits ménagé pour la recevoir derrière la banquette arrière, la voiture conservant ainsi cette extraordinaire pureté de lignes qui fait de **n'importe quel** modèle Vitesse une des plus élégantes voitures sur la route. Relever et abaisser la capote est la simplicité même—avec une seule main!

La capote en place, le Cabriolet Vitesse est aussi hermétiquement étanche à l'air et à l'eau qu'une conduite intérieure.



Robustesse et pureté de lignes

Ce qui frappe immédiatement dans une Triumph Vitesse, c'est la pureté et la grâce de ses lignes. Jamais élégance ne fut plus étudiée—et ne le parut moins—que celle-là. (La "ligne" Triumph a obtenu plusieurs prix internationaux).

Sous la prestigieuse "façade" de la Vitesse se cache un châssis spécialement renforcé, à éléments à section en U lui assurant une solidité vraiment phénoménale. On peut dire, en fait, que le châssis a servi de base à la construction de tout le véhicule. (Les considérations pratiques n'ont pas été oubliées lors de l'étude de la Vitesse. Elle ne nécessite un entretien que tous les 5.000km.).



Une marge d'un mètre suffit pour le parage!

La Triumph Vitesse a un diamètre de braquage de 7,6 mètres à peine. Pour apprécier cet avantage à sa juste valeur, il vous faut, non pas un parc de stationnement entièrement désert, mais une rue terriblement encombrée, où vous ne disposerez, pour garer votre Vitesse, que d'une niche à peine plus longue que celle-ci. Engager la Vitesse dans cette niche sera un jeu d'enfant...

Assistez à l'opération: la Vitesse glisse d'elle-même dans son alvéole comme si elle y était poussée par une main invisible.

TRIUMPH VITESSE

Saloon: 2 portières, 4 places, carrosserie à panneaux d'acier. Glaces en verre de sécurité, pare-brise enveloppant. Parechocs d'aluminium poli et éperons chromés.

Cabriolet: Capote entièrement rentrante, montée sur tubulures d'acier. Lucarne arrière enveloppante.

Garniture: Vynide. Sièges avant séparés, celui du conducteur pouvant être réglé dans le sens de la hauteur, incliné ou écarté du volant selon la longueur des jambes. Banquette arrière du type divan.

Équipement général: Radiateur et lave-glace, tableau de bord et rebord interne des portes plaqués noyer. Deux pare-soleil, celui du passager muni d'un miroir. (Saloon). Carpettes. La portière côté conducteur se ferme de l'extérieur. Points de fixation pour ceintures de sécurité.

Équipement électrique: Intérieur: Éclairage sous le tableau de bord et éclairage intérieur. Lampes-témoins pour la pression d'huile, les grands phares et les clignoteurs. Manettes de commande des grands phares des feux et des clignoteurs (s'éteignant d'eux-mêmes) montées sur la colonne de direction. Essuie-glace jumelés, rentrant automatiquement.

Extérieur: Grands phares quadruples, hermétiques et encastrés. Feux de position indépendants, auxquels sont incorporés les clignoteurs. Lampe éclairant la plaque d'immatriculation arrière, feux stop jumelés et clignoteurs.

Instruments: Cadran, diamètre 12,5cm, avec tachymètre, compteur kilométrique, jauge d'essence et lampes-témoins.

Commandes et commutateurs: Au centre du tableau de bord sont groupés les boutons pour le choke et les essuie-glace, ainsi que le commutateur principal pour les grands phares et le commutateur d'éclairage des instruments du tableau de bord. Lave-glace actionné par bouton-poussoir. Court levier de changement de vitesse monté au centre du plancher.

Colis et bagages: Coffre à bagages de 0,310m³ de capacité, avec fermeture à clé et tapis sur le plancher. Roue de rechange

Spécification

logée dans un évidement du plancher du coffre. Vide-poches fermant à clé, encastré dans le tableau de bord.

Dimensions

Longueur	3885mm
Largeur	1525mm
Hauteur, Saloon	1335mm
Cabriolet (capote relevée)	1335mm
Cabriolet (décapoté)	1245mm
Empattement	2325mm
Voie: Avant	1700mm
Voie: Arrière	1220mm
Garde au sol (à charge statique)	170mm
Diamètre de braquage	7,6 mètres

Contenances

Réservoir d'essence	40 litres
Moteur	876kg
Système de refroidissement	4 litres
Boîte de vitesses	7,95 litres
Pont arrière	0,85 litre
Poids	0,57 litre

A vide, non compris équipement supplémentaire, 876kg
Complet (avec carburant, huile, eau et outils) 927kg
Châssis: Double support central (Sections en U) avec les éléments latéraux accouplés.

Moteur: 6 cylindres, cylindrée 1596cc., alésage 66,75mm., course 76mm. Taux de compression 8,75. Soupapes en tête actionnées par culbuteurs. Arbre à cames entraîné par chaîne. Vilebrequin à 4 paliers. Ventilateur à 6 pales. Lubrification sous pression.

Transmission: Embayage à disque unique, travaillant à sec, de 203mm de diamètre, commandé hydrauliquement.

Boîte de vitesses	Prise directe	3e	2e	1e et AR.
Rapports (Boîte)	1	1,25	1,78	2,93
Rapports aux roues	4,11	5,16	7,31	12,06

Roues à disque d'acier avec enjoliveurs chromés.

Pneus: 5,60x13in., sans chambre à air.

Performances:

Moteur: (t.c. 8,75) 70 CV au frein max. à 5.000t/m. Couple 12,79 kg.m. à 2.800t/m. Vitesse linéaire du piston à vitesse sur route maximum: 13,2m/sec. à 5320t/m. Vitesse sur route à 1000t/m en prise directe: 26km/h environ.

Accélération:

par changement de vitesses	0-80km/h	12,0sec.
	0-97km/h	17,1sec.
prise directe	32-64km/h	9,6sec.
	48-80km/h	9,6sec.
	64-97km/h	10,6sec.

Suspension—Avant: Indépendante à basse périodicité. Ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs hydrauliques télescopiques à action directe. Barre antiroulis.

Arrière: Suspension indépendante à axe oscillant, ressort transversal à lames et bras stabilisateurs.

Freins: Freins à disque auto-régulables sur les roues avant. Freins à tambour, segments primaire et secondaire du type sabot, sur les roues AR. Freinage hydraulique à pédale sur les 4 roues, frein à main (mécanique) agissant sur les roues AR.

Direction: Type à crémaillère. Volant concave à 2 rayons, diamètre 406mm. 4½ tours en tout. Colonne de direction coulissant en cas de collision.

Batterie: 12 volts, de haute capacité.

Suppléments facultatifs sur demande:

Overdrive Laycock de Normanville (donnant un rapport aux roues en prise directe de 3,3) avec commutateur incorporé à la colonne de direction. Carrosserie deux tons. Sièges en cuir. Capote "tonneau" (cabriolet seulement).

AMPLE GARANTIE

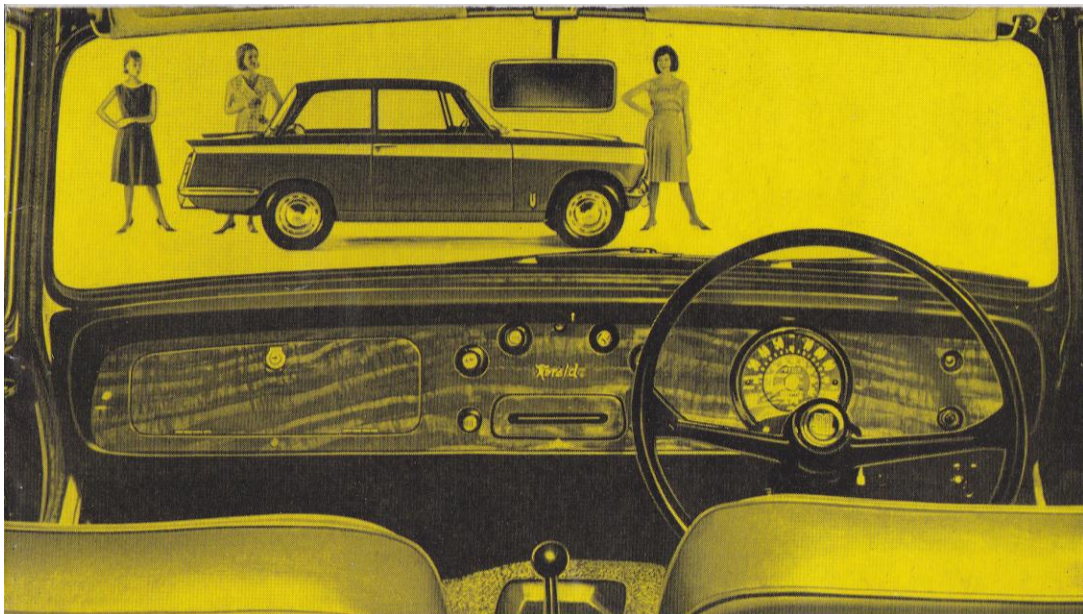
Toutes précautions tendant à assurer l'exactitude des renseignements fournis ont été prises, mais le constructeur n'accepte aucune responsabilité pour toute erreur ou omission.

STANDARD



TRIUMPH

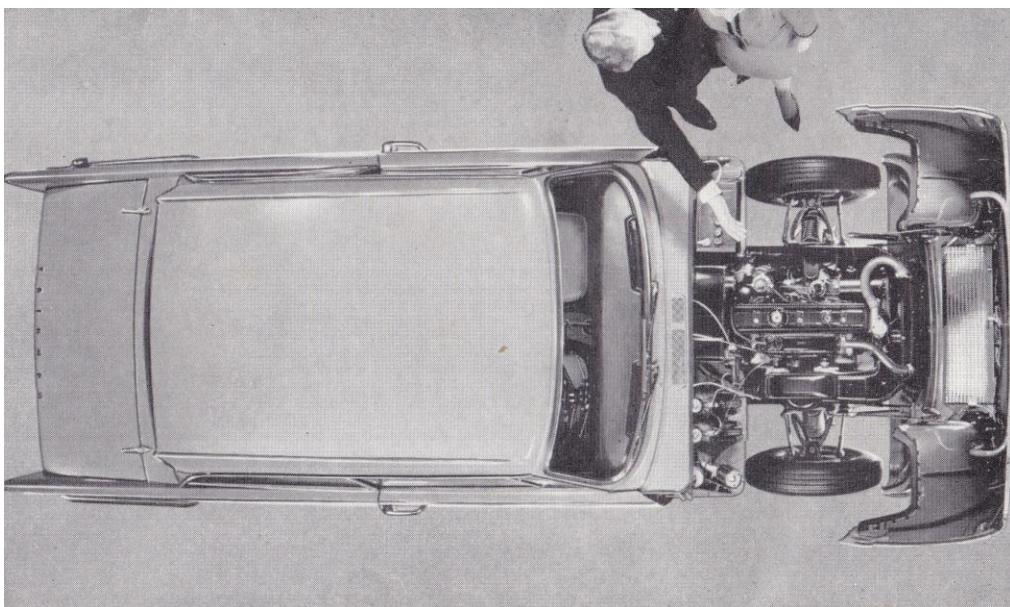
A member of the Leyland Motors Group



Une visibilité d'observatoire dans un confort de premières loges

L'aménagement intérieur de la Vitesse respire le confort et le luxe dans ses moindres détails. Des sièges vastes et moelleux—celui du conducteur pouvant se régler à peu près dans tous les sens (hauteur, inclinaison, écartement du volant)—tableau de bord et rebord interne des glaces en noyer verni, un levier de changement de vitesse qui vient se glisser de lui-même dans le creux de votre main, un radiateur/désembueur qui fait vraiment son travail . . .

Dans la Vitesse Saloon, vous jouissez d'une visibilité quasi-totale puisque, du pare-brise à la lucarne arrière, en passant par les glaces latérales, votre regard balaie les 13/14èmes du paysage.



6 Cylindres —et quel allant !

Un moteur de 6 cylindres dans une voiture de 875kg! Ce moteur—nouvelle version, en 1600cc. de cylindrée, de celui équipant la fameuse Vanguard 6—confère à la Vitesse le souffle et le nerf d'une voiture de sport de grand tourisme—et la souplesse et le silence de marche que seuls six cylindres peuvent assurer.

La Vitesse a hérité de toutes les qualités de la Triumph Herald—et on y en a rajouté quelques-unes. Des freins à disques sur les roues avant. Ou encore des phares doubles comportant une commande de clignotement pour accroître la sécurité de conduite de nuit. Autant de perfectionnements qui contribuent à faire de la Vitesse un véritable bijou à regarder—et à conduire.