

TRITUMPHI STAG



HOTEL DE PARIS



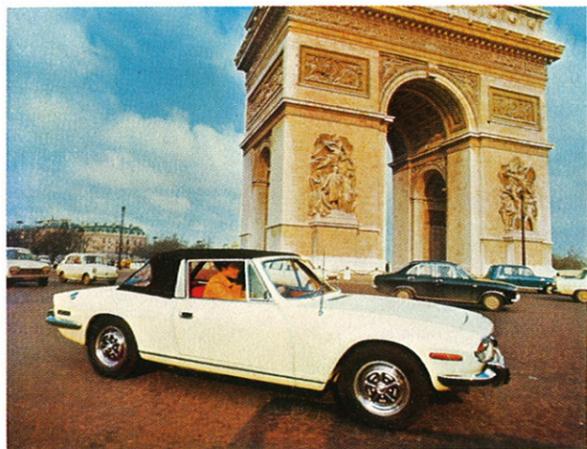
**Parmi les millions de voitures
construites dans le monde, une est
différente : c'est la Triumph Stag**

TRIUMPH est aux voitures ce qu'une capitale est à un pays. La capitale, c'est l'énergie, le rythme de vie, le prestige, les goûts élaborés. Ainsi en est-il de TRIUMPH. Et c'est là la différence.

D'autres voitures sont des "modèles". TRIUMPH est une "marque". Tandis que la plupart des voitures s'accrochent de jouer sur des variantes de plus en plus identiques sur le même thème, TRIUMPH se refuse à être ordinaire. Et c'est là la différence.

Il peut y avoir d'autres voitures qui attirent deux fois votre regard. Mais la nouvelle TRIUMPH STAG est le type de voiture dont vous entendrez parler longtemps même avant de l'avoir vue. Et c'est là la différence.

Si vous avez fixé une rencontre avec une personne inconnue, en un lieu et à une heure déterminés d'avance, vous pourriez porter la traditionnelle fleur au revers de votre costume. Mais si vous voulez qu'on vous repère instantanément, vous n'avez qu'à arriver dans une STAG. Parce que la différence c'est TRIUMPH.



Comment se libérer des tracas de la circulation

Route Nationale 7, Autostrada del Sole, Autobahnen. Sur les routes d'Europe, cela fait quelque temps déjà que TRIUMPH parle un langage automobile qui lui est propre, avec un vocabulaire de voitures de sport.

La TR6, la GT 6 et la TRIUMPH SPITFIRE ont déjà laissé leur propre héritage de voitures de Sport. Les performances de la STAG lui en assurent la succession en ligne directe.

Comme les précédentes TRIUMPH, la STAG n'est conçue que pour le conducteur. Celui-ci a dépassé le stade de considérer sa voiture comme un moyen classique de transport.

Quand vous achetez une voiture ordinaire, vous vous attendez à être doublé de temps à autre. Quand vous achetez la STAG, c'est avec l'assurance que vous ferez vous-même les dépassements.



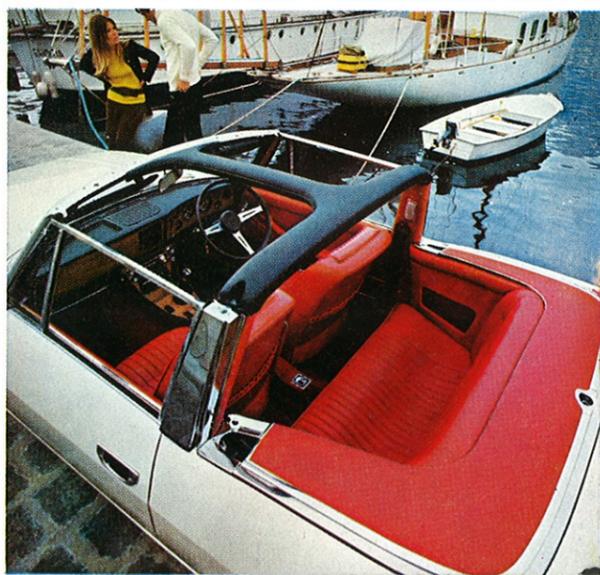
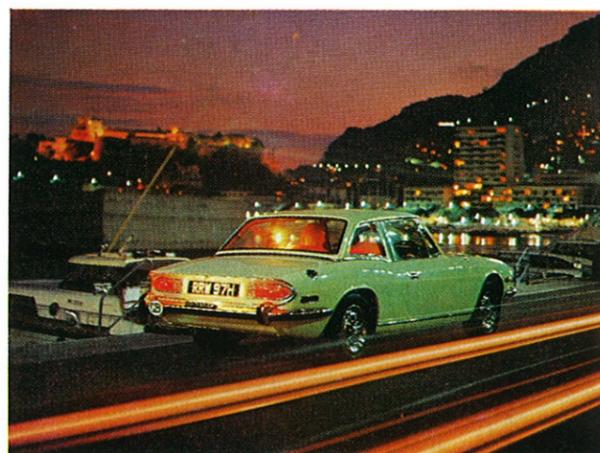
L'oeuvre de la puissance — A pleine vitesse ou à l'arrêt

Les puissantes performances routières de la STAG sont mises en valeur par le symbole de son sigle (1) et ressortent même si la voiture est à l'arrêt.

En version "Hard-top", elle apparaît comme une vaste et confortable conduite intérieure.

En version "Décapotable", avec sa capote baissée et son arceau de sécurité rembourré, elle montre son impatience d'avaler rapidement les kilomètres.

D'une manière comme de l'autre, ses lignes longues et basses, auxquelles s'adaptent les roues type "Rostyle" lui confèrent une silhouette puissante. La calandre comporte des barres horizontales en aluminium et des phares judicieusement disposés. L'avant et l'arrière sont tous deux munis de pare-chocs sur toute leur largeur, avec sabots recouverts de caoutchouc.



La mécanique Triumph — sous le capot et dans les performances

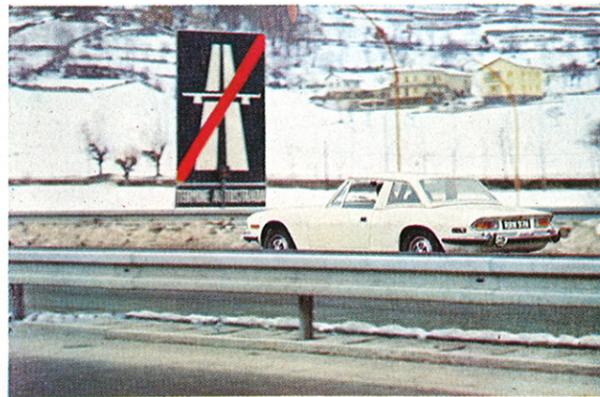
La STAG est équipée d'un moteur V8 de 3 litres de cylindrée de conception "TRIUMPH" et comporte une boîte de vitesses modifiée "Compétition" pour vous emporter, sans effort et en douceur, selon la vitesse de croisière désirée.

Culasses aluminium; double arbre à cames en tête; ventilateur à 13 pales débrayable avec couplage hydraulique spécial, conçu pour réduire bruits et pertes de puissance à haut régime; alternateurs garantissant la charge constante de la batterie; système de refroidissement type "Circuit fermé" — voici quelques unes des caractéristiques mécaniques TRIUMPH, qui développe 147 PS/DIN à 5500 tours/minute.

Quelques chiffres: de 0 à 80 km/h en 7 secondes; de 0 à 100 km/h en 10 secondes; sur le quatrième rapport: de 70 à 100 km/h en 7,5 secondes; de 90 à 120 km/h en 8,5 secondes.

Un tableau de bord très complet permet de surveiller avec précision les performances de votre voiture.

Deux circuits de freinage séparés vous permettent un contrôle automatique et indépendant des freins à disques avant (270 mm) et des tambours arrière, au moyen d'un double maître-cylindre et vous assurent un freinage sûr et parfaitement rectiligne.



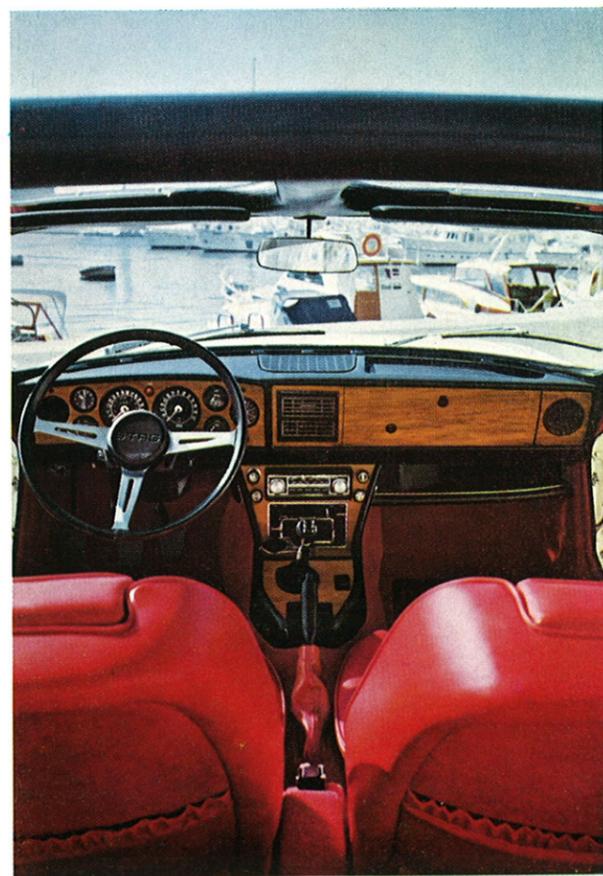


Un luxe que vous voyez et que vous ressentez

Tableau de bord et console centrale plaqués en noyer. Moquette épaisse. Eclairage de sécurité dans les accoudoirs. Eclairages intérieurs dans la console . . . Voilà l'aspect du luxe.

Sièges profondément rembourrés en cuir façon sellier - entièrement inclinables vers l'avant. Glaces de portières à commandes électriques. Plafonniers actionnés individuellement par l'ouverture de chacune des portes. Accoudoirs. Allume-cigare . . . Voilà la sensation du luxe.

Mais le véritable luxe de la STAG appartient au conducteur. Il réside dans les performances qu'elle lui offre, et dans sa possibilité de contrôler ces mêmes performances - tous les instruments ont été disposés de façon à être immédiatement accessibles; et l'on a prévu des détails tels que la lampe de lecture de cartes et le rétroviseur jour-nuit.

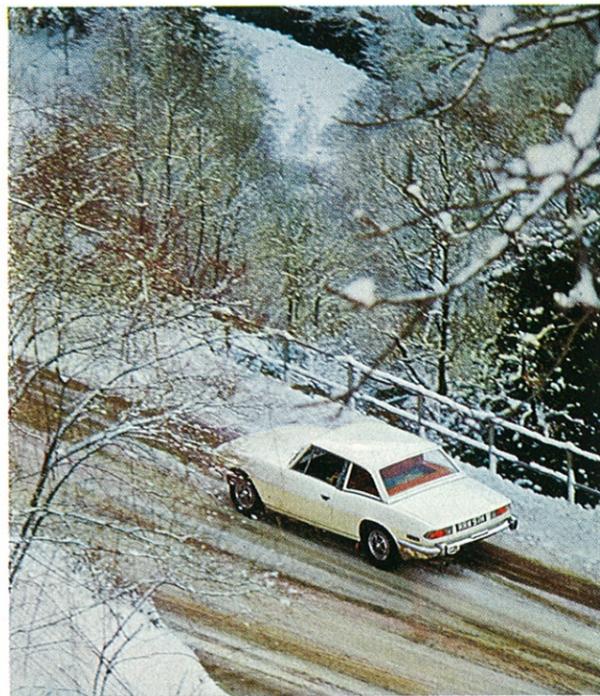


Qu'elles que soient les conditions de la route . . . la Stag continue!

Défilés alpins; montagnes russes; virages en épingle à cheveux; les pires conditions atmosphériques; la direction, la tenue de route et la suspension de la STAG ont été conçues pour passer toutes les difficultés.

La direction qui est assistée, se joue de toutes les routes - la boîte mécanique Standard se manoeuvre facilement grâce à un court levier de vitesses au plancher. Vous pouvez avoir également une STAG avec, en option, la boîte automatique Borg-Warner.

La voie large, est de 1330 mm. Et les



jantes de 5 pouces montées avec pneumatiques haute résistance 185 HR 14, donnent une adhérence tenace sur la route.

Une barre anti-roulis à l'avant et les quatre roues indépendantes - avec de nouveaux ressorts à l'arrière - confondent performances et confort. Tandis qu'un réservoir de carburant de 63,5 litres lui donne une autonomie maximum.

La STAG donne beaucoup et ne demande qu'une chose: Aller de l'avant!

... et finalement, lorsque vous vous arrêtez, ce puissant moteur V8 de 3 litres de cylindrée montre une fois de plus le tempérament TRIUMPH.

Que ce soient les rayons du soleil ou la pluie tombant sur sa carrosserie, la STAG refuse encore d'être ordinaire.

Les passants qui lui jettent par hasard un coup d'oeil, comme on le fait à toute voiture neuve, s'arrêtent soudain pour la contempler longuement, avec envie, depuis sa calandre élégante jusqu'à ses roues de style type "Rostyle".

Et si la grande classe de la STAG les attire comme un aimant, c'est qu'ils envient celui qui se glissera élégamment dans les sièges profondément rembourrés et se laissera emporter par la TRIUMPH des TRIUMPH.



La Triumph Stag : raffinement jusqu'au moindre détail

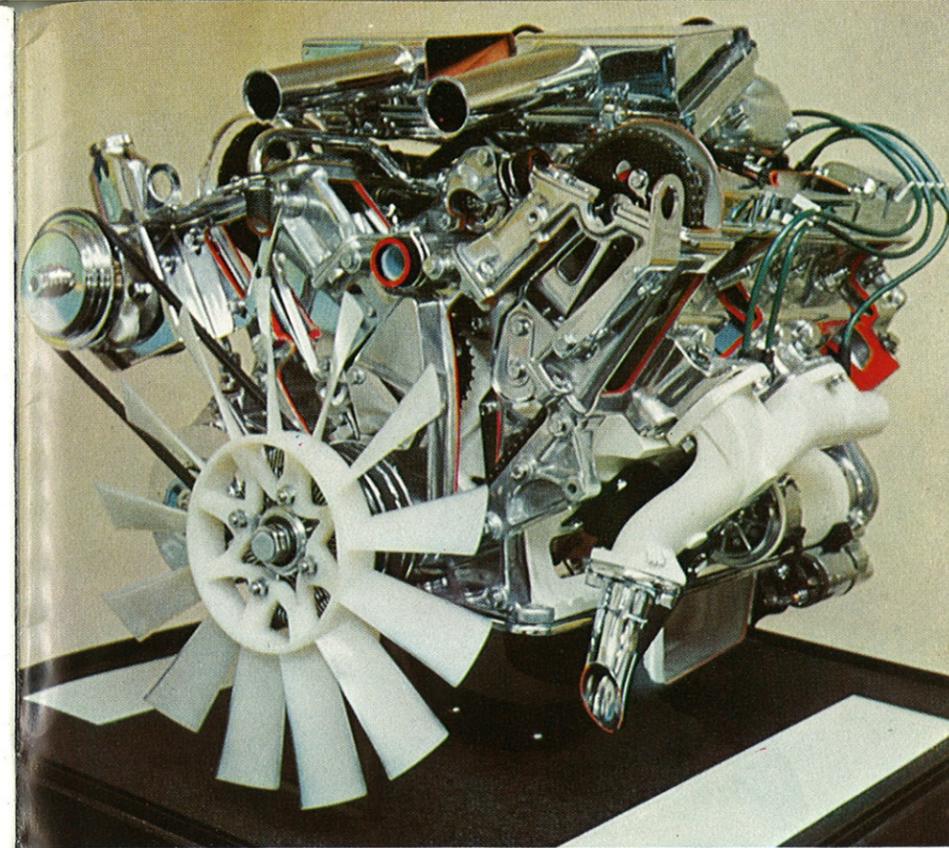
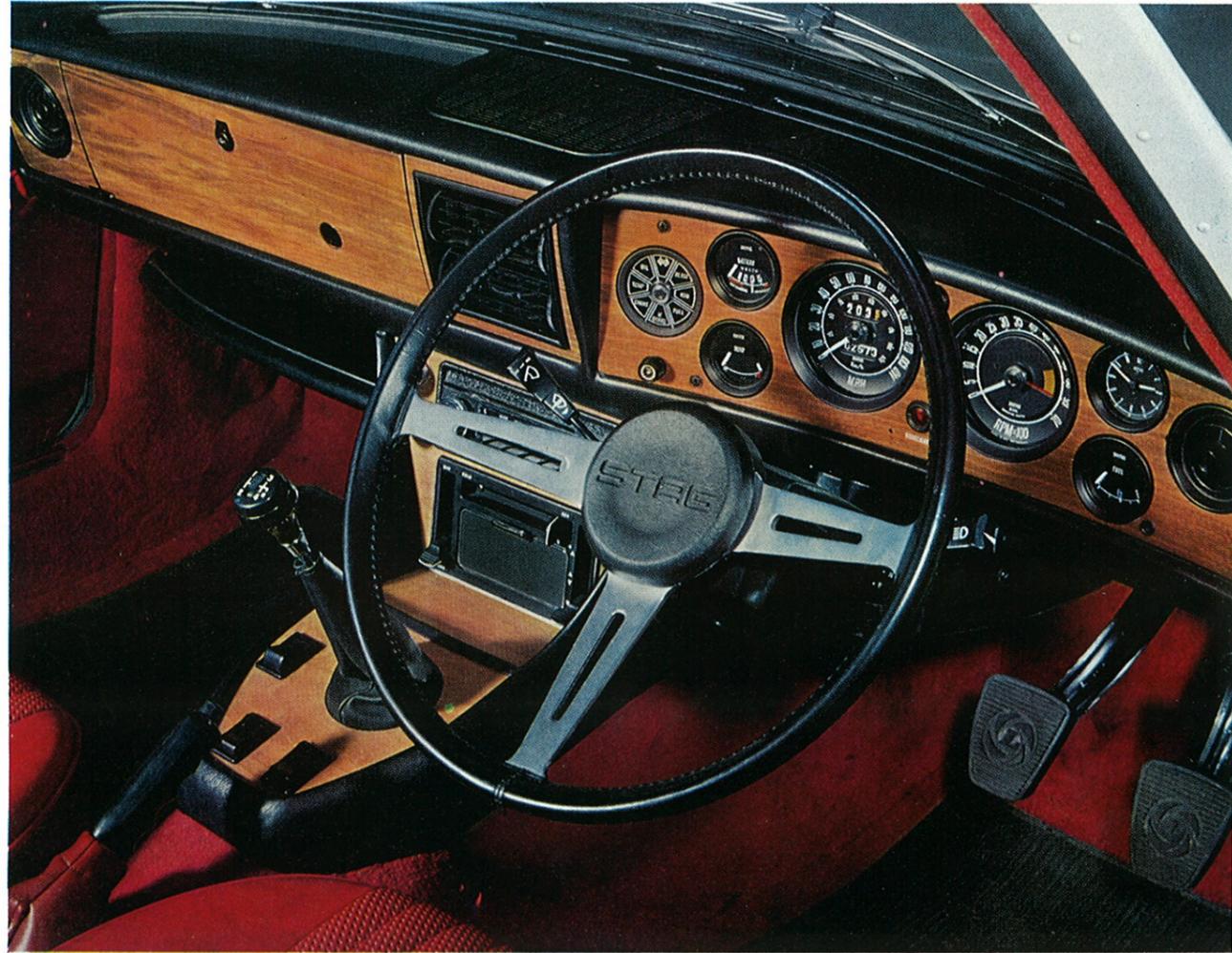
L'instrumentation est claire, précise et complète. Le tableau de bord est en noyer vernis. La lecture des cadrans est immédiate. Les commandes de la colonne de direction actionnent les essuie-glace à deux vitesses, le lave-glace, les insignies de direction, la commande de phares et l'avertisseur sonore.

Les illustrations de ces deux pages parlent d'elles-mêmes. Déflecteurs ajustables par commande à distance (A), phare de recul incorporé (B), éclairage de sécurité dans les accoudoirs (C), bouchon de réservoir verrouillable et encastré dans la carrosserie (D), moteur V8 2997 cc 147 PS/DIN (E).

L'insigne Stag est monté au centre de la calandre de radiateur (F). Des bouches à air orientables sont situées au centre de la planche de bord (G). La garniture de roues est en acier inoxydable (H). La position des sièges peut être réglée par une manivelle (J). La console médiane porte les commu-

tateurs des glaces à commande électrique et de tout l'éclairage intérieur (K).

Les sièges avant sont réglables en hauteur vers l'avant et vers l'arrière. Ils se rapattent entièrement bien entendu.



A ▲

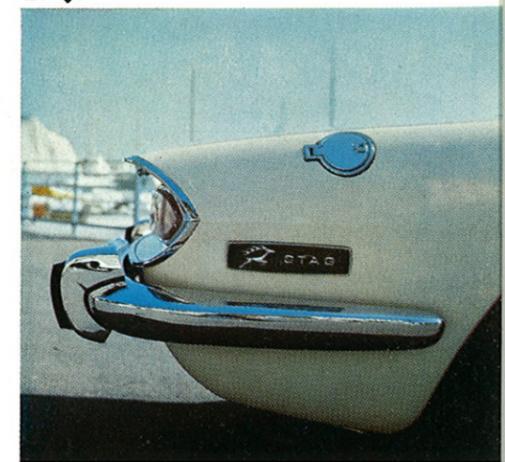
B ▼



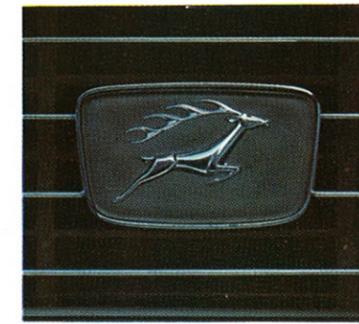
C ▼



D ▼



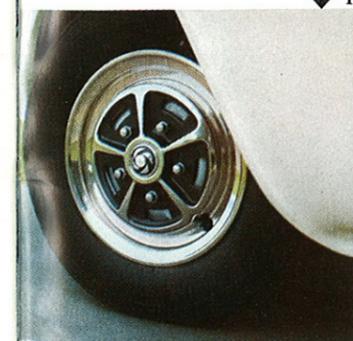
▼ H



▲ G

F ▲

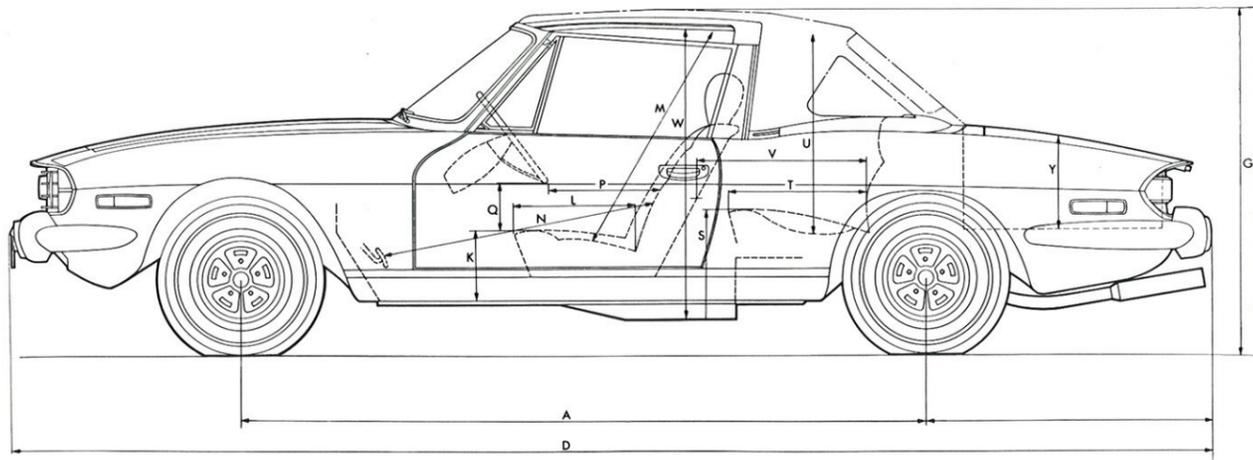
▲ E



▼ J



▼ K



A Empattement 2540 mm	N Du dossier de siège à la pedale d'embrayage .. . Max. 1002 mm	U Hauteur au-dessus des sièges arrière 818 mm
Voie arrière 1342 mm	Min. 850 mm	V Du dossier du siège avant au dossier .. . Max. 712 mm
Voie avant 1330 mm	P Du volant au dossier du siège Max. 470 mm	Min. 560 mm
D Longueur hors-tout .. . 4420 mm	Min. 242 mm	Y Coffre
Largeur hors-tout 1612 mm	Q Du volant au siège .. . Max. 204 mm	Hauteur maximum .. . 330 mm
G Hauteur avec capote .. . 1258 mm	Min. 153 mm	Largeur maximum .. . 1370 mm
K Hauteur des sièges avant 216 mm	S Hauteur du siège arrière .. 279 mm	Profondeur maximum .. 736 mm
L Profondeur des sièges avant 483 mm	T Profondeur du siège arrière 407 mm	Contenance 0,26 cu. m
Largeur des sièges avant .. 558 mm	Largeur du siège arrière .. 1015 mm	
M Hauteur au-dessus des sièges avant 876 mm		

Caractéristiques de la Stag

Moteur	
Nombre de cylindres	8
Alésage	86 mm
Course	64,5 mm
Cylindrée	2997 cc
Longueur	2540 mm

Voie:	
Avant	1330 mm
Arrière	1342 mm
Garde au sol	102 mm
Rayon de braquage	10,4 m
Dimensions hors tout:	
Longueur	4420 mm
Largeur	1612 mm
Hauteur (à vide):	
Avec capote	1258 mm
Sommet du pare-brise	1220 mm

Poids (approximatif):	
A sec (sans équipements supplémentaires)	1200 kg
Poids en état de marche (y compris outillage, essence, huile, eau) .. .	1275 kg
Poids (avec équipements supplémentaires)	1375 kg
Poids maximum brut	1700 kg

Contenances	
Réservoir d'essence	63,50 l.
Système de lubrification:	
Cartier	4,50 l.
Filtre à huile	0,56 l.
Vidange de carter	4,50 l.
(Avec filtre à huile)	5,10 l.
Boîte de vitesses	1,30 l.
Différentiel	1,10 l.
Réservoir de la direction assistée .. .	0,70 l.
Système de refroidissement avec chauffage .. .	10,5 l.

Pneus	Michelin 185 HR 14 XAS Tubeless
----------------------	---------------------------------

Moteur	
Puissance maximum	147,03 PS (DIN) à 5500 tr/min.
Couple maximum	23,43 Kg/m à 3500 tr/min.

Pont arrière	
Rapport	3,7:1

	Gamme de vitesse (Km/h.)		Gamme de vitesse (m.p.h.)	
	Temps. (secs.)		Temps. (secs.)	
En passant par les vitesses	0-80	7,0	0-50	7,0
	0-100	10,0	0-60	9,5
	0-120	14,0	0-70	12,5

Prise directe	70-100	7,5	40-60	7,5
	110-140	9,5	60-80	8,5
Vitesse maximum :	env. 190 Km/h.			

Suspension: (Avant) Indépendante McPherson à ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Barre transversale ajustable. Ressorts montés sur silentblochs, joints pivots équipés de bagues en caoutchouc. Barre stabilisatrice. (Arrière) Indépendante par triangle oblique monté sur berceau secondaire avec silentblochs. Amortisseurs hydrauliques télescopiques et ressorts hélicoïdaux montés sur silentblochs.

Roues : à disque d'acier type 5J. Garniture de roues en acier inoxydable.

Direction assistée du type à crémaillère. Volant à trois branches garni de cuir, diamètre 407 mm. 4 tours de volant de butée à butée. Colonne de direction réglable, 51 mm verticalement et 102 mm dans l'axe. Dispositif anti-vol incorporé.

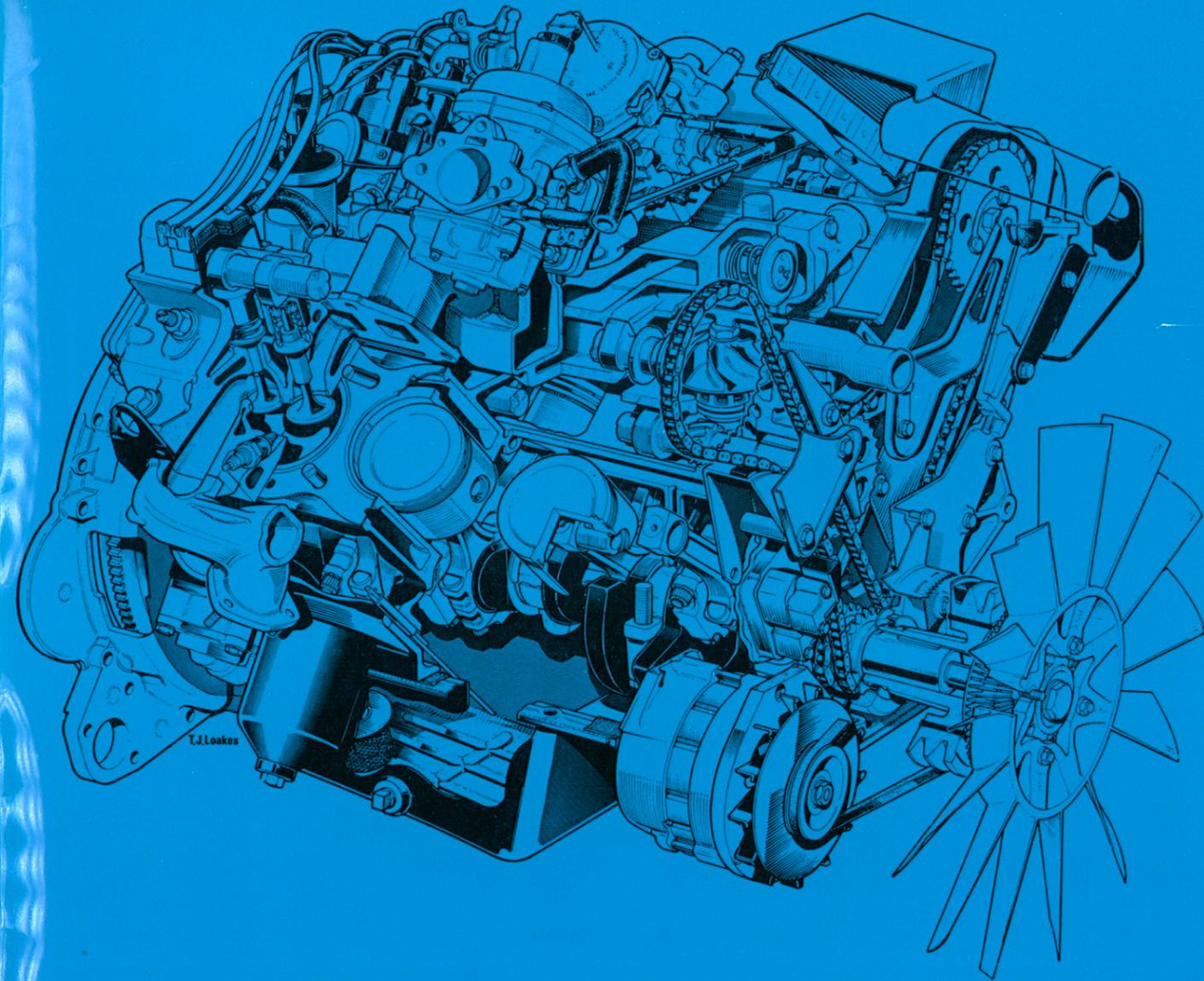
Freins : Freins à disque sur les roues avant, diam. 270 mm, à tambour sur les roues arrière, auto-réglage et sabots primaires et secondaires diam. 228 mm largeur 57 mm. Rapport du servo-frein 3:1.

Double circuit de freinage avec pédale de frein agissant sur les circuits AV et AR par l'intermédiaire d'un maître-cylindre double-corps, soupape de compensation et témoin de pression. Frein à main opérant sur les roues arrière.

Cric : quatre points de fixation sur les côtes.

Chauffage et Ventilation : Un chauffage/dégivrage fournit de l'air à la température désirée vers l'intérieur de la voiture et du pare-brise. L'unité de contrôle permet sélection et distribution des températures désirées. Le flux d'air peut être augmenté par l'emploi d'un ventilateur à deux vitesses. Bouches d'aération au centre et aux extrémités de la planche de bord.

Instruments : Les instruments sont encastrés dans un panneau anti-éblouissant et comprennent: un tachymètre avec compteur kilométriques au compteur journalier, un cadran de contrôle de huit voyants: phares route, clignotants, charge de batterie, choke, frein à main, pression d'huile, niveau d'essence, température d'eau. Un compte-tours, une jauge d'essence, une jauge de température d'eau, un ampèremètre, une lampe témoin du circuit de frein et, pour les voitures à conduite à gauche, clignoteurs de danger.



Contrôles: (Conduite à droite) Les contrôles sont accessibles et pratiques. Un commutateur rotatif à droite de la colonne de direction commande l'éclairage du tableau de bord, les feux de position et de parking, les phares et phares anti brouillard s'ils sont installés. En position parking, seuls les feux de position avant et arrière du côté droit sont allumés. L'interrupteur combiné commandé par la clef de contact se trouve sur la gauche de la colonne de direction et comprend un dispositif anti-vol. La clef de contact ne peut être retirée que si le dispositif anti-vol est enclenché.

Les deux leviers montés sur la colonne de direction contrôlent respectivement: celui de gauche, l'essuie-glace deux vitesses et le lave-glace; celui de droite, les indicateurs de direction, l'avertisseur lumineux, l'avertisseur sonore et le codeur de phares. Un rheostat placé sur le tableau de bord contrôle l'éclairage des instruments. Sur la console médiane les commutateurs basculants des glaces latérales et de la lampe intérieure, les commandes du choke, du ventilateur et un allume cigarette. Avec hard-top, l'interrupteur et la lampe témoin du chauffage de la vitre arrière se trouvent également sur cette console médiane.

Fermetures : Les deux portes sont munies de fermetures de sécurité. La clef de contact sert à la fermeture des portes et du bouchon du réservoir. Une autre clef ferme le coffre arrière et la boîte à gants. Le levier d'ouverture du capot se trouve sous la planche de bord.

Bagages : Grand coffre à bagages avec couvercle équilibré et éclairage intérieur. Compartiment à gants verrouillable sur la planche de bord côté passager. Tablette inférieure à rebord rembourré. Poches "stretch" sur les deux portes et au dos des sièges. Compartiment de chaque côté de la banquette arrière.

Réservoirs : Monté dans le fonds du coffre à bagages.

Équipement: (Intérieur) Rétroviseur intérieur jour-nuit. Pare-soleil réglables avec miroir côté passager. Planche de bord anti-reflet à rebord rembourré. Montre sur le tableau de bord. La vitre arrière de la capote peut être détachée. (Extérieur) Pare-chocs avant et arrière équipés de butoirs en caoutchouc. Capot-moteur à ouverture vers l'avant, essuie-glace deux vitesses, lave-glace électrique. Montants des portes et chromes en acier inoxydable. Trousse à outils et cric.

Lampes: (Avant) Quatre projecteurs halogène dans la calandre, combiné feux de position-clignoteurs. "Pleins phares" les quatre phares sont allumés; "code" phares extérieurs réduits, phares intérieurs étints, clignoteurs latéraux. (Arrière) Combiné feux de position, clignoteurs, feux de stop, catadioptrés et phare de recul. Réglage jour-nuit des feux de stop et des clignoteurs.

Options: Overdrive et boîte automatique.

Tous les véhicules et toutes les pièces de rechange Stanpart vendus bénéficient de la garantie de la Compagnie et y sont assujettis.

SERVICE STANPART DANS LE MONDE ENTIER

CONDITIONS DE VENTE

Le Groupe Standard-Triumph se réserve le droit de modifier le prix au départ de l'usine de toutes ses productions à tout moment, et toutes les marchandises sont facturées en nos usines au prix au départ de l'usine en vigueur le jour de la livraison. Le Constructeur se réserve en outre le droit d'effectuer à la vente de tout véhicule et avant la livraison, sans préavis, toute modification ou tout changement des spécifications, du modèle et de l'équipement décrits dans sa documentation.

Les données techniques et autres renseignements figurant à la présente documentation proviennent de sources sûres dans le but de donner une juste description du véhicule et de ses possibilités, mais leur exactitude toutefois n'est pas garantie et le Constructeur décline toute responsabilité en ce qui concerne toute erreur ou omission.

NOTE IMPORTANTE: Ces spécifications ne s'appliquent pas en Amérique du Nord, particulièrement aux États Unis Continentaux, ou dans ses états territoires d'outre-mer.





Wolfgang Zimmermann
7741 Tennenbronn / Schwarzwald
Löwenstraße 42

