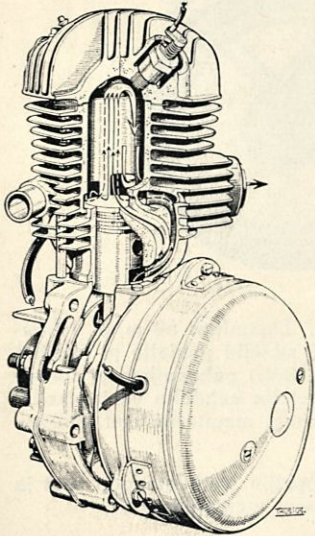


TRIUMPH

1938



TRIUMPH KONEET ovat viime vuosina vallanneet yhä enemmän alaa kaikkialla Suomessa. Ne ovat erinomaisen kestävytensä, hyvien ajo-ominaisuuksiensa ja voimakkuutensa ansiosta saavuttaneet yhä laajenevan suosion, mikä on parhaana todisteena siitä, että TRIUMPH on todella rakennettu kestävämaan vaikean maastomme ja ilmastomme asettamat rasitukset.

Olemme tilaisuudessa tänä vuonna tarjoamaan arv. moottorivälle kolme uutta hienoa mallia, joista mallit B-200 ja S-350 ovat kaksitahtisia, malli S-500 taas nelitahti kansiventtiilikone.

Onko sitten esimerkiksi Triumph B-200 tavallisen 200 ksm. kaksitahtisen moottoripyörän kaltainen, halpaan hintaluokkaan kuuluva, pienitehoinen ja verrattain suuri polttoaineen kuluttaja? — Voimme vastata tähän että ehdottomasti ei ole. TRIUMPH on aivan uutta, entisestä poikkeavaa rakennetta ja todellista laatuystävällistä, mitä olemme tottuneet näkemään kaikissa Triumph tehtaasta tuotteissa. Tehtaan pääinsinööreille annettiin kokonainen vuosi aikaa mallien B-200 ja S-350 suunnitteluun sekä kokeiluun. Vaikkakin nämä mallit ovat erikokoisilla moottoreilla, muistuttavat ne kuitenkin toisiaan niin mallissa kuin rakenteen vahvuudessakin. Kokemukseen perustellun, selvän ja puhtaan rakenteensa vuoksi ei kukaan voikaan olla mieltymättä ja ihailmatta näitä uusia, poikkeuksellisen hienoja ja täydellisiä moottoripyöriä.

Vahva putkirunko, hyvin jousitettu vankka etuhaarukka, erinomaisen mukava ajoasento, suuri kaunis virtaviivamallinen valonheittäjä sekä mittarin ja kaikkien kojeiden asettelu ovat seikkoja, jotka käytännössä ja mukavuudessa

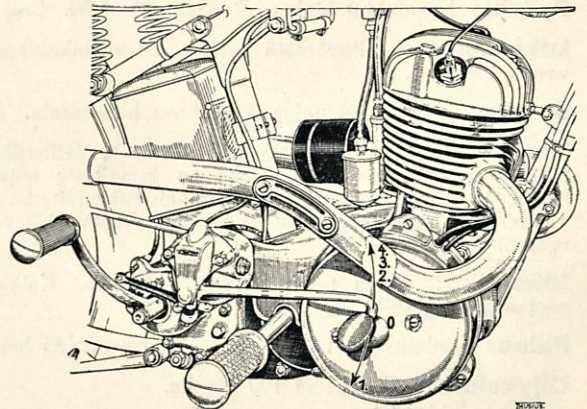
ovat ajajalle mitä suuremmasta merkityksestä. Kuitenkaan emme voi näiden erikoisten, itsestään puhuvien rakenneyhdistelmien vuoksi olla kiinnittämättä huomiota niin suuresti parannettuun, uuteen Triumph'in kaksitahti-moottoriin, joka vieressä olevasta kuvasta käy hyvin selville.

Mallit B-200 ja S-350 ovat varustetut kaksitahti-moottorilla, missä käytetään **sileäpohjaista** mäntää ja patentoitua n. k. **ristihuuhdeltu** menetelmää. Kuvasta käy selville mitenkä kaasut virtaavat silinterin sisällä. Neljä erillistä kaasuvirtaa johdetaan toisiaan vastaan, joten ne ilman ohjaavaa männänharjaa nousevat ja täytävät puristustilan. Kanavien nerokas asettelu takaa että puristustila todella täytyy ja että palaneet kaasut sen jälkeen täydellisesti poistuvat. Että tämä ei ole ainoastaan teoreettinen oletamus näyttää Teille toteen Triumph kaksitahti-koneen ainutlaatuinen polttoaineen **säästäväisyys** ja suuri **teho**. Triumph kaksitahti-moottorin työtapaa ei yksin ole ainutlaatuinen vaan on moottori kauttaaltaan rakennettu yhtä suurella huolella. Pakoaukkojen väliset jäähdytyslaipat, samoin kuin korkeat pystysuorat laipat kannessa ovat varsin onnistuneesti suunniteltut ja takaavat näille kuumille, erittäin tärkeille paikoille ehdottomasti tehokkaan jäähdytyksen.

Moottorimiehelle on suoranainen ilo katsella TRIUMPH moottorin ja yleensä pyörän kaikkien osien valmistusta, sillä äärimmäinen tarkkuus ja huolellisuus on ilmeinen työn kaikissa vaiheissa. Keskitappi esim. hiotaan ja sovitetaan vasta konetta kasatessa kukin tappi erikseen, eikä kuten tavallisesti sarjavalmistetulla tavalla. Ainoastaan näin voidaan aikaansaada suurin käynti varmuus ja pitkäikäisyys.

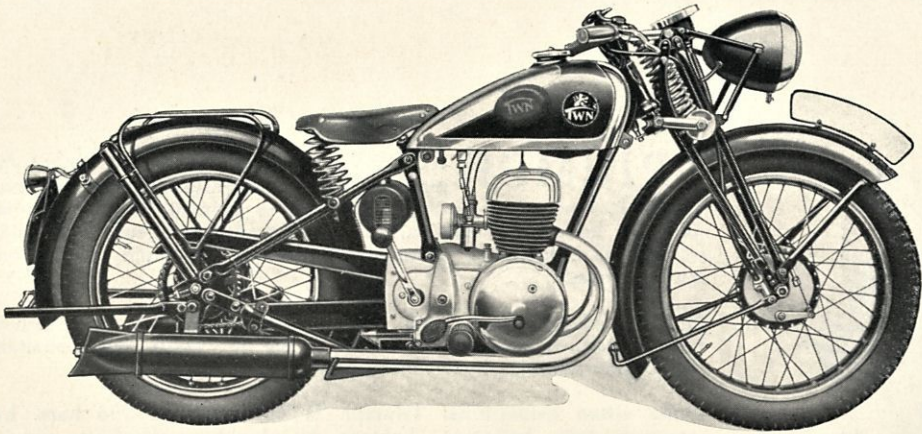
Viittaamme lähemmin seuraavilla sivuilla oleviin seikkaperäisiin erittelyihin kunkin mallin erilaista eduista ja ominaisuuksista. On ehkä paikallaan mainita vielä kolmannesta mallista, suuresta 400 ksm. kansiventtiilikoneesta, että se on rakennettu yksityiskohtia myöten vastaamaan kokeneimmankin moottorimiehen korkeimpia vaatimuksia. Tässä mallissa on monta käytännöllistä ja erikoista seikkaa, joihinkä Teidänkin ehdottomasti täytyy tutustua ennenkuin päättätte moottoripyöräkauppanne.

Yhteistä kaikille TRIUMPH pyörille on „LAATU ENNEN KAIKKEA“ se on Triumph tehtaasta periaate ja iskulause, ja se pitää mitä lupaakin.



B 200

SIRO - KÄYTÄNNÖLLINEN - HALPA



Moottori: uusin Triumph kaksitahti-moottori ristihuutelulla ja yhdysrakennetta. Läpimitta: 59 m/m. Iskunpituus: 72 m/m. Silinterin tilavuus: 196 ksm. Teho: 7 hv. Kevytmetalli mäntä sileällä pohjalla ja pitkällä ohjausvaipalla. Irroitettava kevytmetalli kansi uusimallisine jäähdytyslaippoineen. Kaksi pakoputkea ja tehokkaat äänenvaimentajat. Runsasmittainen kampiakseli varustettuna vasemmalla puolella kahdella yksirivisellä, oikealla puolella yhdellä kaksirivisellä kuulalaaakerilla. Vauhtipyörä koteloitu. Kaikki moottorin osat voidaan irroittaa kehyksestä ilman että vaihdelaatikkoon tarvitsee koskea.

Vaihdelaatikko: vankka kolmivaihteinen Hurth vaihdelaatikko. Käyntiinpanopoljin, vaihdetangon osat ja kytkin aukaisija koteloituidut, samoin etuketju. Kolmivaihteinen kytkin varustettu iskunvaimentajalla.

Kaasuttaja: uudenaikainen neula- ja luistin kaasuttaja suurella ilmanpuhdistajalla.

Sytytys: 50 Wattin Noris sytytysjärjestelmä joka kierrosluvusta riippumatta aina antaa yhtä vahvan kipinän.

Voitelu: öljy-bensiini sekoitus 1:20.

Voimansiirto: ketjuilla 1/2" × 5/16". Takaketju hyvin suojattu sekä ylä- että alapuolelta. Etuketju tiiviissä kotelossa.

Kehys: yksinkertainen mutta vankka putkirunko tehty parhaasta saumattomasta teräsputkesta. Tukeva takanoja. Käytännöllinen etunoja. Jalkatuet ja jarrupoljin hyvin laakeroidut kehyksen alaosaan.

Etuhaarukka: uudenaikainen voimakkaine jousineen. Säädettävät iskunvaimentajat. Urheilumallinen ohjaustanko mukavine vipuineen. Kierrettävä kaasu.

Jarrut: runsasmittaiset erittäin tehokkaat sisäpuoliset jarrut. Takajarrua hoidetaan jalalla. Poljin sijoitettu hyvin mukavasti jalkatapin suhteen. Etujarru hoidetaan käsin ohjaustangossa olevan vivun avulla. Jarrujen suojuslevyt ovat kevytmetallia.

Polttoainesäiliö: on uudenaikaista pyöreätä mallia varustettu suurella täyttöaukolla. Sisältö 12 ltr. Varahana jonka ansiosta aina on lisäpolttoainetta n. 30 km. ajoa varten. Suuret pehmeät polvikumit. Taipuvat putket

Pyörät: kromioituidut kiskot. Renkaat 25 × 3.00. Etu- ja takapyörässä säädettävät kartiomaiset kuulalaaakit.

Lokasuojat: puolipyöreätä mallia, joista takalokasuoja on kaksiosainen, mikä tekee pyörän irrottamisen varsin helpoksi.

Satula: erinomaisen pehmeä, mukava kumisatula. Etuosa upotettu säiliöön.

Varusteet: 50 Wattin Noris dynamo, täydellisillä valolaitteilla. Suurikokoinen virtaviivamallinen valonheittäjä valonhimmientäjällä, joka on kiinnitetty ohjaustankoon. Virrankatkaisijan avain on sijoitettu valonheittäjään. Sähkötorvi on asianmukaisesti sijoitettu säiliön alle ja kiinnitetty runkoon. Vankka tavarateline. Täydellinen sarja työkaluja sijoitettuna käytännölliseen peltiseen työkalulaukkuun. Suuri nopeus- ja matkamittari.

Ulkonäkö: musta tai punainen lakeeraus. Kaikki lakeeratut osat peitetty ennen maalausta ruosteelta suojaavalla aineella.

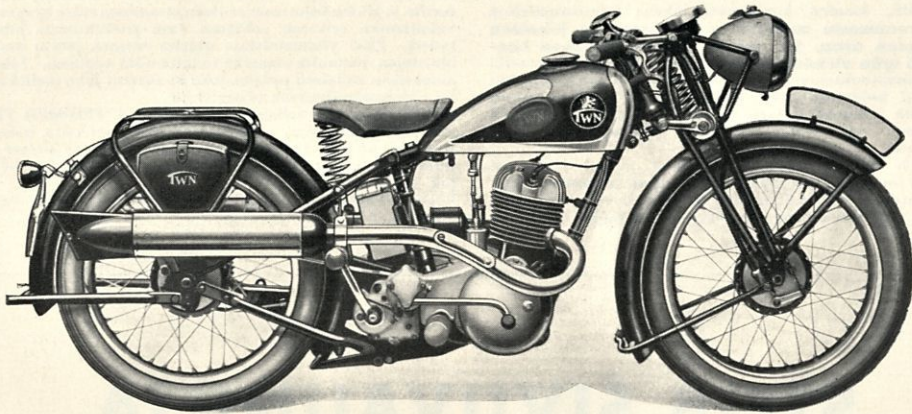
Paino: täydellisenä 117 kiloa. **Nopeus:** 85 km/tun. **Polttoainekulutus:** 2.5—3 litraa 100 km:illa.

Öljykulutus: 0.15 litraa 100 km:illa.

TRUMPH
KÄYTTÖOHJE
KIRJASTO

S-350

K A U N I S - N O P E A - V A R M A



Moottori: uusin, alkuperäinen TRIUMPH kaksitahti moottori **ristihuuhTELULLA** (patentti haettu). Läpimitta 72 m/m. Iskunpituus 85 m/m. Silinterin tilavuus 346 ksm. Teho: 12 hv. Kevytmetalli mäntä, sileäpohjanen ja pitkällä ohjausvaijalla. Irroitettava silinterikansi on kevytmetallia ja kiinnitetty kolmella, kampikammioon ulottuvilla pultilla. Kaksi pakoputkea ja tehokkaat äänen vaimentajat. Silinteri on hiukan eteenpäin kalteva ja tuettu kehyksen etuputkeen pultilla. Runsasmittainen kampiakseli on vasemmalla puolella varustettu kahdella yksirivisellä kuulalaaakereilla, oikealla puolella yhdellä kaksirivisellä kuulalaaakerilla. Kiertokangen alapäässä uudenaikainen kaksirivinen laakeri, kolmen m/m rullilla. Vauhtipyörät sisään rakennetut.

Kaasuttaja: Amal luistinkaasuttaja suurella ilmanpuhdistajalla.

Sytytys: 50 Wattin Noris kela-sytytys järjestelmä joka kierrosluvusta riippumatta aina antaa yhtä vahvan kipinän.

Voitelu: öljy-bentsiini sekoitus 1:20.

Vaihdelaatikko: ensiluokkainen Hurth nelivaihteinen vaihdelaatikko, ehdottomasti varmasti toimivalla jalkavaihteella. Vihreä tarkistuslamppu valonheittäjässä osoittaa koska vaihde on „vapaalla“. Laite on patentoitu. Etuketju on täysin tiiviissä kiilloitetussa kevytmetalli kotelossa. Kaksi levyinen kuiva kytkin joka ei luista. Iskuvaimentajat ovat rakennetut kytkimeen saaden aikaan erittäin pehmeän voimansiirron.

Voimansiirto: 1/2" × 5/16" ketjuilla, jotka ovat helposti kiristettävissä. Takaketju erikoisen vahvaa rakennetta ja hyvin suojattu sekä ylä- että alapuolelta.

Kehys: yksinkertainen, tukeva putkikehys, tehty parhaasta saumattomasta teräsputkesta.

Jarrut: runsasmittaiset erinomaisen tehokkaat sisäpuoliset jarrut. Takajarrun poljin koneen vasemmalla puolella mukavan lähellä jalkatappia on epäkiskon avulla säädettävissä. Etujarruun käsivipu ohjaustangossa. Jarrujen suojuslevyt ovat kevytmetallia.

Ohjaustanko: urheilumallinen, mukavine vipuineen. Kierrettävä kaasu.

Etuhaarukka: teräsputkesta valmistettu, uudenaikainen suurine jousineen. Käsien säädettävä ohjauksen kiristäjä ja iskunvaimentajat.

Polttoainesäiliö: uudenaikaista pyöreätä mallia, tilavuudeltaan 12 litraa. Varustettu varahanalla jonka ansiosta on lisäpolttoainetta noin 30 km. ajoa varten. Uudenaikaiset erittäin kestävä taipuvat polttoaineputket. Suuret, pehmeät polvikumit.

Pyörät: kromioidut kiskot, renkaat 26 × 3,25. Säädettävät kartiomaiset kuulalaaakit. Uudenaikainen nopeusmittari suurella taululla. Hammasrattaat rakennettu sisään etujarrurumpuun.

Lokasuojat: puolipyöreätä mallia. Takalokasuoja kaksiosainen, mikä tekee pyörän irrottaminen varsin helpoksi.

Satula: erinomaisen mukava ja pehmeä kumisatula. Satulan etuosa upotettu polttoainesäiliöön.

Varusteet: 50 Wattin Noris täydelliset sähkövalot, himmentäjä ohjaustangossa, sytytyksen avain virtaviivamallisessa valonheittäjässä, sähkötorvi asianmukaisesti sijoitettu säiliön alle ja kiinnitetty runkoon. Suuri nopeusmittari kiinnitetty näkyvälle paikalle. Tavarateline vahvaa laatua. Kaksityökälulaukkua mihin runsaslukuiset ja asianmukaiset työkalut sopivat varsin mukavasti.

Kannatusnojat: paitsi vahvoja etu- ja takanojia on koneen alle sijoitettu vielä kolmas noja, jonka avulla kone saadaan hyvin helposti tuetuksi.

Ulkonäkö: musta tai punainen lakeeraus. Kaikki lakeeratut osat peitetään ennen maalausta ruosteen varalta suojusvärillä.

Paino: täydellisenä työkaluineen 135 kiloa. **Nopeus:** n. 110 km/tun.

Polttoaineen kulutus 100 kilometrillä: 2.8 litraa 60 km/tun. keskinopeudella

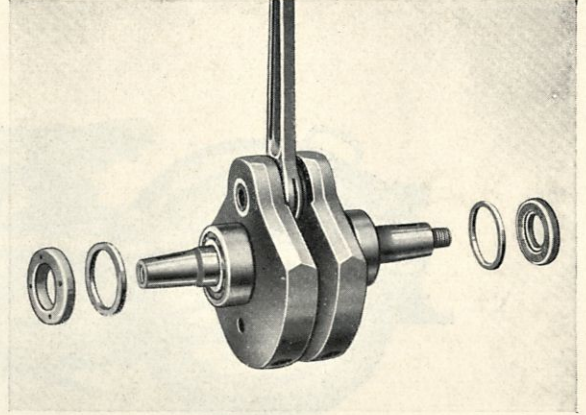
3.8 „ 100 „ „

Öljyn kulutus: 0.15 litraa 100 km:illa 60 km/tun. keskinopeudella.

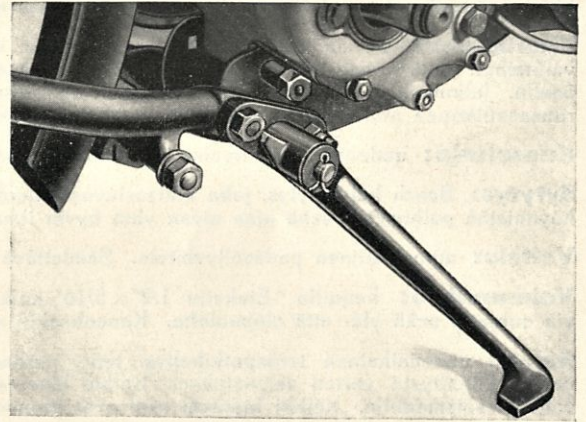
0.2 „ „ „ 100 „ „

RAKENNE ERIKOISUUKSIA

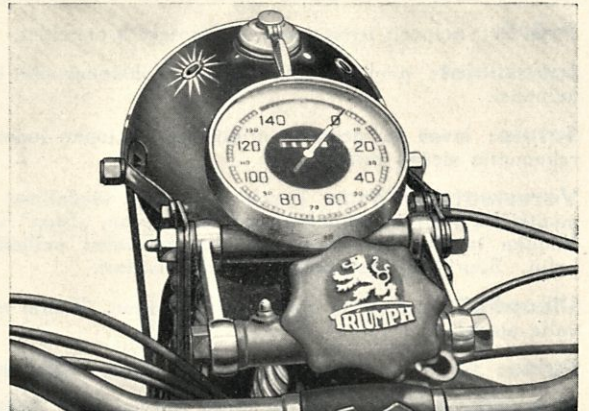
Kampiakseliin, joka käsittää kolme eri kappaletta, vasemman ja oikean vauhtipyöränpuolikkaan sekä keskitapin, on tehdas kiinnittänyt aivan erikoista huomiota. Vauhtipyöränpuolisko ja sen akseli on nyt rakennettu **yhdestä kappaleesta** ja on tähän käytetty parhaita saatavissa olevaa terästä sekä työ suoritettu suurinta tarkutta noudattaen. Puoliskot ovat aivan uutta menetelmää käyttäen yhdistetyt toisiinsa lieriömäisen keskitapin avulla. Keskilaakeri on uusinta rakennetta oleva kaksirivinen rullalaakeri.



Tarkistuslamppu, joka on sijoitettu valonheittäjään on uusimpia keksintöjä ja vaihdetta käyttäessä erittäin suuresta merkityksestä. Vaihdetangon tiiviiseen vaihtajakoteloon on sijoitettu katkaisija joka painettaessa vaihteen vapaalle yhdistää virran ja ilmoittaa vapaavaihteen pienellä vihreällä tarkistuslampulla valonheittäjässä. Tämä hyödyttää Teitä seuraavasti: jos Teidän on esim. liikenteessä pysähtyttävä niin voitte asettaa vaihteen heti vapaalle ilman tunnustelemista ja samoin on myöskin asianlaita konetta käynnistäessänne. Jalkavaihde, jonka tunnetusti suuret edut ovat varsinkin vaikeassa maastossa ajettaessa varma ja nopea vaihtaminen ilman nykäyksiä, tulee vasta tämän uuden keksinnön yhteydessä siksi täydelliseksi laitteeksi, mitä jokainen moottoripyöräilijä ihailee.

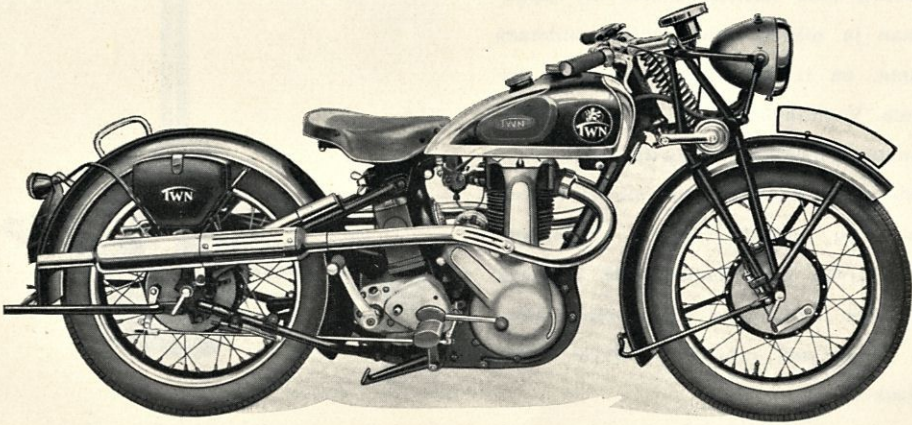


Nopeus- ja matkamittari on sijoitettu hyvin näkyvälle paikalle etuhaarukan yläosaan. Mittari on varustettu suurella taululla, läpimitaltaan 120 m/m ja antaa Teille mahdollisuuden suurimmillakin nopeuksilla tarkasti määritellä vauhtinne. Mittariin on pimeällä ajoa varten sijoitettu erikoinen lamppu joka syttyy heti valojen yhteydessä. Tehokas **ohjauksen-kiristäjä** yhtyy sopusuhtaisesti ajovarmuutta tarkistavien kojeiden yhdistelmään.



S 500

T U K E V A - V O I M A K A S - N O P E A



Moottori: yksisilinterinen, nelitahti moottori kansiventtiileillä, Triumph tehtaan omaa valmistetta. Läpimitta: 82 m/m. Iskunpituus: 94 m/m. Silinterin tilavuus: 493 ksm. Teho: 20 hv. Kampiakseli laakeroitu ensiluokkaiisiin, pitkien kokemusten perusteella rakennettuihin liukulaakereihin. Keskilaakeri kaksirivinen rullalaakeri. Silinterin kansi on irroitettavissa. Venttiilikoneisto, öljyputket, öljypumppu j.n.e. ovat koteloituidut. Kotelon voi hyvin helposti poistaa, irrottamalla ainoastaan kaksi mutteria. Venttiili varsiin on johdettu painevoitelu.

Vaihdelaatikko: on Hurth ja Triumph tehtaan valmistama erikoismalli juuri tätä konetta varten. Nelivaihteinen jalkavaihde missä valonheittäjässä sijaitseva vihreä tarkistuslamppu näyttää koska vaihde on vapaalla. Jalkavaihteen koneisto sekä kytkimen aukaisija ovat täysin tiiviissä kotelossa. Nelilevyinen kytkin on runsasmittainen niin että se, vaikkakin ui öljykylvyssä, ei luista.

Kaasuttaja: uudenaikainen neula- ja luistinkaasuttaja.

Sytytys: Bosch kelasytytys, joka kierrosluvusta huolimatta aina antaa yhtä vahvan kipinän ja voidaan kone käynnistää polkimesta sekä ajaa aivan yhtä hyvin ilman patteria.

Voitelu: automaattinen pudasöljyvoitelu. Säädettävä öljypumppu.

Voimansiirto: ketjuilla. Etuketju $1/2 \times 5/16$ " kulkee öljytiivissä kotelossa. Takaketju $5/8 \times 3/8$ " on hyvin suojattu sekä ylä- että alapuolelta. Koneakseliin on sijoitettu erittäin tehokas iskunvaimentaja.

Kehys: uudenaikainen teräsputkikehys, tehty parhaasta saumattomasta teräsputkesta. Kehyksessä on sivuvaunu kiinnitystä varten vahvistukset. Kaikki lakeeratut osat on peitetty ennen maalausta ruosteelta suojaavalla erikoismaalilla. Kaikki kiiltävät osat ovat kromioituidut.

Etuhaarukka: uudenaikainen putkihaarukka suurella jousella. Käsien säädettävillä iskunvaimentajilla ja ohjauksenkiristäjällä. Urheilumallinen ohjaustanko mukavine vipuineen ja kierrettävällä kaasulla.

Jarrut: 200 m/m läpimittaiset erittäin tehokkaat.

Polttoainesäiliö: uudenaikaista pyöreätä mallia. Kromioitu. Tilavuus 10 ltr. Varahana jonka ansiosta aina on lisäpolttoainetta n. 30 km. ajoa varten. Suuret ja pehmeät polvisuojukset. Öljysäiliön tilavuus: 1.5 ltr.

Pyörät: helposti irroitettavissa. Vanteet kromioituidut. Renkaat: 26×3.50 .

Lokasuojat: puolipyöreätä mallia. Takalokasuoja on kaksiosainen mikä tekee pyörän irrottamisen varsin helpoksi.

Satula: leveä ja pehmeä erikois-satula, jonka joustavuus on painon mukaan säädettävissä. Satulan jouset rakennettu sisään runkoon.

Varusteet: 30 Wattin Bosch dynamo ja täydelliset Bosch valolaitteet, virtaviivamallinen valonheittäjä himmentäjällä joka on kiinnitetty ohjaustankoon, „Stop“ valo, Bosch torvi sijoitettuna hyvin suojattuun paikkaan. Vankka tavarateline, jonka sivuilla on kaksi pellistä tehtyä työkalulaukkuja. Täydelliset, asianmukaiset työkalut. Suuri valaistu nopeus- ja matkamittari.

Ulkonäkö: musta tai punainen lakeeraus. Kaikki maalatut osat peitetty ennen maalausta ruosteelta suojaavalla aineella.

Paino: täydellisenä työkaluineen 170 kiloa. **Nopeus:** 120 km/tun.

Polttoainekulutus: 3.5—4 litraa 100 km:illa. **Öljykulutus:** 0.2 litraa 100 km:illa.

TAKAUS

Jokaiselle myymällemme TRIUMPH 1938-mallille annamme täydellisen takauksen rakenteen kestävydestä ja valmistuksen ensiluokkaisuudesta.

SUOSTUMME, kuuden kuukauden aikana toimituspäivästä lukien **korvaamaan uudella tai korjaamaan jokaisen rikkimenneen osan, jos osa on särkynyt aineen huonouden tai työn virheellisyyden takia.** Käytämme samalla tilaisuutta mainitaksemme, että moottoripyörät usein jätetään hoidotta tai hoidetaan joko vaivaltaisesti tai virheellisesti, jolloin näistä johtunut kuluminen tai muun syyn aiheuttama rikkoutuminen voi esiintyä. Tällaisia särkyneitä osia ei takuumme koske.

TAKAUKSEN EHDOT: Kun pyörässänne on rikkinäinen tai virheellinen osa, on se lähetettävä meille rahti- tai postivapaasti, selvällä osoitteella, jolloin osan yhteydessä tulee seurata ilmoitus omistajalta, että hän haluaa sen korjattavaksi tai korvattavaksi

uudella. Samalla on kirjallisesti ilmoitettava koneen numero sekä tehtävä ilmoitus ostoajasta. Palautuskulut suorittaa aina omistaja tai tilaaja. Jos muita osia kuin rikkinäisiä lähetetään meille ja rikkinäisen osan erilleen ottaminen tulee kysymykseen, veloitamme erikseen sellaisen osan purkamisesta johtuvasta työstä. Ellei yllämainittuja objekteja seurata, jäävät osat tänne omistajan vastuulla emmekä toimita niitä edelleen. Takaamme ainoastaan sellaisen pyörän, joka on ostettu joko meiltä suoraan tai valtuuttamiltamme asiamiehiltä.

EMME TAKAA: sellaisia osia, joita ei TRIUMPH TEHDAS itse ole valmistanut, kuten magneettoja, renkaita, kaasuttajia, istuimia, ketjuja, lampuja y. m. ja koskee takuumme mainittuja osia ainoastaan sikäli kun asianom. valmistaja sellaisesta tak. myöntää.

EMME TAKAA: korjauksia, joita on suorittanut vieras korjauspaja.

STEIB SIVUVAUNUJA

Sivuvaunu antaa moottoripyöräilijälle mahdollisuuden täydellisesti nauttia pyöräilystä, sillä sivuvaunussa matkustaa yhtä mukavasti kuin autossa. Liukkaat kelit ja pehmeät hiekkatiet eivät peloi. Sivuvaunuyhdistelmä kulkee kaikissa olosuhteissa varmasti. Sivuvaunussa on runsaasti tilaa matkalaukulle. Hyvä jousitus tekee ajon miellyttäväksi huonoimmillakin teillä, mistä varsinkin sivuvaunussa matkustava nauttii. Erikoinen vaatetus ei ole myöskään välttämätön, sillä sivuvaunussa eivät vaatteet pilaannu. Jos aiotte ostaa tai jos ehkä jo omistatte moottoripyörän, ajatelkaa myös sivuvaunun ostoa. Mutta ottakaa huomioon, että hankitte ensiluokkaisen vaunun joka vastaa niin ulkonaisesti kuin käytännöllisestikin sille asetettuja vaatimuksia.

Erinomaiset STEIB sivuvaunut ovat kauneutensa, mukavuutensa ja kestävyytensä ansiosta saavuttaneet kuuluisuutta kautta maailman.

Kaikki osat STEIB sivuvaunun rungossa ovat pulteilla kiinnitetty oikeaan asentoonsa. Teräspellistä valmistettu erinomaisen mukava kori on etuosan kummaltakin puolelta nivelpulteilla kiinnitetty runkoon. Pyörä kulkee rullalaahereilla ja on helposti irroitettavissa.

Pidämme varastossa seuraavat mallit:

Malli n:o 28, Standard Sports:

Runko ensiluokkaista saumatonta teräsputkea, kori parasta teräspeltiä, loistavasti maalattu haluamanne väriin, kromioitu puskuri, kromioitu kädensija. Takaosassa matkalaukkuja varten kromioidut kiinnitysraudat. Loistosisustus: joustava istuin sivutyynyineen, säädettävä jalkatuki, matto. Kromioitu virtaviivamallinen lyhty ja kädensija kiinnitetty lokasuojaan. Rengaskoko: 26×3.50. Sivuvaunu on neljästä kohdasta kiinnitetty moottoripyörän runkoon nivelkiinnikkeillä. Kaksi ylimmäistä kiinnikettä iskunvaimentajilla. Paino: 79 kiloa.

Malli n:o 31, de Luxe Sports:

erittely sama kuin yllä. Lisäksi korin takaosassa tilava, lukittava matkalaukun säilytyspaikka. Paino: 87 kiloa.

PAAEDUSTAJA:

O. Y. ARWIDSON & C:o A. B.

Perust. 1911

HELSINKI

M. P. os. Puh. 35 191