



Triumph Herald

GB The Triumph Herald, introduced in 1959, was looked upon as being quite a radical design in motor cars. Its tilt forward bonnet and unusual styling, plus all-round independent suspension were a breakaway from the traditional design theories of the era. Engine maintenance and servicing were easy tasks, with all parts and components easily accessible. The turning circle was unusually small (better than a London taxi-cab), at 25 feet. This made parking and manoeuvring much easier than its competitors.

F Lorsque la Triumph Herald fut introduite sur le marché en 1959, on y a vu un design tout à fait révolutionnaire: le capot incliné vers l'avant, une ligne un peu inhabituelle, la suspension à quatre roues indépendantes, enfin rupture totale entre le passé et le présent. Par ailleurs, tous les éléments du moteur étaient très accessibles pour faciliter les travaux d'entretien. Le rayon de braquage peu commun – 7,5 mètres environ – était plus petit que celui d'un taxi londonien, un atout compétitif qui permettait de manœuvrer et garer plus facilement. Le premier moteur était à quatre cylindres et à un seul carburateur.

D Bei seiner 1959 erfolgten Einführung wurde der Triumph Herald als eher radikale Konstruktion für einen Personenkraftwagen angesehen. Seine nach vorn kippbare einteilige Motorhaube und kantige Formgebung sowie die Einzelradaufhängung stellten einen Bruch mit den damaligen Entwurfskonzepten dar. Die Motorwartung und allgemeine Servicearbeiten wurde durch überall einfach zugängliche Teile erleichtert. Der Wendekreis war ungewöhnlich klein (geringer als bei einem Londoner Taxi) und betrug bloß 7,50 m. Dies machte das Parken und Manövrieren bedeutend leichter als bei vergleichbaren Fahrzeugen. Ursprünglich wurde ein 948 cm³ Vierzylinder-Motor mit Einzelvergaser

E El Triumph Herald, lanzado en 1959, fue considerado un concepto de automóvil bastante radical. Su capó inclinado hacia delante y su inusual diseño, más la suspensión totalmente independiente representaron un avance con respecto a las teorías de diseño tradicionales de la época. El mantenimiento y las reparaciones del motor eran tareas fáciles con todas las piezas y componentes, pues todos ellos eran fácilmente accesibles. El diámetro de giro era sorprendentemente reducido (mejor que el de un taxi de Londres): tan sólo 7,6m. Esto facilitaba notablemente el aparcamiento y las maniobras con respecto a sus competidores.

S Triumph Herald, som utkom 1959, ansågs vara en ganska radikal design för motorfordon. Den framåtlutande motorhuven och annorlunda stil, plus genomgående självständig upphängning var i sig själv något som bröt mot traditionell designteori vid den tidpunkten. Motorunderhåll och -service utfördes utan problem eftersom det var så lätt att komma åt alla delar och komponenter. Vändcirkeln var ovanligt liten (bättre än för en London-taxi): 7,6 m. Parkering och manövrering var mycket enklare.

The original engine was a four cylinder, single carburettor 948cc unit which was later enlarged to 1147cc with twin carburettors for certain models. Other body styles available through the production years were Coupe, Convertible and Estate car. Dimensions, engine capacity 948cc, compression ratio 8:1, length 153 inches, width 60 inches, height 52 inches, maximum speed 70 mph, acceleration 0–60 mph in 30.4 seconds, fuel consumption 45 mpg average. Brakes, drums front and rear.

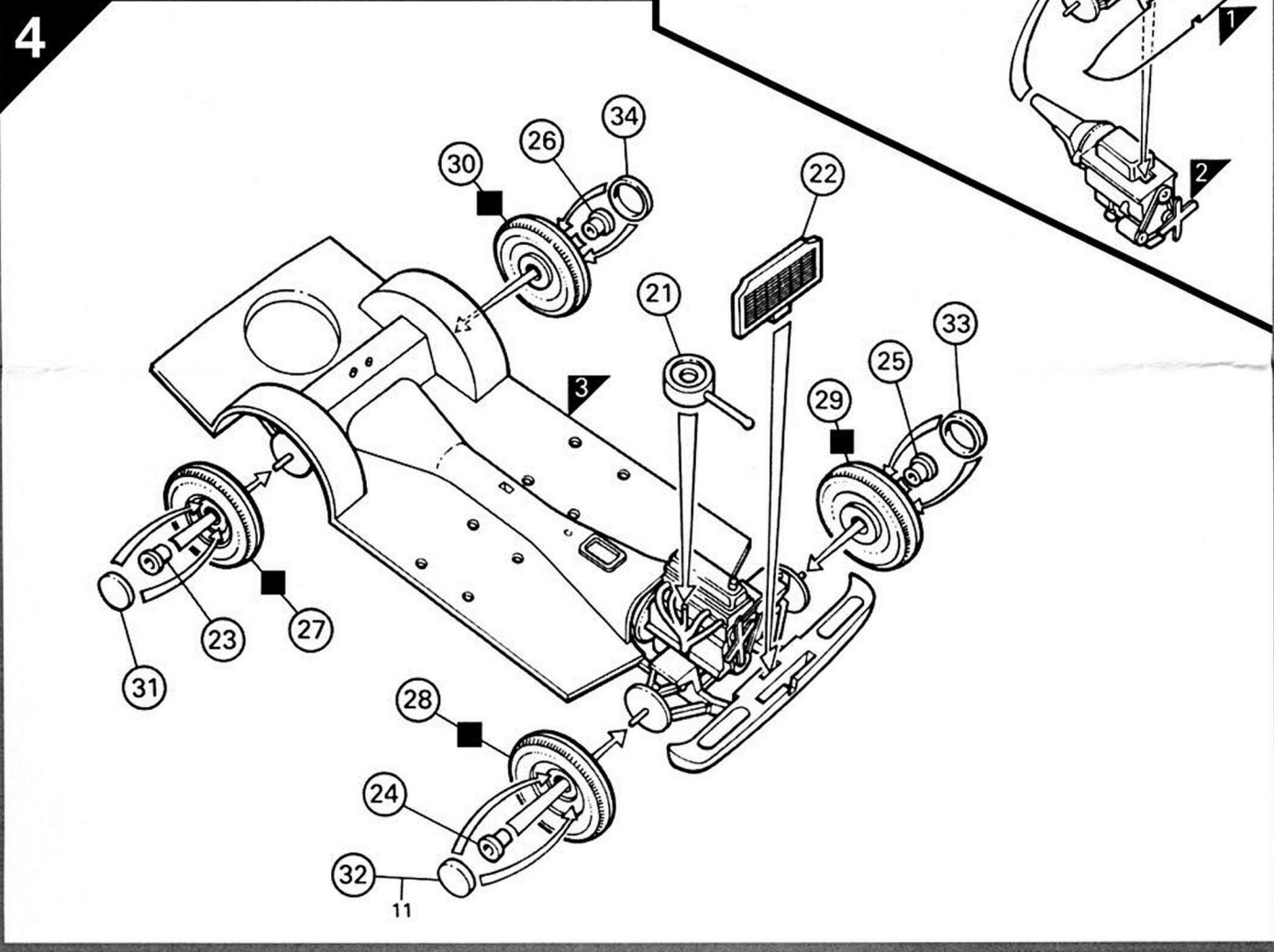
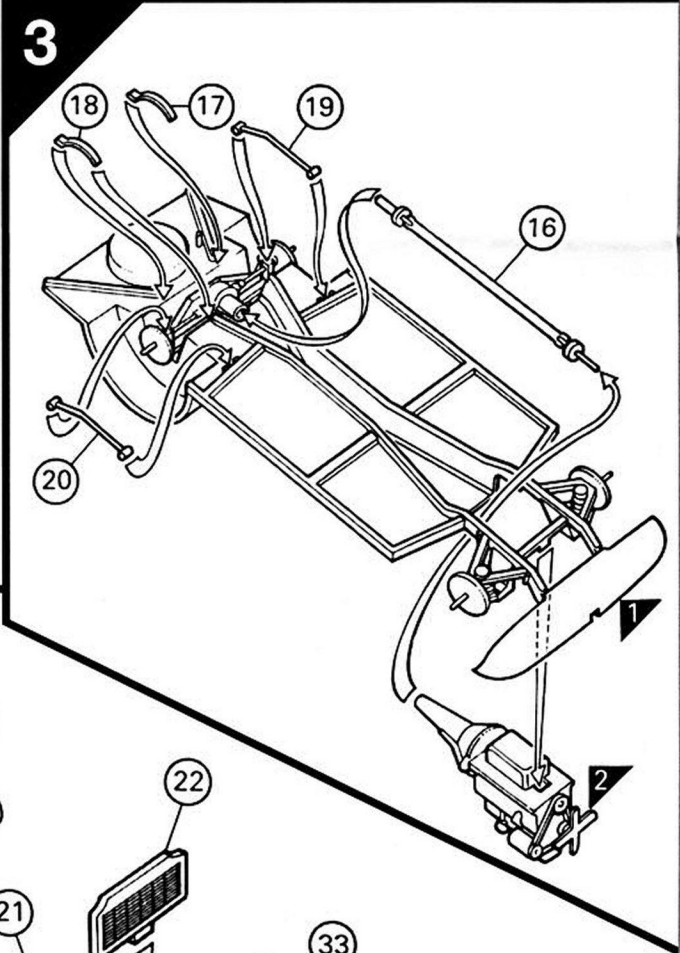
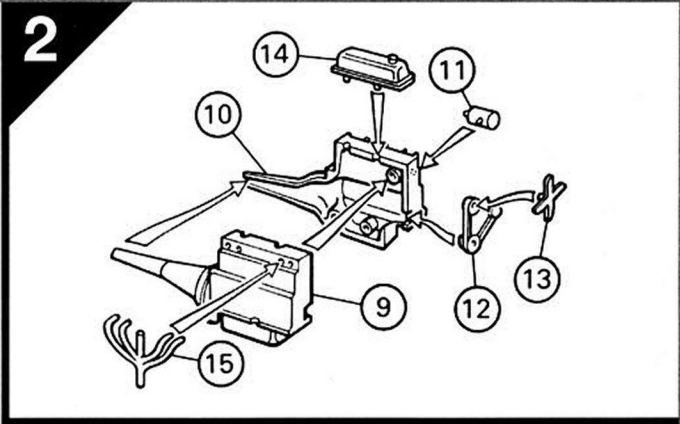
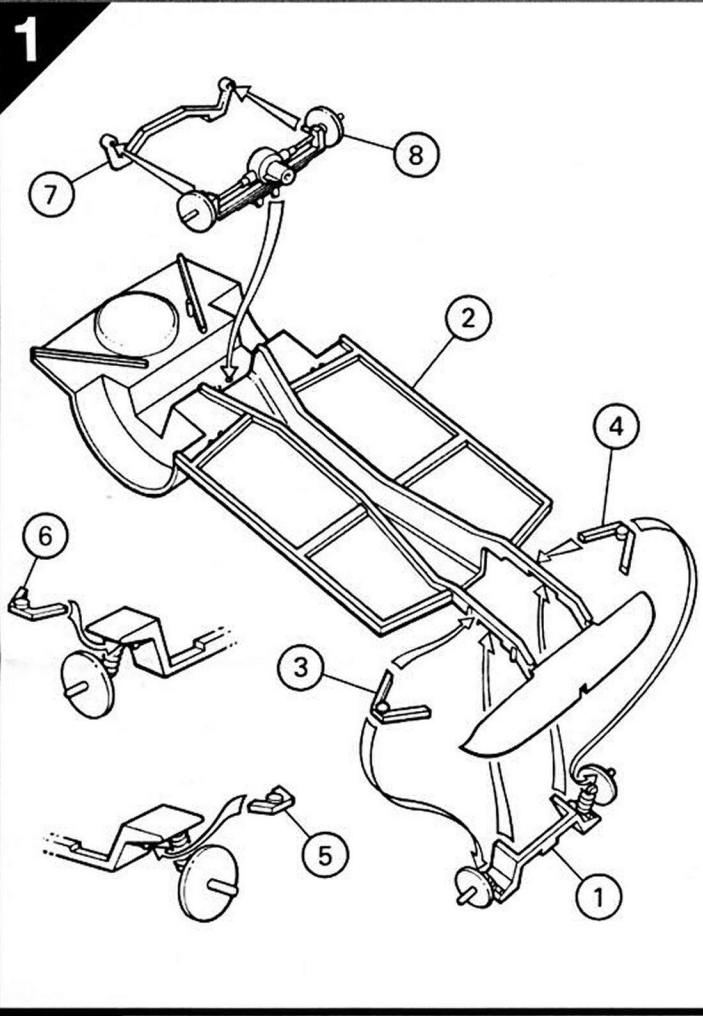
Ultérieurement, on augmenta la cylindrée de 948 cm³ à 1147 cm³ avec deux carburateurs pour certains modèles. À l'époque où l'on produisait cette voiture, celle-ci se proposait également sous forme de coupé, de décapotable ou de break. Dimensions: cylindrée 948 cm³, taux de compression 8:1, longueur 3,89 m, largeur 1,52 m, hauteur 1,32 m, vitesse maximale 112,65 km/h, accélération de 0 à 97 km/h en 30,4 secondes, consommation moyenne de carburant 6,3 l/100 km. Freins à tambour avant et arrière.

verwendet, der später auf 1147 cm³ vergrößert wurde, wobei manche Modelle mit Zwillingsvergasern ausgestattet wurden. Andere Ausführungen, die im Laufe der Produktion hergestellt wurden, waren der Coupé, Cabriolet und Kombiwagen. Technische Angaben: Hubraum 948 cm³; Kompressionsverhältnis 8:1; Länge 3,89 m; Breite 1,52 m; Höhe 1,32 m; Höchstgeschwindigkeit 112,65 km/h; Beschleunigung von 0–97 km/h 30,4 Sekunden; Benzinverbrauch durchschnittlich 6,3 l/100 km. Bremsen: Trommelbremsen vorn und hinten.

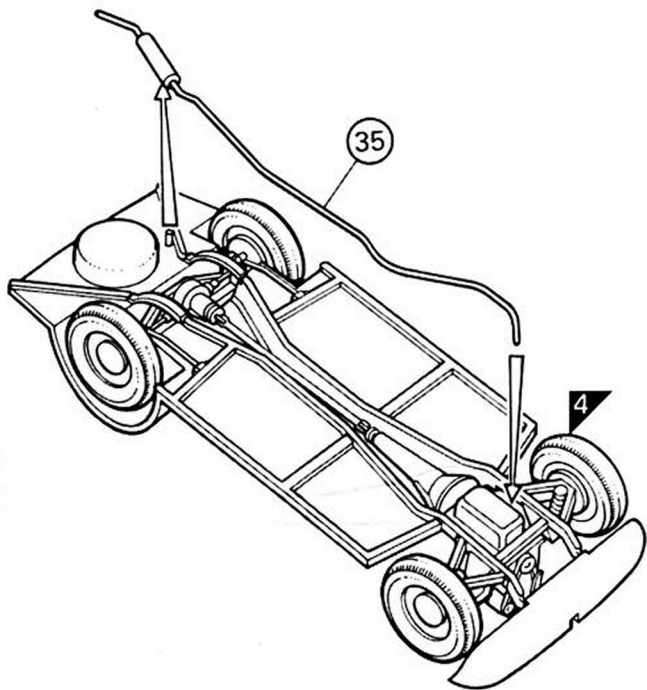
El motor original tenía cuatro cilindros, un solo carburador y 948cc de cilindrada que más tarde se aumentó a 1.147cc con carburadores gemelos para determinados modelos. Hubo otros diseños de carrocería disponibles durante los años de fabricación: el cupé, el convertible y la berlina. Dimensiones, cilindrada del motor 948cc, relación de compresión 8:1, longitud 3,89m, anchura 1,52m, altura 1,32m, velocidad máxima 112,65km/h, aceleración de 0 a 97km/h en 30,4 segundos, consumo medio de combustible 6,3 l/100km. Frenos de tambor en ruedas delanteras y traseras.

Bilen var ursprungligen utrustad med en 948 cm³-enhet med fyra cylindrar och enkel förgasare som senare byggdes ut till 1 147 cm³ med dubbel förgasare för särskilda modeller. Under tillverkningstiden utkom även andra modeller, såsom Coupe, Convertible och herrgårdsvagn. Mått: motorkapacitet: 948 cm³, kompressionsförhållande: 8:1, längd: 389 cm, bredd: 152 cm, höjd: 132 cm, 112,65 km/h maximal hastighet, acceleration 0–97 km/h på 30,4 sekunder, bränsleförbrukning: 15,8 km/l i genomsnitt. Bromsar: front och baktrumror.

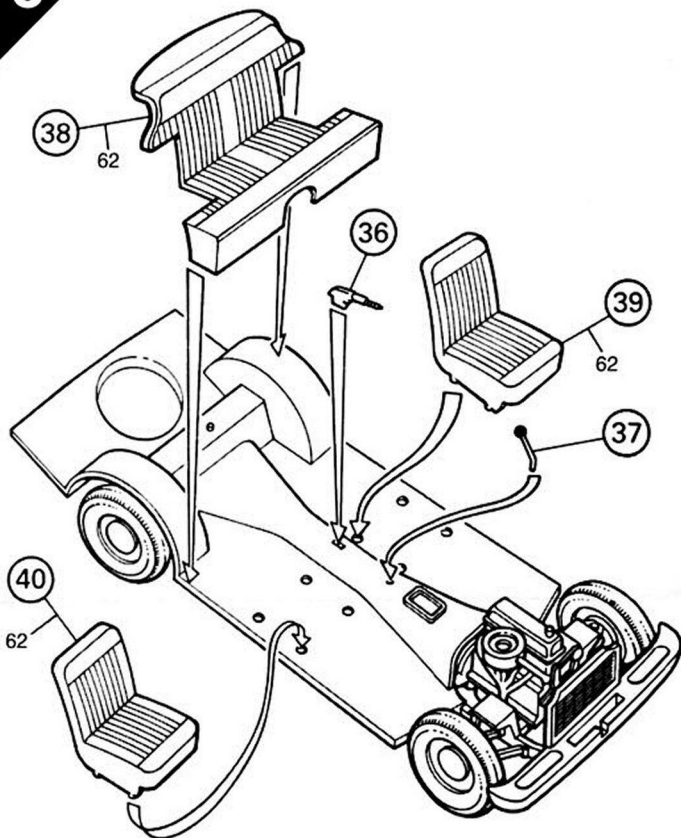
PLEASE NOTE: Additional paints may be required to complete models to a higher specification. Some parts in this set may not be required to build these models.



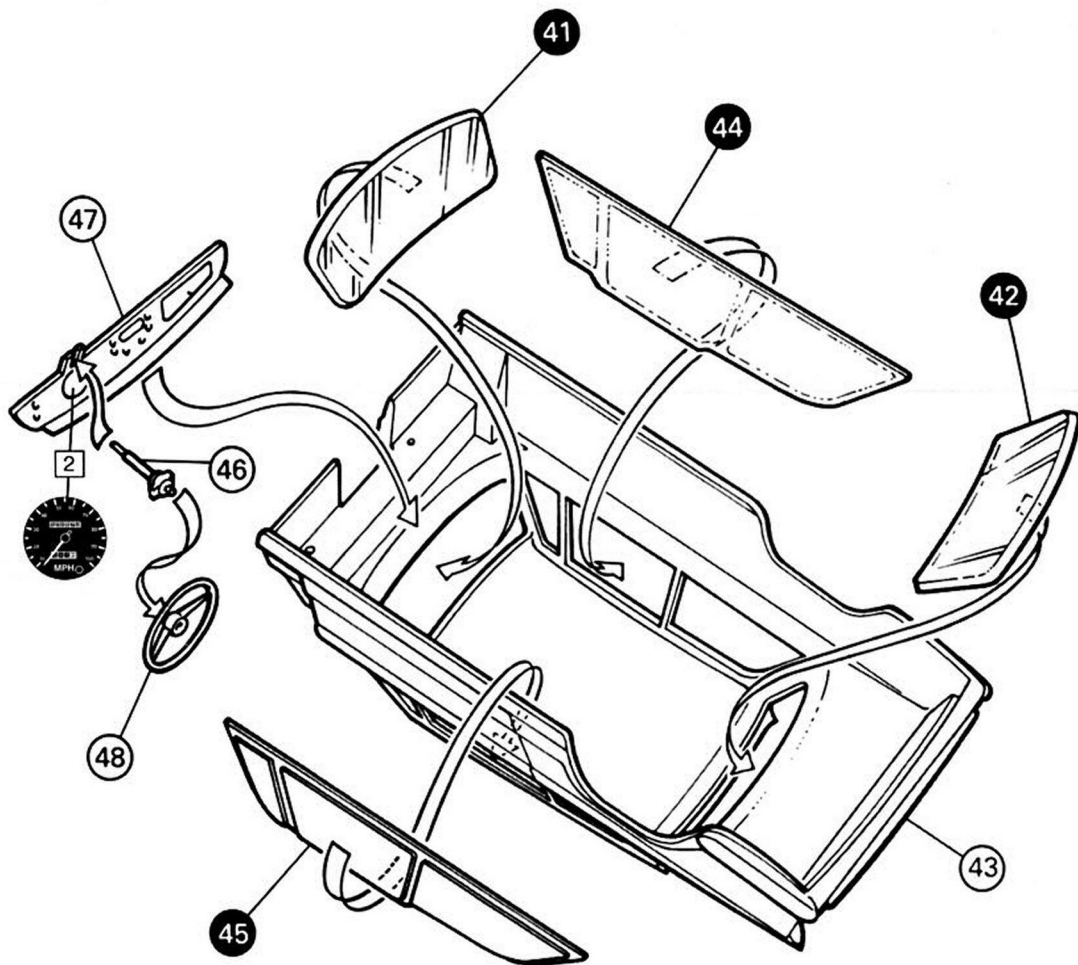
5

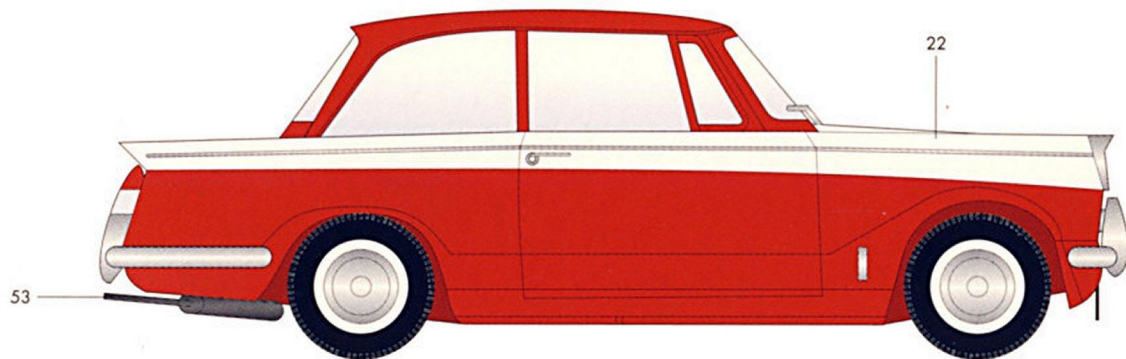
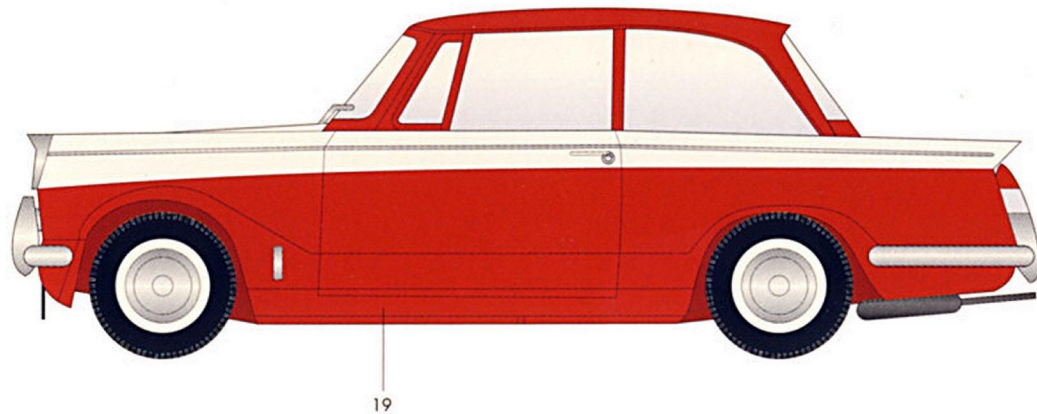
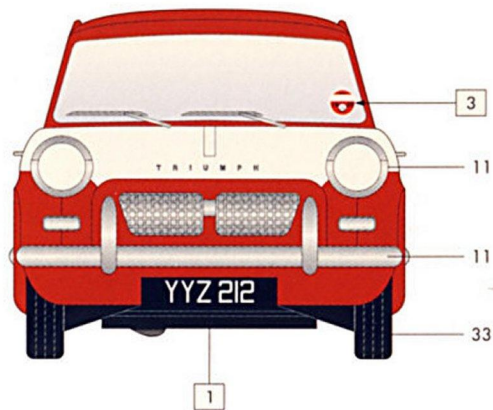


6



7





PAINTING INSTRUCTIONS

Triumph Herald

The Triumph Herald was a small two-door car introduced in 1959 by the Standard-Triumph Company of Coventry. The body design was by the Italian stylist Michelotti.

