



## ***Zuverlässig und vertrauenswürdig - TRIUMPH 4 HP Model SD 550sv 1925***

Wer ein Faible für englische Motorräder hat, der kommt an der Marke „Triumph“ nicht vorbei. Dabei wurde ausgerechnet diese urenglichste aller Motorradfirmen von einem Deutschen gegründet. Siegfried Bettmann hieß der Mann, der 1884 seine Heimat Richtung England verlassen hatte. Schon ein Jahr später gründete er dort eine Firma, die sich mit dem Vertrieb von in Birmingham gefertigten Fahrrädern beschäftigte, die er unter eigenem Namen verkaufte. Aber schnell wurde ihm klar, dass eine klingendere Bezeichnung her musste, um seine Räder zu vermarkten - „Bettmann“ war in England zu sperrig und wenig zugkräftig. Er entschied sich für „Triumph“.

1887 war ein Schicksalsjahr für Bettmann, er verlegte den Sitz seines Unternehmens in die Fahrradhochburg Coventry (wo die meisten Zulieferfirmen saßen) und er nahm den Ingenieur Mauritz Schulte in seine Firma auf. Schulte stammte ebenfalls aus Deutschland und war ein Mann mit großem technischem Interesse und Weitblick. Er war es, der 1893 in München eine neue Erfindung kaufte, die sich Motorrad nannte und deren Hersteller sich diese Bezeichnung sogar hatte patentieren lassen. Eine „Hildebrand und

Wolfmüller“ war es, die er in seine neue Heimat brachte. Das sollte die Zukunft für Triumph sein, darüber waren sich Bettmann und Schulte einig (wie viele andere Fahrradhersteller im technikbegeisterten und innovationsfreudigen England). Zuerst experimentierten sie an verschiedenen Varianten von Motorfahrzeugen (ein- und mehrspurig), aber 1902 wurde dann eine praktikable Lösung gefunden und mit der Serienfertigung der ersten Triumph begonnen. Diese war wie die meisten Produkte jener Zeit nicht viel mehr als ein motorisiertes Fahrrad, aber ihr Grundkonzept ähnelte schon dem, was für die nächsten Jahre Gültigkeit haben sollte. So waren die Einzylinder-Motoren - die von JAP in England, Fafnir aus Deutschland und Minerva aus Belgien bezogen wurden – nicht wie bei vielen anderen Herstellern über dem Vorder- oder Hinterrad, sondern von Anfang an am tiefsten Punkt des Rahmendreiecks angeordnet. Angetrieben wurde das Hinterrad mittels Flachriemen oder über Pedale und Kette, um den Motor in Gang zu bringen. Oder auch um radelnd nach Hause zu kommen, wenn das Aggregat nicht mehr mitspielte (was häufig genug der Fall war).





**5.50 TRIUMPH Type S.D.**  
 (Rating for Insurance purposes 4 h.p.)

EQUIPPED READY FOR THE ROAD WITH  
 ELECTRIC "MAGDYNO" LIGHTING SET AND BULB HORN

*Das Nachfolgemodell SD besaß  
 Kettenantrieb und einen Stoß-  
 dämpfer in der Kupplung*

**5.50 TRIUMPH Type H.**  
 (Rating for Insurance purposes 4 h.p.)

EQUIPPED READY FOR THE ROAD WITH  
 ELECTRIC "MAGDYNO" LIGHTING SET AND BULB HORN

*Triumph Model H (1915-1924)  
 noch mit Riemenantrieb*





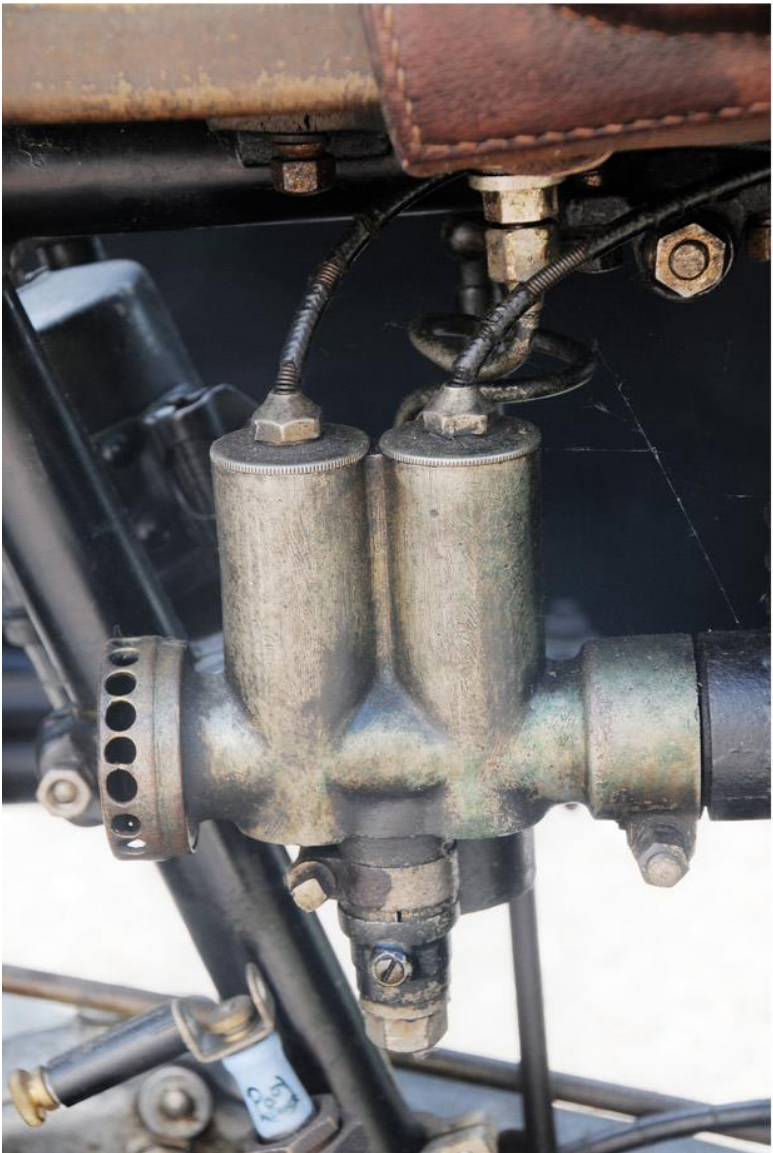
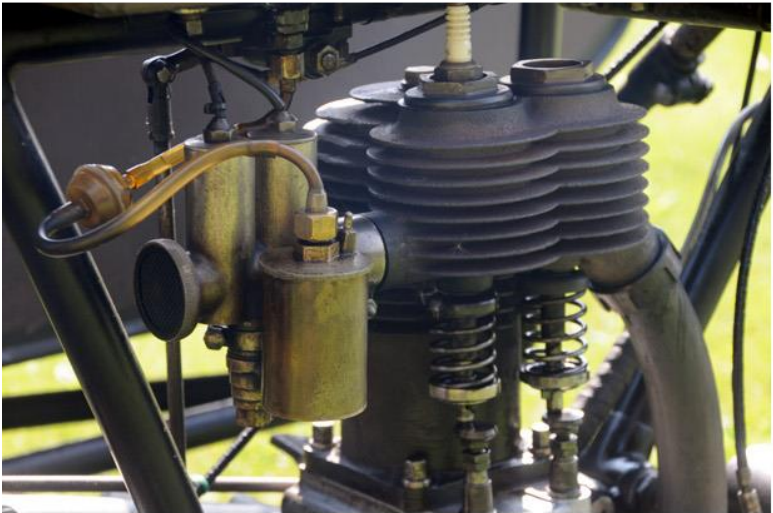
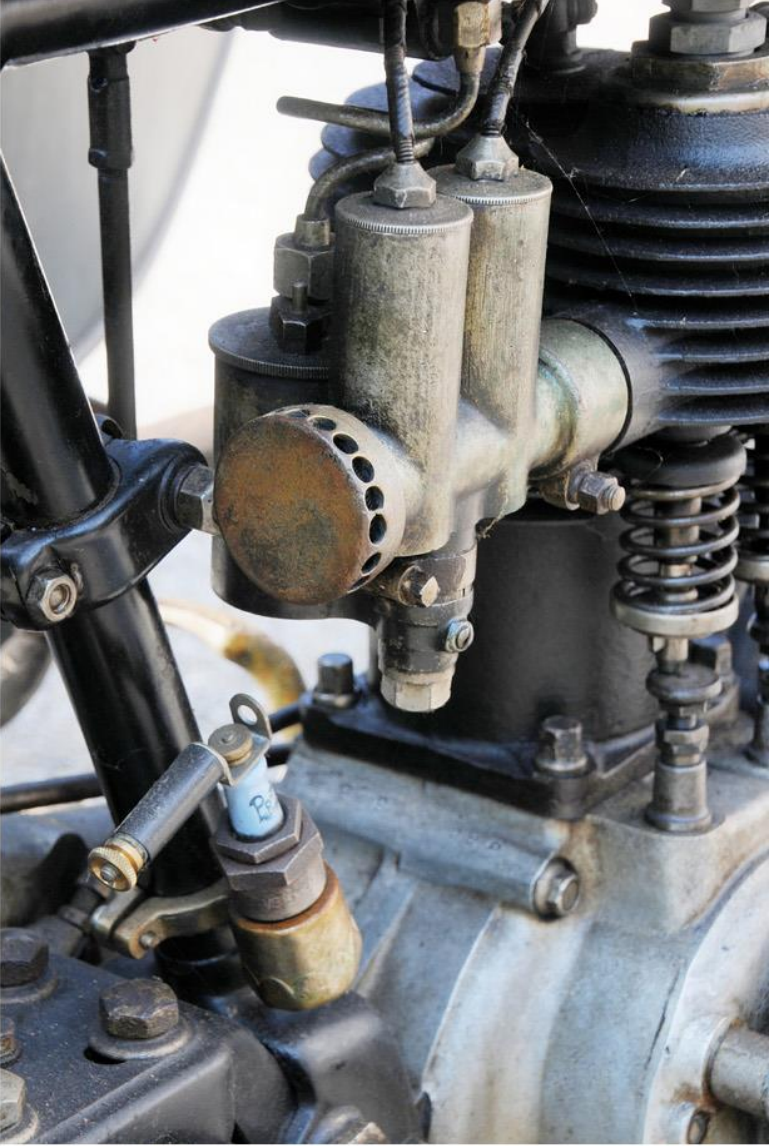
Auf diese Pedale verzichteten Bettmann und Schulte allerdings bei ihrem verkaufstärksten Produkt, dem 4 HP Modell mit der Zusatzbezeichnung Model H, die 1914 auf den Markt kam. Das Model H war eine Weiterentwicklung des 3 ½ HP Seitenventilers mit 454 Kubik aus 1907, der 1908 auf 476 und 1910 auf 499 Kubik aufgebohrt worden war. Die Reiter einer Model H konnten über einen Handhebel drei Gänge im Sturmey Archer Getriebe schalten, und mit wenig Angst vor Pannen zu Ausflügen starten. „Trusty Triumph“, die „vertrauenswürdige Triumph“ wurde sie in Motorradfahrerkreisen allgemein genannt. Das war auch der britischen Armeeleitung zu Ohren gekommen, Triumph bekam Heeresaufträge für große Mengen Model H's, die an die Meldefahrer (dispatch riders) verteilt, aber auch von anderen alliierten Ländern geordert wurde. 30.000 Stück verließen in den Jahren zwischen 1914 und 1918 die Werkshallen in Coventry, was das Unternehmen die Kriegswirren finanziell sehr gut überstehen ließ. Nachdem sich die Militärausführung technisch von der zivilen Version ohnehin kaum unterschied, konnte bei Kriegsende die Produktion unverändert weitergeführt werden - die H verkaufte sich in alle Länder der Kronkolonie, man konnte also sagen auf alle Kontinente. Und sie wurde auch in den Triumph Werken Nürnberg hergestellt, wo von den Querelen, die 1930 zur Namensänderung in TWN führen sollten, noch nichts zu spüren war. Eine Änderung erfolgte 1920, als der Kettenantrieb eingeführt wurde. Als das Model H in den frühen

20er Jahren außer Dienst gestellt wurde, belief sich ihre Fertigungszahl auf 57.000 Stück. Sie lebte aber im Model SD weiter, welches sich durch die modernisierte und namensgebende Federgabel (SD = Spring Drive) von der H unterschied. Weitere Modernisierungen waren eben der Ketten- anstelle des Riemenantriebs (wobei die Primärkette in einem geschlossenen Gehäuse im Ölbad lief) und ein Dreigang-Getriebe, das jetzt im eigenen Haus in Coventry gebaut wurde. Geänderte Nockenprofile und andere Verbesserungen sorgten für ein höheres Drehmoment und mehr Leistung, und der Benzintank war von 5,7 auf 7,6 Liter Fassungsvermögen vergrößert worden.

Für die Genese der H zur SD zeichnete Colonel Holbrook verantwortlich - Schulte hatte sich nämlich 1920 in den vorgezogenen Ruhestand verabschiedet, dem vermutlich Differenzen mit Bettmann vorausgegangen waren. Zwischen Bettmann und seinem neuen Generaldirektor Holbrook dürfte hingegen bestes Einvernehmen bestanden haben, immerhin war es der Colonel in seiner Funktion als Beschaffungsoffizier, der 1914 den Deal mit Bettmann und dem britischen Kriegsministerium eingefädelt hatte. Holbrook war es auch, der bei Triumph wieder mehr Engagement im Rennsport forcierte, was zur Entwicklung der „Ricci“ führte, mit dem vom Strömungstechniker Henry Ricardo konstruierten Vierventilkopf. Das aber ist eine andere Geschichte.









Wir bleiben bei der SD und können dazu gleich zwei Exemplare präentieren: beide aus 1925, beide weitgehend im Originalzustand, beide mit einer „King of the Road“ Acetylen-Beleuchtungsanlage von Lucas ausgerüstet, beide mit einem Seitenwagen bestückt. Diejenige, die „SD 1925“ auf der Nummerntafel stehen hat, gehört Siegfried Neumeyer aus dem Bezirk Braunau. Er hat das Gespann schon vor vielen Jahren aus dem benachbarten Bayern – genauer aus Rosenheim – in gelebtem Zustand über den Inn nach Oberösterreich gebracht. „Gloria“ steht auf dem Holzkorpus des wuchtigen Boots, dessen breite Tür in typisch englischer Manier bequemen Einsteig für den Passagier bietet.

Noch bequemer hat es der Fahrgast der zweiten Maschine, die ebenfalls in Oberösterreich beheimatet ist, und zwar im Salzkammergut. Das Boot eines unbekanntem Herstellers ist ebenfalls aus Holz, hier bieten aber eine Reling mit Windschutzscheibe sowie ein Rollverdeck Schutz vor Gegenwind und Wetter. Den Wetterschutz hat allerdings der heutige Besitzer selbst gebastelt, den Seitenwagen hat er aus England geholt, woher auch die Maschine stammt. Die kam aber auf einem Umweg über einen oberösterreichischen Händler (British Only Austria) von der Insel.





