

*“im Vertrauen”* - TRIUMPH Model 3,5 HP Roadster 1906/09



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 verließ. Schon ein Jahr später gründete er dort eine Firma, die sich mit dem Vertrieb von in Birmingham gefertigten Fahrrädern beschäftigte, die er unter seinem eigenen Namen verkaufte. Aber schnell wurde ihm klar, dass ein klingender Name her musste, um seine Räder zu vermarkten, „Bettmann“ war in England wenig zugkräftig. Klavoller war sicherlich „Triumph“, wie Bettmann seine Produkte künftig taufte. 1887 war ein Schicksalsjahr für den Exil-Deutschen, er verlegte den Sitz seines Unternehmens in die Fahrradhochburg Coventry, wo die meisten Zulieferfirmen saßen. Und nahm den Ingenieur Mauritz Schulte, der wie er aus Deutschland stammte, in seine Firma auf. Schulte war ein Mann mit großem technischem Interesse und Weitblick. Er war es, der 1893 in München eine jener neuen Erfindungen, ein Motorrad der Marke „Hildebrand und Wolfmüller“, kaufte und zur

genauen Untersuchung und Erprobung in seine neue Heimat brachte. Das Segment Motorfahrzeug war die Zukunft für Triumph, darin waren sich Bettmann und Schulte einig (so dachten auch viele andere Fahrradhersteller im technikbegeisterten und innovationsfreudigen England). Zuerst experimentierten sie an verschiedenen Lösungen – ein- und mehrspurig, und 1902 wurde dann 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 dem, was für die nächsten Jahre Gültigkeit haben sollte. So waren die Einzylinder-Motoren - die von JAP aus 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 - bzw. um nach Hause zu kommen, wenn das Aggregat nicht mehr mitspielte (was häufig genug der Fall war).

1905 schlug Triumph einen neuen Weg ein: weg vom Konfektionär, ein eigener Motor wurde entwickelt. Man merkte ihm sicherlich noch an, dass Bettmann und Schulte sich die vorher verwendeten Einbaumotoren genau angesehen hatten. Er hatte 3 PS, das ansonsten nicht gerade revolutionäre Fahrzeug kann man durchaus noch als Leichtmotorrad bezeichnen. Aber 1906 wurde dann ein neuer Typ entwickelt, die 3,5 HP. Dieses Modell kam zwar schon im Herbst in den Handel, weil es aber erstmals im Katalog des folgenden Jahres aufscheint, wird es als 1907er Modell bezeichnet. Das Aggregat hat 454ccm Hubraum (82mm Bohrung und 86mm Hub) und einen Schnüffelvergaser. Erstmals wurde bei Triumph eine Hochspannungsmagnetzündung eingebaut. Die Kurbelwelle ist kugelgelagert. Für erhöhten Fahrkomfort sorgt die auf eine Spiralfeder gelagerte Schwinggabel. Bereits 1907 fanden 1000 Einheiten einen Käufer, 1908 waren es schon 3000. Da war der Motor bereits aufgeböhrt worden, das Motorrad zur 500er mutiert.

Absatzfördernd war für Triumph sicherlich das Engagement im Rennsport. 1907 wurde die Tourist Trophy erstmals ausgetragen, Triumph brachte vier Motorräder an den Start der Einzylinderklasse, also der Junior TT. Jack Marshall kam als zweiter, F. Hulbert als dritter ins Ziel, die anderen beiden klassierten sich als 13., bzw. 14er. Besser noch im nächsten Jahr, als Jack Marshall den Siegeslorbeer errang (mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 66,4 und einer schnellsten Runde von 70,2 Km/h), Sir Robert Arbuthnot wurde dritter, die weiteren Triumphs kamen als 4er, 5er, 7er. und 10er ein – 6 Triumphs unter den ersten 10! Diese Erfolge, aber auch die sprichwörtliche Zuverlässigkeit

des in großer Serie gebauten Single-Zylinders kulmierten in der Bezeichnung „Trusty-Triumph“ – „die vertrauenswürdige Triumph“. Wir zeigen hier zwei 3,5 HP Roadster Modelle, die beide vom Zustand „Rusty“ wieder zur „Trusty“ geworden sind. Dem 1906er Modell wurde bereits in ihrem ursprünglichen Heimatland wieder zu frischem Glanz verholfen bevor sie zu ihrem neuen Besitzer nach Oberösterreich kam. Auch die zweite – ein 1909er Modell – hat ihr neues Zuhause in Oberösterreich gefunden, sie steht in der Garage von Hubert Furtner und repräsentiert dort das älteste Exponat seiner umfangreichen Sammlung.







