



Siegfried Bettmann, ein deutscher Emigrant, der sich in England niedergelassen hatte, war ab 1885 als Importeur tätig. Er führte nicht nur Nähmaschinen nach England ein, sondern auch Fahrräder, die unter dem Namen Triumph auf den englischen Markt kamen. Als die Geschäfte immer besser liefen suchte sich Bettmann einen anderen deutschen Emigranten, Maurice Schulte, als Partner.

Gemeinsam beschlossen sie selbständig Fahrräder zu bauen und zogen zu diesem Zweck nach Coventry um. Schulte, von Beruf Ingenieur, erkannte weitsichtig, dass die Zukunft motorisierten Fahrrädern gehören würde. Die Gelegenheit ergab sich als die belgische Firma Minerva einen kleinen Motor herausbrachte, der sich gut zwischen Pedalwerk und Lenkkopf eines Fahrrades anbringen ließ. Die Kraftübertragung auf das Hinterrad erfolgte mittels eines Riemen aus Leder.

Die erste Triumph besaß einen 1,75 PS starken Minerva-Motor. Sie kam 1902 auf den Markt. 1904 erschien das erste echte Motorrad von Triumph mit einem 3 PS starken Fafnir-Motor. Wenig später entstand ein ganz von Triumph entworfenes und produziertes Motorrad. Nicht ganz zufrieden stellend war das Ergebnis und bereits 1906 ging eine neue überarbeitete Version hervor, die für einen hervorragenden Absatz sorgte. Auch Triumph baute Rennmaschinen die in die Wettkämpfe der TT geschickt wurden. 1909 war bereits eine Triumph mit 499 cm³ Hubraum am Start die 1910 in Serienproduktion ging. Schulte begann in diesem Jahr mit der Entwicklung eines Zweizylindermotors mit parallel nebeneinander stehenden Zylindern deren Prototyp drei Jahre später fertig wurde.

Der Erste Weltkrieg unterbrach die Arbeiten an dem Zweizylindermotor. 1913 kamen die kleine Triumph Junior mit 225cm³ Hubraum und 1914 ein Touring-Modell mit 550 cm³ ohne Getriebe auf den Markt.

Eine Neuerscheinung war 1921 eine Triumph mit im Zylinderkopf hängenden Ventilen und einem Kolben aus Leichtmetall. 1923 vergrößerte Triumph die Zweitakt-Junior von 225 auf 250 cm³; zudem war sie die erste Triumph die eine Kupplung und einen Kickstarter erhielt. Von 1925 bis 1926 wurde eine 494cm³ Hubraum starke Weiterentwicklung am Markt etabliert. Eine mit 498cm³ Hubraum versehene Sportversion war das bedeutendste Serienmodell das die Grundlage für acht Modelle aus dem Jahr 1927 bilden sollte. Triumph fertigte daneben Automobile: Zugunsten des „Super Seven“ wurde 1928 sogar die Motorradproduktion auf vier Modelle beschränkt, 1929 aber wieder auf die üblichen acht Modelle erweitert. In den Jahren der Wirtschaftskrise setzte das Unternehmen auf preisgünstigere Modelle. Kleine Zweitakter mit 150 und 175cm³ Hubräumen wurden in das Produktangebot aufgenommen.

Als die Firma schließlich beschloss, in Zukunft nur noch Automobile zu produzieren, schloss Jack Sangster, der Inhaber der Firma Ariel, mit Triumph ein Abkommen: Die Triumph Maschinen sollten zwar weiterhin in Coventry, aber unter neuer Leitung gefertigt werden.

Sangster setzte den Erfinder der Ariel Vierzylinder an die Spitze der sogleich der Triumph ein neues Design verpasste. Die Zweizylinder wurden aufgegeben und die sportlichen Einzylindermaschinen mit hängenden Ventilen in den Hubraumklassen 250, 350 und 500 cm³ wurden in die Tiger 70, Tiger 80 und Tiger 90 umbenannt. Nicht ganz zufrieden entwickelte man eine eigene Zweizylindermaschine mit parallelstehenden Zylindern, die im Juli 1937 unter dem Namen Speed Twin angekündigt wurde. Diese 500cm³ Maschine fand sofort großen Anklang in der Motorradwelt. 1939 folgte ihr eine noch sportlichere Version, die Tiger 100.

Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges setzte allen Projekten ein jähes Ende. Die Triumph-Werke wurden dem Erdboden gleich gemacht. In provisorischen Werken in Warwick nahm Triumph die Produktion wieder auf und baute Motorräder für die britische Armee. Im neuen Werk in Meriden ging die Produktion weiter. Neben der Speed Twin wurde die 3T, eine Zweizylindermaschine mit 350cm³ Hubraum, entwickelt. 1947 kamen Geländeversionen und Weiterentwicklungen der Tiger und Speed Twin hinzu. 1949 verließ die Thunderbird das Werk, eine 650er mit zwei nebeneinander stehenden Zylindern. Weitere Sportversionen folgten: die Tiger 110, danach die berühmte Bonneville. 1951 wurde Triumph zusammen mit Ariel von BSA aufgekauft, aber erst 1968 fand die Fusion der beiden Firmen in der Dreizylinder-Triumph-Trident ihren Ausdruck.

1973 mußte BSA Konkurs anmelden. Triumph versuchte zu retten was zu retten war und beteiligte sich am Norton-Villiers-Konzern. Der Konzern beschloss sehr zügig das Meriden-Werk zu schließen und statt dessen die BSA-Anlage in Small Heath weiter zu betreiben. 1975 wurde offiziell die Meriden Motorcycle Company gegründet und der Bau der Zweizylindermodelle Bonneville und Tiger 750 wieder aufgenommen wenngleich der Vertrieb über die Muttergesellschaft Norton-Villiers-Triumph lief. Die Firma Triumph machte 1983 Konkurs und musste das Werk verkaufen. Die Marke übernahm der Inhaber einer gut gehenden Londoner Firma, die Ersatzteile für englische Motorräder lieferte. Er ließ die Produktion der Bonneville 750 weiterführen. 1990 wurde schließlich eine komplett neue Motorradgeneration eingeführt. Versionen mit 750, 900 und 1000cm³ als auch 1200er Vierzylinder-Maschinen.



Eines der ersten Triumph-Modelle, 1903.