



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okręgu od 2014 roku.

BLOG – O BLOGU – NASZ YOUTUBE – NARZĘDZIA DLA KIEROWCÓW – GIEŁDA – ARCHIWUM

Gacie z koronką

przez Zbigniew Kluczkowski | 15 września, 2024

0 komentarzy

Przedstawiciele Harleya – Davidsona często podkreślają, że są najstarszym, wciąż działającym producentem motocykli. Dokładnie tak samo mogą napisać w swoich reklamach marketingowcy marki Triumph, która została założona w 1885 roku a od 1902 roku wytwarza motocykle. Założył ją Siegfried Bettmann (bardzo brytyjskie nazwisko!), który był emigrantem z Cesarstwa Niemieckiego i w wieku 20 lat przeniósł się do brytyjskiego Coventry. Jak każdy producent motocykli, Bettmann zaczynał od rowerów, do których z czasem zaczął montować silniki.

Pierwszy motocykl Triumphy był rowerem wyposażonym w silnik belgijskiej firmy Minerva. Na początku konstrukcje firmowane przez Triumphy składały się z części od innych producentów. Po wyprodukowaniu kilkuset sztuk, dopiero w 1904 roku przedstawiono model własnego projektu. Model był na tyle udany, że rok później roczna produkcja przekroczyła 250 sztuk. Interes świetnie się rozwijał, dlatego też już w 1907 roku otwarto drugą fabrykę. Odtąd motocykle Triumph produkowano w brytyjskim Coventry i niemieckim Nurembergu.

Triumph zdobył uznanie tuż przed oraz podczas walk I Wojny Światowej. Na wyposażeniu alianatów znalazło się ponad 30.000 motocykli tej marki, z czego najwięcej modelu H, który uważano za bardzo nowoczesny – jak na tamte czasy. W ciągu 8 lat produkcji (1915-1923) model H zdobył 57 tys. klientów. Motocykl napędzał 1 – cylindrowy silnik o poj. 499 cm³ i mocy 4 KM a chłodzenie powietrzem w zupełności wystarczało. Motocykl ten był prosty (posiadał rowerową, wzmocnioną ramę) i niezawodny, dzięki czemu sprawdził się jako pojazd kurierów.

Triumph H z 1916 roku



Źródło: vintagebike.co.uk

W połowie lat 20-tych Triumph był znany nie tylko jako producent motocykli, ale również samochodów, gdyż w 1923 roku przejął Fabrykę Hillmana. Roczna produkcja wynosiła już 30 tys. sztuk. Motocykle Triumphy po raz pierwszy trafiły do USA a samochody Super Seven i Super Eight zostały dobrze przyjęte przez rynek. Do „Wielkiego Kryzysu” brytyjskie jak i niemieckie zakłady ledwo nadążały za potrzebami rynku. W 1929 roku, po tym jak kryzys zaczął rozprzestrzeniać się na kolejne kraje, Triumph sprzedał cały niemiecki oddział i skupił się na rodzimym fabryce.

Czytaj: Kto zabił elektryczne auto?

Niemiecka część Triumphy została przejęta przez Adlera, który nadal produkował pojazdy pod marką Triumph – Adler a motocykle jako TWN. Wkrótce po tym, w 1932 roku produkcję rowerów przejął Raleigh Bicycle Company a Triumphy popadł w kłopoty finansowe. W 1933 roku założyciel marki, Bettmann przeszedł na emeryturę a trzy lata później firma przekształciła się w dwa niezależne działy: Triumph nadal produkował motocykle a Standard Motor Company – samochody. Obie marki były wysoko cenione przez „znawców” – podkreślano wysoki standard wykonania.

Pomimo dalszych zawirowań inżynierowie nie zostali pozbawieni środków na rozwój kolejnych modeli. Pokazany w 1937 roku nowy model w pełni zasługiwał na nazwę – Speed Twin. Dwucylindrowy silnik miał 498 cm³ pojemności i moc aż 27 KM. Dzięki lekkiej konstrukcji był znacznie szybszy niż jego konkurenci. „Szybka Dwojka” była wytwarzana do 1940 roku a po wojnie – od 1947 aż do 1959 roku. W związku z całkowitym zniszczeniem (przez lotnictwo III Rzeszy) fabryki w Coventry, Triumph na potrzeby wioski rozpoczął produkcję w nowym zakładzie w Meriden.

Speed Twin z 1949 roku



Źródło: vintagebike.co.uk

Po wojnie podstawowym modelem był nadal Speed Twin, który doczekał się odmiany z silnikiem o poj. 650 cm³ – na rynek amerykański. W latach 50-tych do oferty dołączył model o nazwie Tiger, który nazywano „małym Harleyem”. W latach 60-tych do oferty wprowadzono dwa skutery: Tina i Tigress. W 1962 r. zrealizowano z podwójnej ramy na rzecz prosty 1 – rurowej, co spotkało się ze sprzeciwem części klientów. Przełomem okazał się rok 1969, w którym Malcolm Uphill w zawodach motocykli na Wyspie Man osiągnął średnią prędkość 160 km/h.

Triumph Bonneville, na którym wówczas jechał Uphill fani uważają za najlepszego Triumphy w historii marki. Niestety na przeszkodzie brytyjskim motocyklom stanęli Japończycy, których motocykle były bardziej nowoczesne i ekonomiczne. Odpowiedzią Triumphy na największe Hondy był Trident – duży motocykl, o 3 – cylindrowym silniku, masie ponad 200 kg i 58 KM mocy. Wytwarzany od 1968 do 1975 roku Trident powstał w 27.480 egzemplarzach i jako pierwszy model tej marki posiadał zarówno przedni i tylny hamulec tarczowy.

Czytaj: Adam i Fantazja w biznesie

W połowie lat 70-tych Triumph oraz Norton połączyli swe siły. Norton był znany jako jedyny producent motocykli z silnikiem Wankla. Pomimo tego przedsiębiorstwo nadal przynosiło wyłącznie straty. W 1983 roku John Bloor kupił prawa do marki Triumph i rozpoczął nowy rozdział w jej historii. W ciągu kilku lat Triumph odzyskał renomę a nowe modele, w tym 3 – cylindrowy Trophy i sportowy TT600 przyciągnęły nowych klientów. W 1990 roku do oferty wszedł duży, 4 – cylindrowy motocykl o poj. 1200 cm³ o nowoczesnym wyglądzie.

Klientela Triumphy bardzo odmłodniała. TT 600 był godnym rywalem średniej klasy japońskich „ścigaczy” a solidny Thunderbird 900 nostalgicznym wyglądem miał przypominać o dużych motocyklach z lat 50 i 60-tych. W tym samym czasie Norton produkował własną wersję TT 600 oraz Commandera – średniej wielkości motocykl turystyczny z silnikiem Wankla. Triumph wchodził do nowych segmentów, czego dowodem jest 675 Street Triple, należący do tzw. „naked bike”. Motocykle bez owiewek były wtedy bardzo popularne.

Norton Commander – 1989 r.



Źródło: motorcycleclassic.com

Największym motocyklem Triumphy jest obecnie Rocket. Wbrew nazwie nie jest to motocykl sportowy a turystyczny. Przy nim nawet duży Harley – Davidson wygląda tak jakoś ... niepozornie. Gdy motocykle H-D mają silniki V2 o poj 1,7 dm³, nowy Triumph ma silnik trzycylindrowy o poj. 2,3 dm³. Nie jest jednak demonem prędkości, ale gigantyczny moment obrotowy 200 Nm i moc 140 KM nie pozwolą żądnemu Harleyowi na lepszy start spod świateł. Gotowy do jazdy Rocket waży solidnie 351 kg, przez co wymaga naprawdę mocnej ręki.

Triumph Rocket z 2006 r.



Źródło: totalmotocycle.com

Dla kogo Rocket jest za duży może wybrać mniejszego Tigera 800 lub nostalgiczny model Bonneville T100, który jest ładząco podobny do modelu TR6 Trophy. To właśnie nim Steve McQueen skakał przez ogrodzenie w scenie filmu „Wielka Ucieczka”. Przez tą scenę marka zyskała rzesze wiernych klientów. Triumphami jeździli również: Marlon Brando, Bob Dylan i James Dean. Specjalna wersja T100 powstała dla uczczenia pamięci McQueena i stanowi ukłon w kierunku rynku amerykańskiego. Konkurencja „H-D” nie wypchnęła Triumphy z rynku.

Czytaj: Alfredo i cuda z jego szopy - 50 projektów Vignale, które warto znać

Pomimo wielu zawirowań Triumph nadal nie ma zamiaru kończyć działalności. Nie każdy lubi obraz w „H-D”, dlatego też brytyjskie motocykle nadal znajdują nabywców. Nie są tanie, ale podczas, gdy konkurencja zapomina o swojej historii, Triumph nadal prezentuje się tak dobrze jak 50 lat temu. Nadal jest tak solidny jak kiedyś. Pomimo tego, że pewna znana firma próbuje skrócić jej nazwę, tylko motocyklo-analfabeci są w stanie kojarzyć ją z marką ... damskiej bielizny. Ta jednak ma mniej zasług dla brytyjskiego przemysłu.

Visited 4 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: motocykle, Norton, Triumph, TriumphRocket, TriumphTrident

Zobacz wpisy

← Franja ... elegancja

MTT – jednośladowy śmigłowiec →

Dodaj komentarz

Twój adres e-mail nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres e-mail *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.



Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Lódź
Teraz, 10 lutego, 14:00, Wtorek

0°C

17 km/h **0 mm**

Jakość powietrza źródło: AIRLY

Umiarkowana PM 2.5: 326% PM 10: 159%

Dzisiaj **1°C**

Jutro **4°C**

Godzina po godzinie ▶
Na 16 dni ▶

Wyszukuj według kalendarza:

Luty 2026						
P	W	Ś	C	P	S	N
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	

[* sty](#)

Komentarze:

Najczęściej czytane:

Motocyklem po rekord czyli Glenn i inni wariaci na...

Berlinka czyli opowieść o parówce

50 twarzy Renault Clio

Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski

Kto zabił elektryczne auto?

Popularne na Youtube:



Tagi:

AlfaRomeo (17) Audi (9) Bentley (12) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (10) CE-chymarki (40) ceny części (7) Chevrolet (9) Citroen (11) Daihatsu (14) DNAmarki (34) felieton (86) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (23) Formula1 (8) Jaguar (7) kierowcywyścigowi (18) Lancia (10) Mercedes (30) mikrosamochód (12) napędzany (7) nietypowe pojazdy (9) Nissan (10) normyspalin (7) Opel (11) Peugeot (16) pojazdy elektryczne (10) pojazdyrekordowe (19) pojazdywojskowe (19) Porsche (15) pracowniekaroseryjne (9) projektancisamochodów (18) prototypy (15) rajdysamochodowe (7) reklama (7) rekordyprędkości (17) Renault (19) RollsRoyce (8) SUV (8) Toyota (17) v8 (10) Volvo (11) wzornictwopremysłowe (7)

Liczba wyświetleń: 1 017

Wszystkie wpisy: 706