

---

## Im Bücherregal: Triumph – Geschichte eines Neubeginns

Von Jens Riedel

Triumph gehört nach wie vor zu den klangvollsten Namen in der Motorradwelt und die Bonneville zu den berühmtesten Maschinen der Welt. Der fast zwei Kilogramm schwere Wälzer „Triumph – Englische Motorradkunst“ zeichnet die Geschichte der Marke von 1901 bis 2017 auf 240 Seiten und mit 290 Fotos und Abbildungen nach.

Die Ursprünge des britischen Unternehmens gehen auf die 1880er-Jahre und die beiden Deutschen Siegfried Bettmann und Mauritz Schulte zurück. In deren Fahrradfabrik in Coventry begann nach zwei Prototypen im Vorjahr 1902 die Motorradproduktion mit einer zwei PS starken 200er. Ein Jahr später verließen fast 380 Maschinen das Werk. Gut 30 Jahre später war die Firma, die in Nürnberg auch die deutschen Triumph-Werke betrieb, zum ersten Mal insolvent. Konkurrent Ariel übernahm das Unternehmen, stieß die 1923 begonnene Autoproduktion ab, und leitete mit Ingenieur Edward Turner den Triumphzug der Marke ein, der mit der Speed Twin 5 T von 1938 begann.

In den 1950er- und 1960er-Jahren waren die Motorräder aus Coventry nicht zuletzt auch in den USA besonders populär, wo sie auch in Hollywoodstreifen wie „Der Wilde“ mit Marlon Brando und „Gesprengte Ketten“ mit Steve McQueen in Erscheinung traten. 1956 wurde dann der berühmte Geschwindigkeitsrekord auf dem Salzsee von Bonneville eingefahren. Ein Vierteljahrhundert hielt Triumph nahezu ununterbrochen den Titel, das weltweit schnellste Serienmotorrad im Programm zu haben.

In den Siebzigern verschlechterte sich die finanzielle Lage erneut. Die japanische Konkurrenz setzte die Briten zunehmend unter Druck, die es versäumt hatten, in moderne Produktionsanlagen zu investieren. Es folgten das acht Jahre währende Kapitel der Arbeiterkooperative und 1983 der Kauf des Unternehmens durch den Baulöwen John Bloor. Der Teilehersteller Les Harris durfte dann noch bis Ende der 1980er-Jahre die alte Bonneville weiter bauen. 1991 begann dann mit der Trident 750 und Trident 900 offiziell der Neuanfang von Triumph, den auch ein Fabrikbrand im elften Jahr der Neuzeit nicht aufhalten konnte.

Die beiden Autoren Michael Levivier und Zef Enault widmen das erste Drittel ihres Buchs „Triumph – Englische Motorradkunst“ der Historie und den Rest den Jahren 1991 bis 2017. Den Abschluss bildet die Bobber. Leider geht das Corporate-Publishing eindeutig zu Lasten der Seriosität. Werden die ersten Jahrzehnte noch sachlich geschildert, gehen den Autoren in den Kapiteln über die Neuzeit mehr als einmal die Pferde durch. Der Leser bekommt jede Menge Superlative geboten und deutlich weniger (technische) Fakten. Vielfach dürfen sich die Entwickler selbst zu Wort melden, kritische Punkte einzelner Modelle werden lapidar in Halbsätzen abgefrühstückt.

Dass immer wieder bereits Gelesenes erneut auftaucht (Stichwort: Wer ist John Bloor?) zeugt von Schwächen im Lektorat. Zudem wirkt die Übersetzung stellenweise etwas holprig. Da ist in Sachen Triumph Rocket beispielsweise zu lesen, dass man bei ihrem Hubraum von 2300 Kubikzentimetern bei einem Auto von 2,3 Litern sprechen würde (sic). Dass ein Großteil der neueren Fotos aus der Presseabteilung stammt, lässt sich ebenfalls kaum verleugnen.

So ist der mit fast zwei Kilogramm recht gewichtige Wälzer vor allem ein Buch für Fans der Marke.

„Triumph – Englische Motorradkunst“ von Michael Levivie und Zef Enault ist im Delius-

---

Klasing-Verlag erschienen. Das Buch hat 240 Seiten mit 290 Abbildungen und kostet 49,90 Euro. (ampnet/jri)

---

## Bilder zum Artikel



„Triumph – Englische Motorradkunst“ von Michael Levivie und Zef Enault.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Delius-Klasing-Verlag