

## La nascita della Triumph

Di Alessandro Maschi

*“Ma è la stessa delle moto?”*

Se guidate una Triumph in un paese diverso dal Regno Unito sarete abituati alle domande più bizzarre sull'origine della vostra auto (per tacere di come il nome “Triumph” viene pronunciato dagli incauti interlocutori...) e, se il curioso di turno ha un po' di cultura motoristica, è scontato che vi interroghi sul legame con la nota e tuttora esistente casa motociclistica. A volte il quesito mette in difficoltà anche gli appassionati perché, se tutto o quasi si sa della triste fine della Triumph, non capita spesso di leggere qualcosa a proposito della sua nascita.

TRIUMPH

TANDEM

„TRIUMPH-“  
FAHRRÄDER

Elegant. — Dauerhaft. — Schnell.

FABRIKATE ERSTEN RANGES

„SPECIAL-TRIUMPH“-DREIRAD 25×32 Zoll.

**S. BETTMAN & Co.**

4 Golden Lane  
LONDON

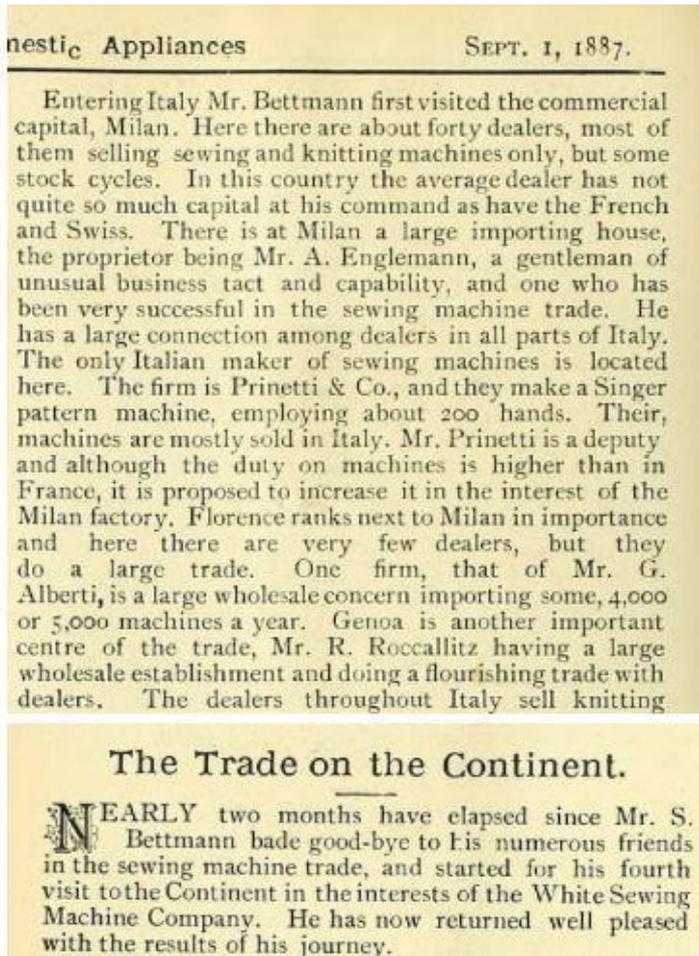
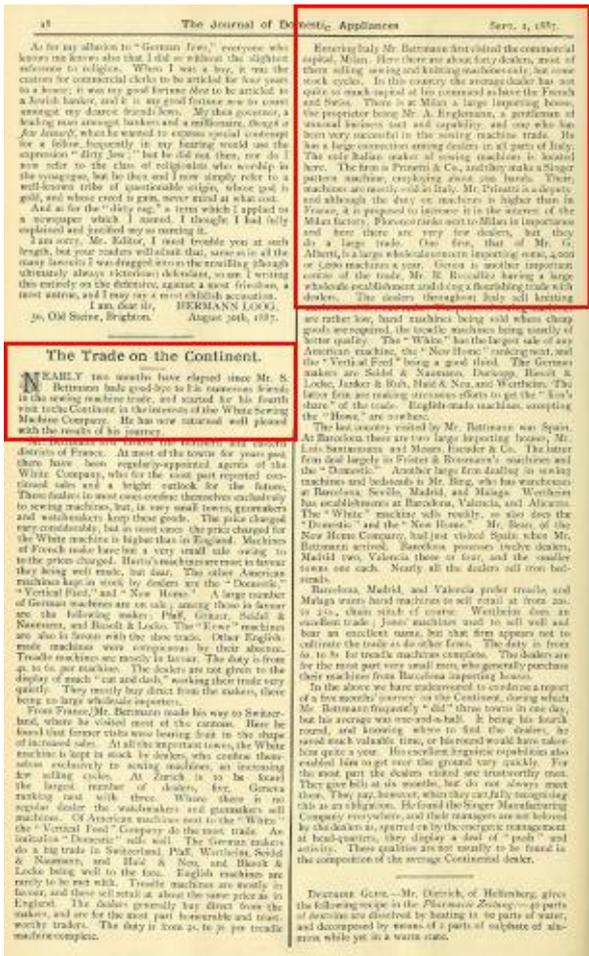
Aston  
BIRMINGHAM

Ausstellung Leipzig Stand No. 23.

*Una pubblicità tedesca della “S. Bettman & Co.” che annuncia la partecipazione a una fiera di settore, la prima finora nota che riporta il marchio “Triumph” a identificare il prodotto, ma non ancora il costruttore. Si noti la ‘n’ mancante dal cognome di Bettmann.*

Tutto inizia nel 1883 quando il ventenne tedesco Sigfried Bettmann arriva a Londra ricco solo di speranze. Dopo qualche settimana incontra Mauritz J. Schulte, anche lui da poco immigrato dalla Germania, e insieme cercano un impiego approdando alla *White Sewing Machine Co.*, filiale inglese di un produttore americano di macchine da cucire. Dopo un paio di anni l'azienda affronta

una crisi economica e licenzia Bettmann che coglie l'occasione per fondare la *S. Bettman & Co. Import Export Agency*, con l'intento di fare da ponte tra la sua nazione di origine e quella di adozione prendendo il meglio da entrambe: macchine da scrivere tedesche da vendere nel Regno Unito e biciclette inglesi da esportare in Germania. La fama delle due ruote britanniche è tale da convincerlo a togliere una delle 'n' finali del proprio cognome per rendere "più inglese" il nome della ditta, ma si rende presto conto di aver bisogno di qualcosa di più immediato, riconoscibile e facile da ricordare in tutte le nazioni dove intende esportare il proprio prodotto: **nel 1885 compare così per la prima volta il nome Triumph.**



*Bettmann non interrompe i rapporti con la White Sewing Machine nel 1885, in occasione del suo licenziamento; dopo la nascita della S. Bettman & Co, infatti, torna a collaborare con il produttore di macchine da cucire occupandosi della parte commerciale estera, come testimoniato da questo articolo del 1887 che cita una missione d'affari nel continente, Italia inclusa. (fonte: <https://triumphbicycles.wordpress.com/early-triumph-history/>)*

L'attività di Bettmann stenta a prendere quota, si rende necessario l'intervento di nuovi finanziatori e l'amico Schulte, nel 1886, è solo il primo dei molti soci che negli anni consolidano la situazione finanziaria della società. Il nuovo assetto porta nel 1890 a due cambiamenti significativi: un nuovo nome – *The Triumph Cycle Company Ltd* – e un nuovo centro produttivo aperto a Coventry, capitale della bicicletta britannica. Nel decennio successivo la Triumph vivrà alterne fortune fino alla ripresa in concomitanza con l'inizio del nuovo secolo.



La più vecchia pubblicità italiana finora trovata, del 1899. (fonte: <http://www.registrostoricotriumph.it/storia-triumph-1885-1902.html>)

# Triumph

- MILANO** - Palmiro Zignone successo ad Attilio Beretta, Corso Porta Romana, 65.  
**ANCONA** - R. Arduini Marchini.  
**BOLOGNA** - F.lli Chierici di Giuseppe, Via Indipendenza, 55.  
**COMO** - Carlo Pusterla, Via Lecco.  
**CREMONA** - F.lli Bertolotti, Corso Garibaldi, 17.  
**FERRARA** - Aldo Morisi - Piazza Commercio, 23.  
**FIRENZE** - V. Zan, Viale Filippo Strozzi, 12.  
**GENOVA** - G. Mentasti, Via Edera, 5 rosso.  
**LIVORNO** - G. Gambini, Piazza Carlo Alberto, Via Giovannetti.  
**MANTOVA** - Enrico Bernoni, Via P. F. Calve, 4.  
**MODENA** - Auto-Garage Gatti, Via Emilia.  
**NOVARA** - Carlo Baraggioli, Via Carlo Alberto, 37.  
**PADOVA** - G. Aperi, Via del Santo, 12 C.  
**PARMA** - Fiorenzo Scipioni, Borgo del Leon d'Oro, 10.  
**PERUGIA** - Soc. An. Auto Garage.  
**RIMINI** - Bettini Primo, Corso Umberto, 5 A.  
**ROMA** - G. Solani, Via Quattro Fontane, 14.  
**SENIGALLIA** - Giuseppe Monaco, Corso Vittorio Emanuele, 108.  
**TORINO** - F. Opassi, Via Goito, 7.



Tutto il piacere che si può trarre dal pedalare dipende dalla qualità del bicicletto che si monta. E' il bicicletto facilmente scorrevole, comodo ed esente da tutte le obbiezioni che si fanno al così detto ciclo a buon mercato, quello che arreca la maggior soddisfazione sulla strada e rende un vero piacere col pedalare.

I Cicli "TRIUMPH", sono stati disegnati e costruiti proprio per ottenere questi scopi. E sarebbe impossibile di ottenere un bicicletto che offra maggior comodità, maggior sicurezza, e che richieda così piccolo sforzo per azionarlo; e tutto ciò è dovuto al suo perfetto equilibrio.

Quando state per comprare un bicicletto rammentatevi dei cicli "TRIUMPH", i quali sono costruiti là dove si trovano solamente abili meccanici, nessuna donna, nè lavoro a buon mercato, e sono *i migliori che l'industria inglese possa produrre.*

TRIUMPH MOTOR CYCLES rapidi, sicuri, quelli che offrono la maggior comodità.

*Cataloghi illustrati si possono facilmente avere franchi di porto dalla*

**Triumph Cycle Co. Ltd.**  
**Coventry (England)**

*o dai suoi rappresentanti.*

REGISTROSTORICOTRIUMPH.IT

Una pubblicità italiana del 1909. Quando gli inglesi inventarono le "safe bikes" con ruote identiche, in contrapposizione a quelle con la anteriore di grandi dimensioni, in Italia si usò il termine "bicicletto" declinato al maschile poiché derivato da "biciclo"; in seguito Edoardo Bianchi lanciò la produzione su scala industriale e scelse di distinguersi dalla concorrenza usando la versione al femminile, che divenne poi quella definitiva. Da notare, inoltre, la precisazione squisitamente sessista sulla manovalanza inglese priva di donne, considerata una garanzia di qualità! (fonte: <http://www.registrostoricotriumph.it/storia-triumph-1903-1909.html>)

La concorrenza però inizia a sperimentare l'applicazione di piccoli motori a scoppio e Bettmann non può restare indietro: nel 1902 presenta la prima motocicletta Triumph, un semplice telaio da bicicletta rinforzato e dotato di un motore Minerva, di fabbricazione belga, da 2 CV. Gli esperimenti continuano e sulle Triumph compaiono motori sempre più potenti, fino a giungere nel 1905 al primo propulsore autoprodotta da 300 cc e 3 CV. Bettmann esige un livello qualitativo elevato per i propri prodotti e il mercato sembra apprezzare la decisione, la produzione passa infatti dalle 550 motociclette costruite nel 1906 alle 3000 del 1909.



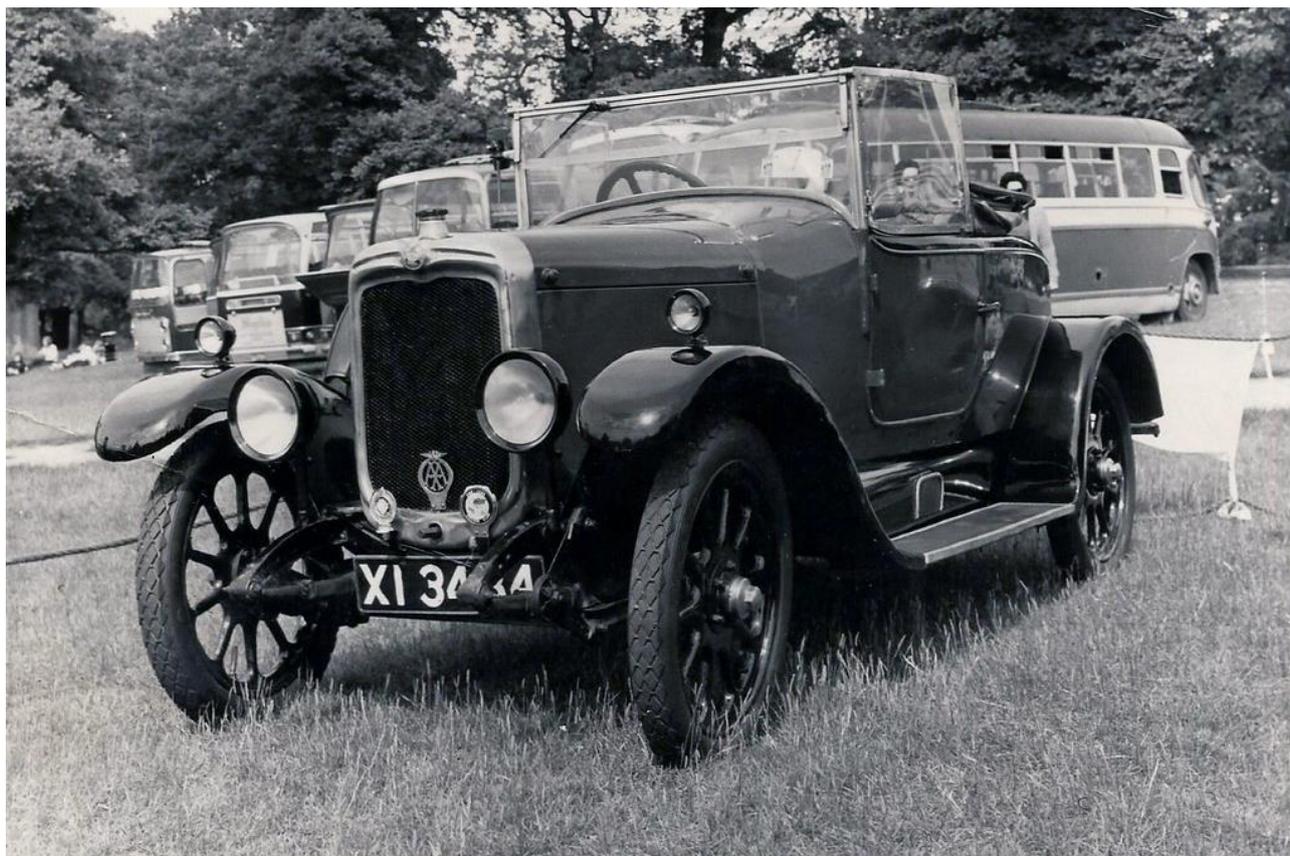
*Siegfried Bettmann (a sinistra) e Mauritz Schulte (a destra).*

Mentre la Triumph si ritaglia un proprio spazio nel mondo a due ruote, accade qualcosa in quello a quattro; dopo aver montato motori a scoppio sulle biciclette, infatti, il passo successivo sembra scontato e iniziano a comparire le prime carrozze motorizzate. Nel 1903, a Coventry, Reginald Maudslay fonda la Standard Motor Company e avvia la produzione di automobili con motore monocilindrico e cambio a tre marce. Qualche anno dopo, nel 1912, una crisi finanziaria spinge Maudslay a cercare nuovi soci e finanziatori trovando la disponibilità dello stesso Bettmann, concittadino e imprenditore ormai affermato, che diventa così presidente della SMC mantenendo il posto per i due anni successivi. Un fatto che sembra quasi profetizzare quanto accadrà nel giro di qualche decennio.

Nel frattempo il continente viene travolto dallo scoppio della Grande Guerra. Per la Triumph il dramma si trasforma in opportunità economica con la fornitura di mezzi all'esercito britannico,

quasi 30.000 motociclette inviate sul fronte francese dove si guadagnano la stima dei soldati e il soprannome di “trusty Triumphs” (le “affidabili Triumph”).

Al termine del conflitto la Triumph è ormai ai vertici mondiali nella produzione di motociclette; Mauritz Schulte, convinto dell'importanza di entrare nel mercato automobilistico, si scontra con l'opinione contraria dell'amico Siegfried e nel 1919 lascia la società, confortato da una buonuscita di 15000 sterline. Privo di conoscenze tecniche ma dotato di istinto commerciale, Bettmann cambia idea dopo solo due anni quando acquista la *Dawson Car Company* e annuncia pubblicamente l'intenzione di produrre automobili.



1923 TRIUMPH 10/20 2-SEATER

This photograph may  
be reproduced without  
charge.

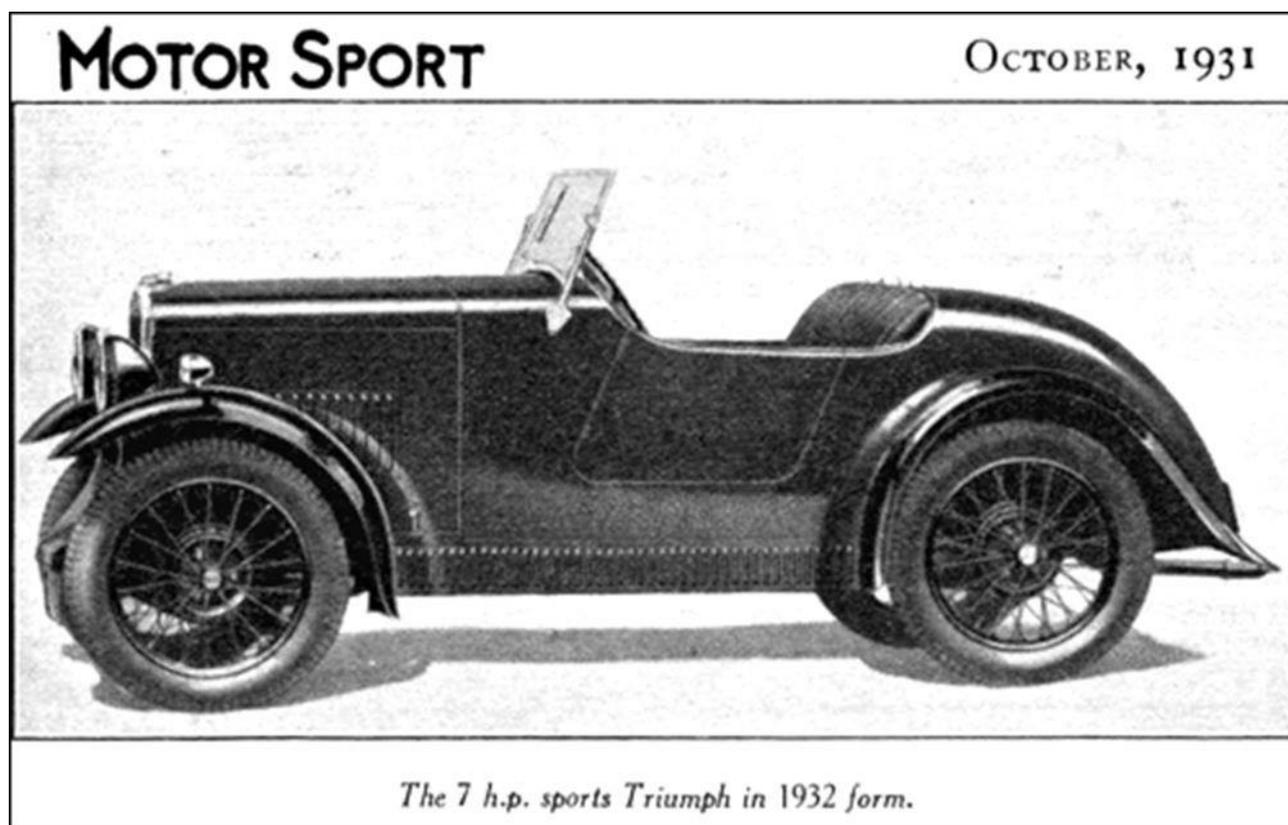
NEGATIVE  
NUMBER  
229562

*La Triumph 10/20 nella versione a due posti. Erano disponibili anche due versioni a quattro posti, una con carrozzeria standard e l'altra con carrozzeria Weymann, un sistema in voga negli anni '20-'30 che sostituiva le parti metalliche con un rivestimento in pegamoide (un misto di tessuto e celluloido) applicato direttamente al telaio in legno; ai vantaggi concessi da silenziosità, assenza di vibrazioni e leggerezza si contrapponeva però il rapido deterioramento del materiale.*

**La prima quattroruote a marchio Triumph arriva nel 1923** ed è battezzata 10/20: 10 come la potenza del motore secondo la classificazione del Royal Automobile Club, 20 come il numero di cavalli effettivi. La 10/20 non si distingue dalla concorrenza per estetica o meccanica, ma la qualità costruttiva – elevata come da tradizione di Bettmann – e il prezzo di vendita che ne consegue la rendono appetibile per una clientela di livello superiore a quelle di Morris e Austin. La 13/35 arriverà nel 1928, seguita dopo un anno dalla 15/50: ogni modello presenta un aumento di

dimensioni e di cilindrata rispetto al precedente e l'unica vera innovazione è rappresentata dai freni idraulici su tutte le quattro ruote montati sulla 13/35, un primato nell'industria automobilistica britannica. Nessuno di questi modelli, tuttavia, lascia un'impronta tangibile sul mercato.

Deluso dalle vendite dei propri modelli, Bettmann si dedica anche alla fascia più bassa, quella delle cosiddette "light car". Nel 1927 debutta la Super Seven e la Triumph segna finalmente il primo successo a quattroruote, grazie anche al prezzo contenuto che la rende popolare tra il grande pubblico e tra i carrozzieri che ne acquistano e personalizzano i telai. Non è tutto, la Super Seven ottiene risultati di rilievo nelle competizioni inglesi e australiane guidata da piloti privati, tra cui spicca il nome di Donald Healey, un *gentleman driver* destinato ad assumere un ruolo di rilievo nell'industria automobilistica inglese. Le vendite della Super Seven consentono alla Triumph di superare gli anni difficili della Grande Depressione e di fronteggiare i risultati economici tutt'altro che brillanti, la cui responsabilità va addebitata, secondo lo stesso Bettmann, alla gestione confusa e ricca di sprechi di Claude Holbrook, suo vice ma in realtà vero responsabile dell'area tecnica.



*La Super Seven, primo successo commerciale della Triumph.*

Le scarse vendite del settore auto compromettono i buoni risultati ancora ottenuti dalle due ruote il cui notevole know-how non viene però sfruttato ma, anzi, in parte compromesso quando i progettisti delle automobili sono messi al lavoro sui motori delle motociclette, di cui ignorano le problematiche specifiche. Gli impianti produttivi sono condivisi, con le due linee di produzione sui lati opposti dello stesso edificio. Il sistema di lavorazione a cottimo – dove l'operaio è pagato in

base al numero di pezzi prodotti – era molto diffuso all’epoca, ma a discapito della qualità del prodotto e rendeva necessaria una complessa e costosa procedura di test compiuta da ben tre collaudatori indipendenti; le vetture che non superavano i controlli venivano poi inviate a un apposito reparto di rettifica.

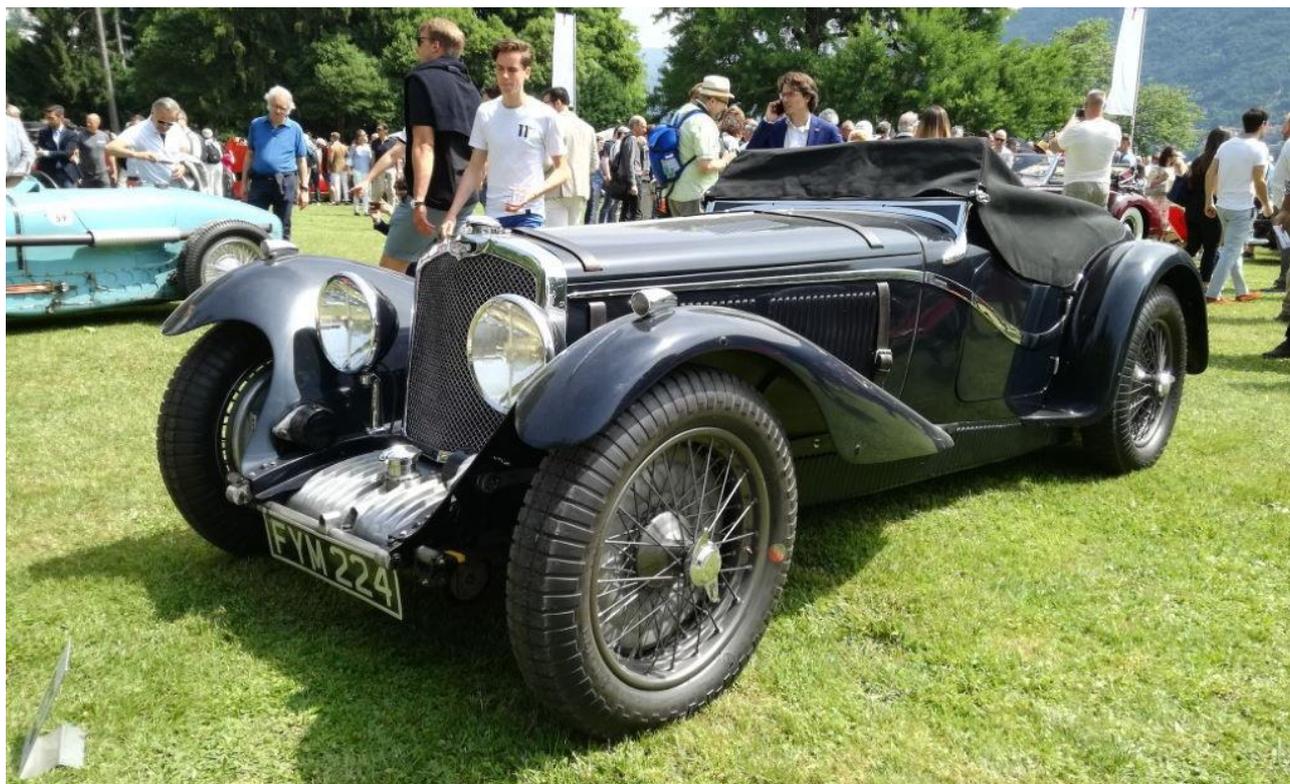
Nel biennio 1931-32 Bettmann fu colpito da problemi di salute che, unitamente all’età ormai avanzata, diedero a Holbrook il pretesto per minarne l’autorità, creando la convinzione che la causa principale dei bilanci in rosso fosse la sua leadership ormai inadeguata. Nel 1932, su pressione della dirigenza, Siegfried Bettmann cede a Holbrook il ruolo di direttore generale assumendo la carica di vicepresidente fino al 19 novembre del 1934, quando lascerà definitivamente l’azienda da lui stesso fondata.



*Il pilota Jack Ridley (seduto mentre guarda verso il fotografo) festeggia il secondo posto ottenuto al rally di Montecarlo del 1935 con una Triumph Gloria; nella stessa gara, la Dolomite guidata da Donald Healey è invece costretta al ritiro.*

Le difficoltà economiche non intaccano i successi della Triumph nelle competizioni. Nel 1933 Donald Healey assume la carica di direttore tecnico, conseguendo dopo appena un anno due importanti risultati personali: il terzo posto assoluto nel rally di Montecarlo, a bordo di una Gloria Special, e il lancio della Southern Cross, che sfrutta l’immagine sportiva conquistata dal marchio. Il capolavoro della sua direzione arriva però con la Dolomite Straight Eight, concepita per

rivalleggiare con la pluripremiata Alfa Romeo 8C. Healey si rivolge a Lord Essendon, che ne possiede una, prima per studiarla da vicino e poi perché interceda per ottenere un incontro con Vittorio Jano, progettista della casa di Arese. Gli italiani consentono alla Triumph di “clonare” la loro vettura e discutono anche dell’eventualità di produrre i motori in Italia, ipotesi scartata a causa del sempre crescente impegno dell’Alfa Romeo nella fornitura di propulsori aeronautici. La prima vera sportiva Triumph debutta nel 1935 al rally di Monte Carlo ma l’unico risultato di prestigio della Dolomite arriva l’anno seguente, con l’ottavo posto ottenuto nella competizione monegasca con lo stesso Donald Healey alla guida. I consueti problemi finanziari impediscono purtroppo di giungere alla produzione in serie.



Una Triumph Dolomite Straight Eight al Concorso di Eleganza di Villa d’Este, nel 2018.

La crisi non segna solo la fine della Dolomite, ma anche della convivenza delle quattro e delle due ruote sotto lo stesso tetto. Nel 1935, nonostante i consistenti debiti, la Triumph acquista un nuovo impianto a Holbrook Lane, una mossa che trova spiegazione solo a fine anno, quando il consiglio di amministrazione decide di mantenere la proprietà del settore auto e di cedere la produzione di motociclette, biciclette e componentistica per biciclette. **Nel gennaio del 1936 la divisione motociclistica viene acquistata dalla Ariel Motorcycles** e chiamata *Triumph Engineering Company Ltd*, separando per sempre i destini delle due anime “a motore” della Triumph. Il presidente della Ariel, Jack Sangster, non vuole che il proprio nome sia associato a un marchio fino a quel momento concorrente e ne offre la presidenza a Sigfried Bettmann, che nel contempo acquista di tasca propria la *Coventry Cycle Company* e la *TriVelox* – rispettivamente le consociate che da oltre 18 anni producevano biciclette e ricambi – rimettendo così le mani sul business che aveva avviato 50

anni prima. Quel che rimane della Triumph, la divisione automobilistica, stenta però a restare a galla: le cessioni dei tre settori e delle proprietà immobiliari non bastano a ripianare i debiti e la gamma di modelli orientata al lusso e alla sportività non garantisce margini di guadagno sufficienti, anche perché la produzione delle componenti è affidata quasi in toto a fornitori esterni che incamerano così gran parte dei profitti.



*Alcune immagini della fabbrica della Triumph negli anni '30.*

Il 1939 è un anno cruciale per il marchio Triumph. La *Triumph Cycle Company* di Bettmann dichiara bancarotta e Bettmann lascia la carica di presidente della *Triumph Engineering Company*, ritirandosi così definitivamente dagli affari all'età di 75 anni. Il 7 giugno, fallito l'ultimo tentativo di risollevarsi con il modello economico Twelve, la Triumph avvia la procedura fallimentare e viene rilevata dall'industriale dell'acciaio Thomas Ward, che punta a disassemblarla e a venderla a pezzi, rendendola poco appetibile per i potenziali finanziatori interessati al settore automobilistico. Il 3 settembre il Regno Unito dichiara guerra alla Germania e gli impianti di Coventry sono convertiti alla produzione dei carburatori aeronautici Claudel-Hobson.

Al termine del conflitto il marchio è acquistato dalla Standard Motor Company, di cui Bettmann era stato presidente nei primi anni '10, chiudendo così idealmente il cerchio. Con il nuovo direttore generale della SMC – Sir John Black – inizia la seconda e non meno travagliata vita della Triumph.

## SIEGFRIED BETTMANN

La storia di Siegfried Bettmann è quella del tipico *self-made man*, un'ostinata scalata verso il successo con gli inevitabili alti e bassi.



Siegfried Bettmann was the head of the Triumph Cycle Company. Although he was born in Nuremberg, Germany, by 1914 he had become a British citizen.

Bettmann was mayor of Coventry from 1913. When war broke out some people hated him because he was born in Germany. Bettmann resigned and stayed away from the public during the war years. His company still made thousands of bicycles and motorbikes for the army. He helped Belgian refugees find homes in Coventry and helped the British Red Cross Society.

Il ritratto di Siegfried Bettmann conservato presso il Coventry Transport Museum.

Dopo il trasferimento a Coventry, il 9 marzo del 1895 ottiene la cittadinanza britannica e il 31 luglio dello stesso anno sposa Annie Meyrick. Questi due eventi rafforzano il senso di appartenenza alla patria di adozione e Bettmann partecipa sempre più attivamente alla vita cittadina, affiancando al proprio impegno imprenditoriale quello civico: diventa prima consigliere comunale, poi giudice di pace e infine, nel 1913, sindaco di Coventry. Allo scoppio della prima guerra mondiale, però, le sue origini tedesche attirano sospetti e antipatie ed è costretto ad abbandonare la carica, perdendo gli incarichi e le onorificenze guadagnate negli anni precedenti. L'impegno civile tuttavia non viene meno, oltre alla fornitura di mezzi all'esercito britannico si attiva per trovare una sistemazione ai rifugiati belgi e sostiene con delle donazioni la Croce Rossa inglese.



La targa posta presso l'ultima abitazione di Bettmann, a Coventry (fonte: [Coventry Live](#)).

Al termine del conflitto sceglie di mantenere un basso profilo ma questo non gli impedisce di creare nel 1919 la *Annie Bettmann Foundation*, che ancora oggi sostiene giovani uomini e donne che desiderano avviare una propria attività commerciale. Nel 1921 commissiona per il cimitero di London Road, a Coventry, un monumento dedicato ai lavoratori della Triumph caduti in guerra.

L'amata moglie Annie muore il 17 febbraio del 1941 e lui la seguirà dieci anni dopo, il 23 settembre 1951, all'età di 88 anni. Il *The Times* del 25 settembre pubblica il suo necrologio:

*PARTITO SENZA DENARO, LASCIA £145.000. Il sig. SIEGFRIED BETTMANN. J.P., Elm Bank, Stoke Park, Coventry, quando giunse in Gran Bretagna, ai tempi dei bicikli a ruota alta, era privo di amici e di denaro. Fondò la Triumph Cycle Company e fu un pioniere dell'industria motociclistica britannica, ex presidente del Sindacato Britannico dei Costruttori di Biciclette e Motocicli e sindaco di Coventry nel 1913-14, è deceduto il 23 settembre scorso all'età di 88 anni, lasciando £145.204 13s 7d lordi, £142.368 4s netti (dazio pagato di £66.794). Ha lasciato alla Coventry Corporation un suo ritratto, dipinto da C. D. Ward e consegnatogli in occasione del settantesimo compleanno, l'onorificenza conferita alla defunta moglie dalle signore di Coventry quando era sindaco della città di Coventry, il dono dei lavoratori della Triumph quando assunse il titolo di sindaco, il suo vecchio vaso Sevres e i suoi libri manoscritti e dattiloscritti che non sono stati distribuiti agli amici personali.*

Il suo fondamentale contributo all'industria automobilistica britannica è rimasto a lungo dimenticato, solo nel 2015 la città di Coventry ne ha riconosciuto i meriti apponendo una targa presso la sua ultima residenza di Stoke Park.

#### RINGRAZIAMENTI

Un doveroso ringraziamento per il contributo dato alla stesura di questo articolo va a Sandro Zornio del [Registro Storico Triumph](#) e a Giovanni Uguccioni.