



La saga des TR

Première partie – de la bicyclette à l'automobile



Triumph, ce nom sonne comme une note de trompette ou comme un coup de klaxon italien. Si je fouille dans ma mémoire, l'image qu'elle me renvoie pour ce nom est celle de jeunes gens assez fortunés et un peu frimeurs, roulant dans des décapotables rouges, sourire aux lèvres. Il devait s'agir de Spitfires et le monde auquel appartenaient leurs conducteurs m'était complètement étranger.

Je n'avais d'yeux à l'époque que pour les R1135 et autres A110, sportives sans concession, que des funambules nommés Agostini ou Vineis faisaient danser sous nos yeux incrédules. Je n'avais de toute façon les moyens de m'offrir ni une nerveuse française ni une aguichante anglaise. Les années ont passées, beaucoup, et si je rêve toujours en bleu, je roule avec enthousiasme en TR6. Mon côté frimeur refoulé peut enfin s'épanouir.

L'histoire que je vais vous conter est donc celle de cette marque mythique et plus particulièrement celle des TR, pour Triumph Roadster.

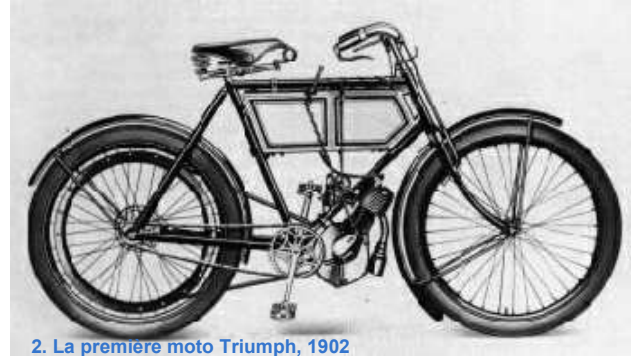
Tout commence en 1885 lorsque Siegfried Bettmann, âgé de vingt deux ans, natif de Nuremberg et arrivé en Angleterre depuis à peine deux ans commence à vendre, avec son ami Moritz Schulte, lui aussi natif de Nuremberg, des bicyclettes sous le nom de Triumph.

Ce nom est plutôt bien choisi. Compris partout dans le monde sans avoir à être traduit, il évoque la victoire sans partage. Bien sûr, pour des vélos qu'il se contentait de revendre, c'est sans doute un peu exagéré, mais l'époque souriait aux audacieux et il n'est pas absurde de penser que Siegfried avait d'ores et déjà des projets plus ambitieux. Au même moment, dans son pays d'origine, Gottlieb Daimler et Wilhelm Maybach mettent au point le premier moteur à explosion quatre temps.



1. La plaque des bicyclettes Triumph

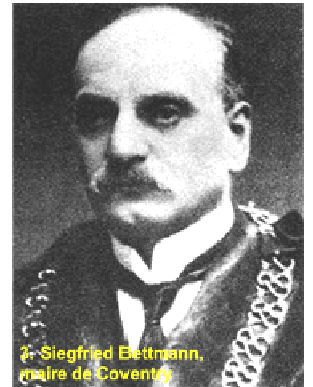
En 1886, Siegfried Bettmann fonde, toujours avec son ami Moritz, et même avec son argent, la Triumph Cycle company. En 1889, il commence à produire ses propres bicyclettes et, en 1902, les équipe de moteurs Minerva achetés en Belgique.



2. La première moto Triumph, 1902

En 1907, il fabrique ses propres moteurs et produit les premières motocyclettes entièrement anglaises.

En 1913, Siegfried Bettmann a perdu ses cheveux mais il est devenu maire Coventry et pose en grande tenue pour une des rares photos que j'ai trouvées de lui.



3. Siegfried Bettmann, maire de Coventry

La guerre de 1914 l'oblige à renoncer à ses fonctions de maire, à cause de ses origines allemandes, mais elle lui permet de vendre plus de trente mille motos à l'armée anglaise. Triumph devient ainsi le plus important fabricant de motocyclettes du Royaume uni.



4. Un soldat britannique sur sa Triumph en 1915

En 1919, les deux associés sont en désaccord, Schulte est convaincu qu'il faut abandonner la production de bicyclettes et se lancer dans l'automobile alors que Bettmann veut s'en tenir aux deux roues. C'est Moritz Schulte qui quittera la société et il faudra attendre 1921 pour que Claude Holbrook, le directeur général nommé par Siegfried, lui aussi persuadé que l'avenir se trouve dans l'automobile, réussisse à convaincre le patron de franchir le pas.

Triumph rachète alors la firme Dawson Car Company. Cette entreprise, fondée en 1918, n'a fabriqué qu'un seul modèle, la 11-12 HP. Equipée d'un quatre cylindres 1795cc à arbre à came en tête et d'une boîte à trois vitesses, cette voiture, dont toutes les pièces étaient fabriquées dans l'usine était bien trop chère pour lutter contre les concurrents de l'époque, Austin et Morris. Triumph ne poursuivra pas la fabrication du modèle 11-12 HP. En tout et pour tout, 65 exemplaires de ce modèle auront été fabriqués.

En 1923, Triumph commence la production du modèle 10/20. Ce modèle a été conçu par une autre firme, Lea-Francis et Triumph le fabrique sous licence.



5. La 10/20, première voiture Triumph

Nous ne nous attarderons pas sur ce modèle à la production tout à fait marginale. Le Triumph Owner Club, qui regroupe les fanatiques de Triumph d'avant guerre n'en recense que 13, dont deux survivent aujourd'hui.

La production des deux modèles suivant, nommés 13/35 et 15 (fifteen) fût tout aussi limitée. Notons toutefois que la 13/35 fût la première voiture anglaise équipée de freins hydrauliques et que, à partir de ce modèle toutes les Triumph en furent équipées. Pendant toutes ces années, il est douteux que

Triumph ait vraiment gagné de l'argent avec son activité automobile. C'est vraisemblablement l'activité florissante des deux roues qui a financé les balbutiements de la marque en quatre roues. Mais, bien sûr, maintenant que Triumph fabrique des voitures, nous ne nous intéresseront plus aux deux roues. Que ceux qui se passionnent aussi pour les Bonnevilles ou autres Thunderbirds me pardonnent, ils peuvent aussi prendre leur plume pour nous conter leur histoire.

C'est en 1927 que décolle la production automobile de Triumph. Imitant Austin qui est en pleine réussite avec une petite voiture appelée 7 (Seven), Triumph lance la Super Seven. Propulsée par un quatre cylindres de 832cc, elle sera fabriquée à 31.000 exemplaires, jusqu'en 1932. Elle fût présentée dans de multiples version dont une compressée.



6. la Triumph Super Seven compressée (1929)

Les deux gaillards qu'on voit sur la photo ont l'air de prendre autant de plaisir que nous aujourd'hui. Peut être participent-ils à l'ancêtre du rallye des fermes ?

Les Triumph d'avant-guerre ont pour emblème un globe décliné en plusieurs versions et couleurs, il est parfois accompagné du nom du modèle ou de la mention « all over the world ». Ce globe réapparaîtra sur les TR4A.



7. Le globe, emblème des Triumph d'avant-guerre

Malgré le succès de l'entreprise, devenue Triumph Motor Company, avec la Super Seven, Claude Holbrook compris vite que la production de masse n'était pas la meilleure voie pour Triumph et les voitures suivantes s'adressaient à une clientèle plus exigeante et sportive. Les Super Eight, Scorpion, 12-6,

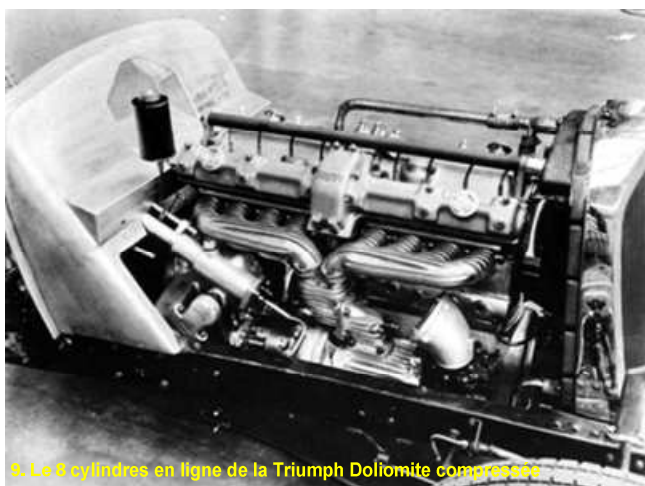
Super Nine, Super Ten, Southern Cross, Gloria, Dolomite et autre Continental furent construites à quelques dizaines ou, au mieux à quelques centaines d'exemplaires.

On pourrait sans doute écrire des pages entières sur ces autos, mais le sujet de cet article étant les TR et non leurs ancêtres, je me contenterais d'évoquer l'étonnante histoire de la Dolomite compressée. En 1933, Donald Healey, dont le nom sera connu après à travers les Austin Healey, fit fabriquer par Triumph une vraie voiture de compétition, propulsée par un moteur copie du huit cylindre en ligne 2,3L Alfa Roméo monté sur les 8C-2300, avec apparemment l'accord du constructeur italien.

La voiture immatriculée ADU-4 fût engagée au rallye Monte-Carlo en 1934 mais du abandonner après avoir été heurtée par un train au Danemark. Ayant survécu à l'accident et bien que l'avant de la voiture fut complètement détruit, Healey ne se découragea pas, reconstruisit la voiture et l'engagea de nouveau au Monte-Carlo en 1936 et il fini 8eme et premier anglais.



8. Donald Healey pose au côté de la Triumph Dolomite ADU-4



8. Le 8 cylindres en ligne de la Triumph Dolomite compressée

Après cette course, Triumph revendit tous le stock de pièces et après quelques pérégrinations, un américain entrepris de reconstruire une auto qui est visible aujourd'hui aux USA.



10. La Triumph Dolomite 1934 reconstruite aux USA

Gageons que lorsque son propriétaire la sort pour faire un tour, elle ne passe pas inaperçue au milieu des produits insipides du moment !

Triumph rencontra en 1939 de graves difficultés financières qui conduisirent à la faillite. L'activité moto a déjà été vendue en 1938. L'activité auto est rachetée par T W Ward qui place Donald Healey à la direction générale. Mais la guerre survient et la production des voitures est arrêtée. L'usine Triumph est complètement détruite lors d'un bombardement allemand en 1940.

En 1944, ce qui reste de Triumph, c'est-à-dire principalement la marque, est racheté pour 75.000 Livres par la Standard Motor Company, fabricante de voiture depuis le début du 20eme siècle, elle aussi, mais peu connue en France.

Ce sont ces nouveaux patrons qui décideront de relancer la marque Triumph et de produire, entres autres, les TR.

Mais vous devrez attendre la prochaine livraison de votre revue favorite pour connaître la suite de cette histoire.

Guy Bonneton.

Crédit photos :

- Wikipedia – Triumph cycle (1)
- <http://triumphmotorcycles.be> (2)
- www.veterantriumph.nl (3)
- www.triumphadonf.com (4)
- Wikimedia (5)
- www.pre-1940triumphownersclub.net (6,8,9,10)
- www.bmh-ltd.com (7)