

DAS MOPED
und
DER KLEINROLLER

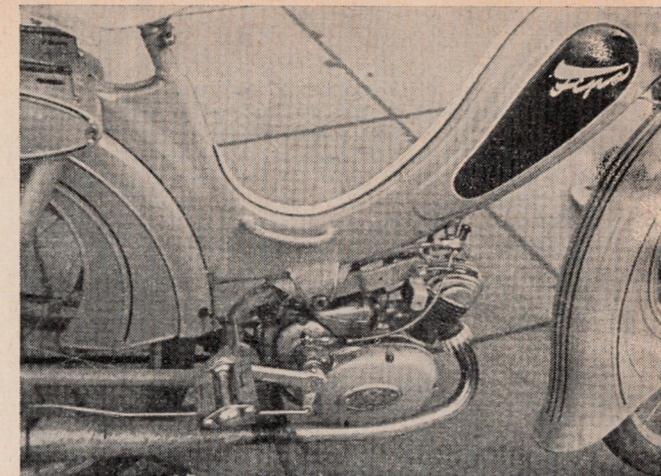
In diesem Heft:
**Test
der neuen
Triumph-Fips
Export**



MOPED

testet für Sie
das Moped

Triumph Fips



Um das Prädikat „gut“ zu verdienen, ist bei einem Moped die Verbundenheit zwischen Motor und Fahrgestell mit das Wichtigste, das auf Herz und Nieren geprüft werden muß. Diese Verbundenheit ist bei Fabrikaten, die für den Motor auf ein Einbau-Aggregat zurückgreifen, nicht von vornherein gegeben, und es bedarf schon eines gerüttelten Maßen an konstruktivem Können, das Fahrgestell so auszulegen, daß ein Moped „wie aus einem Guß“ entsteht. Bei dem Triumph-Moped Fips sind Überlegungen dieser Art eigentlich müßig, denn Triumph hat mit all den Fahrzeugen, die diese Marke tragen, zur Genüge bewiesen, daß man dort versteht, gute Zweiradfahrzeuge zu bauen. Erfreulicherweise ist es mit dem Fips-Moped nicht nur gelungen, den Fichtel & Sachs Motor mit einem erstklassigen Fahrgestell zu einem erstklassigen Fahrzeug zu vereinen. Zusätzlich gelang es, die dem Hause eigene Note in der Bauart auch bei diesem Moped zu wahren.

In erster Linie interessiert natürlich bei dem Fips-Moped das neue Fahrgestell, das mit einer Hinterradfederung ausgestattet ist. Diese Hinterradfederung ist als langarmige Schwinge ausgebildet. Als Federungselemente dienen sogenannte Federbeine, in die (um ein Durchschlagen der Federung zu verhindern) Gummistoßdämpfer eingebaut sind. Entscheidend für ihre Funktion ist aber nicht nur die Länge des Federweges, sondern vor allem die Abstimmung mit der Vorderradfederung. Die daraus resultierende Güte der Gesamtfederung des Mopeds läßt sich praktisch nur im Fahrversuch ermitteln. Und damit bin ich bereits beim eigentlichen Testbericht angelangt:

Um die Tauglichkeit einer Federung feststellen zu können, muß man sich zuerst einmal im klaren sein, welche Anforderungen eigentlich an sie gestellt werden. Auf der einen Seite sollen natürlich alle Unebenheiten der Fahrbahn so weit wie möglich geschluckt werden, um ein angenehmes, ermüdungsfreies Fahren zu erreichen. Der große Gewinn, den die Allradfederung gerade beim Fips-Moped in dieser Richtung mit sich bringt, kommt auf kurzen Strecken noch gar nicht so sehr zum Tragen; erst wenn man nach einer 200-km-Fahrt (das ist für ein Moped eine relativ lange Strecke) frisch und munter aus dem Sattel steigt, wird der Fortschritt so richtig fühlbar, und ich wünschte mir, es möge doch nur noch Mopeds mit einer so wirksamen Hinterradfederung geben. Freilich, die Hinterradfederung allein kann diesen Fahrkomfort nicht bringen, es gehört auch eine entsprechend gute Vorderradfederung dazu. Aber die gezeigte Vorderradschwinge der Triumph Fips schafft auch hier das Möglichste.

So entstand eine Gesamtfederung, die nicht nur Schlaglöcher beachtlicher Größe anstandslos schluckt, sie zeichnet auch in Verbindung mit einer richtig ausgelegten Lenkgeometrie und einem verwindungssteifen Rahmen für eine entsprechend gute Straßenlage verantwortlich. Damit wäre ich bei der zweiten Forderung angelangt, der eine Federung genügen muß. Wir wollen ja nicht nur bequem, sondern auch sicher fahren. Niemand liegt gern auf der Nase. Wie leicht könnte das aber passieren, wenn das Fahrzeug beim Überqueren von nassen Straßenbahnschienen, beim scharfen Bremsen auf schmierigem Rutschbasalt und ähnlichem nicht unbe-

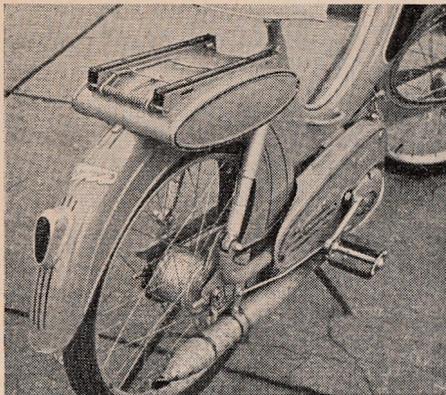
5

60 Pfg. 3. Jahrgang
10. MAI 1956
Postverlagsort München

Außerdem: Test Hecker-Blitz, die neuen Mopeds Goebel „Avus“ und Patzner „Cortina“, Camping- und Reise-Tips

163

dingt rutschfest ist. Auch hier wurde ich von dem Fips-Moped nur angenehm überrascht. Ich habe mit diesem Moped Dinge angestellt, die bei einem Fahrzeug mit einer weniger guten Straßenlage unweigerlich zum Sturz geführt hätten. Die Triumph Fips blieb mit ihren (Feder-)Beinen immer sicher am Boden. Dabei hat



Die Auflage des Gepäckträgers ist mit Gummistreifen abgepolstert. So werden selbst empfindliche Gepäckstücke nicht verkratzt. Die zum Einbau verwendeten F. & S. Vollnabenbremsen befriedigen in ihrer Wirkungsweise vollkommen.

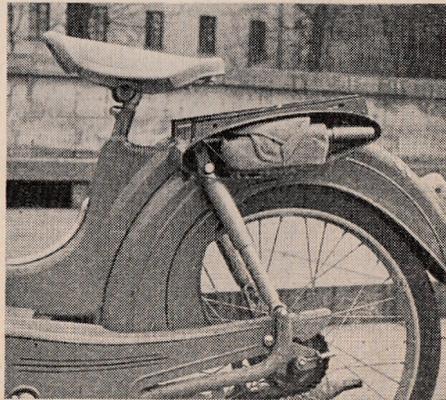
ein Fahrer, der vorher mit Starrahmen-Modell gefahren ist und auf die Fips umsteigt, keinesfalls von vornherein das Gefühl der absoluten Sicherheit. Dies ist ganz natürlich, denn eine Schwingarmfederung verlangt ein grundlegend anderes Einfühlungsvermögen zur Bodenhaftung als etwa ein ungefedertes Hinterrad. Niemand sollte sich durch subjektive Gefühle dieser Art täuschen lassen. Ich kann nur versichern, die Triumph Fips gehört in punkto Federung und Straßenlage mit zum besten, was wir in der Mopedklasse überhaupt zu bieten haben.

Eingangs erwähnte ich besonders das ermüdungsfreie Fahren auf langer Strecke, dies liegt zum Teil natürlich auch an der gut ausgelegten Sitzposition. Lenkerform und Abstand vom Lenker zum Sattel wurden so gewählt, daß die Arme nicht fortwährend das Gewicht des Oberkörpers tragen müssen. Eine nicht zu unterschätzende Annehmlichkeit.

Die Fichtel & Sachs Vollnabenbremsen sind in ihrer Wirkungsweise durchaus befriedigend. Die Verzögerungskurve steigt trotz weichen Greifens steil an. Vor allem werden diese Bremsen auch bei Dauerbenützung nicht weich, d. h. sie behalten

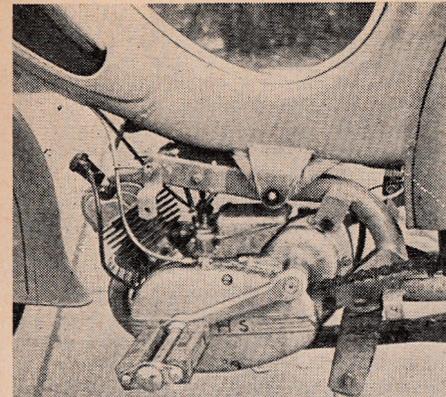
ihre Bremsfähigkeit auch bei langen Bergfahrten voll bei. Sehr vermißt habe ich Motorradventile, die ein ständiges Überprüfen des Luftdrucks an den Tankstellen gestatten. Eine diesbezügliche Unterhaltung im Triumph-Werk ergab, daß man dort diesen Fall selbst sehr bedauert, es ist aber einfach nicht möglich, Reifen in der Größe 23 x 2 mit sogenannten Schraderventilen zu bekommen, weil der dafür zuständige Normungsausschuß den Einbau in diese Reifengröße nicht genehmigt. Da ich gerade beim kritisieren bin: es ist sehr schade, daß der 5 Liter fassende Benzintank nicht einen halben Liter mehr faßt, dann könnte man nämlich 5 Liter Gemisch tanken. Seit es aber an den Tankstellen üblich geworden ist, für Mopeds das Gemisch literweise abzugeben, ist diese Sache nicht weiter schlimm.

Das Fips-Moped hat unterhalb des Gepäckträgers zwei absperrbare Gepäckkästen bekommen, in denen neben dem Werkzeug und der Luftpumpe noch Platz für allerlei Kleinkram ist, z. B. im Sommer für das Badezeug.



Die beiden Gepäckkästen unterhalb des Gepäckträgers dienen zur Aufnahme des Werkzeuges und der Luftpumpe. Außerdem bieten sie noch für eine Menge Kleinigkeiten Platz. Der Hinterradschwinge ist durch zwei Federbeine abgefedert, die mit Gummistoßdämpfern ausgestattet sind. Für den leichten Hinterradausbau sorgen Ausfallenden.

Erfreulicherweise dachte man bei Triumph schon vorsorglich an die sicher kommende Umstellung der Lichtanlage auf 17 Watt, und so sind die Triumph Mopeds seit Herbst vorigen Jahres mit einer 17 Watt Lichtmaschine ausgerüstet, die vorläufig durch einen Widerstand im Scheinwerfer auf 3 Watt gedrosselt wird. Nach der Frei-



Der Vergaseransaugfilter ist mit Bügelverschluß befestigt, er kann also zur Reinigung leicht abgenommen werden. Der Fernstopper für den Schwimmer ist auch nach Anbau des Motorverkleidungsbleches ohne Schwierigkeiten zu betätigen.

gabe braucht also nur der Widerstand im Scheinwerfer entfernt und ein neuer Scheinwerfereinsatz mit Glas eingebaut zu werden.

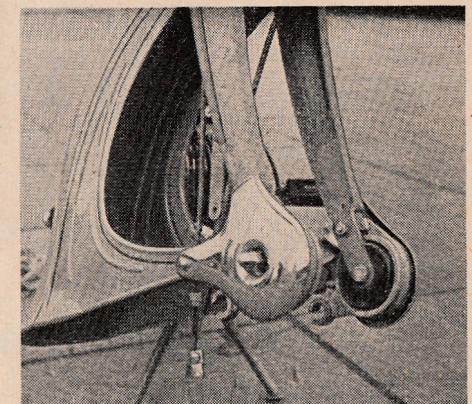
Der 50 ccm Fichtel & Sachs Einzylindermotor der früheren Triumph-Typen wurde für die Fips beibehalten. Die mit ihm erzielten Leistungen sind aber doch recht interessant, da in dem Testmoped ein sogenannter „gedrosselter“ Motor eingebaut war. Bekanntlich dürfen ja Mopeds in Zukunft nicht mehr als 40 km/h laufen. Da aber mit fast allen Mopedmotoren eine höhere Geschwindigkeit erreicht wird, ist man wohl oder übel gezwungen, die Motorleistung zu drosseln. Leider ist es nicht möglich, einfach ein Stück der Spitzengeschwindigkeit abzuschneiden. Bei der Reduzierung der Motorleistung wird zwangsläufig auch der mittlere und untere Dreh-



Besonderer Wert wurde bei der Triumph Fips auf guten Schmutzschutz durch tieferuntergezogene Schutzbleche gelegt. Der F. & S. Einbaumotor fügt sich organisch in den Rahmen ein.

zahlbereich mehr oder weniger in Mitleidenschaft gezogen. Die Forderung muß aber lauten: gerade hier möglichst wenig Leistung verlieren! So war ich auf die mit der Fips erreichbaren Leistungen sehr gespannt.

Eine vorsorglich durchgeführte Stoppung ergab in beiden Richtungen gemessen einen Mittelwert der Höchstgeschwindigkeit von genau 39 km/h. Interessant dabei ist, daß durch leichten Gegenwind oder größere Belastung des Mopeds die Spitzengeschwindigkeit kaum beeinflußt wurde. Ich darf annehmen, daß den durchschnittlichen Mopedfahrer die Höchstgeschwindigkeit nur wenig interessiert. Viel wichtiger werden ihm die tatsächlich erreichbaren Durchschnittsgeschwindigkei-



Die Vorderradfederung ist zur Schleppschwinge ausgebildet, eine eingearbeitete Federspirale dient als Federungselement.

ten sein. Auf längeren Überlandfahrten habe ich mit der Fips Durchschnittsgeschwindigkeiten von 33 bis 34 km/h erreicht. Dieses Resultat besagt, daß der Drosselmotor (an der Durchschnittsleistung gemessen) nur eine geringfügige Leistungsminderung zeigt, die sich z. B. im Stadtverkehr überhaupt nicht bemerkbar machen dürfte. Dasselbe Ergebnis zeigen die von mir durchgeführten Bergsteigversuche. Im 1. Gang bewältigte das Fips-Moped noch 18%, während im 2. Gang 7% gut zu schaffen waren. Da am Berg die Leistungsabgabe des Motors sehr stark von der Vergasereinstellung abhängt, würde es sich vielleicht empfehlen, vor einer Fahrt, die ins Gebirge und über Pässe führen soll, den Vergaser von einem Fachmann für diese besonderen Anforderungen

gen genau einregulieren zu lassen. In einem Punkte muß ich Sie etwas enttäuschen: durch die Motordrosselung wird der Benzinverbrauch nicht geringer, allerdings auch nicht größer. Die Verbrauchsmessungen ergaben ein normales, für ein Moped übliches Ergebnis. 1,5 Liter war der geringste gemessene Verbrauch, 1,8 Liter ergaben sich bei den durchschnittlichen Testfahrten, bei Vollgas schluckte der Motor knapp 1,95 Liter.

Wie weit dafür die Drosselung verantwortlich gemacht werden kann, weiß ich nicht, aber dieses Moped war eines der leisesten, das mir je unter die Finger kam. Die Werksangabe für die Geräuschdämpfung liegt bei 74 Phon, und ich habe keinen Grund, an dieser Angabe zu zweifeln. Diese erreichte Geräuschmutter dürfte zu einem guten Teil daran liegen, daß es unmöglich ist, den Motor über einen bestimmten Drehzahlbereich hinaus hochdrehen zu lassen. Selbst im Leerlauf bremsst sich der Motor nach Erreichen seiner Höchstdrehzahl von selbst ab, um nach geringfügigem Absinken der Drehzahl ruhig weiterzulaufen. Dieses selbsttätige Abbremsen macht sich natürlich während des Fahrens nur bei der Höchstgeschwindigkeit bemerkbar. Beim Befahren mittlerer und niedriger Geschwindigkeiten ist davon nichts zu verspüren. Da-

mit kann gesagt werden, daß es den Konstrukteuren dieses Motors weitgehend gelungen ist, die Spitzengeschwindigkeit auf die geforderte 40-km/h-Grenze herabzudrücken, ohne dabei einen merklichen Leistungsverlust in der Beschleunigung und in der Bergsteigfähigkeit mit in Kauf nehmen zu müssen.

Ein abschließendes Gesamturteil über das Triumph Fips Moped kann nach all dem Gesagten nur positiv ausfallen. Durch die glückliche Verbindung von Fichtel & Sachs Motor und dem Fahrgestell wurde ein Moped geschaffen, das neben seiner glücklichen Linienführung auch mit einem hohen Gebrauchswert aufwarten kann. Vor allem die liebevolle Ausarbeitung im Detail, die solide Ausführung aller Einzelteile wird diesem Moped viele Anhänger sichern.

Ernst Franke, VDM

Technische Daten

Fahrgestell:

Tankrahmen mit Preßstahlgabel mit Schleppschwinge; Bereifung 23x2; Kette 1/2x3/16"x7,3 mm Rolldurchmesser; Kraftstoffbehälter Inhalt ca. 5 Liter, davon 0,5 Liter Reserve; Scheinwerfer 6 Volt, 2,7 Watt, bzw. 6 Volt, 15 Watt nach behördlicher Freigabe der 17-Watt-Anlage; Eigengewicht ca. 34 kg.

Motor:

Fichtel & Sachs, luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor mit Umkehrspülung; Zylinderinhalt 47 cm³; Zweiganggetriebe im Motorblock; Schaltdrehgriff am Lenker.

TIPS AUS DER PRAXIS

Das Dekompressionsventil

Manche Mopedmotoren (z. B. Quickly, Jlo, Rex, Victoria) haben ein sogenanntes Dekompressionsventil. Dieses erleichtert die Überwindung des Kompressionshubes und stellt eine Starthilfe dar, dient aber auch zum Abstellen des Motors. Meistens mündet die Dekompressions-Ausweichbohrung in den Auspuffkanal. Diese Anordnung hat den Vorteil, daß (bei gezogenem Dekompressionshebel) das ausströmende Kraftstoff-Luft-Gemisch nicht mehr den Zylinder und Motorblock verunreinigt, wie das z. B. bei dem altbewährten Sachs 100 ccm älteren Baumsters noch der Fall war. Andererseits hat diese Anordnung der Ventilbohrung den Nachteil, daß man kaum feststellen kann, ob das Ventil dicht oder undicht ist. Springt ein mit Dekompressionsventil ausgerüsteter Mopedmotor nach längerer Laufzeit regelmäßig schlecht an, ist es an der Zeit, das Ventil bei abgenommener

Zylinderkopf auf Dichtheit zu überprüfen. In krassen Fällen ist der ganze Ventilkegel weggebrannt. Auch ist mit Leistungsverlust je nach Zerstörung des Ventils zu rechnen.

Wird man auf großer Fahrt mit dieser unliebsamen Entdeckung überrascht, und kann man kein passendes Ventil auftreiben, gibt es nur ein Mittel, das schon vielen in der Not geholfen hat: das Ventil heraus und die Bohrung mit einer passenden Linsenschraube mit Mutter verschließen! Diese Reparatur kann jede noch so kleine Werkstatt ausführen. Allerdings sollte die Schraube bei nächster Gelegenheit wieder gegen ein ordentlich passendes Ventil ausgetauscht werden.

Mopedfahrer, die einen Motor mit Dekompressionsventil fahren und auf die große Reise gehen, tun gut daran, sich rechtzeitig ein Reserveventil zu beschaffen (es kostet nur wenige Groschen), und dieses gut verpackt ins Bordwerkzeug aufzunehmen. W.H.



Ein Ehemann mit Köpfchen

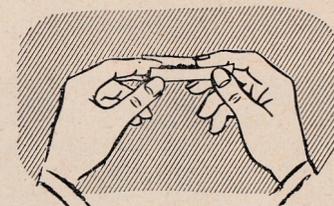
Hier sieht man, wie Herr Alfons Pracht der Gattin eine Freude macht: Er schenkt ihr grad' mit froher Miene stolz eine Küchenhilfsmaschine.



Sein Schwager, der daneben steht, meint staunend: „Mensch – ein Mixergerät!!! Ganz klar, daß Deine Frau da strahlt. – Wie hast Du das denn bloß bezahlt?“



„Sehr leicht“, sagt da Herr Pracht, „ich habe mir was gespart als kluger Knabe: Mein Geld, das ich für sowas brauche, besitz' ich, weil ich klüger rauche!“



Die Cigaretten dreh' ich alle mir einfach selbst in jedem Falle. Da rauch' ich dann so gut wie Du und hab' den Mixer noch dazu!“

Für Tabakkenner gilt seit je:
Wer selber dreht,* schwört auf MB

* oder stopft



EIN BRINKMANN-FEINSCHNITT AUS BREMEN

1.35

6/359