



TRIUMPH KNIRPS 50 ccm

Der „Knirps“ ist ein reinrassiges Moped, also weder ein auf 50 ccm verkleinertes Motorfahrrad, noch ein nachträglich motorisiertes Fahrrad. Ohne die durch das Gewichtslimit (Tragbarkeit!) gewährleistete Fahrrad-Handlichkeit aufzugeben, werden die Fahrrad-Geschwindigkeiten merklich übertroffen, vor allem auf längeren Strecken. Den auftretenden Beanspruchungen trägt sorgfältige Entwicklung und Erprobung des Fahrzeugs im ganzen Rechnung: der stabile Rahmen, der robuste und offensichtlich langlebige Motor, der niedrige Kraftstoffverbrauch und die einfache Bedienung sichern dem „Knirps“ optimale Wirtschaftlichkeit und weite Verbreitung.

BEWERTUNG

Der Motor erfüllt die Ansprüche, die beim Moped gestellt werden können und müssen, in hohem Maße. Er springt unter allen Umständen leicht an, auch in der Hand von Laien (Führerscheinfreiheit!), läuft schon beinahe im Schrittempo ruckfrei, hat ein beachtliches Drehmoment in weitem Drehzahlbereich, also **flinken Anzug** (siehe Meßwert!) und **guten Durchzug**, auch an starken Steigungen oder bei Gegenwind. Er ist — natürlich — völlig **vollgasfest**; die leichten Massen des Kurbeltriebs (92 g) und niedrige Kolbengeschwindigkeit (3—5 m/sec) führen zu **vibrationsfreiem Lauf**; nur bei höchsten Drehzahlen werden unbedeutende Schwingungen auf Sattel und Pedale übertragen. Der Auspuffton ist **recht gut gedämpft** und angenehm tief. Die Leistung wurde im Laufe des Tests eher besser als schlechter (lange Laufzeiten, bis Entkohlen nötig) und Ermüdungserscheinungen (Glühzündungen, Kerzenschäden) oder unsauberer Lauf (Vergaserverschmutzung usw.) **wurden nie beobachtet**, ein Verdienst der weise beschränkten Hubraumleistung (25—30 PS/L) und des zweckmäßigen Ansaugsystems.

Die Kupplung trennt sauber und greift stets weich, aber sicher. Für den hochentwickelten **modernen Keilriemen** sprechen sehr gute Stoßdämpfung, gleichbleibender Wirkungsgrad, Geräuschlosigkeit, hohe Lebensdauer und Zuverlässigkeit. Rutschen wurde lediglich festgestellt, als er sehr locker geworden war (einmal nachgespannt während 1100 km!), und auch dann **nur** bei Regen **und** zum Antreten des Motors (in Fahrt auch dann nicht!).

Der „Knirps“ ist voll und ganz wie ein Fahrrad zu lenken; der steife Rahmen in Verbindung mit dem tiefliegenden Motor verhindert jede Labilität. Sattelfederung und Sitzfläche wie auch die (beim Testrad) fehlende Vorderradfederung wurden bei längeren Fahrten als nicht ausreichend empfunden. — Die Vorderbremse zog jederzeit sehr gut, der „Rücktritt“ wirkte dagegen erheblich zu schwach. — Die Tankeinfüllöffnung ist problematisch: unter Sattel und Werkzeugtasche schlecht zugänglich, vor allem mit Gepäck auf dem Gepäckträger, allerdings verhindert die jetzige Lage unbedingt ein Beflecken von Kleidungsstücken. — Das Licht ist stets ausreichend und so hell, daß zusätzliche Abblendstellung (neben Notbeleuchtung durch Batterie) notwendig wäre.

Kleine Wünsche

Mehr Sattelkomfort (Schwingsattel bereits vorgesehen). — Vorderfederung (schon in Serie gegangen). — Bessere Hinterbremse. — Abblendschalter am Lenker. — Kraftstoffpeilstab am Tankdeckel.

PRÜFUNG

Gewicht komplett, fahrbereit mit vollem Tank **34 kg**

Leistungsgewicht fahrfertig 22,7 kg/PS
mit 1 Person = 75 kg **73 kg/PS**

Höchstgeschwindigkeit aufrecht sitzend im Mittel **38 km/h**

Beschleunigungszeiten von 15 auf 30 km/h **ca 8 sec**

Kraftstoffverbrauch (Kraftstoff ohne Öl)

bei gleichbleibender Geschwindigkeit

20 km/h 1,1 L/100 km

30 km/h 1,25 L/100 km

Vollgas = 38 km/h 1,35 L/100 km

Durchschnittsverbrauch über 1100 km Testfahrten: Stadt-, Vorort- und Überlandfahrten (Schotten/Vogelsberg, Hamburg—Ostsee, Hamburg—Hannover) . . . **1,35 L/100 km**

Prüfung 1100 km (Tacho erst nach Erhalt montiert).

Hamburg, Juli—August 1953.

Tester Dipl.-Ing. *Helmut Hütten*

KENNZEICHNUNG: TRIUMPH KNIRPS

Motor

Zündapp-Combimot RM 48, luftgekühlter Zweitakter mit Umkehrspülung (Flachkolben), Einport. — Bohrung: 38 mm, Hub 42 mm, **Hubraum 48 ccm**. — Verdichtungsverhältnis 5,5 : 1. **Leistung** (max. 1,5 PS) **1,2 PS bei 3800 U/min** (entspr. ca. 24 km/h). — Zusammengesetzte Kurbelwelle, in Kugellagern laufend, Leichtmetallpleuel mit Rollenlager, Vollschaftkolben, 2 Kolbenringe (keine Fenster). **Leichtmetallzylinder** mit **hartverchromter Lauffläche** (!); abnehmbarer Leichtmetallzylinderkopf.

Elektrische Anlage

Noris-Lichtmagnetzündler, 6 Volt, 3 Watt. Davon Fernlicht 6 V, 2,7 W, Rücklicht 0,6 W. — **Zündkerze**: 14 mm, Wärmewert 175. — Zündpunkt 3,2 mm vor oT.

Vergaser

Bing 1/9,5/42 mit Hauptdüse 52, Nadeldüse 2,08, Gasschieber Nr. 5, Nadelstellung 2. Raste von oben. — Lufteintritt unter Sattel in Rahmen; daselbst **Knecht-Naßluftfilter**-Verbindung unten zum Vergaser über Gummi-Profilrohr.

Schmierung

Durch Beimischung von Motoröl zum Kraftstoff 1 : 25 bis 1 : 30 (Marken-Zweitakteröle).

Kupplung

Jurid - Dreischeiben - Trockenkupplung, außerhalb Motorgehäuse unter seitlichem Gehäusedeckel.

Antrieb

Von Kurbelwelle über schrägverzahnte Räder auf Vorgelegewelle, 1 : 4,08 übersetzt. Über Kupplung auf Keilriemenscheibe. Dann durch Keilriemen auf Hinterrad, ca. 1 : 4,8 übersetzt. Keilriemen oben und seitlich an beiden Trums abgedeckt.

Gesamtübersetzung: ca. 19,6 : 1. — Zusätzlicher Kettenantrieb vom Tretlager (Pedale) auf Freilauf-Nabe.

Fahrwerk

Zentralrohr-Rahmen, geschweißt. Hinterrahmen angeschraubt. (Motor vor Tretlager aufgehängt, bis auf Zylinder und Auspuffrohr beidseitig samt Antrieb verschalt.) — Vordergabel ohne Federung. — **Leichtmetall-Felgen** 26 × 1,75 × 2. — **Bereifung** 26 × 2. — Vorderrad mit **Pränaß-Innenbackenbremse** 80 mm ϕ , 20 mm breit. — Hinterrad mit F. u. S.-Freilaufnabe mit **Rücktrittbremse**.

Tank Inhalt ca. 2,5 Liter.

Ausstattung

Griffrechter Lenker (Höhe verstellbar) mit Gasdrehgriff, Handbremshebel, Kupplungshebel mit Sperre, Glockenhebel (Glocke sitzt am Steuerkopf unter Scheinwerfer, über Bowdenzug bedient). — In Höhe verstellbarer Fahrrad-Druckfedersattel. — Traghebel an Rahmenschleife unten. — Leder-Werkzeugtasche an Sattel aufgehängt. — Gepäckträger mit federndem Haltebügel. — **Mittelständer** mit Rückholfeder. **Lenkschloß** in Steuerkopf. — Saubere Verarbeitung, Lackierung reseda-grün mit Zierlinien, Blankteile verchromt.

Preis 548,— DM (Aufpreis für Federgabel 19,— DM). (Zulassungs- u. steuerfrei; Haftpflichtprämie 10,— DM jährl.)

Hersteller Triumph-Werke Nürnberg AG.