

Fips

DAS MOPED



FIPS ist der Nachfolger vom KNIRPS. Und er ist ein durchaus liebenswerter Nachfolger — ein Moped, von dem wir den Eindruck haben, daß es ganz besonders die Zuneigung der Damen verdient. Denn es hat einige Eigenschaften, die vermutlich gerade von der Weiblichkeit freudig begrüßt werden. Wir denken dabei an

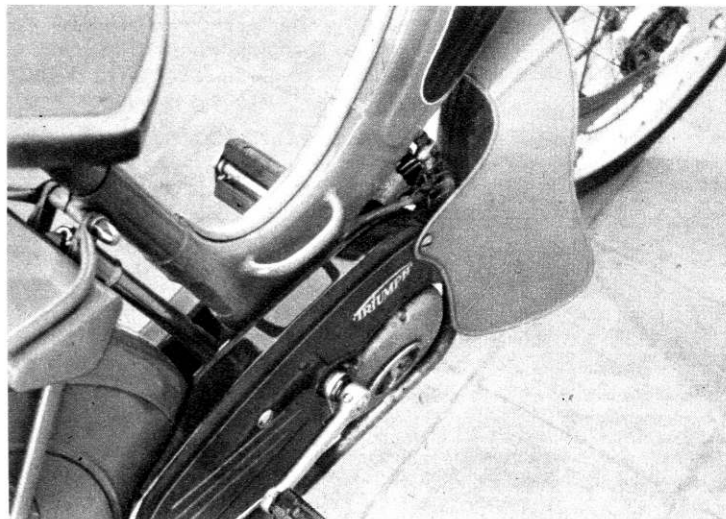
1. den weichen, gut gefederten Sitz;
2. die verhältnismäßig üppige Verkleidung von Kette und Rädern;
3. die liebevolle Durcharbeitung des Drum und Dran;
4. das enorm leichte Anspringen des Motors selbst bei Frost;
5. die äußerst leichte und angenehme Schaltung.

Gewiß, das alles sind Dinge, die *jeder* Fahrer zu schätzen weiß — ob Mann oder Frau. Aber für den Mann sind es *Annehmlichkeiten*, für die Frau *Notwendigkeiten*.

Zu Punkt 1: Der Schwingsattel kann nicht nur in seiner Lage, sondern auch in seiner Federhärte verstellt werden. Dieser Sitz ergibt zusammen mit der Vorderradschwinggabel eine Weichheit des Fahrens, die das ungefederte Hinterrad durchaus verschmerzen läßt. Und das findet man nicht oft! Denn gewöhnlich ist ein gefedertes Hinterrad erst die Voraussetzung für das wirksame Funktionieren einer Vorderradfederung.

Zu Punkt 2: Über die Ketten- und Räderverkleidung sagen die Bilder mehr als Worte. Schöner noch als das halboffene Kettenabdeckblech wäre natürlich ein ganz geschlossener Kettenkasten, womöglich mit Ölbad. Aber dies wäre ja schon beinahe Luxus!

Zu Punkt 3: Zum liebevoll durchgearbeiteten Drum und Dran möchten wir unter anderem folgendes zählen: das sehr leicht zugängliche, mit einem Deckelchen gegen Regen geschützte Sicherheitsschloß zwischen Lenkrohr und Lampe (kein Steckschloß übrigens, das — herausgezogen und in die Tasche gesteckt — das Taschenfutter zu zerfetzen pflegt, sondern ein fest eingebautes Drehschloß); der freiliegende, selbst im Dunkeln zu findende Dreiwege-Benzinhahn, der endlich einmal keine schmutzigen Finger macht; der Tragegriff rechts unten am Rahmen (wie viele Mopedhersteller machen sich über so etwas überhaupt Gedanken!); der relativ stabile Ständer zum Hochbocken des Hinterrades; das feste, abschließbare (!) Werkzeugkästchen zwischen Gepäckträger und Schutzblech; die neuartigen Ventileinsätze, die das Aufpumpen der Reifen tatsächlich zu einem Vergnügen machen (1 Reifenfüllung = 125 Pumpenstöße in knapp 1 Minute! Nur sind Ersatzventile leider schwer aufzutreiben); die Kombination des Lichtschalters mit einem Kurzschließer für den Zündstrom, was ein eleganteres Abstellen des Motors ermöglicht als die für unser Empfinden immer etwas antiquierten Pfihihi-Dekompressionshebelchen.



Zu Punkt 4: Wir haben unsern Test-FIPS Tag für Tag und Nacht im Freien stehen gehabt. Doch ob Sonne, Regen oder Schnee, ob Wärme oder Frost — den Vergaser reichlich geflutet, und der Motor kam garantiert auf den ersten Tritt! (Man kann ihn bei stehendem Fahrzeug und Leerlaufstellung in Gang bringen, dazu das Pedal als Kickstarter benutzen, oder auch durch Radfahren und Hineinlassen der Kupplung zum ersten oder zweiten Gang.) Gerade für ein Moped, dessen Motörchen beim Abstellen ja schon in kurzer Zeit völlig auskühlt, ist dieses mühelose Anspringen eine unschätzbare Eigenschaft.

Zu Punkt 5: Der FIPS hat ein ganz übliches Zweigangetriebe mit Schieberädern und Drehgriffschaltung. Aber es gibt eben solche und solche Ausführungen, und *d i e s e* funktioniert ohne Haken und Hacken!

Wo so viel Licht ist, da muß auch ein wenig Schatten sein. Vor allem möchten wir meinen, daß der erste Gang etwas zu hoch übersetzt ist. Deshalb braucht man zum Anfahren ziemlich viel Gas, und auch dann kommt das Fahrzeug nur zögernd in Schwung, obwohl doch der Sachs-Motor nicht das schlechteste Maschinchen ist. Feinfühliges Kupplungsbedienen ist also erforderlich. Allerdings hat man bei solcher Übersetzung den Vorteil, noch im Ersten auf nennenswerte Geschwindigkeit zu kommen, ehe man in den Zweiten gehen muß. Und noch eines soll bei dieser Gelegenheit lobend erwähnt werden: der verhältnismäßig leise Lauf des Motors auch bei höheren Drehzahlen. Die Zuleitung der Frischluft durch das lange Sattelstützrohr mag zur allgemeinen Geräuschdämpfung beitragen.

Eine Rüge müssen wir den Bremsen erteilen. Beide (es sind Innenbackenbremsen) bringen zwar eine gute, ja sogar sehr gute Verzögerung, für die wir durchaus dankbar sind. Aber die Vorderradbremse setzt viel zu abrupt ein und läßt dabei die Schwinge mächtig in die Knie gehen. Und die Hinterradbremse hat eine fatale Neigung zum Brummen, die ihr auf die Dauer nicht abzugewöhnen war (einzige Hilfe: zu Beginn der Fahrt einige Male bei voll ziehendem Motor kräftig und andauernd bremsen, und das auch unterwegs ab und zu wiederholen). Außerdem haben wir zweimal auf 1000 km Flügelmutter und Rückholfeder der Zugstange verloren, wodurch die Rücktrittbremse außer Kraft gesetzt war. Das kann

Der Fips hat eine Schlepplschwinge mit eingebauter Bandspiralfeder. Spricht sehr leicht an, ist weich und geht beim Bremsen etwas in die Knie.



Hier sind Beinschutz und Tragegriff zu sehen — der Benzinahahn ist bestens erreichbar und verursacht keine schmutzigen Hände.

zu peinlichen (und gefährlichen!) Situationen führen, denn man merkt das nämlich erst beim nächsten Bremsversuch. Eine Sicherung der Flügelmutter muß deshalb unbedingt her!

Noch einige Kleinigkeiten — bei weitem nicht so wesentlich, aber doch nicht ganz zu übersehen: Der Lenkereinschlag nach links und rechts ist zu knapp begrenzt, was sich beim Rangieren im Hof, Garten usw. bemerkbar macht; den Tankverschluss mit seinem Vielganggewinde halten wir für unpraktisch; der Tachometer geht 9% vor (wir werden nicht müde werden, diesen Unfug der Armaturenhersteller zu rügen); und schließlich liegt der Brennstoffverbrauch mit 2,2 Liter auf 100 Kilometer (gemessen über 1000 Kilometer Fahrstrecke) doch etwas hoch — man sollte mit einem halben Liter weniger auskommen können. Wogegen wir dem großvolumigen Rahmentank mit seinem Fassungsvermögen von 5 Litern (davon ein halber Liter auf Reserveschaltung) ein besonders Lob zollen möchten.

Angaben über Geschwindigkeit und Leistung wollen wir, um unserem lieben Bundesverkehrsministerium keine Nahrung zu neuen kraftfahrfeindlichen Maßnahmen zu geben, nicht machen. Doch wird man behördlicherseits hoffentlich nichts dagegen haben, daß der FIPS im zweiten Gang ohne Mittreten Steigungen von 8 bis 9% zwingt, im ersten jede praktisch vorkommende Bergstraße hochklettern.

In weiser Voraussicht kommender Gesetzesänderungen hat Triumph in

den FIPS bereits eine 15-Watt-Lichtmaschine eingebaut. Sobald die nur als blödsinnig zu bezeichnende gesetzliche 3-Watt-Begrenzung gefallen ist, kann sich der Fahrer durch Herausnehmen eines Widerstandes und durch Auswechseln des Scheinwerferersatzes eine vernünftige Beleuchtung verschaffen.

Ein Wort schließlich zu den Beinschützern, die man sich für 12,50 DM dazukaufen kann. So ganz nutzlos sind sie natürlich nicht. Was aber könnte man dem Kunden erst liefern, wenn es nicht die Bestimmung gäbe, daß ein Moped Pedale haben muß und keine Fußrasten haben darf! Dieser Gesetzesparagraf, der ebenso weltfremd ist wie der der 3-Watt-Lichtmaschine und der Gewichtsbeschränkung auf 33 kg, ist schuld daran, daß der Mopedfahrer noch immer eine monströse Motorradüberhose mit sich herumschleppen und bei jedem Regen überziehen muß. Hätten die Füße einen festen Platz in Form von Fußrasten in Rahmenmitte — was würde sich verkehrstechnisch eigentlich ändern? Wäre dann das Moped — entsetzlicher Gedanke! — etwa schneller? Oder hätte es dann vielleicht keine Kursstabilität? Oder würde es die Bundesstraßen über Gebühr belasten oder gar aufreißen? Gar nichts würde sich ändern! Aber man könnte dem Käufer einen vernünftigen Schmutzschutz anbieten.

Doch lassen wir's uns nicht verdrießen. Im Rahmen des gesetzlich Möglichen ist der FIPS ein feines Fahrzeug. Mit 598.— DM ist es nicht ganz billig, aber der Käufer sieht, wo sein Geld geblieben ist.

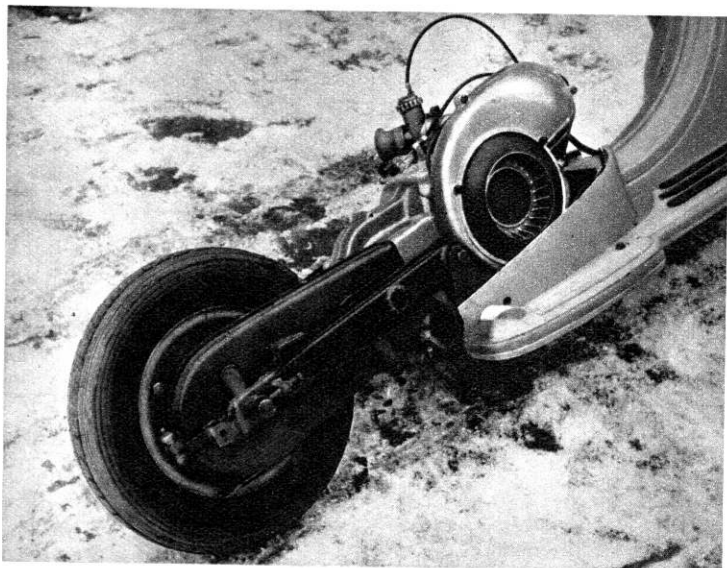
Dipl.-Ing. G. Weihmann

TRIUMPH - Tessy

die kleine Nürnbergerin

Es gibt kein Rollerwerk und kein Motorradwerk, bei dem nicht ein „Tausendmarkroller“ mindestens hinter der Bretterwand, wenn nicht schon vor der Bretterwand stünde. („Tausendmarkroller“ hier lediglich als Arbeitsbegriff, im Augenblick kosten die Dinge alle zwischen 1100.— und 1200.— Mark.) Das erste Stück dieser Gattung ist wohl der kleine Adler-Junior, wir werden in nächster Zeit aber eine ganze Anzahl weiterer Exemplare sehen, denen dann die neue 100er Dreigang-Sachs zugrunde liegt. Eine sehr bestechende Neuschöpfung dieser Art gibt es jetzt bei Triumph, wo man eigens einen Motor für dieses Fahrzeug konstruiert hat. Verantwortlich dafür ist Dr. Noack, früher bei Ardie, der seit einiger Zeit Konstruktionschef bei Triumph ist. An sich würden ja für einen solchen Roller mit bescheidenen Fahransprüchen durchaus 5 PS genügen, bei Adler ist man mit 4 PS schon ganz anständig weit gekommen — da es aber Dr. Noack gelungen ist, seiner 125er trotz Gebläse 7,5 PS zu entlocken, hat man bei Triumph gleich zwei Versionen geschaffen: 6 PS für normale Ansprüche, 7,5 PS für eilige Leute. Naturgemäß kommt die hohe Leistung von vornherein der Steigleistung und der Beschleunigung zugute, immerhin kann man aber sagen, daß 7,5 PS doch wohl die obere Grenze für einen derartigen Roller sind. Da man einmal beim Konstruieren war, konnte man den Motor sehr niedrig und sehr schmal halten. Der ganze Triebwerksatz, also Motor, Auspuffanlage und Hinterradtrieb ist auf einer Art Schlitten für sich allein gelagert, dieser Schlitten ist mit zwei Gummibuchsen und einem Gummipuffer am selbsttragenden Schalenrahmen aufgehängt. Das hat seine eigene Bewandnis: Zunächst einmal fühlt man von den unvermeidlichen Erschütterungen des Einzylinders

Die Hinterkette ist vollgekapselt, die Abfuhr der Kühlluft erfolgt nach unten, der Vergaser kann also auch im Hochsommer keine warme Abluft ansaugen und behält seine volle Leistung bei jeder Hetzerei.



Tessys Vordergepäckträger ist serienmäßig und hat in dieser Größe tatsächlich Sinn, man spart damit das Taschengebammel vor den Knien und Schienbeinen.



bis ins Fahrwerk, also in den Sitz und in den Lenker nur noch sehr wenig durch, außerdem wird der Roller dadurch besonders leise — es ist ja bekannt, daß ein und derselbe Motor im Motorrad wesentlich leiser ist als im Roller! Dank dieser Gummiaufhängung ist es bei der Triumph Tessy genau umgekehrt, hier macht sich die Verschalung des Motors tatsächlich nicht als Resonanzboden, sondern als echte Abschirmung bemerkbar.

Die Vorderradaufhängung ist nach dem Muster der Contessa ausgeführt, hinten ist eine ausgesprochene Langschwinge vorhanden, ko-achsal aufgehängt mit dem Antriebsritzel. Man ging aus Raumgründen auf 8"-Räder zurück, angesichts der geforderten verhältnismäßig geringen Fahrleistung war dies zu verantworten, zumal sich dabei herausgestellt hat, daß auch 8"-Räder dann ganz erträglich sind, wenn man sie in vernünftige Schwingen einbaut. Wenn auch der bis jetzt noch vorhandene kleine Scheinwerfer nicht gerade meinen vollen Beifall findet, so muß doch gesagt werden, daß er wenigstens keinen Zentimeter Höhe und damit keinen Meter Reichweite des Abblendlichtes verschenkt. Besonders wertvoll für einen ausgesprochenen Stadtrutscher für Kurzstreckenbetrieb erscheint uns die Gepäckunterbringung über dem Vorderrad, hier hat wenigstens etwas Platz, es bammelt einem nichts vor den Knien herum und außerdem sieht man dazu. Eines muß allerdings auch noch gesagt werden: In Wirklichkeit sieht die Tessy wesentlich eleganter aus als auf den Bildern, ich bin noch nicht dahintergekommen, woher das rührt: Sie macht für das Auge einen wesentlich schlankeren Eindruck, als sie vom Objektiv der Kamera gezeichnet wird.

Von dem Roller existieren vorläufig ganze vier Stück, dieser Tage erst findet die Typprüfung statt. Es ist wohl aber damit zu rechnen, daß die Tessy noch vor Ostern zu haben sein wird, sie ist also das zweite Exemplar einer ganz neuen Rollerlinie, der wir denkbar große Aussichten einräumen. Tessy-Luxus kostet 1270.— DM ab Werk, Tessy-Standard (6 PS) DM 1195.—.

H. S.