

ken das wohl gar nicht oder dagegen könne man nichts tun.

Bei Triumph verfolgte man aber diesen anfänglichen kleinen Schönheitsfehler und stellte zunächst einmal fest, daß der Motor gar nicht einmal den Tank zum Schwingen brachte, sondern nur die Abdeckbleche, daß diese dann aber wohl auch auf die Wandung des Tanks weiter wirken konnten. Man stellte durch systematisches Einkreisen der schwingungsfähigen Blechteile auch fest, daß primär durch den Schiebelauf des Motors die schmalen waagerechten, nicht die großen senkrechten Blechflächen erregt werden. Erst durch deren Schwingung kann auch die senkrechte Fläche flattern.

Chefkonstrukteur Bader ging gründlich vor und unterband nun fast jede Schwingung. Er verringerte die Schwingungsfähigkeit der schmalen waagerechten Teile durch Heraufbiegen ihrer Kanten. Die senkrechten Flächen bekamen Gummipuffer sowohl an den Haltern wie an den losen Enden hinten. Schließlich wurde noch die Motorhalterung nachgiebiger gemacht durch Wahl weicherer Gummimuffen. Nun wirkt sich die Resonanz im Bereich um 6500 U/min weder bei ziehendem noch bei geschobenem Motor störend aus, auch

wenn man hohe Ansprüche stellt. Cum grano salis darf man sagen, daß man auf der Fips beim Fahren im großen Gang durch Vibrationen weder des Lenkers noch des Sattels belästigt wird. Das Sattelrohr selbst zittert, es wird wahrscheinlich durch die Kette erregt — bei der Vorgängerin, die wir mit Riemen und mit Kettenantrieb fuhren, war das jedenfalls so. Der vorzügliche Sattel dämmt jedoch die Schwingungen fast ganz ab. Schön wäre es, wenn noch das gelegentliche Klappern der Kette während der Fahrt ähnlich gründlich ausgeschlossen werden würde.

Die Seitenbleche sind mit großköpfigen Schrauben befestigt, die man mit dem Diebstahlschlüssel lösen kann. Alle Ausstattungsteile der Fips, wozu auch ein fest eingebautes Sperrschloß unter dem Scheinwerfer und ein abschließbarer, sich der Fahrzeugform anpassender Werkzeugkasten gehören, und das gesamte Äußere sind mit sorgfältiger Hand ausgewählt. Die Fips wird robust genug sein für den rauen Alltagsbetrieb und gleichzeitig auch alle Ansprüche derer erfüllen, die ein schön gebautes und wenig zerklüftetes Fahrzeug vor den eigenen und fremden Augen haben möchten.

Dr. Günter Winkler

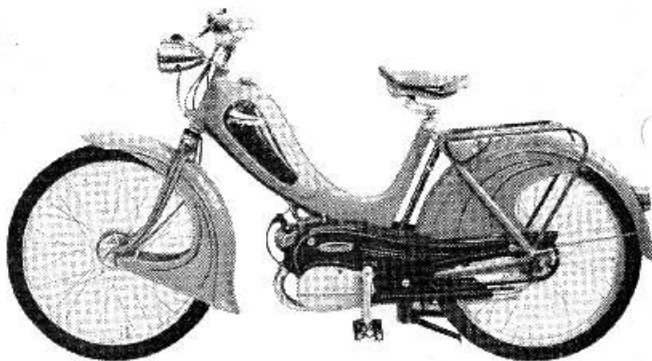
#### Das Testfahrzeug

Motor Nr. 1704818, Fahrge-  
stell-Nr. 100003, Baujahr  
1955.

**Motor:** Fichtel & Sachs 50  
ccm, zwei Gänge, Tretan-  
trieb eingebaut, Seiten ver-  
kleidet.

**Fahrwerk:** Tankrahmen, vorn  
Schalenbau, hinten Rohrge-  
rüst, Pendelgabel, Räder 23",  
Trommelbremsen, Farbe hell-  
grau mit dunkelolivgrün.

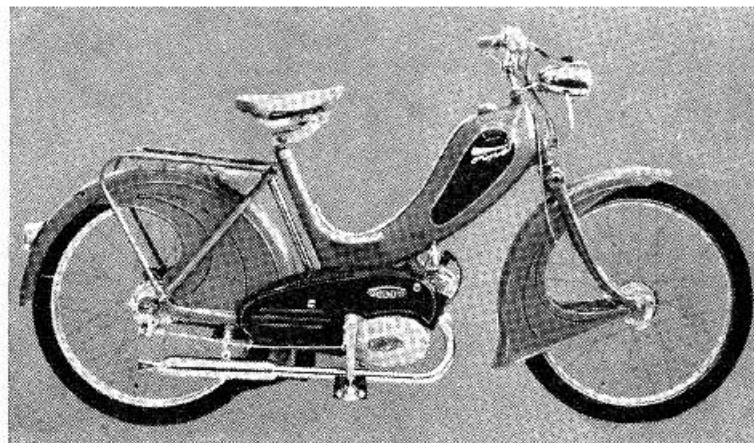
**Preis:** DM 590.— ab Werk.



Sonderdruck aus



Heft 5/1955



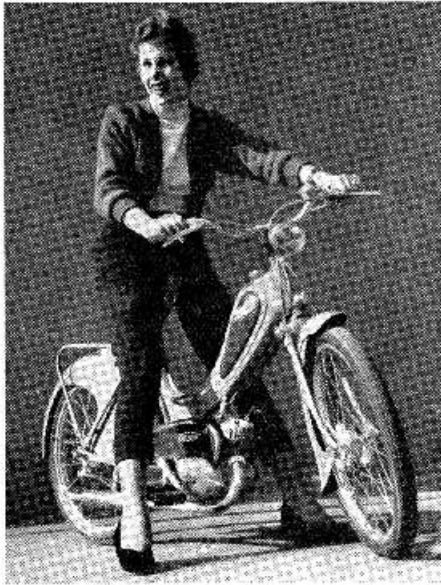
**MOPED** testet für Sie das Moped

## TRIUMPH-FIPS

Die Nürnberger Motorradfabrik Triumph hat sich schon verhältnismäßig früh an den Mopedbau gemacht, wobei sie den aner kennenswerten Weg ging, die gute Konstruktion auch der Schwesterfirma Hercules zu überlassen. Als Dritte in diesem Bunde beteiligte sich bekanntlich Zündapp an jenem Baumuster, indem das Münchner Zweigwerk die Motoren baute. Während jede andere Firma, jede für sich, eine eigene Konstruktion ausarbeitete, mehr oder weniger erprobte und dann die erforderlichen Fertigungsvorrichtungen herbeischaffte, konnte das damalige Dreigespann gleich mit Vollgas auf den Markt stoßen. Wahrscheinlich hat keine der drei Firmen dabei zu wenig Gewinn gemacht oder gar einen Schaden davongetragen.

Daß der Mopedtyp, insbesondere der mit Keilriemen, uns sehr zusagte, haben wir seinerzeit in Testberichten bekundet<sup>1)</sup>. Wir hatten unsere Freude an der Laufkultur des Motors wie des Fahrzeuges, überhaupt an der aus ihm sprechenden Kultur. Wo gab es denn in der Anfangszeit sonst schon eine so saubere Lackierung, eine so starke Verchromung, eine so reiche und dabei so schlichte Schmückung mit Zierlinien, eine so sorgfältige Verlegung aller Kabel und Leitungen?! Dies Moped war und ist ganz tadellos für Menschen, die bei geringstem Zwang zum Bedienen fahrradmäßig, aber flott dahinfahren wollen ohne treten zu müssen, ohne absteigen zu müssen, und die ansonsten das Fahrzeug nicht viel anders behandeln wollen als ihr Fahrrad.

<sup>1)</sup> Heft 3 und 4/1954.



### Weg vom Fahrradhaften

Das ist es aber nun: „Als ihr Fahrrad“! Das Fahrrad, einst so begehrt und hochgeschätzt, einst auch natürlicher Maßstab für die Bewertung jedes Mopeds, ist — ebenso natürlich durch die Wirkung jener Mopeds — immer mehr zurückgetreten von diesen Rollen. Sein Zurücktreten wurde allgemein offenbar, seit Mopeds in den Verkehr gelangten, die mit zwei Gängen sehr stark beschleunigen und praktisch jeden Berg nehmen konnten, ohne daß der Fahrer je eine Trethilfe ausüben mußte. Und es wurde noch offener, als solche Mopeds auch in ihrem Aussehen vom Fahrrad stärker abwichen, insbesondere als sie sich schließlich in dem gleichen Maße den Kleinkraftträdern annäherten.

Knirps bekam daher später auch einen Zweigangmotor, den von Sachs. Wir stellen Ihnen das Bemerkenswerte an diesem Mopedtyp ebenfalls in einem Testbericht vor<sup>2)</sup>. Ihn konnte man also „motorradmäßiger“ fahren, wie es halt vom Publikum mehr und mehr gefordert wurde.

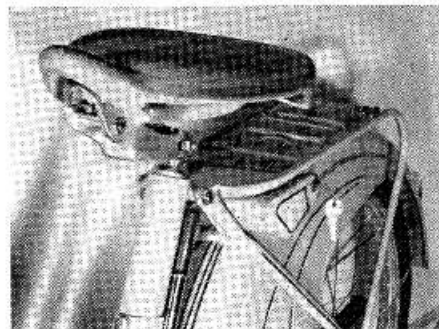
Aber die Entwicklung ging weiter: Kleinere Räder, größerer Tank, motorradmäßigeres Aussehen... Das Ergebnis bei Triumph bekam den Namen Fips.

### Von Knirps zu Fips

Der hervorstechende Unterschied zur Vorgängerin Knirps ist der Rahmen. 1953 wurde Triumph mit den beiden anderen Firmen in Deutschland bahnbrechend für den V-förmigen Einrohrrahmen. Nun wurde dieser durch einen Schalenrahmen ersetzt, der den Tank bildet. Es handelt sich, richtiger gesagt, um die Gemischtbauweise: Vorn Blech, hinten aber, wo die Kräfte von der Hinterachse sowohl zum Motor wie zum Sattel fließen, wird das in diesem Falle wohl stets leichtere Rohrfachwerk gewählt.

Der Tank ist verhältnismäßig groß. Er ragt noch hinter dem Hahn schaffartig in das Ovalblech hinein, das mit der Motorbefestigung den Übergang zum starken Sattelrohr und zur Hinterradgabel bildet. Sein Rücken ist vom Tankverschluß abwärts mit einer blanken Zierleiste gegen Beschädigung der Lackierung durch die Schuhe geschützt. Der Hahn mit seinem Rohrwinkel stört den sonst so harmonischen Linienfluß etwas. Das machen aber solche Kleinteile oft, weil sie als Massenprodukt von den Zulieferern unverändert genommen werden müssen. Eine Motorradfabrik kann sich in unserer Zeit nicht mehr mit deren Herstellung befassen, auch wenn Sonderausführungen ihren Wert haben.

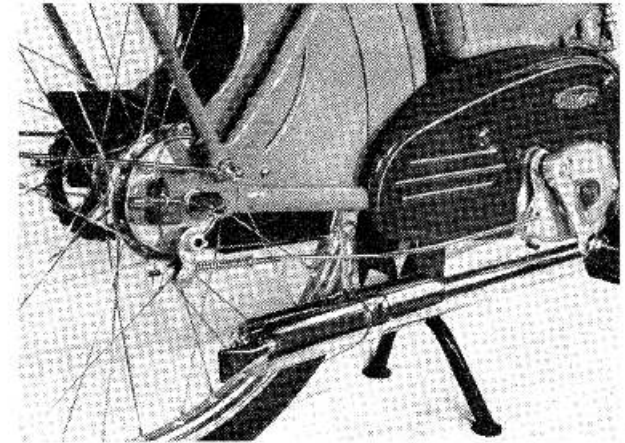
Der Motor wird von Sachs geliefert. Über seine Konstruktion und Leistung und über seine Eigenarten brauchen wir wohl kaum etwas zu sagen. Zwischen Triebwerk und



**Bild links unten:** Die Fips hat einen sehr ordentlichen Sattel mit Doppeldecke aus hellem Gummi und verstellbarer Federung. Der formschöne Werkzeugkasten ist abschließbar.

**Bild rechts:** Die Blechflächen sind sowohl schön als auch schützen tadellos vor Beschmutzung der Kleidung. Die breiten Schlitzschrauben zur Befestigung können mit dem Schaft des Lenkerschlüssels gelöst werden.

**Bild rechts unten:** Das Fahrdrehzahldiagramm für die beiden Gänge.



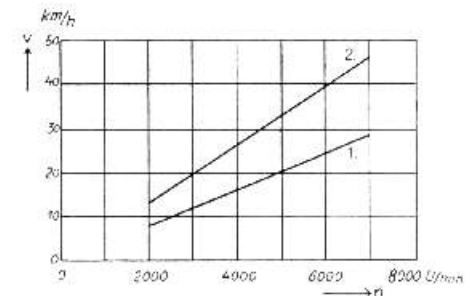
Fahrwerk ließ Triumph keine häßlichen Lücken: Großzügig geformte Abdeckbleche gehen vom Rahnen auf die Oberseite des Motors hinunter und decken auch einen Teil der Kette ab. Für die Nachspannung der Kette finden wir wieder die schon an der Vorgängerin so gefallenden Kettenspanner, deren Mutter das Gewinde vollständig umschließt, ebenso für die Achsbefestigung wieder Muttern. Die Räder wurden auf 23" verkleinert und bekamen gleichzeitig tiefere Schutzbleche. Unser Testfahrzeug hatte schicke Weißwandreifen. Vorn und hinten Trommelbremsen von Sachs. Als Federung fanden wir die Pendelgabel in der Ausführung von Lutz mit Drehstab in der Schwenkachse am Gabelkopf vor.

### Angenehmes Fahren

Von der Federung können wir im Grunde nur sagen, daß sie besser ist, als sie auf Grund ihrer Bewegungsrichtung eigentlich sein müßte. Ein gewisses Zucken am Lenker sind wir ja von allen Mopeds bis auf ganz seltene Ausnahmen gewohnt. Die Federung spricht an sich leicht an; gegenüber der Vorgängerin stellten wir fest, daß der Lenker etwas ruhiger bleibt. Das erklärt sich durch die größere Vorderachslast der Fips. Der verstellbare breite Sattel mit weicher Schlauchdecke war ganz wesentlich daran beteiligt, das Fahren auf schlechten Straßen etwas angenehmer zu machen.

Der Sachs-Motor ist bekannt für einen sehr guten Start und einen sehr ruhigen Lauf. Sein Ansaugeräusch wird durch die Blechschalen vom Ohr des Fahrers abgehalten. Sein Auspuff war befriedigend gedämpft, sollte aber, was bei starrem Hinterbau immer gut möglich und was besonders bei Weißwandreifen sehr erwünscht ist, noch weit nach hinten verlängert werden.

Die Abdeckbleche neigen trotz ihrer Länge nicht zum Dröhnen, weil Triumph hier vorbildliche Feinarbeit geleistet hat. In der ursprünglichen Ausführung zeigte sich gelegentlich eine hörbare Resonanz im Tank, die im schnellen Schiebelauf — eine Eigenart des Sachsmotors — als tiefes Grollen hörbar wurde. Wir kennen x Mopeds, an denen das so ist, und wir dürften also auch sagen, daß uns x Mopedhersteller bekannt sind, die da meinen, das schade nichts oder die Mopedfahrer mer-



<sup>2)</sup> Heft 1/1955 (Hercules).