

TRIPAD

2 Ausführungen



Bearbeiter : Dieter Oesingmann
Muster: Dieter Oesingmann
Jürgen Wagner

Inhalt

1	ÜBERSICHT	3
2	TRIEPAD ORIGINAL	4
3	TRIPAD	8

Triepad bzw. Tripad

1 Übersicht

Die beiden Dynamos im Bild 1.1 tragen die Markenzeichen der von Johann Trienens 1924 in Paderborn gegründeten Fahrradfabrik. Seit 1930 führt die Firma die eigene Marke Triepad, die 1952 in Tripad geändert wurde. Der Markenname ist ein Akronym aus den Anfangsbuchstaben des Firmengründers und des Firmenstandorts. Er bezieht sich nicht nur auf den Dynamo, sondern auf das gesamte Fahrrad, was sich von den Steuerkopfschildern (Bild 1.2) ableiten lässt / 1/. Gründe, die zur Änderung der Markenschreibweise geführt hat, sind bisher nicht bekannt. Die Firma existierte bis in die 70er Jahre.

Die beiden Dynamos im Bild 1.1 gehören unterschiedlichen Entwicklungsstapen der Fahrradbeleuchtung an. Die prinzipielle Gestaltung des Typenschildes weist keine Gemeinsamkeiten auf. Einige im Internet angebotene Exemplare beweisen, dass weitere Dynamos dieser Marke existieren, wobei davon ausgegangen werden kann, dass die Firma „Johannes Trieners“ die Dynamos nicht selbst produziert.



a



b

Bild 1.1: Dynamos mit unterschiedlichen Typenbezeichnungen: a) TRIEPAD Original, b) TRIPAD



Bild 1.2: Beide Schreibweisen des Markennamens auf den Steuerkopfschildern

2 Triepad Original

Das Muster mit der Bezeichnung „TRIEPAD Original“ (Bild 2.1 und Bild 2.2) besteht aus einem Lagerhals und einem Gehäusetopf, an den der Flansch der Kippvorrichtung angenietet ist. Auffällig ist die unlösbar vernietete Abdeckkappe der Kippvorrichtung (Bild 2.2), wodurch deren Wartung ohne spezielle Werkzeuge nicht möglich sind.



Bild 2.1: „TRIPAD Original“



a

b

Bild 2.2: Reibrad und Boden



Bild 2.3: Fest vernietete Abdeckung der Kippvorrichtung

Dieser Dynamo ist mit einem vierpoligen Tulpenmagneten (Bild 2.4) ausgerüstet, auf den das Firmenlogo der Stahlfirma eingepreßt ist (Bild 2.5). Es zeigt zwei um 180 Grad gedrehte miteinander verschlungene Hufeisenmagnete. Das daneben stehende chemische Zeichen von Chrom Cr weist auf die Zusammensetzung des Magnetstahls hin. Der Magnetkörper ist mit einer Mutter auf dem Lagerbügelbolzen ge-

gen den Lagerhals gepresst. Damit ist nicht das Spurlager am Magneten befestigt, sondern der Magnet am Lagerbügel des Spurlagers.

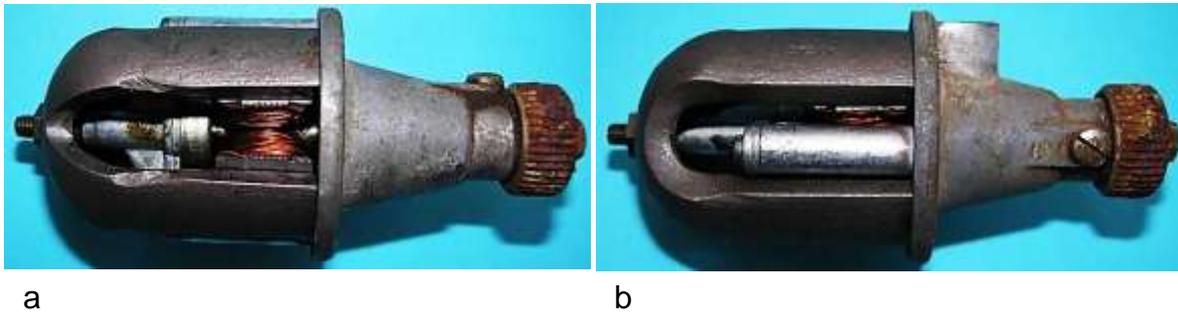


Bild 2.4: Befestigung des Tulpenmagneten am Lagerhals



Bild 2.5: Eingprägtes Logo der Stahlfirma



Bild 2.6: Pollücken des Tulpenmagneten

Typisch für diese vierpoligen Tulpenmagnete sind die unterschiedlich gestalteten Pol-lücken, die sich aus dem Fertigungsverfahren des Magneten ergeben. Der Anker rotiert im Gleitlager des Lagerhalses und im Spurlager des Lagerbügels (Bild 2.7). Montagebasis ist der Lagerhals, an den zwei Stützen angespritzt sind, um daran den Lagerbügel anzuschrauben (Bild 2.8).



a

b

Bild 2.7: Lagerhals mit Anker und Spurlager



a

b

Bild 2.8: Spurlager:
a) Angeschraubter Lagerbügel,
b) Stützen mit Gewindegrundlöchern für die Befestigung des Lagerbügels



a

b

c

Bild 2.9: Lagerhals

Neben den zwei Domen für den Lagerbügel sind im Lagerhals der Sitz für den Bürstenhalter (Bild 2.9a und b) und die Kammer für das Fettdepot angespritzt (Bild 2.10b). Damit das Filzstück die Welle berührt, sind eine Nut im Lagerrand und eine Verstärkung am äußeren Rand der ringförmigen Kammer vorhanden (Bild 2.10). Im Bereich des Öllochs ist der Filzring unterbrochen. Mit einer verdrehsicheren Scheibe (Bild 2.10a und e) wird das Fettdepot gegen Verschmutzung abgedeckt.

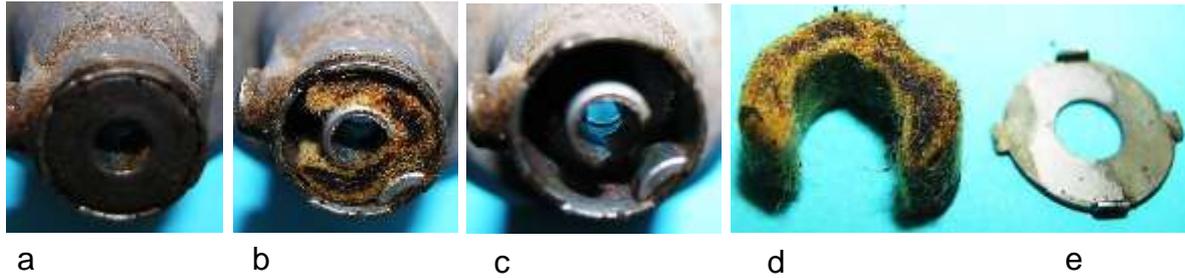


Bild 2.10: Fettdepot

Der Lagerbügel ist ebenfalls ein Aluminiumspritzteil, in das der Gewindebolzen für die Befestigung des Magneten und des Gehäusetopfes eingelassen ist. In der zentralen ankerseitigen Bohrung sind eine Kugel und eine Schraubenfeder zum Axialspielausgleich untergebracht.



Bild 2.11: Lagerbügel



Bild 2.12: Anschlüsse der Ankerspule

Der im Lagerhals eingesetzte Bürstenhalter vereinigt den Kabelanschluss und die Bürste mit der Druckfeder (Bild 2.13). Die Kohlebürste kontaktiert den auf der Welle

sitzenden Schleifring. Im Bild 2.12 sind sowohl der Spannung führende Anschluss als auch der Massekontakt der Ankerspule abgebildet. Erkennbar ist im Bild 2.12 auch die Zusammensetzung des Anker Eisens aus 0,5 mm starken Blechen in der Ankermitte und den abgewinkelten Endblechen zur Vergrößerung der Polflächen am Luftspalt.



Bild 2.13: Kabelanschluss mit Bürstenhalter

3 TRIPAD

Die Ausführung im Bild 3.1 könnte die letzte Version der Marke Tripad sein. Die Kippvorrichtung, bei der der Drehbolzen eingegossen ist, der Bedienungshebel über der Abdeckung positioniert ist und die Raststellungen sichtbar sind (Bild 3.2), wird in kaum veränderter Form von mehreren Firmen eingesetzt. Der Lagerhalstopf und der Boden sind formschlüssig miteinander verbunden, sodass eine Demontage ohne Verletzung der umbötelten Ränder nicht möglich ist. Dennoch ist ein fertigungstechnisches Detail sichtbar. Das an der Trennstelle beider Gehäuseteile sichtbare Kupferdraht zeigt an, dass der Masseanschluss der Ankerwicklung durch das Einquetschen des Drahtes erfolgt (Bild 3.3).



Bild 3.1: TRIPAD, Seitenansichten

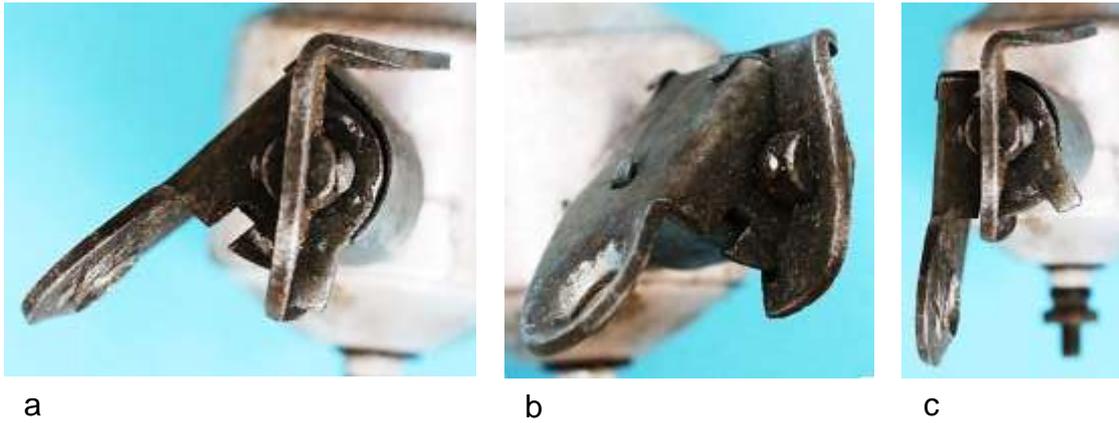


Bild 3.2: Bedienungshebel: a) und b) Betriebsstellung, c) Ruhestellung



Bild 3.3: Masseanschluss

Quellen

/ 1/ Frank Papperitz: Handbuch deutscher Fahrradmarken,
2016 Maxime Verlag Maxi Kutschera