



Der zu Beginn dieses Jahres erschienene Motorroller Triumph-Tessy ist ein Fahrzeug, welches nicht nur durch seinen ungewöhnlich leistungsfähigen 125-ccm-Motor auffällt, sondern darüber hinaus auch eine Reihe überaus interessanter Konstruktionsdetails enthält, die ihn von anderen bisher bekannten Modellen unterscheiden. Besonders erwähnenswert in diesem Zusammenhang das Vollschiwingen-

fahrwerk mit der positiv angestellten hinteren Schwinge, der hochgelagerte Motor mit Gebläseluftkühlung und die in Schalenbauweise hergestellte Karosserie mit den erfreulich großen seitlichen Abdeckplatten, durch welche die Wartungsarbeit wesentlich erleichtert wird. Die nachstehenden Erläuterungen mögen unseren Fachwerkstätten wertvolle Hinweise für die Betreuung dieser Maschine geben.

Zündapp-Combinette billiger

Wie die Zündapp-Werke mitteilen, konnten die Preise des beliebten Mopeds „Combinette“ gesenkt werden, und zwar kosten ab sofort Typ 422, Vollschiwingrahmen, 2-Cang-Motor, DM 621,—; Typ 405, Vorderradschwinge, 2-Cang-Motor, DM 596,—; Typ 412, Vorderradschwinge, 1-Cang-Motor, DM 550,—, und Typ 407, die Lastenrad-Spezialausführung, DM 607,—.

Fips-Standard jetzt nur noch 558,— DM

Mit sofortiger Wirkung haben die Triumph-Werke den Preis des bekannten Mopeds Triumph-Fips, Modell Standard, mit Vorderradschwinge, von 598,— DM auf 558,— DM ermäßigt.

Der interessante Vierrad-„Spatz“

Wie wir bereits vor längerer Zeit berichten konnten, übernahmen die neugegründeten Bayerischen Auto-Werke GmbH, an welchen die Victoria-Werke Nürnberg beteiligt sind, die Weiterentwicklung des vierrädrigen Kleinwagens „Spatz“, der seinerzeit auf der IAA 1955 erstmals der Öffentlichkeit gezeigt wurde. An dieser interessanten Konstruktion, die nun in eine größere Serienfertigung genommen wird, war der ehemalige Chefkonstrukteur der Tatra-Werke, Dr. Ledwinka, maßgeblich beteiligt. Ledwinka zählt neben Prof. Porsche zu den alten Pionieren des Automobilbaus und wurde schon frühzeitig als Schöpfer revolutionärer Konstruktionen, wie Pendel-Hinterachse, Zentralrohr-Fahrgestell und luftgekühlte Boxer-Motoren bekannt, wodurch sich die Tatra-Wagen einen überaus guten Ruf erworben.

Starkes Interesse für die 3. IFMA

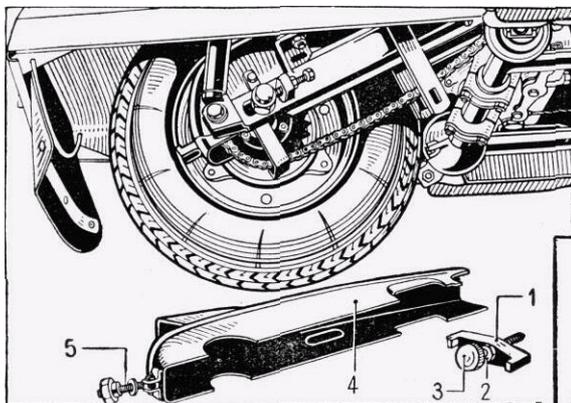
Zur 3. IFMA haben Herstellerwerke aus England, Frankreich, Österreich, den Niederlanden und der Tschechoslowakei bereits Stände angemeldet. Mit Herstellern aus weiteren Ländern laufen Verhandlungen. England wird mit über 20 Ausstellern wohl die stärkste ausländische Gruppe bilden.

Die 25 000. BMW-Isetta lief vom Band

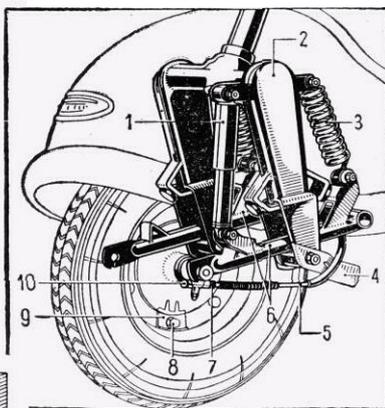
Genau innerhalb eines Jahres wurden von den Bayerischen Motoren-Werken in München 25 000 Motocoups BMW-Isetta gefertigt. Die mit der Fertigung des Motocoups beschäftigte Belegschaft versammelte sich am Fließband zu einer kleinen Feierstunde, als das Jubiläumsfahrzeug blumenbekrönt nach alter Sitte „vom Stapel“ lief. Zur Freude aller Anwesenden verkündete der Vorstand, daß diese BMW-Isetta unter den Werksangehörigen zur Verlosung kommt. Die Tagesproduktion übersteigt heute schon 180 Fahrzeuge.

BMW-Isetta: schlauchlos

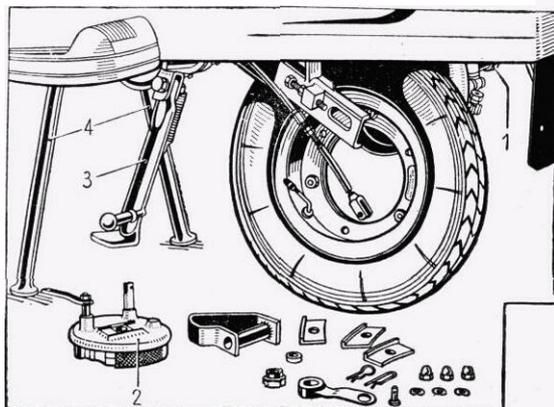
Nadi einer langen Erprobungszeit, die sich unter schwersten Fahrbedingungen über viele tausend Kilometer erstreckte, wird jetzt das Motocoupe BMW-Isetta als erstes Kleinfahrzeug auf Wunsch mit schlauchlosen Sicherheitsreifen ausgestattet.



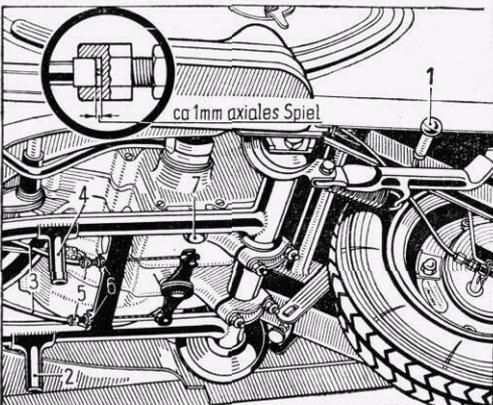
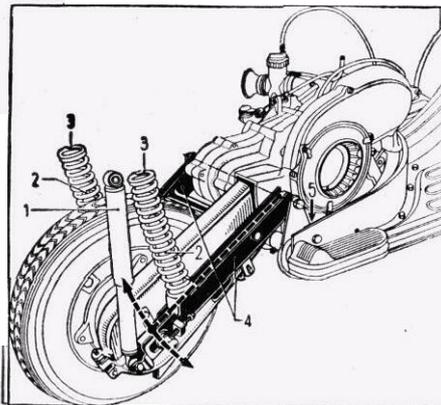
Die sehr stabil ausgeführte langhubige Vorderradschwinge besitzt 2 Zugfedern (3) sowie einen Ölstoßdämpfer (1). Für die Begrenzung der Gabelauschläge sind beidseitig — vorn und hinten — Gummianschläge vorgesehen. Die Schwingenlagerung ist wartungsfrei



< Für den Ausbau des Hinterrades müssen 2 Ständerrohre verwendet werden, damit das Hinterrad zur Herausnahme genügend hoch steht. Halsmutter auf der linken Seite abschrauben. Steckachse herausziehen. Distanzstück und Bremswiderlager nebst Bremsdeckel herausnehmen. Das Laufrad kann dann nach Abschrauben der 3 Hutmutter herausgenommen werden



Die Hinterradschwinge (4) ist so am Ende des Karosserievorderteils an 2 Stützlagern drehbar befestigt, daß die Aufhängedrehpunkte mit der Achse des Getriebekettenritzels zusammenfallen, so daß sich keine Abstandsveränderungen für die Kette ergeben. Der Ölstoßdämpfer (1) dient hauptsächlich zum Abfangen der Federerregungsstöße, d. h. zur Dämpfung der zurückfedernden Massen



4 Die Schaltung des Dreiganggetriebes erfolgt über einen doppelten Seilzug am Lenker aus. Das axiale Spiel der beiden Seilzüge (3) soll nicht größer als 1 mm sein, ansonsten eine Nachstellung an den Seilzugstellschrauben (5/6) erforderlich ist. Die Zapfen (2—4) dienen zur Aufnahme der Ständerrohre bei Arbeiten am Hinterrad