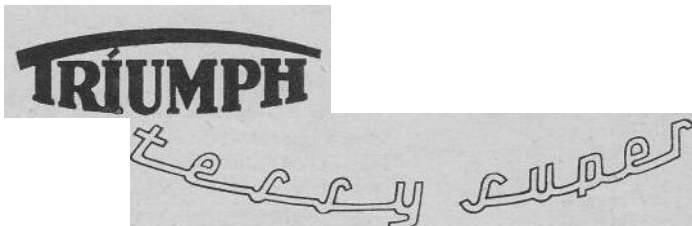


Die



150ccm

Wer aus lieber Gewohnheit einen Roller um so günstiger beurteilt, je mehr Bauelemente vom Motorrad daran zu finden sind, der wird bei der Triumph-Tessy nicht auf seine Kosten kommen.

-Und bei den meisten ausländischen Roller-Neukonstruktionen auch nicht — ebenso wenig wie schon bei den „klassischen“ italienischen Rollern, die sich gleich radikal vom konstruktiven Trott des Motorrads gelöst hatten. Sichtlich ist mit dieser neuen Rollerlinie eine ganz neue Klasse von Motorzweirädern entstanden, ganz losgelöst vom Motorrad; liegende Zylinder, selbsttragende Karosserie oder wenigstens mittragende Elemente, niedriger Schwerpunkt, Radgröße nebensächlich — das etwa sind die Stichworte, und die Tessy ist typisch für diese neue Richtung. Eine Richtung, die allerdings auch den Motorradbau revolutionieren könnte, insbesondere in Sachen „verkleidetes Motorrad“; wir sprachen darüber anlässlich der Victoria Peggy im MOTORRAD 5/57 und des Horex Rebell (der leider Prototyp bleibt) im MOTORRAD \ 23/55.

Die 1956 neuerschienene Tessy bestätigte also mit anderen (so zum Beispiel dem englischen Piatti) ein Prinzip, und die jetzt erfolgte Vergrößerung des Hubraums von 125 auf 150 ccm bestätigt ein anderes: daß die 150-ccm-Rollerklasse immer mehr als die ideale Rollerklasse erkannt wird, bei der Leistung, Wirtschaftlichkeit, Preis und Fahreigenschaften in einem besonders vorteilhaften Verhältnis stehen. Fast alle bekannten 150er-Roller hatten ursprünglich 125 ccm, und in jedem Falle ist ihnen die Vergrößerung gut bekommen, während eine volle Ausnutzung der Haftpflichtprämienstufe (175 ccm) schon einen „großen Roller“ daraus gemacht hätte — und eben das ist es, was wir zum allerwenigsten brauchen. Da die Tessy außerdem den eigentlich von vornherein fälligen E-Starter dazubekam und ihre bemerkenswert guten Eigenschaften bereits bekannt sind (s. Heft 7/56), erwarteten wir von unserem jetzigen Test eigentlich keine besonderen Überraschungen. Abgesehen vielleicht von der, daß mit 8,4 PS nun eine für diese Klasse geradezu atemberaubende Fahrleistung

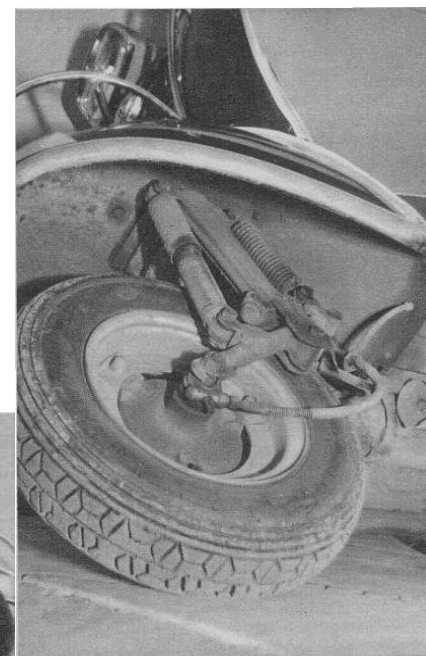
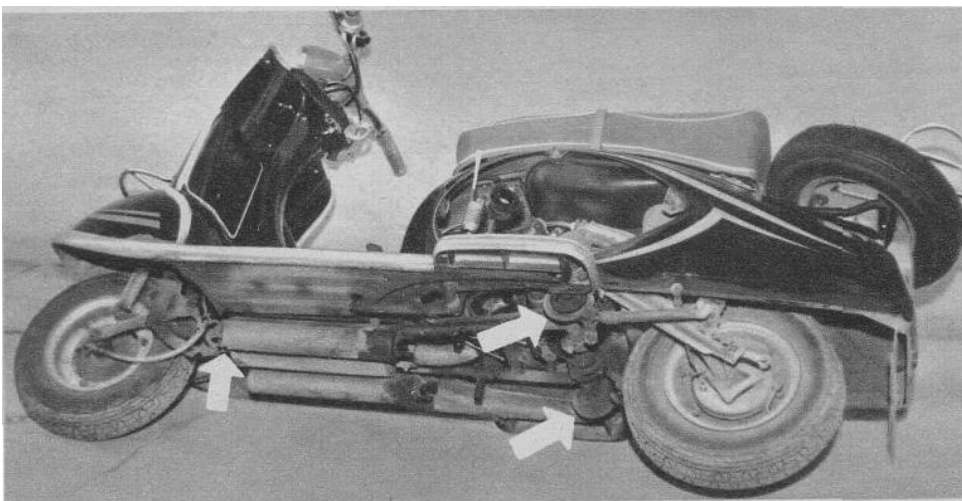
vorhanden sein müßte — aber das wäre ja eben keine Überraschung gewesen, denn schon die 125er-Tessy Luxus war mit 7,5 PS ein gutes Stück stärker als sogar die durchschnittlichen 150er!

Das klingt nach Vorschußlorbeeren, und ich will nicht leugnen, daß ich mit größten Sympathien an meine Test-Tessy heranging. Worauf sie mich allerdings alsbald selbst mahnte, die rosarote Brille abzulegen. Nachdem sie mich durch geradezu fabelhafte Leistung und Laufruhe — eine nicht alltägliche Kombination — sogleich entzückte, ging mir der (eingefahren übernommene) Motor nach kaum 15 km Fahrstrecke gewaltig fest, war kaum mehr loszubringen und quälte sich dann klemmanfällig wieder zum Übernahmeort zurück. Na ja, kann immer mal passieren; Abnehmen ergab große Klemmstelle im Bereich des Auspuffschlitzes, also- nicht etwa eine Kolbenbolzen-Affäre. Wir haben das erst mal zur Kenntnis genommen, einige Theorien hat man ja, aber es handelte sich nicht etwa um einen Leichtmetallzylinder mit verchromter Lauffläche, wie ich vor dem Aufmachen annahm, sondern um eine biedere Büchse. Alsbald kam ein neuer Zylinder. Den fuhr ich erst bei Regen und Schmiere etwa 50 km relativ zahm, und dann bekam, er die Sporen — und ging prompt wieder fest, bestimmt nicht zufällig auf der gleichen Straße (flache Steigung für gerade noch den Dritten = Aufheizen, dann Ebene für Vollgas = Abkühlen, Kolben noch heiß und . . .), bestimmt auch nicht zufällig im gleichen Bereich des Kolbens. Fahrstrecke 70 km nach der Übernahme.

Das klingt natürlich vernichtend, aber man überlege mal recht: Daß der Kolben noch mal beim zweiten Motor mit den gleichen Symptomen und auf der gleichen Strecke festging, deutete nicht auf generelle Krankheit, sondern auf eine ganz konkrete Ursache, die eben gefunden werden mußte. Wir hatten unsere Theorie (Wärmetaschenbildung durch zu enge Auspuffkrümmung),



Triumph hatte vielleicht eine andere, auf jeden Fall dankte man beiderseits der Vorsehung, daß die Tessy Super zu jener Zeit noch nicht in den Läden stand, und wir bekamen dann den dritten Motor. Und der tat's prima! Ich habe ihn geschunden und gequält, ich habe ihn heißgejagt und dann liegend mit Vollgas bergab geschmecht, ich habe alle Mätzchen durchprobiert und ihn sogar 1 : 30 gefahren, um festzustellen, ob er vielleicht besonders Mischungsempfindlich wäre. Es hat ihm nichts ausgemacht, er ist trotz seiner hohen Leistung weder klemm- noch kerzenempfindlich (240er genügt), und er hat alle guten Eigenschaften, die wir schon an der 125-ccm-Tessy schätzten. Die Klemm-Affäre ist also noch unter den Versuchserfahrungen abzulegen, und sie brauchte hier eigentlich überhaupt nicht zu Stehen - das ist bestimmt die Ansicht der Triumph-Werbeabteilung -, wenn sie nicht bedauerlicherweise gerade uns passiert wäre statt den Versuchsfahrern. So kommt's!



Blick auf die Vorderradaufhängung.. Zugfedern, Gummianschlag, hydraulischer Stoßdämpfer nur links. Den Tachoanschluss sehen wir lieber am Getriebe.

Die Pfeile zeigen auf die Gummilagerung des Hilfsrahmens, in dem das Triebwerk und die Hinterradaufhängung gelagert ist. Der Gesamtaufbau der Tessy ist klar und einfach, alle Teile sind gut zugänglich, nur die Werkstatt hat es nicht so leicht, wenn sie einmal das ganze Triebwerk herausnehmen muß. Am Hinterrad zeigen Kettenspanner und einstellbare Spur, daß für den Fortschritt noch mehr getan werden konnte.

Verständlicherweise legte sich mein Mißtrauen nicht leicht, aber der Motor überzeugt wirklich. Auch wenn man, wie wir, aus gutem Grund den Rollern keinesfalls ausgesprochene Hochleistungsmotoren wünscht. Aber bei 57 PS

neuen und sehr reizvollen Charakter kennen. Man vertiefe sich einmal in unsere Beschleunigungskurven — der Unterschied der Temperaturente ist hochinteressant. Natürlich wird aus all dem

Super aber auch so schon die Konkurrenten — ab ca. 55 km/h —, und für

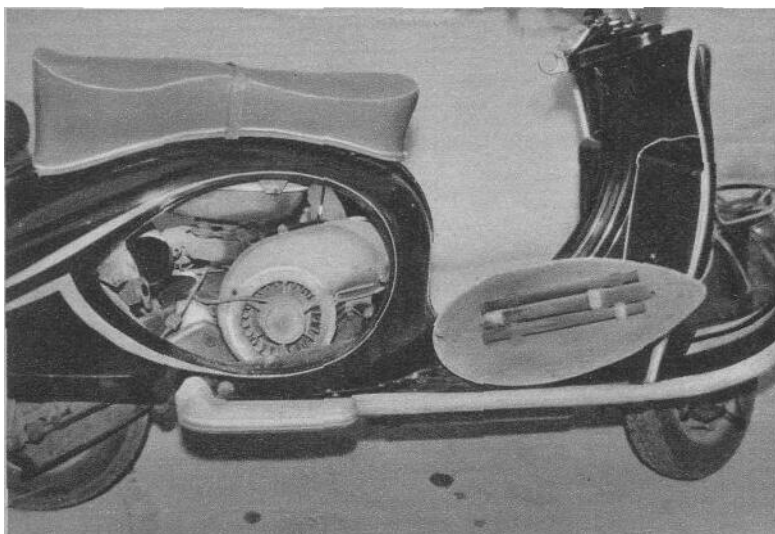
durchschnittlichen Fahrbetrieb hat das Dreiganggetriebe auch seine Vorteile. Ganz abgesehen vom Ärger mit Viergang - Drehgriffschaltungen.

Die Drehgriffschaltung der Tessy arbeitet gut, sie scheint nicht sonderlich einstellempfindlich zu sein und trennte stets sauber. Regelmäßiges Nachstellen ist natürlich angebracht — wie überall, wo Seilzüge im Spiele sind. Fußschaltung stände der Tessy allenfalls in der idealen Form, die bei der Dürkopp - Diana verwirklicht ist. Die und nur die tut's auch mit Stöckelschuhen!

Ein ganz großes Lob verdient die Laufruhe des Tessy-Triebwerks, nur Vespa und Dürkopp-Diana kommen dem gleich, weil nur diese beiden eine gleich wirkungsvolle Gummilagerung des Triebwerks haben, die Diana auch in ganz ähnlicher Anlage. Bei der Tessy liegt das Triebwerk mit der Hinterschwinge auf einem besonderen Hilfsrahmen, der an drei Punkten in Gummielementen an der selbsttragenden Karosserie befestigt ist. Der Effekt dieser Bauart ist verblüffend: Keinerlei Vibrationen, kein Dröhnen, keines der sonst gewohnheitsmäßig hingewonnenen direkten und indirekten Geräusche. Hier zeigt sich die Tessy den Motorrädern und den motorradmäßig angelegten Rollern weit überlegen.

Die hervorgehobene Laufruhe ist natürlich nicht nur eine Sache der Aufhängung, sondern auch des Triebwerks selbst, bei dem außerdem auch die Anlage mit liegendem Zylinder schon eine Rolle spielt. Schon der zuverlässige und sehr regelmäßige Leerlauf fällt auf, und was an kritischen Drehzahlbereichen vorhanden sein mag, wird bis auf einen minimalen Rest von der Gummiaufhängung geschluckt.

Der Motor startet mit geschlossenem Startschieber zuverlässig, dennoch ist hier Kritik am Platze: Ein nur mit Zurückbeugen erreichbarer Startschieber und



Auch der Tank ist in Gummi gelagert, für die Geräuschdämpfung sehr wichtig! Links unter dem Tank der recht kleine Werkzeugbehälter, am Gebläse unter einem Deckel der Unterbrecher. Im Karosseriedeckel außer der Luftpumpe die Einsteckstützen für den Radwechsel, ganz links unten im Bild am Kettenkasten eine begrüßenswert große Entlüftungs- und Entwässerungsstülle, wie man sie sich an jeder Vollkapselung wünscht.

Unten, großes Bild: Der Blick von links zeigt den sehr gut zugänglichen Vergaser mit dem langen Stiel am Tupfer, die Gummimanschette des Vergasers liegt an dem im Karosseriedeckel angebrachten Ansaugeräuschkämpfer an. Auch die Einfüllschraube für das Getriebeöl ist gut zugänglich, vor der Kerze befindet sich eine Öffnung vorn an der Karosserie. Die Feder der richtig liegenden Abstellstütze sollte nicht nur durch Schraubenspannung gehalten sein. Das Soziusfußbrett hat eine Hackenaufgabe, neben der man die sehr unschöne Ölspur vom Luftfilter her sieht.

Literleistung (8,4 PS in 150 ccm als Vergleichsmaß umgerechnet auf 1000 ccm) ist zu prinzipiellen Bedenken noch kein Anlaß, immerhin geht man bei Motorradmotoren weit über 60 PS/l, ohne diese Leistung ausgesprochen sportlich zu nennen. Zu fragen ist jedoch, ob ein Motor, der immerhin 3 PS = 37,5% mehr bringt als die Nennleistung etwa der Vespa 150, dabei noch „unten was drin“ hat. In Heft 4/56 und 1/57 haben wir uns mit der Theorie solcher Zusammenhänge ausführlich befaßt, die Praxis sieht bei der Tessy Super so aus: Der Motor ist nicht einfach nach „Frisier“-Rezepten hochgetrieben, nach denen man einfach Schlitzte erhöhte und Vergaser vergrößerte, um

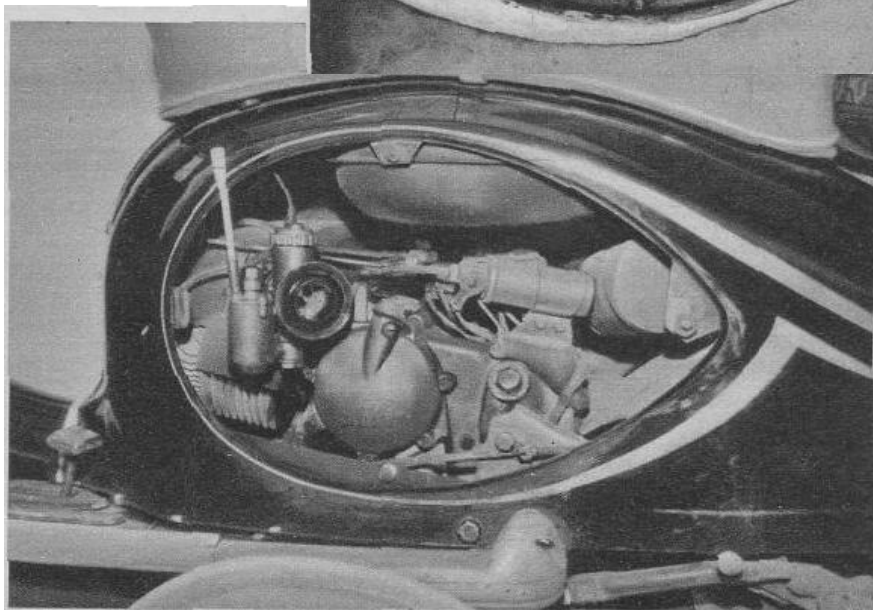
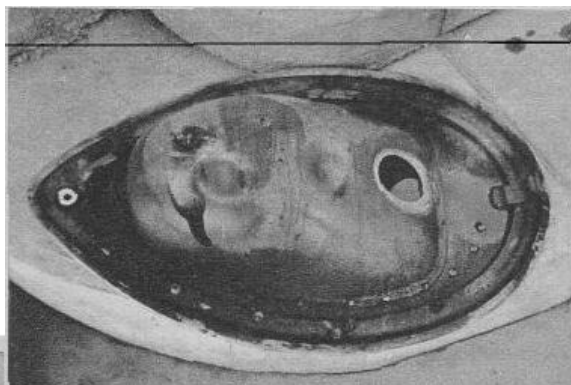
deutlich, daß die Tessy eigentlich ein Vierganggetriebe brauchte. So sauber sie auch hochdreht, die notwendigen Sprünge zwischen den Gängen machen sich doch bemerkbar; Schaltpausen oder grobes Durchreißen sind nötig. Das ist ganz selbstverständlich bei einem Motor, der auf

Ausnutzen der Spitzendrehzahlen angelegt ist; die Sprünge zwischen den Drehzahlen in den Gängen sind groß, und die Beschleunigungswerte könnten bei weniger behindertem schnellem Durchschalten noch gleichmäßiger und günstiger sein. Nichtsdestoweniger ist die Getriebestufung normalem Fahrbetrieb gut angepaßt; eine gewisse Diskrepanz zwischen Motorcharakteristik und Zahl der Gänge ist bei einem Hochleistungsmotor und Dreiganggetriebe unvermeidlich. Immerhin überragt die Beschleunigungskurve der Tessy

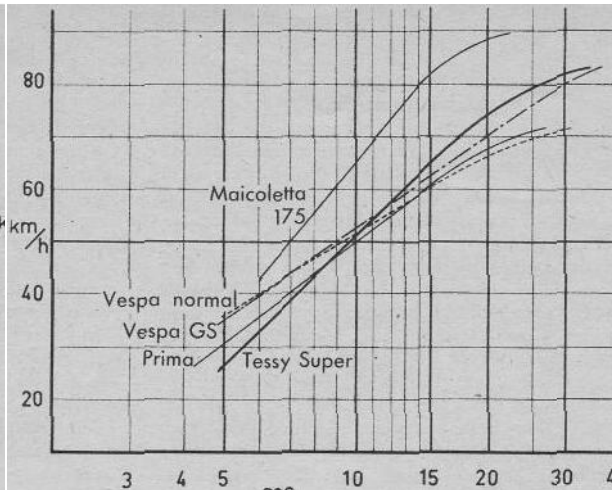
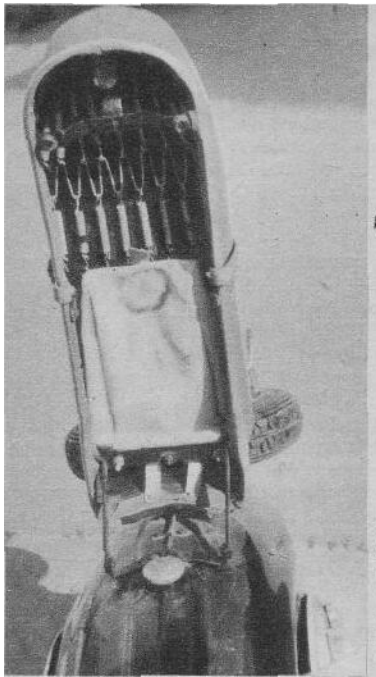
den. Motor in oberen Drehzahlen „mehr Futter“ zu geben, gleichgültig, ob er nun unterhalb der 3000 ü/min noch gesund arbeitete. Bei der Tessy wie überhaupt bei modernen deutschen Hochleistungs-Zweitakttern ist man den viel langwierigeren Weg gegangen, durch besonders sorgfältiges Studium der Spülvorgänge im Zylinder eine immer höhere Leistung herauszuarbeiten. Gerade Triumph hat auf dem Gebiet des Zweitaktters mit hoher Leistung und Dauerhaftigkeit und robuster Leistungscharakteristik einen guten alten Namen. Und an der Tessy ist besonders bemerkenswert, daß man bei Triumph von der früher stets für unumgänglich gehaltenen Doppelkolben-Bauweise abging und dennoch eine höhere Leistung erzielen konnte als etwa noch beim vergleichbaren Triumph-Motorrad BDG 125.

Die erhöhte Leistung wurde nicht durch ein „Loch“ in unteren Drehzahlbereichen erkaufte! Das muß angesichts nicht unbegründeter Zweifel gleich gesagt werden. Andererseits ist ein solcher Motor (24er Vergaser!) darauf angelegt, daß man seine Drehfreudigkeit einigermaßen ausnutzt: noch mehr als sonst bei Zweitakttern gilt, daß man nicht zu früh aufwärtsschalten soll, wenn es um zügiges Hochbeschleunigen geht. Zwar bietet der Tessy-Motor jederzeit einen sauberen Bummellauf auch bei sehr niedrigen Drehzahlen, aber zum Hochbeschleunigen sollte man ihn im Zweiten doch tunlichst auf 40 km/h, möglichst auf 50 km/h bringen — er jubelt da fröhlich hoch, und man braucht keine Angst um die Lebensdauer zu haben. Der Motor hat nichts Stures an sich, er wirkt irgendwie leichtfüßig und beschwingt. Bekanntlich hat jeder Rollertyp gewissermaßen sein Leistungsprofil, seine „persönliche“ Charakteristik, und mit der Tessy lernen wir einen ganz

Kleines Bild: Woher diese Ölspur kommt, zeigt sich beim Abnehmen des Karosseriedeckels: Im Ansaugeräuschkämpfer sammelt sich reichlich Öl, das dann aus dem Luftfilter nach außen nebelt oder durch die Fugen fließt.



ein Vergasertupfer sind Starthilfen, die man nicht mehr erwartet, seit es Startvergaser mit Betätigung vom Lenker aus gibt. Hier sollte man der Tessy möglichst bald das geben, was heute fast selbstverständlich ist. Auch hinsichtlich der Luftfilterung: Der außenliegende Luftfilter der Tessy nebelt tüchtig Öl heraus, im Ansaugeräuschkämpfer (siehe Bild) sammelt sich ebenfalls reichlich Öl, das linke Soziustrittbrett und der untere Rand des Karosseriedeckels sind ständig mit einer Ölschicht nebst darauf klebendem Staub verziert. Ein unerfreulicher Schönheitsfehler, von der Verlängerung der Motorlebensdauer durch moderne Filter ganz abgesehen. Immerhin saugt die Tessy ihre Luft sauber von außen; was unter der Karosse wirbelt, merkt man alsbald an der dicken Verstaubung des gesamten Triebwerks. Zu überlegen wäre, ob nicht das Gebläse seine Luft ebenfalls von außen beziehen sollte; wir stellten gelegentlich fest, daß Gebläse bei Rollern und Mobilien eine wärmestauende Schmutzschicht zwischen die Zylinder-Kühlrippen transportierten. Erfreulich ist im übrigen die handliche Lage des Kraftstoffhahns, nicht weniger erfreulich auch die Lage des Einfüllstutzens für den Tank (siehe Bild), höchst unerfreulich jedoch der viel zu geringe Durchmesser des Einfüllstutzens — ein wahrer Schrecken für Tankwarte und Fahrer,



| Geschwindigkeitsbereiche | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Gang | 0-25 km/h |
| 2. Gang..... | 15-55 km/h |
| 3. Gang..... | 25 bis ca. 85 km/h |
| Beschleunigung | |
| 0-40 km/h..... | 7,2 sec |
| 0-50 km/h..... | 9,5 sec |
| 0-60 km/h | 8 sec |
| 0-70 km/h | 17,2 sec |
| 0-80 km/h..... | .25-30 sec |
| Verbrauch | |
| Testverbrauch bei vollem Ausloten | 5,0l Durchschnitt!, zu erwarten: ca. 3,5-4,5l |

Die Beschleunigungskurve verschiedener 150 ccm-Roller, darüber zum Vergleich die Kurve der noch sportlichem Motorrad-Maßstab ausgelegten Maicoletta 175, die überdies vier Gänge und Fußschaltung hat. Man sieht, daß die Tessa ob 55 km/h gewaltig wegzieht, während in den unteren Drehzahlbereichen vor allem die Vespa überlegen ist. Recht aufschlußreich auch die Kurve der Vespa GS, der die Tessa Super ja leistungsmäßig vor allem konkurriert. Die Katalogspitzen von 90 km/h bei der Tessa und 100 km/h bei der Vespa GS bezeichnen sichtlich in erster Linie die Hochdrehmöglichkeiten der Motoren, nicht die im unmittelbar interessierenden 40-Sekunden-Zeitraum erreichbare Spitze.

In der Sitzbank die recht brauchbare Kleingepäcktasche, die allerdings ein festes Fach nicht ganz ersetzt. Der Tankverschluß ist vorbildlich zugänglich, leider aber viel zu klein. zumal der (vorbildlich gummigelagerte) Tank mit knapp 7,5 Litern Inhalt nicht sehr groß ist

Doch nun zum Fahrwerk der Tessa: Die Fahr- eine mit Feder» unterbaute Decke. Aber der Federweg 19"-Rädern fährt, wird man die Handlichkeit und die werksanlage wurde bereits besprochen, beide Räder eines Motorzweirades hat nun mal seine Grenzen, spontane Reaktion der Tessa sogar ausgesprochen sind in Schwinggabeln aufgehängt, mit offenen und da hilft dann auch keine Sitzbank. Aber ein vermissen. Der niedrige Schwerpunkt und die gute Schraubenfedern gefedert und mit je einem Schwingsattel würde helfen; wer ganz perfekt Gewichtsverteilung mögen noch mitspielen; auf hydraulischen Teleskopstoßdämpfer versehen. Die gefedert Tessa fahren will, der sollte sie sich jeden Fall habe ich die Tessa stets voll aufgedreht, Hinterschwinge ist mit sehr hochliegendem möglichst doch mit den Sätteln bestellen. Obwohl er was bei 8,4 PS eine ganze Menge ausmacht, ich habe Drehpunkt angelegt und hat ganz ausgezeichnete dann wieder schlechter an den Tankverschluß kann, mich nie unsicher gefühlt, und fand bestätigt, was wir Eigenschaften, die Vorderradfederung ist ebenfalls worüber sich hinwiederum vor allem der arme schon zur Tessa Luxus sagten: 8"-Räder in einem sehr gut, weit besser als bei sämtlichen uns bekannten Tankwart Sorgen macht. Im übrigen ständen Reifen steifen Fahrwerk, mit richtig ausgelegter Lenkung Rollern mit 8"- und KV-Rädern, und lediglich beim 4.00-8 der Tessa auch nicht übel an, aber sie müssen und tadelloser Bodenhaftung der Räder durch Durchfahren dörflicher Wasserrinnen oder tiefer nicht sein. erstklassige Federung sind einschränkungslos zu Schlaglöcher zu kritisieren: der sehr hochliegende Absolut vorbildlich sind die Lenk- und Fahr- akzeptieren, nicht nur bei zahmer Fahrweise. Das Schwingendrehpunkt — vorn ist das kein positives eigenschaften. Gewiß wird dem kleinrädigen Roller Fahrwerk der Tessa hat das eine Mehr-PS der Super Merkmal, nicht umsonst entschied man sich beim 8"- die Lenkungsstabilität des großrädigen Rollers nicht ohne weiteres vertragen; angesichts mancher allzu Rad meist für gezogene Schwinge — läßt an solchen erreichbar sein. Es wäre jedoch ganz falsch, wenn schnellen Verurteilung des Kleinradrollers ein gewiß Stellen schon mal einen Schlag zum Lenker durch man daraus eine objektive Fahrnsicherheit des interessantes Ergebnis. Daß das kleine Rad auf und die Schwinge bumst an ihre Begrenzung. Bei Kleinradrollers ablesen wollte. Es sind eben schlechten Wegen und bei starker Schräglage in der normalen Straßenverhältnissen liegt die Tessa aber andersartige Eigenschaften, ähnlich wie bei Autos die Kurve dem großen Rad unterlegen ist, ändert an dem um so ruhiger; man kann ihre Federung durchaus mit Unterschiede zwischen verschiedenen übersetzten Befund nichts, denn der allgemein gültige Maßstab dem Prädikat „sehr gut“ versehen — wozu noch ein Lenkungen. Die Tessa steuert jedenfalls sehr sauber, ist gerade für den Roller wohl doch die normale Plus hinzugefügt werden könnte, wenn man bei den man kann sie ohne Angst freihändig fahren, und Stadt- und Landstraße. Ein ganz besonderes Lob Schwingsätteln der 125er Tessa geblieben wäre. wenn sie auch die Einhandprobe mit einer verdienen die Bremsen der Tessa. Mit genau richtiger Manche Leute rinden die nicht schön und zeitgemäß, Schlangenlinie quitiert, so fliegt man deshalb noch Hebelübersetzung und ausgezeichnete Wirkung ohne ich finde sie auf jeden Fall gut gefedert und halte sie lange nicht hin. Man wird sich von keinem Nach- Fortsetzung auf Seite 29 für eben die Ergänzung, die aus dem „sehr gut“ ein kleinrädigen Roller so wenig zum großen Rad „ausgezeichnet“ machen könnte. Gewiß ist die Tessa zurückwünschen wie von der Tessa, und wenn man - schon sehr gut gefedert, gewiß hat auch die Sitzbank zwischendurch einmal Motorrad mit ganz großen

TECHNISCHE DATEN

Motor
 Einzylinder-Zweitaktmotor mit liegendem Zylinder, Bohrung x Hub, 58x54, Hubraum 142,6 ccm, Verdichtung 7,8, Leistung 8,4 PS bei 5800 U/min, Gebläsekühlung, Mischungsschmierung, Bing-Vergaser 24 mm 0, -Starthilfe durch Tupfer und Startschieber, Tankinhalt etwa 7,5 Liter (etwa 1,6 Liter Reserve), Lichtanlasser 12 Volt 90 Watt, zwei Batterien 6 V, 13 Amp/st, max. Drehmoment 1,09 mkg bei 4500-5000 U/min.

Kraftübertragung
 Motorgetriebe-Block, Primärtrieb durch Kette im Ölbad, Hinterradantrieb gekapselte Kette, Kupplung im Ölbad, Dreiganggetriebe mit Drehgriffschaltung, Übersetzung Motor-Getriebe 2,62, Getriebe 3,09 / 1,53 / 1. Getriebe-Hinterrad 1,93, Gesamtübersetzungen 15,64 / 7,74 / 5,06. Ölinhalt im Getriebe und Motorkettenkasten etwa 810 ccm.

Fahrwerk

Selbsttragende Stahlblech-Karosserie mit hochgezogenem Mittelträger, Motor und Hinterradaufhängung auf Rohrrahmen mit drei Gummielementen an der Karosserie gelagert. Vorn geschobene Schwinggabel mit Schraubenfedern und linksseitigem hydraulischem Stoßdämpfer, Federn auf Zug beansprucht, hinten Schwinggabel mit auf Druck beanspruchten Schraubenfedern und rechtsseitigem hydraulischem Stoßdämpfer. Reifen 3,50—8", austauschbare Felgen.

Maße und Gewichte
 Radstand: 1285 mm, Bodenfreiheit etwa 135 mm, Außenmaße 1760x 630x1000 mm, Eigengewicht vollgetankt, mit Reserverad usw. 112 kg (Werksangabe 121 kg), zulässiges Gesamtgewicht 271 kg. Leistungsgewicht bei Leergewicht etwa 14,5 kg/PS, beim zulässigen Gesamtgewicht 32,2 kg/PS. Preis ab Werk (einschließl

Reserverad, Front- und Heckgepäckträger usw.) DM1560.—
 Steuer und VersicherungKraftfahrzeugsteuer im Jahr..... DM 21,60
 Haftpflichtversicherung, Regeldeckungssummen..... DM 66.—
 Haftpflichtversicherung, Mindestsatz..... DM 60.—



Die Triumph Tessy Super

150 ccm

lassen bei Erhitzung lassen sie keinen Wunsch offen, und sie sind auch nicht zuletzt für die äußerst hohen Schnitte verantwortlich, die man mit der Tessy fährt. Man kann sich auf die Bremsen vollkommen verlassen, und auch auf das Verhalten des Rollers beim Bremsen, was ja nicht weniger wichtig ist.

Die Tessy hat, sagen wir es kurz, wirklich echte Fahrkultur — Jenen Zusammenklang von ruhigem Lauf, guten Fahreigenschaften und erstklassigem Fahrkomfort, der bei Zweirädern äußerst selten und auch bei Autos erst in höheren Hubraumregionen zu Hause ist. Das ist sehr viel!

Und man wird — ähnlich wie bei der Vespa GS — durchaus auch etwas von den 5 Litern Verbrauch haben, die bei vollem Jagen durchlaufen. Bei normalem Fahrbetrieb sinkt der Verbrauch ohnehin um mehr als einen Liter gegenüber diesem Spitzenwert, der sehr dafür spricht, was man mit den Fahreigenschaften der Tessy machen kann.

Ebenso wie die Bemerkung zur Fahrkultur gehört allerdings auch eine kritische Anmerkung zur Besprechung des Fahrwerks (nicht Fahrgestells!) der Tessy: die Befestigung der Räder in den Schwinggabeln ist ungefähr das einzige, was die Tessy unmittelbar vom Motorrad geerbt hat, und es ist auch das, was man sich anders wünscht. Zwar sind die Schwinggabeln (Blechhohlträger) leicht und einfach, aber Radausbau, Pflege der Kraftübertragung und richtiges Spureinstellen machen so viel Mühe wie bei jeglichem Motorrad und motorradähnlichen Rollern. Vorn steckt der Tachometerantrieb mit auf der Achse, hinten muß man sich um die Spannerei und Einstellerei kümmern, die Kette läuft gekapselt, aber nicht automatisch geschmiert. Das ist alles nicht schlimmer als bei den Motorrädern und ihren Verwandten, aber wir kennen seit mehr als sieben Jahren viel erfreulichere Lösungen. Zwar ist an der Funktion nichts auszusetzen, auch kostet eine einseitige Radaufhängung, Kette im Ölbad usw. mehr, aber dennoch bleibt hier eben ein Wunsch offen. Ebenso wie zum Werkzeug, das erstens von äußerst mäßiger Qualität ist, zweitens aber sowieso in einer kleinen Botanisiertrommel (wie an meiner allerersten NSU-Pony von vor dem Krieg) hinter dem Motor verrostet, wie an unserer Testmaschine festzustellen war. Da ergeben sich etliche Weiterentwicklungsmöglichkeiten, und es ist zu hoffen, daß der kultivierte kleine Roller die Zukunft findet, die er verdient hätte.

Im übrigen ist die Tessy Super vorbildlich 'ausgestattet'. Zwei Gepäckträger, der hintere mit Federbügel (der allerdings eine Aktentasche nicht zuverlässig hält), werden bei keinem anderen Roller geboten, den Gepäckhaken hinter der Spritzwand hatte man erst gespart, wir forderten aber alsbald einen an und bekamen ihn in erheblich vorteilhafterer Form als seinerzeit bei der Tessy Luxus. Eine kleine Handschuhtasche unter der Sitzbank empfindet man angesichts des fehlenden Handschuhkastens als nette Aufmerksamkeit, das Tachometer ist jetzt größer und einwandfrei zu sehen, am „platten“ Scheinwerfer fand ich nichts auszusetzen. Anzuregen wäre noch eine Verlegung des Gepäckhakens unter das Armaturenbrett, damit die Aktentasche nicht pendelt, außerdem ist der Zündschlüssel nur in einer Lenkerstellung einzustecken und herauszuziehen, was bisweilen stört. Geradezu ein genialer Gedanke ist die Ausstattung mit Einsteckstützen für den Radwechsel, damit man nicht auf den Seiten-Ständer

(der selbsttätig hochklappt, dessen Feder aber nicht nur durch Anziehen der .Schraube fixiert sein sollte!) angewiesen ist.

Alles in allem: Die Tessy Super ist sehr schnell, sehr kultiviert, sehr zuverlässig. Leichte starke Roller dieser Art können auf lange Sicht durchaus den großen schweren „Reiserollern“ um 200 ccm das Lebenslicht ausblasen. Ihr Leistungsgewicht (kg/PS) ist, günstiger, sie sind handlicher, eleganter, einfacher aufgebaut, unbedingt komfortabler als mancher Apparat der konstruktiven Übergangszeit, in der man sich noch nicht recht traute, die Zwangsjacken der Motorradbaugewohnheiten abzuwerfen.

Für das Zweirad *als Gebrauchsggegenstand* gibt es keine bessere Lösung als einen ordentlichen fortschrittlichen 150er-Roller! Und wenn der einen Motor hat wie die Tessy, dann hat man erstens auch noch erheblichen sportlichen Spaß daran und fährt zweitens dem Strom der Durchschnittsfahrer auf und davon. .Si