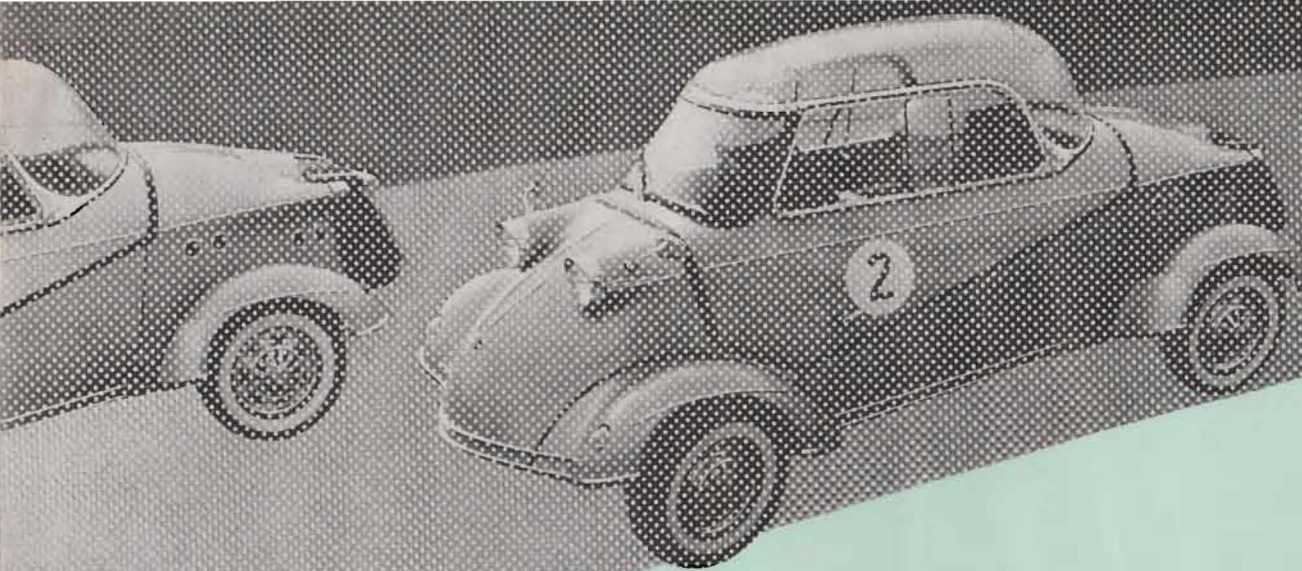
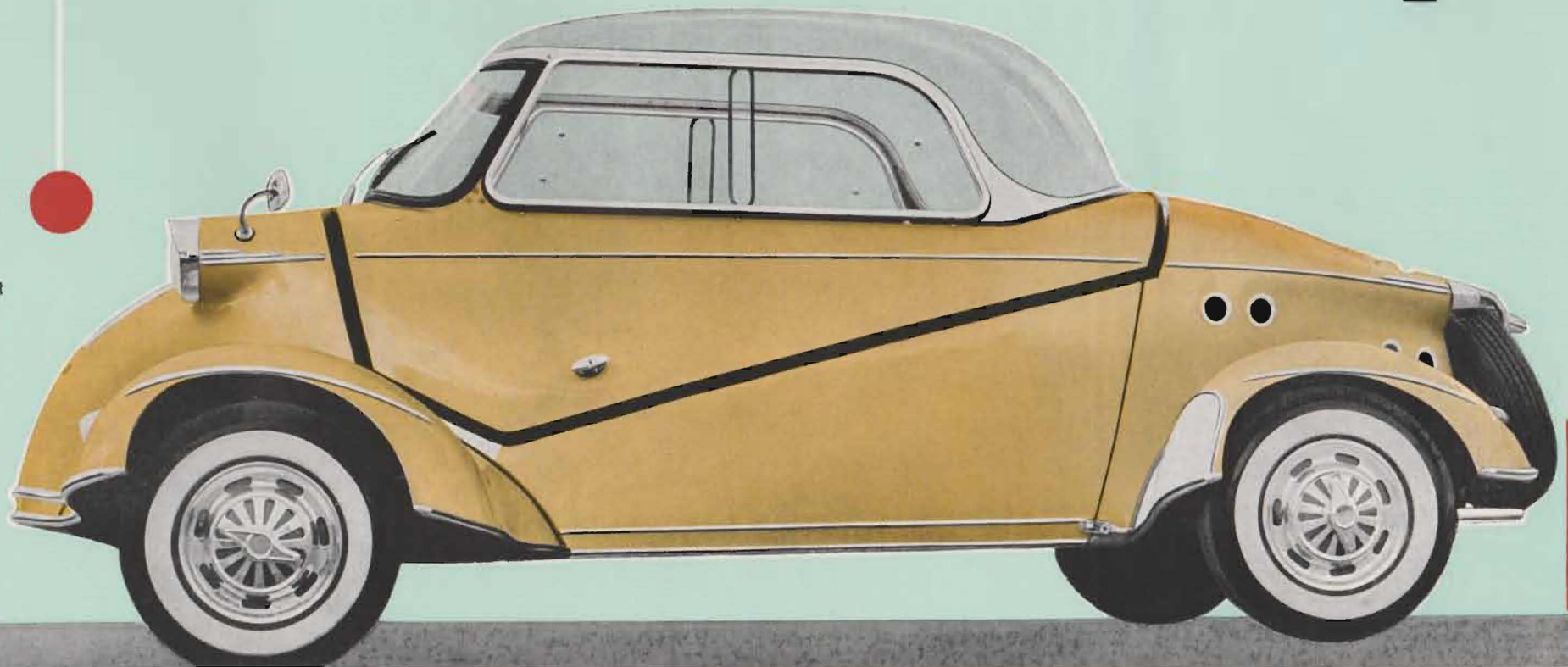




Tg 500

ein echtes
Sportfahrzeug

mit Monoposto-Effekt



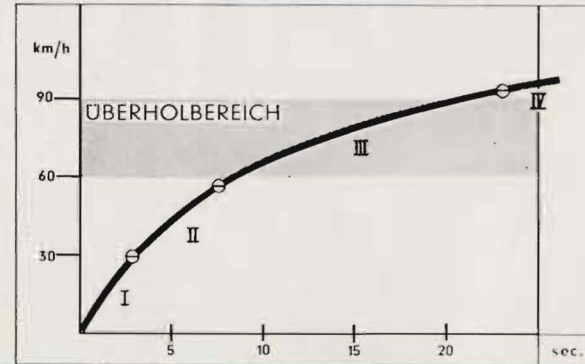
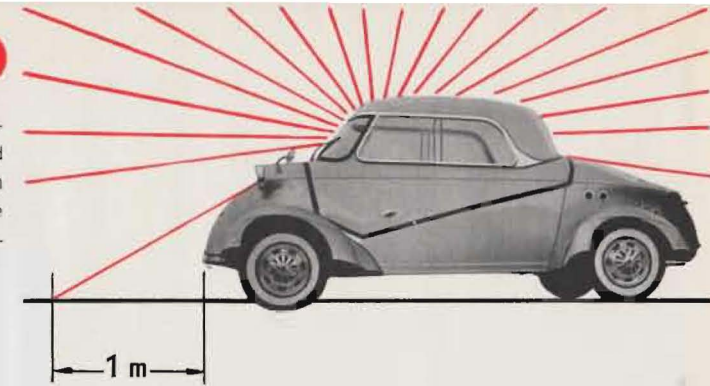
Sie wünschen sich von
einem echten Sportfahrzeug:

- a** Triebwerk gut zugänglich
- b** Spurtfreudigkeit
- c** unbehinderte Sicht
- d** Kurvenfestigkeit
- e** große Steigfähigkeit
- f** geringer Verkehrsraumbedarf
- g** reaktionsschnelle Lenkung
- h** beste Bremsen
- i** optimale Gewichtsverteilung
- k** wirtschaftliche Kraftstoffausnutzung
- l** robuste Bauweise
- m** beste Straßenlage
- n** Bereitschaftssitz
- o** weitreichendes Scheinwerferlicht



a abnehmbare Heckverkleidung • übersichtliche Anordnung aller Triebwerksteile • einfache Kontroll- und Wartungsmöglichkeit • ohne Abnahme der Heckverkleidung Zugang durch kleine Heckklappe zu Zündkerzen, Vergaser, Zündspulen, Regler, Benzinpumpe und Benzinfilter •

c echte Vollsichtkanzel • blickfrei auch nach rechts und oben, vorne bis 1 m vor dem Fahrzeug • erfüllt modernste Forderungen an Verkehrsübersicht •

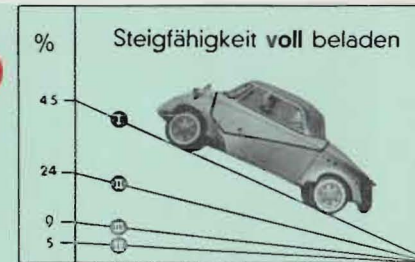


b niedriges Leistungsgewicht • harmonisch abgestuftes Viergang-Getriebe • besondere Spurtfreudigkeit im Überholbereich • 3. Gang bis 100 km/h



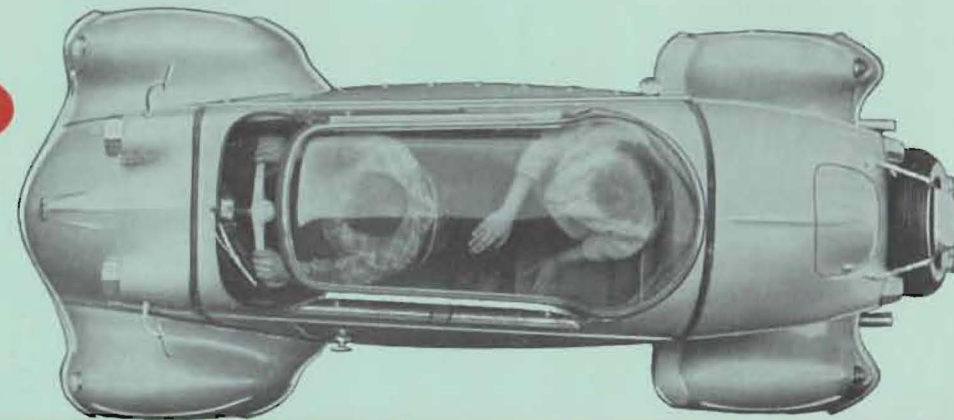
d außergewöhnlich niedrige Schwerpunktlage • rennwagenmäßige Mittelsitzanordnung (Monoposto) • Rutschgrenze weit vor Kippgrenze • volle Ausnutzung der Reifenhaftfähigkeit • geringe Kurvenneigung •

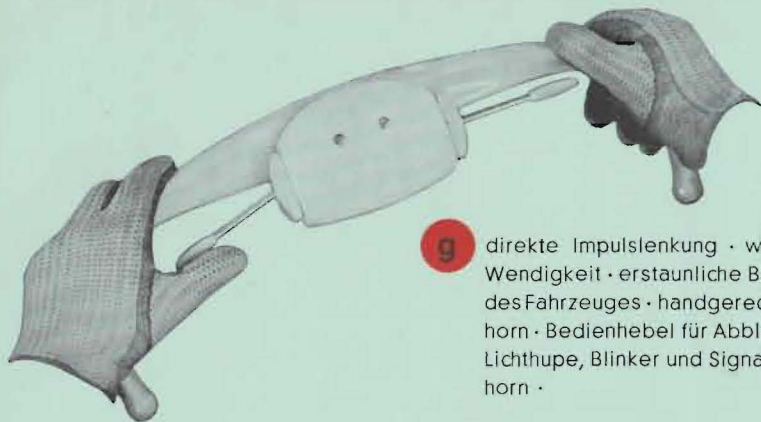
e Steigfähigkeit mit voller Belastung größer als jede Straßensteigung • auch auf Bergstrecken hohe Leistungsreserve zum Beschleunigen •



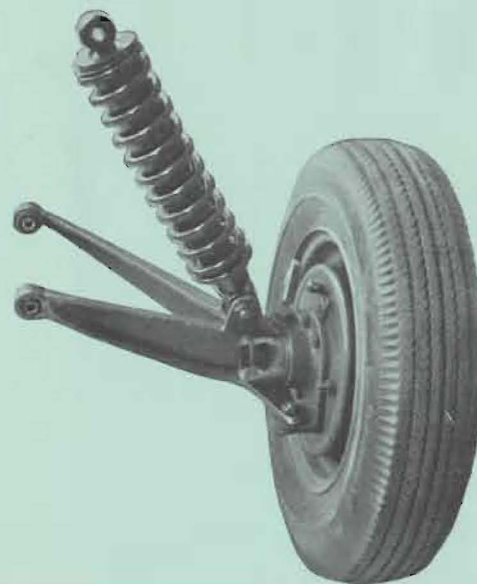
Der **Tg 500**
erfüllt Ihre Wünsche!

i schlanke Form bei großer Ellenbogenfreiheit • kein gefährdeter Sitz neben dem Fahrer • erhöhte Sicherheit auf engen Straßen und im dichten Verkehr •





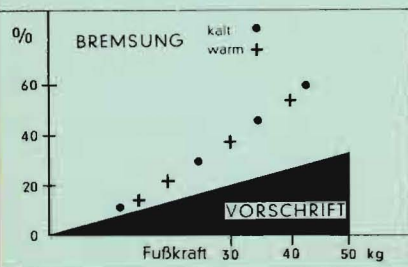
g direkte Impulslenkung • wieselflinke Wendigkeit • erstaunliche Beherrschung des Fahrzeuges • handgerechtes Steuerhorn • Bedienhebel für Abblendschalter, Lichthupe, Blinker und Signal am Steuerhorn •



bewährte Grundkonstruktion mit widerstandsfähigem Schutzrahmen aus Stahlrohr • mittragende Fahrzeugwanne •

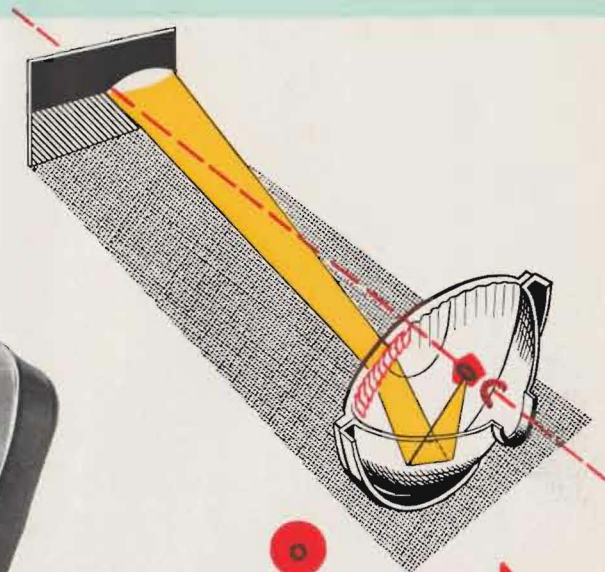
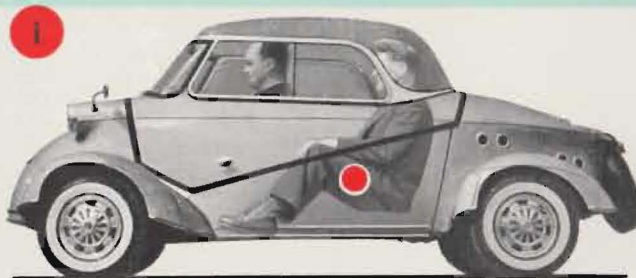


m hintere Pendelachsen selbsttätig kinematisch stabilisiert • kein Spurfehler beim Durchfedern • langhubige Federn mit Progressivanschlag • ölhydraulische Stoßdämpfer • alle Räder statisch und dynamisch ausgewuchtet •

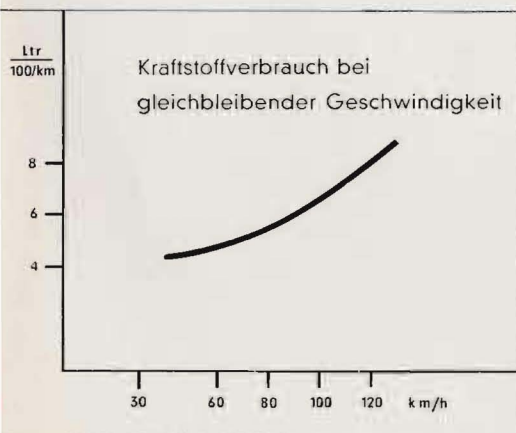


h groß bemessene Allrad-Öldruckbremsen • gefällesicher und warmfest • weich abgestimmter Pedaldruck •

Lastverteilung seitlich und in Längsrichtung unabhängig von der Belegung des 2. Sitzes (Monoposto-Effekt) • Beifahrer sitzt im Schwerpunkt des Fahrzeuges • Durch ideal abgestimmte Gewichtsverteilung kein Ausbrechen und Schleudern •



o lichtstarke Scheinwerfer • modernes asymmetrisches Abblendlicht • höhere Sicherheit durch große Reichweite und gute Ausleuchtung der rechten Fahrbahnseite •



k geringer Leistungsbedarf durch niedriges Baugewicht und aerodynamisch günstige Formgebung • hohe Reisedurchschnitte bei wirtschaftlichem Kraftstoffverbrauch •

n rennwagenmäßiger Kontaktsitz • anatomisch richtig geformt • verstellbare Rückenlehne mit Nierenstütze •





Auf Langstrecken

hoher Reisedurchschnitt, große Reichweite
bequemes Sitzen



Im Stadtverkehr

spurfreudig, wendig, platzsparend



Im Gelände

robust, griffig, leistungsstark



... und auch als Roadster lieferbar!

Technische Daten Tg 500

Motor

Typ FMR 500 L; Arbeitsverfahren: Zweitakt-Otto-Motor, Zylinderzahl 2, Twinanordnung; Hubraum 490 ccm (nach Steuerformel); Bohrung 67 mm; Hub 70 mm; Verdichtung 1:6,5; Motorleistung 19,9 PS bei 5000 U/min.; Spülverfahren: Umkehrspülung; Kühlung: doppelte Gebläsekühlung, getrennt für jeden Zylinder; Vergaser: Bing-Fallstrom-3-Stufen-Register-Vergaser 28 mm ϕ ; Luftfilter: Naßluftfilter; Kraftstoffförderung: Benzinpumpe; Zündkerze: 18 mm, Wärmewert 240 (für normale Beanspruchung); Anlaß-Lichtmaschine: Bosch 12 V/160 W

Tankinhalt

30 Liter, davon 3,5 Liter Reserve, Reserveumschaltung vom Fahrersitz aus

Kraftübertragung

Getriebe im Motorblock, 4 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang; Übersetzung Motor-Getriebe: 1,82; Kupplung: 2-Lamellen-Trockenkupplung; Getriebe-übersetzung: 1. Gang 2,67; 2. Gang 1,445; 3. Gang 0,833; 4. Gang 0,593; Rückwärtsgang 2,78; Antrieb zum Hinterrod über Stirnräder und Differential auf 2 Gelenkwellen; Gesamtübersetzung: 1. Gang 15,2; 2. Gang 8,22; 3. Gang 4,74; 4. Gang 3,37; Rückwärtsgang 15,82

Rahmen

Verwindungssteifer Stahlrohrrahmen mit vollkommen geschlossener Bodenwanne

Karosserie

Ganzstahlkarosserie mit wetterfester, eingebrannter Kunstharzlackierung

Federung

Einzelradaufhängung mit Progressivfederung, selbsttätig stabilisierende Hinterradführung; vorne Torsionsgummifederung, hinten Federbeine

Lenkung

nahezu direkte Achsschenkellenkung mit geteilten Spurstangen in Kunststofflagern, modernes Steuerhorn mit griffbereiten Hebeln für Abblendschalter, Signal-Lichthupe und Blinker

Bremsen

Fußbremse hydraulisch auf alle vier Räder wirkend, 180 mm ϕ , Hand- und Feststellbremse mechanisch auf Vorderräder

Bereifung

4,40x10 Hochgeschwindigkeits-Sportreifen, Reserverad an Heckhaube abschließbar angesetzt; Radstand 1885 mm; Spur vorn 1110 mm, hinten 1040 mm

Innenraum

Einstieg durch seitlich über ganzen Innenraum abklappbare Haube, Ein- und Ausstieg für Vorder- und Hintersitz frei; Sitze: hintereinanderliegende schaumgepolsterte Sitze, Fahrer-Kontaktsitz 22 cm verschiebbar, verstellbare Rückenlehne; rückwärtige Sitzbank über die ganze Breite des Fahrzeuges, geteilt, hochklappbar; hinterer Sitzraum Platz für einen Erwachsenen und ein Kind

Elektrische Anlage

Batterie 12 V/24 Ah; Beleuchtung: hochliegende Scheinwerfer, 130 mm ϕ mit asymmetrischem Licht, Fernlicht-Kontrolle, Lichthupe, Handabblendschalter, große Nummernschildbeleuchtung, Schlußlichter mit Rückstrahler und Bremslicht, Blinker in Kotflügel vorn und hinten mit Kontrolllicht, elektrischer Scheibenwischer, Instrumentenbeleuchtung

Maße

Länge 3000 mm, Breite 1270 mm, Höhe 1245 mm, Bodenfreiheit 150 mm, Gewicht trocken 350 kg, Wendekreisdurchmesser 9,5 Meter

Fahrleistungen

Leistungsgewicht 17,6 kg/PS; Beschleunigung: 0—60 km/h 7,2 Sek., 0—80 km/h 14,5 Sek., 0—100 km/h 25 Sek.; Spitzengeschwindigkeit ca. 130 km/h; Steigfähigkeit: 1. Gang 45%, 2. Gang 24%, 3. Gang 9%, 4. Gang 5%; Straßenverbrauch ca. 5—8 l/100 km je nach Fahrweise

Änderungen vorbehalten



FAHRZEUG- UND MASCHINENBAU GMBH REGENSBURG

Regensburg, Lilienthalstraße • Fernruf 3 07 73 / 3 07 74 • Fernschreiber 065 882
Gleisanschl.: Rgbg.-Hbf., Anchl. Messerschmitt • Drahtwort: Fahrzeugbau Rgbg.