

Die illustrierte Monatsschrift für alle Roller-Freunde

# Kroboth Motoccoller

mit Sachs-Motor ab DM 1290 .-



## FAHRZEUGBAU KROBOTH

Seestall a. Lech, Telefon Asch 95

Gen.-Vertr. MUNCHEN E. MITTAG

Mü. 2, Augustenstr. 19 u. 45 . Tel. 50549

Gen.-Vertr. NÜRNBERG

MAX WUSTERER

Nbg.-West, Witschelstraße 129

Gen.-Vertr. FRANKFURT KARL SCHWERDT Frankf.-Rödelh. - Eschborner Landstr. 26

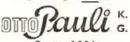
Gen.-Vertr.

EMIL BENTELE

Köln-Braunsfeld · Aachener Straße 24

der erste deutsche Tourenroller mit großen Rädern

Gebläse-Sachs-Motor 150 und 175 ccm Zu besichtigen nur bei



Schwanthalerstraße 10

#### Beziehen Sie sich bitte

bei Ihren Anfragen an unsere Inserenten immer

auf die ROLLER REVUE

Die nächste Nummer der Roller Revue erscheint am 1. Febr. 1954

Anzeigen- und Redaktionsschluß für die Februar-Ausgabe ist am 16. Jan. 1954

## Lederhandshuhe und Hauben Mäntel, Jacken, Hosen. Regendichte Anoraks und Hosen · Katalog v.

HACKLANDER BOCHUM · Böckenbergstr. 36 b

#### "Rolly" Stahlbaugaragen

für Motorroller mit und ohne Beiwagen Auch für PKW

Hersteller:

Fa. Hans Jäger, München 25 Lipowskystr. 2, Tel. 70017



Neue, elegante Form, kann bei schönem Wetter umgeklappt werden DM 37.50

W. ROSSBACHER KG-Newss · Postfach 145

Verlangen Sie Prospekt über Motorradbekleidung



# Deutscher Kalender 1954

Texte deutsch und englisch

Seit 33 Jahren, 53 Blätter, DM 3,85 Bildformat 15 x 18 cm, mit farbigem Titelblatt

# Bayern-Kalender 1954

Im 44. Jahrgang, 53 Blätter, DM 3,85 Bildformat 15 x 18 cm, mit farbigem Titelblatt

Texte deutsch und englisch



In jeder guten Buchhandlung zu haben!

VERLAG CARL GERBER MÜNCHEN 5

# MOTORTOURIST

OFFIZIELLES ORGAN DES DEUTSCHEN TOURINGCLUBS e. V.



jetzt im 47. Jahrgang - ist das offizielle Organ des Deutschen Touringclubs v. berät Sie in allen Fragen der Motor-Touristik, der Auto-Technik v. d. Verkehrsrechts.

EINZELHEFT DM 0.60 - VIERTELJAHRESABONNEMENT DM 1.50

Verlangen Sie bitte unverbindlich ein Probeheft!

VERLAG CARL GERBER - MUNCHEN 5

# 11 1454 19 acco

# Liebe Rollergemeinde,

zuvor ein markiges "Prosit" auf unser Rollerjahr 1954. Wir wollen hoffen und wünschen . . . und es klang wie ein Schwur! Soviel zur üblichen Phraseologie über unseren speziellen Jahresbeginn. Ich spare mir hier die Definition des Rollerjahres, die ja bekanntlich wesentlich umfangreicher ist, als solche eines ganz gewöhnlichen Durchschnittsbürgerjahres.

Da habe ich gleich eine Bitte für die kommende Spielzeit! Ich kriege so furchtbar ungern anonyme Briefe, auch wenn sie noch so freundlich gemeint sind. Liebe Rollerzeitgenossen, Sie wissen doch genau, daß wir bei eventuellen Veröffentlichungen Namen nur nennen, wo es gewünscht wird. Wenn z. B. namenlose Mitglieder eines bestimmten Klubs schreiben, daß die R.R. zwar sehr gut gefällt usw., sie jedoch auch über ihren Verein etwas lesen wollen, so sollten sie doch statt dessen gleich etwas über ihren Klub mitteilen, dann wäre diese Bildungslücke bei uns sofort beseitigt - zumal wir mit vielen Klubs in überaus vergnüglichem Postverkehr stehen. Was sich aus dieser regen Korrespondenz übrigens recht sichtbar herausschält, scheint mir durchaus symptomatisch für die nähere Zukunftsentwicklung der Rollerklubs zu sein. Es hat sich immer mehr herumgesprochen, daß die Klubs nicht aus den Maschinen, sondern aus den streckenweise darauf befindlichen Menschen bestehen, welche schließlich auch die entsprechenden Verbindlichkeiten regeln müssen. Die Roller verschlingen doch nur die Brötchen, die ihre Besitzer in mühseligster Kleinarbeit zusammenklauben müssen. Und da vor der himmlischen wie vor der Bundesobrigkeit angeblich alle Menschen gleich sind ist es nicht einzuschen, weshalb die Untersätze das Klubleben bestimmen sollten. Durchaus denkbar wäre es, sich nach Kubikzentimetern zusammenzutun, aber ouch das dürfte sich bei der Rollergemeinde erübrigen, die bekanntlich aus recht vernünftigen Individuen zusammengesetzt ist. In der Praxis haben sich die bereits geahnten Perspektiven soweit wünschenswert entwickelt, es hat sich tatsächlich herausgestellt, daß auf Vespas genau so nette Leute sitzen können wie auf Lambretten, Goggos, Kroboths, Strolchen, Maicos usw. usw. Sogar uralte Sippen von Vespas und Lambretten erobern durch Zusammenschlusse ungeahntes Neuland, vor allem bei den unvermeidbaren Fachsimpeleien - ich besitze darüber dokumentarisches Bild- und Textmaterial, woran sich auch der Konservativste Hände und Füße wärmen kann.

Jetzt aber ganz was anderes! In unserem Nachbarland Österreich ist nun, um einem dringenden Bedürfnis abzuhelfen, eine Rollerzeitschrift erschienen, wie es auch schon in Italien, Frankreich oder der Schweiz der Pall ist. Nun liegt mir, ganz im Ernst, jede Polemik so fern wie nur möglich, aber es ließ sich nicht vermeiden, daß ich das Blatt vor meine erstaunten Augen bekam und darin meine eigenen Sprüche lesen mußte, die ich nichtsahnend in R.R.-Heit 1 von mir gegeben hatte. — Wenn ich an diese enge, wenn auch recht einseitige Zusammenarbeit damals schon gedacht hätte, dann würde ich mir doch nochmal soviel Mühe gegeben haben, damit eine sinn- und wortgemäße Wiederholung besser ausfiele. Ich will gern überall mitarbeiten, wenn Not am Mann ist - möchte aber ebenso gern vorher gefragt werden. Eine Kopie ist eben doch kein Original. Ich bin bestimmt nicht böse, will auch gar kein Nachdruckhonorar haben. es stimmt mich bloß tieftraurig, daß trotz des nicht zu übersehenden Anlehnungsbedürfnisses dort zu lesen steht, daß nun endlich eine deutschaprachige Rollerzeitschrift erscheint, die seit langem vermißt wird und ähnlich Seltsames mehr. Man merkt die Absicht und ist verstimmt. Kinder, Kinder, wo bleibt da die Kollegialität und der mit Recht so berühmte Wiener Charme — es ist ein Jammer, daß nicht mehr Heribert Meisels hergestellt werden. Es giht reichlich österreichische Kollegen, die bei uns im deutschen Blätterwald arbeiten und so etwas nicht begreifen können, wie z. B. einer unserer Mitarbeiter, der gleich den "Einmarsch der Plagiatoren" pfiff.

Und jetzt mal alle dicht 'rankommen, damit nicht jeder mithört, es soll nämlich unter uns bleiben: Ab nächster R.R. kommt immer ein Rollertest — wie schon lange versprochen. Wir Jangen mit dem Messerschmitt-Kabinenroller an, und dann geht es ganz zwanglos weiter, einschließlich der österreichischen Typen (aber bitte, nicht weitersagen!). Vielleicht hängt es mit der deutschen Gründlichkeit zusammen, daß wir bisher mit Tests so sparsam waren. Wir wollen unseren Lesern nichts Gestriges servieren, sondern ihnen, wenn auch etwas später, das Neumöglichste (mir scheint da ein ganz frisches Wort gelungen zu sein) zur Kenntnis bringen. — Wenn in ferner Zukunst die "Memoiren eines Rollergetriebes" oder gar ein Rollermythos erscheinen, dann wird man die Jahre 1953/54 als wesentlichen Abschnitt in der Rollerhistorie bezeichnen.

Ubrigens, was unser heutiges Titelblatt anbetrifft, so merken Sie hoffentlich, daß dieses ein Ablenkungsmanöver darstellt, um Sie vom Winterwetter in wärmere Gefilde zu locken, in denen Sie schon jetz im Geiste mitrollern sollen. Der Sommer ist nun mal unsere hohe Zeit, und da gehört es sich wohl, daß man das neue Jahr in diesem Sinne beginnt, wenn's recht wäre!

Es begrüßt Sie zum ersten Male im neuen Jahr mit erheblichem Vergnügen (wie auch erwähnte Nachbarzeitschrift zu sagen pflegt) herzlichst von Roller zu Roller

Friedlin

PS. Noch was: Vielen, vielen Dank auch für die zahlreichen freundlichen Wünsche an die R.R. und mich zum neuen Jahr!



Ist dan nicht der Zimmerherr aus dem 5. Stock? Ja, er nimmt neinen Roller jedesmal in eein Zimmer mit hinauf, das erspart ihm die Garagenmiete. Aus Le Scooter, Paris



# Sie sollten mal nach Jugoslawien rollern

Glauben Sie mir: Es gibt in dieser Welt noch ein Land, wo Sie in aller Ruhe Ihre Ferien verbringen können. Ein Land, wo man sozusagen noch keine "Touristenindustrie" hat, wo nicht an jeder Straßenecke ein Kiosk steht, wo man Postkarten kaufen muß, jedes dritte Geschäft "Souvenirs" verkauft und jeder Bergpaß seine eigene samt allen anderen — "Plakette" hat, gegen Preise, wofür man zu Hause eine goldene haben kann.

Es ist in diesem Lande sogar so, daß man fast keine Postkarten haben kann, man nicht jede fünf Minuten Fremden begegnet und in jedem Hotel Platz ist. Wenn Sie mal nach diesem Land fahren, werden Sie bemerken, daß man da ganz alleine gehen kann, ohne also in großen Flocken, von einem Reiseführer begleitet, die Sehenswürdigkeiten anschauen zu müssen. Sie kennen das: "Und hier, meine Damen und Herren..."

Kurz — Sie werden verstanden haben, daß ich Jugoslawien gemeint habe — in diesem Lande ist man frei, kann man gehen und stehen, wo man will, können Sie Stunden und stundenlang fahren, ohne fast einem Menschen zu begegnen, und finden Sie eine Natur, wie Sie noch niemals eine gefunden haben.

Glauben Sie mir: Es ist kaum zu verstehen, wie schön Jugosiawien ist und ... wie verschieden schön! Die dalmatische Küste, mit Sibenik, Split und vor allem Dubrovnik, die Wälder und Gebirge von Bosnien, das uralte Sarajewo, und vor allem: Skoplje, im Suden, in Kroatien, diese eigentümliche Stadt, wo der Westen und der Osten sich begegnen: Minaretts und Moscheen samt modernen westeuropäischen Gebäuden findet man da fast nebeneinander!

Die wunderschönen Seen von Plitvica, fast unentdeckt, denn Sie finden hier höchstens zehn oder zwanzig Besueher, die das Wunder — vier oder fünf Seen hintereinander, mit Wasserfällen von sechs bis sechzig Metern dazwischen — anschauen.

Ach, man kann soviel entdecken, so viel Neues, wovon Sie kaum geträumt hatten. Sie können eine, aber besser zwei, drei oder vier Wochen in diesem Land umwandern und dann haben Sie nur einen Eindruck bekommen.

Ich weiß es: Sie können jetzt naturlich nicht mehr gehen, denn Sie haben Ihre Ferien schon gehabt. Herbst, Regen, fallende Blätter und schlüpfrige Straßen sind schon da, Sie schauen Ihre Ferienbilder noch mal an und ... machen neue Pläne! Und darum schreibe ich Ihnen jetzt, damit Sie damit rechnen!

Ich werde chrlich sein: Einfach ist es nicht. Denn bei allen Vorteilen — Sie werden noch mehr hören — gibt es einen Nachteil: Die Straßen von Jugoslawien sind fürchterlich.

Es heißt, daß sie von den Römern angelegt wurden, und man kann ihnen das ansehen: Seitdem wurde bestimmt nicht allzuviel mehr daran gemacht!

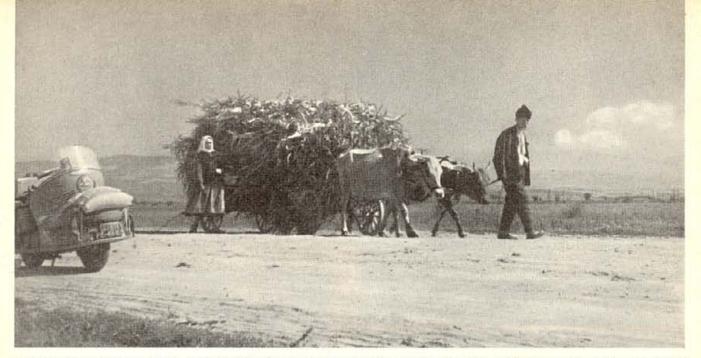
Natürlich, Sie können es anders machen: Im Norden, in Slowenien (damals Österreich), haben Sie keine Schwierigkeiten und ist die Natur reizend genug, um zwei Wochen zu bleiben! Aber das ist nicht das richtige, das echte Jugoslawien! Sie fahren weiter nach Zagreb und dann über die Autobahn nach Belgrad: vierhundert Kilometer gerade Betonstraße! Aber leider geht diese Straße durch das einzige uninteressante Gebiet Jugoslawiens: flach, tot, inhaltslos. Also: Wenn Sie bestimmt nach Belgrad müssen oder — was bei ums Rollerfahrern manchmal der Fall ist: Wenn wir — zu spät — die Rückfahrt anfangen mit nicht allzuviel Geld . . . Nein, das Schöne, das Wunderschöne fängt an,

wenn Sie von Triest nach Rijeka fahren und dann die Küste entlang gehen! Passen Sie aber auf: Sie nehmen die Karte Jugoslawiens von Kümmerly und Frei und sehen, wie auf allen Karten, dickere und dünnere rote Linien. Die dickeren sind die Hauptstraßen, die dünneren die Nebenstraßen. Und wenn Sie jetzt in der Dämmerung, im kommenden Herbst oder Winterabend am Ofen sitzen, Ihre Reiseroute fürs nächste Jahr planen, bitte, nehmen Sie diesen Rat an: Wahlen Sie die "dünneren" Straßen, denn die sind besser!

Gehen Sie zum Beispiel von Rijeka nach Senj und erschrecken Sie dann nicht, denn hier ist die Straße bis Novi Asphalt und von Novi bis Senj so schlecht, daß Sie schimpfen werden und sich vornehmen, in Senj sofort ein Schiff zu nehmen, um zuruckzufahren! Nachher geht's bestimmt etwas besser! Und wenn Sie über Otocac und Lieskovac nach Plitvica fahren, um dort die Bergseen zu bewundern, wenn Sie kein Zelt haben und dort also im einfachen Hotel ausruhen wollen, dann sind die Schwierigkeiten des ersten Tages sofort wieder vergessen!

Munchmal mussen auch kleine Pannen behoben werden





Mais ist eines der Produkte dieses Lundes. Die Sandstraßen sind manchmal abgesperrt von diesen Wagen, breit geladen, und Überholen ist dann eine komptizierte Sache!

Natürlich will ich Ihnen keine Reiseroute vorschreiben. Ich kann Ihnen nur meine 2400 Kilometer Erfahrungen erzählen und nur sagen, daß das Schönste vom Schönen Sibenik, Trogir, Split, Dubrovnik und dann der Weg nach Mostar über Trebinje, Ljubinje ist. Daß Sie Sarajewo nicht vergessen müssen und, wenn Sie Zeit haben, auch Skoplje besuchen müssen. Das sage ich dir, lieber Rollerfreund und liebe Rollerfreundin.

Fahre langsam. Eine Geschwindigkeit zwischen 20 bis 40, dann und wann etwas schneller, dann und wann noch langsamer kommt vor! Nimm dir also nicht vor, 300 bis 400 km pro Tag zurücklegen zu können: Nach hundert, hundertfünfzig bist du müde!

Wenn du zum erstenmal fährst, ein "Neuer" auf dem Rollergebiet bist: Paß auf und gehe lieber über Zagreb—Belgrad—Kragujevac — das sind alles gute Straßen — und versuche dann über Nis nach Skoplje zu fahren. Es gibt da nicht soviel Berge und also auch nicht soviel Pässe, die in Jugoslavien (warum?) mit Kies bestreut sind, so daß man etwas vom Fahren verstehen muß, um nicht fortwährend zu rutschen.

Übrigens, es geht, denn ich habe es mit meinem fast hundert Kilo überbelasteten Maico-Mobil auch gemacht! Die ersten Stunden geht es am schwierigsten, und Sie denken, es sei am besten, sofort zurückzufahren... Aber man gewöhnt sich und nach ein paar Tagen wissen Sie es besser: Es gehört sich so, mit einer Geschwindigkeit von 20 bis 40 km zu fahren!

Die Pässe sind nicht einfach: hoch, steil, schlecht übersichtlich. Hupen muß man bestimmt bei jeder Kurve, denn das eine Auto, das diese Woche aus entgegengesetzter Richtung kommt, wird dann kommen, wenn Sie... verstanden?

Über Hupen gesprochen: Die Jugoslawen machen es auch, einmal bedeutet gerade aus, zweimal ich gehe rechts, und dreimal ich gehe links!

Es gibt nicht viel Verkehr in Jugoslawien. Desto gefährlicher ist es aber, Ochsen, Kühe, Schweine, Schafe, Esel usw. zu überholen! Vor allem Pferde sind keinen Verkehr gewöhnt und wegen des Lärms der Bauernkarren hört der Mann auf dem Wagen nichts. Außerdem — es ist mir passiert — kommt es manchmal vor, daß die Tiere alleine gehen, denn der Führer schläft ruhig hinten auf dem Wagenboden!

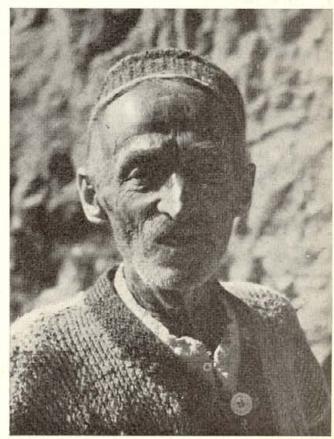
Passen Sie auch abends auf! Licht führt keiner, weder vorne noch hinten. Sogar auf der Autostraße (zwischen Zagreb und Belgrad wie gesagt) ist das der Fall. Entgegenkommende Autös — wenn Jugoslawen — blenden nicht ab, einfach deswegen, weil sie das nicht können. Man ist dann so freundlich, das Licht auszumachen, dreht aber auf einigen Metern Entfernung wieder alles an, was naturlich schrecklich ist.

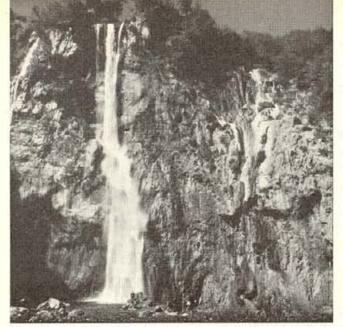
Auf der Autobahn gehen, außer ein paar Autos, Traktoren, Esel, Tiere im allgemeinen gesagt, Kinder, Spaziergänger usw., kurz alles, was in Deutschland nicht auf die Autobahn kommt. Vorsicht also!

Neuer Abschnitt: Tanken. Das ist etwas Besonderes hier: Es gibt fast keine Tankstellen, wenigstens nicht, wie wir das kennen. Eine Tankstelle ist buchstäblich "eine Stelle, wo man tanken kann", und das ist meistens in einem kleinen Ort "irgendwo", in Dorf oder Stadt, zwar angegeben durch ein weißes Schild mit einer blauen Pumpe darauf und deswegen auch ziemlich einfach zu finden. Man tankt aus Gefäßen, rechnet mit Kilogrammen und hat kein Öl, das müssen Sie selbst mitbringen. Das heißt: Öl gibt es natürlich, aber ohne Marke und dann nicht an der Tankstelle zu haben, sondern viele oder wenige Kilometer entfernt! Mischung in Kannen kennt man nicht, man mischt in eine "Jerrycan". Das Benzin ("Jugopetrol" genannt) stinkt sehreeklich und erregt bei manchen Motoren Klingeln — bei meinem Mobil aber gar nicht.

Die Tankstellen sind etwa alle 300 Kilometer zu finden, und wenn Sie also gewiß sein wollen: Nohmen Sie einen Kanister mit und kaufen Sie an der Grenze das Buch "Jugoslavia by Car", worin

Ein alter Kroat, mehr als achtzig Jahre alt, vielleicht niemals von seiner Wohnung fortgewesen. Immer in schworer wollcaer Kleidung gekleidet, trotz der Sommerhitze. Scheint noch ziemlich gesund zu sein, er erklärte, sein Vuler sei mit 106 Inhren gestorben.



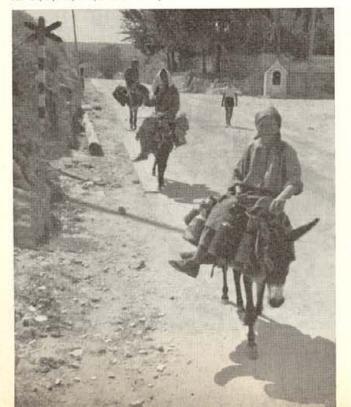


Einer der wunderschönen Wasserfälle bei Plitvica, ein Ort, fast verloren in den Bergen im Nordwesten Jugoslawiens



Das können Sie auch: Roller, Zelt, Karte uml ein wenig "Courage" und Vertrauen. Und dann auf nach Jugoslawien

Man hat dann und wann Glück: ein Stück Betonweg ist dann da (höchstens 30 km, ex sei denn, daß Sie die Autostraße nehmen von Zagreb nach Belgrad). Passen Sie aber auf Pferde, Esel, Ochsen usw. auf



nicht nur alle Tankstellen, sondern auch Hotels usw. angegeben sind. Weiter: Reparaturmöglichkeiten sind schwer; es gibt fast kein Werkzeug in Jugoslawien und ein Plattfuß kann z. B. in dieser Hinsicht nicht überall repariert werden. — Sind wir aber glücklich, daß wir ein Reserverad haben! Glücklicherweise gibt es ein Reisebüro, das einzige und sehr gute: PUTNIK, fast an allen Orten vertreten. Das Büro hat in diesen Orten auch seine eigene Garage, wo man sehr gut ausgerüstet (deutsches Werkzeug!) und sehr freundlich ist, Kenntnis der Sachen hat, nicht viel berechnet und Sprachen spricht, vor allem Deutsch. Also: Nicht allzuviel Angst vor Panne! (Auf meiner ganzen Reise von drei Wochen, 2400 km, 100 Kilogramm Überbelastung: Zwei Plattfüße und nichts mehr!)

Sie werden allmählich Schrecken bekommen haben nach allem, was ich hier erzählt habe: Schlechte Straßen, Benzin- und Ölschwierigkeiten, gefährlich mit all diesem Vieh, abends nicht angenehm usw.



Eine "ziemlich gute" Straße

Und Sie sagen schon: Danke, ich gehe nicht! Aber nein! Denn passen Sie auf, jetzt kommen die Vorteile:

Haben Sie ein Zelt? Sie können überall zelten, ohne zu fragen, ohne Polizei usw. Versuchen Sie aber nicht, einen Bauern zu fragen, ob Sie auf seinem Land zelten dürfen; er ladet Sie sofort ein, in sein Haus zu kommen.

Sie brauchen Wasser? Er bringt es; einen Eimer voll, mit Seife Handtuch und . . . Früchte, Sie kommen gegen Abend? Er bringt Holz, damit Sie ein Feuer machen können. Sie stehen morgens auf? Das Wasser steht schon wieder da, mit frischen Trauben dazu . . .

So ist das jugoslawische Volk: Freundlich, gastfrei und vor allem chrlich. Sie brauchen keine Angst zu haben, daß irgend etwas gestohlen wird, Sie brauchen, zeltend und spazierend in der wunderschönen Umgebung, nichts abzuschließen; man nimmt nichts weg. Und wenn Sie otwas vergessen: es wird nachgebracht. Was Sie kaufen, muß bezahlt werden — es gibt sogar Leute, die Ihr Geld nicht wollen — und glauben Sie mir: Sie bezahlen vielleicht zu wenig, aber niemals zu viel. Und wenn Sie ein Auto oder Ihren Roller in irgendeine Garage stellen: Auch das Werkzeug — das doch knapp hier ist — wird nicht gestohlen!

Die Jugend hilft auch: Sie zeigt Ihnen den Weg, sie jauchzt und lacht und ist fröhlich, mal wieder einen Menschen zu sehen. Alle Menschen in Jugoslawien sind froh, Sie begrüßen zu können. Sehen Sie, darum mässen Sie gehen, nächstes Jahr. Und nicht nur deswegen, aber auch wegen der wunderschönen Natur. Sie werden staunen, wie schön, wie großartig wild diese Natur ist. Sie haben ein Gefühl, Sie seien so klein, so niedrig zwischen diesen mächtigen Bergen, so einsam in der Hitze des Sandes, und Sie vergessen das alles wieder, wenn Sie abends baden gehen in das herrlich blaue Wasser des Adriatischen Meeres. Ach, Sie haben an diesem Tag nur hundert Kilometer zurückgelegt, die Karosserie des Rollers ist gran von Staub, Ihren Filter müssen Sie jeden Tag waschen, aber Sie haben soviel Neues gesehen, soviel Sonne, blaue Luft, Zypressen und Palmen — Sie vergessen Sand, Steine, Felsen, die schlechte Straße, Sie denken gar nicht mehr an Esel, Ochsen, steigende Pferde und endlose Bergpässe.

Ich weiß es: Ich selbst habe auch gedacht, was hast du doch angefangen, hierhin zu fahren, aber man vergißt es in Dubrovnik, wo die Straßen alle von Marmor sind, in Sarajewo, in Bosnien, in Skeplje, Mostar und all den anderen Orten, wo es wie in einem Märchen ist — wirklich!

Ich bin dessen gewiß: Wenn du gehst, Rollerfreund(in), es ist eine reine Freude. Und vielleicht hast du's besser als ieh, denn an Verbesserung der Straßen wird tüchtig gearbeitet.

# Schwerbeschädigte rollern auch

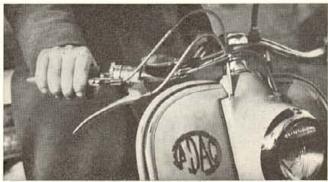
Lin Motorroller ist eine feine Sache, aber wie soll ein Armamputierter damit fahren, wenn er einen Motorrollertyp wählt, bei dem sich die Drehgriffschaltung an der linken Lenkerseite, Handgas und Handbremse dagegen rechts befinden? Selbst dann, wenn alle Hebel, Drehgriff- und Drehgasschaltung auf einer Lenkerseite angebracht wären, ist es kaum möglich, die notwendigen Handgriffe zur Bedienung des Fahrzeuges zu tätigen. Auch wäre wohl kaum der abnehmende Ingenieur oder die Polizei damit einverstanden.

Einem Armamputierten, der unbedingt Motorroller fahren will, bleibt also nichts anderes übrig, als selbst über einen zweckdienlichen Umbau nachzudenken. Ein Links-Armamputierter löste das Problem eines Umbaus mit Hilfe eines Kfz.-Meisters auf seine Weise. Zumächst wurde der Lenker des Motorrollers aus seiner Lagerung genommen und umgedreht. Schon befand sich die Drehgriffschaltung rechts. Ebenfalls rechts wurde die Handbremse angebracht, um der polizeilichen Vorschrift, nach der ein Fahrzeug zwei unabhängig voneinander funktionierende Bremsen haben muß, zu genügen. Fahren konnte man mit dem Motorroller nun aber noch nicht; denn das Wichtigste, der Drehgasgriff, fehlte ja noch.

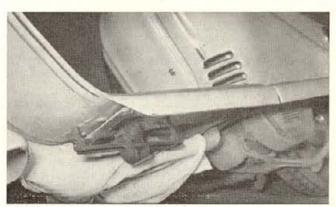
Es kostete einige Überlegungen und Kreidezeichnungen auf dem Boden der Werkstatt, um auch dieses Problem zu lösen. Am zweckmäßigsten erschien schließlich, unterhalb der linken Wanne ein Fußgas einzubauen. Mit zwei Schrauben wurde eine Lagergabel an der Unterseite der Wanne befestigt. In diese Gabel wurde ein doppelarmiger Hebel gelegt. von dessen Endpunkten aus je ein gebogener Druckbolzen zwischen den Leichmetallrosten herausragt. Ein konvexes Blech, an dessen Vorderseite der Bowdenzug zum Gasschieber befestigt wurde, wurde am Drehpunkt des Hebels angebracht. Drückt der Fuß des Fahrers auf den hinteren Druckbolzen, so wird der Bowdenzug verkürzt und der Gasschieber entsprechend geöffnet. Soll die Gaszufuhr verringert werden, braucht man mit dem Fuß nur auf den vorderen Bolzen zu drücken.

Konnte man damit fahren? Es gab skeptische Gesichter, und der Ingenieur des Technischen Überwachungsvereines Stuttgart wollte sich um keinen Preis auf den Motorroller setzen. Schließlich mußte man in der genau umgekehrten Reihenfolge die Gangschaltung betätigen, nämlich nicht abwärts vom ersten bis zum dritten Gang, sondern aufwärts. Außerdem mußte man sich daran gewöhnen, mit dem Fuß, wie beim Kraftwagen, Gas zu geben.

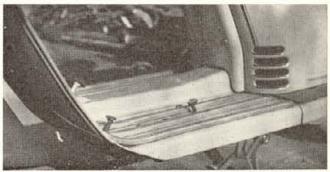
Die ersten Fahrten verliefen aber besser, als man gedacht hatte. — Inzwischen wurden mit dem Motorroller in knapp einem Jahre ca. 10000 km unfallfrei zurückgelegt. Viel Freude erlebte der Links-Armamputierte inzwischen mit seinem Motorroller. Die erste größere Fahrt kurz nach dem Umbau führte ihn über ein Wochenende von einem in der Nähe Stuttgarts gelegenen Ort über die Schwarzwaldhöhen bis zum Titisee, Schluchsee und zurück. Die Idee eines Rollerbegeisterten und deren praktische Ausführung durch einen tüchtigen Kfz.-Meister haben demnach, das kann man wohl schreiben, ihre Bewährungsprobe bestanden. wj.



Rechts ist die Drehgriff-Schaltung genau so leicht und bequem zu bedienen wie beim Szeinweller links



Die Fußgas-Anlage an der Unterseite der linken Wanne



Die beiden Druckbolzen für die Fußgasbetätigung

Fotos: Jänicke

# Kriegsgefangene bitten: "Vergest üns nicht!"

Jeder von uns fühlt sich den noch nicht heimgekehrten deutschen Kriegsgefangenen verpflichtet. Indem wir ihnen helfen, ihre seelischen und körperlichen Kräfte zu erhalten, stärken wir das Band der Hoffnung, das sie mit der Heimat verbindet! Den Kriegsgefangenen und ihren wartenden Angehörigen beizustehen, ist daher selbstverständliche Pflicht aller. Sie zu erfüllen, entspricht der Anteilnahme unserer Herzen!

Darum: Gib für die

"Kriegsgefangenenhilfe der Wohlfahrtsverbände"!

Deutsches Rotes Kreuz / Deutscher Caritasverband Evangelisches Hilfswerk für Internierte und Kriegsgefangene Hauptausschuß für Arbeiterwohlfahrt e.V.

Die Einzahlungen sind steuerabzugsfähig!

Sämtliche Banken, Sparkassen, Volksbanken, Ländliche Kreditgenossenschaften, Postscheckämter und Zentralkassen im Bundesgebiet und in Westberlin nehmen Einzahlungen entgegen unter dem Stichwort: "Kriegsgefangenenhilfe der Wohlfahrtsverbände" zugunsten der Konten

10.000 Bankverein Westdeutschland, Fil. Bonn; 33.500 Rhein-Ruhr-Bank, Fil. Bonn; 10.000 Rhein.-Westf. Bank, Fil. Bonn; 8.900 Bank für Gemeinwirlschaft AG., Düsseldorf; 800 Städt. Spark., Bonn; 10.000 Volksbank, Bonn; 10.000 Rhein. Landesgenossenschaftskasse Bonn; 1.075 Postscheckamt Köln erien und Lire gingen sachte, aber stetig zu Ende. Wir rechneten genau. Soviel Lire bis zur Schweizer Grenze. Einige Märkle zu Frankli und nach Konstanz schnell noch etwas deutsches Geld schieken lassen, so kommen wir gut nach Haus. Nun, wir waren schon 3 Wochen lang weg, und einmal muß es ja sein. Von Cervo, bei Imperia, ging es los. Da, am Morgen noch schönstes Wetter; nochmal dem Meer "Salute" gesagt (wo wir einige Liter Salzwasser geschluckt hatten, was aber gleich darauf mit Chianti ausgespült wurde).

Aber o Grauen! Vor Savonne über dem Gebirge hingen Wolken, nein, keine Wolken mehr, sondern bestialische Finsternis. Wir beratschlagten schon, was nun werden sollte . . . falls es!

Doch den Seinen . . .

Jedenfalls, wir waren die Seinen. — Über Genua lachte der Himmel. Doch, o Genua! Seit ich mit meiner Lambretta dreimal da war, ist mir jeder Besuch wie ein Saunaaufenthalt in



Mein Möbelwagen mit Sozia in der Gegend von La Spezia

# Curone in Pontecurone oder Panne mit der Susanne

Erinnerung. Über Straßen, die wohl schon der alte Cäsar gebaut hat, schaukelten wir im 2., manchmal sogar im 1. Gang durch die Straßen. Nun, mein Roller war kein Roller mehr, sondern sah einem Möbelwagen entschieden ähnlicher, und da ich schon den 3. Gepäckträger hatte, wartete ich in Schweiß gebadet, ob nicht bald der vierte fällig wäre, oder sonst noch Schlimmeres. — Hinter Genua, auf der Autostraße ½ Stunde im 2., dann aber ab wie die Feuerwehr, und mein Möbelwagen ging mit 60 Sachen

Durchschnitt Richtung Mailand. —

Schon rechneten wir aus, um 15 Uhr Mailand und kurze Zeit später nach Como, irgendwo zum Pennen. Herrlich, so ein Wetter, herrlich, so ein Karren, herrlich, was hinter einem sitzt, überhaupt alles bestens. - Nun, jetzt ging's in guter Fahrt eine Umgehungsstraße um einen italienischen Marktflecken herum, wieder große übersichtliche Kreuzung, alles so im 3., nanu, kommt hinter der Biegung ein schnittiger großer Fiat entgegen, wohl so an 80 bis 100 Sachen; aber der kann mir ja nichts, gehe in die Kurve, verdammt, der rauscht aber anständig näher, schnell noch bei mir den Gashahn aufgedreht, komme vorbei, fast aus der Kurve draußen, bin aber ziemlich weit nach rechts gekommen, rutsche auf den Sandstreifen. - Alles andere ging dann ziemlich sehnell. Stand nämlich ein großer Lastzug auf der Seite, und meine Susanne, so heißt meine Sozia, sagte später: "Weißt du, eigentlich rechnete ich damit, daß wir an das erste Rad des Anhängers knallen, nicht erst ans letzte."

Wie man somit sieht, war dies Mädchen in Ordnung. Besser als ich je anzunehmen wagte, wenigstens in dieser Beziehung. — Nachdem mein Kopf im Hospital durch einige schöne weiße Streifen verziert worden war, besah ich den ganzen Salat. — Dem großen Laster war leider nichts passiert, aber meinem treuen Karren! Das Blech vom Vorderrad ziemlich unsymmetrisch. Das Rad stand schräg von rechts nach halblinks. Nach einigen Tritten auf das Schutzblech des Vorderrades konnte man mein Gefährt erst mal vorwärts bewegen. So ging es 300 m zurück, zu Fuß versteht sich, zur Werkstatt. — Meine erste Frage: "Sprieht jemand deutsch?" "Hier ich", so sprang freudig ein freundlicher Mann vom Tisch auf. Somit hatte ich einen Dolmetscher (dachte

Der furchtburste Tag. Bei 4<sup>th</sup> minus und Eisregen stärkster Nebel über dem Gotthard. 2 nette Roller-Kameraden aus der franz. Schweiz, die wir auf dem Gotthard durchnäßt und verfroren trafen

ich). Später stellte es sich heraus, daß er noch weniger verstand als ich. Der Herr stellte sich als Schwede vor, der durch eine Karambolage seines Wagens seit einem Monat in diesem Ort aufgehalten wurde. Nun, nette Aussichten, dachte ich. Nachdem ich meine Lage schilderte, beruhigte er mich mit den Worten: "Sie können nirgends eine bessere Werkstatt finden, mit so netten Leuten, als hier in Pontecurone." So erfuhr ich wenigstens den Namen des Ortes, wo ich zweieinhalb Tage herumhumpeln sollte. Obwohl ich wirklich schon freundliche Italiener kennengelernt hatte, hier aber wurden wir wirklich gastlichst aufgenommen. Wir machten kein Hehl daraus, daß unsere Lire ziemlich zusammengeschrumpft waren. Und ja, die Reparatur. "Lassen Sie mal erst den Karren in Ordnung bringen, dann werden wir sehon schen." Der Herr aus Schweden besorgte uns in einem Albergo Zimmer, wo wir ebenfalls freundlich aufgenommen wurden. Nun hatte ieh glucklicherweise den Reisekreditbrief des ADAC. mit. Aber den konnte ja niemand lesen, und niemand hatte eine Ahnung davon. - Wird schon werden. -

Gegen Abend wurden wir in ein Lokal "nur kurz" zu einem Kaffee eingeladen. Ich fragte verstohlen den Schweden, wie lange das kurze Kaffeetrinken wohl dauern könnte. "Eine halbe Stunde vielleicht", war die leise Antwort. Wir wollten unsere Gastgeber auf keinen Fall beleidigen, da sie sich ja solche Mühe um uns gaben, und sagte zu, trotzdem meine Sozia und ich ziemlich mitgenommen waren. Kurz und gut, der Kaffee war lediglich der Anfang. Es bildete sich eine Gesellschaft von 5 Italienern, darunter der Polizeipräfekt von Pontecurone, dem Schweden und wir beide. Ich habe in Italien bestimmt nette Stunden verlebt, aber so, wie wir an diesem Unfallabend gelacht haben, so etwas gab es auf der ganzen Reise nicht. Wir verstanden uns großartig, wir sprachen zuletzt perfekt italienisch und die anderen fließend deutsch. Bis um 2 Uhr nachts dauerte das Kaffeetrinken, allerdings wurde die Flüssigkeit in kleinen Gläschen ausgeschenkt und hatte verschiedene schöne Farben angenommen. — Endlich brachen wir auf. Unser Werkstattchef wollte sich's nicht nehmen lassen und begleitete uns ins Hotel. Kaum angelangt, führ ein Auto vor, und zwei Herren der Gesellschaft von vorhin waren wieder erschienen. So ging es noch eine Stunde, wie vorher, bei uns im Hotel weiter. — Wir hatten somit die nötige Bettschwere erlangt und schliefen durch den "Kaffee" wie die Ratten bis 11 Uhr morgens. -

So machten wir's — unser Werkstattchef aber stand trotz der Exkursion um 6 Uhr früh in der Werkstatt und machte sich an die Arbeit. Als wir mittags kamen, hatte er schon nach Mailand zum italienischen Touring-Club telefoniert, meine Angelegenheit so einigermaßen geregelt, und mein Karren stand wie ein Skelett da. Gegen Abend kam die Nachricht, daß ich am andern Tag zum Touring-Club nach Mailand fahren sollte, um den Karren freizubekommen. Herr Curone besorgte mir sogar ein Auto. Als ich mittags zurückkam, war meine Lambretta wieder zur

Lambretta geworden. -

Zum Schluß muß ich bemerken und zur Ehre der Autoremise Curone in Pontecurone festhalten, daß die Arbeit wirklich bestens ausgeführt wurde und lediglich an reiner Werkstattarbeit mit 10 DM nach deutschem Geld berechnet wurde, außer den Ersatzteilen natürlich.

Somit möchte ich allen Rolleristen, die es vorhaben, in Italien einen Unfall zu bauen, empfehlen, sich ebenfalls Pontecurone auszusuchen, wo sie wirklich etwas davon haben und wirklich Italien und Italiener konnenlernen.

Bernhard Walden

## Neues auf dem Rollermarkt:

# Dürkopp Diana

Anläßlich der IFMA in Frankfurt brachten die weltbekannten Bielefelder Dürkoppwerke, die im Vorjahr auf ein 85 jähriges Bestehen zurückblicken konnten, den völlig neu konstruierten Motorroller "Diana" erstmals vor die Öffentlichkeit. Inzwischen ist nun die Serienfabrikation angelaufen und unsere Leser erhalten nachstehend einen kurzen technischen Bericht über ein Fahrzeug, das in der Fachwelt beträchtliches Aufsehen erregte. Nach langer praktischer Erprobung und nach Tausenden von Versuchskilometern wurde hier eine Neuschöpfung auf den Markt gebracht, die ihre Kinderkrankheiten bereits hinter sich gelassen hat. Dieser Roller wird mit seinen technischen Eigenheiten und in seiner fortschrittlichen Konstruktion allen Wünschen eines anspruchsvollen Fahrers weitgehendst entsprechen. Der 200-ccm-Zweitaktmotor mit Turbogebläsekühlung und einer Leistung von 9,5 PS ist zentral im Fahrgestell angeordnet und verleiht dem Fahrzeug bei Besetzung mit 2 Personen und Gepäck eine Autobahn-Reisegeschwindigkeit von rund 80 km/h. Das sehr gut abgestufte, geräuscharme Vierganggetriebe mit Schaltautomat und Leerlauf-Schalteinrichtung gestattet beste Ausnutzung der Motorkraft in jeder Verkehrslage. Der vom Werk angegebene Normverbrauch beträgt ca. 2,8 Ltr/100 km. Sehr beachtlich ist der geräuscharme Lauf der "Diana" als Folge einer nach den neuesten Erkenntnissen entwickelten Auspuffanlage. Eine besondere technische Neuheit ist das torsionssteife Duo-Fahrgestell mit hydraulisch gedämpfter Vorder- und Hinterradschwinge. Die 10"-Räder mit großvolumiger Bereifung (3,5×10) sind untereinander austauschbar und ermöglichen eine sehr leichte Radmontage, Mechanische Innenbackenbremsen von 150 mm Durchmesser gewährleisten unbedingt sicheres Bremsen und kurze Bremswege. Die formschöne Karosserie des Rollers mit ihrer Hochglanz. Autolackierung und den sehr netten Chromleisten verkleidet das Fahrwerk und schützt Fahrer und Sozius vor Verschmutzung. Eine hier erstmals zur Anwendung gebrachte kombinierte Lenkerund Scheinwerferarmatur, die außerdem sämtliche Kabelzüge umschließt, fügt sich sehr gefällig in die Karosserie ein. Ein bequemer Einstieg für den Fahrer sowie große Trittbretter für die Sozia machen das Fahren sowohl im Kurzstreckenverkehr wie auch auf einer längeren Reise sehr angenehm. Zur Standardausrüstung der Diana gehören eine doppelte Diebstahlsicherung durch Lenker und Zündschloß, ein fernbetätigter Benzinhahn und -tupfer, 6-V-Batterie, Scheinwerfer 25/25 Watt, Standlicht, Rücklicht,

# . . . und Altes aus unserer Ahnengalerie

Die für die damalige Zeit (1925) außerordentlich fortschrittliche Konstruktion des englischen Neur-a-cur (neur a cur = beinah ein Wagen) mit 350-ccm-Blackburn-Motor aus Sheffield. Sie erreute damals großes Außehen. An Fahrsicherheit war sie zu dieser Zeit unübertroffen





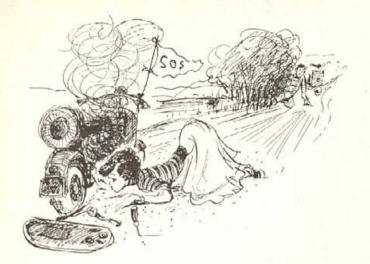
schr schön klingendes Horn, doppelseitiger Kippständer und Gepäckhaken mit Sieherungsbügel. Ganz besonders hervorzuheben ist noch die sehr einfache Bedienung mit Einhebel-Fußdruckschaltung, die auch von Damen mit empfindlichem Schuhwerk sehr leicht zu betätigen ist. Das Getriebe ist mit der bekannten Dürkopp-Leerlaufschaltung ausgerüstet, bei der der Leerlauf durch einen leichten Druck auf den Kickstarter aus jedem beliebigen Gang geschaltet werden kann. Der übersetzte Kickstarter gestattet ein spielend leichtes Anwerfen des Motors und läßt sich infolge seiner sehr günstigen Lage mühelos betätigen. So bietet der neue Motorroller einer alten und angesehenen Fahrik ein Höchstmaß an Fahrsicherheit, Komfort und Wirtschaftlichkeit und dürfte sehr bald auf allen deutschen Straßen zu sehen sein. Er wird darüber hinaus einen neuen Beweis ablegen von dem Fortschritt deutscher Technik und auch durch ausgedehnten Export bald in aller Welt bekannt sein.



Das Golem Sesselrad, eine kurzlebige Erscheinung Anfang der zwanziger Jahre

Auf diesen laut knatternden Gestellen wurden vor über 30 Jahren verschiedene Straßenrennen ausgetragen Fotos: Archiv





# Technische Tips für männliche Rollerfahrer

(für Damen vollkommen uninteressant)

Bekanntlich muß sich bei jedem Zweitakter die Oktanzahl des Gemisches umgekehrt relativ proportional zur Umdrehungszahl des Tachometers am Auspufftopf verhalten. Falls die Temperatur des Zündkabels nämlich nicht mit dem zum Quadrat erhobenen Querschnitt der Einspritzdüse übereinstimmt, leidet unbedingt die Schmierung des Rückstoßverstärkers,

So, meine Herren, nun sind wir ganz unter uns. Sollte nämlich trotz obiger Warnung ein weibliches Wesen unserer Rollergemeinde begonnen haben, diesen Artikel zu lesen, so hat sie es estimmt nach dem ersten Satz aufgegeben. Aber Sie, als wißbegierige männliche Röllerfahrer werden bestimmt in dem technisch potenzierten Blödsinn einen tieferen Sinn gewittert haben und Ihre Spürnase hat Sie nicht getäuscht. Verzeihen Sie mir es aber bitte, daß ich diesen Artikel ähnlich wie die Einleitung beende, denn Sie wissen ja: Damen pflegen immer, unmittelbar nach der Einleitung einer Geschichte gleich den Schluß zu lesen; dies dient der Feststellung, ob sie sich bekommen haben usw. usw. Sicherlich haben Sie schon unterwegs, weitab jeglicher menschlichen Wohnhöhle oder sonstigen Behausung, charmante Rollerdamen gesehen, die mehr oder weniger rat- und tatenlos vor ihrem fahrbaren Untersatz standen und mit ihren samtenen Rehaugen hilfesuchend den Horizont nach technisch vorbelasteten Kavalieren absuchen. Und nun, meine Herren Junggesellen: Ziehen wir unseren Schlips gerade, halten neben dem Rollermädchen an, stellen uns murmelnd vor, ziehen die Jacke oder den Mantel aus und beginnen mit der Montage (bei dem Roller). - Doch jetzt meine Tips, wie Sie sich die Dankbarkeit des lieblichen Geschöpfes verdienen können. Daß man bei jedem Pannenroller unterwegs anhält, versteht sich von selbst. Aber, wenn dann auch noch ein hübsches Mädchen . . . meine Herren, seien wir doch ehrlich!

Erstens zum Thema Werkzeug! Nehmen Sie das Ihrige; Sie sparen Zeit dabei, denn bei einem Roller mit weiblicher Besetzung pflegt das Werkzeug nur selten an dem Platz zu sein, den die Fabrik hierfür vorgesehen hat. Sie können statt dessen dort alles finden: Angefangen vom licht-, kuß- und waschechten Lippenstift bis zum Bikini und anderen modischen Kleinigkeiten. Sodann versuchen Sie gesprächsweise festzustellen, ob das Kindchen heute schon mal getankt hat oder wieviel Kilometer es bereits auf Reserve gefahren ist. Ohne Sprit läuft auch der beste Roller nicht; manche Damen haben dies anscheinend bis heute noch nicht kapiert. Gegebenenfalls ist die Sache einfach: Man nehme seinen eigenen mit Gemisch gefüllten Ersatzkanister hervor . und der "Schaden" ist behoben. Als vorsichtiger Mann haben Sie natürlich immer einen gefüllten Zusatztank bei sich. Wer einmal (so wie ich) nachts seinen beladenen Goggo 200 etwa 11 km auf der Autobahn bis zum nächsten Ort mit offener Tankstelle (!) geschoben hat, der fährt nie mehr ohne Zusatzkanister - und wenn es nur um die Ecke zum Bäcker ist. Gemischunterschiede 1:20 oder 1:25 spielen bei kurzen Entfernungen keine wesentliche Rolle.

Nachdem Sie sich überzeugt haben (das ist wichtig, verlassen Sie sich nicht auf die Aussage des Rollerbabys, sie habe vergangene Woche getankt und es mußte noch . . . es muß gar nichts! Unser 5-Tropfen-Tank ist bald alle, wenn man weite Strecken oder vie im Stadtverkehr fährt), daß noch Sprit drin ist, betrachten wir uns, eingedenk unserer eigenen Sauglingszeit auf dem Roller, die Zündkerze. Diese hat nämlich bekanntlich die wenig lobenswerte Eigenschaft, öfter zu verrußen oder Schmelzperlen anzusetzen. Man entfernt sie mit lässiger Miene, falls man die Dame nicht näher kennen lernen will — oder die eigene Sozia nebenan wartet. Sonst aber möglichst unauffällig. Schlimmer ist es allerdings, wenn die Isolation defekt ist oder die Kerze sonst einen Knacks hat (Funkenprobe bei Massenkontakt und Betätigung des Kickstarters).

Als Rollerfernfahrer führen Sie sowiese eine n de Ersatzkerze mit sieh. Sollten Sie mehr Geld haben, als Sie guratie ausgeben können (auch das soll vereinzelt vorkommen; ich warte sehen lange auf diesen Zustand), so kaufen Sie eh gelegentlich auch mal eine Zündkerze mit kleinem bzw. großem Gewinde für andere Rollermodelle. Die Dankbarkeit des Mägdeleins bei einer mit Grandezza überreichten neuen Zündkerze ist nicht zu sehildern; das mußman erlebt haben.

Hat nun aber das Rollerhäseken einen Plattfuß (nicht wörtlich zu nehmen), dann hilft nur eines, da müssen Sie wirklich arbeiten und die Reifen wechseln bzw. den Schlauch flicken. Ein kleiner Reparaturkasten ist immer ganz wertvoll, auch wenn man einen Reservereifen hat, denn dieser pflegt bei Rollerdamen meist auf dem letzten Atü zu pfeifen. Wo Sie dann aber eine Luftpumpe herbekommen, bleibt Ihrer Intelligenz überlassen. Es gibt allerdings einige ganz handliche Modelle, die auch gar nicht so teuer sind. Man kann sie auch hie und da selbst gut gebrauchen, denn es gibt Lausbuben, die es meisterhaft verstehen, während einer unbeaufsichtigten Rastpause die Luft aus beiden Rädern herauszulassen. Pechvögeln kann alles passieren! (R. R. Nr. 9, 1 Jhrg. S. 24.) Sonstige Schäden, wie verstopfte Düse oder Kraftstoffleitungen usw., sind schon peinlicher, Ausbauen und reinigen, Das "wie steht in der Betriebsanleitung, die zu Hause auf dem Schreibtisch liegt. Es hilft also nur der logisch-technische Männerverstand. Im allgemeinen dürften sieh die Schäden hierauf beschränken. Wie sich Fehler in der oben beschriebenen Art äußern, ist Ihnen ja wohl bekannt. Sie haben also sofort festgestellt, was dem Rollerehen fehlt. Haben Sie aber niehts Besonderes vor, haben und wenn außerdem noch das eharmante Rollermädehen Ihrem guten Gesehmack entspricht, dann ziehen Sie die Reparaturarbeiten künstlich in die Länge und würzen Sie mit technischen Erläuterungen (aber nicht zu viel!) und mehr oder weniger geistreichen Themen nach dem Motto: Wie schließe ich Bekanntschaften? Schrauben Sie ruhig ein paar Schrauben mehr als erforderlich ab (auch wenn nur das Benzin fehlt!...), merken Sie sich aber bei fremden Modellen, wohin die Dinger gehören; sonst lassen Sie lieber die Finger davon, allzuviel auszubauen. Haben Sie sich die Hände genügend schmutzig gemacht - eine elegante Ölspur im Gesicht oder auf der Stirn kann sehr attraktiv wirken —, dann rufen sie laut "Aha!", bauen alles wieder zu-sammen (ohne daß nachher noch der halbe Motor auf der Straße liegt), und das Rollerchen schnurrt wieder wie von vornherein zu erwarten. Je mehr Sie gebastelt haben und je länger die ganze Affaire gedauert hat, um so liebevoller werden Sie jetzt bestimmt gefragt: "Ach! wie soll ich Ihnen nur danken? ? ? " Und das geht ein in unser Junggesellenherz wie Pudding in ein Kinderbäuchelchen. Ja, meine Herren von der Zunft, das liegt nun bei Ihnen; Sie sind ja auch nicht von vorgestern.

Sollte jedoch ein ernsthafter Schaden vorliegen, den Sie auch bei aller technischen Intelligenz nicht beheben können, beißen Sie in den sauren Apfel und schleppen Sie das Mädehen (d. h. den Roller) ab. Es wäre Feigheit vor dem Feind, sieh jetzt aus dem Staub zu machen! Notfalls tun Nylons oder Perlons als Absehleppseil gute Dienste, falls die Dame es nicht verzieht, lieber zig Kilometer zu schieben, als ein Paar Strümpfe zu opfern; wobei noch nicht einmal gesagt ist, daß sie nach der Absehleppsaktion für ihren eigentlichen Zweck nicht mehr brauchbar wären. Die Dinger halten unheimlich, wenn Sie den Strumpf leicht zusammendrehen, als wollten Sie ihn auswringen. (Übrigens, meine Herren, der Kavalier dreht sich herum, während sich die Dame ihrer Nylons entledigt. Haben Sie eigentlich schon einen Rückspiegel an Ihrem Roller???) Aber Abschleppen ist immer eine heikle Angelegenheit, zumal wenn eine Fahrerin auf dem

abzuschleppenden Roller sitzt. Gute Bremsen sind Grundbedingung, immer Zugseil straff halten, besondere Vorsicht bei Talfahrten und beim Bremsen - lieber abhängen -, sonst gibt

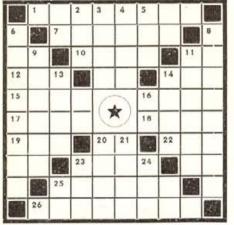
es zerkratzte Politur am Roller und am Körper.

Männer sind knapp. Gott sei Dank! Hoffentlich noch lange. Das hat sich inzwischen herumgesprochen. Es soll daher auch Fräuleins geben, die eine Panne vortäuschen - und das meist an landschaftlich schönen, lauschigen und romantischen Plätzchenum ein Exemplar der raren Gattung Mann einzufangen. Da können Sie sich unter Umständen unheimlich blamieren, wenn Sie den zugedrehten Benzinhahn oder das abgenommene Zündkabel bzw. Papier im Kabelschuh (so raffiniert kann nur eine Frau sein!) nicht gleich als Ursache für den schweigenden Roller ermitteln. Das sind an und für sich uralte Tricks, die die Frau des Neandertalers schon angewendet hätte, vorausgesetzt, sie wäre Rollerfahrerin gewesen. Aber der Zweck heiligt die Mittel. Entspricht zudem das abenteuerlustige Herzchen nicht ganz Ihrem Geschmack, so rate ich Thnen: Volldampf voraus! Lieber 5 Minuten feig als das ganze Leben falsch verheiratet.

Die Erfahrung lehrt aber auch, daß es Rollerfahrerinnen gibt, die lieber den ganzen Motor ausbauen und zerlegen, bevor sie sich von einem Rolleristen beraten oder helfen lassen. Sie tun dabei furchtbar überlegen. Machen Sie sich nichts daraus. Beobachten Sie unauffällig von der nächsten Deckung aus (Rezepte für vorschriftsmäßiges Tarnen vgl. neuen HDV) und warten Sie ab. Falls Sie im richtigen Augenblick — wenn die erste Verzweiflung einsetzt - wieder "rein zufällig" vorbeikommen, ist vom anfänglichen Stolz nichts mehr übrig geblieben. Aber jetzt tun Sie etwas überlegen und betrachten sich etwa 3 bis 5 Minuten wortlos den technischen Salat neben dem Roller. Dann bieten Sie mit der wärmsten sonoren Stimme, über die Sie verfügen, Ihre bescheidene Hilfe an, Entweder Sie haben gewonnen — oder müssen vor einem Schraubenschlüssel in Deckung gehen und nach rückwärts Boden gewinnen. Das nennt man dann Gleichberechtigung.

Das ware es, meine Herren. Weiteres bleibt Ihrer Intelligenz überlassen. Ich möchte nur bemerken, daß der Verfasser dieser Zeilen den Schutz des § 51 Abs. 2 des StGB genießt, also demnach nicht für blaue Augen, zerkratzte Nasen, Ehescheidungskosten usw. aufkommt, falls Sie einen dieser Ratschläge befolgt haben und dabei auf handfesten Widerstand oder auf Ihre eigene bessere Hälfte gestoßen sein sollten. Beulen könnte es auch geben, wenn ein Rollerhäschen diesen Artikel gelesen haben sollte (Verfasser schreibt unter Decknamen). Aber bis zum Saisonbeginn im Frühjahr - im Winter fahren doch nur solche, die von dem Kram etwas verstehen - hat sie es bestimmt wieder vergessen. In diesem Sinne auf Wiederrollern; den Schluß brauchen Sie nicht zu lesen, Grund siehe oben.

Hieraus geht hervor, daß die Umdrehungszahl des Kolbens um den Lichtmagneten eine Parabel 3. Grades im 4. Gang darstellt. Die Beachtung dieser Tatsache erhöht die Lebensdauer der Kardanwelle um das Zehnfache. Rogoggo



#### Senkrecht:

- 2. Körperteil 3. Verneinung 4. Stadt in USA
- (Pennsylvanien) 5. Abschiedswort 6. curopäische Hamptstadt
- männlicher Vorn,
   männlicher Vorn.
- Tell eines Schiffes
- 13. männlicher Vor-name (gekürzt) 14. Ausdruck für
- gleichgültig

#### Karierte Sternfahrt

Waagerecht:

- 1. Anpflanzung 7. Lust 10. unterird. Gang
- 12. Erholungsaufent-
- halt 14. griechischer Buchstabe
- 15. Stadt in Norweg.
- 16. Tier 17. Stadt in USA

- (Indiana) 18. Baumsehmuek 19. Zahl 22. dem Winde ab-
- gewandte Selte 23. Manneszierde
- 25. Weinglas
- 26. weiblicher Vor-name,
- 20. Raubtier
- 21. weiblicher Vor-name (Koseform)
- 23. Wintersportgerät 24. Getränk
- $(\ddot{a} ne, \ddot{o} oe)$ .

#### Auflösung aus Nr. 9

Rollerei, 2. Olivier, 3. Liebelei, 4. Linoleum, 5. Einkaufspreis 6. Rollerbraut,
 Falerner, 8. Riviera, 9. Ehlers, 10. Unterhaus, 11. Nebellampe, 12. Dauben,
 Effektiv, 14. Serviette, 15. Einer, 16. Isaak, 17. Duese, 18. Federbruch,
 Argentinier. "Rollerfreunde, seid fair im Straßenverkehr!"



Irgendwo zwischen Schnee und Eis auf der Großglockner-Hochalpenstraße

## Drei Tage Vespa-Sozia

Eine Vespa, drei Tage Zeit und den Plan, von Garmisch zum Großglockner zu kommen, hatten meine Freundin und ich. "Ihr werdet's niemals schaffen!" war das letzte, was man uns nachrief. Aber wir haben es prima geschafft und sind nicht wenig stolz darauf.

Wenn Sie einmal vornehm und zuverlässig auf den Gloekner gelangen wollen, so setzen Sie sich auf eine Vespa. Dieses Vehikel ist dazu ideal. Genau so wie ich als Sozia, denn ich mache immer, wenn Gefahr droht, die Augen zu. Die Eleganz, mit der unsere Vespa die 48,2 km lange Hochalpenstraße mit 12%iger Steigung bis zur Franz-Josephs-Höhe (2362 m) hinaufkletterte, ist unübertroffen. Zur Rechten und zur Linken der Straße sahen wir dampfende Fahrzeuge aller Klassen stehen, die sich verpusten mußten. Siegessicher lächelnd, mit einem Schuß Mitleid, führen wir an diesen schwergeprüften Gefährten vorüber. Zwar langsam, aber um so sicherer, ohne einmal zu spucken, führ unser Vespchen den beschwerlichen Weg bis zum "Hochtor" (2505 m), dem höchsten Punkt der Großglocknerstraße. Dann ging es wieder ein Stück runter bis zur Pasterze und dem Franz-Josephs-Haus. Zur Belohnung haben wir ihr dort eine Plakette gekauft. Die hat sie ehrlich verdient, denn sie brachte uns wieder heil hinunter nach Heiligenblut, und fuhr uns dann noch drei Tage lang, ohne eine Reparatur durch Österreich. Wenn ein gutes Landschafts-motiv kam, und das geschah oft, blieb sie stehen. Das lag aber daran, daß meine Freundin und ich Fotografinnen sind. Einmal überholten wir sogar einen Porsche. Der stand am Wegrand! Irgendwo unterwegs erlebte unsere Vespa ein junges, aber bedeutsames Jubiläum. Sie hatte 5000 km gefahren. Daß wir nicht an Ort und Stelle gebührend feiern konnten, haben wir nur schwer überwunden. Und über die Septemberflora waren wir zu wenig unterrichtet, um ihr einen Kranz flechten zu können. Ich weiß nicht, wie die Vespa das aufgefaßt hat. Aber noch am selben Tag versuchte sie, am engen, steilen und steinigen Gerlospaß, zu streiken. So etwas konnten wir natürlich nicht dulden. Wohin waren wir da gekommen? Bestimmt nicht zurück nach Garmisch. Und falseh geschaltet wird wohl öfters mal.

Genau an dieser Stelle rutschte der Zeiger des Tachometers auf 5000. Es war gar nicht eintach, diese vielen Steine zu sammeln





# Drinks űr uns!

ennen Sie Conrad Rosenow ? — Nein ? — Dann versäumen Sie nicht, ihn kennen zu lernen, wenn Ihr Weg Sie nach München führt. Fahren Sie mit Ihrem treuen Roller die Maximilianstraße in Richtung Maximilianeum ostwärts und achten Sie auf die rechten Straßennummern. Im Haus Nummer 37 sehen Sie dann, gleich links neben der großen Haustüre, eine kleine Bar mit einem Schnaps- und Likörladen und da residiert Conrad Rosenow. Eine Bar? — sagen Sie ganz entsetzt —, was soll ich denn da? Ich bin doch motorisierter Verkehrsteilnehmer und dadurch mit einem großen Haufen Verantwortung für mieh, meinen Mitfahrer bzw. meine Mitfahrerin, meinen Benzinesel und alle meine Mitmenschen belastet. Alkohol ist der Verkehrsfeind Nr. 1 und da raten Sie mir - ausgerechnet Sie - eine Bar aufzusuchen und, womöglich am hellen Vormittag, einen oder mehrere hinters Chemisett zu brausen?

Gemach, lieber Freund, lassen Sie mich ausreden. Hier also residiert Conrad Rosenow, Vizepräsident der Deutschen Barkeeper-Union, ein Fachmann des Mixbechers von Gottes Gnaden. Wer München früher kannte, weiß, daß Conrad Rosenow drei Jahrzehnte lang Barchef im Regina Palasthotel und als solcher ebenso berühmt war, wie seine internationalen Kollegen im Ritz in

Paris oder im Waldorf-Astoria in New York.

Und gerade weil Conrad Rosenow so ein Spezialist der alkoholi-

schen Drinks ist, sind Sie bei ihm auch für die alkoholfreien und alkoholarmen Drinks, die Ihnen als Kraftfahrer zukommen, genau an der richtigen Adresse. Ich habe mich mal mit Conrad Rosenow zusammengesetzt und mir von ihm für Sie eine kleine Auswahl von schicken und gut schmeckenden Drinks aufschreiben lassen. Diese Drinks haben den Vorteil, daß sie nur solche Bestandteile enthalten, die sich an jeder gut geführten Bar sowieso vorfinden. Sie brauchen dazu also keine Milchbar aufzusuchen, sondern können getrost mit Ihrem Lieblingsrezept im Kopf an jede beliebige Bar treten und beim Barmann einen der nachstehenden Drinks bestellen. Wenn der gute Mann das Rezept nicht kennt, dann sagen Sie es auf - das imponiert immer und hat den Vorteil für Sie, daß Sie genau wissen, was man Ihnen vorsetzt, Also passen Sie gut auf, oder noch besser: Schneiden Sie die folgenden Rezepte aus, stecken Sie sie in Ihre Brieftasche, dann sind Sie sicher, sie immer dann zur Hand zu haben, wenn die bösen Buben Sie an eine Bar loeken wollen.

Pineapple-Cocktail
 Orangensaft, 1½ Ananassaft, im Mixglas mit elnigen Stäckehen Kristalleis gut umrühren, in großes Cocktailglas seihen.

2. Pecco-Frappé Pecco-Frappe Im Schüttelbecher: I Kugel Tee-Eis (gefrorener, starker Tee), I Eßlöffel Rahm, I Teelöffel Zucker, 3 Likörgläser Milch, 2 Likör-gläser Tee kräftig schüttein, in Tumbler seihen.

gniser 1et aration 28.
Reppermint-Frappé
1 Cobblerglas mit Schnee-Eis auffüllen, 1—2 Likörgläser Pfefferminzlikör, grün, auffüllen, gut umrühren, mit Strohhalm servieren.

ikör, grün, auffüllen, gut umrühren, mit Strohnahm servieten.
4. Apricot-Cooler
Saft ½ Zitrone, 1 Teelöffel Grenadine, 1 Likörglas Apricot. Im
Schüttelbecher kräftig schütteln, in Tumbler füllen und mit GingerAle (alkoholfrei) auffüllen.

Orangenmileh Saft einer Orange, 1 Schuß Grenadine, 2 Cocktailgläser Milch. Im Schüttelbecher gut durchschütteln, in Tumbler oder Flipglas seihen.

6. Milch-Shake 1 frisches Ei, 1 Schuß Grenadine, 2 Cocktallgläser Milch, kräftig schütteln, in Tumbler seihen, etwas Muskatnuß darüber reiben.

Donath-Spezial
 Kirschmost, <sup>2</sup>/<sub>3</sub> Apfelsaft, ein Spritzer schwarze Johannisbeer, in Mixglas rühren, in Cocktailglas seihen, mit Zitronenschale ab-

spritzen.

8. Nachbars Garten

\*/<sub>e</sub> Kirschmost, \*/<sub>e</sub> Apfelsaft, \*/<sub>e</sub> Erdbeermost, \*/<sub>e</sub> Johannisbeermost, rot, im Misglas mit ein paar Stückchen Kristalleis rühren, in Cocktaligias seihen, mit Zitronenschale abspritzen und mit wei Kirschen garnieren.

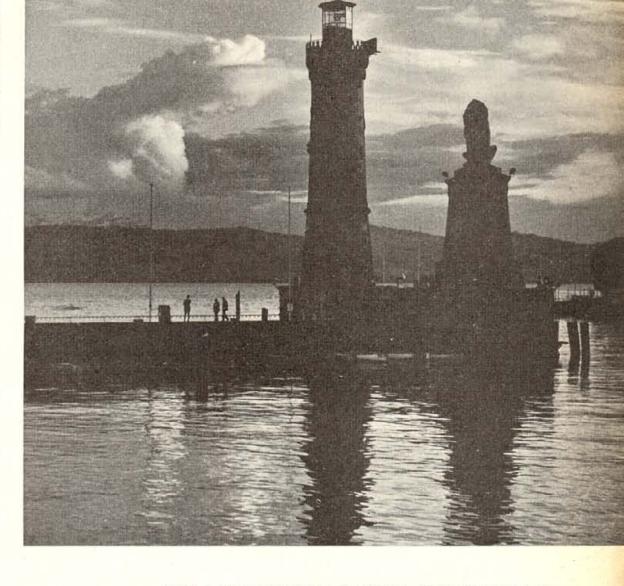
9. Messina

Messina
 <sup>1</sup>/<sub>4</sub> Orangeade, <sup>1</sup>/<sub>4</sub> Apfelsaft, 1 Scheibe Orange, im Mixbecher gut
 schütteln, in Cocktailglas seihen, mlt Orangenschale abspritzen.
 Ski-Wasser
 Saft einer Zitrone, 1 Teelöffel Zucker in Limonadenglas geben,
 1 Likörglas Himbeersirup, mit Eisstückehen und Sodawasser auf <sup>1</sup>/<sub>1</sub> Orangenschale abspritzen.

Na, denn: Prost!



Lindau, die schöne Inselstadt im Bodensee, als alte freie Reichsstadt noch heute malerisch und voll des Schenswerten f das stattliche Renaissance-Rathaus, Peterskirche, Diebsturm, Heimatmuseum), üffnet am Hafen das große Schaufen ster. Hinter der bekannten Silhouette, die der alte Leuchtturm aus dem 12. Jahrhundert und die modernen Haienwächter (Leuchtturm und der marmorne bayrische Löwe) kieren, schimmert, von zahllosen Dampjern und weißen Segeln belebt, länderverbindend Weite des bayrisch-schwäbi-schen "Meeres". Vam jenseitigen Ufer grüßen firngeziert die Appenzeller und Vorari-bergee Alpen lockend herüber



Der Winter ist eine Jahreszeit, die von den meisten Menschen mit Naseriimpfen begrüßt. wird. Ich kann mir vorstellen, daß auch die Rollerfreunde den Winter nicht begeistert empfangen, denn bei Regen, Schnee, Kälte und Glätte fallen die sonst zu netten Sonntagstouren in die nähere oder weitere Umgebung ins Wasser. Man fragt sich dann; "Was machen wir heute?" Zum Ausgehen gehört Geld, doch das Geld wollen wir ja mehr oder weniger für die nächste Urlaubsfahrt verwenden, Guter Rat ist also teuer.

# EIN VERREGNETER SONNTAG

VON H. SANDER

Auch mir ging es schon so, doch eines Tages geschah dann folgendes: Es war an einem Sonnabend. Das Wetter war, mit Verlaub zu sagen, bescheiden. Der Himmel gab an Wasser, was er nur zur Verfügung hatte und das Schlimmste war, daß der Rundfunk und die Zeitungen die gleiche Feuchtigkeit für den Sonntag voraussagten. Da war also die besagte Situation. "Was tun?" Ich hatte eine Idee (ab und zu habe ich einmal eine). "Weißt Du was?" sagte ich zu meiner Sozia. "Wir wollen doch im nächsten Jahr mit Mucki (unserer Vespa) zum Bodensee; wie wäre es, wenn wir morgen hinfahren?" Das Gesicht hätten Sie sehen sollen. Rein außerlich gesehen dachte sie: "Jetzt hat es ihn auch geschnappt." Ich mußte lächeln, sagte aber noch nichts, sondern traf gleich meine Reisevorbereitungen. Ich holte Reiseprospekte und alles, was vom Bodensee zu erwischen war. Ein paar Zigaretten wurden gekauft und eine Flasche Wein, die von der letzten Urlaubsfahrt zum schönen Rhein noch vorhanden war, kam dazu, damit war die Verpflegung für unsere Fahrt sichergestellt.

Petrus benahm sich genau wie vorhergesagt. Es regnete am Sonntag, und somit konnten wir starten. Nachdem ich meiner Sozia die fällige Aufklärung gegeben hatte, wurden Tisch und Sessel zusammengerückt und dann ging es los. Wir wollten uns an Hand von Prospekten, Karten usw. unsere Urlaubsfahrt zusammenbauen. Ein Schluck Wein wurde getrunken, und schon waren

wir in Konstanz, in der Stadt, die wir als Ausgangspunkt unserer weiteren Touren gewählt hatten. Die 800 km lange Anfahrt bis dahin stand auf der Tagesordnung eines anderen Tages. Von Konstanz aus sollten Tagesfahrten gestartet werden. Wir fuhren nach Schaffhausen und hörten im Geiste den Rheinfall tosen. Wir wandelten auf der Insel Mainau unter Palmen, kamen uns vor wie im Paradics und sahen den Dornauszieher. Der Blick vom Schloß auf den Bodensee begeisterte uns schon jetzt. Wir liefen durch das schöne Städtchen Meersburg mit seinen romantischen Gassen, Winkeln und dem Schloß. Wir fuhren nach Zurich, der Inselstadt Lindau mit der bekannten Hafeneinfahrt, St. Gallen und Bregenz. Es war herrlich, trotz des Regens draußen. und wie im Fluge verging die Zeit. Wir verlebten unseren Urlaub sehon das erstemal und hatten nicht nur einen Regentag ausgefüllt, sondern auch unsere zu fahrenden Kilometer und damit den Benzinverbrauch und die Fahrtkosten ungefähr ermittelt. Ja. wir hatten unsere Vorfreude noch gesteigert, die ja manchmal schöner ist als das wirkliche Erleben. Schließlich sagten wir mit dem letzten Glas Wein noch einmal "Prost" und klopften dreimal auf Holz, damit das Wetter bei der wirklichen Fahrt besser würde, als es gerade war und hatten damit einen herrlichen verregneten Sonntagnachmittag verbracht.



Der Schrecken aller zitternden Führerscheinaspiranten sind die Vorfahrtsregelungen. Wenn sie auch durch die neue Straßenverkehrsordnung vom August 1953 wesentlich vereinfacht wurden, so kann ein Rollerfahrer doch oft in Situationen kommen, die sein verkehrstechnisch sonst einwandfrei funktionierendes Rollergroß. hirn in katastrophaler Weise versagen lassen. Bis er sich klar ist, ob nun ihm die Vorfahrt zusteht oder seinem Verkehrsnächsten, erscheint auf dem Gesicht des an der Ecke stehenden Polizeibeamten bereits ein grimmiger Zug und um die Lippen der als Sozia mitrollernden Gattin spielt ein verächtliches Lächeln. Justus will heute, um die verkehrstechnischen Kenntnisse unserer Leser abzurunden, im folgenden versuchen, über die geltenden Vorfahrtsbestimmungen hinaus die vom Schrifttum und der Rechtsprechung unserer obersten Gerichte entwickelten Grundsätze in bezug auf das Vorfahrtsrecht so verständlich wie möglich

Man muß unterscheiden zwischen den Pflichten des Vorfahrtsberechtigten und denen des Wartepflichtigen.

- Fest steht, daß die Vorfahrtsbefugnis nicht das Recht einschließt, ohne Rücksicht auf den aus den Seitenstraßen einmündenden Ver-kehr zu fahren.

  - ohne Rücksicht auf den aus den Seitenstraßen einmündenden Verkehr zu fahren.

    a) Bei gleichberechtigten Straßen darf man sich zwar grundsätzlich darauf verlassen, daß der von links Kommende das eigene Vorfahrtsrecht beachtet. Erst wenn besondere Umstände darauf hindeuten, daß er dieses Recht nicht respektieren will, muß man auf die Vorfahrt verzichten. Da aus der rechts einmündenden Straße auch Fahrzeuge kommen können, ergibt sich die Pflicht, langsam an die Kreuzung heranzufahren, um Zusammenstöße mit von rechts kommenden Verkehrsteilnehmern zu vermeiden.

    h) Der Benutzer einer Hauptverkehrsstraße braucht im allgemeinen nicht damit zu rechnen, daß ein aus einer Nebenstraße Kommender und somit Wartepflichtiger sein Vorfahrtsrecht mißachten wird. Er muß an Kreuzungen, die (z. B. wegen des Häuserbestandes) nicht eingesehen werden können, seine Geschwindigkeit nicht herabsetzen. Die Vorfahrtsregelungen sollen ja nicht nur Unfälle verhüten, sondern auch die Pflüssigkeit des Verkehrs gewährleisten. Dies wäre in Frage gestellt, wenn der Benutzer einer Hauptstraße bei jeder Kreuzung oder Einmündung, die er schlecht übersehen kann, ohne erkennbare Anhaltspunkte mit der Verletzung seines Vorfahrtsrechtes rechnen mißte. Er muß sich allerdings auf erkennbare Gefahren der Verkentage einstellen. Merkt er, daß ein Wartepflichtiger sein Vorfahrtsrecht verletzt, so muß er alles tun, um einen Unfall zu vermeiden; ihn würde sonst eine Mitschuld treffen. Er muß spätestens dann bremsen, wenn der Wartepflichtige mit der Überquerung der Kreuzung begonnen hat.
- 2. Besonders vorsichtig muß der Wartepflichtige sein:
  - a) Bel Stop-Stellen ist unbedingt dort anzuhalten, von wo aus die bevorrechtigte Straße soweit als nötig eingesehen werden kann; also nicht unbedingt am Haltezeichen selbst. Das Fehlen von Haltelinien auf der Straßendecke berechtigt nicht zum Überfahren der Stop-Stelle.
  - der Stop-Stelle.

    b) Das Vorfahrtsrecht erstreckt sieh auf die ganze Fahrbahn der bevorrechtigten Straße. Verkehrs- oder sogar vorschriftswildriges Verhalten des Vorfahrtsberechtigten (z. B. übermäßig erhöhte Geschwindigkeit oder Benutzung der linken Straßenseite) hat weder zur Folge, daß er sein Vorfahrtsrecht verliert, noch daß es auf den Wartepflichtigen übergeht. Der Wartepflichtige muß also beim Heranfahren an eine Kreuzung oder Einmündung seine Geschwindigkeit so weit herabsetzen, daß er in der Lage ist, die Vorfahrt a 11 er bevorrechtigten Fahrzeuge zu beachten.
  - vortantt aller bevorrechtigten frahrzeuge zu beachten.

    c) Als Wartepflichtiger darf man nur dann in eine Kreuzung einfahren, wenn jede Möglichkeit eines Zusammenstoßes ausgeschlossen ist und niemand gefährdet wird. § 9 Abs. I Salz 2 StVO. (Minderung der Geschwindigkeit an unübersichtlichen Stellen) trifft auf den Wartepflichtigen zu: er hat die Pflicht, seine Geschwindigkeit herabzusetzen, unabhängig davon, ob tatsächlich ein Fahrzeug auf der bevorrechtigten Straße naht (was er ja nicht mit Sicherheit feststellen kann).
  - Mit Stenerheit feststellen kann).
    d) Nähert sieh auf der Hauptstraße ein anderer Verkehrsteilnehmer mit unverhältnismäßig hoher Geschwindigkeit, so darf der Wartepflichtige nicht darauf vertrauen, daß der andere seine Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzt. Muß er erkennen, daß der andere übermäßig sehnell fährt, so kann er sich später nicht darauf berufen, daß er dessen Geschwindigkeit falsch eingeschätzt
  - e) Auf den Verzicht der Vorfahrt durch den Vorfahrtsberechtigten kann sich der Wartenflichtige nur dann berufen, wenn der andere Verkehrsteilnehmer durch vollständiges Anhalten oder durch deutliche Zelchen unmißverständlich zum Ausdruck gebracht hat, daß er von selnem Vorfahrtsrecht keinen Gebrauch machen will. Bloße Vermutungen des Wartenflichtigen genügen nicht zur Annahme eines Verzichts des Bevorrechtigten.

Nun noch einige weitere, interessierenden Vorfahrtsfragen:

- 3. Die Vorfahrt der Straßenbahn. Es gibt zwei Möglichkeiten:
  - Die Vorfahrt der Straßenbahn. Es gibt zwei Möglichkeiten:

    a) Wenn die Gleise innerhalb des Verkehrsraumes einer öffentlichen Straße verlegt sind, gilt § 13 der StVO, über die Vorfahrt mit den allgemeinen Vorschriften. Die Rechtsprechung legt jedoch den nicht schlenengebundenen Fahrzeugen mit Recht im Rahmen des § 1 StVO, die Pflicht auf, darauf Rücksieht zu nehmen, daß die Straßenbahn ein schweres, dem städtischen Massenverkehr dienendes, schlenengebundenes Fahrzeug mit festem Fahrplan ist. Man sollte als pflichtbewußter Rollerfahrer, schon des ungleichen Kräfteverhältnisses wegen, der Straßenbahn auch dann immer die Vorfahrt lassen, wenn sie hr eigentlich nicht zusteht.

    b) Wenn die Gleise auf einem besonderen Bahnkörner liezen und der
  - Wenn die Gleise auf einem besonderen Bahnkörper liegen und der Bahnübergang mit Warnschildern gekennzeiehnet ist, haben nahende Straßenbahnzüge unbedingt die Vorfahrt.
- Die Vorfahrtsregelungen gelten nur für Fahrzeuge, nicht auch im Verhältnis von Fußgängern zu Fahrzeugen. Dies folgt schon aus dem sprachlichen Begriff "Vorfahrt".
- § 13 Abs. 5 StVO: An den Anschlußstellen der Bundesautobahnen ist der durchgehende Verkehr bevorrechtigt.
- 6. Eine Straße gilt außerhalb geschlossener Ortschaften auch dann als Vorfahrtsstraße, wenn die sog, positiven Vorfahrtszeichen (auf der Spitze stehendes Viereck bzw. Bundesstraßen-Nummernschild) in unregelmäßigen Abständen, nicht an jeder Kreuzung angebracht sind. Innerhalb von Ortschaften gilt nach wie vor, daß an nicht gekennzeichneten Straßenkreuzungen der von rechts Kommende die Vorfahrt hat. Da der Verkehr in einer Ortschaft nur dann flüssig sein kann, wenn sich an jeder Kreuzung ergibt, wem die Vorfahrt zusteht, wiederholen wir unsere Forderung, die Beschilderung in dieser Hinsicht so bald als möglich abzuschließen.
- Einmündungen und Kreuzungen werden in bezug auf die Feststellung des Vorfahrtsrechts immer gleich behandelt.

Justus hofft, durch diese Zusammenstellung seine Rollerkollegen nicht allzuviel verwirrt zu haben. Es kann ja nie zu Personenoder Sachschäden kommen, wenn man, nicht nur unter dem Zwang des § 1 StVO., immer so fährt, wie man es von seinem Rollernächsten erwartet. Wenn man einmal tatsächlich die Vorfahrt hat und doch den andern eher rüber läßt, kann man sich auf alle Fälle wieder einmal als Kavalier am Lenker fühlen. Sitzt auf dem anderen Roller noch dazu eine junge und charmante Rolleuse, so hat man sich ganz gewiß richtig verhalten.

Wer sich einmal ganz intensiv mit den Vorfahrts- und anderen verkehrsrechtlich interessanten Fragen beschäftigen will, werfe einige Blicke in das Buch von Dr. Fritz Müller, "Straßenverkehrsrecht", erschienen bei Walter de Gruyter & Co., Berlin. Bei C. H. Beck, München, ist eine Taschenausgabe "Straßenverkehrsrecht" erschienen, die die wichtigsten Verkehrsgesetze und -verordnungen mit erläuternden Durchführungsanordnungen enthält. Der Kulturbuch-Verlag in Berlin hat den amtlichen Text der neuen StVO. und StVZU. mit sämtlichen Verkehrszeichen in einer kleinen Broschüre "Neue Verkehrszeichen, StVO. und StVZU." herausgebracht (168 Seiten, DIN A 6, 1.40 DM).

In den nächsten Nummern der R.R. wird Justus einiges über Rausch- und Gefälligkeitsfahrten zu sagen haben sowie einige praktische Fälle zur Erläuterung des berüchtigten § 1 StVO. bringen. Justus

### Skitransport

Für Rollerfahrer ist der Skitransport kein Problem. Sie brauchen nur die Riemenösen mit den dazu gehörigen Riemen um die Bretter zu schnallen. Die Riemenösen werden links und rechts, je eine möglichst weit vorn und je eine möglichst weit hinten, an der Karosserie in der Höhe des Trittbretts verschraubt, so daß die Skis längs des Trittbretts angeschnallt werden können. Wer noch ein übriges um will, legt an den Stellen, wo die Skis mit der Karosserie in Berührung kommen, Gummistücke unter.



#### Rollererfahrung

"Mutti", fragte der wißbegierige Knabe, "was geschieht eigentlich, wenn ein Roller ganz alt geworden ist und nicht mehr fahren kann?

Die Mutter seufzte: "Dann findet sich bestimmt irgend jemand, der ihn deinem Vater verkauft, mein Junge." (NP)



# Hobby: Roller - sellstgestrickt

Es soll öfter vorkommen, daß jemand ums Leben gern einen Motorroller hätte. Und es soll ebenfalls oft der Fall sein, daß er ihn sich nicht kaufen kann, weil er verheiratet ist, drei Kinder hat, sich eine neue Wohnung einrichten muß, und kein Millionär von Beruf ist. Etwas seltener dürfte es schon sein, daß sich dieser jemand deshalb kurz entschlossen seinen Roller im Kinderzimmer zusammenbastelt; und ganz sicher ist es einmalig, daß dieser Roller dann so aussieht, als sei es ein durchentwickeltes Fahrzeug, das demnächst in Serie geht.

demnächst in Serie geht.
Als der 32 jährige Werkzeugdreher Heinz E. vor einem Jahr begann, auf dem Boden liegend seinen zukünftigen Roller im Maßstab 1:1 auf Packpapier zu skizzieren, da lachte man ihn aus. Es sah allerdings auch nicht sehr günstig aus: Wenig Bargeld, keine Werkstatt, und nur eine unbestimmte Vorstellung davon, wie das Gefährt eigentlich aussehen sollte. Auf einem Autofriedhof entdeckte Heinz E. einen alten 200-ccm-Zweitaktmotor eines Framo-Dreirades, an dem sogar noch das Gebläse dran war. Von einer Unfall-Lambretta fiel ein fast völlig zerquetschter Kotflügel und ein Mittelholm mit Lampen- und Hupenfassung ab. Um diese Kernstücke herum wurde nun gesägt und gebogen, gebohrt und geschraubt, und aus Rohren und Aluminiumblech entstand ganz allmählich ein Etwas, das schon den zukünftigen Roller ahnen ließ. "In jeder freien Minute hat er an dem Ding herumgebastelt und am Samstag und Sonntag haben wir ihn überhaupt nicht gesehen", klagte Frau E., die aber jetzt doch viel Spaß an dem Eigenbauroller hat und sehr stolz auf ihren tüchtigen Gatten ist. Eines Tages war der Zeitpunkt erreicht, wo es einfach nicht mehr möglich war, im vierten Stock eines Mietshauses im Kinderzimmer weiterzubauen. Der Rollerkonstrukteur sehleppte mit seiner Gattin die 120 kg über die vier Treppen hinunter und schob sein Fahrzeug, das ja noch nicht fertig und deshalb auch nicht zugelassen war, jeden Sonntag einige Kilometer weit in einen Schrebergarten und abends wieder zurück. Die wachsame Polizei verdächtigte ihn dabei sogar einmal, den Roller irgendwo gestohlen zu haben. Schließlich war es so weit: Das Fahrzeug wurde mit dem Staubsauger graugrün gespritzt und dann zur Zulassungsstelle geschoben, wo man es auf Herz und Nieren untersuchte. Die Leute dort gaben sich alle erdenkliche Mühe, aber sie konnten beim besten Willen nichts Nachteiliges finden. Zurück nach Hause ging es bereits mit eigener Kraft und dem brandneuen Nummernschild. Inzwischen hat der "Selbstgestrickte" sich auf vielen Fahrten durch ganz Süddeutschland glänzend bewährt.

Für Leute, die's nachmachen wollen: Die Gesamtkosten des Materials betrugen 600 Mark. Arbeitszeit: Eine Unzahl von Stunden. Sonstige Zutaten: Ein Schwung Begeisterung und Idealismus. Und die Daten des Rollers: Gebläsegekühlter 200-ccm-DKW-Zweitakter (8 PS), Dreiganggetriebe mit Fußschaltwippe Kettenantrieb, elektrische Dyna-Startanlage, zwei Batterien, Tankinhalt 11 Liter, durchschnittlicher Verbrauch 3 Liter, Bereifung 8×4, Spitze 90 km/h. Die Steigfähigkeit ist zahlenmäßig nicht bekannt — "aber so steile Steigungen gibt's gar nicht, daß ich sie nicht packen würde", versichert stolz der unermüdliche Bastler, der im nächsten Frühjahr seine Maschine noch besser und noch schöner ausbauen will.



Elna und Elga Holm-Petersen aus Aarhus/Dänemark grüßen noch einmal alle deutschen Rollerfreunde. Diesen hübschen Schnappschuß erhazehte unser Bildberichter beim Heimatstart der beiden liebenswürdigen jungen Damen in Hamburg Foto: H. Lachmann

\*\*\*\*



So sieht bei Heinz E. die Hinterradau/hängung aus

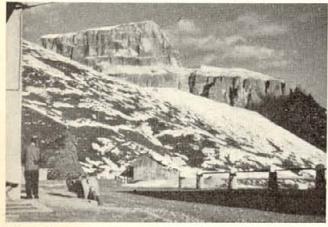


Oberhalb Cortina d'Ampezzo auf dem Wege zum Falzarego-Paß

or drei Jahren begrüßten sieh noch samtliche Rolleure unserer großen Stadt im Verkehr und auf der Landstraße mit einem kurzen Doppelhupen oder -schnarren. Man kannte einige "Kollegen" an den Zulassungsnummern, man rollerte zur Arbeitsstätte, zum Wochenende ins Grune oder an die Sce, man bildete die ersten Klubs; schließlich ging man tastend auf die lange Strecke in Urlaub und stellte mit immer neuem Erstaunen fest, daß dieser fahrbare Untersatz uns alles erlaubte, ohne daß er einen zum "Kraftfahrzeughalter" oder zum Sportfahrer hoher Geschwindigkeiten (und Lärmgrade) stempelte. Der Motorradfahrer lächelte Hohn über den "motorisierten Nachttopf" und drehte mit tierisch ernsten Gesichtsfalten kurz an seinem Gaszug, wenn ihn so ein fürwitziger und unsportlieher Geselle mal (zufallig) überholte. Von vornherein hoben sich die Rolleure als profilierte Zivilisten von den übrigen Straßenverkehrsteilnehmern ab; die Klassengrenzen lagen scharf, aber sauber erkennbar offen. Die weitere Entwicklung kennst du, lieber Freund; die Roller vermehrten sich wie weiland die wilden Kaninchen in Australien; manchmal gerieten sie auch in nicht-rollerogene Hände. Aber sie blieben Roller: flink und wendig im Großstadtgewühl, anspruchslos im Parkraum, einfach in der Bedienung, groß im Kerzenverschleiß, auf der langen Strecke schnurrend wie eine moderne Nähmaschine; langsam genug, um auch dem Kutscher

einen Rundblick zu erlauben; empfindlich auf nassen Straßen und tänzelnd wie eine vollblütige nervöse Araberstute, wenn es über staubberegneten Blaubasalt ging. Und die Mehrzahl der Rolleure blieb ebenfalls was sie war: Zivilisten im Trench- oder Dufflecoat, trockene Halbschuhe an den Füßen, ausgerüsten dir wohlerhaltenen Bügelfalten am Straßenanzug, mit Manschetten und Krawatte. Manche gingen und gehen so weit, den Borsalino aufzubehalten, meist hinter einer Scheibe; beides ist zwar nicht mein Geschmack; aber immer habe ich bedauert, daß man keinen regengeschützten Hutkofferraum bei sich führt, um die einzige Konzession an den Fahrtwind, die Leinen- oder Baskenmütze, sogleich nach dem Parken wieder gegen eine durchaus zivile Kopfbedeckung einzutauschen.

So weit so gut. Da aber bricht die Frankfurter Ausstellung IFMA 1953 hurrikaneartig über uns herein. Wer mit 4 PS, 8-Zoll-Reifen, 4000 Touren, 61,8 (einundsechzigkommaacht!) km/h Höchstgeschwindigkeit, 125 ccm Hub bald 30000 km umgegangen ist, behält nur mühsam das Bewußtsein; mit solcher Wucht prallen die Hammerschläge der 10-, 12-, 14-, 16-zölligen Räder, die 100 km/h, die 5000 bis 6000 Touren, die Fünftelliter, die Öldruckbremsen und elektrischen Starter unerwartet auf seine wetterschartige Rollerstirn! Und gar die "Kniefreiheit", der Durchstieg, wird verlassen! Man mag sich streiten, ob es sich besser auf einem



Sella vom Sellapaß aus



Morgens am Lago Maggiore

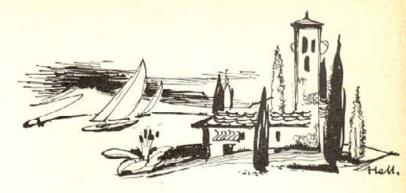
# Selbstgespräch eines Rolleurs



\*

\*





bzw. zwei Sätteln sitzt oder auf einem "Sofa" (in anderem Zusammenhang heißen die Dinger Rennkissen). Ich bin — meinen Nieren zuliebe — mehr für ausschweifend schwingende Sättel. Aber das ist Geschmackssache und berührt nicht den Kern. Natürlich zeigen sich unter den "Neuen" in Frankfurt auch "echte" Roller, und alle Rolleure begrüßen freudig die neuen Auswahlmöglichkeiten und die Ideen der Konstrukteure (wenn sie gut sind). Natürlich gönnt man der (meistens) Sozia gern etwas breitere Fußbretter, nimmt auch — eben für sie — (die Sozia) auf langer Strecke 25 Kubikzentimeter mehr in Kauf, sieht gern, daß endlich längere Federwege, stärkere Federn und bessere Dämpfung für unsere blendenden Straßenoberflächen als adäquat angesehen werden. — Aber, aber . . .

Rollerten wir nicht mit unseren vier PS-chen über den Gotthard? Schnurrte nicht unser Maschinchen mit uns durch die Dolomiten und ließ uns im 1. Gang am Falzaregopaß oder am Pordoi bei 10 km Geschwindigkeit fast die Beschaulichkeit eines Fußwanderers auskosten, am Sellapaß das Abendrot hinter dem Langkofel, der Fünffingerspitze und über König Laurins Rosengarten genießen? Mußten wir mehr als 25 km in der Stunde zurücklegen, um den Comer See zu umrunden und uns an der Schönheit der Bergseelandschaft, der pmienbeschatteten Parkgärten sattzusehen? Trug sie uns nicht im Cocktailkleid und Abendanzug ins Theater oder auf eine Party und im Morgengrauen nach Hause, wenn unsere Mitmenschen seufzenderweise sieben Mark für ein Taxi aus den Tabakkrümeln ihrer Manteltaschen hervornestelten? Schließlich kämpfte sie ja auch gegen

Windstärke 7 und gegen Regenböen, beladen mit zwei schweren Männern und einem Klotz von Gepäck, mit Erfolg an, als wir Kurs auf Antwerpen und Ostende nahmen, um die Londoner Krönung zu sehen. Sie wurde nicht müde, ihre Vollgasfestigkeit auf der Autobahn zwischen München und Frankfurt oder zwischen Brügge und Brüssel zu beweisen. Auch das ging mit einem Achtelliter oder mit zwei PS pro Person, das Gepäck nicht gerechnet, ganz gut. Natürlich haben wir geflucht, als wir acht Stunden lang im Dauerregen über Taunus, Westerwald und Rothaargebirge schwimmen mußten. Gewiß wird sie langsam klapprig in den Lagern, wenn man sie Tag für Tag durch die Spitzkuhlen treibt, die uns als Würze unserer Großstadtstraßen der Schwemmboden (Alluvium) und das Tiefbauamt bescheren. Und nichts als ihr leicht abgeschabtes Äußeres und ihr vergilbtes Nummernschild zeigen, was sie schon für uns tat.

Was ein alter Rolleraner ist, der hält nicht viel vom "Prototyp des neuen Rollers"; auch dann nicht, wenn er plötzlich aus seinem schmalen (Devisen-) Fond im Ausland einen neuen Reifen kaufen muß, um den Gewebebruchpannen abzuhelfen, was ihm vielleicht der "neue Roller" erspart. Der alte Roller gab seinen Besitzern seinen Stil; sie waren und sind Zivilisten mit rollerndem Untersatz weiblichen Geschlechts. Das Motorrad ist männlichen Geschlechts und diktiert auch seinen Fahrern seinen Stil: Sie sind Mordskerle. Was für Leute werden es sein, die auf den neuen Zwittern mit weiblichen Namen reisen? Sollen die Tage des Rollers, des Rollers und des bescheidenen und beschaulichen Rollerns gezählt sein? Es wäre schade.

\*\*A. Kaieer\*\*

\*\*A.

#### Wie funktioniert denn das?

# DIREKT- KARDAN- KETTENANTRIEB

Ob Ketten- oder Kardanantrieb vorteilhafter ist, ist selbst unter Fachleuten ein heikles Thema. Welche Tatsachen sprechen für und gegen Kette bzw. Kardan ? Nur so kann man zu einem wertvollen Urteil kommen, das für Rollerfreunde beim Kauf eines Rollers nicht unwesentlichen Einfluß hat, falls sie nicht allein auf die Farbe der Karosserie sehen.

Die vom Motor durch die Verbrennung des Kraftstoff-Luft-Gemisches, kurz, aber unrichtig, "Gas" genannt, erzeugte Energie wird vom Antriebsaggregat auf das Antriebsrad, also das Hinterrad, übertragen. Das Aggregat kann aus Kurbelwellen (Kardan), siehe Lambretta, oder aus einer Kette, siehe Goggo, Bella usw., und schließlich aus Direktantrieb, wie bei der Vespa, bestehen. Und nun die Kritik: Zweifellos wird durch eine möglichst direkte Kraftübertragung auf das Antriebsrad die fast ganze vom Motor entwickelte Leistung ausgenützt. Die Ketten sind außerdem billiger, und auch bei ihnen gehen weniger Kräfte in die Binsen als beim Kardan. Theoretisch!

Praktisch muß aber die Kette viel mehr gepflegt werden, sie muß stets tadellos in Schuß sein, soll sie die theoretisch ersehenen Vorteile behalten. Besonders aber, wenn der kettenangetriebene Roller den Altersgrad erreicht, den man bei Motoren gemeinhin mit "alter Schinken" abtut, macht sich der unvergleichlich größere Verschleiß der Kette gegenüber anderer Antriebsaggregate bemerkbar. Kardan behält nämlich seinen ursprünglichen guten Zustand wesentlich länger bei.

Also: Wirkungsmäßig steht Direktantrieb knapp vor Ketten- und dieser knapp vor Kardanantrieb. Pflegemäßig stehen Kardan und Direktantrieb vor der Kette. Danerleistung und Verschleiß ist bei Kardan am günstigsten, vor Direkt- und Kettenantrieb.

Allerdings, das darf nicht vergessen werden, greift die Kette wiederum leichter und elastischer, ohne merkliche Erschütterung ein. Somit können wir am grünen Tisch bei einer Abrechnung keine klare Entscheidung über das Für und Wider treffen, Vorund Nachteile halten sich die Waage. Wer die Kettenpflege in Kauf nehmen will, fährt mit etwas weniger Kraftverlust und stoßsicherer. Aber wer erfüllt die Kettenpflege ohne Tadel? Die ganz

neuen Antriebswellen des Kardans sind jetzt in den Schwinggabelfederrohren des Hinterrades eingelagert und somit sehr leicht zu reinigen und das ganze sieht recht flott aus.

Bei Direktantrieb muß man den Motor so bauen, daß die Übertragung unmittelbar auf das Hinterrad möglich ist. Theoretisch ergibt sich daraus der Nachteil, daß der demnach weit hinten sitzende Motor einen Minusposten bei der Straßenlage darstellt. Da aber ein nicht unbedeutender Teil der Roller mit Kettenantrieb rollt, noch ein Wort zur Pflege. Die modernen Ketten liegen nicht mehr frei, sie sind meist doppelt abgedeckt oder vollgekapselt im Ölbad laufend. So sind unsere Ketten hauptsächlich gegen den vom Hinterrad sich lösenden Schmutz gefeit. Und damit ist der erste Grundstein zur besseren Betriebssicherheit und zur unverminderten Leistung gelegt.

Aber die Kette kann andere Überraschungen bereiten, da sich ihre Spannung verändern kann (durch Erschütterung, Verschleiß und Dehnung beim Arbeitsgang). Die geringfügigste Änderung bringt dann rasch größeren Verschleiß, wenn Kette und Zahnrad nicht mehr haargenau ineinandergreifen, Verschleiß bringt Ungenauigkeit, Ungenauigkeit wiederum Verschleiß, bald sind die "Haißschzähne" da, und schließlich "rappelts im Karton".

Dasselbe kann bei zu strammer Kettenfuhrung entstehen. Darum gilt es, die Kette sorgsam zu überwachen. Als Regel wollen wir uns merken:

Die gespannte Kette in der Mitte anfassen. Sie darf weder zu leicht noch zu schwer sich einen Zentimeter durchdrücken lassen.

Und schließlich einige Pflegetips: Obwohl die Kette fast staubfrei abgekapselt ist, sauber mit Waschbenzin oder Petroleum abpinseln oder weichen lassen. Nach dem Trocknen mit auf rd. 60° erhitztem Spezialfett für Kettenpflege einbalsamieren, möglichst baden und wie beim Waschen Glied für Glied umbiegen. Dann abtropfen lassen und aufmontieren. So wird ihre Lebendauer und die Leistung nichts zu wünschen übrig lassen. Wenigstens was die Kette betrifft.

Hans Schnurr

### KEINE ANGST VORM REIFENFLICKEN

Manchmal haben auch Rollerfahrer Alpträume. Bestimmt sehen sie dann einen Riesennagel in ihrem Reifen stecken. Denn vor dem Flicken haben alle eine Heidenangst. Warum eigentlich ? Haben wir nicht samt und sonders ein Reserverad und können so die unangenehme Arbeit zu Hause erledigen? Wenn sie dann noch ein paar Binsenweisheiten beachten, die nun mal dazugehören, hat die ganze Geschichte ihre Schreeken verloren. Ich darf vorausschikken, daß wir heute zwei grundsätzlich verschiedene Felgenarten haben. Erstens die geteilte Felge, zweitens die Felge aus einem Stück. Dadurch ändert sich natürlich der Arbeitsvorgang des Reifenmontierens wesentlich. Nun ist die geteilte Felge z. Z. noch weit in der Überzahl und so will ich diese an erster Stelle behandeln. Wohlgemerkt nur das Auf- und Abmontieren ist unterschiedlich, alle anderen Arbeitsvorgänge bleiben bei beiden Felgenarten gleich. Auf das Montieren der ungeteilten Felge komme ich in einem besonderen Ka-

pitel zurück. Nehmen wir also an, das Unfaßbare geschieht und die Luft entweicht leise weinend hinten oder vorne. Hoffentlich haben Sie dann bereits vorher ihre Betriebsanleitung genau gelesen und Sie wissen, wie man das Rad herausbekommt. Noch besser sind Sie dran, wenn Sie anläßlich einer Generalreinigung ihres Rutschesels ver-suchsweise die Räder mal ein- und aus-gebaut haben. Dann wissen Sie außerdem ganz genau, welchen Schlüssel Sie für die jeweilige Mutter brauchen. Wie schön auch, daß Sie beim Nachprüfen des Reifendrucks an der Tankstelle den Reservereifen nicht vergessen haben. Zu Hause wird das defekte Rad gleich zur Reparatur vom Roller abgenommen und so schnell wie möglich repariert. Man weiß nie, wo der nächste Nagel lauert. Zunächst sehen Sie sich die Lauffläche des Reifens genau an, ob sie nicht die Ursache des Schadens entdecken können, denn es ist durchaus möglich, daß beim Überfahren von zerbrochenem Glas verschiedene Splitter stecken geblieben sind, die zwar bislang noch keinen Schaden angerichtet haben, aber im Laufe der Zeit immer tiefer eindringen würden und so ein neues Loch im Schlauch verursachten. Auf diese Weise entstehen auch die Fälle, in denen ein Mann 6- bis 7 mal in kürzester Frist flicken muß, ohne eine Erklärung dafür zu haben. Darauf wird die Felge zerlegt und der Schlauch vorsichtig aus dem Mantel genommen. Ich betone vorsichtig, denn durch gewaltsames Herausreißen hat sich schon manches an sich harmlose Loch zu einem gewaltigen Triangel ausgewachsen. Hauptsächlich dann, wenn ein krummer Nagel noch im Schlauch verhängt ist. Genau so ist es mit dem Ventil. Erst die Rändelmutter lösen, dann das Ventil von außen nach innen herausschieben und nicht am Schlauch herausziehen. Das eigentliche Flicken, das jetzt folgt, ist nur noch ein Kinderspiel; leider muß man dazu vorher erst das Loch haben. Größere Löcher sehen Sie sowieso und kleine können Sie feststellen, indem Sie den Schlauch Stück für Stück unter Wasser halten. In aufgepumptem Zustand natürlich. An der defekten Stelle kommen Luftblasen heraus. Machen Sie auch gleich ein Kreuz mit dem Kopierstift an dieser Stelle, damit Sie sie bestimmt wiederfinden. Jedem Flickzeug liegt eine

Gebrauchsanweisung bei, die Sie genauestens beachten sollten. Nun noch etwas: Nehmen Sie den Flecken zum Draufkleben immer zu groß, denn zu kleine Flecke halten auf die Dauer niemals. Bald hätte ich's vergessen: Größere Löcher sollen keine Ecken und Risse aufweisen. Sie schneiden sie schön rund aus. Bei langen Schlitzen verhält es sich ähnlich, hier werden die Enden des Schlitzes ganz klein kreisförmig erweitert, sonst reißt der Schlitz auch unter dem Flecken immer weiter und alle Arbeit war für die Katz. Haben Sie das nun alles hingekriegt, geht's ans Wiederzusammenbauen. Zuvor aber fühlen Sie innen die Decke ab, ob nicht irgendwo was Spitzes herausragt. Auch muß der Schlauch vollkommen trocken sein. Dieser wird dann ganz leicht aufgepumpt, mit Talkum eingepudert und dann in die Decke eingelegt. Beachten Sie dabei, daß das Ventil genau senkrecht zur Felgenöffnung herauskommt. Jetzt wird die Felge wieder verschraubt und der Reifen nachgepumpt, Durch kräftiges Hin- und Herwalken und hartes Aufstoßen am Boden unter ständigem Drehen des Reifens rutscht Decke und Schlauch von selbst in die richtige Lage. Wenn Sie nun noch fertig aufgepumpt haben, hatten Sie's für diesmal wieder geschafft.

Wie schon gesagt, existieren neben den geteilten Felgen auch solche aus einem Stück, die hauptsächlich bei Rädern mit größerem Durchmesser Verwendung finden. Diese Felgen haben ein Tiefbett und wer den Dreh nicht kennt, kann sich 11 Finger abbrechen, bekommt aber den Reifen trotzdem nicht runter. Der ganze Zauber geht ungefähr folgendermaßen vor sich. Die Luft wird restlos abgelassen, am besten wird der ganze Ventileinsatz herausgeschraubt. (Der obere Teil der Ventilstaubkappe ist eigens dazu als Schlüssel ausgebildet.) Die Rändelmutter, die das Ventil an die Felge preßt, wird ebenfalls ganz abgeschraubt. Nun wird das Rad auf den Boden gelegt, vorher aber ein Tuch unterlegen, damit die Nabe nicht verschmutzt wird. Drückt man jetzt den Reifen auf der einen Seite herunter, so rutscht er an dieser Stelle ins Tiefbett und ist an der gegenüberliegenden Seite verhältnismäßig leicht mit Montiereisen über den Felgenrand hinwegzuheben. Zweierlei



ware dabei auf jeden Fall zu beachten: 1. Die Decke darf an keiner Stelle an der Felge festkleben. Sie verhindern das durch kräftiges Niederdrücken des Reifens mit dem Fuß. 2. Mit dem Abheben des Reifens muß in der Nähe des Ventils begonnen werden. Würden Sie auf der gegenüberliegenden Seite beginnen, so müßte der Reifen vom Ventil niedergedrückt werden und gerade an dieser Stelle kann er nicht ins Tiefbett rutschen, da ihn das Ventil daran hindert. Das Abheben der Decke mit dem Montiereisen macht man übers Kreuz. Wie das vor sich geht? Ganz einfach, Sie setzen das erste Montiereisen ein und heben die Drahtwulst über den Felgenrand. Mit dem zweiten Montiereisen verfahren Sie genau so in einem gewissen Abstand rechts vom ersten Montiereisen. Den Abstand aber nicht zu groß nehmen. Nun ziehen Sie das Montiereisen wieder heraus und wiederholen das Ganze rechts vom ersten Montiereisen, das ständig festgehalten werden muß, damit der Reifen nicht wieder in die Felge zurückspringt, Ziehen Sie nun das erste Montiereisen heraus unter ständigem Festhalten des zweiten Montiereisens und setzen es wieder ein Stück links vom zweiten Montiereisen ein, so kriegen sie den Reifen spielend herunter. Das Aufmontieren ist nicht viel anders. Den Schlauch leicht aufgepumpt einlegen. Darauf achten, daß das Ventil genau senkrecht im Felgenloch zu stehen kommt. Ein gutes Stück können Sie den Reifen mit der Hand in die Felge drücken, der Rest wird mit dem Montiereisen gemacht, und zwar so, daß die beiden Montiereisen von außen nach innen sich immer näherkommend eingesetzt werden. Vorsicht, daß Sie nicht mit dem Montiereisen den Schlauch verletzen.

Natürlich ist alle Theorie grau und erst die Übung wird Sie in diesen Handgriffen sicher machen. Eins aber sollten Sie jetzt wissen: Man muß absolut kein Mechaniker sein, um sich selbst einen Reifen flicken zu können.

Rollmops

#### Wo bleibt der Familienroller?

Für mich war die IFMA eine Enttäuschung, denn ich kann beim besten Willen nicht einschen, daß ein alter Rollerfreund, der es im Laufe der Jahre zu zwei munteren Sprößlingen gebracht hat, ob dieses Tailestandes rigoros aus der Rollergemeinde ausgeschlossen werden soll. Was bisher als Rollergespann oder Kabinenroller auf den Markt kam, ist als Familienroller durchaus unzulänglich. Wer Zweifel an meiner Behauptung hat, stelle steh an einem sommerlichen Ferientag in die Haarnadelkurve des Zirler Berges bei Innsbruck, einer schr verkehrsreichen Alpenstraße zwischen Garmisch und dem Brenner. Es ist für Zuschauer und Beteiligte ein wenig erhebendes Gefühl, Zeuge zu sein, wie sich unsere Rollermotörohen den hier bis zu 24 Prozent ansteigenden Berg hinaufquälen und oft ein Teil der Desatzung absitzen muß, um hinter dem Fahrzeug einherzuzutteln.

zent ansteigenden Berg hinaufquälen und oft ein Teil der Besatzung absitzen muß, um hinter dem Fahrzeug einherzuzotteln.
Es ist ein Faktum, daß sich die beliebtesten Erholungsstätten des rollernden Mitteleuropiërs im Bergland befinden, und beim Besuch des klassischen Reiselandes Italien müssen wir die Alpenkette an Irgendeiner Stelle überqueren. Und wer ein ordentlicher Rollerfahrer ist, möchte bei der sonntägliehen Ausfahrt weder Frau noch Kinder daheim lassen, denn auch sie sollen an den Rollerfreuden teilhaben, ja durch sie wird eine Fahrt erst zum vollen Erlebnis. In Reiseberfehten wurde wiederholt darauf hingewiesen, daß gerade bei Bergfahrten wertvolle Zeit verloren geht. Nach 30000 Rollerkilometern, die ieh innerhalb von zwei Jahren zurückgelegt habe, kann ich diese Feststellung nur unterstreichen. Mir geht es keinesfalls darum, die Spitzengeschwindigkeit zu steigern. Aber in unseren Rollermotoren fehlt es bei Bergfahrten einfach an ausreichenden Reserven. Und wer mit 200 bis 250 kg Besatzung eine längere Steigung mit einem vernünftigen Durchschnitt fahren will, wird sich bei aller Fahrkunst mit 6 bis 8 PS nicht zufrieden geben können. 14 bis 16 PS im Untersatz erscheinen mir hier als ein Minimum. In den meisten Rollerkarosserien werden sich Motoren in dieser Leistungsstärke auch ohne besondere Schwierigkeiten unterbringen lassen.

Zum Schluß sei den Rollerkonstrukteuren noch eines gesagt: Die angegebenen PS-Leistungswerte gelten nur kurze Zeit für neuwertige Fahrzeuge. Die Durchschnittswerte der im Verkehr befindlichen Rollermotoren liegen infolge Versehleiß und mangelnder Pflege, die leider oft durch ungenügende Zugänglichkeit bedingt ist, erheblich darunter. Ernst Röhrich

# Nun auch Lambretta-Club ..Oberberg"

Sie wissen nicht, wo Oberberg liegt

So, Sie wissen nicht, wo Oberberg liegt?
Nein, im Atlanten finden Sie es natürlich nicht so
unter Oberberg, das ist keine Stadt, das ist mehr
"Provinz", d. h. ganz genau, der Oberbergische
Kreis. Er liegt zwischen Köln und dem Sauerland,
Die Kreisstadt ist Gummersbach, das finden Sie,
wenn die Karte groß genug ist. Sie merken wohl,
es landelt sich also um einen menen Lambretta-Club
"in der Provinz". Nun, die Gegend ist landschaftlich
durchaus ansprechend und sollten Sie allein oder
mit Ihrem Klub in unsere Gegend kommen und
Rat wie Hilfe brauchen, dann wenden Sie sich
ruhig an uns, die Lambrettisten des Oberbergischen
Kreises, denn wir sind nun ein festes Häufehen und
sind bestrebt, jedem — wir betonen jedem Roller-

Krelses, denn wir sind nun ein festes Häufehen und sind bestrebt, jedem — wir betonen jedem Rollerfahrer — behilflich zu sein.
Wie es zu dem festen Häufehen kam?
Es fing mit einem Unentwegten an, der mit Hilfe eines zweiten Artgenossen bei den umliegenden Händlern die Anschriften zusammenbrachte und in einem Rundschreiben — unterzeichnet mit kollegialem Tüt-tät ein umbekannter Lambrettist mit vollem Namenszug und Anschrift — die Interessenten zu einem zwanglosen Treffen zusammenbat, es seien eigene Gedanken zum besagten, geselligen seien eigene Gedanken zum besagten, geselligen Zirkel und der nötige Humor nicht zu Hause zu vergessen und so...! Der Herbst beeinträchtigt die Entschlußkraft hin-

zugehen und wenn es dann am entsprechenden Abend noch regnet, erscheinen nur die wirklich Interessierten. So fanden sieh jedenfalls 17 Lambret-tistinnen und Lambrettisten in dem Kaminzimmer zusammen. Sie wurden vom "Anreger", dem "un-bekannten Lambrettisten" mit dem Tüt-tüt froh begrüßt. Von ihm nun wurde vorgeschlagen, daß man sich gegenseitig zuerst kennenlernen sollte, um

begrüßt. Von ihm nun wurde vorgeschlagen, daß man sich gegenseitig zuerst kennenlernen sollte, um dann aus dem Kreis den geeigneten Vorsitzenden und Vorstand zu wählen. Bis dahin übernahm er als "Treuhänder" die geschäftlichen Obliegenheiten. Die Entfernungen sind bei uns natürlich größer als in der Stadt, die Ausdehnung des Wohngebietes beeinträchtigt die Wendigkeit etwas. Bei uns gibt es Beteiligte, die bis zu 25 km bis zum Treffpunkt fahren müssen und trotzdem jedesmal erscheinen — wir glauben, daß dieses für uns spricht! Als ersie Gewaltprobe unserer neuen Gemeinschaft stieg eine improvisierte Ausfahrt nach Schloß Burg an der Wupper. Acht blitzende Maschinchen, herbe herbstliche Landschaft im Sommenschein und die Freude an dem kleinen Geleitzug versetzte alle Beteiligten in sprühende Laune, bis — ja, bis kurz vor Schloß Burg eine Maschine aussetzte. Natürlich fanden sich sofort Helfer — aber "Micki" hatte Vertellerbeschwerden. Als Reitung tauchte nun ein mitgenommener Striek auf — bei Mißlingen des Unternehmens wollte sich unser "Anreger" daran aufhängen — an diesem Strick wurde die Lambretta "Micki" unter Ablösung der Zugmaschinen helmgebracht. Dabei gab es fast ein neues Gesellschaftsspiel: Lambretta — wechs le dich! Das Lachen klang wieder froher und abends wurde in froher Runde nachgefeiert. Uns war, als hätte der Strick alle durch das Gefühl, daß keiner verlassen wird, verbunden. Es folgten noch zwei Ausfahrten bei schönstem Herbstwetter ohne nennenswerte Pannen. Der Strick blieb unbenutzt, — iedoch unser setziger Begleiter. Wir nahmen Verbindung mit dem Lambretta-Club Düsseldorf auf und wurden zur Beratung großzügig



Lambretta-Club Oberberg

Foto: Prothmann

vom 1. und 2. Vorsitzenden hier bei uns besucht. Mit welcher Selbstverständlichkeit dort geholfen und beraten wurde, versetzte uns in Staunen. Uns bleibt der Düsseldorfer Lambretta-Club e. V. im ADAC, ein Vorbild an Hilfsbereitschaft und Rollerkamerad-

schaft.
Die Bildung unseres Klubs im abklingenden Herbst
geschah mit der Überlegung, im Frühjahr einen
festen Kern zu haben. Der Winter soll als flaue
Rollerzeit uns gegenseltig näherbringen, er ist die
Selbstprüfung der Gemeinschaft, ein "Entweder—
oder!" Bis dahin werden aus unserem Kreise
Terminplan, Vorstand und Geist geboren sein. Der
erste Halt ist bereits gegeben, die Gemeinschaft
gebildet — uns gefällt sie!

Lambretta-Club Oberberg, Frederik Klein (22 c) Gummersbach/Rhld., Franz-Schubert-Str. 48

#### Ordnung muß sein

Unter diesem Motte fand sich im Dezember vorigen Jahres der Münchener NSU-Lambretta-Club nochmals zusammen. Der Gründer und Vorstand des Klubs, Herr Werner Offinger, galt einen Rückbilek über die letzen Monate und rief dabei wieder zahlreiche angenehme und lustige Erinnerungen an frühere Klubabende, Kegeltreffen, Ausfahrten, Fuchsjagden und Sommernachtsfeste wach. Es war interessant, zu bören, daß der Münchner Lambretta-Club seit der halbjahrigen Existenz bereits für rund DM 300.— Preise, die von Gönnern und aus der Klubkasse zur Verfügung gestellt wurden, an die Mitglieder geben konnte.

Klubkasse zur Verfügung gestellt wurden, an die Mitglieder geben konnte.
Eine Vorschau auf die Klubveranstaltungen 1954 von Herrn Offinger schloß sich an. Das bisherige Programm soll beibehalten und durch Treffen mit anderen Klubs bzw. Urlaubsfahrten in kleineren Gruppen erweltert, wieder zu einer Erholung von der Arbeit werden. Als Mitglied der Vorstandschaft für das Kalenderjahr 1954 wurde Frau Annemarie Schuldes, Kasse; Herr Ludwig Betz, Schriftführung, ernent bestätigt.

erneut bestätigt

ernent bestätigt. Der Vorstand des Klubs, der sich seiner neuen be-ruflichen Tätigkeit im besonderen Maße widmen möchte, bat die Mitglieder zu seiner Entlastung einen möchte, bat die Mitglieder zu seiner Entlastung einen Nachfolger zu wählen. Daraufblin würe er fast gestelnigt worden. Trotzdem versehloß man sich auf die Dauer nicht seinen Argumenten und wählte Herrn Stefan Schuldes zum Vorstand und Herrn Hubert Roquette zu dessen Stellvertreter. Herr Werner Offinger wurde ersucht, sich auch weiterhin für das Wohl des Klubs einzusetzen und u. a. seinen persönlichen Kontakt mit den NSU-Werken, den NSU-Vertretungen usw. zu erhalten. Er konnte nicht verbindern, doch noch einstimmig zum Ehrenvorsitzenden gewählt zu werden. Der Münchner Lambretta-Club lädt "Idealisten" ein, sich als Gäste an Veranstaltungen zu beteiligen. Dei gegenseitigem Gefallen ist eine Aufnahme in die Gemeinschaft möglich.

Gemeinschaft möglich.

Gastfreundschaft in Hagen

Gastifeundschaft in Hagen

Der Lambretta-Club Hagen hatte, dem energischen

Zuge der progressiven Zeit folgend, den benachbarten Vespa-Club zu einem gemütlichen Abend eingeladen. Ebenso einträchtig wie die Lambretten mit
den Vespas vor der Tür verweilten, gestaltete sich
die gemeinsame Veranstaltung der Besitzer. In
schlichten Worten gesagt, wurde es ein ebenso gelungenes wie ausgedehntes Fest mit sämtlichen
Attributen erstkhassiger Gastifreundschaft. Wie man
hört, soll es wohl das erste, jedoch nicht das letzte
Fest auf dieser sympathischen Ebene gewesen sein.

Am 21. November 1958 ist der Berliner Goggo-Club aus der Taufe gehoben worden. Die Ausehrift lantet: Berlin-Schlachtensee, Matterhornstraße 40, 2. Vor-sitzender ist Herr Horst Höckert. Der Klubvorstand erwartet regste Beteiligung, Die ROLLER REVUE wird gern über die Hauptveranstaltungen berichten.

Am 9. Oktober 1953 wurde auch in Stuttgart ein Am 9. Oktober 1953 wurde auch in Stuttgart ein Goggo-Club gegründet. Am Tag der Gründung zählte der Klub bereits 40 Mitglieder. Vorsitzender Herr Hans Timmer. Die Stuttgarter Goggo-Vertreiung, Firma Auto-Ell stellte einen Schaukasten zur Verfügung und begleitete den Klub auf seiner ersten Ausfahrt nach Kobr bei Walblingen. Die blumengesehmückten Roller fanden bei der Bovölkerung starke Beachtung. Die erste Ausfahrt war ein voller Erfolg. Briefe sind an den Schriftführer Axel v. Plparski, Stuttgart-Zuffenhausen, Erlanger Straße 18, zu richten.



Liebe Roller Revue! Der Vespa-Club Memmingen begrüßt Dieh als unser Roller-Organ recht herzlich! Hoffentlich erscheinst Du bald vierzehntäglich. Die Karte zeigt den Club kurz vor der Abfahrt zum Treffen in Schwäb.-Gmünd Dein Vespa-Club Memmingen

#### Keine "splendid isolation"

Keine "splendid isolation"

Der Vespa-Lambretta-Club Lindau 1. Bodensee teilte der Koller Revue mit, daß sie ihr Vorhaben, d. h. also Lambretten und Vespas unter einen Hut zu bringen, gegen allen möglichen Widerstand weiter fortzusetzen beabsichtigen. Der Klub hat diesen Vorsatz bzw. Entschluß in seiner Jahreshauptversammlung gefaßt und dabei auch festgelegt, sich auf diese beiden 125er Maschinen zu beschränken. Ferner legt der Klub großen Wert auf die Feststellung, daß er jeden Vespa- oder Lambretta-Klub jede mögliche Unterstützung im Bedarfsfalle zukommen lassen will. Sie wollen auf der von Ihnen vorgezeichneten Bahn weiterrollern, gleichgültig, oh sie von dem einen oder anderen Werk unterstützt werden oder nicht. werden oder nicht.

werden oder nicht.

Der Vespa-Lambretta-Club hat bereits zwei große Ausfahrten gemacht und die Einigkeit ging dabei so weit, daß einmal die Vespisten, das andere Mal die Lambrettisten die Spitze übernahmen. Ebenso gelangen in dieser Zusammensetzung die geselligen Klubtreffen, wie man es sich besser nicht vorstellen

#### Gründungsfeier der Goggofreunde e. V.

Gründungsteier der Goggofreunde e. V. Der Gründungsfeier am 28. November 1953 in Hamm i. Westf. wohnten 48 Personen bei. Unser Vorsitzender, Wolfgang Friedrich, eröffnete den Abend mit einer inhaltsreichen Ansprache. Er hob besonders hervor, daß der Verein "Goggo-Freunde" rein sportlichen Zwecken diene; Kameradschaft und Idealismus seien bei uns oberstes Gebot. Wenn auch vorerst während der Wintermonate mit Ausfahrten nicht gerechnet werden könne, so legt der Verein größten Wert darauf, monatlich wenigstens einma zusammenzukommen, um auf diese Weise das Kameradschaftsverhältnis immer mehr untereinander zu festigen. Geplant ist auch eine karnevalistische der zu festigen. Geplant ist auch eine karnevalistische Veranstaltung. Bei der nächsten Mitgliederver-sammlung soll als Hauptthema unsere in Aussicht

sammlung soll als Hauptthema unsere in Aussicht genommene Italienfahrt besproehen werden. Unser zweiter Vorsitzender, Theo Heidelmann, hat es unter Bewels gestellt, den zunächst etwas schächternen Abend bestens auszugestalten. Es soll noch betont werden, daß die Tankstelle BP, Hamm, Nordenbrücke, so freundlich war und Benzingutscheine zur Verfügung stellte! Als um 2 Uhr der Schluß verkündet wurde, fühlten sich alle Teilnehmer ein wenig überrascht, denn mitten aus dem Trubel der Heiterkeit heraus wurde dieser wirklich allen in Erinnerung bleibende Abend beendet.

#### Gaumeister 1953

Die meisten Punkte, und damit die Gaumeisterschaft vom Gan Weser-Kins, errang für das Jahr 1953 Heinz Granzow, Mitglied des Motorsport-Clubs Osnabrück und des Vespa-Clubs Osnabrück, auf seiner Vespa. Er hat damit bewiesen, daß, mit dem Köpfehen gefidiren, der Roller wold seinen Mann stehen kann. Herzlichen Glückwunsch ihm und seiner Vespa stehen kann. seiner Vespa.

#### Liebe Roller Revue!

Nachdem wir das erste Jahr als Club hinter uns haben, hatten wir am letzten Klubabend Jahres-hauptversammlung. Zur großen Freude wurde der bisherige provisorische Vorstand aus der Gründungs-zeit einstimmig wiedergewählt.

zeit einstimmig wiedergewahlt. Im vergaugenen Jahr machten wir elnige große Fahrten, so u. a. mit 40 Mann in die Schweiz, mit 32 Mann nach Holland und zogen selbst einige Ver-

anstaltungen auf. Klubmeister ist unser Rollerfreund Werners, der in seinem Urlaub (3 Wochen) mit seinem 150-ccm-Roller Goggo 6300 km kreuz und quer durch Spanien

bis Gibraftar fuhr. Zum Weihmachtsfest hatte der Klub 40 Waisen-kinder eingeladen, um auch sein Teil zur Weihnachts-

freude beizutragen.

A. Thomm, 1. Vorsitzender, Düsseldorf

Der neugegründete Goggo-Club, Oldenburg 1. O. grüßt herzlichst die Redaktion der Roller Revue und alle Goggo-Clubs im Bundesgebiet. Hier eine Aufnahme von der ersten Ausfahrt des Goggo-Clubs Oldenburg. Foto: Riesebieler



#### Winterfeste Motorroller

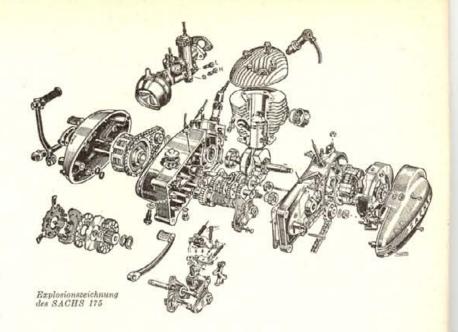
Wintereste Motoproller

Im Gegensatz zum Auto, das gerade im Herbst und Winter seine besondere Mission als Schutz gegen Witterungsunbilden zu erfüllen pflegt, gehen im Winter viele Rollerfahrer dazu über, das Fahrzeug in den Stall zu stellen, bis die Frühlingssonne zu neuer Fahrt verlockt. Aber immer grüßer wird auch das Kontingent derjenigen, die ihr Fahrzeug in Wind und Wetter, besonders beruflieh oder zur Fahrt zur Arbeitsstätte, weiter benutzen müssen. Und da viele dieser Kraftfahrer in diesem Jahr zum erstenmal einen Winter durchstehen, so dürften wohl einige Hinweise gern aufgenommen werden. Der Motorroller muß winterfost gemacht werden. An sieh ist er natürlich für jeden vorkommenden Winterbetrieb konstruiert, aber im Winter treten doch andere Betriebsbedingungen auf, so daß eine gewisse Umstellung, größere Pflege und einige Kniffenotwendig sind. Das beginnt sehon beim Motor. Ein Kühler, dessen Wasser einfrieren kann, ist zwar nicht vorhanden, aber die Batterie muß gegen Käte geschützt werden —, man umkleidet sie mit Glaswolle. Je öfter man die Batterie auf den Ladezustand kontrolliert und je öfter man sie nachladen läßt, desto weniger Ärger werden wir mit dem Start haben. Vergessen wir nicht, daß in der Kälte auch die Kriffte der Batterie nachlassen. — Der Vergaser sollte in vielen Fällen etwas fetter eingestellt werden. Ölwechsel muß genau nach den Vorschriften der Kruftradherstellerfirmen durchgeführt werden, melst wird dünnflüssigeres Öl benutzt werden missen. Das gilt auch für das Dümpferöl in der Teleskopgabel. Übrigens anlassen; Auch hier gibt es einige Tricks. wird dünnflüssigeres Öl benutzt werden müssen. Das gilt auch für das Dämpferöl in der Teleskopgabel. Übrigens anlassen: Auch hier gibt es einige Tricks. Man soll den Kickstarter nur betätigen, wenn die Beleuchtung ausgeschaltet ist. Will er gar nicht anspringen, dann genügen meist einige Tropfen Äther oder eines Spezialmittels in das Luftfilter oder den Verbrennungsraum eingespritzt, um den Motor zum Brummen zu bekommen. Als letztes Mittel ist das Anwärmen der ausgeschraubten Zündkerze in einer kleinen brennenden Benzinlache (Vorsieht!).

Aber nicht nur der Motor muß winterfest sein, auch Aber nicht nur der Motor mits winteriest sein, auch das Fahrgestell. Vorder- und Hinterrad müssen richtig spuren, jetzt mehr als im Sommer notwendig. Die Kette muß man recht ausgiebig einfetten, da sie im Winter unter Schmutz und Regenwasser be-sonders leidet. Die Bremsen müssen genau in elner Werkstatt kontrolliert und etwaige Verbesserungen durchgeführt werden, von ihnen hängt im Winter mehr denn je das Leben und die Verkehrssicher-belt ab. heit ab.

Verkehrssicher müssen auch die Reifen sein. Auf Verkehrssicher müssen auch die Reifen sein. Auf das Hinterrad ziehe man am besten einen Reifen mit Stollenprofil auf, auf jeden Fall müssen aber alle Reifen gut profiliert sein. Man lasse die Hände von den Geräten, mit denen man angeblich die Reifen selbst profilieren kann. Der Witz hierbei ist nämlich die Gleichmäßigkeit der Einschnitte, die man allein gar nicht erreichen kann. Man läßt also zum Winter die Reifen sommern.

Gegen Schmutz und Schneewasser muß nicht nur die Kette, sondern auch die Unterseite der Kot-bleche geschützt werden. Man kratze sie sauber ab und gibt ihnen einen rostschützenden Überzug. Ehenfalls müssen die Chromieile besonders pfleglich behandelt werden. Man verziehte auf den Glanz und hülle sie in saurefreies Fett, das aber oft erneuert werden nuß werden muß.



# Der Sachs 175

Beim neuen SACHS 175 wurden von seinem kleineren Bruder, dem SACHS 150, die wichtigsten Abmessungen, die Einbaumaße des Gehäuses, beibehalten, damit der neue Motor in den gleichen Rahmen
paßt. Zylinder und Zylinderkopf sind wuchtiger
geworden, haben größere und höhere Kühlrippen
und verraten damit, daß darin eine ganz beachtliche
Leistung von 9 bis 9,5 PS bei 5250 U/min, entwickelt
wird. Auch der Vergaser ist auf den größeren
Hubraum abgestimmt und besitzt 24 mm Durchlaß.
Wie bei allen Vergasern an SACHS-Motoren sind Wie bei allen Vergasern an SACHS-Motoren sind auch hier die Düsen von außen unmittelbar zu-gänglich und erlauben es, etwaige Vergaserstörungen ganz leicht zu beheben.

Der SACHS 175 arbeitet mit der bewährten F & S Gegenstromspülung. Die Taschen im Kolben, die die Spuiströme im Zylinder nach oben aufrichten, sind hier weiter nach hinten gezogen worden als bei den anderen Motoren.

bei den anderen Motoren.

Kurbeltrieb, Kupplung und Getriebe konnten im wesentlichen vom 150-cem-Motor übernommen werden. Es ist selbstverständlich, daß die Auswuchtung der Kurbelweile dem größeren Kolben angepaßt ist. Im Getriebe wurde die Abstufung des 2. Ganges etwas reichlicher gewählt. Die Kettenlinie der Antriebskette zum Hinterrad ist 68 bis 70 mm, um auch für einen ganz geschlossenen Kettenkasten, neben dem Hinterrad, genügend Platz zu schaffen. Nur ein kundiges Auge wird bemerken, daß sich unter dem rechten Gehäusedeckel ein etwas größeres Schwungrad befindet. Der neue Bosch-Schwung-lichtmagnetzünder kann jetzt 45 Watt Wechselstromleistung an die Lichtaniage abgeben und speist eine 35/35 Watt-Biluxbirne im Scheinwerfer, die größte, gesetzlich überhaupt zulässige Lampe.

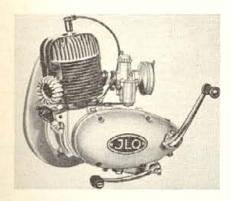
Licht- und Zündanlage sind auch beim neuen SACHS 175 unabhängig vom oft mangelhaften Pflegezustand der Batterie und dadurch auch ohne diese immer voll einsatzbereit. Besondere Erwähnung verdient der zwar äußerlich ganz normale, aber außerordentlich wirksame Schalldämpfer. Er ist auf den Motor sehr sorgfältig abgestimmt und dämpft das gerade bei Zweitaktmotoren meist recht vernehmliche Auspuffgeräusch so gut, daß mit diesem neuen SACHS-Motor ein ausgesprochen kultiviertes Fahren ermöglicht wird. ausgesprochen kultiviertes Fahren ermöglicht wird.

#### Handschaltung und Gebläsekühlung

Handschaltung und Gebläsekühlung
Eine Handschaltung für den SACHS 150 und
SACHS 175 wurde geschaffen, um es vor allem
vielen Kriegsbeschädigten und Versehrten wieder
möglich zu machen, trotz ihrer Behinderung zu
fahren. Die F & S-Handschaltung ist denkbar einfach; alle Teile sind unmittelbar am Motor angeordnet, daß am Kraftstofftank oder Fahrzeugrahmen
nichts geändert werden muß. Sie wird wie üblich
mit der rechten Hand bedient.
Die Gebläsekühlung für den SACHS 150 und
SACHS 175 ist für Motorroller und leichte Dreiradfahrzeuge bestimmt, bei denen der Sachs-Motor
unter einer Karceserie angeordnet wird und nicht
mehr vom Fahrwind angeblasen werden kann.
Da sich gerade bei Motorrollern und Dreiradfahrzeugen der Motor meist nicht unmittelbar zwischen
den Füßen des Fahrers befindet, kann auch die
normale Fußschaltung bei diesen Fahrzeugen nicht
beibehalten werden. Die Gebläseuftführung des
SACHS 150 und SACHS 175 ist daher so ausgebildet,
daß sie auch zusammen mit der Handschaltung
verwendet werden kann.

# Hinweise für die Behandlung des Ilo-Motors

im Winter zur Vermeidung von Korrosionsschäden



#### ILO-Motor M 200 V

Dieser zur Zeit stärkste deutsche Rollermotor wird jetzt mit einem neuen Vierganggetriebe in Reihenschaltung ausgerüstet. Hierbei liegt der Leerlauf ganz unten, während die 4 Vorwärtsgänge in ent-sprechender Reihenfolge darüber liegen. Der Fußschalthebel springt nach jeder Schaltbewegung in seine Ausgangsstellung zurück.

Die naßkalten Übergangstage im Herbst und im Frühjahr können bei mangelnder Sorgfalt und Pflege für den Motor besonders unangenehm werden. Es lohnt sich deshalb, die folgenden Einzelheiten zu beachten!

Im Fahrbetrieb den Motor in den einzelnen Gängen gut drehen lassen und durch zügiges Fahren schnell auf Betriebstem-peratur bringen. Den Motor nicht im Leerlauf langsam warm fahren, sondern nach dem Anwerfen gleich mit etwas höheren Drehzahlen laufen lassen. Auf die Verwendung von Markenkraftstoff und Markenöl für Zweitakter mit Korrosionsschutz ist unbedingt zu achten. Durch zu niedrige Betriebstemperaturen und bei längerer Stillsetzung des Motors können sonst an den inneren Triebwerksteilen Korrosionsschäden

Soll der Motor einen längeren Winterschlaf halten, so empfehlen wir, wie nachfolgend aufgeführt, zu verfahren:

- 1. Den Motor auf dem Stand gut warm laufen

- Den Motor auf dem Stand gut warm laufen lassen.
  Ansaugliter vom Vergaser abnehmen und Kraftstoffhahn schließen.
  Kurz vor dem Auslaufen des Motors en.
  20—30 ccm Korrosionsschutzöl in die Ansaugöffnung des Vergasers einspritzen.
  Ansaugöffnung des Vergasers einspritzen.
  Ansaugöffnung des Vergasers einspritzen.
  Ansaugöffnung der vergaser setzen und Startschieber schließen. Der Vergaserschieber ist zusätzlich mit Korrosionsschutzöl oder einer säurefreien Vasellne zu konservieren.
  Zündkerze herausnehmen und in jeden Zylinder bei gleichzeitiger Betätigung des Kickstarters ca. 10—20 ccm Korrosionsschutzöl einspritzen. Zündkerze wieder einsetzen. setzen.
- setzen.
  Den vorher äußerlich gut gereinigten Motor
  mit einem Gemisch aus Öl und Petroleum
  (ca. I:1) einsprühen. Verchromte oder vernickeite Teile mit einer säurefreien Vaseline
- nickelte Teile mit einer säurefrelen Vaseline einfetten.
  Für die Unterstellung sollte ein trockener und geschlossener Raum, in dem möglichst wenig Temperaturschwankungen siatifinden, verwendet werden. Es ist zweckmäßig, den Motor in Abständen von jeweils einigen Wochen ohne Zündung mit dem Kickstärter durchzudrehen, um den Schutzülm an allen Gleitflächen zu er-neuern.

Bei erneuter Inbetriebnahme wird sieh der Motor für diese kleinen Aufmerksamkeiten dankbar zeigen. Nach äußerlicher Säuberung und Betankung wird er gern wieder seine Pflicht erfüllen.

# Kleines Fahrbrevier über den Winter und seine Tücken

Es gibt Leute, die auf die gegenwärtige Jahreszeit Es gibt Leute, die auf die gegenwärtige Jahreszeit Gedichte machen. Noch seltsamer: Einigen dieser Leute gelingt es hin und wieder, einen von allen guten Geistern vorlassenen Redakteur dazu zu bewegen, daß er in einem Anfall von geistiger Umnachtung eine solche November-Ode oder Dezember-Stanze veröffentlicht. Von beiden, vom Poeten wie vom Redakteur, darf man annehmen, daß sie sich nicht mittels eines Rollers fortbewegen; der eine würde sonst niemals so etwas schreiben und der andere würde es mit einem ellenlangen Fluch in den Papierkorb werfen.

Was Rollerfahrer jüber den Spät, und Spätestherbal

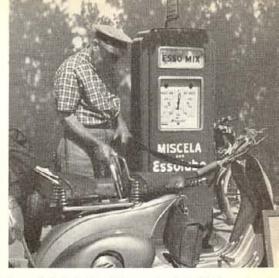
in den Papierkorb werfen. Was Rollerfahrer über den Spät- und Spätestherbst zu sagen haben, sind keine Gedichte. Es läßt sich bestenfalls folgendermaßen wiedergeben: "\* % & + \$\cdot \text{\$x\$} + \cdot \t

in etwas spitzigen Winkel an und Sie werden sofort wissen, was gemeint ist. Wir (wir Rollerfahrer natürileh) haben die Jahreszelt der blauen Flecken. Nicht, daß sie gerade in Mode wären, nber das bringt die Zeit so mit sich, in der jede Trambahnweiche ein Lotteriespiel und jedes Basalt- und Katzenkopfpflaster ein Parkett der tausend Möglichkeiten ist. Auch faules, misses Laub ist eine herrilehe Unterlage für Breinsversuche, bei donen plützlich des Hinterrad vorm aber die Laub ist eine herriiche Unterlage für Bremsversuche, bei denen plötzlich das Hinterrad vorne oben ist. Am allerschönsten aber wird es, wenn es am Morgen und tagsüber etwas nieselt und wenn am Abend die Temperatur leicht anzieht. Die Chancen, unter solchen Umständen ohne Zwischenfälle nach Hause zu kommen, stehen meist nur fifty:fifty. Trotz dieser unerfreuliehen Verhältnisse aber braucht man sich sieht unbedigtst isden Tag siewal die Strofe dieser underheiten verhaltense aber brauen man sich nicht unbedingt jeden Tag einmal die Straße ganz aus der Nähe zu besehen. Wenn Sie alberdings glauben, Sie könnten auch jetzt noch wie im Sommer auf dem knochentrockenen Asphalt dahinjagen und vor der roten Verkehrsampel ruck-zuck mit Ihrem gesamten Lebendgewicht auf die Fußbreuse Intschen, dann ist Ihnen schwer zu helfen. Denn das oberste Gebot heißt jetzt: Langsam fahren— langsam bremsen! Die Fußbreuse sollte dabei über-baut mehr des wegiert tab sein. Des helfet aberlangsam bremsen! Die Fußbremse sollte dabei überhaupt mehr oder weniger tabu sein. Das heißt nicht, daß man sie gar nicht benützen soll, aber eben nur plano, plano, plano! Und lieber mit dem Absatz gar nicht, als mit der großen Zehe zu stark. Bei der Handbremse können Sie zeigen, ob Sie Fingerspitzengefühl haben. Wenn Sie sie mit einem entschlossenen Ruck anreißen, dann werden Sie sich wahrschelnlich auch nicht mehr longe Dryse Gleichewicht erfreuht. auch nicht mehr lange Ihres Gleichgewichts erfreuen. Wenn Sie aber rechtzeitig und ganz leise zu bremsen anfangen und den Handhebel Millimeterchen nach Millimeterchen anziehen, während gleichzeitig die Fußbremse ganz vorsiehtig mithilft, so mußte schon großes Pech dabei sein, wenn's auch dann noch schief gehen sollte.

Ein Wort ins Ohr der Rollernovizen, die Ihren Oskar oder ihre Susanne erst ein paar Monate haben und nun mit einem erfolgreich durchrollerten Winter den kleinen Leistungsnachweis zur Aufnahme in die Gilde der Stammrollerer erbringen müssen: Wenn Sie merken, daß Ihr hinteres Refichen — sel es durch nasses Laub, durch Eis oder tückischen es durch nasses Laub, durch Eis oder tiekischen Basait — anfängt, seitlich abzurutschen, dann versuchen Sie ja nicht, zu bremsen. In diesem Fall lägen Sie nämlich hunderfprozentig im nächsten Augenblick auf der Straße. Wenn Sie jedoch eher noch ein bilchen Gas geben und versuchen, die Angelegenheit mit dem Lenker auszuschlenkern, so haben Sie wenigstens die Chance, nochmal ohne davon zu kommen. Die Vorstellung einer Trambahnschiene muß sieh in Ihrem Gehirn sofort mit der des ersten Ganges und einer Geschwindigkeit von 5 km/h verbinden, sonst werden Sie den Winter Skm/h verbinden, sonst werden Sie den Winter über nicht mehr froh. Vor allem aber: Lassen Sie es sich nicht verdrießen, wenn es Sie trotz aller Vorsieht ab und zu "legt". Im nächsten Jahr wird"s dann sehon besser gehen. Die Werkstätten und die ebensiehe Behingung wollen is zehläeßlich auch chemische Reinigung wollen ja schließlich auch eben.

Gefürchtet auch von alten Hasen ist der "Matsch". jene wohlkomponierte Mischung aus nicht ganz echtem Schnee, Dreck und Wasser. Die flüssigen Bestandteile des Matsches haben die unangenehme Bestandteile des Matsches haben die unangenehme Eigenschaft, auch in die neuesten und besten Bowdenzüge einzudringen. Wenn es dann abends etwas anzieht, so kann man die freudige Übertaschung erleben, daß sich weder Kupplung noch Bremse – vom Gasgriff ganz zu schweigen – mehr bewegen lassen. In solchen Fällen ist es das beste, den Roller heinzuschieben und in einer warmen Garage aufzutauen. Wenn Sie aber glauben, Sie könnten's mit Gewalt probieren, so darf ich Ihnen gleich verraten, daß ein neuer Bowdenzug mindestens zwei Mark kostet und daß sich an jedem Roller deren mehrere befinden. Dagegen kostet als Schweizruipnel etwa 40 Pfennige und wenn Sie destens zwei Mark kostet und daß sich an jedem Roller deren mehrere befinden. Dagegen kostet ein Schmiernippel etwa 40 Pfennige und wenn Sie an jedem Zug zwei von dieser Sorte befestigen und von Zeit zu Zeit mit einer Fettpresse dunnes Öl hieneinpressen, dann werden Sie nie mit eingefrorenen Bowdenzügen Arger haben. Leute mit Kettenantrieb sollten nicht vergessen, daß ihre Kette gerade jetzt besonders gut gepflegt und gefettet sein will. Wenn Sie Ihrem Roller darüber hinaus etwas Gutes tun wollen, dann überziehen Sie

gefettet sein will. Wenn Sie Ihrem Roller darüber hinaus etwas Gutes tun wollen, dann überziehen Sie seinen Lack zum letztenmal vor der großen Schlacht nil Politurwachs und legen eine Schleht säurefreien Fettes über alle Chromteile. Blanke Metaliteile und die Fahrzeugunterseite werden gut mit Caramba oder einem anderen Rostschutzmittel eingesprüht. Dann kann das Schneewasser bestimmt nieht mehr allzuviel ausrichten. Übrigens: Es ist trotzdem nicht verbaten den Meller auch völkrand des Winnicht verboten, den Roller auch während des Win ters mal zu waschen.



Genau wie in Deutschland Benzin automatisch getankt werden kunn, wird in Italien Gemisch aus einer auto-matischen Pumpe mit Liter- und Preiszählwerk ein-gefüllt. Eine Einrichtung, die nicht nur Zeit sparen hilft, sondern auch die Gewähr gibt, daß der Pank mit sauberem Betriebsstoff gefüllt wird, Foto: Hyzdal v. Miserony

# O, wie praktisch!

Bei den Lambrettaausführungen 1952 und älter wird das Nummernschild nur zu einem ganz kleinen Teil beleuchtet. Das milifällt der Polizei und gibt Anlaß zu Ärger. Zu beheben ist dieser Übelstand, Anlab zu Arger. Zu eineben im wenig von der Ka-rosserie abrückt. Am billigsten ist es, die zwei Befestigungssehrauben durch zwel längere Schrauben zu ersetzen und das Rücklicht dann nicht unmittelbar an den Bügel, sondern durch eine Gegenmutter festhalten. Bernd B., Berlin

Der Motorblock wird dankbar sein, wenn man zu-sätzlich zum Spritzschutz (hinter dem Vorderrad) einen Gummilappen anbringt, der die Breite des Vorderrades hat und bis fast auf die Erde reicht. Ein langer Gummilappen, den man mit den Schrauben des Kennzeichenschildes anbringt, wird sich auch bewähren. Bei Regenweiter bleibt das Reserverad sauber, Außerdem kann man sich das "D"-Schild für Auslandstahrten darauf befestigen.

Batterlepole sind helkle Dinger! Wie sehnell sind sie abgebrochen, wenn man ein Kabel entfernen will. Die Schrauben sind durch Oxidation so fest gefressen, daß es eben oft beim Entfernen "ins

Abhilfe: Metallyorhangklemmer, Loch durchbohren, kurze Der Schraube rein, am Batteriepol fest-klemmen, mit Isolierband zusätzlich sichern. Klappt!

# Roller mit Kunststoffkarosserien?

Im Gegensatz zu den Motorrädern kann man bei Im Gegensatz zu den Motorridern kann man bei unseren Motorrollern von Karosserien sprechen. Ge-wiß, sie sind nicht so groß, nicht so schwer, aber sie wiegen genug, um nicht den Wunsch aufkommen zu lassen, das Eigengewicht des Kollers zu verringern. Das tritt besonders in Erscheinung, wenn schwächere Das tritt besonders in Erseheinung, wenn schwächere Personen oder Damen den Roller schieben oder wenden wollen. Kein Wunder, daß man sich die Frage stellt, ob nieht der Einsatz von Kunststoff in den Rollerkarosserien gute Möglichieten zur Gewichtsverminderung bietet. Was hat es mit diesen Kunststoffkarosserien, die für Autos jeizt in Paris in gröberer Menge auftautehten, nun auf sieh? Schon vor Jahrzehnten kam Henry Ford auf den Gedanken, ultraleiehte Karosserien aus Kunststoffen zu bauen; er mußte daram scheitern, da damals die für diesen Zweck benötigten Plastikstoffe noch nieht greifbar waren. In den dreibiger Jahren vernoch nieht greifbar waren. In den dreibiger Jahren vernoch nicht greif bar waren. In den dreißiger Jahren vernoch ment greit par waren. In den dreitiger Jahren versuehte es die Aute Union mit Karosserien aus gepreßtem Papier, sie boten aber bei Unfällen nicht
genügend Schutz. Der erste Kunststoffwagen auf
Glasfaserbasis, wie sie heute fast allgemein zugrunde
gelegt wird, ist der Rekordwagen des Amerikaners
Hill, dessen Gesamtgewicht sich auf nur etwas über 800 kg stellte.

Die Amerikaner haben dann weitere Versuchswagen geschäffen, zuerst natürlich für Sportwagenkarosserien, die einmal besonders wenig Schwierigkeiten in der Herstellung erforderten, die besonders leicht gebaut werden mußten und bei denen der höhere Prels keine große Rolle spielte. Paris aber zeigte, daß sieh auch die Franzosen dieser Möglichkeit bemächtigten, ultraleichte Karosserien herzustellen. Rosengart baut sie demnächst in Serie und andere Karosseriefabriken haben auf dem Panhard usw. Versuchskurosserien gezeigt. Die Vorteile, die man bei der Benutzung von Kunststoffkarosserien haben würde, sind sehr groß: Einmal ist es das besonders leichte Gewicht, dann kann die Karosserie in jedem Farbton eingefärbt werden, Die Amerikaner haben dann weltere Versuchswagen

Lackieren, Grundleren, Spachteln fällt weg, Kratzer sind kaum zu sehen, der Kunststoff ist unempfindlich gegen Benzin und Öl. Auch das Dröhnen, die Resonanzerscheinungen fallen weg. Defekte an der Karosseric lassen sich durch Einsetzen eines Stückes sonanzerscheinungen tatten weg, beeste eines Stückes auf dem Wege der Polymerisation leicht beheben, die Elastlatiät der neuen Kunststoffe ist außerordentlich groß (nicht mit den handelsüblichen Kunststoffen ohne Füllmaterial zu verwechseln). Durch das niedrige Gewicht wird die Straßenlage besser, ein schwächerer Motor kann mit der gleichen Leistung verwandt werden, wie sie jetzt der stärkere gebraucht, größere Geschwindigkeit, geringerer Treibstoffverbrauch, aber auch geringerer Reifenabnützung.

Treissen von der Scheitert aber der serienmäßige Bau auch Vorläufig scheitert aber der serienmäßige Bau auch Vorläufig scheitert aber der serienmäßige Bau auch Vorlaufig scheitert aber der serienmäßige Bau auch für PKW noch an einigen Dingen. So ist es schwierig, große Flächen, wie sie bei Limousinen üblich sind, miteinander zu verschweißen. Vielleicht kann man hier auf dem Wege über Einbeziehung von Metalleilen während der Formung zu einer Lösung kommen. Bei dem Motorroller tritt dieser Nachteil allerdings weniger in Erscheinung. Ein weiterer Nachteil: Nicht mu die Korten sind schuldigh beiter. dings weniger in Erscheinung. Ein weiterer Nachteil: Nicht nur die Kosten sind erheblich höher — z. Z. wenigsiens — auch die Durchführung macht Schwierigkeiten, da mehr Raum benutzt wird. Bei einer Aushärtungszeit von etwa zwei Stunden brauchte man also bei der Großserie eine riesige Menge Formen, die matürlich viel Platz benötigen. Hier wäre der Weg vielleicht durch "Arbeiten in die Höhe", statt dem bisher üblichen Horizontalsystem. Ein Riesenrad mit einer Umlaufzeit von etwas über zwei Stunden könnte fortlaufend Karosserieteile produzieren.
Hier sind wir nun bei der Herstellung. Nicht nur in England, der Schweiz und Frankreich, auch in Deutschland werden die hierfür benötigten "ungesättigten Polyester-Harze" hergestellt. Die Polymerisation geht im Gegensatz zu den bisher üblichen Harzen ohne Druck vor sieh, lediglich mit Hilfo

on Katalyten. Ohne ausführlich auf den Formungshergang eingehen zu wollen, sel gesagt, daß man zweckmäßig zuerst die Form mit diesem Polyester zweckmang zuerst die Form mit diesem Polyester Harz ausspritzt, dann kommen mit flüssigem Polyester-Harz getränkte Matten aus besonderen Glasfasern, die nun eine Innige Verbindung mit der ersten Schieht eingehen. Eine Nachbehandlung ist nach der Herausnahme aus der Form nicht mehr

noug. Man sieht also, daß noch einige Schwierigkeiten zu äberwinden sind. Immerbin mißte man bereits Rollerkarosserien aus Kunststoff bauen können; ob man sie baut, wird einmal davon abhängen, ob die Forderung nach solchen Karosserien erhoben wird und ob die Ansicht des Publikums, Kunststoff sei weniger stabil als Metall, überwunden werden kann.

#### Kein motorisierter Kinderroller

Der auf der IFMA gezeigte motorisierte Kinderroller hat eine solche einmütige Ablehnung gefunden, daß der "Radmarkt" schnellstens eine
"Richtigstellung" bringt, die wir unseren Lessern
nicht vorenthalten wollen: "... liegt der Irrtum
wohl bei allen, die den Kinder-Motorroller ernst
nahmen, (Immerhin war er auf der Ausstellung zu
sehen! Die Bed.) Der kleine bildsautere Zweitakter
hat ganz andere Aufgaben ..., er ist als transportabler Kleinmotor für viele Zweeke in Landwirtschaft und Gewerbe gedacht. Weil er aber so
zierlich und nett ist, war die Versuchung offensichtlich groß, sein Format am Kinderroller zu demonstrieren ... Es ist beliebe nicht beabsichtigt, nun
nuch die Kinderroller zu motorisieren." Ein Ruckzug — und nicht einmal ein geschickter!



Ich stehe direkt hinter dem Sozius. Was man mich da

#### OSTZONE

"Du bist mit dem Roller eine Sensation," Ja, das kann man wohl sagen. Auch ich befand mich vor kurzem in der DDR und erlebte mit meinem Maico-Mobil die tellsten Sachen. Standenlang fährst du auf der Autobahn Richtung Dresden und triffst keine Seele. Vom Grenzort Tögen-Juchhöh bis zum Ortsrand waren es 270 km. wo ich ganze drei Motor-

räder überholte. Sonst sah man kein Fahrzeug. Da-gegen begegnete ich sehr vielen Radfahrern auf der Autobahn. Auch mußte ich des öfteren eine Um-leitung fahren, da sehr viele Brücken noch Kriegs-stungen gefessien.

spuren aufweisen. In meinem Aufenthalisert wurde meine Maico nach drei Tagen schon als "Ponickauer Wunder", mach der Ortschaft Ponickau, bezeichnet. Aus 10 km Ent-fernung kamen Schaulustige und wollten das Wunder uer Ortschatt Foniekau, bezeichnet. Aus 10 km Entfernung kamen Schaulustige und wollten das Wunder sehen. Oft, sehr oft mußte ich meinen Roller erklären und vorführen. In der Kreisstadt befanden sieh während meines kurzen Aufenthalts nicht weniger als 82 Personen um mein Fahrzeug. Viele glaubten, es sei eine 350-, andere sogar eine 500-cem-Maschine drinnen. Wahrscheinlich wegen des vielem Blechs. Lelder befand ich mich in der Nähe eines Truppenübungsplatzes, wo mir das Fotigrafieren Schwierigkeiten machte. Trotzdem sendelch Dir zwei Schnappschüsse mit. Es sei vielen, die evil. noch Hemmungen haben, in die DDR zu fahren, gesagt, daß man sich ohne Furcht und Gefahr bewegen kann. Nur in Gesprächen ist etwas Vorsicht geboten. Bald werden auch wir von der Rollerel drüben in der DDR ein Brüderehen oder Schwesterchen erhalten. Der Name ist mir leider noch nicht bekannt. Man hat fin (oder sie) den Motorsportlern auf der Autobahnspinne bei Dresden schon vorgeführt.

Dresden schon vorgeführt.

Erich M., Hüttenbach

#### Liebe Roller Revue!

Auch ich möchte als eifriger Leser der R.K. und alter "Motorraffahrer" (19 Jahre Klasse 1) Ihrer Zeitschrift alles Gute wünschen. Sie haben mit dieser Lektüre den Nagel auf den Konf getroffen! Vor drei Jahren bin ieh aktiver Rollerfahrer geworden (fahre z. Z. einen Goggo 200). Ich kann hier nur versichern, daß trotz aller Unkenrufe im Lager der "schneilen Leute" (ich war ja selbst mal einer! der Roller das Zukunftszweirad sein wird. Die Fahreigenschaften sind wunderbar, man muß nur "Rollerfahren" können!

Kart H., Heide in Holstein

Karl II., Heide in Holstein

Als kleiner unbekannter Schwelßer der Hans Glas GmbH., Dingolling, richte ich hiermit die besten Grüße an alle Rollerfahrer, insbesondere jedoch an die des Goggos. Ich fahre Tag für Tag 32 km zur Arbeit, ob Sommer oder Winter und habe aur den einen Wunsch, daß sich die Goggo-Gemeinschaft noch sehr vergrößern und damit die gesamte Rollergemeinde in der R.R. noch besser und enger binden möge.

Ferdinund G., Oberviehbach möge,

## Liebe Roller Revue!

Ich habe nun schon S Hefte der Roller Revue erhalten und bin mit jedem neuen neu begelstert. Wie viele andere, habe auch ich "umgesattelt" und zwar von einer 500er BMW auf eine Vespa, und ich muß sugen, daß ich mit dem Roller schr zufrieden bin. Eigentlich sollte Ich das den Hoffmann-Werken schreiben, jedoch muß auch Ich, wie viele andere sagen, daß es immerhin möglich ist, von schweren Sportmaschinen auf leichte Roller umzusatteln. Nun wieder zur RR. Wie gesagt bin Ich kein Neuling mehr auf den Benzineseln und fahre auch in meinem Beruf Wie gesagt bin ich kein Neding meinem Beruf Benzinesch und fahre auch in meinem Beruf fast fäglich Pkw, und Kräder. Jedoch ist es schön, wenn einem mal gesagt wird, wie man speziell mit Rollern umgehen soll. Und das ist in diesem Heft schr schön zur Sprache gebracht. Heinz R., Heidenheim a. d. Brenz

Wir wollen nicht prahlen, dieser Brief oolt nur für die vielen anderen sprechen und zeigen, daß wir guten Schnitt fahren und bei alten wie jungen Fahrensleuten "ankommen". Die Red.

# Muß das Motorroller-Schlußlicht ausfallen?

Um diese Frage für die Motorroller beantworten zu können, muß man sich grundsätzlieh duräber klar sein, daß beim Motorroller die Erschutterungsgefahr für das Schlußlicht erheblich größer ist als beim Auto. Da der Motor sehr hochtourig ist und das Rollerschlußlicht zumelst an der Stelle sitzt, an der sich die Erschütterungen besonders stark auswirken, werden an die Erschütlerungsdestigkeit der Lampen für das Rollerschlußlicht besonders große Anforderungen gestellt. Früher benutzte man dazu Lampen mit 1,5 Watt Leistungsaufnahme; es hat sich aber bei diesem erschütterungsreichen Betrieb als weckmäßig erwiesen, die Leistung der Schlußlichtlampe zu erhöhen. Dadurch kommt man zu einem diekeren Leuchtdraht, der gegen Erschütterungen widerstandsfähig ist. rungen widerstandsfähig ist.

Für die Roller mit einer Lichtanlage für 6 V werden

Für die Roller mit einer Lichtanlage für 6 V werden daher meist die Osram-Schlußlichtlampen 6 V 2 W Nr. 3895 oder auch die Soffittenlampen 6 V 3 W oder 6 V 5 W Nr. 6416 und für 12-V-Anlagen die Soffittenlampen 12 V 3 W Nr. 6428 vorgesehen. Noch ein Wort zu der Vermeldung eines anderen Pehlers, der lästig werden kann; Wenn beim Umschalten von Abblend- auf Fernlicht kurzzeitige Unterbrechungen eintreten, läuft die Lichtmaschine hoch und die Schlußlampe liegt an Überspannung. Dadurch hat die Lampe eine z. T. erheblich verkürzte Lebensdauer. Man muß dann überlappend schalten, d. h. Pern- und Abblendlicht müssen beim Umschalten kurze Zeit gleichzeitig brennen.

#### Rollergarage in der Tasche

Immer mehr Arbeitnehmer benutzen Motorrider oder Roller für ihre Berufsfahrten. Die Unterbringung des Fahrzeugs macht hierbei allerdings oft Schwierigkeiten. Hier billft ein neues praktisches Zubehör: die OK-Garage "In der Tasche"! Diese Schutzmantel aus wetterfester, unverwüstlicher Spezialfolie bewahrt das Fahrzeug vor Witterungseinflüssen und Verunreinigungen. In einer kleiner Ansche kann die OK-Garage stets mitgenommen werden Auch als Reisegarage hat sie sich besonders bei Urhaubsfahrten, Camping und Wintersportleisen bestens hwährt. Die Herstellerfirma leistet übrigens eine einjährige Garantie bei Verlust durch Diebstahl oder Beschädigung.

Diebstahl oder Beschädigung.

Am 12. Dezember letzten Jahres vollendete der Fabrikant Otto Kleyer, Vater der OK-Garage und anderer Artikel, das 55. Lebensjahr. Sein Werden und Wirken wurde bestimmt von einer großen Liebezum Auto, Entscheidende Impulse hierfür gab ihm sein Vater, der Kg. Preuß. Kommerzienrat Dr. h. e. Heinrich Kleyer, Frankfurt, der Gründer der Adler-Werke. 1940 schuf Otto Kleyer sein jetziges Unternehmen, die Fabrikation von Autoschonbezügen, Reiseganigen und Werkstatt-Schutzbezügen. Aus einem Beginn mit vier Nähmaschinen entstand in wenigen Jahren ein moderner Betrieb mit einer Vielzahl von Fachkräften, Maschinen und Anlagen. Mit außergewöhnlicher Tatkraft und weitschauender Initiative wurde hier ein Werk geschaffen, das sieh mit seinen Erzeugnissen heute eine führende Stellung auf dem In- und Auslandsmarkt erobert hat.

#### 5000 Motorroller monatlich in 13 Werken

5 000 Mulurroller monatiich in 13 Werken Wie groß der Wille zur Motorialerung ist, zeigt die Statistik des Anwachsens der zweirädrigen Kraftenbrzeuge. Während die Motorrider seit 1946 eine stetige Entwicklung zeigen: 10 72, 19 00, 13 970, 82 840, 210 140, 277 880, 353 045, erlebten Einbaumotoren und Roller in dieser Zeit fast stets Verdoppelungen der Produktionen. Bei den Einbaumotoren stieg die Zahl von 13 02 im Jahre 1947 auf über 10 280, 21 000, 42 000, 71 000 auf 141 200 im Jahre 1952. Bei den Rollern finden wir erst im Jahre 1949 eine Produktion von etwas über 30 Stück bereits 1950 stieg die Produktion auf 9 100, 1951 auf 18 800, um 1952 auf 39 400 zu schnellen. Leidtragende hierbei sind die Mofas, die Motorfahrräder, die nach ihrem Höchststand im Jahr 1950 mit fast 80 000 Stück in jedem Jahr erheblich zurückgingen. 1951 — 41 400; 1952 — 26 200. Das sprunghafte Anwachsen, besonders der Roller, zeigt, wie viele Menschen, die für den Kraftradbetrieb sonst nicht in Frage kommen, mit dieser Kategorie der Motorialerung gewonnen wurden.

## GAMPING-VERSIGEERUNG

Deutsche Ferienrelsende, die fixen Urlaub im eigenen Zeit verbringen wollen, können nunmehr auch eine Camping Reisegepäck-Versicherung abschließen. Die "Nordstern". Allgemeine Versicherungs-Aktienge-sellschaft in Köln, hat in Anlehnung an ihre Reise-gepäckversicherung die neue Versicherungsart mit sofortiger Wirkung aufgenommen.

# Liebe Rollergemeinde!

Viele von euch werden sich sicher im kommenden Jahr für eine Rollerei nach Mitteldeutschland

Viele von euch werden sich sicher im kommenden Jahr für eine Rollerei nach Mitteldeutschlandentschließen.
Hier noch einige Tips. Es wird sieherlich recht gut gehen, nur keine Bange. Nehmt auf alle Fälle einen kleinen Kanlster für Benzin mit., "Drüben" sind Tankstellen schwer zu finden. Es ist nicht so, daß jedes Dorf mindestens eine Tankstelle hat, selbst in größeren Städten muß man lange suchen, ehe man eine offene Tankstelle entdeckt. Zu sehen gibt es viele, aber alle sind sie "vorübergehend goschlossen". Die Qualität des Treibstoffes ist gut. Der Liter kostet 1.30 Ostmark frei, mit Marken (die man als westdeutscher Besucher auf der Kartenstelle erhält) kostet der Liter 0,80 Ostmark. Der Liter öl kostet frei 7,— Ostmark, auf Marken etwa wie bei uns. Die Qualität ist nicht besonders gut! Ersaiztelle für westdeutsche Fahrzeuge gibt es nicht. Für dort laufende Fahrzeuge gibt es nicht. Für dort laufende Fahrzeuge gibt es erst nach Monaten Ersatztelle. Man behilft sich, indem man alte Teile ausbaut und neu verwendet. Man nehme sich für alle Fälle ein oder zwei Zündkerzen mit. Was soll einem auf ostzonalem Gebiet sehon groß passieren, bei dem bescheidenen Verkehr kommt sicher jeder klar und ein jeder wird ein kleiner Kaiser sein (wegen dem Bestaunen) und nun Gute Fahrt!

R. W.

geder klar und ein jeder wird ein kleiner Kalser sein (wegen dem Bestannen) und nun Gute Fahrt!

R. W.

Seit dem Erscheinen Ihrer Roller Revue beziehe ich diese Zeitschrift von der ersten Nummer an. Jeh kann Ihnen sagen, daß auch ich großes Interesse an Ihrer Zeitschrift habe und für manchen Wink, besonders technischer Art, Ihnen sehr dankbar bin. Aber It. Anzeigentell erübrigt es sich für mich eigentlich, den Lobesbynnuen, die ja nicht spärlich eingingen, neue hinzuzufügen. Dennoch erkenne ich gern das Positive dieser sehr interessanten "Fachzeitschrift" an. Doch sind mir, vielleicht nicht als einzigem, einige Dinge außefallen, die ich doch mit Ihnen in aller Offenheit besprechen möchte. Halton Sie mich bitte nicht für einen Querulanien oder Prüderisten wegen meiner folgenden Ausführungen. Daß man sich in die Gefahr begübt, mit diesen billigen Schlagwurten abgetan zu werden, ist mir bekannt. Aber mit Schlagwurten kann man ernst und klar denkende Menschen nicht erschrecken und die Richtigkeit ihrer Gedanken nicht schachmatt setzen. Sieherlich wird es für einen Publizisten auch num interessant sein, sich mit einem Theologen, der sich als Industriekaplan mit beiden Beinen in der Wirklichkeit stehend wähnt, zu unterhalten. Daß ich die nette und humorvolle Art Ihrer R. R. sehr schlitze und liebe, darf ich vorausschlicken. Dennoch gefallen mir einige Dinge nicht. Mir scheint, bei dem Geist, der aus der R. R. spricht, hat es Ihre Zeitschrift wahrhaftig nicht notwendig, sich bier und da In Anzüglichkelten und weniger feinen Humor zu verlleren. Z. B. Seite 11, Nr. 3.

80 eine Luftmatratze . . zur Not au

Rollerstart elektrisch: Französischen Konstrukteuren gebührt das Verdienst, elektrische Startanlagen bei Motorrollern zum erstenmal eingeführt
zu haben. Nin hat es die Bosch GmbH. in Dentschland übernommen, den europaischen Markt mit
einer bestechend einfachen Batterieanlage für Kleinfahrzeuge, die sich auch zum nachträglichen Einbau
in Roller eignet, zu erobern. Sie stellte jetzt die elektrische Startanlage auf der internationalen Fahrradund Motorradausstellung in Mailand aus.

Im R.R.-Februarhelt bringen wir einen Test des Messerschmitt-Kabinenrollers und voraus-sichtlich einen von der Zündapp-"Bella".



#### BRIEFKASTEN

Was aber soilen die tun, die ihre Maschine nicht ... Was aber sollen die tun, die ihre Maschine nicht abmeiden, aber im Winter ganz selten, an sehönen Tagen nur, benutzen? Vielleicht nur alle 14 Tage oder 3 Wochen? — Genügt es, wenn man den Roller (NSU-Lambretta habe ich) einmal wöchentlich 10 Minuten laufen läßt? Schützt nicht auch ein gutes Öl (z. B. Shell X-100 Motoröl) vor Korrosion etc.? Die Öle haben doch verschiedene Zusätze, die den Verschieß verhindern. K.G.B., Frankfurta M.

Das Fahrgestell, nicht den Motor, mit Curamba aus-spritzen, ruhig auf den Dreek, damit eine Isolier-schicht entsteht. Den Tank vollkommen auffüllen, so daß er immer voll ist. Gemisch ziemlich felt (1:15). Alle 8 Tage kurz laufen lassen, augefähr 10 Minuten. Samst keine hesmuleren Öle verwenden. (Die Red.) Sanst keine besanderen Gle verwenden. (Die Red.)

1. Mir fällt du chen noch eine Sache ein, die nich schon lange bedrückt. Meine Vespa hat seit einiger Zeit die wenig erfreuliehe Marotte, zu "patschen" oder wie man auch noch sagt, zu "niesen". Das ist besonders dann der Fall, wenn der Motor höhere Leistungen zu vollbringen hat, wie z. B. beim Anziehen am Berge oder bei Belastung, oder bei Geschwindigkeiten über 50 km/h, d. h. wenn der Gaschwindigkeiten und Mucken nehmen kann, habe ich versucht, das nbzuändern, Sog. Fachleute haben mir unzählige Tips gegeben, wie z. B. Schwimmernadel nachstellen oder Düsennadel nachstellen, ja sogar Überprüfung des Unterbrochers; aber all dies läßt meine Vespa ungerührt. Bitte seien Sie so nett, sogar Überprüfung des Unterbrechers; aber all dies latt meine Vespa ungerührt. Bitte seien Sie so nett, und führen Sie sich bei mir gleich mit einem guten Ratschlag ein, und Sie werden einen fruchtbaren Gedankenaustausch zu erwarten haben. Ich glaube, daß es an der Duse hegt, d. h. daß sie zu klein ist, denn man verwendet ja zum Einfahren einer Maschine gewöhnlich eine etwas kleinere Düse, um sie dann durch eine grüßere zu ersetzen. Was meinen Sie und wie, glauben Sie, daß ich meiner Vespa den "Schnupfen" auskurieren kann? \*\*
\*\*Erwin St., Hirschhorn/Platz\*\*
2. Einer meiner Kollegen fährt eine Vespa, die ab

2. Einer meiner Kollegen fährt eine Vespa, die ab 60.km/h stets furchtbar knallt. Die Vespa-Vertretung zuckte nur die Schultern und nahm höheren Kerzenwert (240), blieb das gleiche, knallt weiter. Was ist zu tun? Günther K., Köln-Bickendorf

Was ist zu tun? Gänther K., Köln-Bickendor!

3. 1eh besitze eine Vespa seit Oktober 1952, der Tachometer zeigt ietzt 7500 km an. In letzter Zeit nuß ieh leider feststollen, daß sie mit der Letstung sehr nachläßt, früher fuhr sie mit Vollgas 70 km und heute reicht es gerade noch auf 36 bis 55 km. Hafte sie erst ver kurzem in einer Werkstatt, wo neue Kolhentinge und Kolhenbolzenzwischenringe, sowie Kupplangslamellen und Diehtungen eingebaut wurden, jedoch hat es sich mit der Leistung nicht gebessert. Muß Ihnen gleichzeitig mitteilen, sobald ich mit Vollgas fahre, fängt der Motor an. zu patschen und zu knallen, also immer Fehlzündungen. Woran liegt es und wo ist der Fehler zu suchen? Hans V., Dortmund-Eving Untwert für Fragen 1., 2., 3.

Antwort für Fragen 1., 2., 3.

Die Vespas benötigen unbedingt die 80er Hauptdüse, Außerdem ist darunf zu achten, duß die Ölkohle uns dem Zylinder und Auspuff restlos entfernt wird Zündung genun kontrolliseren, Unterbrechernbeland 0,5 mm, Vorzündung 4,5 mm, die Zündkerze 225 P1 von Beru verwenden, Abstand der Kerzenelektroden 3 mm. (Die Bed.)

Nun mal eine kurze Erfahrungsmitteilung.

Nun mal eine kurze Erfahrungsmitteilung.
Meiner Lambretta gab ich bisher fast sämtliche
Sorten Benzin zu saufen, Sheil, Esso, RV-Benzin,
BP und Nitag, Erst führ ich eine 225er Kerze, dann
eine 240er und jutzt eine 200er. Immer hatte ich
Pech, die Kerze war bestimmt nach 30 bis 40 km
zeharfer Fahrt "dieht". Eine unangenehme Schweinerei, wenn man sonntags mit seiner Sozia unterwegs ist. Vor 2000 km bin ich dann auf DEABenzin übergegangen, sowle auf CASTROL-Öl. Der
Sprit stammt aus der Raffmerie der Deutschen
Erdöl A.G. in Helde in Holstein, die ihn nicht verbleit, Seitdem fahre ich, ohne die Kerze auch nur
ehmmal saubergemacht zu linben. Experten führen
die Tatsache darauf zurück, daß der Treibstoff nicht
mit Biel durchsetzt ist, Andere Kollerfahrer, die
ich darauf aufmerksam gemacht habe, nachten
die gleiche Erfahrung ...

Gottfried K.,
Hamburg-Bahrenjeht

Am Hinterrad meiner Lambretta sind dauernd Fett-Am Hinterrad meiner Lambretta sind dauernd Fett-spritzer, und zwar so stark, daß der ganze Mantel voller Fett ist. Vor vier Wochen habe ich das Lager der Schwinge ermenern lassen, auch habe ich den neuen Stoddämpfer anbringen lassen, trotzdem bin ich die Fettspritzerei nicht los. Die Lagerung der Schwinge und Hinterradantrich habe ich nur mit guten Ambroleum von Esso vorgenommen. Karl M. Mölln/Lauenburg

Der Schaden an Threr Lambretta läßt sich beheben? Bitte hierbei aber eine anerkannte NSU-Dienststelle hinzuziehen. Die Fehlerquellen sind hier verschiedentlich zusammen-

hängend.

- a) Auswechseln des hinteren Simmeringes un der
- Abdichten des Gehäusestansches zu den hinteren
- Stirnrädern, Ausbuchsen der Bremsschlüsseljührung (Lager-buchse), die zugleich Aufhängung der Hinterrad-lederung ist. Kaum beachtet wird z. B.

Kaum heachtet wird z. B.
das Auswechseln des Simmeringes für das hintere
Kegleritzet im Schwingenhals
und der zu häufig hohe Ölstand im Getriebe. Bei
dieser letzten Möglichkeit tritt zusammenhäugend
mit dem Diehtring für dem Kegelautrieb erentuell
auch zwischen der Nutführung der Kardanwelle
das Öl vom Getrieberaum in den Schwingenhals und
von dort weiter in den hinteren Schwingenm. Verdünnt somit das sich dort hefindliche Ambroleum,
das dann durch einen Durchbruch an zwei Radiusstellen üher die Bremsehlüsseltilkruna nach außen stellen über die Bremssehlüsselführung nach außen ablaufen kann.

Mit Interesse lese ich seit mehreren Monaten die R.R. und freue mich immer, wenn ich meine bisherigen Erfahrungen als Lambrettafahrer erweitern

herigen Erfahrungen als Lambrettmanter erweitern kann.
Nun habe ich aber eine Bitte, Schreiben Sie mir doch bitte mal, wie sich Beiwagen für Roller bewähren. Ich bin schwerkriegsbeschädigt, rechts oberschenkelamputiert, und überlege, ob ich nicht zur Sieherheit mir einen Beiwagen an meine Lambretta anbauen kann. Außerdem hätte ich die Möglichkeit, einen Zuschuß zu bekommen, aber nur, wenn ich einen Reiwagen anbaue. Kann man es der Lambretta, ohne Sehaden an der Maschine anzurichten, zumuten, einen leichten Beiwagen zu zichen? Meine Prau und ich haben ein normales Gewicht, wir beide wiegen zusammen 235 Pfund und ich nehme andaß wir den Roller sowieso nicht überlasten. Vielleicht würde ich meine 5 jährige Toehter mal mitnehmen. Bitte beraten Sie mich über diese Dinge. Jusel der Roller-Beiwagengesname ist wie Sie

Die Zahl der Roller-Beiwagengespanne ist wie Sie vielleicht selber wissen, nicht sehr groß. Denmeh sind uns aber keine nachteiligen Außerungen über das Fahren mit Beiwagen an Rollern bekannt, so daß über Fahren mit Bewagen an Rollern bekannt, so daß über die Anbringung eines Beiwagens un Ihrem Roller keinerlei Bedenken bestehen. Bei dem weringen Gesamtgewirht, das Sie einschließlich Suzia aufbringen, wird Ihr Roller keineswegs überlastet werden. Eine Umselling in bezug auf Fahrlechnik wird der Beiwagen unbedingt hervorrufen. Bei der niederen Kubikzahl des Moturs heißt es nan Kraft mit Tunruzahl gewinnen. Erstes Gebat: Viel schalten! Haben Sie diesen Bogen herauz, werden Sie auch mit dem Beiwagengespann Ihre Freude haben.

In meiner Lambretta habe ich eine Kerze mit Wärmewertzahl 200 und erziele die besten Lei-

stungen. Nun mochte ich gern wissen, ob die Verwendung die ar Kerze und in welcher Beziehung sie sich irgendwie nachteilig auswirkt. Aber selbst bei dieser Kerze, wie auch bei niedriger, wird der Motor bei einer Außentemperatur über 25°C nach kurzer Fahrzeit, auch auf obener Streeko, sehr sehnell heiß und arbeitet dann unregelmäßig, (Stand des Kilometerzählers ca. 3500 km.) Ich erbitte ihren Rat.

Gert Z., Flummershach

Die Verwendung einer Kerze mit dem Wärmwert 260 hat keinerlei nachteilige Auswirkungen. Wir stellen aber an Hand Three Angaben fest, daß der Motor Thres Rollers zu mager eingestellt ist (Vergasereinstellung), Bei einer richtigen Einstellung des Vergasers werden Sie auch mit einer Kerze, deren Wärmuszt 225 bis 240 enterpricht, ohne weiteres fahren können. Die Temperatur des Motors wird daber auch normal bleben, Kerzenhild öfters kontrollieren! Düsennadel eine Kerbehöher setzen. Studieren Sie doch mad in Three Kundendienstwerkstätte die Bosch-Tajel: "Was sagt das Kerzengeaicht", und Sie werden dabei einen guten Schrift weiter gekommen sein. Schritt weiter gekommen sein.

Allen Rollerfahrern empfehle ich die neue Bern U 2/249 Zündkerze, Ich fahre mit dieser Zweitab-bassa U 2/249 Zündkerze, Ich fahre mit dieser Zweitaktkerze schon einige Wochen ohne jegliehen Delekt, Früher schon einige wochen ohne jegineen beteek, Frimer müßte ich alle 200 km eine Kerzenreinigung vor-nehmen. Das ist jetzt nicht mehr nutwendig. Auch das unangenehme "Knallen und Patschen" ist vorbet. Auf meiner letzten Harzreise hat sieh die Kerze glün-zend bewährt.

K. D., Barsinghausen



Foto: August Meyer

3. Auto- und Motorrad-Turnier des ADAC in Eutin

Unsere Standardroller wie die Lambretta haben be-kanntlich einen Tankinhalt von 61. Man fährt bis zum Reservevorrat von 11 leer, kauft sich 51 neuen Treibstoff und rollert weiter mit dem Gefähl, daß auf den nächsten 200 km nichts mehr passieren kann. Nun möchte man seinem Roller auch gutes Büchsenöl zukommen lassen, und da für die Lam-bretta ein Gemisch von 1: 20 vorgeschrieben wird, brancht man zu seinen 51 Benzin ¼ 1 Öl. Man kann aber sämtliche deutsche Tankstellen anfahren und bekommt nirgends außer an Shell-Tankstellen ¼-1aber sämtliche deutsehe Tankstellen anfahren und bekommt nirgends außer an Shell-Tankstellen  $\frac{1}{4\pi^{-1}}$ -Glüdchsen. Alle anderen Firmen führen nur  $\frac{1}{4\pi^{-1}}$ -Bächsen (wegen des von den Motorradfahrern benutzten Gemilsches 1; 25). So kann man melst auf großer Fahrt nur 4 i tanken. Könnte die R.R. nicht einmal so laut wie möglich den dringenden Wunseh an die Kraftstofürmen äußern, der wachsenden Zahl der Roßer Rechnung zu tragen und neben den  $\frac{1}{4\pi^{-1}}$ -Glöuchsen auch solche von  $\frac{1}{4\pi^{-1}}$  zu fuhren? Oder soll man bedenkenlos sehwerbelastet an heißen Tagen mit einem Gemisch von 1; 25 durch die Berge rollern, ohne befürchten zu müssen, daß der Koßen sich festfrißt? sich festfrißt?

Oberstudienral F., Recklinghausen, Paulusstr, 59

Die R. R. appelliert auf diesem nicht mehr unge-wähnlichem Wege im Namen der Rollergemeinde an die Industrie

die Industrie.

Die Red.

Ich möchte nicht versäumen, Ihnen für die prächtige Gestaltung dieser Zeitschrift der Roller Revue volle Anerkennung auszuprechen.

Dieser Zeitschrift sollte der Roller-Club folgen. Eln Club, der sich wie der ADAC über das ganze Bundesgebiet erstreckt. Entgegen diesem Wunsche mußte ich leider erfahren, daß fast in jeder Stadt Klubs entstehen, getrennt nach dun einzelnen Fabrikaten.

z. B. Lambretta-Club, Goggo-Club usw. Macht man sonntags eine Tour und begegnet man dabei den Rollerfahrern verschiedenster Fabrikate, so mußman feststiellen, daß die Vespas oder die Goggofahrer sich gegenseitig freundlichst grüßen, noch nie konnte ich feststellen, daß sieh z. B. Fahrer verschiedener Fabrikate grüßen. Die Kluft, die sich unter den Rollerfahrern immer mehr auffut ist sehr bedauerlich. Es sollte vielmehr auf einen Gemeinschaftsgedanken die Roller Revue hierzu viel beitragen.

In der Hoffnung auf eine baldige Verbreitung der Rollerklubs an Stelle der Fabrikatehules grüße ich mit vorzüglieher Hochachtung!

mit vorzüglicher Hochachtung

Wir veröffentlichen diesen Leserbrief als Beispiel zum Zwecke der Stellungnahme unserer Bezieher, du sich in letzter Zeit Anfragen mit dieser Tendenz käufen. Die Red.

Vergessen Sie bitte nicht, bei Wohnungswechsel Thre neue Anschrift (unter Angabe der alten Adresse, dem Verlag mitzuteilen. Postbezieher stellen bitte Nachlieferungsantrag bei ihrem Postami.

ROLLER REVUE erscheint monatt, einmal. Zu beziehen durch die Post, den Buch- v. Zeitschriftenhandel sowie im Abonnement durch die Budufruckerei und Verlagsanstalt C a r 1 G e r b e r., München 5, Angertorstr. 2. Einzelpreis DM.—,80, Vierteijahresabonnement DM 2,25, zuzugt. 9 Pf Postzustaltung. Postscheck München Nr. 185 / Bayer. Vereinsbank, München 20 11 24 / Kreissparkasse München Kto. 20. Alle Zuschriften redaktionellen Inhalts nur an die ROLLER REVUE, München 5, Angertorstr. 2. Für unwerlangt eingeschickte Beiträge wird keine Gewähr übernommen. Rücksendung erfolgt nur, wenn beiliegt. Alle Anzeigen-Aufträge nur an Firma Publicitas GmbH., Frankfurt a. M., Friedrich-Ebert-Straße 6. Zur Zeit Anzeigenpreisiste 2 gülfig. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstraße 2. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der photomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung in andere Sprachen, behalten sich Urheber und Verleger vor. Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung.



Eine Sch öbb ne neme Jahr.
Nimscht allen Hahren
Roller Genere Hahren
Charlie Ginels
Echarlie

Akrobat Schööön, Charlie Rivels, steigt in alter Frische ins Jahr 1954 — natürlich nur über einen Roller!

FOTO: WOLFGANG SPECKMANN