

Roller

REVUE

MIT CAMPING-INFORMATIONEN



1 3. JAHRGANG
MÜNCHEN
JANUAR 1955

Einzelpreis DM —,80 • Österreich ö. S. 6,—
Schweiz sfr. 1,— • Saargebiet sfr. 1,00.

Die erste deutsche Fachzeitschrift für Roller und Rollermobile



„Tourist“ 150 ccm
 „Commodore“ 200 ccm
 elektr. Anlasser, hydr. Bremse

lilibox

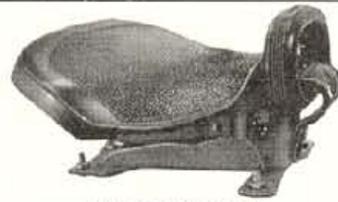
KLEINSTGARAGEN
 FÜR
 MOTORRÄDER UND
 MOTORROLLER

SIEGENER AKT.-GES.
 GEISWEID I.W. POSTF. 91



Der neue **Gepäckträger** mit
 Gummiauflage für alle Roller-
 typen und Motorräder
 gesetzlich geschützt

Lanz-Zubehör
 München - Neubiberg
 Anton-Brückner-Straße 8



Vespa-Soziussattel

Rollerfahrer
 bevorzugen den
 Qualitätssattel
»PAGUSA«
 Pagusa Werke / Hamburg-Schenefeld

Wollen Sie die Hefte sammeln?

Dann empfehlen wir Ihnen:

1 RR-Einbanddecken

Ganzleinen (rot) mit Goldprägung (ohne Jahreszahl) und Inhaltsverzeichnis für den Jahrg. 1954, zum Einbinden der Hefte durch den Buchbinder
Preis DM 3,20 einschl. Porto und Verpackung

2 RR-Einlegemappen

Halbleinen (rot), Igrafüberzug (abwaschbar) mit Goldprägung (ohne Jahreszahl), mit Inhaltsverzeichnis für den Jahrgang 1954, zum Selbsteinlegen der Hefte (siehe Abbildung).
Preis DM 3,80 einschl. Porto und Verpackung

3 RR-Plastikmappen

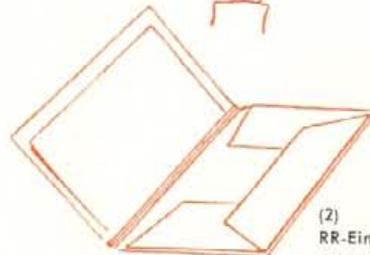
(Geschenkausgabe) aus roter Plastik-Falte mit Saffian-Perlnarbung, flexibel, mit steifem Rücken und eingesteter Stabmechanik, eingeschweißte Zellophan Tasche auf der Innenseite des Vorderdeckels zum Einstecken des Inhaltsverzeichnisses für den Jahrgang 1954, Titel-Blindprägung auf Vorderdeckel (ohne Jahreszahl).
Preis DM 6,40 einschl. Porto und Verpackung

4 Zur Ergänzung

können wir Ihnen fehlende Hefte des Jahrgangs 1954, solange Vorrat reicht, nachliefern.
Heftpreis DM -,80 einschließlich Porto



(3)
 Plastikmappe
 mit Stabmechanik



(2)
 RR-Einlege-
 mappe



**Buchdruckerei und Verlagsanstalt
 Carl Gerber**
 München 5 · Angertorstr. 2 · Tel. 21396

Lieferung erfolgt nur nach Vorauszahlung des entsprechenden Betrages auf unser Postcheckkonto München 185. Bitte geben Sie dabei auf der Rückseite des Zahlkartenabschnittes an, welche Art Mappe Sie wünschen und welche Nummern nachgeliefert werden sollen. Bedenken Sie bitte ferner, daß wir nur dann sicher und schnell liefern können, wenn Ihre Adresse **genau und deutlich** (möglichst Blockschrift) angegeben ist.

Liebe Rollergemeinde,



herzlich willkommen im Jahre des Roller-Heils 1955. Es fängt ganz gut an, denn Fridolin platzt schon vor Neuigkeiten, die er erzählen kann und erstickt schier an solchen, die er, durch feierlichen Redaktionsredaktionen, noch bei sich behalten muß. Aber nur allein das, was er berichten kann, ist bereits die halbe Miete wert und steht auf keinem anderen Blatt.

Bekannt dürfte Ihnen wohl sein, daß Deutschlands Rollervater Vespa-Hoffmann schon am letzten Loch vorbeigeipfen hat. Nach meinen erstquelligen Informationen haben sich in Lintorf Szenen abgespielt, die einem US-Gangsterfilm-Regisseur zur zweifelhaften Ehre gereichen könnten. Natürliche Ursache: Arbeiter und Angestellte waren ungehalten, weil es an großem Gelde gebrach, um die wohlverdienten Löhne auszuzahlen. Eine ganze Flakscheinwerfer-Formation wäre nicht in stande, die wirtschaftlichen Hintergründe und Machenschaften zu beleuchten, die zur Katastrophe und zu den gut 8 Millionen DM, die von den Gläubigern gefordert werden, führten. Außerdem ist das auch nicht unsere Sache und der Platz hier viel zu schade, um in dieser trüben Deszivilbrühe herumzustochern. Nach meiner Schätzung war der steil absteigende Ast auf J. O. Hoffmanns Weg mit Fahrrädern, Gouverneur-Motorrädern und ganz am Ende mit der Kabine 250 inkl. Isotta-Duell gepflastert.

Auch Initiative muß eine gesunde Basis haben, vor allem in der Privatwirtschaft. Staatliche Unternehmungen sind dagegen nicht so leicht aus dem Sattel zu heben und es ist immerhin nicht Hoffmanns erste Pleite. Wenn ich abschließend bemerke, daß ein bekannter Rechtsanwalt und Abwicklungsfachmann „bei Durchsicht der Bücher“ diese Sisyphus-Arbeit abgelehnt hat, so ist wohl damit das meiste gesagt. Aus „Hoffmanns Erzählungen“ ist sozusagen eine Walzer-Strauß-Politik geworden, die im Wüstensand das Zeitliche beendet hat. Aber die ca. 50 000 Vespa-Fahrer brauchen sich, glaube ich, bestimmt keine Ersatzteilorgane zu machen. Zumindestens sind erstmalig noch genügend Lagerbestände vorhanden. Noch bei den ersten Vergleichsverhandlungen hatte Hoffmann unerwähnt gelassen, daß die fälligen Lizenzgebühren an Piaggio nicht beglichen waren. Die Italiener haben nun mit verschiedenen Begründungen den Vertrag, der bis 1960 laufen sollte, gekündigt und den Messerschmitt-Werken angeboten, die ihn jetzt fest in der Schublade haben.

Es hieße nun um des zukünftigen Vespa-Kaisers Burt raufen, wenn man schon jetzt voraussagen wollte, wann, wo und wie teuer die neue Vespa ihre Wiedergeburt feiern wird. Als ganz sicher nehme ich nicht ohne Grund an, daß es eine 150-cm-Vespa wird, die im Frühling auf der Messerschmitt-Landebahn anrollt.

Da wir gerade von Messerschmitt reden, wäre in puncto Kabinenroller noch einiges auszupacken, das die Rollervelt ganz allgemein und besonders interessieren dürfte. Wir werden eine weitere Stufe der Metamorphose erleben, die diesem absoluten Einzelgänger unter den Motorfahrzeugen zu seinen bisherigen Vorzügen nicht unwesentliche hinzufügt. Ad 1 bekommt er statt des Rahmens eine tragende Wanne und einen 200-cm-Motor, der innen größer ist als außen. Seines kleineren Umfanges wegen kann der Rücksitz ca. 20 cm nach hinten verlegt und sogar verbreitert werden. Der, die oder das Sozias kann also jetzt die Haxen vom Knie abwärts zusammennehmen und braucht nicht wie bisher den Vordersitz zwischen sein Laufgestell zu klemmen. Außerdem findet eine mittelschmale Mutti mit einem Nachwuchs ganz gut Platz. Auch die Vorderspur wird verbreitert. Der Motor, übrigens in Gummi aufgehängt, läuft so geräuschlos wie möglich, jedenfalls leiser als der VW. Kalkuliere, das war bisher der Dorn im Auge vom Herrn Fend, der hierin eine gründliche Ausmerzungsaktion gestartet hat. Ja, und dann noch eine große Masche, nämlich die Panorama-Sichtscheibe und außerdem die Möglichkeit, den KR 200 auch als Cabriolet mit zusammenrollbarem Dach zu fahren. Sicht prima aus! Das ist aber noch nicht alles, die Spitze

(Sie wissen, ich halte nichts von derselben, aber es muß gesagt werden) liegt zwischen 100—110 km/h bei gleichem Verbrauch wie bisher. Man darf aber auch viel langsamer fahren.

Bei einer Geschwindigkeit von mehr als 80 std/km steige der heilige Christophorus, der Schutzpatron der Autofahrer, aus, ermahnte Pater Schulte mehrere tausend Kraftfahrer in den USA, die sich zur Einsegnung ihrer Fahrzeuge eingefunden hatten und den Schutz des heiligen Christophorus erbat.

Wenn Mc-Presseschef Strauch-Stoll diese Veröffentlichung verdaut hat, werde ich ihn bei der fröhlichen Neujahrsstimmung pucken und unmittelbar mündlichen Antrag für einen Testroller stellen. Ich denke, er wird's mir nicht abschlagen. Die RR wird dann sehr ausführlich werden.

Im Gegenteil dazu werden wir einen Test des Goggomobils, das sich bisher nur theoretisch vorgestellt hat, erst vornehmen, wenn die Hauptserie angelaufen ist. Das wird bald der Fall sein. Die Erprobungsfahrzeuge und selbst solche aus der Vorserie, die teilweise noch rein handwerklich gefertigt sind, sagen uns nicht soviel wie die Apparate, die nachher der echte Verbraucher in die Hand bekommt. Erst dann erweist es sich nämlich, ob ein dem Augenschein nach gekanntes Vehikel auch das hält, was versprochen wird. Wir haben dieserhalb schon soviel Anfragen, daß es für uns förmlich eine Verpflichtung bedeutet, hier gründlich vorzugehen. Und bei dem angegebenen Preis darf man schon einiges erwarten und vor allem nicht vergessen, daß der rollende Rubel dabei den wichtigsten Ausschlag gibt. Immerhin stellt z. B. der kleine Lloyd in seiner Ganzstahlrüstung ein ganz erwachsenes Auto dar und liegt preislich durchaus naheliegend. Es hat doch gar keinen Wert, aus einer Neuerscheinung nur um der Sensation willen eine solche zu machen. Das exerzieren die Illustrierten untereinander schon bis zur Sinnlosigkeit. Was bis dato darüber zu zeigen war, haben wir unterbreitet. Jetzt muß die bittere Praxis sprechen. Die Wunderdinge, die mir Goggo-Werbeleiter Dannenberg erzählte, klangen bestechend und sind zweifellos für die Versuchsfahrzeuge zutreffend, aber wir möchten, wie gesagt, einen Untersatz aus der großen Serie unter die Lupe nehmen, da uns gerade dieses Modell wichtig und zukunftsträchtig erscheint. Unsere Leser wollen, wie wir wissen, nicht nur ins Lichtbild gesetzt werden, sondern legen auch größten Wert auf die entsprechende Rahmenhandlung.

Im Schnellzuge dieser Maßnahmen haben wir uns eine Spezialseite ausgesdacht, die in der Folge eigentlich allen Rollerverbrauchern zu Nutz und Frommen dienen mußte. Wir veranstalten für jeden Rollertyp ein Werkstattinterview, aus dem sich der betroffene Fahrer über hauptsächlich Ersatzteilpreise und Reparaturkosten in etwa orientieren kann. Naturgemäß lassen sich diese Dinge nur im Schnitt



Morgen- und abendländische Reisuventechnik

(Aus Zündapp-Streiflichter)



Hier sehen Sie die Militäreffekten eines Schweizer Bundessoldaten priet-mot, der während des Anrollens zum Dienst mal eben eine kleine Kaffeepause eingelegt hat. — Das Bild reizt zweifellos zu vergleichenden Zukunftsbetrachtungen mit unserer eigenen Wehr-Dämmerung (natürlich Morgen-). Aber wie man's sagt, ist es doch verkehrt, deshalb — drei — vier — ein Rollerlied! Foto: Zuerli

berechnen, weil erstens die Monteure unterschiedlich arbeiten (noch sind wir gottlob keine Roboter) und zweitens bei gleichen Reparaturvorgängen sich Umstände wie abgebrochene Bolzen, verrostete Schrauben oder so, querlegen können, wodurch dann alles zusammen gleich 50 Pfennige mehr kostet. Desungeachtet jedoch können Sie sich doch Richtpreise zusammenstellen, damit Sie nicht schon beim Voranschlag größerer Operationen in sämtliche Knie gehen. Und noch was — man hat auch beim Rollerkauf gleich Vergleichsmöglichkeiten, die bei der Auswahl ziemlich mitsprechen können. Es gibt kein Fahrzeug ohne gewisse neuralgische Punkte und es ist wohl ganz praktisch zu erfahren, ob Sie hier z. B. in der Vorderradschwinge oder dort im Aggregat usw. lauern und was nachher der Schaden unter Brüdern kosten kann. Wir begnügen uns bei diesen Ermitt-

Grenzdokumente billiger!

Die deutschen Automobilclubs — AvD, ADAC und Deutscher Touring-Club (DTG) sind übereingekommen, mit Wirkung vom 1. Januar 1955 die Gebühren für eine Reihe von Triptyks und Carnet de Passages, die als Grenzdokumente für den Kraftverkehr ins Ausland dienen, erneut herabzusetzen. Zum gleichen Zeitpunkt wird ein „Ferien-Carnet“ mit dreimonatiger Gültigkeitsdauer zu besonders günstigen Bedingungen neu eingeführt. Bisher erhobene Pfandbeträge, die bis zur Löschung der Zollvermerkung bei Auslandsfahrten einbehalten wurden, fallen ab 1. Januar 1955 für Mitglieder der genannten Clubs ebenfalls weg. Über weitere Einzelheiten gibt jede Clubgeschäftsstelle und Triptykausgabestelle Auskunft.

lungen natürlich nicht mit einer einzigen Auskunft, sondern scheuen keine Mühe, um aus den verschiedensten Erfahrungen das Mittel zu nehmen. Na, Rolleure, ist das vielleicht nichts? Nicht ganz grundlos haben wir mit der Vespa begonnen, die anderen folgen auf schnellstem Wege.

Apropos Kosten. Es wird viel und hastig von Versicherungsprämien-Erhöhungen für Motorräder bestimmter Klassen gesprochen. Bisher herrscht darüber nicht nur jegliche Unklarheit, sondern es ist auch de facto noch nichts Ernstzunehmendes passiert. Das Bu-Wi-Mi (Bundeswirtschaftsministerium) hatte die Absicht, die Vertreter der

Kraftfahrt durch eine spontane Einladung nach Köln in das Hochhaus (!) des Gerling-Konzerns erstmal ganz kurz zu überfahren. Es sollte tatsächlich über Erhöhung der Motorrad-Prämien und allgemeine Kfz.-Prämien-Rückvergütungen gesprochen werden. Durch die Absicht der Zeitkürze, in der diesmal keinerlei gute Würze lag, verstimmt, blieben die aufgeforderten Herren der Sitzung so fern wie möglich. — Man will wohl, solange der Führerschein I noch warm ist, auf dem gleichen kalten Weg die erforderlichen Maßnahmen nachempfinden.

Eine Tarifkommission tagte bereits vor einiger Zeit im Bu-Wi-Mi auf Tauchstation, aus der dann einiges an die Öffentlichkeit tropfte. Schon der präventive Protest war nicht von schlechten Eltern und läßt im Zweifelsfalle auf ganz schöne künftige Feindseligkeiten schließen.

Ausgerechnet die Leute, die ihre Fahrzeuge weitestgehend aus ureigener Tasche erhalten müssen, sollen dran glauben, weil ein paar verrückte Straßenrennfahrer und com-Verschwender die Lehre vom zügigen Fahren in den falschen Hals vorgesetzt bekommen und sich an Unfällen ursächlich beteiligen, wo es wirklich nicht nötig ist. Es soll also wannöglich wieder eine Kollektivstrafe ausgesprochen werden. Warum auch einfach, wenn es kompliziert doch viel einträglicher geht. Ein vernünftiger Vorschlag wäre doch wohl, den Unfällen, die ja den Versicherungen bekannt sind, nach verschuldetem Unfall die Prämien zu erhöhen, dann würde es immer die Richtigen treffen und es läge hier sogar auch eine weitere Möglichkeit der Unfallverhütung. Und gar nicht so unerheblich, denn selbst der sturste Zylinderreiter kennt heute den Wert des Geldes. Also, das wäre doch ausnahmsweise mal gerecht — wer Unfälle baut und noch imstande ist, weiterhin zu fahren, soll mehr zahlen. Und wenn nun die Versicherungen kommen und erklären, daß die durch die angerichteten Schäden zu leistenden Zahlungen in keinem Verhältnis zu den Mehreinnahmen stünden, so bliebe das erst einmal abzuwarten. Vom Ruin einer Versicherungsgesellschaft habe ich bisher noch nichts gehört und würde erst daran glauben, wenn ein Assesuranz-Direktor im Behelfsheim sitzt und am letzten Zehnerl lutscht. Aber ich fürchte, eher ginge eine Kamelkarawane durch eine Bowden-zughülle.

Einen bequemen Lebensabend haben sich Leute durch den sog. Parkometer ausgedacht. Das sind teure Apparate, die in Städten dort aufgestellt werden sollen, wo das Parken wohl erlaubt, aber nicht gestattet ist. Anders kann ich mir das nicht erklären, denn ein Parkverbot spricht die Polizei aus, wenn es verkehrsbehindernd wirkt und erlaubt es dort, wo es eben nicht hindert. Nun wollen städtische Leute eben dort diese seltsamen Groschengräber aufstellen, damit der Kraftfahrer noch mehr nach freien Plätzen suchen muß als ohnehin. Wozu bezahlen wir denn wirklich unsere Steuern? Um dafür

Die Gründung einer „österreichischen Verkehrswacht“ steht unmittelbar bevor. Die Schirmherrschaft wird der österreichische Bundesminister für Handel und Wiederaufbau übernehmen. Diese Einrichtung soll nach dem Muster der Verkehrswacht in Deutschland erbleiten und wird mit der Bundesverkehrswacht auch in enger Zusammenarbeit stehen. (mop)

Parkometer zu kaufen und obendrein noch abzahlen zu dürfen? Für den Gewinn werden vielleicht später die Straßen aufgerissen, damit wir landschaftlich hübsche Umleitungen fahren können. Also, wo man bisher durfte, dürfen wir dann nur gegen Gebühr. Du schüttelst selbst mein Roller den Zylinderkopf — selbst ihm sind diese Parktaxen unheimlich; auch mir scheint das nicht mal juristisch einwandfrei zu sein. Irgendwie liegt das Geld immer auf der Straße. Man muß nur eine elefantastische Idee haben.

Noch schnell etwas, oder besser leider nichts, über den viel fragten BMW-Roller. Hatte neulich einen netten Speech mit BMW-Pressechef Hoepner, der es selbst ehrlich bedauerte, über das schon Bekannte hinaus keinen neueren Stand mitteilen zu können, außer, daß der Roller blüht, wächst und sogar gedeiht. Wir dürften aber noch eingangs des Frühjahrs seine gediegenen Formen bewundern können. Auch die BMW-eigene Isetta geht laufend den Weg aller Versuche. Wir werden bald mehr davon hören.

So, das war's für heute. Genug für den Anfang — selbst den eines Jahres. Überflüssig zu sagen, daß ich 1955 das erhoffe, was uns letztjährig am Wetter vorenthalten wurde. Wir, d. h. die Redaktion, haben uns ganz fest vorgenommen, Ihnen im neuen Jahr mit der Quersumme 20 soviel Wissenswertes anzuliefern, wie nur irgend möglich und ich glaube, die Tafel wird reichlich gedeckt sein. In diesem Sinne bleibe ich, wie nun schon fast zwei Jahre, mit guten Wünschen für ein gesundes und erfolgreiches neues Jahr, in das Sie bestimmt alle recht flüssig hinübergelant sind, mit besonders herzlichen Grüßen von Roller zu Roller

J. Fröhlich

Fahren und Fahren ist zweierlei

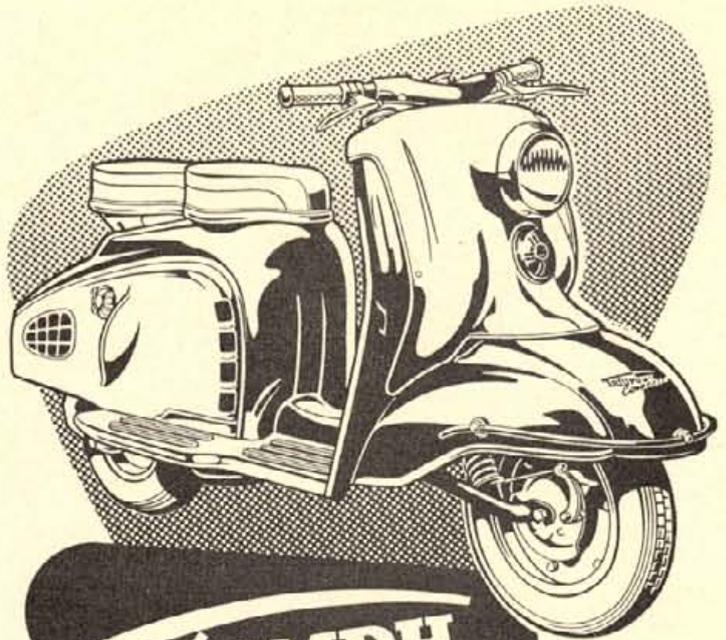
ZUGIGES FAHREN

Ein wirklich guter Fahrer zeichnet sich nicht dadurch aus, daß er bei jeder Gelegenheit das Gas aufdreht, bis es nicht mehr geht, um dann beim nächsten Hindernis mit aller Kraft auf die Bremse zu steigen. Diese Fahrweise ist nicht nur gefährlich, sondern vor allem auch denkbar unwirtschaftlich. Bekanntlich schluckt jeder Motor im letzten Drittel der Drosselklappenöffnung unheimlich viel Brennstoff, ohne daß sich dabei eine sehr spürbare Mehrleistung ergibt. Jeder Kraftfahrer kann diese Behauptung ganz leicht selbst nachprüfen, wenn er auf der Autobahn einmal ganz aufdreht und nach Erreichen der Höchstgeschwindigkeit langsam mit dem Gas zurückgeht, bis er ein Nachlassen der Geschwindigkeit spürt. Er wird erstaunt sein, festzustellen, daß er etwa ein Drittel des gesamten Gasweges zurückdrehen kann, bis der Motor anfängt nachzulassen. Eine Maschine, die mit Vollgas, sagen wir 100 km/h macht, wird mit Zweidrittelgas immer noch ihre 90 km/h laufen. Abgesehen davon, daß man also ganz schön Benzin spart, wenn man meist nur mit Zweidrittelgas fährt, bekommt diese Fahrweise auch dem Motor selbst weit besser, als wenn er ständig an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit geschunden wird.

Es kommt nun dazu, daß man auf unseren Straßen, abgesehen von der Autobahn, meistens nur immer sehr kurze Zeit wirklich schnell fahren kann und immer wieder durch Gefahrenstellen oder auftauchende Hindernisse zum Bremsen gezwungen wird. Bremsen bedeutet Vernichtung der kinetischen Energie, die ich vorher durch Benzinverbrauch in meine Maschine erst hineinstecken mußte. Bremsen ist also immer unwirtschaftlich; denn nach dem Bremsen muß ich wieder beschleunigen und das steigert wiederum den Benzinverbrauch gewaltig. Bremsen steigert aber auch noch den Verschleiß, da dabei nicht nur die Bremsbeläge abgenutzt werden, sondern auch das gesamte Fahrwerk in einer Weise beansprucht wird, die zu einer stärkeren Abnutzung aller möglichen Teile führt, nicht zuletzt auch der Reifen.

Ich muß also durch meine Fahrweise versuchen, das Bremsen soweit wie möglich einzuschränken. Das ist sehr gut möglich dadurch, daß ich einmal keine allzu große Geschwindigkeit fahre und zum andern vorausschauend fahre. Es ist praktisch äußerst selten, daß ein Hindernis in der Fahrbahn ganz plötzlich auftritt. Meistens läßt es sich schon eine geraume Zeit vorher erkennen. Dann nimmt der gute Fahrer das Gas weg und macht sich zunächst einmal die natürliche Bremswirkung des Motors zunutze. In vielen Fällen hat sich dann, bis er an das Hindernis herankommt, die Situation schon wieder geändert, so daß er gar nicht bremsen muß, sondern unter leichtem Gasgeben wieder zügig weiterfahren kann. Handelt es sich aber um ein ernstes Hindernis, das ihn zum Halten zwingt, dann bedarf es nur mehr eines leichten Betätigens der Bremse, um das Fahrzeug abzustoppen. Darin besteht praktisch die ganze Kunst des zügigen und damit wirtschaftlichen und gefahrlosen Fahrens. Trotzdem will es geübt sein und erfordert auch eine gewisse Selbstbeherrschung, denn der rasante Anzug sowie die ausgezeichnete Bremsverzögerung, die unseren modernen Maschinen eigen sind, verlocken nur allzusehr dazu, beide auszunutzen. Wer sich aber erst einmal unter Zähmung seiner Rennfahrerbegierden an eine zügige Fahrweise gewöhnt hat und ihre Auswirkungen an seinem Geldbeutel spürt, der wird sie in Zukunft nicht mehr verlassen. Zügig fahren heißt nämlich nicht langsam fahren, sondern vernünftig und doch flott. Und noch eins: Der Zeitgewinn, den der unvernünftige und rasende Fahrer gegenüber dem zügigen erzielt, ist meistens verschwindend gering; denn letzten Endes kommt es auf den guten Durchschnitt an, der unter häufigem starkem Abbremsen und wieder beschleunigen mehr leidet, als es sich der Laie vorstellt. Wenn wir ehrlich sind, spielt es in den allermeisten Fällen auch gar keine Rolle, ob wir auf einer größeren Fahrt 10 Minuten später, aber mit weniger Aufwand an Geld und Nervenkraft und unter Vermeidung zahlreicher Gefahrenmomente, ans Ziel kommen.

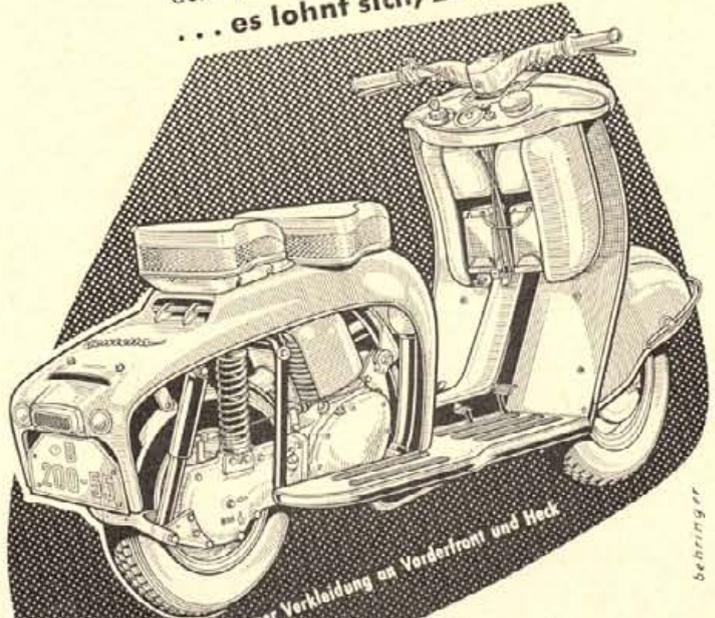
Private und kommunale Fuhrbetriebe sind längst dazu übergegangen, ihre Fahrer durch den Kienzle-Fahrtschreiber zu dieser zügigen Fahrweise zu erziehen und die Fahrer selbst setzen ihren Stolz darein, eine möglichst gute Diagrammscheibe von ihrer Fahrt mit nach Hause zu bringen. Die Einsparungen, die solche Betriebe durch die vernünftige Fahrweise ihrer Fahrer erzielen, sind so bedeutend, daß sie noch in jeder Woche bedeutende Geldprämien für die besten Fahrer aussetzen können. Für den Rollerfahrer lohnt sich natürlich der Einbau eines Fahrtschreibers nicht, aber er kann sich die Erfahrungen, die mit diesem Gerät gewonnen wurden, sehr wohl zu eigen machen und durch eine zügige Fahrweise nicht nur viel Geld sparen, sondern auch weit mehr Freude an seinem Fahrzeug gewinnen.



TRIUMPH
Contessa

Der elegante Tourenroller mit der richtigen Gewichtsverteilung, 200 ccm Doppelkolben-Zweitakt-Motor, 9 PS mit 4-Ganggetriebe und Gebläsekühlung. Gesamtes Antriebsaggregat als Triebatzschwinge ausgebildet; lange Schubschwinge am Vorderrad. Ratschenfußhaltung mit Leerlauffalle. Hervorragende Fahreigenschaften durch gute Auslastung (Batterien und Tank über dem Vorderrad). Elektrischer Anlasser.

... es lohnt sich, zu warten!



Mit abgenommener Verkleidung an Vorderfront und Heck.

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG AG.

BEGEGNUNG IN BAGDAD

BMW-Motorradler auf großer Fahrt

Treffen Maicomobil-Rollerer und RR-Sonderberichter Wim Dussel auf der Rashid-Street

Wir sind nur nach Indien gefahren

Hallo, heute spricht jemand von der „Gegenseite“ und glaubt nicht, weil wir nur ein 250-cm-BMW-Motorrad haben, ließe sich eine große Reise nicht durchführen. Wir sind nicht um die Welt gefahren. Nur nach Indien. Ganz einfach deswegen, weil wir es so geplant hatten.

Was wollen die Leute eigentlich, werden Sie jetzt fragen. Gar keinen Roller besitzen und mächtig angeben. Aber bleiben Sie friedlich, wir schreiben dies nicht, weil wir gegen Rollern sind, sondern erstens einem Roller-Weltreisenden begegneten und zweitens in die Gilde der R. A. (Rolleranwärter) aufgetrickt sind. Ja, wir sind nicht nur einem Rollermann begegnet, sondern auch Tausende von Kilometern zusammen gefahren — durch halb Asien. Und deshalb ist es vielleicht interessant, sozusagen vom Sozius eines Motorrades aus, einen Roller auf großer Fahrt zu beobachten. Dadurch hatten wir Vergleichsmöglichkeiten. Hier Stahlrahmen mit eingebautem Motor, dort „Fast-Auto“.

Jetzt sind Sie sicher gespannt, wie dieser Vergleich ausgefallen ist. Aber gleich vornweg gesagt, „Ihr“ Roller hat gut, sehr gut abgeschnitten. Sinken Sie nicht erleichtert in Ihren Sessel, sondern hören Sie aufmerksam zu, was zwei, damals noch geschworene, aber nicht unbedingt rasende Motorradfahrer sagen.

Wie erzählen, der Roller hat gut abgeschnitten und sich bestens bewahrt, nicht nur weil wir jetzt selbst so ein „Ding“ kaufen wollen. Nein, auch weil es wirklich wahr ist und weil wir objektiv urteilen wollen.

Das soll natürlich nicht gleich heißen, wir kapitulieren vollständig vor dem Auto auf zwei Rädern. Wir sind schon noch stolz auf unseren Drahtesel. Oder ist das nichts, winzige, kleine 250 cm schleppen zwei Mann plus 150 kg Gepäck über 20.000 km? Durch Schnee und Eis und durch Wüsten. Durch die ganze Türkei, durch Persien, Belutschistan und Indien.

Kennen Sie die „Straßen“ in Süd-Jugoslawien im 53er Zustand? Die Strecken in Persien waren noch etwas rauher. So nach dem Motto: Wegweiser gibt es bei uns nicht, wozu dann auch noch



Fernfahrerkameradschaft. Unsere letzte Mango Frucht wird gegessen. (Von links nach rechts: W. Dussel, Karlheinz Hofmann, Manfred Uschold)

Straßen? Was sollen wir viel von Jugoslawien schreiben, mit staubigen und ausgefahrenen Wegen. Über Griechenland und herrlichen Wein oder über einen Winter in der Türkei mit jeder Menge Schnee?

Wim Dussel, er war unser Opfer, hat Ihnen schon alles und viel interessanter geschildert.

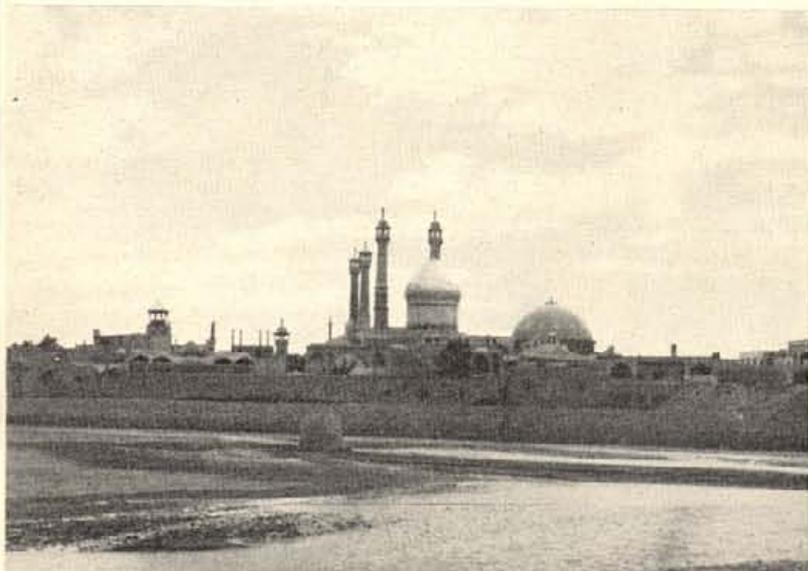
Bis Bagdad hatten wir noch einen kleinen Anhänger dabei. So ein niedliches kleines Ding auf zwei Rädern. Bestens abgedeckt, denn es will etwas heißen, auf Straßen, die es gar nicht gab und wo es sehr nach Mondlandschaft aussah, keine Fotoplatte zu zerbrechen und fünf Kameras heil durchzubringen.

Daß „Baby“ schließlich nicht mehr mitmachte, lag nicht an der Herstellerfirma, sondern ein kleiner, schwarzer Hund, gebürtig in Mazedonien, hegte gewisse Antipathien gegen uns und so wälzten sich eines Tages die glorreichen Indienfahrer zum ersten Male im Staube. Die „solide“ Arbeit eines jugoslawischen Monteurs hatte nicht mehr viel genutzt und nur mit gutem Zureden, mehrmaligem Reifenwechsel und großen Unkosten brachten wir unser „Baby“ bis nach Bagdad. Und wenn wir uns nicht täuschen, dann steht es heute noch dort. Beim Zoll nämlich.

Aber dafür hatten wir dann einen weit besseren Tausch gemacht. Was stand da so klein und doch so beladen zwischen amerikanischen Straßenkreuzern in der Rashid-Street?

Das konnte doch nur eine Maico sein! Mit vielen Ölbüchsen, Vorder-, Neben- und Hinteraufbauten und mit einer holländischen Nummer. „Darf ich mich vorstellen: Wim Dussel, ebenfalls Weltreisender und Journalist.“

Ah, das war gut. Wir hatten einen Mann gefunden, der um die Welt fahren wollte, Verzeihung, natürlich rollern wollte und wie wir ihn kennen (Spezialausdruck von W. D.) schafft er es auch. Leider war es vorerst nur eine kurze Bekanntschaft. Wir wollten durch Persien und Belutschistan. W. D. eigentlich auch. Aber seine Zeitungs-, Rundfunk- und anderen Leute dachten anders und so fuhr er nach Basra und von dort mit einem Schiff nach Karachi.



„Fotografieren verboten.“ Die „Goldene Moschee“ in Qum (Persien)

„Auf Wiedersehen in Karachi, in fünf Wochen haben wir es geschafft.“ Na ja, wollen wir gleich ehrlich sein, mit fünf Wochen wurde es nichts, damals waren wir immer noch Optimisten und unser guter Wim mußte schon acht Wochen warten.

Aber fahren Sie einmal Tausende von Kilometer auf Straßen, die gar keine sind, wie ein Waschbrett aussehen und nur auf der Landkarte mit einem dicken roten Strich eingezeichnet sind. 12 Tage hatten wir noch zusätzlich in Kerman bei gastfreundlichen deutschen und österreichischen Ärzten verbracht und nachher war die Dasht-i-Lut (Salzwüste) doch noch etwas schlimmer. Außerdem ist es nicht gerade angenehm, Tagesleistungen mit 70 km hinzulegen und noch weniger angenehm, an einem Tag nur 7 km zu fahren.

Ach was, haben wir fahren gesagt? Wir meinen natürlich gelaufen, mit Motorrad und Gepäck auf dem Rücken. Was blieb uns anderes übrig. Wir mußten Schwerarbeiter spielen und haben dabei in sieben Sprachen gefluht. In Zukunft soll kein Mensch mehr sagen, eine 250er BMW wäre nicht schwer genug.

Aber wir wollten ja einen kleinen Vergleich machen. So ganz ohne Statistiken und Zahlen. Von Karachi ab hatten wir genügend Möglichkeiten, denn der rollende Holländer war wieder bei uns, oder besser wir bei ihm.

Nun, mit Spitzen und anderen Scherzen wollen wir nicht anfangen. Denn erstens waren die Straßen nicht danach, zweitens zwei gegen einen wäre unfair und drittens hat man nach 15000 km gar keine Lust mehr Werner Haas zu spielen.

Aber es gibt ja noch andere Sachen. Z. B. Brennstoffverbrauch. Beide Maschinen hatten trotz schwerster Belastung so ziemlich die Norm gehalten. 1 Liter auf 34 km bei 40—45 km im Durchschnitt. Und was hatten wir alles mitgeschleppt?

Zugegeben, wir hatten genau so viel, wenn ich auch unsere Reise-schreibmaschine Tausende von Kilometer auf den Knien wiegte. Aber beim Roller sah die Sache schon ganz anders aus. Sicher gepackt, geordnet und griffbereit. So ein bißchen Neid hatten wir schon manchmal. Also, einen Pluspunkt.

Ja und unsere Gesichter waren immer staubig und dreckig wie in Urväterzeiten. Mit einem Roller ist es viel besser. Vorausgesetzt, man hat eine Scheibe. Ab Agra gibt es unserem „rasenden Holländer“ genau so, denn mit einem Milchmann auf Fahrrad, der plötzlich rechts abbiegt (Linksverkehr) ist nicht zu spaßen und so einen Sturz hält selbst die beste Scheibe nicht aus.

Aber Wim und Mobil hielten sich prima.

Sie glauben bestimmt nicht, wie gut zwei so kleine, runde Flaschen, vorne am Lenker angebracht, helfen können. Wie herrlich ist es, schönen, schwarzen Tee bei 45 Grad im Schatten, auf einer Landstraße schlürfen zu können. Noch etwas Wichtiges. Wo bringt man bei einem Motorrad den Reservekanister unter? Ganz einfach



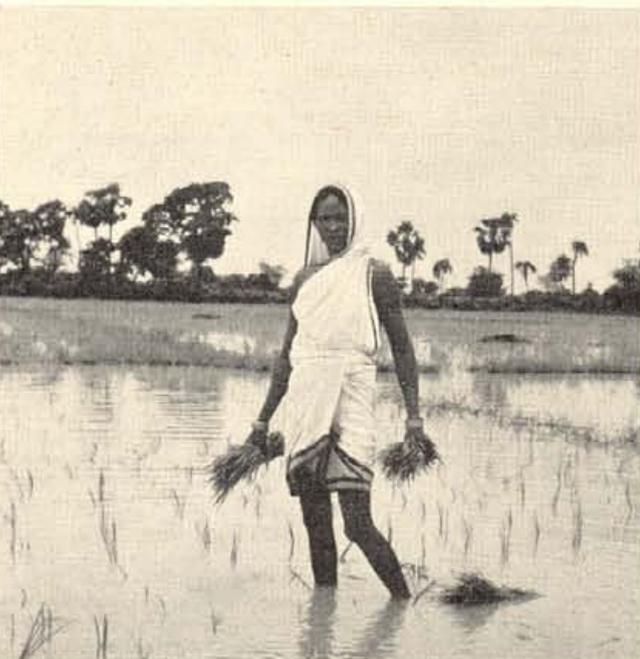
Im biblischen Land. Der Rest vom Turmbau zu Babel



Mittagsrast unter Affenbrotbäumen in Indien



Komplettes „Hotel“ in einer Oase in der Sind-Wüste (West-Pakistan)



Bitterer Reis in Bengalen — aber ohne Netzstrümpfe

hinten, oder auf den Seiten. Ja, wenn da noch Platz wäre und nicht schon Koffer, Paكتaschen, Werkzeug, Kocher usw., usw. hängen würden. Mit allerhand Riemen und Stricken befestigt.

Bei einem Roller das einfachste Ding. Hinter dem Reserverad ist bestimmt noch Platz. Es gibt noch viele, viele Sachen, die wir jetzt nicht mehr schreiben können, vielleicht ein anderes Mal. Auch wenn das nur Kleinigkeiten sind, so wird dadurch das Leben und das Reisen bequemer.

Also, nichts für ungut. Und wenn „Fridolin“ immer schreibt: von Roller zu Roller, so kann ich vorerst (leider, leider) nur sagen: von Sozjus zu Sozjus.

Manfred Uschold

DAS DELTAMOBIL

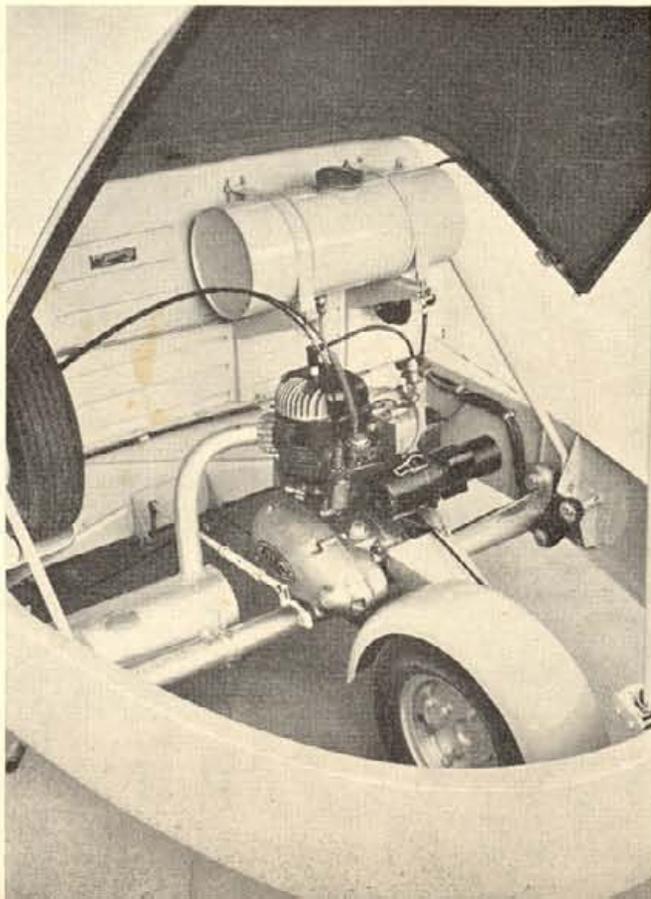
Die Gerüchte um ein in dem Delta-Werk, München, gebautes Kleinstraßenfahrzeug verdichteten sich immer mehr. Das war Grund genug, der Sache nachzugehen, und die Ausbeute war doch so interessant, daß ich sie den Lesern der RR nicht vorenthalten möchte.

Das Delta-Werk ist eigentlich eine Ofenfabrik mit grundsätzlichem Unterbau — wagt sich also mit dem Bau eines Kraftfahrzeuges auf absolutes Neuland. Das berechtigt uns natürlich zu kritischem Mißtrauen, es berechtigt uns aber noch lange nicht, ein Fahrzeug ungesehen in Bausch und Bogen zu verdammen, nur weil zufällig in demselben Werk Öfen gebaut werden. Da leistete sich ein bekannter Motorjournalist aus Stuttgart das Kabinettstückchen, frei nach dem Motto: „Ich kenne die Maßnahmen der Regierung nicht, aber ich verurteile sie“, an die Deltaleute die barsche Aufforderung zu richten, man solle doch lieber beim Ofenbau bleiben, als sich mit Problemen zu beschäftigen, von denen man nichts verstehe.

Diese ganze Einleitung wäre unnötig gewesen, wenn das Deltamobil tatsächlich ein wuster Draht- und Blechhaufen gewesen wäre, denn dann hätte man die ganze Sache unbeschwerlich in die unterste Schublade versenkt. Erfreulicherweise ist das Deltamobil aber ein ganz gewaltiger Pluspunkt in der Entwicklung der Kleinstwagen, einmal rein finanziell gesehen, denn die zur Zeit übliche 3000-DM-Grenze bei Kleinstwagen ist für sehr viele Interessenten eben unerschwinglich. Über einen Preis von 2200—2300 DM, wie er beim Deltamobil vorgesehen ist, läßt sich aber reden. Zum zweiten macht die Delta-Konstruktion einen grundsätzlichen und netten Eindruck, daß man nicht umhin kann, dem Fahrzeug eine gute Zukunft zu wünschen. Natürlich kann eine oberflächliche Betrachtung und eine kurze Probefahrt für ein abschließendes Urteil nicht genügen. Selbstverständlich wird diese vielversprechende Konstruktion von der RR auf Herz und Nieren geprüft und dann in einem ausführlichen Test unseren Lesern vorgestellt.

Nun zu dem Fahrzeug selbst: Das Deltamobil ist ein zweisitziges Dreiradfahrzeug mit Klappverdeck und Steckfenstern. Der Motor

Das Antriebsaggregat des Deltamobils. Oberhalb des Motors der Benzintank. Links das Reservegrad.



Seitenansicht des Deltamobils bei geöffnetem Verdeck. Wie auf dem Bild ersichtlich, ist der Einstieg sehr bequem.



Das Deltamobil bei geschlossenem Verdeck. Siclich werden Steckfenster verwendet.

und das Antriebsrad liegen hinten. Die Blechkarosserieteile sind auf den Fahrzeugunterbau aufgesetzt. Man ist aber hier von der freitragenden Karosserie abgekommen, um eine größere Verwindungstiefe des Fahrgestells zu erreichen. Die Vorderachse ist starr und wird mit Gummielementen abgedefert. Das Hinterrad hängt in einer einarmigen Profilschwinge und wird ebenfalls durch Gummielemente abgedefert. Die Radgröße der verwendeten Räder ist 4 x 8 Zoll. Die Kraftübertragung vom Motor zum Hinterrad erfolgt über ein Dreiganggetriebe mit Rückwärtsgang durch Kette. Die Bremsen werden durch Seilzug betätigt. Die Handbremse wirkt auf das Hinterrad. Als Motor ist der 200er Einzylinder-Ilomotor mit elektrischem Starter vorgesehen. Die elektrische Ausrüstung umfaßt außer den 2 großen Scheinwerfern auch noch den elektrischen Scheibenwischer und die Blinklichtanlage.

Zwei Personen haben auf der gut gepolsterten Sitzbank bequem Platz, unter der Sitzbank befindet sich ein großer Gepäckkasten.

Der Export der deutschen Zweiradindustrie ist, wie der Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie bekannt gibt, in den letzten Jahren stetig angewachsen. Während 1948 nur jedes 20. und im folgenden Jahr jedes 17. Motorrad in den Export ging, wurde 1951 bereits jedes 10., in den vergangenen beiden Jahren sogar jedes 8. Motorrad exportiert. Von den deutschen Motorrollern wurde 1952 jeder 24. und 1953 jeder 17. Roller ins Ausland geliefert. Den größeren Exportanteil haben die Moped-Motoren mit rund 33 v. H. der Gesamtzeugung aufzuweisen.

Der Einstieg erfolgt durch zwei seitliche Türen. Das stabile Verdeck, schnell auf- und abzubauen, findet im zusammengelegten Zustand seinen Platz hinter der Sitzlehne. Auch die beiden Steckfenster können dort noch verstaut werden.

Ich möchte mich im Moment jeder Kritik enthalten, da bis zur Fertigstellung des Fahrzeugs zur Serienreife doch noch einiges geändert werden wird. Wichtig erscheint mir auf jeden Fall, daß nur solche Änderungen gemacht werden, die den Preis des Deltamobils nicht beeinflussen, denn der Preis ist die größte Stärke des Deltamobils. Verstehen sie diesen Satz bitte nicht falsch. Wenn man billig bauen will, muß irgendwo gespart werden. Die Kunst ist es nur, am richtigen Fleck zu sparen und nichts wegzulassen, was die Fahrsicherheit beeinträchtigen könnte oder zum notwendigsten Fahrkomfort gehört. Die Erwartungen, die man in dieser Hinsicht an das Deltamobil knüpft, dürften noch übertroffen werden. Und bitte, keine Bedenken, das Fahrzeug wird nicht von Ofenbauern gebaut.

Technikus

Ein Bummel

DURCH EUROPAS KLEINWAGENSTÄLLE

mit Frank Witten

Der Kleinwagen marschert! — Aber nicht nur in Deutschland hat seine Zukunft schon begonnen: In England als „minicar“, in Frankreich als „Voiturette“, in Italien als „Microvettura“ im Osten als „Maličko“ gibt es schon eine ganz erkleckliche Zahl von Kleinautos. Freilich, viele, viele sind über ein Versuchsstadium nicht hinausgekommen, etliche erwiesen sich als zu spleenig und andere sind aus verschiedenen Ursachen einem vorzeitigen Tode preisgegeben gewesen. Alle Schöpfungen, die eine Produktionszahl, die ernsthafte Konkurrenz bedeutet, nicht erreichten, gingen ein. So war es und ist es weiterhin. Doch „Jeden Tag steht ein Narr auf“, sagen die Auto- und Rollerhändler und meinen damit, daß selbst ausgefallene Fahrzeuge, oder solche, die von keinem ausgebauten Händlernetz getragen werden können, wenig Aussicht auf Erfolg haben. „Durch Schaden wird man klug“, wollen wir den Eigenbrödlern vorhalten und deshalb bei dem nun beginnenden Bummel durch Europas Kleinwagenställe uns auf die wesentlichsten Kleinwagen beschränken.

Vor allem in Italien tut sich auf diesem Gebiete etwas und wir lassen die markantesten Vertreter der Microvettura Revue passieren.

Die R. R. hat (Nr. 8/54, S. 27) bereits das Produkt der Innocenti-Werke in Mailand, wo die italienischen Lambretten entstehen, eine Lambretta auf drei Rädern vorgestellt. Die Piaggio-Werke in Genua, die große Vespa-Konkurrenz, hat unverzüglich geantwortet mit: „Cingolani“, also mit einem Kleinwagen. Damit ist klar: Vespa-Motor mit 125 ccm Hubvolumen, 5 PS. Die großen Überraschungen kommen aber von anderen Werken. Noch in diesem Jahre bringt Siata die „Mitzi“ heraus, eine schmecke Zweizylinder-Viertakt-Maschine. Mitzi hat den Motor im Heck und weist bei 435 ccm Hubraum 11 PS auf. Bei einem Normverbrauch von 4 l auf 100 km soll die Spitze bei rd. 80 km/h liegen. Anschaffungspreis 3200 DM. Besonders erwähnenswert ist für schaltängstliche Fahrer das synchronisierte Getriebe mit 4 Vorwärtsgängen. Die Tagesproduktion beläuft sich vorerst auf 10 Stück. Doch die eigentliche Sensation auf Italiens Fahrzeugmarkt brachte der „Kleinwagenstar“ Isotta, von den Südländern zum Scherz „Rollendes Ei“ getauft. Bekanntlich haben fünf Isettas bei der diesjährigen Mille Miglia mit Schnitten von 64 bis 71 (!) km/h aufhören lassen. Das werden Sie erst recht nicht glauben wollen, wenn Sie die technischen Angaben erfahren: 238 ccm bei 9,5 PS! Die Isetta hat keine Seitentüren, sondern eine aufklappbare Motorhaube, die den Einstieg ermöglicht. Interessant die Spurweiten: Wie bei der BMW-Kabine-250 hinten nur Schmalspur mit 50 cm, dagegen vorne Normspur mit 1220 mm. Sonst: Elektrischer Anlasser, 4 Gänge und 1 Rückwärtsgang, Zweisitzer, Verbrauch knapp 4,1 l auf 100 km, Spitze 85 km/h, Preis 3000.—. Die Siata-Werke haben inzwischen nach Belgien Lizenzrechte verkauft.

Eine fast noch tollere Sache haben sich die Italiener mit dem „Panther“ ausgedacht. Der Zweizylinder-Zweitakter wird nämlich mit Dieselloil angetrieben. Bei 12 PS Leistung weist der Motor 480 ccm Hubvolumen auf. Er ist ebenfalls ein zweisitziges Coupé, das 80 km/h läuft und mit 3 bis 3,5 l Dieselloil auf 100 km auskommt. Die Produktion lief erst an. Der Panther war erstmals auf der Turiner-Auto-Schau 1954 zu sehen und entzückte das südländische Temperament über alle Maßen. Stellen-Sie sich vor: Für nicht einmal 1,50 DM können 100 km gefahren werden. Der Kaufpreis liegt, wie bei allen Dieselfahrzeugen, etwas höher. Der Panther soll 500000 Lire, also etwas über 4000 DM, kosten. Schließlich sei noch aus dem Kleinwagenfreudigen Italien vermerkt: Der KR 175 wird bald im Mi-Val ein italienisches Geschwisterchen haben, denn die Messerschmitt-Werke haben Lizenzrechte nach dem Süden verkauft.

„Bond“ und „Petite“ nennen die Engländer ihre einzigen Kleinwagenmodelle, die es zudem beide noch zu keiner Berühmtheit brachten. Kurz die Daten dieser „minicars“: Beide haben von den insgesamt drei Rädern zwei hinten, je einen Einzylinder-Zweitaktmotor, allerdings Bond mit nur 197 ccm, und Petite mit 350 ccm bei 8 PS Bremsleistung. Außerdem jeweils zwei Sitze nebeneinander und Normverbrauch von 3 bis 3,5 l auf 100 km. Die Spitzen 72 bzw. nur 65 km/h. Der Bond hat ein Allwetterverdeck, doch bei drei Vorwärtsgängen keinen Rückwärtsgang. Petite weist 3:1 Gänge auf. Beide werden zwar serienmäßig hergestellt, haben aber Seltenheitswert, da England Wagen der Mittelklasse, der Ford-Anglia, Hillmann und Morris aufweist, die auch für den Mittelstand erschwinglich und erhaltbar sind.

Nicht viel besser ergeht es den „Voiturettes“ in Frankreich, vor allem dem „Rovin“. Während der „Dolo“, ein Dreiräder, mit auffallenderweise zweistöckiger Frontseite, eingegangen ist, führt der Rovin ein ausgesprochenes Schattendasein neben dem kleinen „Citroen 2 CV“. Er ist mit einem Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor ausgerüstet, hat 462 ccm Hubraum und leistet 13 PS Bremswirkung, erzielt 85 km in der Stunde als Spitze und verbraucht 5 l pro 100 km. Kostenpunkt 4200 DM. Allerdings ist sein Äußeres außerordentlich schnittig und elegant. Daneben wirkt der Citroen wie ein häßliches Entchen, hat es aber in sich. Daraus erklärt sich seine außerordentliche Beliebtheit. Wer ihn haben will, muß 11 bis 13 Monate warten. Sonst ist „im Westen nichts Neues“. Außer natürlich in Westdeutschland! Die Schweiz, Holland, die nordischen Länder und auch die iberischen Halbinsulaner weisen keine eigenen Fabrikate auf.

Aus dem Osten ließ sich seit langem schon die Tschechoslowakei mit einem Dreisitzer, von der Bevölkerung liebevoll Maličko, d. h. Kleinchen, benannt, vernehmen. Das Kleinchen wird von einem 350-ccm-Java-Motor bis zu einer Spitze von 80 km/h getrieben, hat Allwetterverdeck, übergroße Vorderräder und einen Mittelscheinwerfer (als auffallendste Merkmale). Der Antrieb erfolgt auf das wesentlich kleinere Hinterrad. Allerdings läuft Maličko trotz seiner schon erheblichen Lebensdauer nur in ganz wenigen Ausführungen. Man laboriert also noch.

Über das große Wasser auf die Suche nach Minicars gehen, wäre vergebliche Mühe. Nie würde ein amerikanischer Arbeiter von seinem Achtzylinder mit 100 PS auf eine „Straßenwanne“, einen „Kinderwagen“, umsteigen.

Anders dagegen ist es in Westdeutschland, das die italienischen Rollerideen so spontan aufgegriffen und übertrumpft hat. Auch bei den Kleinwagenschöpfungen ist es an die vorderste Stelle gerückt. Wir Deutschen wollen natürlich auch einen Wagen, der vollen Wetterschutz bietet. Aber unseren Verhältnissen entsprechend muß es für den Mittelstand ein Kleinwagen sein. Wie oft auch schon die Kleinwagenidee aufgegriffen wurde und mit greifbaren Tatsachen aufwartete — das Feld ist für die Saat erst jetzt richtig reif geworden. Doch auch unsere Kleinwagen weisen die allgemeine Tendenz auf, die wir bei den ausländischen beobachten konnten: Bei einem Verbrauch von möglichst unter 5 l auf 100 km, bei einer ausreichenden Leistung mit der PS-Zahl um rd. 10, einem Hubvolumen von etwa 250 bis knapp 500 ccm, einer Spitzenleistung von etwa 80 km und einem Preis um, aber nur wenig über 3000 DM hat sich fast eine internationale Standardisierung im Kleinwagenwesen herausgeschält. Auf dieser Basis (vielleicht noch etwas niedrigerem Preis!) wird sich die Norm halten.

Auch in Westdeutschland „starben“ schon Wagen der Mittel- und Kleinklasse, so gab neuerdings Gutbrod die Produktion auf, auch der Stanau wird nicht mehr gebaut. Die Championwerke haben einige Zeit keine Fabrikation betrieben, um vor kurzem allerdings den Start nochmals zu wagen. Serienmäßig erscheinen z. Z.: Lloyd, Kroboth, Kleinschnittger, KR 175, Fuldomobil, Goggomobil und demnachst BMW-Kabine. Ihr baldiges Erscheinen haben angekündigt Brütch und Maico. Die Genannten wurden oder werden noch im Laufe der Zeit den Lesern recht ausführlich vorgestellt, z. T. getestet.

Die meisten der deutschen Kleinwagen sind Ihnen auch durch die Begegnung auf den Straßen bekannt. Als Neuigkeiten möchte ich nur noch vermelden: Lloyd ist der erfolgreichste Kleinwagen in — jawohl, ganz Europa und noch weiter hinaus. Die Polsterung wurde bei den Rücksitzen soeben verbessert, durch Gummiaufhängung bzw. -lagerung läuft die Karosserie noch ruhiger und eine Reihe weiterer nicht unbedeutender Kleinigkeiten sind zu verzeichnen, die wir in unserem Test noch nicht wissen konnten. Sie haben ihn in Ganzstahlausführung schon in der R.R. gesehen. Nicht vergessen darf der „Brütch“ werden. Ganz richtig: Brütch. Wer kennt ihn schon? Vielleicht kommt diese Konstruktion des bekannten Rennfahrers bald recht häufig zum Vorschein. Schon das Wort Rennfahrer verrät: Waschlechtes sportliches Aussehen. Motor: Lloyd LP 400 S, Leistung 100 km/h Spitze! Normverbrauch 4,5 bis 5 l pro 100 km. Der Preis dieses Zweisitzers ist noch unbekannt. Aber eine Überraschung scheint damit ebenso fällig wie mit den von Maico-Pfäffingen angekündigten Kleinwagen. Auch bei Heinkel minicar es bereits. Nun denn, wir müssen wieder sagen: Abwarten, es kommt noch mehr!



R. R.-Test:

Achtung Großaufnahme:

Zündapp BELLA 200

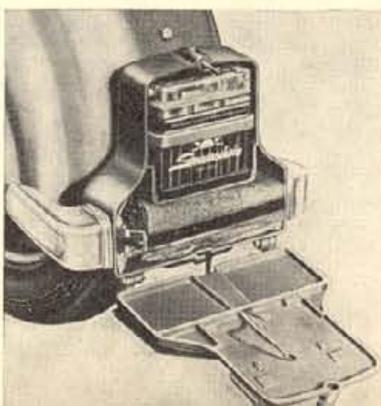
Wenn irgendwo in einer Reklame das italienische Wort „Bella“ erscheint, kribbelt's einen sofort angenehm im Nacken und unwillkürlich denkt man an glutäugige Schönheiten mit heißfeurigem Temperament. Die Zündapp-Bella 200 ist nun ausnahmsweise nicht italienisch, aber mit Schönheit und Temperament nimmt sie es mit ganz Italien und den dazugehörigen Bellas auf. Die etwas sanftere Schwester der Bella 200, die kleine Bella 150, wurde schon einmal von der RR sehr heftig unter die Lupe genommen, aber Schwestern fallen doch zu ungleich aus, als daß uns das Mädchen mit der beachtlichen Kennziffer 200 erspart bliebe. Schillers Wort „Drum prüfe, wer sich häufig bindet“, hat eben immer noch seine Gültigkeit. Am schönsten wäre es ja, wenn man jeden der RR-Leser auf dem Sozius mitnehmen könnte, auch ein Film von der ganzen Testfahrrerei wäre ganz instruktiv, aber leider geht weder dieses noch jenes. Immerhin können Sie sich vorstellen, Sie säßen im Kino und könnten alles haarklein verfolgen. Also bitte Licht aus, denn wir beginnen natürlich mit dem Anfang.

1. Szene: Gezeigt wird der Motor. So ein Motor schaut zwar ganz interessant aus, aber von außen sieht man doch herzlich wenig. Ich muß Sie darum bitten, mir das Folgende einfach zu glauben. Es handelt sich um einen 200-ccm-Einzylinder-Blockmotor mit einer Leistung von 10 PS, der von Zündapp selbst gebaut wird. Im Gegensatz zu den meisten anderen Rollermotoren wird hier auf die Gebläsekühlung verzichtet. Mit dem Motor verblockt ist ein Viergang-Ziehkeilgetriebe, das durch eine Fußschaltwippe geschaltet wird und über eine elektrische Leerlaufanzeige im Armaturenbrett verfügt. Die Kraftübertragung vom Motor zum Hinterrad übernimmt eine Kette, die in einem völlig geschlossenen Kettenkasten läuft. Dieser Motor ist übrigens beileibe keine Neukonstruktion, sondern eine für diese Zwecke entsprechend geänderte Ausgabe des altbewährten 200er Motors des Zündapp-Motorrades.

Wir blenden nun auf die 2. Szene und zeigen Fahrgestell und Karosserie. Ein offener Doppelrohrrahmen trägt im Steuerkopf die wichtige Teleskopgabel und ist rückwärts zur Schwinggabel-hinterradfederung ausgebildet. Zusätzlich wurde die Hinterradfederung mit einem einseitig aufgehängten Öldämpfer ausgestattet. Die beiden Leichtmetallscheibenräder, mit 3,50 x 12 Zoll Niederdruckreifen bestückt, sind durch Schraubenbolzen mit der Nabe verbunden, die ihrerseits die großbemessenen Bremstrommeln mit einem Durchmesser von 150 mm aufnehmen. Die Montage der Räder erfolgt durch Steckachsen. Die formschöne Karosserie ist nicht nur erstklassig verarbeitet, sie bietet auch ausgezeichneten Schutz gegen Witterungsunbilden. Wird eine gefüllte Aktentasche an dem am Armaturenbrett befindlichen Gepäckhaken befestigt, wird der Zwischenraum für die Knie allerdings ziemlich

Auf der linken Seite der Schallbrett-Verkleidung befindet sich der Steuerungsdämpfer. Die Bohrung für den nachträglichen Einbau des Blinkschalters ist durch eine Gummifülle verchlossen. Das rote Fenster für die Blinklichtkontrolle ist serienmäßig.

Der kombinierte Werkzeug- und Batteriekasten paßt sich organisch der eleganten Linie der „Bella“ an. Werkzeug und Batterie sind jederzeit leicht zugänglich. Die Batterie wird sorgfältig durch Schaumgummi gegen Erschütterungen geschützt und die Säuredämpfe werden durch einen Schlauch ins Freie geführt.



Was sagt Monika zur Bella?

knapp. Eine durchgehende Sitzbank könnte hier vielleicht eine Verbesserung schaffen. Diese könnte aber nur in dieser Hinsicht eine Verbesserung schaffen, da die Sitze wirklich bequem sind und auch auf längeren Strecken ein ermüdungsfreies Fahren gewährleisten. Die beiden Seitendeckel in der Karosserie sind für etwaige Arbeiten an Vergaser und ähnlichem ziemlich knapp geraten, dies scheint mir aber kein Übel zu sein, da das ganze Karosserieteil nach Lösen von 4 Schrauben leicht abgenommen werden kann. Schlimmer sieht die Sache schon mit dem Tank aus, nicht daß man ihn nicht schön füllen könnte, oder daß der Verschluß undicht wäre, nein, das ist alles in bester Ordnung, aber es geht nicht genug rein. Die im Prospekt angegebenen 8,5 Liter sind leider nur ein schöner Traum. 7,2 Liter Gemisch und damit war der Tank randvoll.

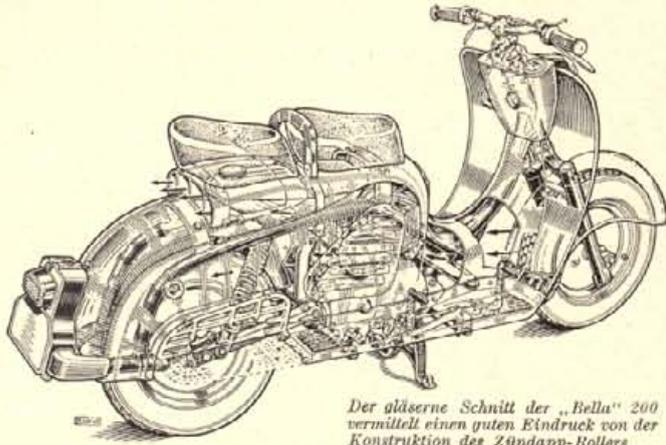
Für Gepäckunterbringung ist auf der Bella herrlich gesorgt: Neben dem Gepäckhaken vorne gibt es hinten seitlich noch 2 Kofferstützen. Für kleineres Gepäck würde ich mir allerdings hinten noch einen Gepäckträger montieren lassen.

Beginnen wir aber endlich mit dem Fahrbetrieb. Damit wären wir bei Szene 3 angelangt. Leider besitzt die Bella keinen elektrischen Starter, aber bei der Startfreudigkeit und Zuverlässigkeit kann man ihr das verzeihen. Und nun nichts wie Gasgeben und weg. Geht am Anfang gar nicht so leicht, da der kalte Motor das Gas schlecht annimmt und es erst eine ganze Weile dauert, bis er warmgelaufen ist. Das zeigt übrigens, daß die Kühlung mit dem Luftstromtunnel ausgezeichnet funktioniert und eine Überhitzung des Motors mangels Kühlluft praktisch ausgeschlossen ist.

Bei dieser Starterei am kalten Morgen machte sich auch das Getriebe angenehm bemerkbar. Bei den meisten Fahrzeugen klebt die Kupplung beim Kaltstart, der erste Gang geht nur unter hörbarem Krachen rein und meist gibt es noch einen gewaltigen Ruck trotz gezogener Kupplung. Solcherlei Untugenden gibt es bei der Bella nicht. Das Schalten geht vom ersten Moment an so weich, als wäre der Motor stundenlang vorher angewärmt worden. Straßenlage und Federung sind optimal. Die Ursache dürfte nicht allein in den 12-Zoll-Rädern zu suchen sein, ein gutes Teil darf wohl auch der langjährigen Erfahrung der Zündappleute im Zweiradbau zugeschrieben werden. Normale Straßen, auch wenn sie mittelschlecht sind, stellen für die Bella kein Kriterium dar. Man muß sich schon auf Ziehwegen oder in Kiesgruben herumtreiben, um die hervorragende Straßenlage und Federung voll bewerten zu können. Die Bella verleitet zu ungewöhnlich frechem Fahren, ganz einfach deshalb, weil es ohne Risiko geschehen kann. Dazu braucht man natürlich dementsprechende Bremsen und das Schöne daran ist, daß sie die Bella auch hat. Eigentlich würde die Vorderradbremse vollauf genügen, aber für Notbremsungen kann man auch die hintere ganz gut gebrauchen und was dann an Bremsleistung herauskommt, grenzt ans Unwahrscheinliche. Damit nun



Die Zündapp Bella mit abgenommener Karosserie. Beachtenswert ist der sehr sauber ausgeführte Kettenkasten und die langhubige Federung am Hinterrad

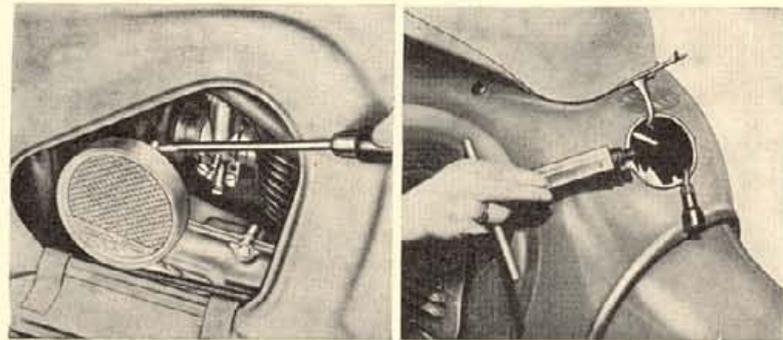


Der gläserne Schnitt der „Bella“ 200 vermittelt einen guten Eindruck von der Konstruktion des Zündapp-Rollers

aber auch alle zufrieden gestellt werden, hat man dem Roller einen so temperamentvollen Motor verpaßt, daß sämtliche Wünsche in bezug auf rasante Beschleunigung und Spitzengeschwindigkeit erfüllt werden. Selbst auf die Gefahr hin, daß ein Mordsgeschrei beginnt, wage ich zu behaupten: Ein Roller mit diesem Motor und dieser Straßenlage stellt die Grenze dar, die der Durchschnittsfahrer überhaupt verwerten kann. Selbst auf der Autobahn werden nur wenige eine höhere Dauergeschwindigkeit verlangen. Für die, die es ganz genau wissen wollen, wird Szene 4 in Zeitlupenaufnahme gedreht. Sie soll uns genaue Leistungsangaben bringen: Die Höchstgeschwindigkeit betrug aufrecht sitzend 92 km, dabei ging der Tacho etwa 5 km vor. Solche kleine Toleranzen muß man in Kauf nehmen und dürfen nicht übel genommen werden. Geht man etwa ein knappes Drittel mit dem Drehgas zurück, das ist etwa der Bereich, den die meisten Fahrer bei freier Bahn als Dauergeschwindigkeit halten, so sind noch etwa 85 km drauf. Wenn man nicht gerade Werner Haas oder Georg Meier heißt, müßte das eigentlich genügen. Nicht zu vermeiden dabei ist der gesunde Appetit, den der Apparat dabei entwickelt. Auch bei normaler Fahrweise wird man nicht unter 3 1/2 Liter kommen. Fährt einer aber die Bella auf der Autobahn, sie vorträgt ja stundenlang Vollgas, oder im Gebirge restlos aus, dann darf er sich nicht wundern, wenn er nahe an die 4 1/2-Liter-Grenze hinkommt. Für Leute, die dabei erschrecken, sei noch hinzugefügt, daß dieser Verbrauch für einen 200er Motor mit 10 PS ganz normal ist.

Nun zur Bergsteigfähigkeit. Bitte fragen Sie mich nicht, wieviel Prozent die Bella im 1. Gang steigt. So steile Straßen gibt's nämlich gar nicht, die die Bella nicht schaffen könnte. Die Frage ist hier nicht mehr, wie komme ich 'rauf, sondern wie schnell komme ich 'rauf. So konnte eine langgezogene Steigung von etwa 6% im 3. Gang noch mit annähernd 80 km bewältigt werden. Das sagt wohl alles. Machen wir also lieber einen Szenenwechsel und wenden uns in

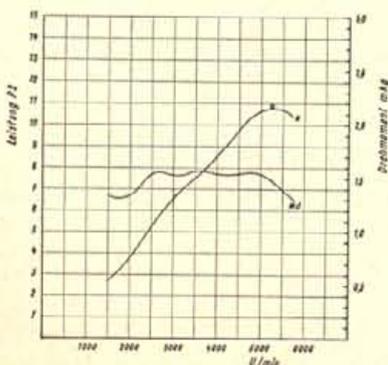
Szene 5 den Kleinigkeiten, den Dingen am Rande zu. Licht und Licht ist zweierlei. Das von der Bella gehört zu der besseren Sorte. Sowohl Reichweite wie Ausleuchtung der Straße sind ausgezeichnet. Der vordere Kotflügel paßt in seiner Form zwar wunderbar in die Linie des Rollers, kann aber in seiner Wirkungsweise nicht ganz befriedigen. Nach kurzer Fahrt schon auf nasser Straße ist seine Oberfläche mit Schmutzspritzern bedeckt. Ein kleiner Schönheitsfehler, über den wir großzügig hinwegsehen wollen. Ganz gewaltig zu loben wäre dafür der Haltegriff der Sozia, der nicht nur seinen Zweck voll und ganz erfüllt, sondern auch den Vorteil hat, dem Fahrer nie ins Kreuz zu schlagen, da er aus elastischem Gummi gefertigt ist. Er ist dabei aber doch hart genug, um im Bedarfsfall wirklich einen Halt zu bieten. Der Auspuff stellt zwar nicht die unterste Grenze der Geräuschdämpfung dar, liegt aber in den Grenzen des durchaus Erträglichen. Die Bowdenzüge für Kupplung und Handbremse können an den Griffen von Hand



(Bild links). Das Luftfilter liegt gleich hinter der rechten Karosserklappe, so daß der Motor seine Frischluft von außerhalb der Karosserie ansaugt. Das Luftfilter läßt sich spielend leicht ausbauen und auswaschen. Bei dem neuartigen Schrädüsenvergaser sind die Düsen in wenigen Augenblicken ausgebaut und kontrolliert (Bild rechts). Durch die mittlere Karosserklappe ist die Kerze leichter zugänglich als bei vielen Motorrädern ZÜNDAPP WERKFOTOS

Szene 6, Monika und die Bella: In eigener Sache. Eigentlich bin ich mächtig stolz, schon wieder in der Roller Revue etwas sagen zu dürfen. Aber dann habe ich auch sehr viel Angst, daß ich's grundfalsch mache. Ihr werdet mir dann hoffentlich nicht allzu böse sein. Also, ich durfte die Zündapp Bella 200 fahren. Gleich am Anfang erzählte mir der Tester, das Ding wiege fix und fertig getankt an die drei Zentner. Natürlich bekam ich einen furchtbaren Schreck und hatte Angst, den Roller überhaupt halten zu können. Aber es ging viel leichter, als ich es mir zuvor vorgestellt hatte und ich konnte die Bella auch ohne weiteres auf den Kippständer stellen. Merkwürdigerweise mußte ich mich beim Herunterkippen viel mehr anstrengen. Woher das wohl kommt? Kurz vor dem Wegfahren wollte ich noch an dem schönen braunen Knopf drehen, der links am Armaturenbrett herausragt und war mächtig gespannt auf die Wirkung. Ich dachte an einen automatischen Kippständer oder so ähnlich, weil er so schön groß ist. Ein paar fachmännische Zuschauer vergaßen vor Schreck gleich das Blaßwerden, als sie mein Treiben bemerkten und ich wurde schleunigst darüber aufgeklärt, daß es sich hier um einen Steuerungsdämpfer handelt, der beim Solofahren keineswegs angezogen werden dürfe, solch Unterfangen sei lebensgefährlich. In Aktion tritt der Steuerungsdämpfer erst, wenn ein Beiwagen ammontiert ist. Na schön, ich muß es ja glauben. Das Fahren mit der Bella 200 ist doch etwas anderes, als ich es bisher von Rollern gewohnt war. Nicht daß mir der Motor Schwierigkeiten gemacht hätte, weil er viel

Leistungs- und Drehmoment-Kurve



Wie aus dem Schaubild ersichtlich, beträgt das Drehmoment des 200 cem „Bella“-Motors von 2500 U/min bis 5000 U/min über 1,5 mkg. Die Werte wurden durch den vereidigten Sachverständigen des VFM, Herrn H. W. Bönsch anlässlich der Typprüfung der „Bella“ festgestellt

Zu solch einer billigen Vorderradfederung kann man wirklich Vertrauen haben





Eine Bella kommt vom Band und macht ihre ersten Fahrversuche unter den Händen des letzten Monteurs auf Rollerrollen Foto: Botzenhardt

stärker ist, nein, die Lenkung ist so ganz anders. Ich weiß gar nicht wie ich das richtig sagen soll, aber ich hatte den Eindruck als ginge sie viel schwerer und träger. Nach kurzer Zeit merkte ich allerdings, daß damit einige Vorteile verbunden sind. So konnte ich auf der Bella ohne weiteres freihändig fahren, der Tester hat mordsmäßig geschimpft, als ich ihm das erzählt habe. Dann war es viel einfacher, mit dieser Lenkung Schlaglöcher zu

Technische Daten

Motor, Kupplung, Getriebe, Antrieb

Motor: Hersteller, Typ R 20, Zündapp „Bella“ 1-Zylinder-Zweitaktblockmotor; Hubraum: 199,5 ccm (nach Typscheinformel 198 ccm); Verdichtungsverhältnis: 1:6,3; Drehzahl normal: ca. 4900 bei 80 km/h und 3% Schlupf; Drehzahl maximal: ca. 5500 bei 90 km/h und 3% Schlupf; Gebremste Höchstleistung: 10 PS bei 5200 U/min; Kurbelwellenlager: 2 Kugellager und 1 Rollenlager; Pleuellager: Nadellager, käfiggeführt; Schmierung des Motors: Gemisch 1:20 / 1:25 nach dem Einfahren; Zündung: Batterie; Lichtmaschine; Scheibendynamo Noris MLZ 60/6/1600/2 R; Batterie: 6 V, 8 Ah, L DIN 72311; Scheinwerfer 130 mm Lichtaustritt, hochlieg. Bilux-Glühlampe 35/35 W; Vergaser: Bing Zweischleber 2/24/38; Luftreiniger: Zündapp-Naßluftfilter mit neuartiger Ansaug-Geräuschdämpfung; Kupplung: Mehrscheiben in Öl; Übertragung von Motor zum Getriebe: breite Einfachhülse, öldicht gekapselt; Getriebe: Zündapp; Getriebeanordnung mit Motor verblockt; Getriebschaltung: Fußschaltung mit Wippe; Höchstgeschwindigkeit: bis 90 km/h aufrecht sitzend, solo; Antrieb der Hinterachse: Einfachrollenkette völlig gekapselt.

Rahmen, Federung, Bremsen, Räder, Maße, Gewichte

Rahmen: offener Doppelrohrrahmen; Ständer: Mittelständer; Vordergabel: Teleskop; Hinterradfederung: Schwinggabelfederung mit Öldauerschmierung und Ölstoßdämpfer; Bremsart der Räder: Innenbacken, 150 x 25 mm breit; Felgen: Tiefbett 2,50 C x 12"; Reifen: 3,50-12" Niederdruck; Radstand: ca. 1315 mm (Hinterrad verstellbar); Lenkergriffe über Boden: ca. 930 mm belastet; Sattelhöhe über Boden: ca. 730 mm belastet; Durchstieghöhe: ca. 430 mm belastet; Bodenfreiheit: ca. 100 mm belastet; Größte Länge: ca. 1930 mm ohne Reserverad + 124 mm mit Reserverad; Größte Breite: 660 mm; Leergewicht des Fahrzeuges: 139 kg ohne Reserverad; Zulässiges Gesamtgewicht: 259 kg, 295 kg mit Reserverad; Kraftstoffbehälter, Inhalt: ca. 8,5 Liter einschl. Reserve 1,7 Liter; Kraftstoffnormverbrauch: ca. 3,3 l/100 km; Ölverbrauch: 0,12 l/100 km im Gemisch; Gesamtübersetzung: 1. Gang 1:16,77, 2. Gang 1:10,49, 3. Gang 1:7,50, 4. Gang 1:5,34.

durchfahren. Und auch die langgestreckten Kurven ließen sich schöner durchfahren. Bei den ganz engen Kurven ist mir aber meine Vespa lieber. Doch vielleicht kann ich es noch nicht richtig mit der Bella. Ob Sie mich da richtig verstanden haben?

Zum erstenmal machte ich auch die Bekanntschaft mit einer Fußschaltung. Den Dreh hatte ich gleich 'raus und es ging ganz wunderbar mit meinen Après-Skistiefeln. Ob ich's allerdings auch kann, wenn ich meine Pumps anziehe, darüber bin ich mir nicht klar. Ein paarmal bin ich auf der Autobahn Vollgas gefahren und es war gar nicht so schlimm, wie ich es mir vorgestellt hatte. Nur der Wind bläst einem dann schon ganz tüchtig um die Ohren. Etwas Schreckliches ist an der Bella, das ich ihr nie verzeihen kann. Das ist das Ausbauen vom Hinterrad. Ich hab' dem Tester zugeschaut, wie er das macht und seitdem weiß ich, das lerne ich

nie. Niemals. Wenn ich da ein Loch fahre, bin ich rettungslos verloren und nur ein netter junger Mann, der etwas davon versteht, kann die Sache wieder ins Gleis bringen. Hoffentlich kommt er dann auch im richtigen Moment. Ein paarmal durfte ich auch beim Tester hinten mitfahren. Man sitzt sehr bequem, auch die Füße kann man ordentlich aufstellen. Selbst fahren ist aber doch schöner. Damit ich es nicht vergesse, etwas hat mich gestört und das waren die beiden Hebelchen zum Öffnen der Seitenklappen. Beim Absteigen verhängte sich da mein Schottenrock und der ganze Saum wurde aufgerissen. Das war nicht schön. Aber alles in allem hat mir die Bella schon sehr gut gefallen. Das wäre im Moment alles. Also geht nicht zu hart mit mir ins Gericht und so verbleibe ich für heute eure etwas verschüchterte

Monika

Ein „Bella“-Fahrer hat das Wort

LIEBE ROLLER-REVUE!

Als „Bella“-Fahrer lese ich nun ebenfalls mit viel Freude die Roller-Revue. Darf ich Ihnen ein wenig von der Bella 200 erzählen? Als alter Motorradfahrer rollere ich nun und fahre die Bella 200. Mit Skepsis wechselte ich meinen fahrbaren Untersatz, aber ich bin nicht enttäuscht, die Bella hält alles, was Zündapp ihr voraus sagte. Sie ist robust, sparsam und schnell. Mehr noch, sie hat wohl die beste Straßenlage, die bei einem Roller möglich ist. Das Spurvermögen ist so gut, daß man ruhig mal die Hände vom Lenker nehmen kann. Formschön ist sie auch, Geschmackssache natürlich, über die man streiten kann.

Nicht ganz gelungen ist die Sitzposition. Auf langen Strecken würde ich die Sättel der Lambretta vorziehen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h auf gerader Strecke ohne Wind mit zwei Personen und Aeroscheibe. Die Scheibe macht übrigens den Roller schneller, da der Wind aerodynamisch besser geleitet wird, als wenn er sich an den ungleichen Flächen des Fahrers stoßen muß. Die seitliche Versetzung des Fahrzeugs bei starkem Seitenwind ist mit Scheibe ebenfalls nicht anders als ohne sie. Ich hörte darüber oft falsche Ansichten. Alle Rollerfahrer möchte ich warnen, die mit ihren Fahrzeugen an die genannte Höchstgeschwindigkeit herankommen. Warum? Die Fahrsicherheitsgrenze ist erreicht, nach meiner Ansicht liegt sie beim Roller sogar wesentlich tiefer. Was ist schuld? Das viele Blech an unserem Fahrzeug, es gibt ihm zu viel Auftrieb und es fängt an zu schwimmen. Man soll auch ruhig daran denken, wie schnell sich unsere kleinen Räder drehen müssen.

Weniger gute Erfahrungen habe ich mit der Aeroscheibe gemacht. Bei Versuchsfahrten mit 90 km/h auf der Autobahn ist mir zweimal die untere Scheibe gerissen. Die Firma Panda hat sie mir großzügig ersetzt. Besten Dank dafür! Neuerdings habe ich den unteren Rand der Scheibe sauber mit einem schmalen Heftpflaster eingefasst und es mit Silberbronze gestrichen. Jetzt hält sie prima. Es wäre zu empfehlen, die Scheibe gleich bei der Herstellung mit einem geeigneten Material einzufassen, um das Flattern und Zittern wesentlich zu verringern. Durch das Einfassen darf natürlich keine Schwingungsstauung auftreten, sonst reißt die Scheibe ebenfalls.

Eine weitere Verbesserung habe ich mir geschaffen und sie mag manch anderem Rollerfahrer wissenswert erscheinen. Verkleidungskappen zum Motor oder anderen Behältnissen sind so hergestellt, daß Blech auf Blech liegt. Ein Klirren und bei älteren Rollern sogar Klappern dürfte die Folge sein. Alle Ränder dieser Klappen wurden von mir mit Gummi eingefasst. Erfolg prima! Einen dünnwandigen Gummischlauch, etwa zweimal so dick wie Ventilgummi, habe ich längs aufgeschnitten und einfach über die Kanten der Klappe gelegt. Ein Festkleben war nicht nötig, der Gummi hält so. Dasselbe kann man mit dem Kasten machen, der bei der Bella 200 Batterie und Werkzeug aufnimmt. (Bitte, ehe das Werkzeug verrostet ist, wie bei mir.) Ein Tip zur Pflege. Ich wasche den Roller mit zwei Eßlöffeln Pril oder Perwoll auf einen Eimer Wasser und lasse ihn lufttrocknen. Dann reibe ich alles mit Rex ein und poliere auf Hochglanz. Anschließend kann ich dreimal waschen ohne Rex zu verwenden, natürlich nachpolieren. Wer sein Fahrzeug liebt, poliert mit Watte. Ich verwende keine Nebelwäsche und habe noch keinen einzigen Rostfleck, obwohl es genug geregnet hat. Alle Schlitzlöcher der Madenschrauben, die durch den Schraubenzieher angekratzt sind und deshalb leicht rosten, habe ich mit Silberbronze und einem kleinen Pinsel ausbronziert. Mein Roller sieht heute besser aus, als am Anfang seines Lebensweges, da er im Schaufenster stand und darauf wartete, von mir gekauft zu werden.

Zum Schluß, meine Sozia (ein herrliches Wort übrigens), in diesem Fall meine Frau, war eine uninteressierte Motorradanhängerin, ist aber eine begeisterte Rollerin geworden. H. Schöll/Celle

Die erste Schwalbe

ODER DER GETRIEBEFRÜHLING

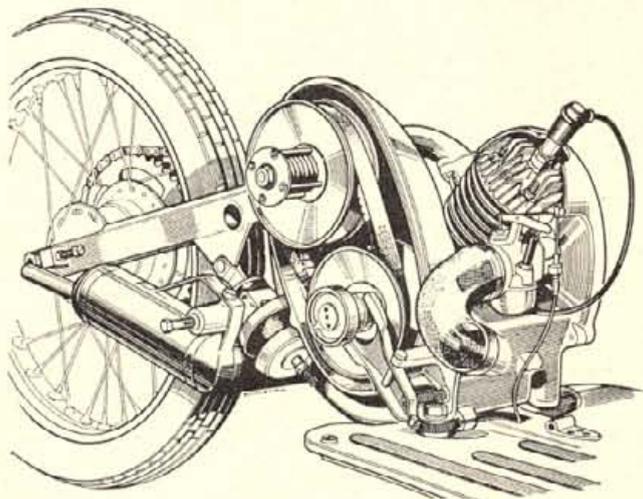


Bekanntlich macht ja eine Schwalbe noch keinen Sommer, aber zumindest ist er nicht mehr fern. Grund genug, um sich von Herzen zu freuen! Eine solche Schwalbe ist in gewissem Sinne die kleine „DKW-Hobby“ (oder ist sie ein „ER“?!); aber schon eine ganz kleine Vorwitzige! Daher ist wohl auch der Sommer noch ferner als im Sprichwort. Man könnte bestenfalls vom „Getriebefrühling“ auf dem Sektor Kraftrad reden, wobei auch durchaus mit der Möglichkeit eines „Reifs in der Frühlingsnacht“ gerechnet werden muß.

Dementsprechend ist auch dem Schreiber, der sich ja seit einigen Jahren die Finger in fast allen deutschen Motorzeitschriften über das „Getriebeproblem“ wund geschrieben hat, teils froh, teils aber beklommen zumute, wenn er sich — zunächst rein platonisch — mit dieser frohen kleinen Schwalbe beschäftigt. Froh ist er natürlich, daß es endlich „in der Luft liegt“, was ihm seit Jahrzehnten als unabänderlich vorsehwebte: daß eines Tages das „echt stufenlose“ Getriebe wiederkommen muß, das ja schon am Anfang des Autojahrhunderts einmal da war, dem nur leider die PS-Entwicklung der Motoren hoffnungslos davonlief; und zwar so „hoffnungslos“ (buchstäblich!), daß viele Jahrzehnte hindurch die „sauren Trauben“ der Getriebeentwicklung geradezu als „heilig“ galten und jeder, der da aus der Reihe tanzte, als Verrückter verketzert und nicht nur mit Spott, sondern sogar mit Feindseligkeit behandelt und unter wirtschaftliche Repressalien gesetzt wurde. (Es wäre zweifellos pikant, wenn der Schreiber offen sagen würde, welche Leute ihn in größter Notlage, wegen eben dieser Getriebeproblem-Aufsätze in der Fachpresse, zwar nicht juristisch — aber doch de facto — auf die Straße setzten, weil er angeblich „die Industrie schädigte, indem er die [ach so lammesgeduldige] Majestät Kundschaft aufwiegelte“.)

Froh ist der Schreiber nicht zuletzt deswegen, weil er vor wenigen Wochen in der ROLLER REVUE die Prognose stellte, daß der gesunde Revolutionärgeist im Lager der Rollerleute wahrscheinlich auch die Getriebestagnation überwinden dürfte, da hier viel günstigere Voraussetzungen dafür bestünden, als bei den reinen Kradlern:

1. Die Rollerianer wollen gemütlich und bequem fahren; der Ehrgeiz in den Gängen bis zum Ventilsehnattern hochzudrehen und dann in 0,01 Sekunden zu schalten, liegt ihnen fern (vor allen Dingen den fieschen Rollermaidens).
2. Im Roller, mit seinen Blechhäuten, lassen sich etwaige Getriebevergrößerungen ohne Schwierigkeiten unterbringen (nicht zuletzt aus diesem Grunde ist die „Hobby“ nur als Roller zu denken. Bei einem Moped ist das Getriebe schon nicht mehr unterzubringen).
3. Die mäßigen Leistungen der Roller sind gewissen Getriebeentwicklungen günstig.



Man erkennt den gebläsegekühlten 3-PS-MOTOR, das automatisch arbeitende „denkende“ Getriebe, sowie die hintere Schwinge mit der progressiv wirkenden Druckgummifederung
Zeichnung Schlenzig

Dabei war in der Prognose noch gar nicht an die „Hobby“ gedacht, von der andere Journalisten schon gewußt haben. Man darf also stark vermuten, daß sich auch anderswo „Anderes“ tut auf dem Sektor stufenlose Getriebe. Na, und das ist eben erfreulich! Andererseits muß man natürlich jeder Neukonstruktion, die den Stempel des schwer errungenen Kompromisses unverkennbar an der Stirn trägt, insofern mit gemischten Gefühlen gegenüber treten, als stets die große Gefahr droht, daß die naturbedingten Unzulänglichkeiten solch eines Pioniers Enttäuschungen der Kunden und hämische Genugtuung bei den „Päpsten der sauren Trauben“ heraufbeschwören, die dann das ganze zukunftsreiche Gebiet wieder für lange Zeit hoffnungslos in Mißkredit bringen können. Ähnliche Gefahren drohten (und drohen in mancher Hinsicht noch) seitens der „Um-jeden-Preis-Automaten“ in den großen USA-Wagen, die das Vorurteil befestigten, Automaten seien „teuer in Herstellung und Betrieb“ usw.

Nun, dem „Hobby“-Getriebe kann selbst der Boshafteste nicht nachsagen, daß es in der Herstellung teuer sei! Einfacher geht's bestimmt nimmer! Und Mehrverbrauch durch schlechten Eigenwirkungsgrad, oder allzu ungeeignetes Betriebsverhalten, wird es auch wohl kaum haben; zumindest nicht, solange der Riemen nicht rutscht. Und selbst mit dem Riemenverschleiß ist es wahrscheinlich halb so gefährlich, denn ein Ersatzriemen nach soundsoviel tausend Kilometern ist ja schließlich kein Beinbruch!

Heikler sind schon andere Fragen: etwa nach der Größe des Regelbereichs, ob dieser ausreicht. Oder ob sich die (an Einfachheit schwer zu übertreffende) Automatik auch wirklich in allen Lagen als „befriedigend“ erweist. Man kommt ja — laut Testern — damit überall „durch“. Es ist aber nicht zu übersehen, daß der berüchtigte Einwand aller Schalthebelvirtuosen, man könne oft den Einsatz des Motors nicht im erwünschten Maß beeinflussen (Hochziehen, Bummeln usw.), gerade bei der „Hobby“ Angriffspunkte finden dürfte. Ganz zu schweigen davon, daß dieses Getriebe (von Uher) offenbar wirklich ausschließlich auf diesen eng begrenzten Verwendungszweck beschränkt zu sein scheint. Der Roller „Hobby“ scheint gewissermaßen — einschließlich des Motors, der uns leider um eine weitere „Klasse“ bereichert — buchstäblich um den Getriebeteil herumgebaut, bzw. genau darauf zugeschnitten zu sein: Ein Roller mußte es sein, um das relativ große Getriebe verstecken zu können. Die naheliegenden 100 cm, die einem Stadt-Damenroller ausreichen dürften, waren offenbar schon für den Riemen zuviel, sonst hätte man die Steuergrenze radikal ausnützen müssen. Auch die „untermotische“ Literatur dürfte nicht nur aus Gründen der Unempfindlichkeit und Lebensdauer, sondern auch aus Riemen Gründen resultieren und bestimmt auch dem Streben nach ausreichender Elastizität des Motors (als Ergänzung zum notgedrungen engen Regelbereich des „Wandlers“) zuzuschreiben sein.

Angesichts dieses zweifellos unmißverständlichen Sachverhaltes wird jeder glauben, daß man etwa eine 200er (oder einen Kabinenroller!) nie (ich wage das zu behaupten!) mit einem solchen Getriebesystem wird bauen können; trotz verbesserter Riemenbaustoffe nicht. Denn dort lag tatsächlich vor 50 Jahren auch schon einmal (etwa) die PS-Grenze! Man könnte natürlich drei Hobby-Riemen parallel legen, um die dreifache Leistung zu übertragen; aber wie groß das wird, kann jeder sich unschwer vorstellen. Und wie schwierig das konstruktiv zu verwirklichen ist, weiß man als Techniker um so besser, je öfter man Patentschriften studiert hat, die in diese Richtung zielen (sogar „General Motors“ hat derartige Konstruktionen angemeldet, mit einem halben Dutzend Keilriemen).

Trotz all solcher Einschränkungen aber verdient der Mut der DKW-Leute alle Anerkennung und „der“ kleine „Hobby“-Roller höchste Beachtung, weil er — erstmals wieder nach einem halben Jahrhundert etwa — ein „echt stufenloses“ Getriebe im Fahrzeugbau bringt, wobei betont werden muß: in großer Serie. Denn der etwas zu tollkühne „Grade“-Zweitaktwagen nach dem ersten Weltkrieg, der heute mit seinem Reibradgetriebe in der Hinterachse eine Kuriosität im Deutschen Museum darstellt, wurde zwar auch in mehreren Exemplaren gebaut, aber nie ein Erfolg. Letzteres aber wollen wir dem „Hobby“ entschieden wünschen, damit er das Feld bereite für die echt stufenlosen Hochleistungswandler von morgen, mit großem Bereich und optimaler Regelung, die keinerlei Wünsche mehr offen lassen.

Lubinski

Verborgen bringt Sorgen!

(Ein Motorroller erzählt aus seinem Leben)

Gestatten Sie, daß ich mich vorstelle? Mein Name ist „Moro“! Diesen Namen bekam ich, als mich ein „Er“ und eine „Sie“ aus dem Schaufenster abholten, wo ich einige Zeit mit meinen chromblitzenden Teilen begehrende Blicke auf mich zog. „Moro“ stellt übrigens eine alberne Abkürzung von Motorroller dar. Meine größte Sorge war, als ich im Schaufenster stand, einen netten Herrn oder eine ebensolche Herrin zu bekommen. Meine Besorgnisse waren umsonst, ich habe in Heinz einen guten Fahrer und in Hilde eine reizende Sozia bekommen. Er ist ein guter Kerl, doch die Gutheit wäre mir bald zum Verhängnis geworden. Er hat nämlich einen Fehler: Er ist zu gut. Er kann sehr schlecht jemanden ein „Nein“ sagen.

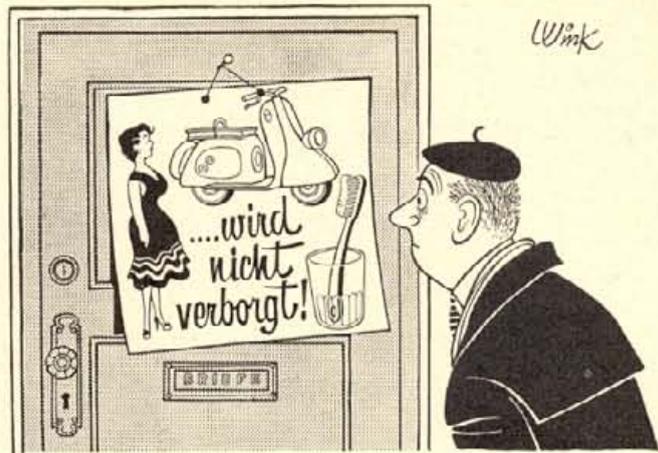
Es begann damit, daß eines Tages die Tür meiner Garage geöffnet wurde und Heinz mit einem Bekannten eintrat. Ich dachte zunächst, daß wir drei irgendwohin fahren sollten, doch hörte ich, wie Heinz zu seinem Bekannten sagte: „Fahre aber vorsichtig!“. Nanu, wollte Heinz denn nicht mitkommen? Ich muß sagen, daß mir das garnicht paßte. Zwar kannte ich den jungen Mann, da er öfter bei mir als Sozius mitfahren war, aber so viel ich wußte, war er noch nie selbst Motorrad oder Roller gefahren. Daß Heinz ihn jetzt so einfach selbst fahren lassen wollte, das verstand ich nicht. Es sollte doch bei den Menschen einen Ausspruch geben, der besagt, das alles das, was mit „F“ anfängt, nicht verborgt werden sollte. Scheinbar dachte Heinz, daß in dem Wort „Motorroller“ kein „F“ vorhanden sei, und er mich nun so einfach verborgen könnte.

Beim Anfahren jedoch ging es schon los. Dem Manne fehlte es scheinbar an jedem Feingefühl. Er gab Gas, daß ich mächtig aufheulte, und als Krönung ließ er zu allem Überfluß die Kupplung so schnell los, daß ich einen mächtigen Satz machte, als wenn ein Pferd von einer Tarantel gestochen wäre. Beim Schalten knirschte ich jedesmal mit den Zähnen. Das dicke Ende kam aber noch. Wir fuhren gerade eine Kreuzung an. Da! Ein Wagen von rechts. Mein Fahrer zog und drückte alles, was er zur Verfügung hatte —, nur nicht die Kupplung. Wir standen. Ich aber auch, und ich muß sagen, ich hatte die Nase voll. Ich sollte wieder angetreten werden, aber ich streikte einfach. Ich wurde nach Hause geschoben. Ja, und was machte Heinz? Er besah mich zunächst von allen Seiten und dann lachte er, daß ihm die Tränen aus den Augen kamen. Schrammen hatte ich keine davongetragen und so hatte er seine helle Freude, wie sein Bekannter über mich schimpfte. Na, und mir taten alle Eingeweide weh.

Meinem Heinz allerdings hatte dieser Vorfall nichts ausgemacht. Eines Tages kommt ein Freund von Heinz schweißtriefend angerannt, ob er mich nicht einmal haben könnte. Sein Motorrad wäre kaputt und er müßte dringend eine Fahrt machen. „Na ja, meinte Heinz, Du bist ein alter Motorradhase, da kann ja nichts schief gehen. Hier hast Du „Moro“. Mir wurde Angst und Bange, denn dieser gute Mann verstand wohl etwas vom Fahren, aber er war einer von der Sorte, die 70 km Geschwindigkeit als Fußgänger-tempo bezeichnen. Oft genug ist er an uns vorbeigeflüzt, daß man nur ein Rauschen hörte und das alles bei normaler Fahrt. Heute aber hatte er es eilig. Wir fuhren also los. Er jagte mich, daß mir dabei Hören und Sehen vorging. Mir wurde warm, nur gut, daß ich ein so gutes Gebläse hatte. Fahren konnte er ja, da brauchte ich nicht mit den Zähnen zu knirschen, doch konnte ich das Getöse aber nicht haben. Wie aber diesem Ärger beikommen? Dem guten Manne war mit Streifen ja nicht zu imponieren. Aber schließlich wollte ich auch meinem Heinz eine Lehre erteilen. Da kam mir etwas zu Hilfe. Es fing langsam an zu regnen. Der Erfolg

Daß blauweiße Hinweistafeln ausschließlich als Hinweise und Wegweiser für die Bundes-Autobahnen verwendet werden sollen, hatte der Automobilclub von Deutschland (A.V.D.) vor mehreren Monaten dem Bundesverkehrsministerium empfohlen, und das Ministerium hat diesem Antrag nun zugestimmt. (mop)

war, daß ich natürlich mein letztes bißchen Kraft zusammennehmen mußte, um schnell ans Ziel zu kommen. Aber wie gesagt, ich hatte es satt. In einer Kurve, die herrlich mit Blaubasalt gepflastert war, und die mein Heinz immer schön vorsichtig anfahren würde, in die wir aber mit Vollgas reingingen, fühlte ich meine Zeit für gekommen. Ich rutschte einfach hinten weg und ehe ich selbst einen Gedanken fassen konnte, lag ich ein paar Meter weiter als mein Fahrer auf der spiegelblanken Fahrbahn. Mir taten alle Rippen weh und etliche Beulen und Schrammen, außerdem die



kaputte Lampe waren die Folgen davon. Auch meinen Fahrer muß es ganz schön zusammengestaucht haben, denn er kam humpehend angetrottet, um mich wieder in Gang zu setzen. Mein Ziel hatte ich erreicht, denn der Rest der Fahrt ging in normalem Tempo vorstatten. Ja und Heinz? Dieses Mal lachte er nicht, als er mich sah. Von Hilde bekam er noch obendrein einen mächtigen Anpuff. Schließlich sagt er: „Jetzt ist Schluß mit der Verborgerei. Motorroller sind Fahrzeuge und alles was mit „F“ beginnt, soll man nicht verborgen. (Frau, Füllfederhalter, Ferd, Fzahnbürste).

Sprechstunde unseres Rollerarztes:

INVENTUR

Der Jahreswechsel steht nicht nur im Zeichen feuchtfröhlicher Feiern, sondern auch im Zeichen der Inventur. Darum gestatten Sie mir einige Zahlen aufzuführen, welche das statistische Bundesamt gesammelt hat und die auch uns interessieren. Es ist ein Auszug über Zahlenmaterial von Todesfällen im Bundesgebiet, aufgeschlüsselt nach Ursachen. Im 2. Vierteljahr ereigneten sich an Todesfällen durch

Herzleiden	22952	davon Tuberkulose	2122
Bösartige Neubildungen	21536	Nierenerkrankungen	1195
Gefäßstörungen	19549	Unfälle	6316
Krankheiten der		davon Kraftfahrzeugunf.	2624
Atmungsorgane	9782	Selbstmorde	2658

Sie können daraus klar ersehen, daß die Zahl der Verkehrstoten zwar beachtlich ist, jedoch nicht so hoch wie es nach den Presse-meldungen den Anschein hat, sie bildet nur $\frac{1}{3}$ aller Unfälle. Die gleiche Höhe haben die Selbstmorde, und an Herzkrankheiten

Einen verstärkten Kampf gegen die „Unfälle“, zu deren Lasten et. 70 Prozent aller Verkehrsunfälle gehen, obwohl sie nur 5 Prozent des Verkehrsteilnehmers betragen, kündete Staatssekretär Prof. Brandt anläßlich eines Rechenschaftsberichtes über die Forschung in Nordrhein-Westfalen an. Nach den Ermittlungen eines Kölner Institutes sind 85 Prozent aller Verkehrsunfälle auf menschliches Versagen zurückzuführen.

sterben fast 10 mal so viele Menschen. Wenn man sich die gewaltige Verkehrsdichte der Sommermonate und die zurückgebliebenen Straßenverhältnisse der Bundesrepublik vor Augen führt, so wundert man sich, daß es nicht noch mehr sind. Denn es ist weiter zu bedenken, daß in den Sommermonaten die Krankheitstodesfälle relativ niedrig sind, die Unfallziffer dagegen verhältnismäßig hoch liegt (hohe Verkehrsfrequenz).

Viele Kongresse tagten in den Sommermonaten, wovon uns vielleicht der Kongreß der internationalen Union ärztlicher Kraftfahrerverbände interessieren sollte. Den dort gehaltenen Vorträgen und Referaten ist folgendes zu entnehmen: Die unbegrenzte Geschwindigkeit stellt keine erhöhte Gefahr dar. Die Statistiken zeigen, daß die Unfallziffern in Ländern mit Geschwindigkeitsbegrenzung nicht geringer sind. Der weitaus größte Teil der Unfälle passiert bei mittleren Geschwindigkeiten. Auch Länder ohne Führerscheinzwang weisen keine höheren Unfallraten auf.

Der Hamburger Versicherungsmediziner Prof. Dr. Göbbels schlug unter anderem die Meldepflicht der Ärzte für verkehrgefährdende Krankheiten vor, sowie die Heraufsetzung des Mindestalters zur Erlangung des Führerscheines. Ferner wurde die gesetzliche Bevorrechtigung des im Dienst befindlichen ärztlichen Fahrzeuges gefordert. Der Führerscheinzwang für Kleinmotorräder, der bei uns bereits durchgeführt wurde, kam auch dort zur Sprache.

All dies beherzigend, wollen wir im neuen Jahr vorsichtig fahren. In diesem Sinne — Prost Neujahr!

Dr. Str.

Kraftrad und Roller sind winterfest

Im Gegensatz zum Auto, das gerade im Herbst und Winter seine besondere Mission als Schutz gegen Witterungsunbilden zu erfüllen pflegt, gehen im Winter viele Kraftrad- und Rollerfahrer dazu über, das Fahrzeug in die Garage zu stellen, bis es die Frühlingssonne zu neuem Leben erweckt. Aber immer größer wird das Kontingent derjenigen, die ihr Fahrzeug in Wind und Wetter, besonders beruflich, weiter benützen müssen. Und da so mancher neu zur Gilde der Zweiradfahrer hinzugekommen ist, daher erstmals einen Winter „durchsteht“, so dürften wohl einige Hinweise gern aufgenommen werden.

An sich ist das Kraftrad und der Motorroller winterfest, aber es treten im Herbst und Winter doch teilweise ganz andere Betriebsbedingungen auf, so daß eine gewisse Umstellung, größere Pflege und einige Kniffe notwendig sind. Das beginnt schon beim Motor. Ein Kühler, dessen Wasser einfrieren kann, ist zwar nicht vorhanden, aber die Batterie muß gegen Kälte geschützt werden, man umkleidet sie mit Glaswolle, wenn man weiß, daß man mit tieferen Temperaturen rechnen muß. Vergessen wir nicht, daß in der Kälte auch die Kräfte der Batterie nachlassen. Der Vergaser sollte in vielen Fällen etwas fetter eingestellt werden. Ölwechsel muß genau nach den Vorschriften der Kraftrad-Hersteller durchgeführt werden, meist wird dünnflüssigeres Öl benutzt werden müssen, wenn man nicht eines der neuen Öle mit Additives (z. B. Esso Extra Motor Oil) benutzt, das eine weite Viskositätsspanne hat, also auch die kalte Jahreszeit überdeckt.

Auch für das Anlassen gibt es einige Tricks. Man soll den Kickstarter nur betätigen, wenn die Beleuchtung ausgeschaltet ist. Will der Motor absolut 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 Benzinflamme angebracht (Vorsicht!).

Aber nicht nur der Motor muß winterfest sein, auch das Fahrgerüst. Vorder- und Hinterrad müssen richtig spuren, jetzt mehr als im Sommer. Die Kette muß man recht ausgiebig einfetten, da sie im Winter unter Schmutz und Regenwasser besonders leidet,

wenn sie nicht vollverkleidet ist. Die Bremsen müssen in einer Werkstatt genau kontrolliert und etwaige Korrekturen durchgeführt werden; von ihnen hängt im Winter mehr denn je das Leben und die Verkehrssicherheit ab.

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 allen Geräten, mit denen man angeblich die Reifen selbst nachprofilieren kann, nur das Sommer kann die Gleichmäßigkeit der Schnitte gewährleisten. Wer keine Hinterradfederung besitzt, kann zur Verbesserung der Straßenlage und -haftung eine Hinterradfederung (Jurisch) einbauen lassen.

Gegen Schmutz und Schneewasser muß nicht nur die Kette, sondern auch das ganze Fahrgerüst, besonders die Unterseite der Kotbleche, geschützt werden. Sprüht man diese Teile mit einem graphitierten Öl ein (Caramba-Sprühdose), so wird nicht nur das Klappern und Quietschen aufhören, sondern das Blech auch gegen Rost geschützt sein und neuer Schmutz sich schwerer an den Unterteilen absetzen. Die Chromteile müssen besonders pfleglich mit säurefreiem Fett behandelt werden, man verzichte auf den Glanz und schütze den Chrom lieber gegen Rost. Dieser Fettschutz muß aber öfter wiederholt werden. U. M.

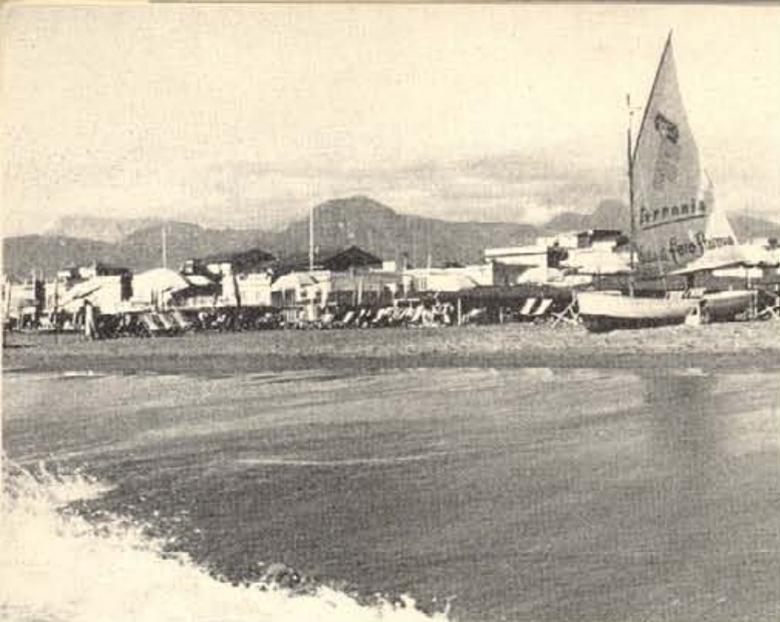
Was plant Horex 1955?

Zu erfahren waren eigentlich nur negative Dinge. So soll mit einem 500-cem-Motorrad nicht zu rechnen sein, auch die erwartete Zweizylinder-Maschine wird nicht in die 500er Grenze gelangen. Auch Sportwagen sind nicht geplant. Das Gerücht kam vielleicht daher, daß Horex sich mit einem mehrsitzigen Kleinwagen beschäftigt, mit dessen Erscheinen aber im kommenden Jahre kaum zu rechnen ist. Auch ein Zweitakt-Motorroller ist nicht geplant; man will aber ein „neuartiges“ Zweiradfahrzeug bauen. Und das Wichtigste: Auch Horex will 1955 nicht an Rennen teilnehmen.



HEINKEL *kam 1954 sah-siegte*

Internationale Wintersternfahrt Oberstdorf	3 am Start	3 Goldmedaillen	3 Silberbecher
Pfälzer Zuverlässigkeitsfahrt	2 am Start	2 Goldmedaillen	
Nordbayerische Zuverlässigkeitsfahrt	3 am Start	3 Goldmedaillen	
7. Westdeutsche Zuverlässigkeitsfahrt im Siebengebirge	2 am Start	2 Goldmedaillen	
3. Ampergaufahrt Fürstenfeldbruck	2 am Start	1 Gold 1 Silbermedaille	
Gipfelfahrt zum Michelsberg, Bönningheim	1 am Start	1 Goldmedaille	
ADAC-Rheinlandfahrt	7 am Start	7 Goldmedaillen	Klassensieg 1 Mannschaftspreis aller Motorräder und Roller
Zuverlässigkeitsfahrt Backnang	2 am Start	1 Gold 1 Silbermedaille	
1. Internationale Rollerprüfungsfahrt Ludwigsburg	3 am Start	1 Gold 1 Silbermedaille	Goldener Mannschaftspreis
3. Bayerwaldfahrt	3 am Start	1 Gold 2 Silbermedaillen	Bronzener Mannschaftspreis
8. Zielfahrt Gau Weser-Ems	2 am Start	2 Goldmedaillen	
2. Trophée International Motocycliste 1954 Cannes-Genf-Cannes	1 am Start	1 Goldmedaille	
12-Stundenfahrt Heilbronn	3 am Start	3 Goldmedaillen	Gold. Mannschaftspreis
ADAC-Westfalenfahrt 1954	5 am Start	3 Gold 2 Silbermed.	1. Mannschaftspreis aller Motorräder und Roller



Hier das Meer, dort im Hintergrund der Apennin, das ist Italien

AUF SCHNULLER NACH ROM

VON J. HYZDAL VON MISERONY

Die Haustür hinter mir zuschlagend trete ich aus der warmen Wohnung in einen kalten Wintermorgen. Unablässig rieselt der Schnee von einem grauen Januarhimmel herab, der keinerlei Hoffnung auf Aufhellung gibt. Etwas wehleidig wandern meine Blicke zur grünen Garagentür, hinter der meine Vespa, genannt „Schnuller“, ihren Winterschlaf angetreten hat.

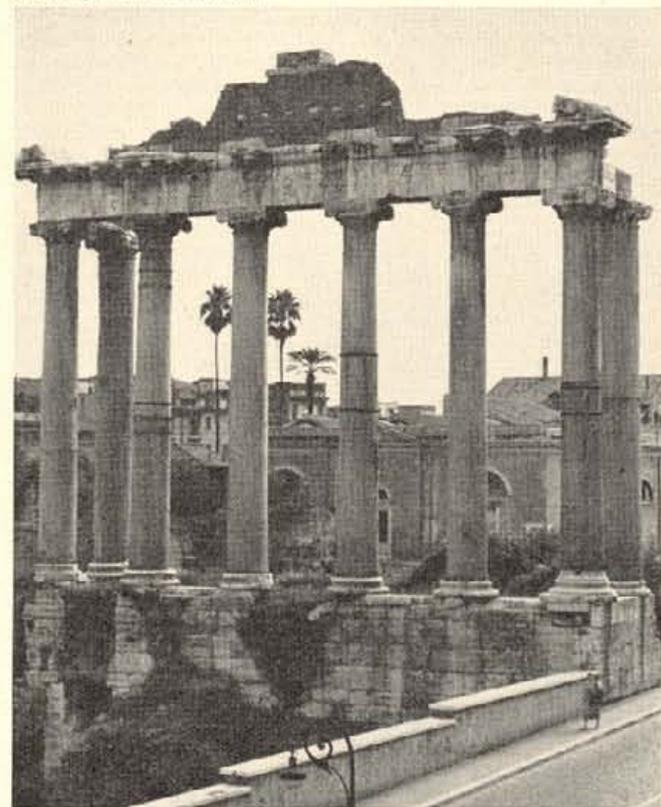
Auf dem Wege zum Labor kehren meine Gedanken zu meinem Schnuller zurück und plötzlich verschwinden alle grauen Wolken, das Schneegestöber löst sich auf und mir ist, als würde ich wieder die strahlende Sonne sehen, die mich im September vierzehn Tage lang, vom Brenner bis Rom begleitet hat.

Rom! Mein Herz machte eine Pirouette, als ich endlich den letzten Hügel erklommen hatte, der mir noch den Blick auf die Stadt Romulus und Remus versperrt hatte. Und dann lag die Ewige Stadt zu meinen kleinen Rädchen. Selbst die Reklamen längs der prachtvollen Asphaltstraße, die ich mir versagt hatte zu photogra-

Padua bietet eine wunderschöne Basilika, eine Universität (die zweitälteste Europas) und prozentuell gesehen die meisten Bars in einer italienischen Großstadt. Die Menschen — pardon, Männer stehen dort genau so herum, wie in allen übrigen Städten Italiens



phieren, konnten meine Freude nicht trüben. Zum letztenmal Gas-hahn bis auf „Voll“ aufgedreht, die Tachonadel kletterte auf 80, und dann winkte mir unter Palmen das Stadtschild ROMA entgegen. Auf der Via Flaminia, der Piazza Cavour und dem Via del Corso feierte ich Wiedersehen mit der Stadt Neros und Cäsars, in der ich mir vor Jahren meine ersten journalistischen Spuren verdient hatte. Jeder deutsche Vespa- oder sonstige Rollerist sollte Rom nicht verlassen, ohne der „Birrera Viennese“ (Wiener Bierstube), einem kleinen deutschen Restaurant beim Piazza Espania, einen Besuch abgestattet zu haben. Ich fuhr sofort hin. Verschmutzt und vorbeult vom letzten Unfall in Viterbo (30 km vor Rom) betrat ich das Lokal, an dessen Einrichtung und Bedienung die Jahre geradezu spurlos vorbeigegangen zu sein schienen. Mit Selbstverständlichkeit begleitete der Oberkellner meine Frau und mich in ein kleines Hotel in der Via Fratina, einer Seitenstraße des Corso, wo wir sofort ein schönes Doppelzimmer bekamen. Meine kühnsten Erwartungen in bezug auf die Preise in Italiens Hauptstadt wurden widerlegt. Das Zimmer kostete 12.— DM, und das im Zentrum der Stadt, unweit der Piazza Venetia, im Schnittpunkt der Corsos.

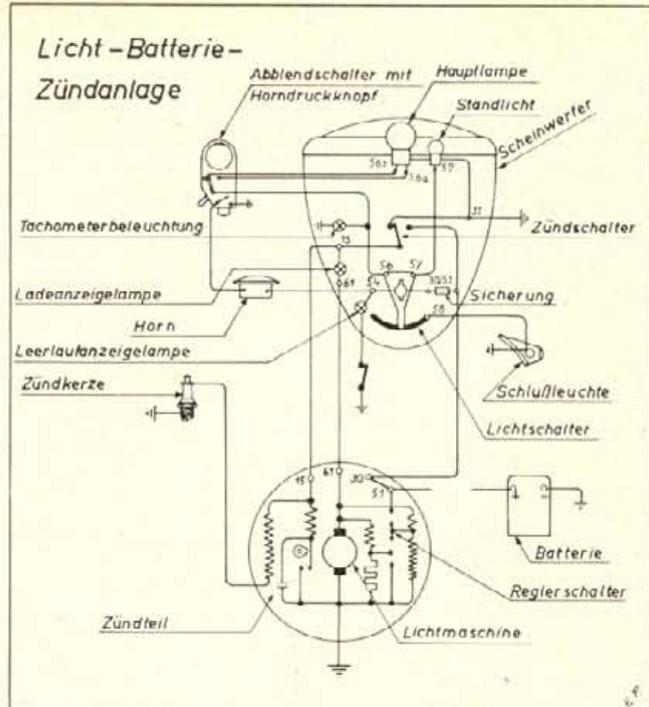


Mitten im Forum Romanum erhebt sich der Saturn-Tempel, eines der ältesten Bauwerke Roms aus ca. 500 v. Ch. In ihm wurde der Staatsschatz aufbewahrt

Mein Schnullerchen, der sich die ganze Fahrt über den Apennin, den wir dreimal überquert hatten, uns natürlich die ekligsten Pässe aussuchend, vorbildlich gehalten und trotz schwerem Unfall, bei dem er Kotflügel, Scheinwerfer und Schutzblech eingebüßt hatte, ohne zu mucken lustig weitersurrte, bekam vier Tage Urlaub. In einer Garage wurde er zur Sensation, denn die meisten Neugierigen konnten es nicht fassen, daß wir auf einer „tedeschi Vespa“ von Wiesbaden bis Rom gefahren waren.

Nach vier herrlichen Tagen in Rom starteten wir über San Marinella längs der Ostküste Italiens, Livorno durchrollend, Pisa streifend, bis Viareggio, wo uns der herrliche Badestrand zwei weitere Tage festhielt. Der zur Neige gehende Urlaub und eine leichte Leere im Lirekonto ließ uns schließlich in einem Zuge durch Mailand über den Comosee bis Belinzona, am Fuße des St. Gotthard, fahren. Auch am folgenden Tage trieben wir den Schnuller an, diesmal aus meteorologischen Gründen. Am dritten Tage der Gewalttours machten wir die 400 km wieder voll und landeten genau eine halbe Stunde vor einem furchterlichen Regenguß in der Garage.

Und es regnete tagelang, so, wie es jetzt seit Tagen schneit. Bei dem Gedanken an den Schnee bin ich in meinem Labor angelangt. Den Schnee vom Mantel abklopfend, fällt mein Blick auf ein Bild, das meine Vespa mit Sozia unter dem Stadtschild von Rom darstellt. Ich hebe den Telefonhörer auf und wähle meine eigene Nummer. Als sich meine Frau meldet, frage ich, wohin wir in diesem Jahr in Urlaub fahren. „Nach Italien natürlich“, kommt die prompte Antwort.



NACHTFAHRTEN mit gutem Licht

Für die meisten Rollerfahrer ist die elektrische Anlage ihres Fahrzeuges ein „Buch mit sieben Siegeln“. Warum? Als Laie findet er sich in der verwirrenden Strippenzahl nicht zurecht. Doch es ist gar nicht so schwierig, wie es aussieht, wenn man an Hand nebenstehenden Schaltschemas den Leitungsweg verfolgt. Wohl handelt es sich um ein kleines Elektrizitätswerk; die Zeichnung zeigt dem Laien klar, wie die ganze Zünd- und Lichtanlage aufgebaut und geschaltet ist.

Grundsätzlich:

1. Bei allen Motorrollern handelt es sich um Lichtbatteriezündanlagen.
2. Die Klemmenbezeichnungen (z. B. 51 — 30 — 15 usw.) sind genormt und einheitlich für alle Kraftfahrzeuge.

An Hand der Zeichnung und nachstehend gegebener Hinweise ist es dem Laien möglich, auftretende Licht- bzw. Zündungsstörungen auf freier Strecke selbst zu beseitigen. Dazu: Zur Nachtfahrt gehört eine gute Stablampe — die Tüchtigkeit des Objektes läßt Pannen immer im dümmsten Augenblick auftreten. In den meisten Fällen

handelt es sich um Kabelbeschädigungen, die an „Scheuerstellen“ auftreten. Ist dabei die Kupferseele des Kabels entzwei, so wird sie mit einer Klemme verbunden (notfalls blank verdrillt) oder das Kabel erneuert. Ist dagegen die Isolierung beschädigt, so ist bei den Erschütterungen der Fahrt eine Verbindung mit „Masse“, also „Kurzschluß“, die Stelle wird mit Isolierband (ersatzweise Leukoplast) repariert. Solche „gefährdete“ Stellen sollten aber schon daheim mit einem Schutzschlauch (z. B. ein Stück alter Pumpenschlauch) überzogen werden und außerdem am Rahmen festbandagiert sein, damit solche Kabelbrüche gar nicht auftreten können.

Die Zündlichtanlagen der Motorroller kann man als „vollkommen“ bezeichnen; daher treten Störungen nur bei unsachgemäßer Behandlung und fehlender Pflege auf. Zeigt sich an den Unterbrecherkontakten starke Funkenbildung, so beweist dies, daß der Kondensator schadhaft ist; er wird gegen einen neuen ausgetauscht. Der Unterbrecherfilz soll nach etwa je 1000 Kilometer mit wenigen Tropfen Öl geschmiert werden; ansonsten aber hat Öl in der Zündanlage nichts zu suchen!

Für die Erzeugung eines kräftigen Zündfunken ist es erforderlich, daß die Unterbrecherkontakte peinlich eben (also nicht schief oder gewölbt) sind und den vorgeschriebenen Abstand (meist 0,5 mm) haben; dieser ist mit der Kontaktlehre zu prüfen, denn das Augenmaß trügt.

Schlechte Ladeleistung der Lichtmaschine hat ihre Ursache meist durch verschmutzte, klemmende oder abgenützte Schleifkohlen oder müde gewordene Druckfedern (erneuern). Seltener ist Entmagnetisierung schuld, die entweder Ermüdung ist oder durch Versagen des Rückstromschalters entsteht. Wenn sich die Batterie bei kurzer Stillstandszeit entladet, so hat sie eine „tote“ Zelle durch Plattenschluß (verbozene Platten oder Schlamm) oder der Rückstromschalter funktioniert nicht einwandfrei oder ein Kabel hat an einer isolationsbeschädigten Stelle Masseschluß. Wenn die Glühlampen bei höheren Motordrehzahlen durchbrennen, so beweist dies, daß der Regler defekt ist. Zur Pflege der elektrischen Anlage gehört auch die regelmäßige Wartung der Batterie, das Nachfüllen von destilliertem Wasser und der Überzug der Polklemmen mit saurebestandigem Fett.

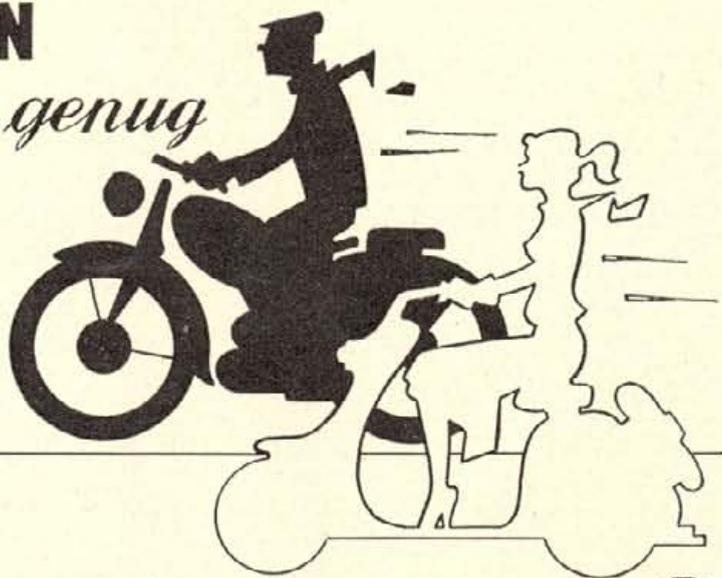
Die Einstellung des Fern- und Abblendlichtes ist verkehrspolizeilichen Vorschriften unterworfen und muß deshalb von Zeit zu Zeit nachgeprüft werden. Diese Nachprüfung muß bei hinterradgedeferten Rollern stets in vollbelastetem Zustand (also mit Sozius) erfolgen. Die Scheinwerfer sind staub- und spritzwasserdicht; eine Reinigung der Silberspiegel ist daher unnötig und muß unterlassen werden. Durch Sturz zerbrochene Streuscheiben müssen schnellstens ersetzt werden, damit der empfindliche Silberspiegel nicht leidet. Müssen Glühlampen im Scheinwerfer ausgewechselt werden, so müssen dazu stets weiche Stoffhandschuhe verwendet werden; mit bloßen Fingern angefaßte Lampen erhalten geringe Fettspuren, die durch die Erwärmung verdampfen und diese Dämpfe sind für den Silberspiegel schädlich.

Wer seine Lichtanlage einschließlich der Scheinwerfer sorgsam pflegt und in Ordnung hält, kann unbesorgt und mit gutem Licht zur Nachtfahrt starten.

E. Popp, Elektrotechniker

DER *beste* REIFEN -gerade gut genug

Nur der beste Reifen gibt uns Sicherheit und Selbstvertrauen im Trubel des täglichen Verkehrs. Deshalb hat sich der gesamte Motorsport immer mehr auf Continental LB Reifen ausgerichtet, die in hohem Maße spurfest und bremsicher sind. Mit 4 Weltmeisterschaften und 19 Meisterschaften europäischer Länder im Rennsport 1954 hat er Leistungen aufzuweisen, wie sie noch niemals ein Reifen zu verzeichnen hatte.



Continental LB DER REIFEN DER WELTMEISTER 



JUSTUS:

20 gute Vorsätze

Die wehmütige Stimmung, in die man verfällt, wenn das alte Jahr still und unbemerkt oder auch unter erheblichem Gepolter und Gläserklirren einem neuen gewichen ist, setzt sich meist dahingehend um, daß man seine Umgebung mehr oder weniger nachdrücklich auf eben gefaßte gute Vorsätze hinweist, die man in den kommenden 365 Tagen ohne jeden Kompromiß ausführen will. Vielleicht blättern Sie in diesem Augenblick bereits peinlich berührt weiter, weil Sie daran erinnert wurden, daß in den wenigen bereits vorflössenen Tagen des Jahres 1955 schon einer Ihrer unter qualvollen inneren Kämpfen gefaßten „guten“ Vorsätze in die Brüche gegangen ist. Justus will Ihnen nun heute nicht mit charakterlichen Zumutungen nahetreten, sondern Sie bitten, Hinblicklich des noch so unberührten neuen Jahres die folgenden Zeilen unter schärfstmöglicher Konzentration zu inhalieren. Vielleicht lohnt es sich doch, einem dieser 20 Vorsätze ein Jahr lang (oder auch darüber hinaus) nachzukommen. Bitte denken Sie nicht „schon so oft gehört!“ oder „immer das gleiche!“ etcetera-pipapo. Warum Sie das heute ausnahmsweise nicht tun sollen, steht ganz unten.

1. Hupen Sie nur, wenn Sie einen Verkehrskollegen auf eine ihm durch Sie oder einen Dritten drohende Gefahr aufmerksam machen wollen!
2. Fahren Sie unter Berücksichtigung des § 1 StVO auf bevorrechtigten Straßen so zügig wie möglich; setzen Sie aber sofort den Fuß auf die Bremse, wenn Sie Kinder in die Pupille bekommen!
3. Lachen Sie nicht über eine Dame am Steuerrad oder Lenker, die an einer belebten Kreuzung verzweifelt um ihren Motor bemüht ist! Lächeln Sie nicht über die Unglückliche, sondern ihr ins Gesicht, damit sich ihr wiedererwachtes Selbstvertrauen in blubbernder Vergasertätigkeit bemerkbar machen kann!
4. Sichern Sie Ihr Fahrzeug, wenn Sie es in unbelebter Gegend verlassen, so gut wie möglich, damit Ihnen im Falle des Verschwindens die Versicherung nicht allzu große Schwierigkeiten macht! (Zündschlüssel abzelen genügt nicht immer.)
5. Bemühen Sie sich, falls ein um die Sicherheit des Straßenverkehrs besorgter Hüter der Ordnung unehelichswanger neben Ihnen steht, um sachliche Argumente! Wenn Sie ruhig, aber bestimmt auf Ihr richtiges Verhalten hinweisen, wird Ihr Gegenüber mit hoher Wahrscheinlichkeit nachts im Bett den Entschluß fassen, Sie noch einmal davonkommen zu lassen, auch wenn seiner Ansicht nach ein Fünfziger fällig war.
6. Machen Sie den Anfang, daß bei grünem Licht an den Kreuzungen der Verkehr sofort wieder in Gang kommt, indem Sie als erster Ihren Standpunkt räumen!
7. Lassen Sie Ihre Tachometernadel nie über den Punkt hinauszittern, in dem Ihre Magengegend gewöhnlich zu vibrieren beginnt! Ihr besseres Ich (falls Sie ein solches noch besitzen) bzw. Ihre Gattin (falls Sie eine solche schon Ihr eigen nennen) sitzt dann auf dem Soziussitz und flucht um Gaswegnahme.
8. Es besteht bei Nachfahrten die ganz konkrete Möglichkeit, daß gerade dann ein hinten nicht beleuchteter Radfahrer vor Ihnen radfährt, wenn Sie durch ein entgegenkommendes Fahrzeug geblendet werden. Diese Tatsache einzukalkulieren gehört schon zur fortgeschrittenen Fahrkunst!
9. Behalten Sie bei der Annäherung an eine Kreuzung Ihre gerade Richtung bei und scheren Sie nicht plötzlich seitwärts aus, um sich an der bereits stehenden Kolonne vorbei nach vorne zu schieben! In solchen Momenten rast meist von hinten ein Nebenbuhler heran, wodurch die Sache sich komplizieren könnte.
10. Werfen Sie als Vorfahrtsbefugter beim Passieren von Straßeneinmündungen einen schnellen, durch eheliche Praxis sicher meisterhaft ausgebildeten Blick zur Seite! Falls nämlich ein anderer im gleichen Augenblick das gleiche tut und dadurch das dort aufgestellte Dreiecksschild nicht bemerkt, haben Sie einige überaus wichtige Sekundenbruchteile zur Verfügung, die das Schlimmste verhüten können.
11. Lassen Sie sich, falls Sie wirklich einmal in der 1. Instanz von einem verkehrsunerfahrenen Richter etwas zu hart angefaßt wurden, durch einen rechtskundigen Freund beraten, wenn Sie sich im Recht fühlen! Es besteht die hohe Wahrscheinlichkeit, daß Sie durch Einspruch, Berufung oder Revision Ihren Freispruch bewirken und die ersparte Summe Ihrer Gattin als Grundlage zu den diesjährigen Weihnachtseinkäufen überreichen können.
12. Finden Sie sich damit ab, daß Verkehrsschutzleute grundsätzlich recht haben! Diese wissen erstens in den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen besser Bescheid als Sie, wiegen zweitens mindestens zwei glaubwürdige Zeugen auf und lassen sich drittens durch Ihre Überredungskünste (falls Sie nicht als Eva auf die Welt kamen und sich gerade im besten Alter befinden) doch nicht von Ihrem Standpunkt überzeugen. Verhalten Sie sich ruhig und informieren Sie sich anschließend an kompetenter Stelle über Ihre rechtlichen Möglichkeiten — Sie vermeiden damit auch den Eindruck einer Niederlage!
13. Denken Sie daran, daß der Fußgänger, über den Sie sich eben empörten, ein Rollerkollege ist, der sein Gefährt gerade zur Werkstatt brachte, also keine große Übung im Zufußgehen hat und dadurch gelegentlich nichts dafür kann!
14. Stecken Sie, auch vor einer Fahrt zur Nachbarin, immer Ihre Papiere ein! Diese geben Ihnen im kritischen Moment geistigen Rückhalt und einem übereifrigen Polizisten wenigstens in diesem Punkt keine Möglichkeit zum Einschreiten.

15. Denken Sie manchmal darüber nach, daß es in England an den meisten Kreuzungen keine Vorfahrtsbefugnis bzw. Wartepflicht gibt, sondern derjenige zuerst rüber darf, der als erster an der Kreuzung eingetroffen ist, und trotz dieser Regelung es verhältnismäßig nie vorkommt, daß man an englischen Kreuzungen jemand über die Tatsache des Zuerstkommens debattieren sieht!
16. Fahren Sie nie nebeneinander, auch wenn es sich wegen lebensnotwendiger Bekanntschaftsanknüpfung Ihrer Meinung nach um einen ganz beachtlichen Notstand handelt!
17. Vergessen Sie nicht, daß Sie gegen einen Strafbefehl nur innerhalb einer Woche nach Zustellung Einspruch erheben können!
18. Deuten Sie, auch wenn Sie soeben Zeuge einer geradezu unbegreiflichen Verkehrsdummheit wurden, nicht mit dem Zeigefinger an eine gewisse unbedeutende Körperstelle! Es soll vorkommen, daß hochstehende Persönlichkeiten selbst Ihre Karossen lenken und sich, durch Ihre Feststellung tiefest gekränkt, an die Gerichte um Schutz vor solch gefühllosen Staatsbürgern wenden.
19. Verhalten Sie sich im Verkehr immer so, daß kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird.
20. Lernen Sie diese 19 goldenen Regeln nicht auswendig, da Sie im Ernstfall beim einschlägigen „guten Vorsatz“ doch ins Stottern kommen werden! Machen Sie sich vielmehr klar, daß alles sich eigentlich von selbst ergibt, wenn man den Grundgedanken des § 1 StVO sowie das Problem des Selbsterhaltungstriebes gründlich durchdenkt.

Sie werden fragen, warum Sie sich nun jeden Monat bei Lektüre der RR auch mit verkehrsjuristischen Problemen befassen müssen. Nun — diese Fragen sind wohl alles andere als juristisch. Es müßte Ihnen außerdem ein Gefühl der Sicherheit geben, wenn Sie im kritischen Moment um den Beistand des Gesetzes wissen und auch erkennen können, daß Sie doch nicht ganz hilflos weißgekleideten, auf der Straße waltenden schwarzen Mächten ausgeliefert sind. Ebensovienig wie Sie glauben sollen, daß Ihr Roller ein Maschinchen ist, in das man nur Benzin hineinschütten muß, damit sich die Räder drehen, ist der Straßenverkehr als unergrundbares Gewühl anzusehen, in das man sich ohne minimalste „juristische“ Kenntnisse hineinstürzen kann.

Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte als Werbungskosten

Durch die ab 1. Januar 1955 in Kraft tretende Steuerreform wird die gesetzliche Grundlage geschaffen, die Aufwendungen für ein eigenes Kraftfahrzeug, also auch für den eigenen Roller, für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte bei den Lohnsteuerpflichtigen als Werbungskosten anzuerkennen.

Nach der bisherigen Regelung konnten nur notwendige Aufwendungen des Steuerpflichtigen (z. B. für öffentliche Verkehrsmittel), für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte als Werbungskosten abgezogen werden. Das Wort „notwendig“ wurde gestrichen, so daß künftig die Aufwendungen für Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte in der tatsächlichen Höhe als Werbungskosten anzuerkennen sind.

Bei Benutzung eines eigenen Kraftfahrzeugs (eines Kraftwagens, Motorrades oder Fahrrades mit Motor) kann ein Pauschbetrag abgesetzt werden, dessen Höhe noch durch eine Rechtsverordnung festgesetzt wird.

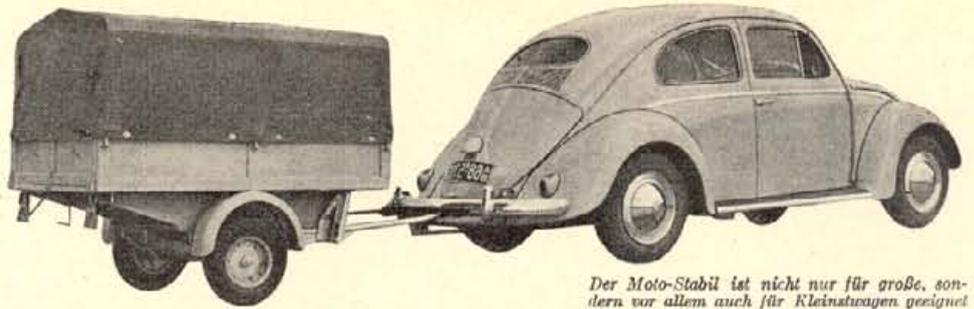
Nach Erlaß der Rechtsverordnung werden wir weiter berichten.
Steuerinspektor Linden

VOLKES STIMME...

Die Umfrage des „Forums der Verkehrsteilnehmer“ hat gezeigt, wie das Volk über die geplanten neuen Verkehrsgesetze denkt. Wenn man auch nicht allen Einsendungen unbedingt recht geben kann, so sind doch diese Äußerungen für jeden interessant genug.

So heißt es in einer Zusage: „Das geplante Gesetz ist ein typisches Beispiel dafür, wie sich der Westen auf wirtschaftlichem Gebiet selbst kastriert... Schuld an der ganzen Misere ist das rein fiskalische Denken der alten Herren, die an den Schalthelmen der deutschen Finanzpolitik stehen. Sie haben ihre entscheidende geistige Entwicklung vor etwa 40 bis 50 Jahren durchgeführt, in einer Zeit also, als auf den Straßen der deutschen Lande noch die Postkutsche rollte... Es ist geradezu beschämend, feststellen zu müssen, daß offenbar nur Diktaturen Autobahnen bauen können, während die Demokratie sich jetzt dazu nicht fähig zeigt, obwohl die moderne Straßentechnik in den letzten 20 Jahren ungeheure Fortschritte gemacht hat und das Transport- und Baugeverbe sowie die arbeitslosen Bauarbeiter auf solche großen Aufträge wie den zügigen Weiterbau der Autobahn warten...“

Und ein anderer schreibt: „Selbstverständlich gibt der Minister zu, daß neue Straßen gebaut, daß die vorhandenen verbreitert, Umgehungsstraßen geschaffen werden müssen, um zugleich zu versichern, daß hierfür kein Geld da sei; selbst die vom Straßenverkehr aufgebrachtene Steuern reichten nicht einmal zur Straßenerhaltung aus... Wenn dies der Fall ist, sollte doch wohl der Finanzminister an diesen Abgaben keinerlei Interesse haben. Er sollte dann doch schnellstens die Einnahmen aus der Kfz-Steuer, aus den Zöllen und Steuern der Mineralölwirtschaft, sowie die Ausgaben für Straßenbau und Unterhaltung derselben aus seinen Etats ausklammern und diese Einnahme- und Ausgabe-posten auf eine öffentlich-rechtliche Selbstverwaltungskörperschaft des Straßenverkehrs übertragen. Auf diese Weise kämen Riesensummen zusammen, um neben dem Wohnungsbau den so lebensnotwendigen Straßenbau zu fördern.“

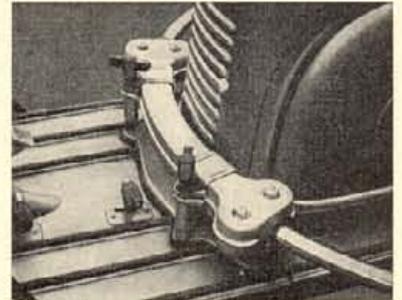


Der Moto-Stabil ist nicht nur für große, sondern vor allem auch für Kleinwagen geeignet

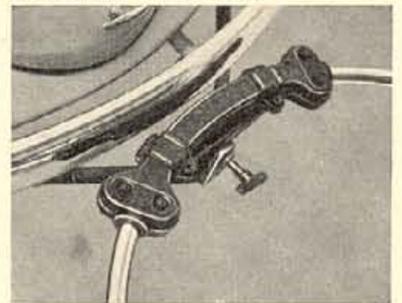


Ein Rolleranhängsel aus Italien:

DER MOTO-STABIL



▲ Kupplung am Roller (hier Goggo) . . .
▼ . . . und am Wagen (VW)



In Italien hat die Polizei beste Aussichten, zwar nicht auf den Hund, aber doch auf den Roller zu kommen. Schuld daran ist die Firma Marchetti in Milano, Italien, die sich seit Jahren unter anderem mit dem Anhängerbau speziell für Zweiradfahrzeuge befaßt. Neben reinen Lastenanhängern werden dort Spezialanhänger für die verschiedensten Zwecke konstruiert. Neben Campinganhängern gibt es einen zwei- bis dreisitzigen Personentransporter und zum Schluß auch noch Anhänger mit komplett montierter Feuerwehrausrüstung. Die in ihrer Art einmalige Anhängerkupplung unterscheidet den Moto-Stabil grundlegend von Anhängern ähnlicher Bauart. Die deutsche Firma, Ohering, Hermann Heuß, Wolftratshausen/Obb. hat den Lizenzbau dieser Konstruktion übernommen und damit ist der Moto-Stabil auch deutschen Käufern zugänglich gemacht worden. Das deutsche Programm umfaßt neben Lastenanhängern, die mit und ohne Planenaufbau geliefert werden, auch Spezialanhänger und einen Campinganhänger. Zunächst eine kurze Beschreibung des Moto-Stabil-Anhängers:

Eine grundlegende Verschiedenheit zu anderen Fahrzeugen dieser Bauart besteht wie schon gesagt in der Anhängervorrichtung. Diese besteht aus einem im Halbkreis gebogenen Stahlrohr, das geradlinig vorne am Anhänger angebracht ist. Dieses Rohr läuft

in einem am Zugfahrzeug befestigten Träger, der 4 kugelgelagerte Rollen enthält. Durch diesen Rollbogen folgt der Anhänger widerstandslos jeder Kurvenbewegung. Die Achse ist in gummi-gelagerten freischwingenden Armen aufgehängt. Die Federung wird von Gummibändern übernommen. Sehr gut ist das Bremsproblem gelöst, denn der Moto-Stabil-Anhänger hat neben einer Feststellbremse auch noch eine automatische, auf beide Räder wirkende Auflaufbremse. Als Räder werden normalerweise Roller-räder von 4,00 x 8 Zoll verwendet. Auf Wunsch können jedoch auch andere Größen verwendet werden. Das Gewicht des kompletten Anhängers beträgt nur 73 kg. Die Tragfähigkeit liegt bei 200 kg. Der Campingwagen, der für 2 Personen Schlafraum bietet und außerdem über einen eingebauten Gepäckraum verfügt, hat ein Eigengewicht von 120 kg. Ansonsten verfügt er über die gleichen technischen Einrichtungen wie der Lastenanhänger. Zum Schluß sei übrigens noch erwähnt, daß der Moto-Stabil keineswegs nur für Roller oder Motorräder geeignet ist, er kann genau so gut an Autos angebracht werden. Dabei findet dieselbe Kupplung, also der Rollbogen Verwendung, was auch beim Auto sehr gute Fahreigenschaften verbürgt, da ja der Radstand nicht, wie es sonst bei derartigen Anhängern üblich ist, verlängert wird, denn der Rollbogen stellt praktisch eine schwenkbare Achse dar.

VALVOLINE
Zweitakteroel

Valvomix

mischt sich selbst, besitzt das größte Schmiervermögen, ist frei von Rückstandsbildung, bietet den besten Korrosionsschutz, ist auf das dem Motor zuträglichste Gemischverhältnis abgestimmt.

VALVOLINE GM, nicht vorgelöst, auch weiterhin überall erhältlich.



VALVOLINE OEL GESELLSCHAFT M.B.H., HAMBURG



Was sagen Sie dazu?

Hier sind zwei neue Roller, Jahrgang 1955, aus zwei guten Nürnberger Häusern, nämlich Hercules und Triumph (alphab. Reihenfolge). Rein äußerlich gesehen könnten es nicht nur Zufallszwillinge, sondern fast eineiige sein. Ihr Innenleben allerdings weist recht verschiedene Charaktere auf. Dem Augenschein nach zu urteilen sind beide gesund. Die RR wird jedem in getrennter Aktion auf den Milchzahn fühlen. — Nunmehr haben wir erst 20 westdeutsche Rollerhersteller!!

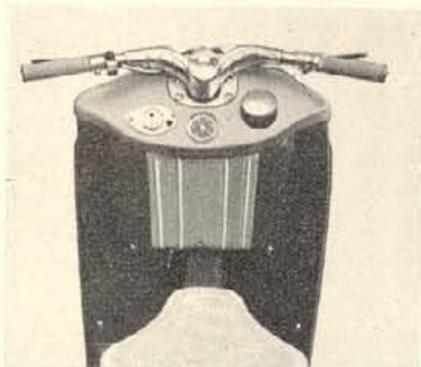


Tourenroller

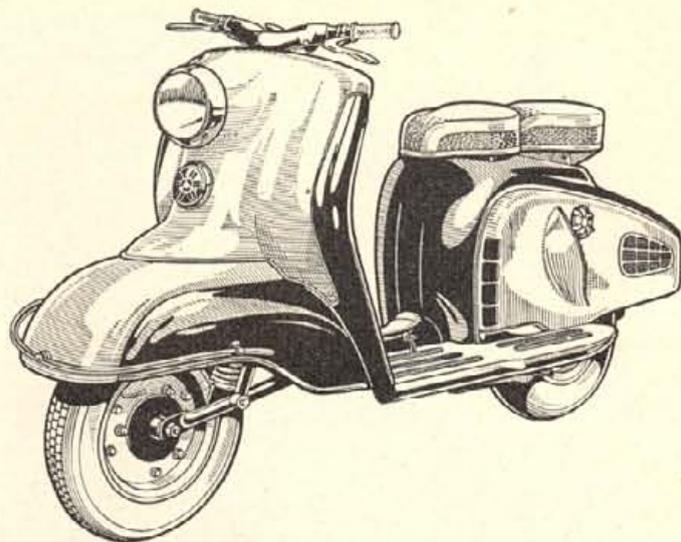
der Nürnberger Hercules-Werke

Zu Beginn des kommenden Frühjahrs bringen die bekannten Nürnberger Hercules-Werke einen völlig neu konstruierten Tourenroller auf den Markt, der Beachtung verdient. Er wurde in Hunderttausenden von Versuchskilometern erprobt und hat nach Beseitigung aller Kinderkrankheiten jetzt Serienreife erlangt. Das äußere Bild ist harmonisch und auch die technischen Details sind bemerkenswert: Vorder- und Hinterradschwinge, Steckachsen, 10-Zoll-Räder, Innenbackenbremsen, Schaumgummsitze, Gepäckträger, 10-Liter-Tank im Vorderrad-Spritzschutz und stabiler Zentralrohrrahmen sind die Merkmale dieser interessanten Neuschöpfung. Der Roller wird mit dem bewährten 175-cem-Fichtel & Sachs-Motor (gebläsegekühlt mit elektr. Anlasser, 8,5 PS, Kraftstoffverbrauch ca. 2,3 Liter auf 100 km) oder mit dem ebenso bekannten 11 PS starken 200-cem-Ilo-Motor ausgerüstet. Hervorragend bewährt sich die vorbildliche Federung, die im Zusammenhang mit der Gesamtkonstruktion eine sehr gute Straßenlage ergibt. Mit der Auslieferung der ersten Maschinen ist im Monat März 1955 zu rechnen.

wf



Knie- und Armaturenbrett von oben gesehen. Lenker, Uhr, Tankverschluss und Starter, sowie der Vorderrad, just wie bei der „Contessa“ nebenan

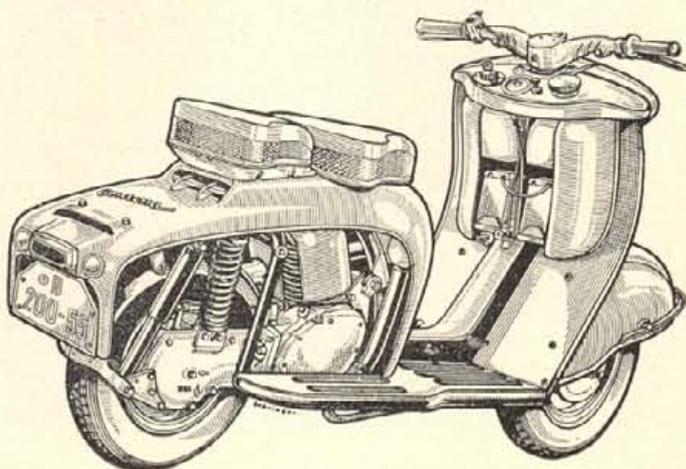


Tourenroller Triumph-Contessa

Im kommenden Frühjahr werden die Nürnberger Triumph-Werke ihren ersten Roller auf den Markt bringen, der den Namen Triumph-Contessa erhalten hat und vom Werk als schlechthin vollkommener Tourenroller bezeichnet wird. Auch Triumph hat in bezug auf die Konstruktion den gleichen Weg beschritten wie Hercules, oder ist es umgekehrt? Der Benzintank hängt am Knie-schutzblech. Der Tankeinfüllstutzen befindet sich auf dem Armaturenbrett. Noch nicht ausführlich zu erfahren war, ob die Kraftstoffzuleitung durch eine Benzinpumpe gewährleistet oder ob im Sinne des Fallbenzins gearbeitet wird. Im letzteren Falle würden sich unter Umständen Fragen erheben, wie der Benzinspiegel bei nahezu leerem Tank und gleichzeitiger steiler Bergauf- und Bergabfahrt im Verhältnis zum ungefähr gleich hoch liegenden Vergaser steht. Das werden wir noch ganz genau feststellen.

Die Contessa beherbergt in sich den bereits ausgezeichnet bewährten 200-cem-Doppelkolben-Zweitaktmotor mit Gebläse- und Wasserkühlung aus der Triumph-Cornet mit 9 PS. Gute Fahreigenschaften sollen vor allem durch die Triebwerkschwinge erreicht werden, bei deren Konstruktion Motor, Getriebe, Hinterrad und Hinterradkette mit Kettkasten als komplettes Antriebsaggregat schwingen. Die progressiv arbeitende Schraubendruckfeder und der große Ölstoßdämpfer sind getrennt angeordnet. Bei der Triebwerkschwinge wird der Kettkasten zum mittragenden Bauteil, die Kette behält ihre Spannung, d. h. sie erfährt keine Veränderung beim Durchfedern. Sie läuft im Ölbad ebenso wie auch die Getriebekette. Das Vorderrad wird durch eine lange Schub-schwinge abgedeckt, auch hier sind Schraubendruckfeder und Teleskopdämpfung getrennt angeordnet.

Der elektrische Anlasser sitzt direkt auf der Kurbelwelle und arbeitet gleichzeitig als Lichtmaschine mit 12 Volt Spannung. Aus dem 2., 3. und 4. Gang kann man direkt in den Leerlauf schalten, während der 1. Gang nicht mit der Leerlaufkette gekoppelt ist. Er muß direkt über den Schalthebel in den Leerlauf geschaltet werden. Große Sicherheit sollen die beiden Innenbackenbremsen mit 125 mm Durchmesser, in stark verriepelten Trommeln und 25 mm Backenbreite bieten.



Und dann gab er seinen Geist auf

Viel Kleinvieh kann auch 'ne schöne Menge Mist produzieren. Man ahnt kaum, was auch einem Rollerfahrer alles passieren kann. Also: Ein letztes Röcheln nur, Freunde der Rollerei, dann war's aus. Zappenduster war's, er ging ein, unser Motor, wie Heintzen Hoff damals in der ersten Runde. Fini — vorbei.

Da schoben Sie ihn nun — von vielerlei Gefühlen durchwühlt, halb grollend und halb beschämt, halb beängstigt und halb froh, denn es hätte noch böser kommen können. Irgendwie im Herzen angenagt, eine Träne im Knopfloch; vorbei, doch ohne hinzusehen an frivolo grinsenden, verächtlichen Blicken anderweitig Motorisierter, Richtung nächste Werkstatt. Ja, wir müssen unseren Stand noch kräftig verfechten, gegenüber den höhrenden Vettern, die sich per Du anreden, den Motorradfahrern und gegenüber den bemitleidenden größeren Brüdern am Volant, den Autofahrern. „Wie war's denn?“ fragt man Sie in der Werkstatt. Merken Sie sich: Hier ist Schweigen nur Silber, Reden aber Gold. Sagen Sie nie: Ich weiß es nicht! Dann sind Sie sofort als Sonntagsfahrer abgestempelt, in jeder Werkstatt ratzeputz unten durch, als bedauerlicher technischer Säugling.

Also erstes Gebot: Wie benahm sich mein Roller in seinen letzten Zügen? Können Sie dem Mechaniker sagen, beim Vergaser oder in der Zündung ist was defekt, sind Sie ein Mordskerl. Schau, schau, auch die Rollerfahrer wissen mehr, kommen Unterbrecher und Zündspule, nicht nur den großen, undefinierbaren Ausdruck Motor.

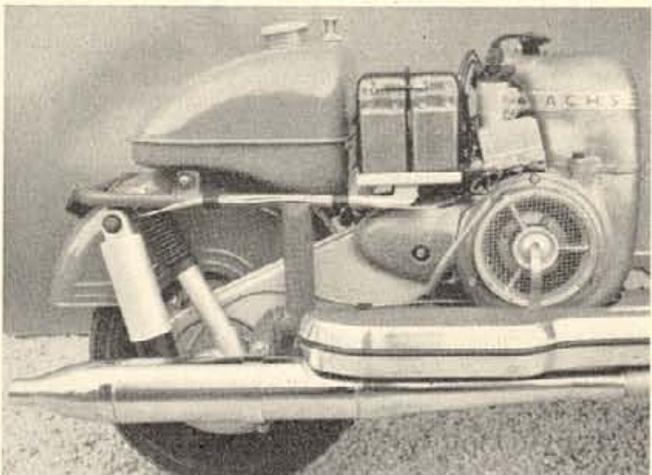
Also gesetzt den Fall, Sie bemerken bei den letzten Atemzügen ihres Untersatzes, es hat nicht gepatscht und nicht aus dem Auspuff geschossen, der Roller rollt aus, sang- und klanglos. Dann nichts wie den Kerzenschlüssel genommen. Der Schlüssel dient, wie nicht anders zu erwarten, dem Ausbau der Zündkerze. Ist das geschehen, machen Sie das Entgegengesetzte des Schlagers „Schau mich bitte nicht so an!“ Schauen Sie sich das Ding genau an und singen Sie: „Mach doch bitte kein so böses Gesicht...“ Ein Blick in das Kerzengesicht sagt Ihnen sofort die Diagnose: Zwischen den Elektroden der Kerze ist eine kleine Brücke entstanden (da Sie sehr wahrscheinlich einen längeren Berg hinab fuhren und das Gas schlossen). Beseitigen Sie diese kleine Brücke und es ist geholfen. Dumm ist es, wenn Ihnen dieses Kerzengesicht öfters begegnet. Biegen Sie dann mal die beiden Pole etwas weiter auseinander. Aber wie immer: Vorbeugen ist besser denn heilen: Säubern Sie das Luftfilter öfter als bisher (mit Waschbenzin, dann trocknen und einölen). Warum das? Die kleine Brücke entsteht, wenn die zur Gasbildung angesaugte Luft durch das Filter nicht gut gereinigt wird und Staub mit entzunden wird. Für unsere Zweitakter besonders zu empfehlen sind Zündkerzen mit nur wenig abbrennenden Elektroden (wie z. B. Bosch W 225 T 11). Dabei kann der Abstand der Elektroden etwas weiter sein, und die Brücken entstehen ungleich schwerer.

Ein sauberes Kerzengesicht mit der gesunden, hellbraunen Gesichtsfarbe des Isolators, frei von Rußspuren, soll aber noch kein Garant für die Unschuld der Kerze sein. Trotz sauberer Kerze kann es keine Zündung geben. Drehen Sie dann rasch mal die Ersatzkerze (was, Sie haben sie schon wieder vergessen?) ein: Funkt es wieder nicht, ist die Zündanlage schuld. So kann im Kondensator ein „Kurzer“ sein oder der Unterbrecher ist sauer (verbrannte Unterbrecherkontakte, feuchtes Gehäuse). Es kann aber auch das Zündkabel blankgeseuert sein. Bis hierher können wir die Fehlerquellen selbst feststellen und selbst Hand anlegen. Ist die Zündspule „flöten“, dann schleunigst in die Werkstatt (natürlich schieben, denn wer hat denn schon eine Reserve-spule dabei?). Die vielen Möglichkeiten der Spulenstörungen sind nichts für unsereins.

Die schwarze, rußige Kerzenvisage ist auf überfettete Gemischbildung zurückzuführen und auf lange Bergabfahrten. Dann also zwischendurch mal eine etwas magerere Mischung tanken. Es ist bestimmt kein Schaden.

Angefressene Elektroden sind ein Fehler bei der Wahl der Kerze (sie verrät einen zu niedrigen Wärmegrad), oder aber das getankte Gemisch ist zu mager. Was man dagegen tut ist ja einleuchtend. Das eigentlich sollte genügen für eines Rollers Pflichten. An Kerzenverständnis. Aber auf Ihren Wunsch können hier gerne einmal andere Zündungsfehler aufs Tapet gebracht werden, denn das Kerzenkapitel habe ich heute noch nicht zu Ende geschrieben.

P. W.



VENUS MSA 175 Modell 1955

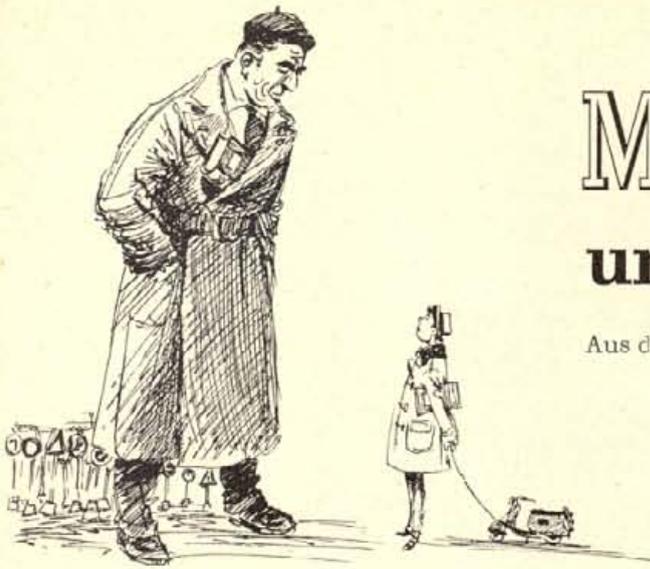
Der Venus-Roller MSA 175 hat sich für 1955 neu geschmückt durch verändertes Vorderradschutzblech und eine Ziernasenverkleidung, welche die bisher sichtbaren Lenkungsteile verdeckt. Das Technische im Telegrammstil: F&S Einzylinder-Zweitakter, gebläsegekühlt mit Gegenstromspülung, 9 PS, Viergang-Getriebe, Schaltwippe, elektrischer Anlasser, 90 km/h, 12 Liter-Tank, neue Sitzbankkonstruktion, Ser Räder, Teleskopfederung vorn und hinten, 125 mm Bremstrommel, aufvulkanisierte Bremsbeläge.

Die Internationalen Automobil-Salons 1955

15. bis 26. Januar Brüsseler Automobil-Salon (PKW, LKW, Krafträder, Fahrräder, Karosserien, Teile und Zubehör) * 3. bis 12. Februar Amsterdamer Automobil Salon (nur LKW und Zubehör) * 10. bis 20. März Genfer Salon für Automobile, Motor- und Fahrräder, Teile und Zubehör * 20. April bis 1. Mai Turiner Automobil-Salon (PKW, LKW, Motoren und Zubehör) * 7. bis 15. Mai Automobil-Salon Helsinki (PKW, LKW, Teile und Zubehör) * 22. September bis 2. Oktober Intern. Automobilausstellung Frankfurt a. M. (PKW, LKW, Fahrgestelle, Karosserien, Anhänger, Motoren, Teile und Zubehör) * 6. bis 16. Oktober Pariser Salon für Automobile, Fahrräder, Krafträder, Teile und Zubehör * 19. bis 29. Oktober Londoner Automobil-Salon (PKW, Teile und Zubehör) * November 1955 in Glasgow die „Scottish Motor Show“ * Ob 1955 in Wien eine Automobilausstellung stattfindet, wird entschieden, in Kopenhagen und Stockholm fallen sie aus.

Internationale Kraftfahrzeug-Messen

16. bis 25. April Lyon * 23. April bis 8. Mai Lille * 1. bis 15. Mai Valencia * 1. bis 20. Juni Barcelona * 12. bis 27. Juni Bordeaux * August Zagreb * September Saloniki.



MEDITATIONEN um den Führerschein

Aus den Er-Fahrungen eines Fahrerschülers von Herbert A. Löhlein

Es gibt noch Menschen ohne Führerschein! Sie sind verbissene Einzelgänger, Waldläufer, verbockte Individualisten und Widerstandskämpfer gegen das motorisierte Kollektiv. Sie stehen wie ein Fels in der Benzin-Brandung und sind souveräne Beherrscher der „Zebra-Streifen“, jener letzten Reservate, die Fahrerschülern als erste Bewährungsprobe für den „Kavalier am Steuer“ auf eindringlichste vor Augen geführt werden.

Die „Asphalt-Pedagos“ — wie Fußgänger in einer Zeit der kommenden Massen-Motorisierung einmal bezeichnet werden — sind langsam zum Aussterben verurteilt. Jeder Winter beweist es aufs neue: Zuerst werden die Straßen geräumt, während Fußgänger noch monatelang über Matsch, Pfützen und sprühende Sülze Weitsprünge üben. Wer also weiterhin hartnäckig zu Fuß geht, hat es sich selbst zuzuschreiben, wenn er eines Tages im Verkehrs-friedhof landet. „Lerne Autofahren und du rettst dein Leben!“ heißt ein kommender Slogan der Fahrschulen.

Fahrschüler sein, heißt alle Hölle der Selbsterniedrigung bis zur totalen Ausrottung des Selbstbewußtseins zu durchwandern! Schon bei der ersten Fahrstunde verliert er Titel, Doktorhut und Weltgeltung und wird wieder zum Kinde, das nun als technischer Voll-Idiot mit Knöpfen, Pedalen, Hebeln und Steuerrad hantiert, bis es einsehen lernt, daß auch ein Auto ein lebendes Wesen ist, das es übel nimmt, wenn man ihm mit dem Gashebel ins Kreuz tritt und gleichzeitig bremst.

Schon gleich zu Beginn eines Fahrkurses ahnt man, daß Fahrlehrer und Prüfungs-Ingenieure zu den neuen Schwerarbeiter-Berufen gehören, die zwar ihren Mann ausgiebig ernähren, über kurz oder lang aber mit Sicherheit zur Manager-Krankheit führen müssen.

Das Gemüt eines Fahrlehrers benötigt die Haut eines Elefanten mit der Ruhe eines hundertjährigen Krokodils, dessen Weisheit lautet: Es gibt nichts, was es nicht gibt!

Zur Rettung seines eigenen Lebens besitzt der Fahrlehrer nichts als Gottvertrauen, ein zweites Bremspedal und eine hochtourige Versicherung für seine Hinterbliebenen. Seine Devise lautet: Gefährlich leben!

Der Fahrschüler weiß nichts davon, denn er hat ja keine Zeit zum Denken! Sein Gehirn gleicht einer Schalttafel mit durchgebrannten Sicherungen und sein Geist einem wabernden Pudding. Gewiß — der Fahrlehrer redet auf ihn ein — leise, betörend, beschwörend, beruhigend. Aber die Füße des Auto-Säuglings treiben in vollendeter Weise Schindluder mit dem Gehörten oder Gelernten. Er schaltet und waltet im Getriebe wie ein Chirurg im Blinddarm seines Patienten.

Schönste aller schweißtreibenden Torturen eines Fahrsäuglings sind Zwischengas und Rückwärtsfahren. Selbst ein gerupftes Huhn ergreift noch einmal die Flucht, wenn ein angehender Herrenfahrer rückwärts um die Ecke biegt. Insgeheim schwört er, künftig lieber um drei Stadtviertel herumzufahren, als nur einmal zu wenden. Jede Toreinfahrt wird ihm zu einer Art Fadennadel, durch deren Taille er hindurchschlüpfen soll. In dieser kosmischen Minute geht ihm erstmals der Sinn auf um den geheimen Zweck der Kotflügel, die ganze Reparaturwerkstätten und Kaskoversicherungen ernähren.

Nach der dritten Fahrstunde kann er schon so gefühlvoll schalten, daß man es nur noch in entfernteren Häuserblocks hört. Wenn er dann aber so weit ist, Lenkung, Kupplung, Schaltung, Gas, Bremsen, Auf- und Abblenden, Winker und Verkehrszeichen-Beachtung fast gleichzeitig in dem trüben Tümpel seines massakrierten Gehirnbreies zu registrieren, wird er langsam zum Manomo-Techniker und Konzentrations-Genie. Er könnte jetzt auch mit der linken Hand Kaffee mahlen und mit der rechten

einen Geschäftsbrief schreiben. Diesen Zustand nennt man „fit“. Ist er erreicht, so hat der Fahrschüler einen vollgültigen Ersatz für ein Dutzend Sauna-Bäder. Nun steigt er in die „Theorie“. Bis ihm der Schädel raucht von den Paragraphen 1, 9, 10, 12 und 19 der Verkehrsordnung. In seinen nächtlichen Träumen halgen sich Spurstangenhebel mit Bremsstromeln und Kugelgelenkzapfen herum.

Schließlich aber naht der Tag der Prüfung, der sogar gereiften Jahrgängen wieder die unselige Erinnerung an Absolvía-Martern und ähnliche Wissensproben ins Gedächtnis ruft. In der Fahrprüfung fährt der Säugling dann so langsam, anständig, zahn und chevaleresk, daß selbst die Hinterbliebenen überfahrener Autobahn-Rehe und Landstraßen-Hunde noch ein Hohngelächter ausstoßen würden.

Und nun wird der Autosäugling dritten Grades auf die Menschheit losgelassen. In Freiheit dressiert, erholenen Hauptes, mit Waschllederhandschuhen am Volant sitzend, lächelt er über alle entgegenkommenden Säuglinge am Steuer jenes Wagens, dem das riesige Schild „Fahrschule“ noch Narrenfreiheit zusichert.

Er aber ist schon auf dem steilen Weg zum „Herrenfahrer“ und schimpft von diesem Tag an erbittert auf die — Fußgänger und Radfahrer! —

Meister Carratsch's Meinung

Seit 1922 war es mir vergönnt, durch den Automobilsport entscheidend zur Entwicklung des Automobils beizutragen. Ich bin sozusagen mit dem Automobil aufgewachsen.

Bei den Automobilenrennen werden die Fahrzeuge, alle ihre Teile, Reifen und Materialien aufs stärkste beansprucht und geprüft. Das Ausprobieren von technischen Neuerungen war nicht immer ohne Gefahr, und so mancher meiner berühmten Gegner und Freunde ließen in diesem Sport ihr Leben. Ich glaube nicht, daß ihr Opfer sinnlos war. Ohne die Leistungen im Rennen wäre es einem durchschnittlich begabten Automobilfahrer heute nicht möglich, sicher und gefahrlos an die 100-km-Grenze heranzukommen.

Das Anwachsen des Verkehrs ist gewiß ein großes Problem, aber die Zahl der Unfälle könnte durch Selbstdisziplin der Fahrer vermindert werden. Der Automobilbesitzer muß sich darüber im klaren sein, daß er eine große Verantwortung auf sich nimmt, sobald er sich hinter das Lenkrad setzt. Der dichte Verkehr, die Schnelligkeit unserer modernen Fahrzeuge verlangen eine hundertprozentige Aufmerksamkeit beim Fahren. Eine angeregte Unterhaltung mit seinen Mitfahrern kann ihm und anderen zum Verhängnis werden. Gegen Radiomusik habe ich nichts einzuwenden, eben weil sie Unterhaltungen eindämmt, wenn nicht ganz verhindert. Jeder Fahrer sollte auch bedacht sein, nur Automobile zu steuern, die in allen Teilen einwandfrei sind. Nicht der schnelle Wagen ist schuld . . . nein, es ist der dahinschleichende, zerstreute Fahrer, der sich plötzlich entschließt, eine andere Richtung einzuschlagen, ohne es vorschriftsmäßig anzuzeigen. Ich will nicht Vergleiche mit Amerika anstellen, weil die Verhältnisse dort so ganz anders sind als bei uns im alten Europa. Eines jedoch verblüfft mich immer wieder: Die Disziplin. Die Wagen bleiben in ihrer Fahrbahn und drängeln sich nicht rücksichtslos durch, um schneller vorwärts zu kommen. Die Stopplichter sind heilig. Auch wenn weit und breit kein Polizist, kein Mensch, kein Wagen zu sehen ist, halten die Wagen, bis das Licht umspringt. Während eines dreimonatigen Aufenthalts in Arizona, Neu-Mexiko, Kalifornien und New York habe ich tatsächlich keinen Verkehrssünder gesehen. Einem Verkehrssünder wird außer einer hohen, sofort zahlbaren Buße sofort der Führerschein abgenommen, für Tage, Wochen, Monate oder Jahre, je nach der Schwere des Deliktes. Vielleicht war die Furcht der Anfang dieser nun gewohnheitsmäßigen Disziplin.

Ein Leben ohne Automobil könnte ich mir gar nicht mehr denken. Es liegt nur an uns selbst, aus diesem mörderischen Ungeheuer ein friedliches, herrliches Fortbewegungsmittel zu machen.

Rudolf Carracciola, Lugano-Ruvigliana

Fahrt durch die Waschküche

Wenn der Nebel so dick ist, daß das Fahren fast dem Durchstoßen des Dampfes in einer Waschküche gleicht, dann gibts nur noch eines: Entweder alleräußerste Vorsicht oder „Aufhören“. Zur Vorsicht gehört schon, daß man in allen Fällen, wo man mit Nebelbildung rechnen zu müssen glaubt, im Radio den Wetterdienst oder den Warndienst anhört. Es muß klar zum Ausdruck gebracht werden, daß bei einem Unfall die Entschuldigung, man sei „Schritt“ gefahren, nichts gilt: Das Gericht verlangt notfalls Anhalten des Fahrzeugs oder Vorauslaufen des Mitfahrers.

Schon bei Beginn der Fahrt können Schwierigkeiten auftreten beim Starten. Staub mit Feuchtigkeit gibt einen guten Kriechweg für hochgespannten Zündstrom; man soll, wenn bei Nebel der Motor nicht anspringen will, die Kerzenisolatoren, Verteilerdeckel und Zündspulenoberseite trocken sauberwischen.

Der ungefährlichste Nebel ist der Schwadennebel, der immer noch Durchblicke auf die Fahrbahn frei läßt und sich meist als Feuchtigkeit an der Windschutzscheibe niederschlägt. Trotzdem soll man auch hier vorsichtig sein, denn wenn er dichter wird, dann ähnelt er dem so gefährlichen Quellnebel. Das dauernde Gewoge dieses Nebels ermüdet nicht nur, sondern verzerrt auch die Konturen der Straße und Hindernisse in einer Weise, die fast schlimmer ist als beim Bodennebel. Dieser kann sich bis zu einer dichten festen Mauer verdichten, die die Fahrbahn völlig unsichtig macht.

Es ist natürlich unsinnig, bei Nebel mit Standlicht zu fahren, dieses ist dann überhaupt nicht zu sehen. Nebellampen, möglichst tief und seitlich angebracht, zusammen mit Abblendlicht, das ist das richtige Mittel, um gesehen zu werden und selbst etwas zu sehen. Ein hinten anmontierter Suchscheinwerfer, mit roter Scheibe, ist zwar nicht erlaubt, schützt aber ausgezeichnet gegen das Angefahrenwerden.

Die Gefahren, die aus dem Nebel resultieren, kann man in zwei Gruppen unterteilen: Gefahren auf der Fahrbahn und seitliche Gefahren. Auf der Fahrbahn werden Schlaglöcher, Bordschwellen, verlorene Gegenstände verdeckt, der Bahnübergang erscheint erst in letzter Minute und es ist nicht feststellbar, ob es ein beschränkter oder unbeschränkter ist; auch das Geräusch des ankommenden Zuges wird oft restlos vom Nebel verschluckt. Glatteis und Rutschpflaster sind nicht zu erkennen, sondern machen sich erst durch Rutschen bemerkbar.

Seitlich sind es in erster Linie abgestellte Fahrzeuge, Sand- und Kieshaufen, unbefestigte Seitenstreifen, Fußgänger, aber auch einbiegende Fahrzeuge können aus Nebenstraßen plötzlich auftauchen, in der Kurve können Bäume und Randsteine gestreift werden, wenn man zu weit seitlich kommt, und Verkehrsschilder, Warnschilder oder Markierungsleitlinien sind nicht mehr zu erkennen.

Die Rechtsprechung verlangt viel vom Kraftfahrer. Vom Anhalten oder Vorauslaufen sprachen wir schon, da der Anhalteweg kleiner als der Sichtweg sein muß (BGH), man soll natürlich rechts fahren, aber nicht so scharf rechts, daß man durch seitliche Hindernisse behindert wird (OLG Oldenburg). Da das Überholen anderer Fahrzeuge an unübersichtlichen Stellen verboten ist, darf auch bei durch Nebel verursachter Unübersichtlichkeit nicht überholt werden. Trotzdem muß man aber damit rechnen, daß im entgegenkommenden Verkehr ein Fahrer schuldhaft überholt oder haltende oder zu langsam fahrende Fahrzeuge überholen muß.

H. Gr.



Griffbereit muß „Hansaplast“ stets bereit liegen, damit kleine Verletzungen sofort hygienisch verbunden werden können. „Hansaplast“ wirkt „hochbakterizid“

Hansaplast
Wund-Schnellverband



Die DEHNBAREN VERSCHLUSSLOSEN UHRARMBÄNDER

Elastofixo

UND

Fixoflex

ZWEI ASSE VON



für die Dame

und den Herren

ERHÄLTICH IN GOLDANKER-WALZGOLD-DOUBLEE, EDELSTAHL UND 14 KT. GOLD IN ALLEN FACHGESCHAFTEN

Bei Schmerzen bewährt

Rheumat. Schmerzen
Erkältung, Migräne

Schmerzen beeinträchtigen die Sicherheit am Steuer. 1-2 Tabl. bringen schnell Erleichterung. Temagin gibt einen klaren Kopf und ist gut verträglich.

Temagin

Das gute Schmerzmittel für den Tag und die Nacht
10 Tabl. DM -95 in allen Apotheken

Der neue IDEAL Sturmkragen

schützt

Brust und Hals bis zum Mund - Wasserdicht und warm gefüttert

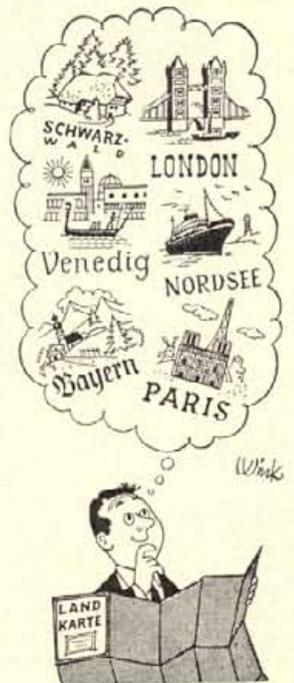
DM 9.50

GUSTAV EICHENWALD • NEUSS • HAFEN





Das Foto wurde dem neuen Bayernkalender 1955 entnommen, der im 45. Jahrgang im Verlag Carl Gerber, München 5 erscheint



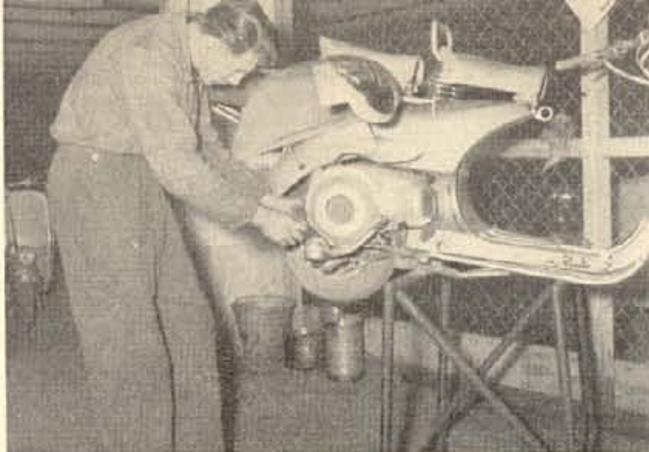
DIE „FRÄNKISCHE SCHWEIZ“ ist seit ihrer malerischen Entdeckung durch Ludwig Richter vor etwa 125 Jahren eines der reizvollsten Ziele auf deutschem Boden, das altväterliche Romantik mit neuzeitlicher Verkehrsnotwendigkeit gut zu reimen weiß und wo der Wanderstab noch nicht die Geltung verloren hat. Höhlen, Felzen und Höhen, kühne Felsen, liebliche Täler, Schlösser und Ruinen. Etwas südlicher, östlich von Nürnberg, liegt die Hersbrucker Alb, von der Pegnitz durchströmt, ein schönes Wandergebiet, felsdurchsetzt und burgengekrönt. Die dolomitartigen Riffelfelsen oberhalb Affalter, unweit Hersbruck, dem turmbesetzten, anziehenden Kreisstädtchen, sind das beliebte Übungsgebiet der Nürnberger Kletterer.

TOUREN- UND REISEPLÄNE MACHEN WIR JETZT SCHON

Unser Roller, das gute Stück, ist vorschriftsmäßig eingemottet und die Camping-Ausrüstung mit allem Zubehör — soweit nicht fürs Skifahren gebraucht — liegt, wie es sich gehört „auf Kammer“. Uns geblieben ist aber, trotz Glatteis, Nebel und Kälte, die unbandige Reiselust und wir können es kaum erwarten, uns wieder in den Sattel zu schwingen und zum Brummen des braven Maschinchens das alte Lied anzustimmen: „Hinaus in die Ferne, mit Butterbrot und Wurst...“ Vorderhand leben wir noch der Erinnerung an frohe Fahrten, haben — wir wollen es doch wenigstens hoffen — die Fotos sauberlich ins Album geklebt und blättern gelegentlich an langen Abenden in diesen Dokumenten vorjähriger Ferienseligkeiten. Dabei könnten wir uns mit Karte, Reisehandbuch und Kilometerzirkel ebenso gut schon in die Vorfreuden der kommenden Saison stürzen. Im Gegenteil, je besser geplant und ausgeknobelt eine Ausfahrt ist — und sei es auch nur übers Wochenende nach Dingsda — desto besser klappt alles, desto reibungsloser verläuft die Fahrt und desto mehr Spaß und Freude haben wir dabei. Wir können natürlich im einzelnen keine Vorschläge machen, wohin diese geplanten kommenden Ausfahrten führen sollen, das hängt vom Wohnort und von den indivi-

duellen Plänen ab. Der eine hat es sich bestimmt vorgenommen, heuer nach Spanien zu rollern, der andere will an die deutsche Nordsee und den dritten lockt Paris und die herrliche und viel zu wenig besuchte Atlantikküste an der Biskaya. Was wir aber in allen Fällen empfehlen, ist eine gründliche Vorbereitung jeder solchen Reise. Nicht nur, daß man den genauen Weg an Hand der Karte festlegt — man informiert sich vorher beim zuständigen Reisebüro oder Verkehrsverein über den Zustand der Straßen und die empfehlenswerteste Route —, man bestimmt auch die einzelnen Tagesetappen, nicht zu lang und anstrengend, wenn möglich —, und man holt schließlich genaue Erkundigungen über die Übernachtungs- und Wohnmöglichkeiten ein. Hier geben Verkehrs- und Campinghandbücher Auskunft, wenn man nicht vorzieht, mit den in Betracht kommenden Orten und Stellen selber zu korrespondieren. Man glaubt gar nicht, mit welcher Freude man eine Fahrt antritt, von der man weiß, daß alle erdenklichen Möglichkeiten einkalkuliert sind und wie überrascht man ist — freudig oder erschreckt — wenn dann doch alles ganz anders verläuft. Aber auch das gehört ja dazu und gerade das Unvorhergesehene macht ja den Reiz jeder Reise aus. *Hawach*

Werkstattinterview mit der Vespa



Die Vespa, eine der ältesten und ausgereiftesten Konstruktionen, hat ihre Kinderkrankheiten längst überstanden. Die Reparaturen dürften sich auf die normalen Verschleißteile und auf eventuelle Beschädigungen bei Stürzen und ähnlichem beschränken. Der Kundendienst ist in ganz Europa ausgezeichnet organisiert, da die Vespa in Italien, Deutschland, Frankreich, England, Schweden und Spanien gebaut wird.

Als erstes Verschleißteil wäre der Motor zu nennen. Bei normaler Fahrweise müßte eine Laufzeit von 40 000—50 000 km erreicht werden. Für die Verschleißteile des Motors gibt es ein Austauschverfahren, das die Reparaturpreise wesentlich herabsetzt. So kosten im Austausch:

Ein Zylinder mit Kolben	31.70 DM
Eine Kurbelwelle mit Pleuel	36.— DM

Nicht im Austausch erhältlich sind die beiden Lager und Simmeringe für die Kurbelwelle. Es kosten:

1 Seitenlager	6.— DM
1 Simmering	2.20 DM

Die kompletten Teile zur Überholung des Motors kosten also 84.10 DM. Hinzu kommt das Kleinmaterial wie Dichtungen, Waschbenzin, Federringe, Fett und ähnliches. Außerdem die Bezahlung der Arbeitszeit von etwa 5—8 Stunden.

Ein zweites Verschleißteil ist die Kupplung. Nach 20 000—30 000 km darf mit einer Erneuerung der Kupplungsbeläge gerechnet werden. Dazu wird benötigt:

1 Innenlamelle	1.75 DM
2 Außenlamellen zusammen	5.— DM
1 Kupplungsdruckstück	3.50 DM
6 Federn zusammen	1.20 DM

Die Teile kosten also 11.45 DM. Hinzu kommt ebenfalls das Kleinmaterial und die Bezahlung der Arbeitszeit von etwa 1½ bis 2 Stunden.

Als nächstes Verschleißteil wären die Bremsen zu nennen. Nach etwa 15 000 km dürften neue Bremsbeläge fällig sein. Wurde mit ihrer Erneuerung zu lange gewartet, muß damit gerechnet werden, daß auch die Bremstrommeln beschädigt sind. Es kosten:

Bremsbeläge vorn mit Nieten	2.90 DM
Bremsbeläge hinten mit Nieten	3.10 DM
Eine Bremstrommel vorn	6.— DM
Eine Bremstrommel hinten	6.— DM

Hier handelt es sich um eine verstärkte Ausführung der Bremstrommeln. Die einfache Ausführung kostet pro Stück 4.— DM. Hinzu kommen ebenfalls Kleinmaterial und Arbeitszeit von etwa 2—3 Stunden. Als weiteres Verschleißteil darf der Stoßdämpfer im Vorgelege betrachtet werden. Sein Auswechseln nach 20 000 bis 30 000 km darf als normal bezeichnet werden. Die dazu benötigte Arbeitszeit liegt bei 4—6 Stunden. Ebenfalls benötigt wird natürlich Kleinmaterial. Die Teile kosten:

12 Federn zusammen	1.08 DM
2 Scheiben zusammen	1.30 DM
1 Gehäusedichtung	0.15 DM
1 Zylinderfußdichtung	0.10 DM

Als nächstes wäre das Getriebe mit Hinterradnabe und Hinterradfederung zu nennen. Diese Teile sind nicht mehr als Verschleißteile zu rechnen, haben aber auch keine unbegrenzte Lebensdauer. Im Getriebe wäre das Schaltkreuz zu nennen:

1 Schaltkreuz	8.75 DM
1 Hauptwelle	31.— DM

Benötigte Arbeitszeit etwa 6 Stunden. Weiter zur Hinterradnabe:

2 Kugellager zusammen	9.60 DM
1 Simmering	2.40 DM

Benötigte Arbeitszeit etwa 1½ bis 2 Stunden. Zum Schluß noch die Hinterradfederung:

1 Feder	15.10 DM
1 Stoßdämpfer im Austausch	22.— DM
1 Stoßdämpfergummil	1.20 DM

Hier kann auch gleich die Vorderradfederung mit aufgeführt werden:

1 Feder	6.60 DM
1 Stoßdämpfer neu (beim neuen Modell)	22.— DM
1 Reibungsstoßdämpfer (beim alten Modell)	9.30 DM
1 Befestigungsstück für Vorderradfeder	7.20 DM

Auch die elektrischen Teile halten nicht ewig. Die hauptsächlichsten Fehlerquellen sollen hier aufgezeigt werden. Besonders soll hier auf den Stromabnehmer hingewiesen werden, der leicht eine versteckte Fehlerquelle darstellt:

1 Zündspule	15.— DM
1 Unterbrecher komplett	4.10 DM
1 Kondensator	2.00 DM
1 Stromabnehmer	1.90 DM

Nachstehend seien die Preise einiger Teile aufgeführt, die teils dem Verschleiß unterliegen, zum Teil aber auch bei kleineren Stürzen oder Bumsen häufig kaputt gehen. Sie sind aber alle mit dem Bordwerkzeug auszuwechseln.

Vergaserteile:		Bowdenzüge:	
1 Schwimmer	1.— DM	1 Gaszug	1.40 DM
1 Schwimrnadel	0.50 DM	1 Kupplungszug	1.80 DM
1 Vergaserschleber	1.80 DM	1 Bremszug vorn	1.20 DM
1 Düse	1.40 DM	1 Bremszug hinten	1.10 DM
1 Düse f. Pallasvergaser	0.50 DM		

Bei den neuen Vespamodellen wird die Lenkradschaltung ebenfalls durch Bowdenzüge übertragen. Die 2 Schaltseile kosten zusammen 3.60 DM.

Weitere Teile:			
1 Reifen	23.80 DM	1 Schlauch	4.60 DM
1 Felge	21.— DM	1 Kotflügel vorn	26.— DM
1 Scheinwerfering	3.80 DM	1 Reflektor	5.40 DM
1 Scheinwerferglas	1.— DM	1 Tachoantrieb im Austausch	15.— DM
1 Tachowelle je nach Modell von	7.— bis 9.80 DM		

In diesem Zusammenhang wäre vielleicht ein Tankensatz erwähnenswert, der das Herausspritzen von Benzin verhindert. Kostenpunkt: 7.80 DM.

Diese Ersatzteil- und Reparaturliste erhebt natürlich keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es ist lediglich versucht worden, häufiger vorkommende Reparaturen und öfter benötigte Teile aufzuführen. Die Preise wurden Originalersatzteillisten entnommen, können aber nur unverbindlich sein, da sich dieselben von Zeit zu Zeit ändern. Ebenso nur als Anhaltspunkt sind die hier und da angegebenen Arbeitsstunden zu betrachten, da 10 verschiedene Mechaniker zur selben Arbeit 10 verschiedene Zeiten brauchen, zum anderen Kleinigkeiten, wie ein abgebrochener Bolzen und ähnliches die Arbeit unverhältnismäßig verzögern können. Damit ein Anhaltspunkt gegeben ist: Die Arbeitszeit wird pro Werkstatt verschieden berechnet, liegt aber pro Stunde im allgemeinen zwischen 4.— und 6.— DM. Weiterhin: Für Arbeiten, die normalerweise in weniger als einer Stunde erledigt sein müssen, wurde keine Arbeitszeit angegeben, da es nicht in den Rahmen dieser Reparaturbetrachtung gehört, etwa Pfennigbeträge aufzuspalten. Es wurde absichtlich vermieden, die laufenden Pflegearbeiten mit einzubeziehen. Diese werden gegebenenfalls in gesonderten Artikeln behandelt.

Wohin gehört das Rollermobil?

Bis jetzt hat sich für den Begriff der drei- oder vierrädrigen Fahrmaschine mittleren und kleineren Komforts noch kein einheitliches Wort geprägt: Wir sprechen vom Rollermobil, dem Minicar, Kabinenfahrzeug, und von allen scheint uns das Wort Rollermobil am besten zu gefallen. Es drückt immerhin unmißverständlich aus, was es ist, eine „Kreuzung“ von Motorroller und Automobil. Aber zu welcher Industrie-Gruppe gehören nun diese neuen Fahrzeuge, von wem sollen sie betreut werden? Der Verband der Fahrrad- und Motorrad-Industrie ist dabei, sie auf kaltem Wege zu annectieren — eine amtliche Verlautbarung geht ganz einfach davon aus, daß das Rollermobil zum Zweiradverband gehört. Ja, dieser Verband nennt sich „Verband der Zweirad-Industrie“, und das Kennzeichen der Rollermobile ist ja gerade, daß sie mehr als zwei Räder haben. Sie ähneln doch wirklich mehr den Automobilen, und die Tatsache, daß konstruktive Teile wie z. B. der Motor, ja die Gesamtkonzeption vom Motorroller herkommt, gibt noch keinen Grund, sie dem Zweirad-Verband zu unterstellen. Wie wäre es, wenn sich die Hersteller dieser neuartigen Fahrzeuge zu einem eigenen Verband, mit eigener Propaganda, zusammenschließen würden, sie würden dann nicht als Mitläufer der Kleinen (Krafträder und Roller) oder der Großen (Automobile) fungieren und selbst zu Worte kommen.

(HGD)

Höchstmöglicher Schutz durch Römers Helme

HANS RÖMER - NEU-ULM/DONAU
gegründet 1897
HELME UND AUSRÜSTUNGEN

Jetzt ist es Zeit,

LEBEN ENDERS-Roller für die nächste Complete-Gebirge wieder in Ordnung bringen zu lassen.

Die Pleats, die wir Ihnen auf Ihren Fahrten im Sommer gepusht hat, sollte jetzt genau sein, die sieht nur Räder, sondern auch Kurbelgehäuse da gehen.

Das Sommerfest für ihn, die ENDERS-Kundenwert-Abteilung, lässt ihn ganz in die gleiche Weise, weil die 240000, 2000 Rollen nicht in Erscheinung tretende Rollen und nicht 100 schnell, einer und hätte wieder Leistungsfähigkeit wie am Anfang.

Wenn Sie Ihren Roller bestell halten im Ihren Fachhandel zur Einstellung an den ENDERS-Kundenwert.

Enders

AUGUST ENDERS ANFABRIK OBERREIMERSWALD
ART 3: 1973ABRECHNE FÜR KURSA, EMPFAHREND UND LEISTUNGS



Albatros

ein Sturmvolgel aus England

Erster britischer Motorroller in Serienfertigung

Der erste britische Motorroller ist Mitte November 1954 in Serienfertigung gegangen. Im Vergleich zu den üblichen Maschinen des Festlandes handelt es sich um einen besonders großen und schnellen Typ. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 105 km/h, die Reisegeschwindigkeit 90 bis 96 km/h und der Benzinverbrauch 3,5 Liter auf 100 km. Er hat einen Villiers-Einzyylinder-Zweitaktmotor von 225 ccm. Das Eigengewicht beträgt 127 kg, wodurch sich der besonders günstige Quotient 0,545 kg/ccm ergibt. Die Maschine wird von der Daylon Cycle Company, Park Royal, London, unter dem Namen „Albatros“ hergestellt. Als besondere Merkmale sind zu nennen: Instrumentenbrett mit Fahrtmesser, Strommesser, schlüsselbetätigter Zündschaltung, Lichtschaltung und Handgasknopf, ferner die großen sechszähligen Bremsromeln, Vorderradlagerung in einer Gabel, Hinterradlagerung in einem Schwingarm. Der Exportpreis soll etwa 1800 DM betragen.

(n)

Für Kabinenrollerfahrer:

Wie pflegt man Plexiglas?

Diese Frage beginnt erst jetzt akut zu werden. Während früher höchstens in sogenannten „Traumwagen“ oder bei den Ausflugsautobussen Plexiglas in der Karosserie zu sehen war, taucht seit einiger Zeit in immer stärkerer Anzahl im Verkehr ein Kleinstfahrzeug mit einer Plexiglas-Kuppel auf, der Messerschmitt-Kabinenroller. Leider ergeben sich öfter Schwierigkeiten mit eben dieser Kuppel — an diesen ist aber nicht das Werk, sondern die Werkstätten schuld. Hier hat es sich immer noch nicht herumgesprochen, daß Plexiglas in bezug auf Pflege weder wie Lack noch wie Glas schlechthin behandelt werden darf. Es ist vielleicht gut, wenn man den vielen Messerschmittfahrern, oder solchen, die sich vielleicht aus Angst vor der Behandlung der Plexiglas-Kuppel vom Kauf abhalten lassen, einige Winke gibt.

Die Plexiglas-Kuppel ist außerordentlich haltbar, ist aber gegen einige Einflüsse besonders empfindlich. So darf man auf gar keinen Fall mit einem öligen Lappen die Kuppel „klarwischen“. Öl ist Gift für das Kunstglas. Man muß schon Spezialmittel anwenden, wenn man seine Plexiglas-Kuppel richtig pflegen will — das tut man ja auch bei der Lackkarosserie, warum nicht auch hier. Also den Tankwart nicht an die Kuppel heranlassen — das macht man besser selbst. Man muß auch wissen, daß schnelles Reiben der Oberfläche diese statisch auflädt und dadurch Staubeilchen erst recht angezogen werden. Daher reibt man das Plexiglas nicht trocken, sondern läßt es selbst trocken. Lack-, Schleif- und Poliermittel dürfen nicht benutzt werden, auch das beim Glas so beliebte Polieren mit Hilfe von Zeitungspapier ist hier genau so falsch wie beim Glas, weil es leicht Kratzer erzeugt. Benzin, Benzol, Öl, Glasreinigungsmittel, Bremsflüssigkeit — sie alle sind Gift für das Plexiglas — das präge man der Werkstatt immer wieder ein, um Schäden zu verhindern. Sowohl Kratzer wie auch die statische Aufladung können durch Spezialmittel verhindert werden.

HGD

Die Firma Brütsch hat die Fertigung ihres Kleinwagens Brütsch 200, über den wir schon einmal berichteten, in Lizenz nach Frankreich, Belgien und in die Schweiz verkauft, ebenfalls eine Lizenz blieb in Deutschland. Anlässlich des Brüsseler Salons soll der Wagen erstmalig vorgestellt werden.

Auch für Ihren Roller

Weißwandige PIRELLI Motorroller-Reifen!

Lieferbar in den Größen:

3.50 - 8 zu 28.30 DM — 4.00 - 8 zu 31.50 DM

Bezugsquellen weist nach:

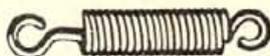
Oscar Becher · PIRELLI-Reifen-Import
 Essen-Bredene · Waldfrieden 11 · Ruf 41577

ROLLY

Stahlbaugaragen

vom Roller bis zum LKW sowie
 Fahrrad- und Motorradständer
 in jeder Größe

Hersteller: Fa. Hans Jäger
 Stahlbau · München 25
 Lipowskystr. 2 · Telefon 7 00 17



**Druck-Zug- und Schenkelfedern
 Sattelfedern · Teleskop-Federn**
 für die
Motorrad- und Rollerindustrie
Hohenlimburger Federnfabrik
 vorm. H. Ruberg, Hohenlimburg i. W.

Immer daran denken!

Wo gibt's die große Auswahl?

Marken-Schreibmaschinen

Neueste Modelle, alle Preislagen, z.B. Quick DM 4.-Anz., bar o. Koffer 211.50, Versand, ab Fabrik frei Haus, 1 Jahr Garantie, Originalpreise, Umlausdienst. Großer Bildkatalog gratis

Natürlich bei
 DEUTSCHLANDS GRÖSSTEM
 FACHVERSANDHAUS FÜR SCHREIBMASCHINEN
Schulz & Co. in Düsseldorf 191

Schadowstraße 57
 Ein Postkärtchen an uns lohnt sich immer!



Bayern-Kalender
 1955
 Picturesque Bavaria

Verlag
 Carl
 Gerber
 München

DM 3.85



Die flatte SPORTBUNDHOSE

aus **Hirschleder**, das ideale
 Kleidungsstück für jeden
Motorsportler

direkt vom
 Hersteller **DM 98.50**

Versand nach auswärts.
 Verlangen Sie bitte Gratiskatalog
 durch **Lederspezialhaus**

Fritz Hackenschuh · München 2, Sendlinger Str. 56
 zwischen Sendlinger Tor und Asamkirch

Liebe R. R. R.!

Nachrichten vom Kabinenroller-Club Wiesbaden
Hier in Wiesbaden hat sich einiges geändert. Wir haben dem losen Kabinenrollerfahrer-Zusammenschluß einige Korsettstangen eingezogen, und inzwischen einen ersten Vorsitzenden, Sachbearbeiter für die wichtigsten Ressorts und ein festes Clublokal im Restaurant „Zum neuen Reichsapfel“. Dort treffen wir uns jeden ersten Mittwoch im Monat.
Am 17. November starteten wir zu unserer ersten Wertungsfahrt mit 39 Kabinenrollern aus Mainz, Frankfurt und Wiesbaden. Anzufahren waren fünf Kontrollpunkte, an denen einige Aufgaben zu lösen waren, wie Anfahren am Berg, ohne einen Zentimeter zurückzurollen, Fragen aus der Straßenverkehrsordnung u. dgl. Um Rasereien zu verhindern, war für die 55 km lange Strecke eine Sollzeit vorgeschrieben, die auch nicht unterschritten werden durfte. Die Fahrt stellte sich als schwerer heraus, als die Organisatoren gedacht hatten. Hinzu kam, daß im Taunus dichter Nebel die Sicht versperre und später ein Gemisch von Hagel und Schnee vom Himmel kam. Waren wir froh über unsere Flugzeugkabinen! Und waren wir alle froh, daß sämtliche Fahrzeuge den Zielfort gefunden hatten, denn manche waren — um abzukürzen — Strecken gefahren, die die alten Germanen nicht auf der Bärenjagd bezangen hätten. Ohne Ausfälle waren alle versammelt, allerdings mit mehr oder weniger Strafpunkten.
Mit bestem Gruß vom Karoelb zu allen anderen Rollerfahrern
*Schriftführer Günther Lavener
Wiesbaden, Moritzstr. 1*

Internationales Vespa-Treffen

Wir geben Ihnen hiermit zur Kenntnis, daß am 16. November 1954 in Saarbrücken eine Generalversammlung des Vespa-Club-Saar stattgefunden hat und der Vorstand neu gewählt wurde.
Wir teilen Ihnen mit, daß der bisherige Präsident, Herr Ludwig K u n z, wiederum als Präsident gewählt worden ist.
Ebenso wurde der bisherige Vizepräsident, Herr Norbert Krämer von Vespa-Club Riegelsberg, wiedergewählt.
Wir möchten nicht versäumen, Ihnen zur Kenntnis zu geben, daß der Vespa-Club-Saar für Pfingsten 1955 ein großes internationales Vespa-Treffen in Saarbrücken zur Durchführung bringen wird.
Das Treffen beginnt am Samstag den 28. Mai 1955 und endet am Pfingstmontag-Spätnachmittag, den 30. Mai 1955.
Seltens des Vespa-Club von Deutschland, des Vespa-Club von Frankreich und des Vespa-Club von Europa ist der Termin zur Durchführung dieser internationalen Veranstaltung, zu welcher wir bereits Vor-meldungen aus England, Dänemark und Italien vorliegen haben, genehmigt worden. Herr Dr. Piaggio, Herr Dr. Tassinari, Herr Gerbaulet vom V. C. von Frankreich, der Prinz de Bauharnais, Ehrenpräsident vom V. C. von Frankreich sowie Herr Dr. Kraft, der Prinz zur Lippe usw. sind zu dieser Veranstaltung eingeladen.
Mit freundlichen Vespa-Grüßen
*Vespa-Club-Saar
Saarbrücken 3, Bleichstraße 11—13*

Goggo-Freunde e.V., Hamm i.W.

Am 17. Oktober 1954 hatten wir eine Generalversammlung einberufen. Ein neuer Vorstand wurde mit Stimmenmehrheit gewählt, und zwar:
a) Erster Vorsitzender: Heino Lütkefels, Bockum-Hövel, Oswaldstraße.
b) Geschäftsführer: Fritz Truszik, Hamm-Wiescherhöfen, Markt 6.
c) Schatzmeister: Franz Wilhelm, Bockum-Hövel, Bockumer Straße 56, Friedhelm Schneider, Hamm i.W., Wilhelmstr. 25.
d) Tourenwart:
Danach wurde der Termin zur Einjahrfahrt beschlossen, und zwar auf den 27. Nov. 1954. Unter dem Motto: „Friede auf der Straße“ startete unsere Jubiläumsfahrt, zu welcher wir die Clubs aus Hamm i. W. und den Goggo-Club Dortmund eingeladen hatten. Der Erfolg war großartig.
Heino Lütkefels, unser 1. Vorsitzender, eröffnete den Abend; besonders herzlich wurden die Clubfreunde vom Goggo-Club Dortmund und unsere Lambretta- u. Vespa-Kameraden begrüßt.
Willi Pohltschmidt aus Münster i. W. konferierte und fand allgemeinen Anklang. Die Hauskapelle der Goggo-Freunde e. V. Hamm i. W. leistete wieder einmal ganze Arbeit und spielte fleißig bis in die Nacht. Die gut angelegte Tombola, die mit nur wenigen Nieten ausgezeichnete Preise aufzuweisen hatte, fand bei den Rollerfahrern lebhaftes Interesse, zumal manches Roller-Ersatzstück und sonstige nützlichen Dinge mit nach Hause genommen wurden. Mit Freude konnten wir feststellen, daß es allen Erschienenen sehr gefallen hat und keiner so recht den Anfang machen wollte, den Heimweg anzutreten.
Tö! — tö! hurra!

Fritz Truszik, Geschäftsführer

Liebe Hammer Goggo-Freunde, Club-Berichte müssen spätestens bis 15. jeden Monats eintreffen. Bilder bis zum 10. Nichts für mgut! Die Redaktion

Weihnacht der Augsburger Lambretta-Freunde

In der Gaststätte „Wildbad“ traf sich am 11. 12. 54 der L.A. mit seinen Freunden zu seiner Weihnachts- und Jahresabschlussfeier. Nach Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden Gerhard Schmidt brauste der Weih-

KARL HEINZ FERNAU

Mit tiefem Bedauern und ehrlicher Anteilnahme vernahmen wir die Nachricht vom Tode des 1. Vorsitzenden des Maico-Clubs Mannheim, Karl Heinz Fernau, der am 28. 11. an den Folgen eines Verkehrsunfalles starb. Wir standen mit dem Verstorbenen, der zu unseren ersten Lesern zählte, in ständiger, ausführlicher Korrespondenz. Aus seinen Briefen sprach stets so viel Liebe und Begeisterung für seine Arbeit, die er seinem Club und weit darüber hinaus, durch die von ihm gegründete Zeitschrift „Der Maico-Club“, für die Rollergemeinschaft widmete, daß wir den Verlust dieser Persönlichkeit, die Karl Heinz Fernau zweifellos darstellte, mitfühlen können. Vor allem wollen wir auch an dieser Stelle seiner Gattin und seinem kleinen Sohn unser Beileid aussprechen. Sein Andenken werden wir in Ehren halten.
Die Redaktion



nachtsmann auf einer Lambretta mitten in den Saal und besenkte aus zwei reichhaltigen Krabbelbüchsen alle Anwesenden, nachdem er vorher das Sündenregister verschiedener Clubmitglieder in netter Form aufgezeigt und Belohnungen für alle erteilt hatte. Eine Weihnachts-Tombola beschloß diesen gelungenen Abend.

Der Lambretta-Club Augsburg wünscht allen Lambretta-Clubs und Rollerfreunden im In- und Ausland auf diesem Wege einen guten Start für 1955.

Messerschmitt-Kabinenroller-Club München

Sonntag, 9. Januar 1955, 10.30 Uhr, im Ringkino am Waldfriedhof: Farblichbildervortrag „Im Kabinenroller durch Jugoslawien 1954“. Clubkamerad Lenz Inhauser spricht über Vorbereitung und Durchführung einer 4000-km-Fahrt. Fahrer aller Rollertypen sind herzlich eingeladen. Der Eintritt ist frei.

Messerschmitt-Kabinenroller-Club Stuttgart

Alle Messerschmitt-Kabinenroller-Fahrer und -Fahrerinnen, welche noch keine Einladung zu der im Januar 1955 geplanten Zusammenkunft erhalten haben, wollen bitte umgehend ihre Adresse einsenden. Der Club beabsichtigt alle 14 Tage einen zwanglosen Abend zum Austausch von Rollererfahrungen stattfinden zu lassen. Auch sollen Sonntagsausfahrten, Urlaubsfahrten, Skifahrten und gesellige Abende stattfinden. Auskunft über alle diese Fragen gibt der genannte Club unter der Postanschrift: Fellbach Postfach 97. Auch sind Anschriften von anderen schon bestehenden Kabinenroller-Clubs im übrigen Bundesgebiet erwünscht.

Der NSU-Lambretta-Club München

hielt am 2. Dezember 1954 seine Hauptversammlung ab. Nach Berichterstattung und Rechnungslegung durch den 1. Vorsitzenden Herrn Stefan Schuldes wurde der Vorstandschäft Dank und Anerkennung für die im verflochtenen Jahr geleistete Arbeit rückhaltlos ausgesprochen. Einstimmig wiedergewählt wurden als 1. Vorsitzender Herr St. Schuldes und mit überwiegender Stimmenmehrheit als stellv. Vorsitzender Herr K. Hampel, als Schriftführer Herr H. Tittel, als Sportwart Herr H. Zwieselsberger. Die am 11. Dezember 1954 veranstaltete Weihnachtsfeier brachte dem Club einen Rekordbesuch und den Beweis, welcher Beliebtheit sich dieser in Münchener Rollerkreisen erfreut.
Der NSU-Lambretta-Club München wünscht auf diesem Wege nochmals allen Rollerfreunden einen guten Start für 1955 und bittet, Anfragen usw. zu richten an
NSU-Lambretta-Club München
z. H. Herrn St. Schuldes
München 19, Gudrunstraße 5/IV.

Alle Jahre wieder ...

begeht auch der Goggo-Club M. Gladbach-Rheydt seine Weihnachtsfeier. Daß wir dabei auch der R. R. als gutem und zuverlässigem Freund besonders herzlich gedacht haben, dürfte wohl selbstverständlich sein. Ihr und allen Rollerkameraden ein recht frohes Weihnachtsfest und einen guten Start ins neue Jahr!
Goggo-Club M. Gladbach-Rheydt

„Melodie in Roll“

Achtung Bayern und weitere Umgebung! Bitte nochmal notieren: Am 10. Januar 1955 Rollersfasching im Regina-Hotel, München, veranstaltet von der Arbeitsgemeinschaft Münchner Roller-Clubs. Das Fest verspricht zu dem zu werden, was man davon erwarten kann. Vorverkauf im „Regina“.

SOS am Roller

... Ich bin selbst seit 2 Jahren Rollerfahrer (Lambretta) und habe schon öfters erlebt, daß ein am Straßenrand haltender Roller- oder Motorradfahrer (der ganz offensichtlich „baute“) meine Hilfe dankend ablehnte, manchmal in wenig höflicher Form. Den Fahrer, der wirklich Hilfe benötigt, erkennt man mit Hilfe eines Tuches (Taschentuches), das am Lenker befestigt ist, sofort und dann hält man ja auch gern an und erspart das Anhalten bei den übrigen am Wege bauenden Fahrern. Was meinen Sie zu diesem Vorschlag? Ich halte Ihre Zeitschrift — die ich seit Erscheinen beziehe und die mir immer viel Freude bereitet — für sehr geeignet, diesen Vorschlag zu

bringen, zumindest ihn zur Diskussion zu stellen. Mit freundlichen Rollergrüßen aus dem regenassen Norden bin ich Ihr
Dr. M.-E., Hamburg 34

Freiburger Lambretta-Club

Liebe Roller-Revue! Wir haben uns lange genug in Stillschweigen gehüllt. Nehmen wir den Jahresabschluss zum neuerlichen Auftauchen in Deiner von uns allen sehr geliebten Zeitschrift. — Der Freiburger Lambretta-Club hat es inzwischen auf 81 Mitglieder gebracht. — Angefangen hat unsere Aktivität im Jahre 1954 mit der Teilnahme des FLC am Freiburger Faschingszug. — Der darauffolgende verregnete Sommer hat leider so manche vorgesehene Ausfahrt buchstäblich ins Wasser fallen lassen. Aber einige Unentwegte gab es immer. — Kleine Gruppen taten sich zusammen und verbrachten ihre Ferien rollenderweise zuerst im Ausland, und voller Begeisterung wurden dann am Clubabend die Ergebnisse in Italien, Jugoslawien, Südfankreich (siehe „Eine Liebeserklärung“, Heft 11), Österreich und in der Schweiz geschildert. — Im Juni erlebten wir ein fröhliches erstes Stiftungsfest, und im Juli startete der FLC mit 14 Maschinen zu einer Sternfahrt des ADAC nach Lindau a. Bodensee, wo uns in der Gesamtwertung der 4. Preis zuerkannt wurde. — Anlässlich verschiedener Geschlekkelfahrten bei befreundeten Motorsportclubs konnten wir außerdem manchen Preis in Form von goldenen, silbernen und bronzenen Medallien erringen. — Im November schritten wir zur Vorstandswahl. Zum 1. und 2. Vorsitzenden wurden wiederum Rolf Zahn und Walter Radel gewählt. — Am 5. Dezember besuchten wir mit 25 Rollern zum Nikolaus 70 Polizisten unserer Stadt, und auf diese Aktion sind wir besonders stolz, weil wir es waren, die auch schon im vorigen Jahr diesen netten Brauch in Freiburg eingeführt hatten. Allen Rollerfreunden wünschen wir einen guten Rutsch ins neue Jahr! Für diejenigen, die einmal nach Freiburg rollern, geben wir bekannt, daß wir jeden Donnerstag ab 20 Uhr im Gasthaus „Schausland“ in Freiburg-Günterstal zusammentreffen und Gäste immer gerne willkommen heißen.
Eva-Maria Prinz, Freiburger Lambretta-Club

Neue Adresse

Wir teilen Ihnen mit, daß unsere Adresse sich geändert hat und ab sofort wie folgt lautet: Berliner Goggo-Club (1. Vorsitzender: Horst Höckert), Berlin-Wilmersdorf, Maxdorfer-Steig 4.

ADAC-

Wintersternfahrt stark besetzt

Die XII. Internationale ADAC-Wintersternfahrt für Motorräder, Roller und Kraftwagen vom 7. bis 9. Januar 1955 nach Garmisch-Partenkirchen wird bei starker Besetzung außerordentlich interessant und aufschlussreich sein. Nach dem augenblicklichen Stand nehmen 106 Motorräder und Roller aller Klassen an der 15-Stunden-Fahrt teil, die für die Maschinen bis 125 ccm und die Motorroller mit Seitenwagen bis 200 ccm in Pforzheim, für alle Motorräder und Roller der übrigen Klassen in Buchen im Odenwald gestartet wird. Für die 30-Stundenfahrt der Wagen, die wahlweise in den Orten Hannover, Köln oder Ingolstadt am 7. Januar beginnen kann und die als Zwischenziele Bad Brückenau und Isny hat, wurden 106 Nennungen abgegeben. Auffallend groß ist diesmal die Zahl der weiblichen Teilnehmer. So werden u. a. 4 DKW-Hobby-Roller von Damen gesteuert und in der Zündapp-Bella-Mannschaft sitzen in zwei Seitenwagen weibliche Mitfahrer.

Für die Mannschaftswertung der Motorrad- und Rollerfahrer wurden von den Clubs bisher 7 Teams gemeldet, darunter eine starke Puchmannschaft des Österreichischen Automobil- und Touring-Clubs. Die Werke werden nach dem vorläufigen Stand mit 18 Mannschaften teilnehmen. In der Wagenklasse starten vorläufig 9 Club-Teams und eine Lloyd-Werksmannschaft. Selbstverständlich tritt die Industrie, die während der Winterfahrt auch einige neue Modelle erproben will, mit ihren besten Fahrern an. Sogar Altheimer Walfrid Winkler, Nürnberg, fungiert diesmal nicht als Wettbewerbsleiter seines Werkes, sondern fährt selbst mit einem Victoria-Peggy-Roller. Auch die Auto Union möchte ihre Hobby-Roller gut durch den winterlichen Wettbewerb bringen lassen und setzte dafür den hervorragenden Zuverlässigkeitsfahrer Kurt Kämpf ein.

O, wie praktisch!

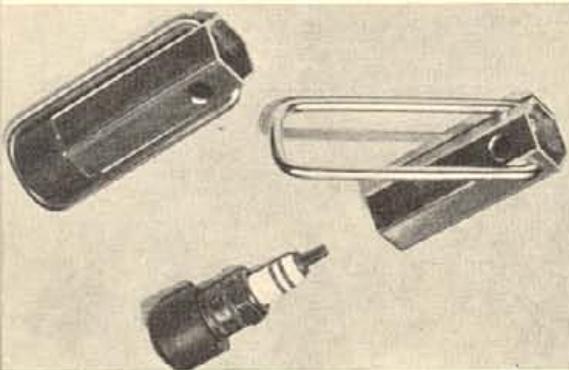
Neue Rückenlehne für Rollersitz

Die Rückenlehne mit Gepäcktasche kann an jedes Motorrad oder Roller mit Sitzkissen ohne Schwierigkeit montiert werden. Sie besteht aus einem federnden Stahlrohrrahmen, auf welches ein schwammummigepolstertes Kissen als Rückenlehne ange-



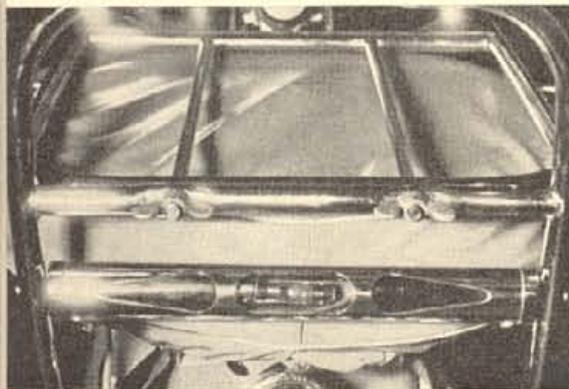
bracht ist. Dieses Kissen ist von unten durch einen Reißverschluss verschlossen und bildet eine Gepäcktasche. Für Besitzer dieser Rückenlehne wird auch ein sehr netter Wetterschutz geliefert, der Sitzkissen und Rückenlehne vor Schmutz und Feuchtigkeit schützt und der immer mitgeführt werden kann. (Banz und Schuck, Koblenz)

Helix, der neunartige Kerzensteckschlüssel mit seinem sicheren Aufbewahrungsort für Ihre Reservekerze, soll Ihnen besonders auf der Fahrt und unterwegs helfen. Als Motorsportler werden Sie immer Kerzen mit höherem Wärmewert bequem mitführen können. Die Kerze ist stets griffbereit und schneppert nicht im Werkzeugkasten. Die meisten zerstörten Gewinde in den Zylinderköpfen sind auf verdrehte Kerzengewinde zurückzuführen. (DM 3.90)



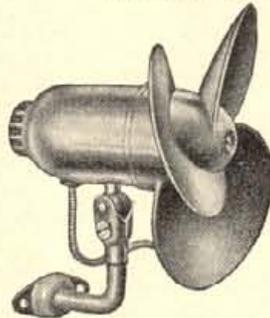
Liebe Roller Revue!

Du hast in letzter Zeit viel über Blink- und Stoplichtanlagen berichtet. Solche sehnen bei unseren Rollern doch mehr und mehr in Mode zu kommen. Man kann allerdings auch nur sagen: Es ist auf jeden Fall empfehlenswert zwecks erhöhter Sicherheit. Also, auch ich habe mir eine solche Anlage zugelegt, die jedoch von den allgemein verwendeten etwas abweicht. Normalerweise kauft man sich dazu handelsübliche Blink- und Stoplichter und baut dieselben so gut es geht irgendwo am Roller an. Ich wollte jedoch Leuchten haben, die sich harmonisch in den Aufbau des Rollers einpassen, ohne dessen wohlgeformte Linien zu stören. So kam ich zu der Lösung einer kombinierten Blink-Stop-Leuchte. Natürlich ist diese Leuchte im Handel nicht fertig erhältlich und muß extra angefertigt (jede mech. Werkstatt mit einer Drehbank kann das machen) und verchromt werden. Die Montage am Roller bzw. am Gepäckträger ist dann mit 2 Schrauben denkbar einfach. Den Einbau des Winkerschalters habe ich mir ebenfalls lange überlegt, um auch hier einen Platz zu finden, wo er nicht besonders auffällt, und zwar ans



Armaturenbrett. Zu diesem Zweck habe ich den Fernstufper nach hinten versetzt (denn dieser wird nicht so oft gebraucht) und an dessen Stelle den Winkerschalter eingebaut. Das Bosch-Blinkrelais sitzt unten im Batteriekasten zwischen den beiden Batterien und ist dort sehr gut aufgehoben. Die Verdrahtung ist ebenfalls einfach. Man schleift lediglich ein 3adriges Kabel von vorn nach hinten durch, dessen eine Ader nur an einer Stelle für den Stoppschalter unterbrochen zu werden braucht. Die ganzen übrigen Leitungen liegen unter dem Armaturenbrett und im Batteriekasten. Die ganze Anlage paßt sich so unauffällig in die Konstruktion des Rollers ein. Vielleicht gefällt dem einen oder anderen Rollerer diese Art der Anlage, wenn er sie einmal gesehen hat. Mit freundlichen Grüßen

Hans Joisten
Frankfurt a. M., Grafenstr. 143



Klare Scheiben bei Nebel und Frost für Kleinwagen und Mobile

So angenehm der Behr-Auto-Quirl an warmen Tagen den Fahrer erfrischt und vor Ermüdung schützt, so nützlich ist er auch im Herbst und Winter, indem er die Scheiben klärt und freihält. Für beheizte Fahrzeuge ohne Entfrosterdüsen ist er der billigste Entnebler. Das schicke, in verschiedenen Farben lieferbare Gerät kann ohne Beschädigung der Karosserie mit 2 Schrauben überall ohne Sichtbehinderung angebracht werden und ist durch ein Kugelgelenk nach allen Seiten drehbar. Sein Stromverbrauch ist mit 12 W geringer als der einer Autolampe und belastet die im Winter besonders hoch beanspruchte Batterie kaum merklich. Die weichen Gummifügel sind selbst für Kinderhände völlig ungefährlich. Spannung: 6, 12 oder 24 Volt nach Wahl.

Die RR ist gerade dabei, Tests mit dem Gerät im Kabinenroller und Kleinwagen durchzuführen und wird nächstens darüber berichten.

Fußabblendschalter

„Als langjähriger Vespa-Fahrer machte mir in der kalten Jahreszeit die Bedienung des kleinen Lichtschalters am Lenker schon immer Schwierigkeiten. Mit steifgefrorenen Fingern und dicken Handschuhen



war die Betätigung des Schalters ein Kunststück. Hier mußte Abhilfe geschaffen werden! In einer Werkstatt kaufte ich mir einen Fußabblendschalter, wie man solche im Auto benutzt und ein etwa 50 cm langes, 3poliges Gummikabel. Alles weitere zeigt das Bild besser, als ich es beschreiben kann. Die Kabelführung zur Lampe habe ich oberhalb des Vorderadkottflügels angezapft. Auf genügend Spiel am Drehmoment achten! Den Schaltplan muß man sich durchdenken, oder auskobelnen! Ich bin jetzt glücklich, in jeder Situation, die so überaus wichtige Bedienung des Lichtes, unabhängig von den Händen und von dem, was diese „oben“ manchmal zu tun haben, mit dem Fuß ausführen zu können! W. v. K.

Auch weißwandige Motorroller-Reifen

Seit einiger Zeit sind auch weißwandige Motorroller-Reifen auf dem deutschen Markt. Es ist das bewährte Fabrikat „Pirelli“, Mailand, dessen Import in Händen der Firma Oskar Becher, Essen-Bredeney, liegt, die Händler-Bezugsquellen nachweist.



BRIEFE AN DIE R. R. R.

(Roller Revue-Redaktion)

Liebe Rollerfreundinnen und -freunde— Ladies first,

Ich habe soeben eine kleine „Spritztour“ von 2000 km von Nürnberg durch das Salzammergut und zurück hinter mir. Einiges, was mir für alle Rollerfreunde wissenswert erscheint, will ich hier schildern. Grundsätzlich bin ich Gemischt 1:15 gefahren, das hat sich sehr angenehm bemerkbar gemacht. Meine Vespa ist niemals auch nur eine Spur heiß geworden. Sehr empfehlen kann ich das neue amerikanische Öl „Redex“. Leider gibt es das nur bei einigen Tankstellen. Als ich meine erste 2000 km hinter mir hatte, ließ ich den Zylinder aufnehmen und siehe da — kein Fünkchen von Verkohlungen. Jetzt habe ich 5000 km drauf und die Leistung ist genau die gleiche wie zuvor. Mein Brennstoffverbrauch: Sie werden's nicht glauben wollen: 2,1 Liter, beim Einfahren waren es 2,5 (ohne Redex). Übrigens sollte man seine Maschine nicht gar zu lahm einfahren. Nach 500 km habe ich eine Geschäftsfahrt nach Regensburg immer mit 50 bis 55 km/std — 200 km an einem Tag — gemacht, allerdings mit Graphitölzusatz und mein Brennstoffverbrauch ist immer weniger geworden. Redex im Gebirge gibt sehr viel höhere Leistung. Wir sind zu zweit die Straße vom Mondsee zum Wolfgangsee gefahren (1,5 km mit z. T. anhaltenden 19%-Steigungen). Die dicken Hunde standen oben und haben ihre etwas heißen Apparate abkühlen lassen, andere Kollegen von der Zunft ließen sich von ihren Beifahrerinnen schieben oder sie gingen vereint zu Fuß. Wir fahren immer schön langsam mit 20 km/std im 1. Gang herauf — nicht etwa mit Vollgas und genau so wieder runter — von Heißwerden keine Spur! Auch zu den Gosauseen am Dachstein geht's ganz munter bergauf — vor allem die letzten 300 m —, unser Wieselchen schaffte das leicht!

Meine Frau wollte doch so gern recht viel zum Anziehen mitnehmen — aber wie verstauen? Kurz vor Null erstand ich noch einen Goller-Gepäckträger für vorne (hinten hatte ich schon einen). Da fuhren wir los: 70-cm-Koffer vorn für den Herrn — liegend — kleiner Übernachtungskoffer darauf, hinten 70-cm-Koffer für die Dame — hochkant — in der Mitte eine große Tasche und wir zwei mit 130 kg. Man konnte glauben, wir hatten ein Speditionunternehmen. Zunächst fuhren wir auf der Autobahn 50, aber mit 60 ging's besser — das Vespauchen lief wie eine Nähmaschine im 3. Gang. So absolvierten wir die Strecke Nürnberg—Prien mit Pausen (weil uns die Bäckchen hin und wieder lahm wurden) in 5 1/2 Stunden Fahrzeit. Kleinen Sturz haben wir auch gebaut. Schotterstraße mit übelsten Schlaglöchern, der Splitt lag 5 cm hoch am Rande. Als wir ausweichen mußten, rutschte das Vorderrad einfach weg und bei nur 3 bis 5 km Geschwindigkeit legten

wir uns nieder. Obwohl ich sonst immer lange Hosen trage, hatte ich meine neuen Shorts an diesem Tage zeigen wollen. Erfolg: alle Haut vom Knie bis zum Knöchel am linken Bein war weg und ich mußte sofort zum Arzt. Meine bessere Hälfte bekam bis auf leichte Schrammen an der Hand nichts ab, da der herrliche Wulst unserer Vespa den Aufprall abgefangen hatte — abgesehen davon, daß sich in dem Leervulst allerlei nützliche Sachen verstauben lassen, ist er also auch noch zu anderen Zwecken nützlich!

Das Bremsen im Gebirge bei steilen Abfahrten ist Fingerspitzengefühl. 2 Damen fuhren auf einer Vespa obige Straße vom Mondsee zum Wolfgangsee vor uns — im 1. Gang mit mindestens 30 km (!) 'rauf und dann 'runter, daß sich mir die Haare sträubten!! Ich fahre bestimmt nicht langsam, aber wenn einem auf einer Steilabfahrt mit viel Fahrt mal was ins Gehege kommt, dann kann man nur noch Stoßgebete murmeln, denn das geht niemals klar. 1. Gang rein und vorn und hinten gleichmäßig bremsen und schön sutje bergab, das bekommt allen Teilen viel besser und ist 100% sicher. In der Ebene kann man dann wieder ordentlich aufdrehen. Übrigens machte ich die Erfahrung, daß man mit einem Koffer vorn eine fantastische Straßenlage hat, nur ist die Vorderradbremse mit Vorsicht zu gebrauchen, sonst haut's gleich durch, wenn man sie scharf anzieht. Auf der Rückfahrt traf ich 2 weitere Vespas auf der Autobahn, eine davon aus Berlin. Die Leute — das sah man — pflegten ihre Bienenchen wer weiß nicht wie, trotzdem, sie waren, gemessen an meiner, lahm. Ich lobe immer wieder das Redex-Öl — auch auf den Anzug macht sich das bemerkbar und der Motor läuft viel weicher. Weil ich's nicht überall bekomme, habe ich mir für unsere Tour gleich eine Literflasche in den Wulst gepackt, die kostet 6 Mehen und hält für 3000 km vor. Mischung: Einfaches Öl zur Hälfte, die andere Hälfte Redex.

Pannen hatten wir „sozusagen“ keine. Auf der Rückfahrt mußte ich allerdings auf der Autobahn meinen Vergaser auseinanderkloppen, der voller Dreck war. Da ich das vorher nicht exzerziert hatte, baute ich ihn zweimal verkehrt zusammen — einmal lief der Saft irgendwo raus, weil ich den Schwimmer falsch herum eingesetzt hatte und dann hatte ich die Bowdenzunge eingeklemmt und beim Antreten lief der Bock mit allerhöchsten Touren an. Was sollte ich tun? Ich habe, weil mir der Motor so leid tat, rasch das Zündkabel von der Kerze gerissen, an den Kurzschlußschalter habe ich so rasch gar nicht denken können. Liebe Rollerinnen, laßt Euch das bei Eurem Händler genau zeigen, bevor Ihr auf Tour geht. Wenn wir Männer nicht gerade technische Halbidioten sind, kriegen wir das — wenn auch langsam — hin, aber was macht solch armes Hascherl, wenn der Bock nicht mehr will — oder keinen Sprit mehr kriegt? All die schonen Hinweise aus den vorigen Rollernummern (keine Shorts, Handschuhe beim Fahren, Brille usw.) kann ich nur dringend empfehlen! Eine Windschutzscheibe ist Gold wert! Die Bremswirkung ist so gering, daß sie in der Spitze vielleicht 5 km ausmacht, trotzdem schafft mein Wieselchen 75. Immer aber sind Gesicht und Oberkörper schön geschützt und bei Regen fährt man buchstäblich unter dem Pladder weg, ohne naß zu werden! Auch im Hochsommer kann ich solche Scheibe nur empfehlen. Von hinten wirbelt es so schön, daß es einem keineswegs zu warm wird, wie viel-

leicht viele glauben. Übrigens läßt sich an den Tragarmen der Scheibe sehr schön ein Rückspiegel befestigen. Wie viele fahren noch ohne Spiegel! Wenn ich früher — ohne — einen dicken Hund von Omnibus von hinten an mir vorbeijagen sah, dachte ich oft: Wenn du nun ein klein bißchen nach links ausgebogen wärest, hätte er dich prima auf der Schippe gehabt. Das bewog mich zum Rückspiegel, dessen Anbringung mir beim Fahren einer Scheibe zunächst Schwierigkeiten machte. Übrigens fertigt solche Halterungen die Metallwarenfabrik „MEKRA“, Nürnberg, die auch Hersteller von Rückspiegeln ist. —

Die gegenseitige Begrüßung auf der Landstraße von dreimal tutut wird anscheinend nur von Vespafahrern verstanden, die anderen sind entweder zu stolz oder kapieren es nicht, was gemeint ist. Ich hab's dann aufgegeben und schone meine Hupe für die fischsilbergrünen Kollegen von der



„Na, wo fehlt's denn?“

Ich fahre seit 4 Monaten einen Strolch-Progress-Motorroller, mit Sachs-Motor 175 cm³. Derzeitiger km-Stand 3000. Seit km-Stand 2000 machten sich stärker werdende Geräusche im Zylinderkopf bemerkbar. Und zwar klingelt der Kolben sehr stark, fast wie ein Wecker. Dieses hauptsächlich im 3. und 4. Gang bei Beschleunigung. Der Motor wurde von mir ordnungsgemäß eingefahren. Gleichzeitig habe ich viel Last mit Zündkerzenelektrodenüberbrückung. Ich habe Bosch M 225 T 1 und Bosch 240 T 11 für Zweitaktmotoren ohne Erfolg verwendet. Vorgeschnitten wurde M 225 T 1. Ich fahre im Durchschnitt 70—80 km/h, aber auch oft im Stadtverkehr mit 30—40 km/h. Benzin: Shell Super und Dosenöl 1:20. Mein Händler konnte mir bis jetzt keinen Rat geben, um diesem Übel abzuhelfen. Der Motor läuft bis Anfang Februar unter Garantie! Können Sie mir vielleicht einen kleinen Rat geben?

Werner O., z. Z. Heiligenhaus
Der von Ihnen beschriebene Fehler läßt sich wahrscheinlich auf einen zu frühen Zündzeitpunkt zurückführen. Wir würden Ihnen empfehlen, diesen einmal bei einer Werkstatt genau nachprüfen zu lassen. Selbst wenn die derzeitige Zündstellung mit den Werksangaben übereinstimmt, dürfte ein Verstellen der Zündung auf „spät“ Ihren Schaden beheben.

„Keine Sorge vor Glühzündungen bei der „Bella 150“! Auch ich machte die gleichen Feststellungen, daß nach dem Herausziehen des Zündschlüssels der Motor etwa 3 bis 5 Umdrehungen weiter lief. Die Ursache hierzu ist nach meinen Erfahrungen in einer zu niedrigen Drehzahl des Motors zu suchen, aber keineswegs in einer Überbeanspruchung des Motors oder der Zündkerze. An sich ein gutes Zeichen, denn der Motor verlangt auch bei milder Beanspruchung seine mittlere Tourenzahl und ist bei zu langen Fahrten im 4. Gang mit 40 km/h nicht zufrieden. Viel wichtiger als die Bedienung des Lufthebels erscheint mir bei langsamen Fahrten (Stadtfahrten u. ä.) nicht zuviel im Vierten zu drehen, sondern zügig in den 3. zu gehen und wenn gar zu langsam wird, öfters durch Erhöhung der Drehzahl den Motor zu lüften (aber vorsichtig, starke Raucherentwicklung). Beim Abstellen kurz Vollgas geben und noch im Gas den Zündschlüssel herausziehen. So konnte ich diesem an sich unbedeutenden Übel abhelfen. Auf die Leistung der Maschine waren Glühzündungen dieser Art ohne Einfluß. Bei hoher Beanspruchung hat meine „Bella“ in diesem Jahr 14000 km zur größten Zufriedenheit zusammengebracht und zwar vom kalten Norden bei Eis, Hagel und Schnee durch Schweden bis zur Schweiz, über die höchsten Pässe bis nach Oberitalien. Hierbei mit Sozia und Campingausrüstung immer an der Grenze des zulässigen

Marke, die danken es einem freudig. Jeder hat eben seinen Stolz (und Vogel). Ich auch! Zum Schluß noch was: Es ist erschreckend, wie die Unfälle zunehmen. Ich bilde mir ein, einigermaßen vorsichtig zu fahren, aber ich habe das Gefühl, daß sehr, sehr viele Unfälle durch Leute hervorgerufen werden, die einen selbst durch falsches Fahren in die bedrohlichsten Lagen bringen. Das wird nicht weniger, sondern mehr werden! Wer für eine Familie zu sorgen hat, sollte sich tatsächlich überlegen, ob er sich nicht gegen Unfall, Tod oder Invalidität versichert (macht bei 10000 DM ca. 15 DM im Vierteljahr). Das ist eine schöne Beruhigungsspiße, wenn man selbst im Unfälle auch nichts mehr davon hat! Ich bin kein Versicherungsagent und habe auch keine Aktion bei Vespa, Goller oder Redex, aber ich finde, man kann sich mit Ratsschlägen gar nicht genug bedenken. Also dann auf ein neues! Euer G. P. aus Nürnberg.

Gesamtgewichtes. Größte Tagesleistung 800 km in 18 Std. Tagesfahrt, sowie in der Schweiz die Überfahrt über den St. Gotthard und St. Bernhard. Nach diesen, für die kleine Maschine ausgesprochenen Strapazen, war der Kohleinsatz im Zylinderkopf, auf dem Kolben und im Auspuff sehr gering. Ich bin überzeugt, daß man bei Benutzung eines guten 2-Takteröles ohne weiteres 10000 km (also bis zur Inspektion) fahren kann. Die zur Ausrüstung gehörende Bern-Kerze 225... hat diese 14000 km ohne Wechsel überstanden. Das ist mehr als man ohnehin heute von einer guten Kerze verlangen kann. Nach der 10000 km-Kontrolle habe ich mit gutem Erfolg statt der gelieferten 90er Düse auf eine 85er umgestellt. Kraftstoffersparnis etwa 10—15% und Abnahme der Glühzündungen bei Stadtfahrten. Für den norddeutschen Raum halte ich diese Düse für ausreichend, aber im bergischen Gelände und auf Großfahrt muß die größere Düse wieder eingesetzt werden. Das sind meine Erfahrungen. Der Bella-Test in der Rollerrevue und die vom Werk angegebenen Leistungsdaten stimmen absolut mit der Praxis überein.

Noch einiges über den Gebrauch des Lufthebels: Es ist nicht so, daß er laufend auf der Strecke auf und zu gedreht werden muß, aber verzichteten soll man nicht darauf, schon gar nicht bei Bergfahrten, Rückenwind und an heißen Sommertagen. Dem Ratsschlag der Rollerrevue in allen Punkten muß ich beipflichten.

Nun „Gute Fahrt und Rollers Hals- und Beinbruch für 1955“
Rudolf S., Lübeck

Mit Ihrer Antwort auf die Anfrage von Herrn Peter J., Berlin (Heft 11/54) bin ich in Punkt 1 jedoch nicht ganz einverstanden. Wenn man eine aufgebockte Maschine im ersten Gang laufen läßt, pendelt das leer laufende Rad vor und zurück, so daß ein Hacken in den Getrieberädern und im Kardan entsteht. Der gewünschte Effekt — Fett durch die Bewegung hineinzuziehen — wird auch erreicht, wenn man das Rad mit der Hand dreht. Ferner ist mir nicht verständlich, warum NSU eine ganz bestimmte Menge Fett für den Hinterradantrieb vorschreibt, wenn von der Schwinge her (nach Ihrer Darstellung) unbegrenzte Mengen Fett in den H-Antrieb gelangen können. In einem mit Fett vollgefüllten H-Antrieb würde durch die Bewegung der Getrieberäder und der Lager ein Druck entstehen, dem der Sintering meines Erachtens nicht lange standhalten würde, sobald der Motor warm wird.

An meiner Lambretta 1953 tritt innen am Bremsenschlüssel des Hinterrades Fett aus, fließt an der Abdeckplatte herunter und bildet unten, wo es aus der Bremse austritt, Tropfen, die dann die Felge und den Reifen verschmieren. Den Bremsenschlüssel habe ich schon lange nicht mehr abgeschmiert. Gibt es nun eine Verbindung vom Inneren der Schwinge zur Lagerung des Bremsenschlüssels, oder ist es möglich, daß das Fett von der Hinterradfeder kommt? An der Feder tritt immer wieder Fett aus, das dann außen auf den Bremsgelände? Vom Sintering des Radlagers kommt es nicht. Ludwig P., Zell a. M.

Wir freuen uns, daß man unsere Antworten auf die Fragestellung mit einer präzisen Genauigkeit durchgeht und ebenfalls nicht ganz einwandfrei verstandene Bemerkungen einer nochmaligen Diskussion unterzieht. Wir bitten aus Raumangel uns ein wenig Toleranz einzuräumen. Es ist meist unmöglich, auf kleinste Details einzugehen und so haben wir auch in unserer letzten Antwort versäumt, hinzuzufügen, daß bei Aufstellung der Hinterradschwinge mit neuem Ambrolem (nachdem das verbrauchte Fett durch das nachdringende

Zehn eingefahrene Motorräder hat die Motorradindustrie zur Verfügung gestellt, damit Vergleichsprüfungen durchgeführt werden können, zwischen Maschinen mit serienmäßigen Schalldämpfern und mit dem neuartigen unter dem Namen Frankfurter Topf bekannt gewordenen Schalldämpfer. Die Kosten für diese wissenschaftlichen Untersuchungen trägt die Motorradindustrie.

irische Fett restlos ersetzt wurde), von diesem wieder gewisse Mengen noch mitherauszudrücken sind, damit nach dem Verschließen der beiden Räume kein Überdruck entstehen kann. Das von Ihnen angezeigte Pendeln des Rades im Leerlauf wird durch leichtes Andrücken der Fußbremse restlos verhindert. Die Behebung des durch Sie angezeigten Fehlers an Ihrer Lambretta (Fettaustritt an der Bremschleifensführung) kann durch den Austausch einer Hinterradschwinge neuester Art behoben werden. Es besteht tatsächlich zur Bremschleifensführung ein Durchbruch am hinteren Schwingengelenk.

Mein Motorroller Lambretta, auf dem ich rd. 25000 km gefahren bin und der mir stets ein zuverlässiger und treuer Diener war, streckte plötzlich und mußte in eine Reparaturwerkstatt gebracht werden. Hier wurde festgestellt, daß der Kolbenboden abgerissen war. Dadurch hatten sich natürlich Pleuelstange und Kurbelwelle verbogen. Die Reparaturkosten sollen etwa 150—200 DM betragen.

Nach Befragen der Vertragswerkstatt wurde mir gesagt, daß in letzter Zeit sehr viel solche Reparaturen notwendig waren. Der Grund wäre in dem Selbstmischeröl zu suchen. Der Meister der Werkstatt sagte mir, daß ich in Zukunft kein Selbstmischeröl mehr tanken solle. Schon von vielen Seiten bin ich davor gewarnt worden, konnte aber nicht glauben, daß dieses Öl, das teurer war als das normale Öl, schlechter sein sollte.

Ich schreibe diese Zeilen an Sie mit der Bitte, mir mitzutun, ob die notwendig gewordene Reparatur tatsächlich durch das von mir getankte Selbstmischeröl zu suchen ist oder ob hier ein Materialfehler vorliegen kann.

Hans M., Dortmund

Trotz einiger Befragung unserer bekannten NSU-Dienststellen können wir nicht die Meinung Ihres Fachmanns teilen. Es ist eine sehr riskante Behauptung, wenn man in diesem Punkt dem Selbstmischeröl die gesamte Schuld zuschreibt. Unseres Erachtens dürfte der Fehler in der zeitmäßigen Materialermüdung dieses Teiles liegen. Derartige Fehler sind nicht an der Tagesordnung, so daß wir Ihnen also noch wie vor das Fahren mit Selbstmischeröl weiter empfehlen können.

Seit dem 11. September 1954 fahre ich eine Lambretta 150. Während der Einfahrzeit, wo die Düsenadel oben hing, hatte ich einen Benzinverbrauch von 4 l (Stadt- oder Streckenfahrt). Nach der Einfahrzeit (1000 km) stieg der Verbrauch enorm auf 5,2—6 l an. Mein NSU-Händler probierte hierauf alles aus, um den Benzinverbrauch zu senken. Alles nützte nichts. Dann brachte ich den Roller zweimal in die NSU-Werke zur Reparatur und der Verbrauch war wieder der gleiche. Mir wurde gesagt, die Lambretta sei in Ordnung. Benzin Aralin 1:20 oder 1:25 gemischt. Zündkerze Beru 240. Feder an Luft angebracht. Km-Stand am 6. Dezember 1954 4000 km. Normaldüse vom Werk, kleinere Düsen wurden auch schon verwendet.

Hans-Reiner L., Heilbronn

Der hohe Kraftstoffverbrauch an Ihrer Lambretta dürfte mehr auf die Außentemperatur zurückzuführen sein. Versuchen auch Sie die Luftleitführung zur Hälfte bzw. bis zu zwei Dritteln abzudecken, damit der Motor wieder seine Normaltemperatur oder besser gesagt, seine Betriebswärme erreicht. Wir glauben, daß damit der Verbrauch sofort wieder reduziert wird.

Fahre seit April 1952 meine Lambretta (km-Stand 20000), wirkliche Freude bereitet sie mir aber erst seit ca. 8000 km, denn nun leistet sie tatsächlich das, was ich mir von ihr versprochen habe in bezug auf Spritverbrauch im Verhältnis zur Leistung. Ob das wohl auf das anfänglich ziemlich fette Kraftstoffgemisch (1:20), das Auswecheln der Hauptdüse (von 85 auf 70) oder das Tieferhängen der Düsenadel (1 Rille) zurückzuführen ist? Nun mache ich aber die leidige Beobachtung (seit den ersten Tagen meines Lambrettfahrens), daß ich so alle 1500 km die ersten Kerzenschäden habe (Brückenbildung) und die Leistung kurz vor solch einem Aussetzen der Kerze ohne Zweifel die beste war. Ich versuchte es mit Zündkerzen anderer Wärmewerte (bis zu 260). Erfolg: Leistungsmäßig kein Abfallen, eher etwas Besserung, Brückenbildung jedoch nach wie vor. Nun wurde mir von meiner Stammtankstelle empfohlen, es mal mit einem mageren Gemisch zu versuchen. Da in Deinen Oktober- und November-Nummern in dem Artikel über Kerzenzorgern auch darauf hingewiesen wird, möchte ich anfragen, was Deine Ansicht dazu in meinem speziellen Fall ist und wie Du mir das Mischverhältnis vorschlagst (1:30? oder?).

Peter E., Dornstetten

Nach Ihrer Schilderung fahren Sie sowieso bereits ein Mischungsverhältnis von 1:25. Es wäre also nicht ratsam dieses Kraftstoffgemisch noch weiter mit Luft

anzureichern, indem Sie ein Verhältnis von 1:30 herbeiführen. Zweitaktmaschinen sind im allgemeinen hohe Kerzenverbraucher. Unser Rat geht dahin, nachdem Sie doch mit der Leistung und dem Verbrauch restlos zufrieden sind, nur einmal mit der Kerze zu experimentieren. Wir verweisen hier auf eine von Bosch neu herausgebrachte Kerzenart W 240/TS 11. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns hierüber dann wieder berichten würden!

Ich möchte meine Lambretta 54 nicht „schlafen“ gehen lassen, sondern täglich weiter benutzen, fahre aber im Stadtverkehr jeden Tag nur kurze Strecken von jeweils ca. 5 km, die durch Pausen unterbrochen sind. Der Motor wird also schwer warm.

Frage:

Kann man nicht irgendwie das Gebläse drosseln, das kalte Luft auf den schon kaum warm werdenden Motor bläst? Vielleicht durch Zustoßen der Ansaugklappe an dem Gehäuse des Gebläses (im Ermangelung eines Gebläsethermostaten wie beim VW)? Der Motor dürfte im Winter unter der Karosserie immer noch genug Kälte bekommen (zumindest bei Stadtverkehr) — oder?

Eine weitere Frage wäre die, ob es, wenn ich täglich fahre, genügt, darauf zu achten, daß der Säurestand in der Batterie die richtige Höhe hat? Ich habe keine Möglichkeit, die Spannung zu messen, glaube aber, daß die Lichtmaschine bei täglichen Fahrten die Batterie dauernd geladen hält. Stimmt das und genügt das?

Die letzte Frage wäre, ob Sie es für gut halten, wenn ich den ganzen Kasten, in dem bei der Lambretta 54 die beiden Batterien untergebracht sind, mit Schaumgummiabfüllen ausstopfe, damit die Batterien gegen Kälte geschützt sind, oder ob Sie das für überflüssig halten.

Dr. C. K. München

1. Es ist verständlich, daß bei so kurzen Fahrstrecken der Motor keine Betriebswärme erreicht. Wir empfehlen daher die Zuführungsklappen an der Luftleitführung zur Hälfte bzw. bis zu zwei Dritteln abzudecken.

2. Normalerweise werden die Sammler allmählich einen Leistungsabfall haben. Sie müssen, um diesem Übel abzuhelfen, mindestens einmal in der Woche eine längere Fahrt einschalten. Es sei denn, Sie haben die Möglichkeit nach Feststellung des Leistungsabfalles, die beiden Sammler mittels eines Ludeführers wieder auf ihren Urszustand zu bringen.

3. Statt Schaumgummi, würden wir Ihnen eher Glaswolle empfehlen. Bitte aber noch so viel Raum frei lassen, daß eventuelle Abgase des Sammlers abziehen können.

Ich habe eine Lambretta Baujahr 1953. Bei ca. 3000 km passierte es das erste Mal, bei schönem Wetter fahre ich nichtsahnend im 60 km-Tempo dahin, plötzlich kracht im Auspuff, wohl Fehlzündung, ich fahre weiter, plötzlich kracht wieder, ich untersuche den Fall, Zündkerze ist in Ordnung, Benzin ist genug da, der Motor springt beim besten Willen nicht mehr an, dann geschoben bis zur nächsten NSU-Vertreter-Werkstatt hier im Ort, dort wurde festgestellt, daß die Zündspule nicht mehr in Ordnung war, Zündspule, Kondensator, Zündkabel ausgewechselt. Dasselbe Manöver wiederholte sich nun schon unzählige Male, schon 8 Zündspulen nebst Kondensatoren, zweites Zündkabel, dann war öfters die Zündung nicht richtig eingestellt, dann war etwas an der Kurbelwelle. Die Reparaturen spielten sich in zwei NSU-Werkstätten ab. Einmal ist er vom Boschdienst untersucht worden, nirgends etwas zu finden. Der NSU-Vertreter meint, es könnte nirgends anders liegen als an der Zündspule, er wechelt sie aus und es ist kurz darauf wieder wie vorher, die Zündspulen sind zum Werk geschickt und dort überprüft worden, dort waren sie stets in Ordnung. Ich habe meine Rechnungen bis auf die letzten zwei immer kurzfristig bezahlt, aber die Zündanlage oder was es sein mag, wird nicht besser, eher schlimmer. Kürzlich hat es bei Regen alle zwei km im Auspuff gekracht, der Motor stand im Augenblick, unter einigen Mühen habe ich ihn immer wieder in Gang bekommen. Abermals wurde die Zündspule ausgewechselt, weil es angeblich nirgends anders dran liegen könnte. Jetzt hat es noch nicht wieder geregnet, aber nun setzt der Motor fast jedesmal ohne Krachen aus, wenn ich zurückschalte. Der NSU-Vertreter meint nun, es sei ihm unmöglich den Fehler festzustellen, ich müßte mal mit der Lambretta zum Werk fahren. Das betrachte ich wieder als sinnlos, weil ich für die Fahrt einen Tag brauchte und auch damit zu rechnen ist, daß man mir den Roller nicht gleich in Ordnung bringen wird usw. usw. Ich hätte einen ziemlich hohen Lohnaufschlag dadurch. Wenn ich den Roller mit der Bahn schicke, dann ist anzunehmen, daß ich ihn erst nach einem Vierteljahr oder noch später wieder bekomme. Außerdem besteht noch die Möglichkeit, daß die ganze Sache nur einen kleinen Fehler hat, der die

ganze Mühe nicht wert ist. Entschuldigen Sie bitte die Länge des Briefes, aber ich befinde mich in einer verzweifelt Lage, aus der ich selbst fast keinen Ausweg weiß. Es sei noch gesagt, daß ich den Roller täglich zur Arbeit brauche und jetzt knapp 10000 km gefahren bin. Ich glaube kaum, daß Sie mir helfen können, aber vielleicht ist es Ihnen doch möglich, mir einen wesentlichen Rat zu geben.

Willi H., Rheinjeiden

Sie haben uns ausführlich von der Auswechslung der Zündspulen und Kondensatoren berichtet. Verschiedentlich wurde auch das Zündkabel mit Kerzenstecker geprüft! Wurde aber niemals schon bei einer dieser Reparaturen der Unterbrechersatz erneuert? Gerade dieses so wichtige Teil fehlt uns in Ihrer Schilderung. Bekanntlich kommt bezeichnetes Zündungspaten oder Zündaussetzen gerade von dieser Seite her. Den NSU-Händlern dürfte dieser Fehler doch weitgehend bekannt sein. Verständlicherweise treten Zündaussetzer häufig bei schlechtem Wetter (Regen) auf. Hier wurde von den NSU-Werken ein sogenannter Regenachrm innerhalb des Rotors herausgeholt (Alu) und ferner die Rückwand der Luftleitführung im Durchmesser des Rotors soweit hinterdreht, daß nach Heranführung der Rückwand an den Rotor der Übergang plan verläuft. Das durch das Lüfterrohr angesaugte Regenwasser kann dadurch gut ablaufen. Zündstörungen oder erschwertes Krachen oder Patschen kann ferner durch zu magere Gemischbildung hervorgerufen werden. Wenden Sie zur Behebung des angegebenen Fehlers also nochmals Ihre ganze Aufmerksamkeit dem Einbau eines neuen Unterbrechersatzes, sowie einer normalen Vergasereinstellung zu. Dadurch müßte der Fehler unbedingt zu beheben sein.

Habe Lambretta 1952 mit folgendem Mangel:

Nach längerem Stehen und nachfolgendem Start bringe ich den 1. Gang entweder nicht oder nur mit sehr starkem Geräusch rein. Es hört sich an, als würden die Mitnehmerbolzen nicht greifen und erzeugen ein Ratschgeräusch. Dies ist nicht mehr der Fall, wenn der Motor einige Zeit (ca. 5 Min.) vor dem Start läuft oder mehrmals die Kupplung gezogen wurde. An Bowdenzügen liegt es nicht. Was kann die Ursache sein.

Ebenfalls nach längerem Stehen läßt sich das Hinterrad nur schwer mit der Hand drehen, entgegen bei anderen Rollern, wo ich Prüfungen vornahm. Bin ich eine Zeitlang gefahren, tritt dies nicht mehr auf. Kann dies eine Folge falscher Schmiermittel sein und kann dies Leistungsmindernd z. B. im dritten Gang wirken. Verwendet wurde Shell Ambrolem, es scheint aber, daß Getriebeöl vom Getriebe durchsickerte, was mir durch Schmierflecke am hinteren Reifen auffiel.

Habe Mülheur mit der Batterie. Bin an einem Tag ca. 250 km gefahren und anstatt die Batterie aufgeladen war, war sie leer. Batterie ist neu und war geladen. Bei Prüfung beim Noris-Dienst wurde festgestellt, daß Spule i. O. und Ladestrom abgibt, ebenfalls ist Gleichrichter i. O. Kurzschluß wurde nicht festgestellt. Alle Augenblicke ist Sicherung durchgebrannt. Was kann die Ursache sein? Ich weiß mir keinen Rat. Wieviel km hält ein 4 x 8 Reifen bei normaler Beanspruchung auf dem Hinterrad aus, d. h. bis Leinwand zu sehen ist. Die Antwort soll einer Schätzung der gefahrenen km dienen, da Tachometer nicht ging.

O. Sch., Singen

Nachdem wir es an der NSU-Lambretta mit einer nassen Kupplung zu tun haben, muß verständlicherweise für den Winterbetrieb eine Umstellung der Ölart vorgenommen werden. Um das durch Sie bestmögliche Geräusch restlos zu beseitigen, geben wir Ihnen hier eine kurze Starterführung. Lambretta anwerfen, kurze Zeit im Leerlauf warm laufen lassen, bis Motor auf Gasverstellung reagiert, Motor abstellen, ersten Gang einrasten, mit gezogener Kupplung Motor anwerfen und abfahren.

Gleichfalls Ambrolem in der Hinterradschwinge für den Winterbetrieb verwenden. (Zugabe von einigen cem Motorenöl SAE 50 oder 40.)

Wenn an Ihrer NSU-Lambretta dauernd die Sicherung am Gleichrichter durchbrennt, ist es ein Ding der Unmöglichkeit, obwohl Sie es behaupten, daß die gesamte Ladeanlage in Ordnung ist. Lassen Sie doch bei einem Norisdienst nochmals genau Ladestromstärke und Spannung im Vergleich zur Sicherung abmessen. Es muß hier ein Fehler aufliegen.

Die Km-Leistung eines Reifens bis zur völligen Abnutzung des Laufprofils dürfte bei 15000 km liegen.

Die belgische Autobahn Antworten—Aachen soll in Frühjahr 1955 in Angriff genommen werden.

Ein neues Mineralöl-Tanklager hat die Esso A.G. in Kempen (Allgäu) eingerichtet, um das Allgäu reibungslos mit Mineralölprodukten versorgen zu können. Vier unterirdische Behälter von zusammen ca. 335000 Liter Fassungsvermögen sind vorhanden



ROLLER REVUE erscheint monatlich, einmal, zu beziehen durch die Post, den Buch- u. Zeitschriftenhandel sowie im Abonnement durch die Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 2. Einzelpreis DM —,80, Vierteljahresabonnement DM 2,25, zuzügl. 9 Pf. Postzustellung. Postcheck München Nr. 185 / Bayer. Vereinsbank, München 201124 / Kreissparkasse München Kto. 20. Alle Zuschriften redaktionellen Inhalts nur an die ROLLER REVUE, München 5, Angertorstr. 2. Für unverlangt eingeschickte Beiträge wird keine Gewähr übernommen. Rücksendung erfolgt nur, wenn Porto beiliegt. ANZEIGENANNAHME durch die Anzeigenverwaltung Carl Gerber, München 1, Theatinerstr. 49, Tel.-Sa.-Nr. 28686, durch die Carl Gabler Verlagsgesellschaft m.b.H., Zentrale München 1, Theatinerstr. 8 und durch alle fachgerechten Werbungsmitler. Anzeigenpreisliste Nr. 4 vom 1. XI. 1954. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 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.

Veröffentlichung gemäß Gesetz über die Presse v. 3. 10. 49: Inhaber der Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber ist eine Kommandit-Gesellschaft. — Persönlich haftende Gesellschafter sind: Dr. Hans Hohenester, Verleger, München, u. Dr. Adolf Gerber jun., Dipl.-Kaufmann, München, ferner 6 Kommanditisten: Adolf Gerber sen., Buchdruckereibesitzer, München; Frau Elisabeth Kneib, Kaufmannsgattin Ravensburg; Frau Johanna Hohenester, Verlegergattin, München; Hans Hohenester jun., Buchdrucker, München; Hermann Hohenester jun., Student, München; Frau Elisabeth Gebler, Privat, München.



Die elegante schrittige neue Scheibe für Ihre **Lambretta**
GUSTAV EICHENWALD-NEUSS-HAFEN

KLEINANZEIGEN

Neuer Steib-Seitenwagen
 beige, 8" Rad für 300.-DM zu verkaufen.
 Teilzahlung, Karl Goller, Remscheid-Hasten, Königinstraße 164

Wohnanhänger zu Winterpreisen
 Teilzahlung, Garantie, Gratisprospekt! Anfrage lohnt!
 F. Raubenheimer, (22b) Meisenheim/Glan 6

Griechenland
 April 1955, wer rollert mit? Zuschriften unter V. B. 33/25 bef. Ann. Exp. CARL GABLER, München 1, Theatinerstraße 8

MotoStabil
Die Umwandlung zum idealen Lastenroller
 Sekundenschneller An- und Abbau
 Unerreicht wendig durch Rollbogen
 Aufbau in verschiedenen Ausführungen
 Verlangen Sie Sonderangebot

Der neuartige Anhänger

Obering. Herm. Heuss · Telefon 67 33 · Wolftrathausen/Geretsried

Roller-Motorrad-Garagen
 aus verzinktem Eisenwellblech
Arn. Georg AG.
 Neuwied/Rh., Telefon 29 51-53

RICHARD LIETZ
 Gepäckträger-Spezialfabrik für Motorräder und Motorroller
Lohne/Old.

ORIGINAL Lietz

Wünsche werden Wirklichkeit
 durch Gelegenheitsanzeigen in Ihrer RollerRevue.

Leicht finden Sie hier Roller-Kollegen für Kauf, Verkauf, Tausch und... nette Rollerbekanntschaften. Gleich nach Erscheinen des nächsten Heftes bringt Ihnen der Postbote die Offerten ins Haus. Sie können in Ruhe das richtige Angebot auswählen und sparen dadurch Zeit und Kosten.

Günstige Preise - In Textwort 40 Pf, fettes Überschriftswort 1.-DM, Chiffreangabe (= 3 Textworte) 1.20 DM, Chiffregebühr und Porto 1.50 DM.
 Senden Sie noch heute den Text an die Anzeigenverwaltung und überweisen Sie bitte gleichzeitig den errechneten Betrag auf das Postscheckkonto München 297 75 Carl Gabler, München, mit dem Vormerk „Kleinanzeige ROLLER REVUE“ Ihre Anzeige wird dann im Februarheft veröffentlicht.

Anzeigemuster

Seitenwagen für Motorroller sehr preiswert zu verkaufen. Schulz, X-Stadt, Kaiserstr. 75	Überschriftswort	DM 1.-
	10 Textworte à 40 Pf	4.-
		DM 5.-
Anhänger für Camping gut erhalten zu kaufen gas. Maier, Neustadt, Bahnhofstr. 3	Überschriftswort	DM 1.-
	11 Textworte à 40 Pf	4.40
		DM 5.40
Goggo-Fahrer 30/165, südl. Westfalen, wünscht sich nette Sozia für Harzfahrt. Zuschr. unter xy 326 bef. Ann.-Exp. Carl Gabler, München 1	Überschriftswort	DM 1.-
	9 Textworte à 40 Pf	3.60
	Chiffrezusatz	1.20
	Chiffregebühr u. Porto	1.50
		DM 7.30

ANZEIGENVERWALTUNG ROLLER REVUE CARL GABLER
 München 1, Theatinerstr. 49, Tel.-Sammeln. 286 86, Teleg. Werbegabler
 Anzeigenannahme durch die Anzeigenverwaltung und die CARL GABLER
 WERBEGESELLSCHAFT MBH, Zentrale München 1, Theatinerstraße 8,
 ferner
 Augsburg, Iltsungstraße 5, Tel. 57 22
 Bielefeld, Niedernstraße 23-27, Tel. 6 46 63
 Frankfurt/Main, Friedrich-Ebert-Straße 15, Tel. 91276/93394
 Hamburg 36, Neuer Wall 59, Tel. 34 64 62
 Nürnberg, Königstraße 85/87, Tel. 2 45 39
 Stuttgart, Königstraße 62/II, Tel. 9 42 01/9 56 63

und durch alle fachgerechten Werbungsmitler

15. 1. 1955 Anzeigenschluß für das Februar-Heft

So sieht die RR-Plakette aus!
 Preis DM 3.—. Wie Sie kostenlos dazu kommen können, lesen Sie bitte auf der Bestellkarte einlage dieses Heftes.

Lieferung der RR-Plakette erfolgt nur gegen Voreinsendung von DM 3.—, bei Bestellungen aus dem Ausland DM 4.— (einschl. Porto). Bitte auf dem ZK-Abschnitt unbedingt angeben „RR-Plakette“, ferner die genaue (und deutliche!) Angabe der Anschrift, an die geliefert werden soll. Zahlungen bitte nur auf das Postscheckkonto 185 München der Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber. Die Plakette besteht aus einem Miniatur-Rollerreifen mit aufgesetzter vernickelt-verchromter Radkappe und RR-Zeichen. An der Kappe ist hinten ein Schraubstift angebracht, auf dem zwei Muttern sitzen. Der Durchmesser der Plakette beträgt 4,5 cm. Der Text der Plakette lautet:

Die ROLLER REVUE dient der Roller-Gemeinschaft!

Hier dreht es sich
UM REIFEN
um die zuverlässigen

METZELER
Reifen



METZELER Reifen
FÜR MOTORROLLER

„Block C“ ist ein kräftiges, aufgelockertes Profil mit breiter Auflagefläche. Die Reifenform einschließlich der Profilgestaltung verhindern selbst bei schmierigen Straßen ein seitliches Abrutschen oder Ausgleiten in den Kurven.

Lieferbar in den Größen:

4.00 - 8	3.50 - 12
4.00 - 10	3.25 - 14

„Profil K“ ist eine Spezialausführung für Kabinenroller. Die abgeflachte Lauffläche, verbunden mit der Profilierung ergeben eine PKW-ähnliche Reifenform.

Lieferbar in den Größen:

4.00 - 8	4.00 - 10
----------	-----------