

Roller

REVUE

MIT CAMPING-INFORMATIONEN

KR 200
DER NEUE MESSERSCHMITZ



2 3. JAHRGANG
MÜNCHEN
FEBRUAR 1955

Einzelpreis DM —.80 • Österreich ö. S. 6.—
Schweiz sfr. 1.— • Saargebiet fr. 100.—

Die erste deutsche Fachzeitschrift für Roller und Rollermobile



DER
elegante
und
praktische
Mantel
für
ROLLER
und
Straße

MÜLLER & Co. Abt.: Sportbekleidung
Ingolstadt a. d. Donau · Ettingerstraße
Siehe Roller Revue Heft 9 und 10, 2. Jahrgang



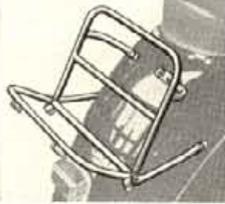
So sieht die RR-Plakette aus!
Preis DM 3,— · Wie Sie kostenlos dazu kommen können, lesen Sie bitte auf der Bestellkarteneinlage dieses Heftes.

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!

LIETZ-TRÄGER

eine Zierde für jeden Roller
jedes Motorrad und jedes Moped
Stabil und zweckmäßig

RICHARD LIETZ · Werk Haigerloch
(Hohenz.) · Werk Lohne (Old.)



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), (grafüberzug (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-Folie mit Saffian-Perlnarbung, flexibel, mit steifem Rücken und ingenieurer Stabmechanik, eingeschweißte Zellophanentasche auf der Innenseite des Vorderdeckels zum Einstecken des Inhaltsverzeichnisses für den Jahrgang 1954, Titel-Goldfolienprägung auf Vorderdeckel (ohne Jahreszahl).

Preis DM 6,40 einschl. Porto und Verpackung

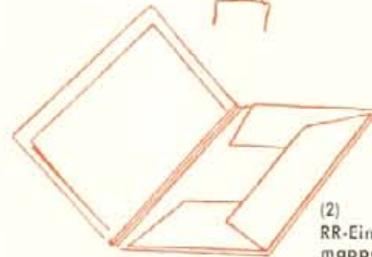
4 Zur Ergänzung

können wir Ihnen fehlende Hefte des Jahrgangs 1954, solange Vorrat reicht, nachliefern.

Heftpreis DM -,80 einschließlich Porto



(3) Plastikmappe mit Stabmechanik



(2) RR-Einlegemappe



**Buchdruckerei und Verlagsanstalt
Carl Gerber**

München 5 · Angertorstr. 2 · Tel. 21396

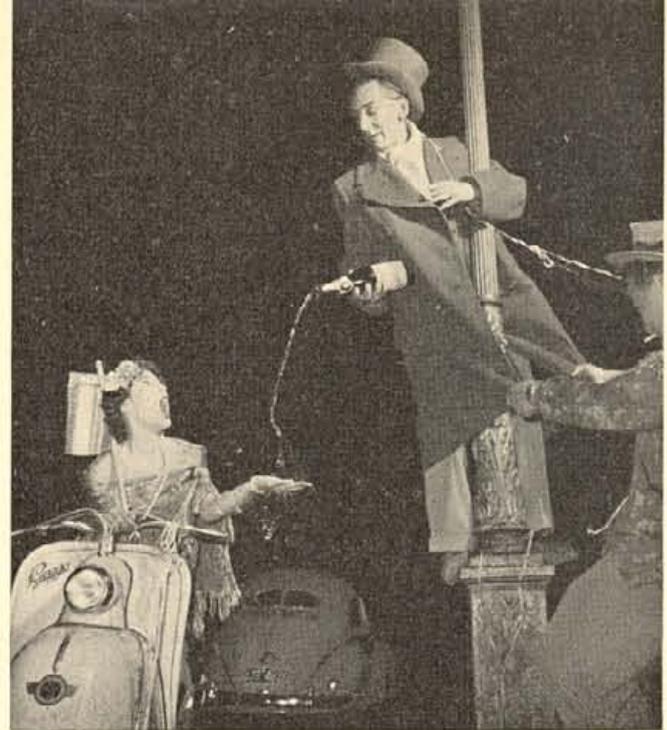
Lieferung erfolgt nur nach Vorauszahlung des entsprechenden Betrages auf unser Postscheckkonto München 185 · Bei Zahlung bitten wir unbedingt um Angabe des Kennwortes „ROLLER REVUE“. Bitte geben Sie dabei ferner auf der Rückseite des Zahlkartenabschnittes an, welche Art Mappe Sie wünschen und welche Nummern nachgeliefert werden sollen. Bedenken Sie bitte auch, daß wir nur dann sticher und schnell liefern können, wenn Ihre Adresse **genau und deutlich** (möglichst Blockschrift) angegeben ist.



Liebe Rollergemeinde,

kaum gehen wir, mit einer Unmasse PS in den unteren Drehzahlen, auf den nahen Sommer zu, da poltern uns schon gleich wieder zarte Fragebriefe dringlichster Art auf den Schreibtisch, deren Verfasser in schönster Harmlosigkeit Rat und Beistand für den Kauf des für 1955 eingeplanten Rollers heischen. Diese Bitten streifen leider, ohne ihre Lauterkeit mit einer einzigen Miene anzuzweifeln, letzte Erkenntnisse und bedeuten absolutes Mau-Mau-Gebiet, wie Zündapps Erasmus Grüttesten zu sagen pflegt. Das Vertrauen ehrt uns, wie schon häufig betont, ganz klotzig, nur ist uns eine eindeutige Beantwortung solcher Fragestellungen, ganz davon abgesehen, daß es sich stets um ganz individuelle Belange dreht, schlechterdings unmöglich. Über Geschmack läßt sich fürchterlich streiten und, wer die integrierenden Bestandteile seines Roller-Wunschtraumes sucht, muß halt die Tests ganz genau lesen. Wir sind zwar sozusagen eine Familienzeitschrift, nämlich die Zeitschrift für die große Rollerfamilie, aber ich glaube, in einer Familie erzählt auch nicht jeder jedem alles. Hinzu kommt erschwerend, daß die Rolleure zum größten Teil unbeirrbar Individualisten sind, die, selbst wenn sie nicht wie manche Vorbeter über eine abgeschlossene technische Halb-bildung verfügen, wissen, daß der übereilte Fortschritt mit sauren Schweißfüßen behaftet ist. — Also, wenn's recht wäre, möchte ich an die betreffenden alten und neuen Familienmitglieder appellieren, uns in dieser Beziehung Schwierigkeiten ersparen zu helfen. Als passionierte Mitfahrer von Berufung, teilen wir natürlich beinahe gern die Qual Ihrer Wahl und geben mit vereinten Kräften Auskünfte, soweit es sich um bestimmte Poker-Gesichtspunkte oder sonstige Details handelt. Nur fühlen wir uns außerstande, zu behaupten, der Roller Marke X sei entschieden besser als der Roller Marke Y. Dann könnten wir uns gleich in die innere Emigration zurückziehen und versuchen, unser Geld auf den (All-)gemeinplätzen einzusammeln. Da liegt übrigens oft mehr als auf der reinen Straße. Am Rande versteht es sich, daß wir nach wir vor bereit sind, Rollerkümmernisse zu beheben, soweit es ferndiagnostisch nur irgend möglich ist, und werden auch weiterhin die uns für die Allgemeinheit interessant erscheinenden technischen Fragen mit Antworten veröffentlichen, selbst auf die Gefahr hin, das Mißfallen von vermeintlich betroffenen Kreisen geringfügiger Kleinstromverbraucher runterschlucken zu müssen. Ganz allgemein geflüstert halte ich es für fairer, eine Roulade mit Stacheldraht unwickelt zu servieren, als jemandem übergangslos einen Zyankali-Flip zu verpassen. Man kann auch mit so 'ner Art halbgeflorener Maria-Schell-Lächelei den Dingen ihren Freilauf lassen und imaginären Beifall löffeln, bis einem der selbstgeschlagene Rahm aus den Ohren quillt. Ja, und dafür bin ich nun wieder nicht, zumal damit per Saldo niemandem gedient ist. Ich stehe immer, im Gegensatz zum Straßenverkehr, in dem man in jedem entgegenkommenden Fahrzeug einen eben entsprungnen Schwachsinnigen vermuten soll, auf dem Standpunkt, im Berufsverkehr nicht sinnlos um sich zu schlagen, sondern begründete Meinungen zu respektieren bzw. sich fruchtbar auseinanderzusetzen, sei es mit der Produktion oder offiziellen Körperschaften. Der „good will“ soll einzig und allein den Konsumenten zugute kommen und das hatten wir uns doch letzten Endes vorgenommen.

In einer der letzten Nummern zeigten wir ein Foto des neuen 250 ccm Maico-Rollers, der „Maicoletta“ (auch mit 175-ccm-Motor lieferbar). Jetzt sind die Werkungaben heraus und im März soll die Produktion aufgenommen werden. Das ist just eine Gelegenheit, um ein paar passende Worte nutzlos in den Wind zu sprechen. Ich dachte immer, beim Überschreiten der 200er Rollergrenze würde ein feierliches Hornsignal ertönen, etwa wie am Äquator oder so, aber es scheint eher so ähnlich zu sein wie bei einem Grenzübergang, den man wohl unbehelligt passiert, jedoch nicht weiß, was einem drüben blühen kann. Es ist ein Vorstoß in absolutes Neuland, von dem man noch nicht sagen kann, ob er den Entdeckern Ruhm einbringen wird — vom „Lohn der Angst“ ganz zu schweigen. Gebrüder Muisch-Pizarro haben sich ihren Markstein in der Geschichte der Rollerei gesetzt. Wenn jetzt aber jemand mit einem 500-ccm-Roller, und hätte er Räder wie ein Hochrad, kommen würde, dann schmeiße ich den Zündschlüssel weg und ziehe mich auf meine ostpreußischen Landgüter zurück. Aber, Ernst beiseite, ich bin sehr gespannt, in welchem



Zur Faschings- und Karnevalszeit kann man „nachts auf den Straßen“ so manches beobachten. Diese starke Szene spielte sich vor dem Haus unseres Fotografen schlußfertig ab. Der Roller blieb seltsamerweise heil
Foto: Speckmann

Drehzahlbereich die angezeigten gebläsegekühlten 14 PS herumjubeln und wie sich der angegebene Normverbrauch von 3,25 l auf 100 km auswirken wird. Sie wissen ja, Normverbrauch ist, wenn man ... trotzdem lacht. 105 km/h-Spitze soll das wackere Staatsschiff segeln. Der Apparat (Seite 47) sieht elegant und wuchtig genug aus, um hinten gleich zwei Charmezerstäuber ausladen zu können. Je nun, der ebenso interessierte wie männliche Personenkreis (Eigengewicht 137 kg, 14er Räder) dürfte wohl gesichert sein, so in etwa mit den Kennzeichen: jung, ziemlich reich, unabhängig, liebenswürdig, Meister aller sportlichen Künste usw. ...

Die Italiener z. B. rollern schon länger als wir und begutachten sehr wichtig mit tiefsten Mienen die neue 150-ccm-Sport-Vespa von Dr. Piaggio. Inzwischen wurde bei uns in wesentlich kürzerer Frist das gesamte Rollergebiet von 50 bis 250 ccm abgegrast. Tüchtig, tüchtig! Die paar Konkurse, die sich am Rande ergeben, spornen erst so richtig an — nun erst recht (!) sagte der Kapitän und steuerte sein Schiff durch das Schleusenort. Es war leider geschlossen. — Wenn ich was zu sagen hätte, würde ich vorschlagen, gelegentlich etwas Marktforschung zu treiben. Das gibt es nämlich — damit nicht nachher wieder das Wetter an allem schuld ist. — Auch die Rollermobile oder Minicars klemmen in derselben Kerbe. Jemand hat zufällig auf einen kleinen richtigen Knopf gedrückt und schon hebt ein Wettrüsten an, als gelte es eine brandeilige Rollermobil-machung vom Stapel zu brechen. Man bildet sich einen wirtschaftswunderlichen Bedarf ein und gestaltet Preise nach versilbertem Augenmaß, die natürlich in der vorliegenden Kalkulation begründet sind, jedoch nicht der Zeitforderung entsprechen. Die „erwachsenen“ Autos zeigen deutlich genug eine Preisendenz nach unten und es ist durchaus nicht ausgeschlossen, daß das ganze Preisgefüge ins Rutschen kommt, weil ja jeder wohl oder übel in den sauren Zank-äpfel beißen muß. Wenn die Autos erst so preiswert sind, daß sich für Geschäftsleute eine Anschaffung gar nicht mehr lohnt wegen steuerlicher Bedenklichkeit, dann werden wohl Überlandbusse für zwei Personen in Mode kommen, damit man beim Finanzamt was Ordentliches vorzuzeigen hat.

Was wird dann aber aus den lieben kleinen Mobilchen? Klar ist, daß sie für Bezahler aus ureigener Tasche, mit 2½ Zimmer-Basis immer interessant sein werden, sofern der Kaufpreis analog den Unterhaltungskosten liegt. Lesen Sie mal spaßeshalber den kleinen Artikel auf Seite 37. Das nächste Mal bringen wir eine tiefeschürfende Expertise vom Gesamtkomplex. Überhaupt ist in der Märznummer wieder ein technischer Gabelbissen drin, der Ihnen gut schmecken dürfte. Ich mache das ruhig ein bißchen spannend, ähnlich wie die Zeitschriften mit den Romanfortsetzungen, wo es heißt: ... das Apres-Skimädchen schlug krachend die Äuglein zu und flüsterte mit vorletzter Kraft ...“ Fortsetzung folgt! In diesem tiefen Sinne verabschiede ich mich für heute mit bejont freundlichen Grüßen von Roller zu Roller (garage)

*Jfr
Friedlin*



KARL LIDL:

Fahren und Fahren ist zweierlei

STRASSENZUSTAND,
REIFEN UND BODENHAFTUNG

◀ 4 x 8 Zoll Dunlop-Geländereifen

Für die Fahrsicherheit ist die Bodenhaftung von ausschlaggebender Bedeutung. Sie ist abhängig von der Beschaffenheit der Fahrbahn und dem Zustand der Fahrzeugreifen. Bei trockener Straße macht uns die Bodenhaftung wenig Kopfzerbrechen, sie ist einfach da und wir können unbesorgt mit Schwung in die Kurven gehen. Dies ändert sich jedoch sofort, wenn die Straßenoberfläche durch feinen Sprühregen in Verbindung mit dem auf ihr liegenden Staub sich mit einer schmierseifenähnlichen Schicht bedeckt, wenn nasses Laub, Ackererde, Schnee oder Glatteis die Straße überziehen. Dann kann man das Nachlassen der Bodenhaftung in allen Stufen fast bis zu ihrem gänzlichen Verschwinden auskosten. Ist diese Erscheinung schon für die drei- und vierräderigen Fahrzeuge sehr unangenehm, so kann sie sich bei den zweiräderigen geradezu zur Katastrophe auswachsen. Wer kennt nicht die Bilder des Jammers, die sich bei plötzlichem Glatteisbildung auf den Straßen bieten! Da sieht man Motorrad- und Rollerfahrer, die mit beiden Beinen mühsam das Gleichgewicht zu halten versuchen, bis sie schließlich doch durch ein plötzliches Wegrutschen des Hinterrades auf der Nase liegen. Da die Fahrgeschwindigkeit schon vor dem Sturz oft sehr gering ist, passiert meistens nicht viel, besonders wenn sie das Glück haben, daß kein Auto oder Lastzug hinter ihnen ist, der nicht mehr rechtzeitig bremsen kann. Trotzdem gehört ein solches Schlittern keineswegs zu den Annehmlichkeiten des Rollerfahrens und man muß versuchen, so gut es geht, den Gefahren entgegenzuwirken. Viel ist allerdings nicht dagegen zu machen, aber es gibt doch ein paar eiserne Regeln, die man kennen sollte.

Rillenspurketten hat man vor ein paar Jahren zum erstenmal auf den M & S-Reifen von Automobilen gesehen. Es war eine Erfindung von Sportfahrern, von „schnellen Leuten“ also, die den Vorteil der Kette mit denen eines eben auch auf trockener Straße weit besser haftenden Gummireifen verbinden wollten. Eine bekannte süddeutsche Schneekettenfirma (die Firma RUD — Rieger & Dietz in Unterkochen/Würt.) hat diese Idee aufgegriffen und Rillenkettenserienmäßig herausgebracht. Sie ging aber noch einen Schritt weiter und schuf auch solche Rillenkettenserien für Roller-Reifen, wie sie auf unserem Bild zu sehen sind. Während man bei den Wagen immer noch das Problem einer gerichtsbedingten großen Reifenabnutzung zu lösen versuchen muß, haben sich die Rillenkettenserien auf Roller-Reifen auf Anhieb hundertprozentig bewährt. Die Rillenspurkette gewährleistet auf schneefreier Straße ein geräuschloses Fahren bei freier Geschwindigkeit und verleiht dem Fahrzeug bei Schnee und Glatteis eine sichere Spurlage. Sie erreicht natürlich den höchsten Wirkungsgrad bei angeschlossenem Bewegung. Foto: Riedl



Der Roller kommt auf Glatteis oder Schneeglätte ins Rutschen: Ein Druck nach unten auf die selbstfedernd aufgehängten Leitkufen — weiter geht die Fahrt! Um auf zusammenhängend schneebedeckter Bahn auch ununterbrochen mit Hilfe dieser „Skier“ fahren zu können, ist das Gestänge mit Ölstoßdämpfern gegen plötzliche Unebenheiten der Fahrbahn gesichert. Gut zu sehen ist auf unserem Bild auch der Bremsdorn, der auch ein höchst scharfes Bremsen gefahrlos ermöglicht. In dieser Spezialausführung, die jedoch allein empfehlenswert ist, sind solche Kufen allerdings nicht billig. Es gibt sie leider noch nicht serienmäßig, und in Spezialanfertigung dürfte das Paar auf gut 200—300 Mark kommen. Immerhin aber haben die Heinkel-Roller — derart ausgerüstet — ganz überlegen die Mannschaftswertung der Internationalen ADAC-Wintersternfahrt 1954 gewonnen und haben auch 1955 wieder gut abgeschnitten, obgleich hier die Reifen mehr oder weniger „auf Sand gebaut“ waren. Foto: Riedl

Zunächst einmal langsam, noch langsamer fahren; dann äußerst vorsichtig mit dem Gashebel umgehen, ruckartiges Gasgeben führt vorwiegend zum Sturz; die Vorderradbremse darf in diesem Falle gar nicht für uns existieren und die Hinterradbremse muß wie ein rohes Ei behandelt werden. Nur in der Geraden, niemals in einer Kurve bremsen! Gegen beginnendes Rutschen kann ganz leichtes Gasgeben helfen, daß wir die Maschine wieder in die Gewalt bekommen. Weiterhin müssen wir darauf achten, daß wir im Winter keinesfalls mit abgefahrenen Reifen auf Fahrt gehen. Bei Glatteis bietet eine Feinprofilierung der Reifen, ob quer oder längs ist gleichgültig, noch einen verhältnismäßig guten Schutz gegen seitliches Wegrutschen des Hinterrades. Bei Schnee ist ein grobes Stollenprofil am besten, das aber trotzdem mit einer Feinprofilierung gegen Glatteis versehen werden kann. Leider gibt es die ausgesprochenen M & S-Reifen, die bei PKW und LKW so sehr gute Dienste leisten und die Schneeketten weitgehend ersetzen können, für die Rollergrößen noch nicht. Aber es gibt grobstollige Geländereifen — von Dunlop wissen wir es bestimmt — für 4 Zoll-Räder, die es ermöglichen, mit dem Roller sich auch in die Berge zu wagen. Wer im Winter ganz hoch hinauf will, dem sei verraten, daß es auch schon Schneeketten für Roller gibt. Wenn Sie damit jedoch auf schneefreie Straßen kommen, ist es ratsam, sie schleunigst abzuschleppen, denn ein längeres Fahren auf schneefreier Straße hält selbst die beste Kette nicht aus. Wir haben also nun die beiden Faktoren kennengelernt, von denen die Größe der Bodenhaftung maßgeblich abhängt: Zustand der Fahrbahn und Beschaffenheit der Reifen. Von gleich großer Bedeutung wie für das Fahren ist die Bodenhaftung aber auch für das Bremsen. Man muß stets daran denken, daß sich bei abnehmender Bodenhaftung der Bremsweg bedeutend verlängert. Unter ungünstigen Verhältnissen ist eine Bremswegverlängerung um das sieben- oder achtfache durchaus möglich und wer das nicht berücksichtigt, kann ganz böse Überraschungen erleben. Je schlechter die Bodenhaftung, desto vorsichtiger muß man auch mit der Bremse umgehen, und es ist vor allem darauf zu achten, daß die Räder niemals bis zum Blockieren abgebremst werden. Ein blockiertes Rad verliert nämlich gewaltig an Bremswirkung und gleitet bei sehr schlechter Bodenhaftung wie eine Schlittenkufe dahin, ohne die Geschwindigkeit noch merklich zu verringern. Die Bremswirkung ist am besten unmittelbar vor der Blockierung des Rades. Es gehört also schon eine gewisse Übung und viel Gefühl dazu, hier das richtige Maß des Bremsdruckes zu finden.

Wenn Sie dieses Kapital aufmerksam gelesen und richtig verdaut haben, so werden Sie den Gefahren einer winterlichen Fahrt gut gewappnet begegnen können. Wer kein ausgesprochener Schönewetterfahrer ist, der will doch gerne auch mal im Winter seinen Roller besteigen oder gar mit aufgeschnallten Bretteln zum Skisport fahren. Dazu wünschen wir Ihnen viel Vergnügen und Hals- und Beinbruch!

MOBILCHEN, WO GEHT DIE REISE HIN?

Offene Worte zur „Invasion“ der Drei- und Vierradrigen

Vom Heimatanzeiger angefangen über die großen Illustrierten bis zu den Fachzeitschriften wird massenhaft Farbband verbraucht, nur um all die Sensationen und Sensationchen bringen zu können, die das Thema Kleinstwagen und Kabinenroller angeblich bietet. Für den Uneingeweihten entsteht dadurch ein völlig verzerrtes Bild. Er sieht sich vor eine Invasion dieser neuen Fahrzeuge gestellt und glaubt am Schluß noch an das Kindermärchen, daß ein ganz billiger, dafür aber vollwertiger Autoersatz angeboten wird. Leider sieht es in Wirklichkeit nicht ganz so rosarot aus. Eines steht fest: Der Bedarf an Kabinenautos ist vorhanden. Die Verhältnisse liegen sogar so, daß wesentlich mehr kauflustiges Publikum vorhanden ist, als zur Zeit Rollermobile angeboten werden. Doch, Sie werden es nicht glauben, aber, wenn man eine Aufstellung der tatsächlich greifbaren Fahrzeuge dieser Kategorie macht, dann sieht die Sache ziemlich dürrig aus. Selbst durch das Hinzurechnen der in Kürze erscheinenden Kabinen wird das Kraut noch lange nicht fett. Zahlen wir einmal zusammen, was teils schon im Laden zum Verkauf stehend oder auch nur als Prototyp existiert:

Da wären also die bereits käuflichen Modelle: Das Fuldomobil, der Kroboth-Allwetterroller, der Messerschmitt-Kabinenroller als Dreiradfahrzeuge. Das Goggomobil und der Kleinschnittger 125 ccm haben 4 Räder. Daneben gibt es ein paar Kabinen, von denen bereits Versuchsfahrzeuge laufen und mit deren Erscheinen in Kürze gerechnet werden kann: Das Deltomobil, die BMW-Isotta, der Kleinschnittger 250 ccm und eventuell das Brütisch Kleinauto. Von all den anderen Rollermobilen, wie z. B. der Heinkelkabine oder dem Maico-Kleinstauto und anderen Versuchsstücken, die ja alle als tiefes Staatsgeheimnis gehütet werden, herrscht keinerlei Klarheit. Konstruktionsdaten und Erscheinungszeitpunkt sind völlig unbekannt. Sie können also in unserer Rechnung keinen festen Faktor bilden und bleiben somit vorläufig uninteressant. Ebenso uninteressant ist die Hoffmann-Kabine geworden, da das Hoffmann-Werk inzwischen in Konkurs gegangen ist. Nicht weiter eingegangen werden soll auch auf die ausländischen Fabrikate, da diese in Deutschland nur sehr schwer oder gar nicht erhältlich sind. Wenn man nun noch bedenkt, daß es für diese Fahrzeugtypen nur relativ kleine Produktionsziffern gibt, wird man vielleicht meine Behauptung, daß es viel zu wenig Kabinen gibt, verstehen.

Völlig falsche Ansichten herrschen auch teilweise über das Aufgabengebiet des Kleinstautos. Dabei ist die Frage doch nahelegend, was von ihnen verlangt werden muß bzw. was nicht mehr verlangt werden darf. Um in dieser Frage den derzeitigen Verhältnissen gerecht werden zu können, möchte ich diese Kleinstfahrzeuge in zwei Klassen einteilen und zwar vom Preis her gesehen. Denn der Preis ist bei diesen Fragen einer der wichtigsten Faktoren, da mit dem Preis auch die Ansprüche steigen dürfen. Eine Grenze läßt sich vielleicht bei 2500.— DM ziehen, wobei ich bemerken muß, daß eine scharfe Grenze nicht gezogen werden kann. Überschneidungen z. B. sind unvermeidlich. Kabinen der unteren Preisgrenze haben hauptsächlich den Zweck, eine wettergeschützte Fahrmöglichkeit für 2 Personen zu schaffen. Die Mitnahme von Kindern oder großer Gepäckraum wird zu einem Problem, aber es kann immer noch leichter gelöst werden als bei einem Motorrad oder einem Roller. Der Motor wird die 200 ccm-Grenze kaum übersteigen. Die meisten Ausführungen werden mit drei Rädern auszukommen versuchen. Es ist wohl selbstverständlich, daß sich der Komfort in bescheidenen Grenzen hält.

Leider ist gerade diese Gruppe sehr spärlich besetzt. Der markanteste Vertreter dürfte der Messerschmitt-Kabinenroller sein. Fahrleistung und Ausstattung erfüllen auch hochgesteckte Ansprüche. Weiter zählen zu dieser Gruppe der Kleinschnittger mit 125-ccm-Motor und eventuell in kurzer Zeit das Deltomobil. Damit sind wir schon wieder am Ende. Die Hauptforderungen, die an diese Klasse gestellt werden müssen, sind in erster Linie der billige Anschaffungspreis und erträgliche Raumverhältnisse. Wer zusätzlich noch mit guter Innenausstattung und guter Fahrleistung aufwarten kann, wird bei den „Billigen“ wohl das Rennen machen.

Wie sieht es nun bei der zweiten Preis-Gruppe aus? Als Vertreter wären zu nennen: Das Fulda-Mobil, das Goggomobil, der Kroboth-Dreiradroller. Neu hinzukommen soll in Kürze noch: Der Kleinschnittger F 250 und die BMW-Isotta. Objektiv gesehen wird also auch hier nicht allzuviel angeboten. Einzig das Fulda-Mobil

hat in engen Grenzen etwas Fuß fassen können, liegt aber als Dreirad im Preis ziemlich hoch. Auch das Goggomobil ist inzwischen in Serie gegangen und findet beachtlichen Anklang beim Publikum. Aber das Goggomobil ist in seiner Konstruktion bereits so weit gegangen, daß es schon einen Übergang zum richtigen Auto darstellt. Ähnliche Tendenzen weist übrigens der Kleinschnittger mit 250-ccm-Motor auf. Dadurch kann auch der Preis nicht ganz niedrig gehalten werden. In dieser Klasse genügt es natürlich nicht, einen fahrbaren Untersatz zu schaffen, der nur ein Dach und mehr als drei Räder bietet. Die Ansprüche dürfen ruhig etwas höher geschraubt werden. Was nicht verlangt werden darf, ist die Geräumigkeit und die Fahreigenschaften eines normalen Autos.

Eine der wichtigsten Fragen lautet: Hat das Kleinstauto überhaupt eine Zukunft? Ich werde mich hüten, hier den Propheten zu spielen, aber ein paar grundsätzliche Überlegungen können dazu leicht angestellt werden. Der Wunsch vieler, sich zu motorisieren, und zwar möglichst mit einem Fahrzeug, in dem man trocken und sicher sitzt, ist verständlich. Ein Auto scheidet für viele in erster Linie wegen der hohen Unterhaltungskosten, zum anderen auch wegen des hohen Anschaffungspreises aus. Ich könnte mir nun vorstellen, daß im Zuge des Konkurrenzkampfes, der sich bei den Autofirmen mehr und mehr abzeichnet (Ford — Opel — VW), die Preise der Autos noch erheblich sinken, daß also der Preisunterschied zwischen den beiden Fahrzeugklassen wesentlich geringer wird. Wahrscheinlich aber dürften auch die Kabinenhersteller ihre Preise dann im gewissen Umfang reduzieren. Dann wäre es möglich, daß die höher im Preis liegenden Kleinstautos, von diesem Standpunkt aus gesehen, schlecht im Rennen liegen würden. Was sich in absehbarer Zeit nicht wesentlich ändern wird, sind die Unterhaltungskosten. Hier liegt das große Plus aller Rollermobile und aus diesem Grund ist nicht einzusehen, warum sie nicht auch zu einem späteren Zeitpunkt ihren Absatz finden sollten.

Freilich, im Moment ist alles noch im Fluß. Was gut ist und die Bewährungsprobe besteht, wird sich erst zu einem späteren Zeitpunkt herauskristallisieren. Manche der angebotenen Fabrikate werden wohl auf der Strecke bleiben. Wir sind ja noch nicht einmal soweit, daß sich die einzelnen Konstruktionstendenzen restlos herausgearbeitet hätten. Es ist also noch eine ganze Menge konstruktiver Entwicklungsarbeit zu leisten, bis alles das, was den Namen Kabine oder Mobil trägt, zu einem gewissen Abschluß gekommen ist.

Mit diesen Ausführungen ist eigentlich auch schon die Überschrift dieses Artikels beantwortet. Propaganda und Prototypen allein lösen das Problem nicht. Etwas weniger Rummel, dafür aber mehr wirklich Greifbares wäre wünschenswert. Daß dadurch eine gesunde Konkurrenz entsteht, kann nicht schaden. Im Gegenteil: Sie kommt letzten Endes nur dem Käufer zugute. Das Beste ist auch hier des Guten Feind.



„Zur Sicherheit habe ich mir für den Kaufabschluß einen Hellseher mitgebracht!“



Untere Weg auf der Straße 1, Hälisingborg—Stockholm

über 2200 km ging, mühelos einhalten, trotz der 40 kg Überbelastung (die Höchstgrenze der Belastung für die Lambretta ist mit 30 kg angegeben). Das Mehrgewicht wurde durch unseren US-Seesack hervorgerufen, der eine praktische und billige Umschließung für unser Gepäck ergab.

Kopenhagen ist Dänemark. — Zwei Tage sind wir in dieser herrlichen Metropole, in der fast ein Drittel aller Danen beheimatet ist (1,2 Mill.). Die Jugendherbergen nehmen motorisierte Touristen nicht auf, aber wir finden ein sauberes, sehr preiswertes Hotel in der Helgolandsgade, im Stadtzentrum gelegen, so daß wir einen günstigen Ausgangspunkt für unsere Streifzüge durch die Stadt zu den bekannten Sehenswürdigkeiten haben. Die Entfernungen sind kurz, der Fußgänger ist der schnellste Verkehrsteilnehmer, der lächelnd das Gewühl auf der Fahrbahn betrachtet, auf der das Fahrrad und die italienische Schwester unserer NSU-Lambretta vorherrschen.

50 km herrlicher Straße am Ostseestrand, die uns von Kopenhagen aus noch von der schwedischen Küste trennen, sind schnell überwunden. Auf dem Fährschiff, das uns in etwa 15 Minuten vom dänischen Helsingör durchs *Kattegat* zum schwedischen Hälisingborg bringt, erfreut sich das zweirädrige Fahrzeug wegen seiner

GEN NORDLAND WOLLEN WIR ROLLERN



Blick von Katarinahissen auf „Slussen“, den gewaltigen Brennpunkt des Verkehrs. Ganz rechts die deutsche Kirche von Stockholm

Schweden — Land der Seen und Wälder — und, was uns Deutsche besonders anzieht: Land der sozialen Ausgeglichenheit, das zwei Weltkriegen nur von weitem zugeschaut hat.

„Von Hamburg aus ist es mit der Lambretta eigentlich nur einen Katzensprung entfernt“, meinte mein Freund, und so arbeiteten wir eine Tour aus. — Nicht mehr als 250 km legten wir im Durchschnitt für die Fahrtage fest. (Das schafft der Roller spielend, wie er schon auf Fahrten kreuz und quer durch die Schweiz bewiesen hatte.) Die Fahrtage wechselten sich immer wieder mit solchen Tagen ab, an denen die Lambretta ganz pausieren und unter ihrem „Nachthemd“ bleiben durfte.

Schließlich fahren wir los. Ein frischer Morgen der letzten Maitage sieht uns drei — wir gewöhnen uns sehr bald daran, die Maschine, die uns trägt, als Kameraden mitzuzählen — auf der Fahrt nach *Großenbrode*, dem deutschen Ausgangspunkt der mittlerweile berühmten Eisenbahn-Fahrverbindung von Dänemark nach Deutschland.

Freundliche Abfertigung im ADAC-Grenzbüro, beim Zoll und bei den Eisenbahnern des dänischen Fährschiffes „*Dronning Ingrid*“. Touristen genießen zu der frühen Jahreszeit noch einen gewissen Seltenheitswert.

Auf glatter Betonstraße geht es auf dänischer Seite von *Gedser* nach *Kopenhagen* und in den beginnenden Abend hinein. — Herrlich, der dänische Wind! Wir kennen ihn schon aus dem Reiseführer. Doch kommt er wenigstens nicht von vorn, so daß wir im zügigen 50-km-Tempo Dänemarks Hauptstadt erreichen. Dieses Durchschnittstempo sollten wir während der ganzen Fahrt, die

Schlankheit zuvorkommenderer Abfertigung gegenüber den zahlreichen PKWs. Paß- und Carnetkontrolle vollziehen sich so ganz nebenbei auf dem Schiff.

Und nun Schweden. — Einen ersten Ausblick auf die Schönheiten des Landes verhindert eine erhöhte Wachsamkeit im Verkehr, denn „in Schweden wird links gefahren“. Eine Denkschrift mit diesem Titel hat man uns in das Carnet gelegt. Abgesehen von gelegentlichen Rückfällen ging auch uns die Absonderlichkeit des Linksverkehrs bald in Fleisch und Blut über, zumal man in Schweden ruhigeren Herzens fahren kann: einmal ist die Verkehrsdichte nur halb so stark wie bei uns, und zum andern ist die Fahrdisziplin größer.

Und nun schnurren wir auf unserem langen Weg nordwärts dahin. Wir durchfahren zunächst kein Küstengebiet in der Art, wie wir es von der Heimat her kennen, sondern wir sind gleich mitten drin in der für Südschweden so charakteristischen Landschaft: üppige Wiesen, Wälder von Birken, Lärchen und Fichten und willkürlich dazwischen verstreut granitene Findlinge aller Größen. Ab und an wird dieses Bild durch den unverhofften Ausblick auf einen See unterbrochen, der in einsamer Schönheit am Wege liegt. — Menschen und Fahrzeuge drängen sich hier nicht in so großer Zahl wie bei uns. Wir spüren, daß sich hier nur 7 Millionen Einwohner in ein Gebiet teilen, das weit größer als unser ganzes Deutschland ist.

Die Straße Nr. 1, Hälisingborg—Stockholm, die wir ganz entlangfahren, ist sehr gut ausgebaut, wenngleich hier auch starke Frostschäden immer wieder Straßenarbeiten erfordern, und der frostbeständigere Beton nur teilweise angewandt worden ist. — Ein dioker, tiefgelber Strich scheidet die Fahrbahn in zwei deutliche Hälften.

Von Zeit zu Zeit rollern wir eine der zahlreichen und gut verteilten Tankstellen an — BP, Gulf, Caltex, Esso und Shell sind hier die führenden Marken — und werden von dem freundlichen Tankwart, der dienstfertig mit der Mischkanne herbeieilt und oft auch ein paar Brocken Deutsch spricht, zuvorkommend bedient. Selbstmischeröle sind noch nicht bekannt hier, stellen wir fest. Unser Benzinverbrauch belief sich — man lese und staune — bei der großen Leistung, die die Maschine in jeder Weise zu leisten hatte, auf nicht mehr als 2,95 Liter im Durchschnitt auf die gesamte Strecke gerechnet. Nur ganz vereinzelte Straßenstücke waren so steil, daß wir in den ersten Gang zurückschalten mußten. An Reparaturen fiel ein Kerzenwechsel an.

Mittlerweile durchfahren wir *Jönköping* am *Vätternsee*, dem östlichen der beiden großen Seen im Herzen Schwedens, der größten in Westeuropa überhaupt. *Jönköping* ist die Geburtsstadt des schwedischen Zündholzes, wovon heute noch mehrere Fabriken und ein Zündholzmuseum, das einzige in seiner Art, zeugen. Wir kommen weiter nach *Norrköping*, einer schmucken Stadt an der Ostsee, die wie viele schwedische Städte durch ihre moderne Architektur den Eindruck erweckt, als sei sie vor einem Jahr erbaut worden.

Zur Mittagszeit suchen wir eine der überall zu findenden „Mjölkbars“ auf. Die „Milchbars“ arbeiten nach dem Selbstbedienungsverfahren und treten hierzulande an die Stelle von unseren Speiselokalen und Restaurants. Wir lernen diese Einrichtung mit der

Zeit sehr zu schätzen, denn aus dem vielfältigen Angebot an Speisen können wir uns nach eigenem Ermessen oder mit der hilfreichen Beratung einer der sympathischen Angestellten auf einem Tablett ein Mittagessen zusammenstellen. Wir lernen aber auch, diese Mahlzeit nicht etwa mit „Mittagessen“ zu bezeichnen; es ist mehr eine Art „Lunch“, denn „middag“ ist für den Schweden, ähnlich wie für den Engländer, erst zwischen 17 und 18 Uhr. Beinahe obligatorisch ist es, ein Glas Milch dazu zu trinken. Alkoholgetränke gibt es fast nirgends, sie unterliegen vorläufig noch staatlicher Kontrolle. Dafür trinken die 7 Millionen Schweden nach einer Statistik über 6 Millionen Liter Milch am Tage!

Dünenjäger der schwedischen Luftwaffe kreuzen oftmals über uns her. Das Land besitzt hiervon eine große Anzahl. Nun wird die Straße belebter und gewinnt Autobahncharakter. Wir nähern uns dem nördlichsten Punkt und zugleich dem Ziel unserer Fahrt: *Stockholm*. Große, mit Sorgfalt angelegte Sportfelder und supermoderne Wohnblocks sind die Vorboten der nahenden Großstadt, und schon überfahren wir die weitgespannte Stahlkonstruktion einer riesigen Brücke, unter der sich Ostseebucht und Mälarsee treffen. Ein paar Tage haben wir Zeit für diese Stadt, die Mälarkönigin, wie die Schweden sie nennen.

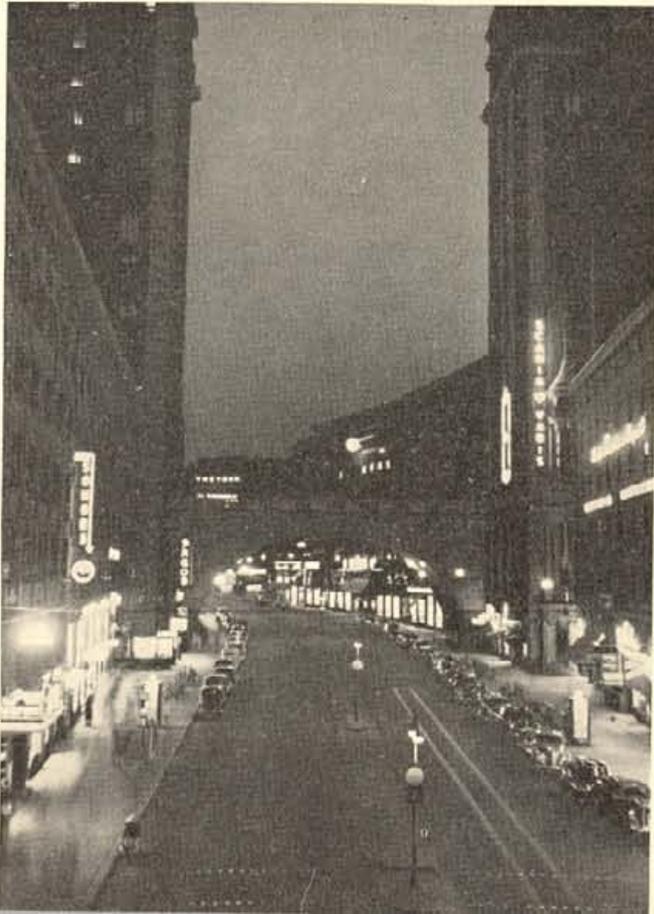
Von *Katarinahissen*, dem bekannten Aussichtspunkt, verschaffen wir uns einen Überblick: da erstrecken sich die Bauten aus alter und neuer Zeit an den Ufern des Stockholmer Ostseearmes, drängt sich der alte Stadtteil mit der *Tyska Kyrkan*, der deutschen Kirche, auf kleinen Inseln, grünen Rathaus und Königliches Schloß von fern herüber. Vor uns pulst der Verkehr durch „*Slussen*“, ein Verkehrsrondeau, das in vier Stockwerken befahren wird, und hell leuchtet das Weiß des Segelschiffes „*af Chapman*“, das von der schwedischen Touristenvereinigung in großzügiger Weise zum Touristenheim ausgebaut wurde und wohl nicht so bald seinesgleichen findet.

Stockholm liegt im Wettbewerb mit anderen Städten, die schönste Hauptstadt der Welt zu sein. Wir neigen dazu, ihm dieses Attribut ohne Vorbehalt zuzusprechen.

Es ist die Zeit der hellen Nächte, bald ist Mittsommernacht. Der Stockholmer nutzt diese Zeit aus, denn ihm bleibt nicht viel vom Sommer. Dutzende von kleinen Dampfern bringen die Menschen hinaus auf die Schären, die kleinen Inseln, die der Stadt von der Seeseite her vorgelagert sind, und fahren sie des Abends sonnen- gesättigt zurück. Zu Tausenden strömen die Menschen durch die in nächtlichem Glanze erstrahlenden Großstadtstraßen in die Parks. Wir mischen uns unter sie. Und man freut sich, daß wir da sind, hilft uns bereitwillig, wo auch immer die Verständigung und Unkenntnis der Gepflogenheiten Schwierigkeiten machen.

Land und Menschen sind uns Deutschen sehr verwandt. Es wäre wunderbar, wenn wir einander durch Besuche hüben und drüben näher kämen.
Manfred Bornemeyer, Jobst Mummenhoff

Die „Kungsgatan“ bei Nacht



ADAC-WINTERSTERNFAHRT 1955 NACH GARMISCH-PARTENKIRCHEN



errang

höchste Auszeichnung:

Klassensieg

ADAC-Silberbecher mit Goldmedaille

Erster Mannschaftssieg

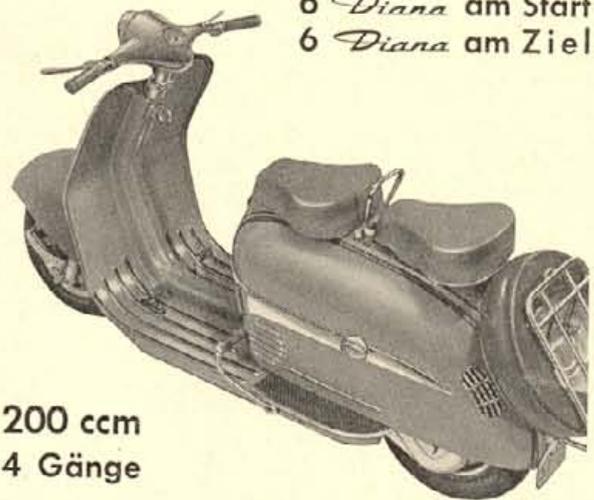
ADAC-Pokal mit goldenem Schild

Zweiter Mannschaftssieg

ADAC-Pokal mit silbernem Schild

6 Goldmedaillen

6 *Diana* am Start
6 *Diana* am Ziel



200 ccm
4 Gänge

Der *Diana* Motorroller bewies unter schärfsten Bedingungen erneut seine Zuverlässigkeit und Fahrsicherheit



DÜRKOPPWERKE A.G. BIELEFELD

GEGRÜNDET 1867

Auch ein Nebenhobby:

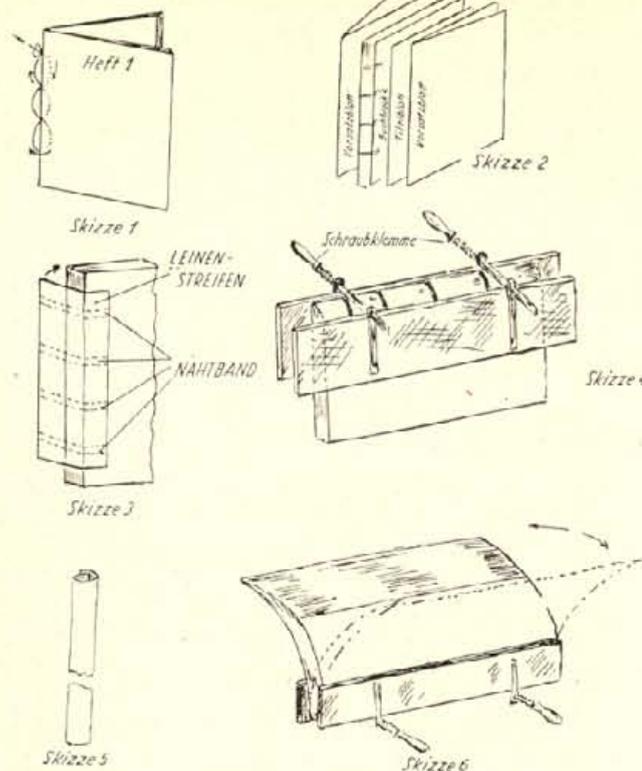
Jahrgang 1954 - selbst gebunden

Wer die R.R. das Jahr über schön säuberlich gesammelt hat und die Einbanddecke bestellt hat, um sich den Jahrgang binden zu lassen, kann das an den langen Winterabenden selbst tun. Zwei Methoden gibt es, beide sind vom Verfasser erprobt. (Buchbinder von Beruf bitte weghören!)

Methode 1: Hefte der Reihe nach ordnen und die Umschlagsseiten vorsichtig entfernen. (Da die Nummerierung im Inneren des Heftes fehlt, die Nummer mit Bleistift notieren.) Die Umschlagsseite, die uns besonders gut gefallen hat (es soll sie tatsächlich geben), kann als Titelblatt beiseite gelegt werden.

Mit Heft Nr. 1 beginnt das Binden in folgender Form: Aus Muttis Nähkasten besorgt man sich eine nicht zu dicke Stopfnadel und einen festen Zwirn, fadelt ein und führt den Faden gem. Skizze 1. Ist man mit der Nadel wieder bei der ersten Einstichstelle angelangt, wird mit dem stehengelassenen Ende verknüpft und man verfährt mit Heft 2 in der gleichen Form. Ist der Faden zu Ende, knüpft man den neuen Faden an der gleichen Stelle an wie bei Beginn mit einem neuen Heft. Um Halt in die ganze Sache zu bekommen, wird am unteren Ende und in der Mitte der Faden jeweils mit der Bindung des vorhergehenden Heftes, immer an der Einstichstelle, verknüpft. Sind alle Hefte so aneinandergefügt, können (aber müssen nicht) die Heftklammern entfernt werden. In einer Buchbinderei hat man sich schon vorher 2 Bogen Vorsatzpapier, in der Größe der aufgeklappten (!) R.R., besorgt. Mit einem Kleisterpinsel zieht man nun einen etwa 2 mm breiten Kleisterrand auf der ersten Seite entlang des Rückens und klebt das aufbewahrte Titelblatt fest. In gleicher Weise wird das Vorsatzblatt geklebt, das nun auf das Titelblatt kommt und das zweite Vorsatzblatt auf die letzte Seite des Buchblockes (s. Skizze 2).

Nun geht man nochmals an Muttis (oder der Sozia) Nähkassette und organisiert sich ein Stück Leinen- oder Nahtband von 1 bis 1,5 cm Breite und leimt dieses über die Einstichstellen so, daß 2 bis 3 cm auf jeder



Neue Gebührensätze für Grenzdokumente

Mit Beginn des Jahres 1955 treten wesentliche Änderungen in Kraft, wobei besonders zu bemerken ist, daß wir sie mit Genugtuung zur Kenntnis nehmen können.

Die Senkung der Gebühren, die Pfandbefreiung für Mitglieder und die Schaffung eines „Ferien-Carnet“ sind Dinge, womit sich Auslandsreisen, wenn auch nicht einfacher, so doch nun etwas billiger gestalten lassen.

Die Gebühren wurden ab 1. 1. 1955 wie folgt festgesetzt:

Grenzdokument	Mitglied		Nichtmitglied	
	Dok.-Geb. DM	Dok.-Geb. DM	Pfand DM	Gesamt DM
für Kraftwagen bis 500 ccm und Krafträder (Roller)				
3-Tage-Triptyk	2,—	3,—	3,—	6,—
Monats-Triptyk	4,—	6,—	6,—	12,—
Jahres-Triptyk	6,—	9,—	9,—	18,—
Ferien-Carnet	8,—	12,—	12,—	24,—
Carnet	12,—	18,—	18,—	36,—

Das neu geschaffene Ferien-Carnet hat eine Gültigkeit von 3 Monaten und kann für jede beliebige Zeit nach den Wünschen des Antragstellers ausgestellt werden. Die Ausgabe eines Ferien-Carnet erfolgt nur für Privatfahrzeuge (Pkw, Krad und Roller), nicht aber für gewerbliche Kraftfahrzeuge. *Wf.*

Erleichterung für den Kraftverkehr nach Jugoslawien

Deutsche, die mit einem Kraftfahrzeug nach Jugoslawien geschäftlich oder privat einreisen, können sich ab sofort durch ihren deutschen Kraftverkehr-Haftpflicht-Versicherer die bekannte grüne internationale Versicherungskarte auch für das Gebiet von Jugoslawien gültig schreiben lassen.

Die Neuregelung bedeutet, daß die deutschen Kraftfahrer, wenn sie einen Haftpflichtschaden in Jugoslawien anrichten, die Regulierungshilfe der jugoslawischen Staatsversicherung

„Drzavni osiguravajući zavod Generalna direkcija Beograd, Ul. Proleterskih brigada 8, P. F. 259, Tel.: 20-555“ (englisch: State Insurance Institution)

unentgeltlich in Anspruch nehmen können. Die grüne internationale Versicherungskarte wird bekanntlich jedem deutschen Kraftfahrer von seinem Kraftverkehr-Haftpflicht-Versicherer kostenlos ausgehändigt, wenn die zugrunde liegende Kraftverkehr-Haftpflicht-Versicherung über die Deckungssummen 250 000.—/25 000.— DM abgeschlossen ist.

In Jugoslawien besteht kein Haftpflicht-Versicherungszwang, so daß die Verfolgung etwaiger eigener Schadenersatzansprüche gegenüber schadenstiftenden nichtversicherten jugoslawischen Kraftfahrern schwierig ist. Aus diesen Gründen empfiehlt sich, für die Einreise nach Jugoslawien eine Rechtsschutz-Versicherung bei einer der beiden in Deutschland zugelassenen Rechtsschutz-Versicherungen

„D.A.S. Deutscher Automobil-Schutz, Rechtsschutz-Versicherungs-Aktiengesellschaft, München 22, Schleißbach 65“

oder

„ARAG Allgemeine Rechtsschutz-Versicherungs-A.G. Düsseldorf, Tonhallenstr. 14-15“

zu nehmen mit dem ausdrücklichen Hinweis, daß diese Rechtsschutz-Versicherung auch für Ansprüche in Jugoslawien gültig sein soll.

Selbst des Rückens überstehen. Diese überstehenden Stücke werden auf das Vorsatzpapier geleimt und — der Buchblock zwischen die Knie geklemmt — fest über den Rücken gezogen. Jetzt ist auf möglichst genaue Deckung der Hefte zu achten. Sie sollen Kante auf Kante liegen! Darüber kommt nun ein Leinenband, das etwa so breit ist wie das Nahtband lang war, also Rückenbreite plus die beiden überstehenden Enden und 2 bis 3 cm vom oberen und unteren Ende des Blocks endet (s. Skizze 3). Der fertige Block wird nun gepreßt. Da eine Presse meist nicht vorhanden sein wird, legt man eine Zeitungseite um den noch feuchten Rücken und beschwert den Block mit Büchern, die dann von Mutters Bügeleisen gekrönt werden können. Eine Nacht läßt man den Block so trocknen. Zwei feste, sich nicht blögende Bretchen und zwei Schraubklammern sind noch besser (s. Skizze 4).

Am nächsten Tag entfernt man die Preßvorrichtung und das lose Zeitungspapier. Was festkleben kann bleiben, es stört nicht. Dann nimmt man den Block und geht zum nächsten Buchbinder oder einer größeren Papierwarenhandlung und läßt sich den Block beschneiden. Je genauer die Hefte Kante auf Kante liegen, desto weniger muß beschnitten werden. Nun sind die Kanten sauber und glatt und der letzte Akt beginnt. Man legt die Einbanddecke aufgeschlagen vor sich auf den Tisch und fertigt zunächst eine „Hülse“, die etwas kürzer als der Einbandrücken sein muß. Sie wird auf dem Rücken des (offenen!) Einbandes gut aufgeleimt (s. Skizze 5). Dann bestreicht man die eine Seite des Innendeckels und legt den Block darauf. Damit ist die eine Seite mit dem Einband verbunden, denn das Vorsatzblatt ist zu diesem Zweck da. Es muß auch an den Kanten gut kleben! Beim Einsetzen des Blockes ist auf den gleichmäßigen Abstand von den Kanten des Einbandes zu achten. Nun wird die zweite Seite mit Klebstoff bestrichen und die Hülse ebenfalls. Der Einbanddeckel (immer diesen mit Klebstoff bestrichen!) wird nun zugeklappt und damit ist das Binden beendet. Mit einem sauberen Tuch reibt man, sobald das Vorsatzblatt klebt, die Luftblasen nach den Kanten hin heraus und sorgt dafür, daß die ganze Fläche gut haftet. Dann beschwert man den fertigen Band bis zum nächsten Morgen.

Das ist eine Methode. Methode 2 ist einfacher, sie erspart die Näherei, erfordert aber einen Spezialkleister und die schon erwähnten Bretchen und Schraubklammern. Auch diese Methode ist vom Verfasser erprobt, da Bücherbinden — neben Rollern — sein Hobby ist.

Das Verfahren ist, daß sämtliche (!!) Heftklammern entfernt werden, samt den Umschlagblättern der einzelnen Hefte. Die Hefte mit dem beiseitegelegten Titelblatt bringt man nun zum Beschneiden d. h. die Rücken der Hefte werden beschnitten, so daß man lauter einzelne Blätter hat. (Darum müssen die Heftklammern heraus.) Diese werden nun genauestens dort zwischen die Bretchen geklemmt, wo man später blättern will. Man kann nun den Block, dort wo der Buchrücken entstehen wird, aufschuppen (s. Skizze 6). Diese aufgeschuppte Fläche wird mit dem Spezialkleister — Kunstharz-Kaltleim (der Verfasser verwendete „Planatol BB“) — bestrichen. Einmal, indem man den Block von sich weg und einmal indem man zu sich aufzieht. Nun kommen die Vorsatzblätter vorne und rückwärts an die Reihe wie bei Methode 1 beschrieben. Drei Nahtbänder genügen bei dieser Methode. Alles weitere wird in der Reihenfolge der ersten Methode erledigt. Den genannten Spezialkleister erhält man in Buchbindereibedarfseschäften oder beim Buchbinder.

Abschließend sei noch bemerkt, daß das Binden der R.R. mehr als nur zwei Abende in Anspruch nimmt. Unweigerlich gerät man ins Schwärmeln und es fallen einem beim Lesen alle Todstunden gegen den Untersatz und seine sachgemäße Überwinterung ein. Aber das kann noch behoben werden. Darum dauert das Binden länger. Für die durch den selbstgebundenen Jahrgang ersparten Emmchen spendieren wir dem Untersatz z. B. einen neuen Luftdruckmesser. Er wird sehr dankbar sein und wir haben die R.R. selbst gebunden.

H. O. Georgy

ROLLERPROBLEME IM WINTER

Gleich nebenan in der „Grünen Eiche“ ist der Stammtisch vom Roller-Club „Rollania“. Drei Mitglieder haben sich besonders eng zusammengeschlossen, weil sie neben dem Rollerfahren noch ein gemeinsames Hobby haben: Skatspielen. Herr Spengerlein und Herr Meier sind zwei erfahrene Motorsportler. Der junge Egon hat sich erst vor kurzem einen prächtigen Roller gekauft und so dem neuen Sport verschrieben. Was liegt nun näher, als daß er sich bei seinen Skatkumpanen Rat und Hilfe holt?

Ich selbst bin nur der Kiebitz. Geld zum Kartenspielen oder Rollerfahren besitze ich leider nicht. Dafür bin ich aber verheiratet. Nur weil ich als Chronist der Nachwelt von diesen höchst interessanten Gesprächen berichten will, verbleibe ich noch in der „Grünen Eiche“, sehr zum Leidwesen meiner Frau. Doch zurück zu unserem Stammtisch. Noch vor dem Mischen der Karten begann Egon mit seiner üblichen Fragerie, d. h. diesmal war es eine Feststellung: „Ich werde meinen Roller nicht abmelden, da ich glaube, daß er sich auch im Winter ganz gut gebrauchen läßt.“ Dann kam aber auch schon die erste Frage: „Glauben Sie, daß mir das Biest (weleli häßliches Wort für einen Roller) auch immer anspringen wird?“ Herr Meier bequeme sich zu einer Erklärung: „Wenn Sie ein paar Dinge beachten, wird Ihr Roller auch im Winter gut anspringen. In erster Linie muß natürlich die ganze Zündanlage prima, prima in Ordnung sein. Eine stets gut geladene Batterie ist Grundbedingung.“ Hier schaltete sich Herr Spengerlein ein: „Und wenn Sie noch ein Übriges dazutun wollen, dann verringern Sie den Elektrodenabstand Ihrer Kerze etwas, der Funke kann dann besser überspringen. Der Abstand zwischen Ihnen und dem Boden wird sich während Ihrer Winterfahrerei oft sehr schnell verringern.“ Herr Meier nahm wieder das Wort: „Um bei den kalten Temperaturen einen besseren Leerlauf zu bekommen, würde ich die Leerlaufschraube um 1 bis 2 Umdrehungen nach innen drehen. Das dadurch entstehende fettere Gemisch gibt dann auch bei kaltem Motor einen runden Leerlauf. Beim Starten braucht dann der Gasgriff überhaupt nicht geöffnet werden, es genügt, daß der Lufthebel ganz geschlossen ist.“ Herr Spengerlein wußte auch noch was: „Wenn eine schöne Frau Ihnen die kalte Schulter zeigt, dann müssen Sie ihr etwas geben, entweder Geld oder gute Worte. Bei Ihrem dämlichen Gesicht wird übrigens beides nicht helfen. Und wenn Ihr Vergaser kalt ist, müssen Sie ihm auch was geben. In diesem Falle, Benzin. Am besten dadurch, daß Sie ihn kräftig tupfen.“ Von Startvorschlägen hatte Egon genug. Das würde er schon schaffen. Gleich hatte er noch eine Frage: „Wenn einmal durch Schnee oder Eis akute Rutschgefahr ist, lasse ich doch am besten meine beiden Beine am Boden mitschleifen, dann kann ich notfalls einen Rutscher mit dem Fuß abfangen?“ Herr Meier war sprachlos. Der gute Spenger gab ihm eine Antwort: „Junger Mann, falls Sie sich bereit erklären, eine Lage zu stiften, will ich Ihnen erklären,

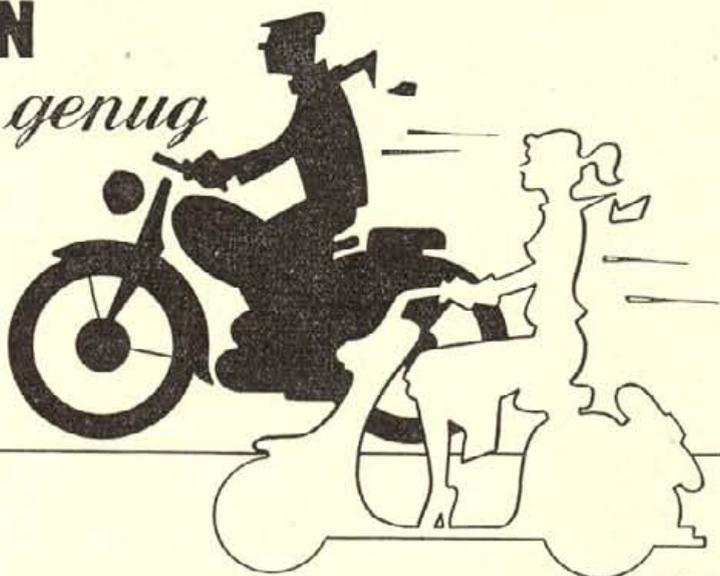
warum das Fülbeherunternehmen bei Rutschgefahr ein heillosen Unsinn ist.“ Egon bezahlte also eine Runde und bekam prompt dafür Antwort: „Bei Straßenglätte ist es wichtig, einen Roller ohne das geringste Schlenkern und möglichst ohne Schräglage zu fahren. Ein etwaiger Rutscher darf nie durch Verreißen des Lenkers, sondern nur durch Gewichtsverlagerung abgefangen werden. Dazu ist aber nötig, daß der ganze Körper locker ist und daß man sein Gewicht mit den Beinen abstützen kann. Baumeln die Füße seitwärts vom Lenker, so ist dies alles nicht möglich. Im Gegenteil: Die Arme müssen dann das ganze Gewicht des Oberkörpers tragen, können also den Lenker nicht mehr locker führen. Ein gelegentliches Verreißen der Lenkung wird unvermeidlich und gerade dieses Lenkerverreißen führt häufig zu Stürzen. Also die Füße bleiben schön auf dem Roller.“ Unaufgefordert gab auch Herr Meier ein paar Ratschläge zum Bremsen auf Straßenglätte: „Bei Glätteis bromst man natürlich so wenig wie möglich. Vor Straßenkreuzungen und Verkehrsampeln schaltet man rechtzeitig auf die kleineren Gänge zurück, damit der Motor die Aufgabe des Bremsens übernimmt. Muß aber wirklich einmal gebremst werden, dann sollen auch beide Bremsen benützt werden. Gerade bei Verhältnissen, die nur ein sehr vorsichtiges Bremsen erlauben, ist es wichtig, die Handbremse mit zu benützen, da dadurch der Bremsweg wesentlich verkürzt werden kann. Freilich, das ganze Bremsen kann nur sehr vorsichtig geschehen, aber mit etwas Gefühl kann man das Abrutschen der Räder schon vermeiden. Auf alle Fälle: Der Roller darf beim Bremsen nicht die geringste Schräglage haben und die Lenkung muß stur geradeaus gehalten werden.“ Egon war noch immer nicht zufrieden. Seine nächste Frage lautete: „Was kann ich für meinen Roller tun, damit er bei den schlechten Wetterverhältnissen nicht allzusehr strapaziert wird?“ Der alte Spenger war schon wieder boshaft: „Sie wollen wohl die Rollerfirmen überhaupt nichts mehr verdienen lassen, was!“ Wie üblich in solchen Momenten half wieder Herr Meier aus: „Lack und Chrom brauchen natürlich die übliche Pflege in verstärktem Maße. Außerdem sollte die Unterseite des Rollers und alle Ecken, auch die schwer erreichbaren Punkte der Karosserie wöchentlich einmal mit einem Sprühmittel, wie z. B. Caramba, eingenebelt werden. Selbstverständlich darf auch bei den Bowdenzügen nicht an Fett und Öl gespart werden. Hauptsächlich die Enden, wo das blanke Seil aus dem Zug herauskommt, sind gefährdet. Hier gehört ein dicker Batzen Fett darauf.“ Am Schluß wurde Herr Spengerlein ganz ernst und gab seinem jungen Freund noch einen eindringlichen Ratschlag: „Den erhöhten Anforderungen der Winterfahrerei kann der Körper nur nachkommen, wenn er locker und leistungsfähig ist. Das kann er aber nur, wenn er warm gehalten wird und dabei bewegungsfähig bleibt. Fahren Sie also bei Kälte nur, wenn Sie entsprechend angezogen sind. Pelzhandschuhe, Pelzkappe, Brille und möglichst auch Pelzschuhe gehören unbedingt zur Winterausrüstung.“

Inzwischen war es spät geworden. Man rüstete zum allgemeinen Aufbruch. Egon würde bis zum nächsten Skatabend wieder allerhand Fragen auf dem Herzen haben. Ich werde natürlich auch dabei sein und gelegentlich davon berichten. Bis dahin die besten Grüße von
Eurem Kiebitz

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:

Interessant zu wissen...

... daß Sie nach einer Entscheidung unseres höchsten Gerichts beim Überholen an einer Kreuzung nicht damit rechnen müssen, daß Ihr Vordermann ohne Winkewinke nach links abbiegt, und daß ein Unfall für Sie hier sogar dann nicht voraussehbar war, wenn die Kreuzung eine unübersichtliche Stelle im Sinne der StVO darstellte, also Überholverbot bestand;

daß die bei geringen Freiheitsstrafen gewöhnlich zugewilligte Strafaussetzung zur Bewährung bei Verkehrsdelikten meist versagt wird;

daß Sie sich durch Parken an einer verbotenen Stelle außerdem noch eines Vorstoßes gegen § 1 StVO schuldig machen, wenn durch das falsche Parken gleichzeitig ein anderer Verkehrsteilnehmer gefährdet oder geschädigt wird, und dadurch Ihre Buße strenger ausfallen kann;

daß die Höhe einer gebührenpflichtigen Verwarnung bald DM 5.— betragen wird;

daß heute noch nicht offiziell festgestellt ist, wie weit die Bonner Blutalkoholversuche vor einem Jahr (vgl. Justus in Nr. 3 und 4 von 1954), die bekanntlich auf wesentliche Ungenauigkeiten der Alkoholmessung hingewiesen haben, bei der Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Rollerns im Rausche anerkannt werden sollen; daß Sie verpflichtet sind, Richtungsänderungs- oder Halteabsichten durch entsprechendes Ellenbogenrudern anzuzeigen und dies nur dann rechtzeitig getan haben, wenn die anderen Verkehrsteilnehmer sich in Ruhe darauf einstellen konnten;

daß Ihnen eine Reaktionszeit immer, eine Schrecksekunde nur dann anzurechnen ist, wenn Sie von der eingetretenen Gefahr schuldlos überrascht wurden;

daß noch nicht entschieden ist, ob Sie von dem Aufsichtspflichtigen eines Kindes Ersatz verlangen können, wenn Ihnen dieses vor das Vorderrad stolpert und Sie durch das nötige Ausweichen Schaden an Leib und Blech nehmen;

daß es keine Feigheit vor dem Feinde darstellt, sondern als sehr vernünftig anzusehen ist, wenn Sie bei Nacht jederzeit damit rechnen, daß sich in dem durch Gegenblendung entstandenen Sichtloch überflüssige Radfahrer oder Fußgänger befinden;

daß in München das erste Lokal eröffnet worden sein soll, in dem man während der Faschingswochen nicht nur die angetraute Sozia, sondern auch den Roller abgeben kann;

daß wir Sie immer wieder darauf aufmerksam machen müssen, beim Passieren der Einmündung einer nichtbevorrechtigten Straße einen kurzen Blick in selbige zu werfen und nicht auf Ihre Vorfahrtsbefugnis zu vertrauen, wenn Sie erkennen, daß aus der Seitenstraße ein Verkehrssäugling naht;

daß Sie amtliche Verkehrszeichen auch dann beachten sollten, wenn diese Ihrer Meinung nach falsch aufgestellt sind;

daß Ihre Beleuchtungseinrichtung auch tagsüber in Ordnung sein muß;

daß Sie bei der Teilnahme an Zuverlässigkeitsfahrten usw. die Verkehrsvorschriften auch dann beachten müssen, wenn Sie dadurch keine Aussicht auf Sieg oder gute Placierung mehr haben;

daß sich der Bundesgerichtshof in Karlsruhe kürzlich dafür ausgesprochen hat, daß bei der Entziehung der Fahrerlaubnis wegen eines Verkehrsdeliktes genau geprüft werden müsse, ob dies den Angeklagten in seiner beruflichen Tätigkeit nicht besonders hart treffen würde, und außerdem langes unfallfreies Fahren gegen die Notwendigkeit einer Entziehung spreche, daß weiterhin eine auf einmaligem Versagen beruhende grobe Fahrlässigkeit für sich allein noch kein ausreichender Grund sei und schließlich der Angeklagte aus dem Kraftverkehr nicht mit der allgemeinen Erwägung ausgeschaltet werden könne, bei der zunehmenden Zahl der Verkehrsunfälle müßten höchste Anforderungen an die Zuverlässigkeit der Kraftfahrer gestellt werden;

daß Sie bei einem Fußgänger, der die Straße überqueren will, erst dann annehmen dürfen, er habe Sie gesehen und wolle Sie vorbeilassen, wenn er dies durch Stehenbleiben oder andere unverkennbare Maßnahmen anzeigt;

daß Ihnen auch die Fahrerlaubnis entzogen werden kann, wenn Sie ein Fahrrad mit Hilfsmotor benutzen und dabei eine strafbare Handlung begehen;

daß auch der Sozialsfahrer Verkehrsteilnehmer ist und also nur mitfahren darf, wenn er sich sicher im Verkehr bewegen kann (Heimbringen einer Alkoholleiche!);

daß eine Hofeinfahrt noch als Teil einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Straße gelten kann;

daß schon das bloße Erschrecken anderer ein Belästigen darstellen kann (§ 1 StVO);

daß von zwei sich entgegenkommenden Fahrzeugen, die beide je ein anderes überholen wollen, dasjenige den Vorrang hat, das mit der Überholung zuerst begann;

daß Sie nach den zur Zeit geltenden gesetzlichen Bestimmungen von keiner Stelle Ersatz Ihres Schadens verlangen können, wenn Ihnen auf der Fahrt durch Deutschlands Wälder ein unschuldiges Stück Wildes vor den Lenker gesprungen ist und dadurch größere Reparaturkosten anfallen;

daß der Zweck dieser Zeilen erreicht ist, wenn Sie wenigstens einen Teil dieser Zumutungen beherzigen und den Rest in einer stillen Abendstunde ein zweites Mal betrachten, bevor auch diese Seite den Weg allen Papierees geht.



„Was machst Du mit dem Knie ?“

Das italienische Rumi-Werk zeigte auf der letzten Mailänder Schau dieses Fahrzeug (erkenntlich durch die beiden Ser Räder), das man fast als stolzen Hirsch bezeichnen könnte. Es trägt den Namen „Formichino“ und scheint das „missing link“ zwischen Roller und Motorrad darstellen zu wollen. Der Tragkörper ist Leichtmetallguß. Vorderrad- und Hinterradschwinge mit vollgekapselter Kotte. Als Antrieb dient der Rumi 125 ccm-Zylinder-Zweitakter mit Vierganggetriebe. Der Witz dieses seltsamen Modells soll der relativ freie Durchstieg und die Möglichkeit des Knieschlusses sein. Mir erscheint aber die Möglichkeit des Knieschlusses einigermaßen problematisch, denn wer wollte wohl seine Knie einem solchen Tankstummel anvertrauen? Der richtige Knieschluß ist in Wirklichkeit ein Schenkelschluß, wie man ihn neben den Motorrädern etwa bei unserem „Achilles“ üben kann. Besser hätte diesem Typ vielleicht ein Knieschutz angestanden. Im übrigen ist ein Beinschluß bei einem Roller mit tiefer Schwerpunktage sowieso illusorisch, da sich ein solches Fahrzeug normalerweise durch leichtesten Fingerdruck oder schon durch Gewichtsverlagerung des einen oder anderen Fußes auf dem Bodenbrett lenken läßt. Der Sattel sieht sehr zuverlässig und bequem aus. Der Lenker riecht ziemlich nach Sturzhelm. Nicht eben günstig ist die Bowdenzugführung zur Vorderradbremse. — Die fortschrittliche Formgebung allein ist bei einem Gebrauchsgegenstand nicht das Ausschlaggebende, sie muß sinnvoll in die Praxis übersetzt werden.

H. S.

Camping-Ausstellung in Köln

Vom 30. April bis 8. Mai 1955 findet in Köln die 2. Deutsche Camping-Ausstellung statt. Sie ist die offizielle Bundestageschau des Deutschen Camping-Clubs e. V., München. Vom Messe- und Ausstellungsausschuß der Wirtschaft ist ihr Bedeutung für das gesamte Bundesgebiet zuerkannt worden.

Als selbständige Ausstellung und als repräsentative Bundestageschau hat sie das Ziel, einen umfassenden vollständigen Überblick über das Campingwesen und alle daraus resultierenden wirtschaftlichen und kulturellen Fragen zu gewähren. Die Gliederung der Ausstellung ist zugleich ein Gradmesser für ihre Reichweite. Die Veranstaltung ist ausgerichtet nach drei Gesichtspunkten: Sie umfaßt die wirtschaftliche Schau des Campingbedarfs, den „Muster-Camping-Platz“ und den „Jugend-Zeltplatz“ und die ideale Schau.

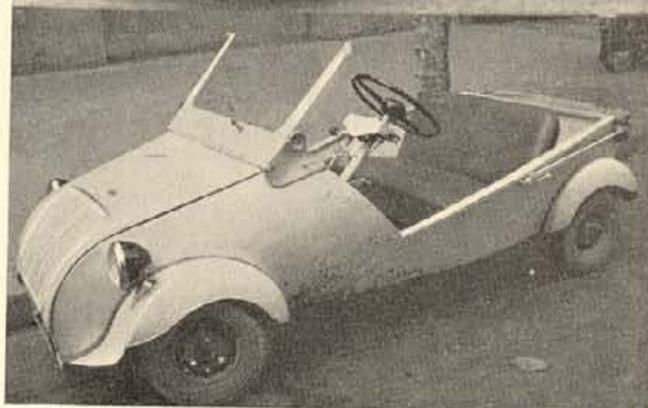
SPANIEN

produziert Kleinautos

Nicht mit allzu großen Produktionsziffern, aber immerhin einer ganzen Reihe interessanter Konstruktionen auf dem Gebiete des „Autorollers“ oder der „Rikschah“ wartet als neuestes europäisches Land Spanien auf und es ist zu erwarten, daß auf diesem Sektor die iberische Halbinsel nicht nur unabhängig von Importen werden kann, sondern auch diese drei- und vierrädrigen Kleinautos mit der Zeit und bei gleichbleibenden Einfuhrschwierigkeiten für größere Vehikel die Stelle der Kleinautos zumindest teilweise einzunehmen imstande sind. Allein die Tatsache, daß binnen wenigen Monaten aus dem Nichts eine Produktion von 500 Stück monatlich erreicht wurde, läßt gute Ausblicke auf die nächsten Jahre zu. Begünstigt und bedingt wird diese Entwicklung noch durch die anhaltenden Schwierigkeiten auf dem Gebiete der Automobilimporte. Bekanntlich beschränkt sich die spanische Eigenerzeugung auf wenige Drei-Liter-Sportwagen der Marke „Pegaso“, die aber mit einem Preis von nahe an einer halben Million Peseten (50000 DM) für die große Masse unerschwinglich sind. Noch immer sind schwer erhältliche Lizenzen, Bewilligungen und Devisenformalitäten notwendig, schließlich noch Zollbarrieren zu überspringen, die allesamt die Preise der spanischen Autoroller von ca. 25000 bis 40000 gegenüber den Preisen der eingeführten Kleinwagen von 80000 bis über 100000 (auf dem Schwarzmarkt!) niedrig erscheinen lassen.

Von den drei Marken, die man allenthalben in den Großstadtstraßen von Barcelona und Madrid schon zahlreich antrifft, ist der *Voisin Biscuter*, ein Lizenzbau nach dem französischen Biscooter, der vor zwei Jahren im Pariser Salon an der Porte de Versailles zu sehen war — der kleinste, aber auch beliebteste und mit 28000 Peseten (3200 DM) der billigste von allen. Droihundert Stück von diesem Vierradroller von 200 ccm Volumen werden monatlich in den Handel gebracht und gerne gekauft. Die Leistung von 7,5 PS wäre zwar etwas niedrig, doch die Charakteristik des fuhrluftgekühlten Einzylinder-Zweitakters (3200 Touren je Minute) gibt ihm ein staunenswertes Anzugsvermögen. Im Großstadtverkehr ist er durch seine Beweglichkeit den etwas altlichen Taxametern stets überlegen. In seiner äußeren Form ist er etwas dem deutschen Kleinschnittger ähnlich, offen und zweisitzig, in Leichtmetall karossiert, dadurch auch mit einem Gewicht von 220 kg besonders leicht. Seine Maximalgeschwindigkeit liegt bei 65 km/st, der Verbrauch wird mit 3,5 Liter auf 100 km angegeben. Ein aufklappbares Schlechtwetterverdeck ist wohl vorhanden, doch in Spaniens Sonne kaum notwendig.

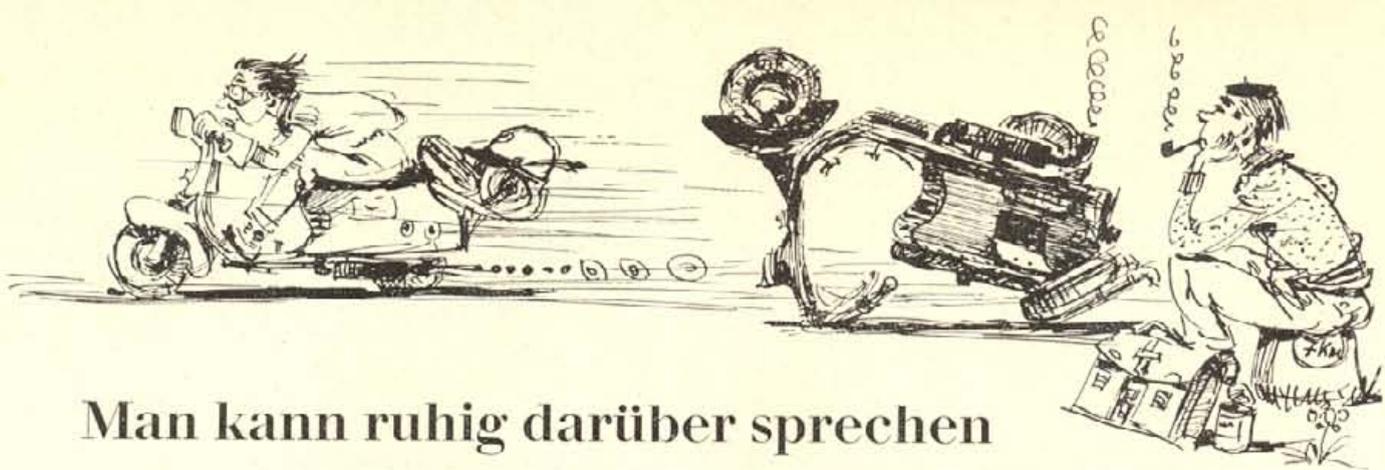
Ebenso staunenswert manövrierbar ist der *David*, eine ziemlich ausgewachsene dreirädrige Rikschah auf Rollerrädern, deren Erprobung nicht weniger als vier Jahre in Anspruch nahm. Nun sind aber bereits die ersten 100 Stück zu einem Preis von 38000 Peseten käuflich und weitere 1000 Stück sollen noch im Winter folgen. Als Antrieb fungiert ein 350-ccm-Zweitakt-Einzylindermotor von 10 PS, der oberhalb des gesteuerten einzelnen Vorderrades angeordnet, dieses direkt über eine Kette antreibt. Der Motor vereint mit dem Dreiganggetriebe (das mit Multiplikator sechs Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge ergibt!) und dem Gebläse für die Luftkühlung einen Block. Die praktischen Übersetzungsverhältnisse machen das Vehikel sowohl im Stadt- als auch im Nahverkehr anwendbar, wobei die robuste Konstruktion und eine erstklassige Federung auch schlechte spanische Straßen befahrbar erscheinen lassen. So findet sich rückwärts eine Abfederung mit zwei Torsionsstäben, während vorn die Karosserie vermittels einer gekrümmten Blattfeder aufgehängt ist. Der Rohrrahmen ist äußerst widerstandsfähig und schließt den schwenkbaren Motorblock plus Vorderrad mit ein. Die Maße sind dabei etwas reichlicher als die des Biscuter gehalten: Die Sitzbank gibt Raum für zwei bis drei Personen und hinter derselben, vom Tourenverdeck mit eingeschlossen, befindet sich ein kleiner Gepäckraum. Bei 4000 Umdrehungen in der Minute ist eine Maximalgeschwindigkeit von 75 km/st erzielbar, der Verbrauch liegt bei 4,5 bis 5 Liter auf 100 km. Des Davids Eigenart ist seine unvergleichbare Wendigkeit: Man kann ihn tatsächlich — auch bei 30 Stundenkilometern — auf der Stelle umdrehen.



Von oben nach unten:

Kapi, ein spanischer Dreiradroller mit seitlichem 350-ccm-Motor * Die Vorderradabfederung des *David* * „*David*“, 350 ccm, 10 PS, 2/3-sitzig, kann auf der Stelle umdrehen, 6 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge * *Voisin-Biscuter*, ein kleiner 200 ccm Spanier

Dem *David* äußerlich etwas ähnlich ist der *Kapi*, der auch in Barcelona von der Firma Saldana erzeugt wird, aber etwas weniger verbreitet ist. Auch hier finden wir eine zweisitzige Rikschakarosserie auf Rohrrahmenschassis mit Rollerrädern, doch der Motor ist hier nicht beim Vorderrad, sondern neben den Sitzen angeordnet. Zur besseren Motorkühlung ist der wulstartige Gehäuseanbau unterbrochen. Als Antrieb wurden zwei verschiedene Einzylinder-Zweitakter von 200 und 350 ccm spanischer Konstruktion von 7 bzw. 10 PS versucht, die mit Kette auf die Hinterachse wirken. Es ist ein Dreiganggetriebe vorhanden. Ebenso wie bei den beiden anderen Fabrikaten findet sich auch beim *Kapi* ein Lenkrad, die Schaltung, aber nicht an der Lenksäule, sondern seitlich. Hydraulische Bremsen kennen die spanischen Autoroller noch nicht.



Man kann ruhig darüber sprechen

Ersprößliche Erlebnisse eines Rollerbegeisterten

Es sollte irgendwo, von mir aus gesehen im Süden, ein Rollertreffen stattfinden. Da es manchen Rollerich noch nie zu einer solchen Veranstaltung gezogen hat, will ich einige Begriffe kurz erläutern. Man unterscheidet Stern- und Zielfahrten. Bei der Zielfahrt werden nur die gefahrenen Kilometer gewertet, nicht die Zeit, in der sie absolviert wurden. Es gibt lediglich eine Wertungszeit (ca. 36 Stunden), während der die Kilometer gefahren werden können. Bei der Sternfahrt kommt es auf einen hohen Stundendurchschnitt an. Man montiert alles von der Maschine ab, was nicht unbedingt zum Fahren und Stürzen gebraucht wird, legt sich über den Lenker und fährt mit Vollgas spazieren. Nebenbei sei erwähnt, daß die Behauptung, manche Leute würden ihren fuhrbaren Untersatz für eine Schachtel Lungentorpedos auf einen Schnellaster verfrachten und so einen Schnitt fahren, den selbst ein Prospekt nicht zu nennen wagt, eine üble Verleumdung und in keinem Fall bewiesen ist.

Mein Freund Rolf und ich hatten uns zur Zielfahrt gemeldet und da Rolf seine Maschine noch einfuhr, gondelte er eine Stunde früher als ich los. Nach einem kräftigen Frühstück enterte auch ich meinen „Schnurehel“, und da ich ungefähr doppelt so viel Zeit hatte, wie man theoretisch für die Strecke bis zum Ziel braucht, fuhr ich Dauervollgas.

Das Werbeamt der mittleren Kleinstadt von 600000 Einwohnern, in der das Treffen stattfinden sollte, hatte die Unterkünfte besorgt und Verhandlungen mit höheren Stellen eingeleitet, um schönes Wetter zu bekommen. Die Verhandlungen schienen einigermaßen günstig zu verlaufen, denn es regnete nur alle zwei Stunden, dafür aber etwas mehr. Kaum war ich auf der Autobahn, als genau 5 Sekunden die Sonne herauskam; ich hatte das Gefühl, daß es eine nette Fahrt werden würde. Es wurde auch nett, denn nach einer halben Stunde kam es zu einem tollen Wolkenbruch. Nun bin ich einer der glücklichen Besitzer eines Rollerumbaus, so daß mir die Sturzfluten weiter nicht geschadet hätten, wenn jener nicht im Koffer geweiht hätte. Als ich schließlich den Koffer abgesehnallt hatte und der Umhang in Aktion trat, regnete es nur noch schwach, so daß ich bloß bis auf die Haut naß wurde. Als bald darauf die Sonne wieder herauskam, ließ ich mir dies nicht entgehen und fotografierte den Sonnenschein eifrig, um ihn der staunenden Nachwelt überliefern zu können.

Fröhlich winkend fuhr ich an einer Tankstelle vorbei. Wenige Kilometer weiter mußte ich auf Reserve schalten, noch 10 km weiter las ich mit Entsetzen das Schild „Tankstelle 40 km“. Da es ja auf der Autobahn Tankstellen wie Sand am Meer gibt, hatte ich weder Reservekanister, noch ein Abschleppseil, noch ein Stück Gummischlauch mitgenommen. Ab sofort drehte ich das Vollgas zurück und fuhr nach der Spritspartechnik. Ich kuppelte aus und stellte den Motor ab, wenn es bergab ging, sonst fuhr ich im größten Gang mit so wenig Gas, wie es die Kurbelwelle und das Getriebe zuließen. Da es sehr viel bergab und kaum bergauf ging, hätte ich beinahe die Normverbrauchsangabe erreicht, wenn zusätzlich noch Rückenwind mit Stärke 12 geblasen hätte.

Allmählich wurde mir die Sache etwas unheimlich; bei einem weiteren Schild „Tankstelle 10 km“ rechnete ich schon laut mit und murmelte, den Blick auf den Tacho geklemmt: „Noch 9 km schieben, noch 8 km schieben, noch 7 1/2 km schieben...“ Bei „noch 7 km schieben“ machte Schnurehel blupp blupp und starb endgültig an Spritmangel ab.

Ich versteckte mein Gepäck im Gebüsch und wartete auf ein Transportmittel, das mich bis zur nächsten Tankstelle mitnehmen würde. Bald hielt ein hilfsbereiter Motorradfahrer; als er hörte, daß ich mit einem Roller zu einem Treffen wollte, exerzierte er mir seinen Düsenjäger vor, daß mir Hören und Sehen verging. An der Tankstelle verpaßte man mir eine alte Ölbüchse voll Sprit, und ich suchte nach einem Rückfahrprojekt. Nach langen Verhandlungen und monotonen Versicherungen ob meiner lauterer Absichten und sanberen Hose erklärte sich ein First-Class-

Automobilist (siehe unter M = Mercedes) bereit, mich mitzunehmen. Bei Schnurehel angekommen fand ich sogar das Gepäck wieder. Nachdem alles verstaut war, pilgerten wir zur Tankstelle weiter, wo wir erst einmal unseren großen Durst stillten, der eine an der Tanksäule, der andere am Wasserkran. Die freundlich scheinende Sonne erblickte mich bald darauf, wie ich mit fröhlichem Pfeifen einen Berg hinaufbrummte. Oben angekommen erblickte ich meinen Freund Rolf, der den köstlichen Sonnenschein genoß, indem er im Straßengraben seine Kerze einer gründlichen Reinigung unterzog. Bei vereinten Kräften gelang es uns, den Platz wiederzufinden, wo die Kerze hingehörte. Mit Vollgas ging die Fahrt weiter; Vollgas ist etwas Herrliches, es verhilft einem zu einem rasanten Tempo und zu Überraschungen. Die letztere erlebte ich, als mein Zylinderkopf mich plötzlich anfauchte, daß es jetzt von der Jagerei genug habe. Ich suchte ihn zu beruhigen und nahm ihm die Kerze weg, auf daß er frische und kühle Luft genösse. Aus lauter Dankbarkeit schenkte er mir noch das ganze Kerzengewinde mit dazu, was mich wiederum so rührte, daß ich mir ein kräftiges Zitat nicht verkneifen konnte. Nach dieser literarischen Glanzleistung steckten wir uns die „schlechteste Zigarette unseres Lebens“ ins Gesicht, was einen weiteren Vertreter der Rollergilde, der hilfsbereit gehalten hatte, veranlaßte, das Stanniolpapier der Zigarettschachtel als Kerzenklemmvorrichtung wärmstens zu empfehlen. Ich folgte den Rat und siehe da, der Motor lief auch so nicht, obwohl einige Spuren von Kompression vorhanden waren. Da der Zylinder viel zu viel Nebenluft bekam, schloß ich den Luftfilter, um das Gemisch fetter zu machen. Als ich ein Pfund durch Dauerrantreten abgenommen hatte, erschien mir diese Tätigkeit zu unwirtschaftlich, zumal der Sprit zum Auspuff wieder herauslief. Nach langen technischen Fachsimpelien einigten wir uns darauf, daß hier nichts mehr zu machen sei. Rolf fuhr weiter zum Fahrtziel, das nur noch 30 km entfernt war, um einen neuen Zylinderkopf zu holen.

Während ich auf seine Rückkehr wartete, bekam ich eine Anwendung von Ordnungssinn und wollte den Luftfilter wieder öffnen, da man ja für gewöhnlich mit offenem Luftfilter fährt bzw. steht. Just in diesem Augenblick begab es sich, daß ich eine Kollektion reizender Sozias vorgeführt bekam, welche mit weiblichem Charme einige vorbeifahrende Roller bevölkerten. Leicht abgelenkt öffnete ich den Luftfilter nur halb, stolperte über einen Ast und trat dabei aus Versehen auf den Kickstarter. Schnurehel gab einige bellende Laute von sich, um zu erinnern, daß er immer noch die Hauptperson des Dramas sei.

Wieder war eine geniale Erfindung dem Zufall zu verdanken, denn durch ebendenselben war die richtige Gemischzufuhr eingestellt worden. Schnurehel sprang an, obwohl er sich ein Murren und Knallen nicht verkneifen konnte. So tuckerte ich im 30-km-Tempo weiter gen Süden, während Rolf mit Vollgas einherbrauste, um den Zylinderkopf zu holen.

In der Betriebsanweisung steht der schöne Satz: Im 1. Gang nicht über ... zig, im 2. Gang nicht über ... zig, usw. Dieser Satz trägt die pompöse Bezeichnung Einfahrvorschrift. Der einzige Vorteil davon ist, daß man dabei nicht so schnell die Fehler merkt, die sonst unter Garantie fallen bzw. wenn man sie merkt, ist die Garantie bereits abgelaufen.

Rolf droste seine Mühle unentwegt mit Vollgas, was diese natürlich nicht vortragen konnte (siehe oben). Kein Wunder also, daß nach gewisser Zeit ein singendes Geräusch entstand, welches Rolf für Sphärenmusik hielt, da er weder diese, noch einen festgehenden Kolben jemals zuvor gehört hatte. Rolf blieb also weiter in sein rasantes Tempo vertieft. Kurz darauf klemmte der Kolben vollkommen fest, und Rolf vertiefte seine Nase in den Straßengraben. Jetzt begann er blitzschnell zu kombinieren und gebrauchte seinen Daumen als Sturzbremse, was ihm eine üble Verstauchung einbrachte. Später schleppte ein mitleidiger, hilfsmotorbehafteter

Fahrradbesitzer alle drei, die Maschine, Rolf und den Daumen zum Fahrtziel ein, wo auch ich kurz darauf mit meinem Stanniol-Leukoplast-Bomber eintraf.

Mit Erreichen des Zieles beginnt für gewöhnlich das „Roller-treffen“ und das spielt sich ungefähr so ab: In einer mittleren Kleinstadt befinden sich auf einmal mehrere hundert Roller, die sich naturgemäß dauernd irgendwo treffen, weil der eine gerade zum Hotel und der andere zur Wertung will. Später fährt dann der andere zum Hotel und der eine zur Wertung, wobei sie sich wieder treffen.

Inzwischen wird es dunkel, und das Licht muß eingeschaltet werden. Wenn dann der eine nicht abblendet, weil er die Sozia des ihm Entgegenkommenden bewundern möchte, kann es passieren, daß sie sich näher treffen, als es im Sinne der Veranstaltung ist.

Nach einem kräftigen Abendbrot beginnt der große Festball, wobei die Größe und der Grad der Festlichkeit von der Organisation abhängt. Das gilt auch für die Stimmung und den Alkoholkonsum. Bei unserem Treffen war eine gute Organisation.

Am nächsten Morgen klärte sich das Wetter zu einem Dauerlandregen auf. Nichtsdestotrotz ließ ich es mir nicht nehmen, unter einem soliden Regenschirm verstaubt, zuzusehen, wie einige Unentwegte das „Geschicklichkeitsrennen“ führen. Wenn sie nicht so geschickt waren, wie sie oder ihre Sozia gedacht hatten, rückte die zu gewinnende Ölbüchse in weite Ferne, dafür trugen sie wesentlich zur Umsatzsteigerung der Lackfabriken bei. Nach dem Nachmittags-Korso hatte Rolf einen leichten Unfall, wir schickten die Maschine mit der Eisenbahn nach Hause, wobei es sich erwies, daß auch dies eine schöne technische Errungenschaft ist.

Bei der Preisverteilung bekamen die Sieger der Wettbewerbe jeder einige Ölbüchsen und ein Trinkgefäß, aus dem man aber beileibe nicht trinken darf, weil etwas darauf eingraviert ist. Deshalb heißen diese Trinkgefäße: Pokale. Der Club, der am Jahresende die meisten Pokale errungen hat, wird besonders geehrt, weil er einen beachtlichen Posten in der Steuererklärung des zuständigen Ersatzteillieferanten darstellt.

Am späten Nachmittag machten wir uns auf den Heimweg, da am nächsten Tag wieder der Wochentrott losging. Wenn man die Bilanz zieht, muß ich sagen, daß wir aus den Fehlern viel gelernt haben. Der Zylinderkopf ist ausgetauscht und Rolf fährt seine Maschine gerade „richtig“ ein. Das Fahrgestell hat er übrigens auch auswechseln lassen.

Dieter Naujeck

Sie sind erfolgreicher ...



BRISK
frisiert

... erfolgreicher, weil es auch auf Ihre Frisur ankommt! Brisk gibt Ihrem Haar — was Fett oder Leitungswasser nicht erreichen — natürlichen, guten Sitz, ohne zu fetten, ohne zu kleben.

BRISK  FRISIERCREME

hält Ihr Haar in Form!

BC 1212

Sprechstunde unseres Rollerarztes:

Wer ist normal?

Nicht zum Fasching, sondern ganz ernst gemeint, erreicht uns folgendes Telegramm:

Dr. A. Canty, Psychiater an der Verkehrsklinik von Detroit (USA) vermeldet: Von 10000 Kraftfahrern, die wegen Übertretungen von Verkehrsbestimmungen vor die Schranken des Gerichtes geladen wurden, und die von Dr. Canty begutachtet wurden, waren 98 erheblichen Grades geisteskrank, 842 schwach-sinnig, über 1000 Neurotiker und Psychopathen. Abschließend wird fast karnevalistisch vermerkt, daß oft diejenigen Kraft-fahrer sich als geisteskrank erweisen, die ohne ersichtlichen Grund ständig überholen, Stopplichter und Vorfahrtsrecht ignorieren und unmotiviert die Hupe drücken.

Zwar sind die amerikanischen Statistiken nicht unbedingt auf europäische Verhältnisse zu übertragen, doch ist es ratsam an diese Zahlen zu denken, wenn Sie im Narrenaufzug und Faschings-stimmung in fröhlicher Laune durch die Straßen godeln. Es könnte nämlich ein humorloser Polizist auf die abseitige Idee kommen, bei Ihnen den Blutalkohol-Gehalt kontrollieren zu lassen. An Geistes-krankheiten wird der Hüter des Gesetzes primär sicher nicht denken, sondern an die höllischen Verlockungen des Alkohols, denen wir so leicht und gern nachgeben. Wie sagten die alten Römer so kurz und treffend? — Cave canem ...

Mein Rat zur Faschingszeit: Doppelte Vorsicht im Verkehr jeder Art. Betrunkene Radfahrer und Fußgänger, die langsam über die Fahrbahn torkeln, sind kein Freiwild, sondern unberechenbar und obendrein noch rechtlich bevorzugt.

Und wer es ganz genau wissen will, der lese noch einmal nach in der Roller Revue 6/1953. Für die andern sage ich nur abgekürzt: Nicht mehr trinken als 4 Glas Bier, 3 Glas Wein oder 2 kleine Schnäpse, wenn Sie noch fahren müssen! Das ist ungefähr die 1 Promille-Grenze. Was darüber kommt, ist ganz bestimmt ge-fährlich! Auf nüchternen Magen überhaupt nicht Alkohol trinken! Und nun: Viel Glück!

Dr. R. St.

Die
**DEHNBAREN
VERSCHLUSSLOSEN
UHRARMBÄNDER**

Elastofix

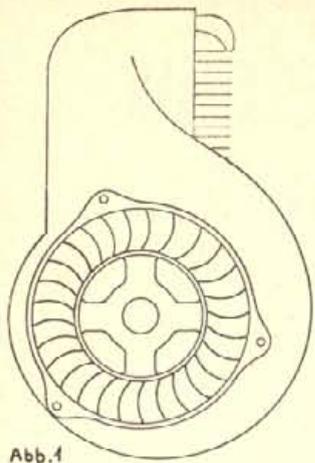
UND

Fixoflex

ZWEI ASSE
VON

für die Dame
und den Herren

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



Kühlluft-Jalousien für die LAMBRETТА

Abb. 1

Das Studium von Briefkastenfragen ist immer interessant. Wer dieses Studium in der letzten Zeit aufmerksam betrieben hat, dem wird aufgefallen sein, daß verschiedene Leser Schwierigkeiten durch Unterkühlung gehabt haben, und daß dabei die Frage akut wurde, die Kühlluftzufuhr abzudrosseln. Natürlich kann man einfach einen Karton auf die Ansaugöffnung des Ventilators binden. Aber das ist ein Provisorium, und da mich das Problem interessierte, wurde es mit ein wenig technischem Aufwand angegangen.

Abb. 1 zeigt den Aufbau des Ventilatorgehäuses der Lambretta mit abgenommenem Ansaugring. Was bei kaltem Wetter abgedrosselt werden muß, das ist der freie Ansaugquerschnitt innerhalb des Schaufelrades, und nach verschiedenen wieder verworfenen Überlegungen verdichtete sich der Entschluß, das Problem mit einer Drehblende zu lösen. Das erfolgte zunächst nach Abb. 2, in der links der Ansaugring von außen und rechts von innen mit der Vorrichtung gezeichnet ist. Die drehbare Blende (3) und die feststehende Gegenblende (4) wurde aus 1 mm starkem Messingblech mit der Metall-Laubsäge ausgeschnitten. Das geht ganz leicht, wenn man zunächst jede der vier Ecken der Durchströmöffnungen durchbohrt. Diese Öffnungen sind im Durchmesser etwas kleiner als die ganze Ansaugöffnung, damit bei der Drehblende noch ein Steg ringsum stehen bleiben kann. Zunächst wurde die Gegenblende mit

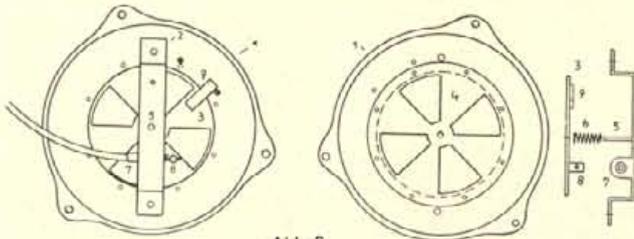


Abb. 2

nicht Aluminiumnieten im Ansaugring zentrisch befestigt. Die Nietköpfe müssen innen versenkt werden, damit sie nicht am Ventilator streifen. Notfalls muß übrigens ein 1 mm Distanzring zwischen die Gehäusestelle gelegt werden, den man aus Karton ausschneidet. Der Außendurchmesser der Drehblende ist so bemessen, daß er sich in der Ansaugöffnung spiel-frei dreht. Auf die Drehblende wurde ein Messingstreifen (9) aufgelötet, als Anschlagnase. Die Anschläge waren zwei, in der Zeichnung als schwarze Punkte vermerkte eingelenkete Stifte. Als Lagerung diente ein 2 mm starker Messingstreifen (2), der mit zwei Nieten am Ansaugring befestigt wurde. Der angelenkete Stift (5) geht durch die drehbare und die feststehende Scheibe hindurch, und eine kleine Feder (6) drückt beide zusammen. Position 8 ist ein aufgelötetes Röhrchen als Bowdenzuglager, Position 9 ein auf die Drehblende gelöteter, durchbohrter Messingstift, in den das Bowdensell eingehängt ist. Eine Druckfeder öffnet die Blende, die hier in geschlossener Stellung gezeichnet ist. Eine Bowdenzugverstellung wurde nicht vorgesehen, da die Regulierung im Magura-Hebel am Lenker erfolgte. Die Wirkung war ganz wie erwartet, denn bei Temperaturen unter 0° wurde der Motor bei geschlossener Blende richtig schön warm, und zwar mit Temperatur-Farbstiften am Kopf mit knapp 200° gemessen. Bei offener Blende sank die Temperatur um etwa 100° ab, also viel zu stark. Das war ein feiner Erfolg, aber konstruktiv gefiel uns die Sache noch nicht, weshalb ein Umbau nach Abb. 3 erfolgte. Dazu kamen wir nach folgenden Überlegungen. Wahrscheinlich wird die Drosselung des Ansaugquerschnittes auf die Hälfte

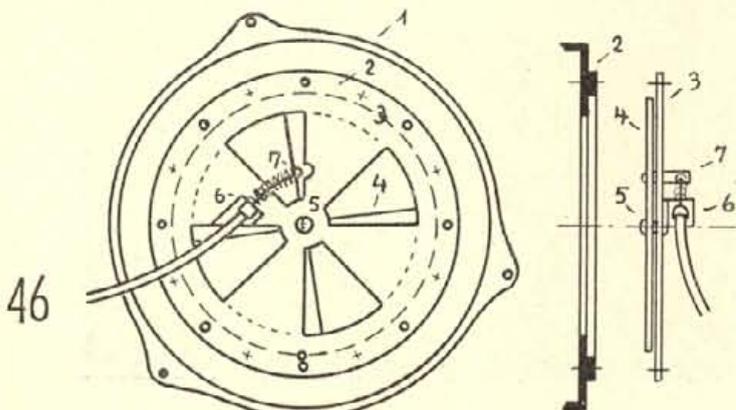


Abb. 3

Im Hochsommer etwas, wenn auch nicht viel ausmachen. Man sollte die Drehblende deswegen abnehmen können. Wegen Platzmangel lassen sich bei der ersten Ausführung aber keine Schrauben anbringen. Deshalb wurde die Konstruktion so abgeändert, daß außen auf den Ansaugring (1) ein Ring (2) aus 2 mm Messingblech aufgelötet wurde. Die Nieten, mit Kreuzchen bezeichnet, werden innen und außen versenkt und eben gefüllt. In den Ring werden acht Löcher gebohrt, in die Gewinde geschnitten wird. Hier wird die äußere feststehende Gegenblende (3) angeschraubt, die aus 1 mm starkem Messingblech ausgesägt wird. Auf sie wird das Bowdenzuglager (6) aufgelötet, ein kleiner Messingwinkel mit angelötetem Röhrchen. Die Position erfolgt so nahe an der Achse, daß der Drehweg des Bowdenzughalters (7) nicht mehr als 2 cm beträgt. Dieser Halter wird aus einem kurzen Stück Messingstange 6 mm \varnothing gefertigt, an das unten ein kleiner Ansatz gedreht wird, der in der Drehblende (4) vernietet wird. Er dient zugleich als Anschlag für die Drehbegrenzung. Damit die Blende voll geöffnet werden kann, wird die Anschlagstelle rechts an der feststehenden Blende 6 mm tief ausgefeilt. Eine 1 mm starke Druckfeder über dem Bowdensell öffnet die Blende, in welcher Position sie gezeichnet ist. Die Drehblende ist an der feststehenden Gegenblende durch einen Aluminiumniet befestigt, dessen Kopf vorsichtig beigeklopft wird, damit sich die Scheibe leicht dreht.

Diese abnehmbare Luftblende funktioniert jetzt tadellos. Nur ist die Sache noch nicht 100%ig. Die Temperaturfarbstifte lassen nämlich nur eine nachherige Kontrolle zu. Man sollte aber die Motortemperatur, wie das beim Wagen selbsttätig durch einen Thermostat erfolgt, je nach Belastung und Außentemperatur auf einen günstigen Wert regulieren können. Und das geht sehr einfach, wenn man am Lenker, besser noch im Armaturenblech, ein Fernthermometer montiert, mit einem Fühler am Zylinderkopf, das so um 150° gehalten werden sollte. Wenn es etwas mehr wird, ist es auch nicht schlimm. Schlimm wird's erst, wenn der Motor im Kurzstreckenverkehr dauernd unterkühlt läuft, und das macht er bei geschlossener Luftblende nicht mehr.

R. H. Schroeder, Zürich

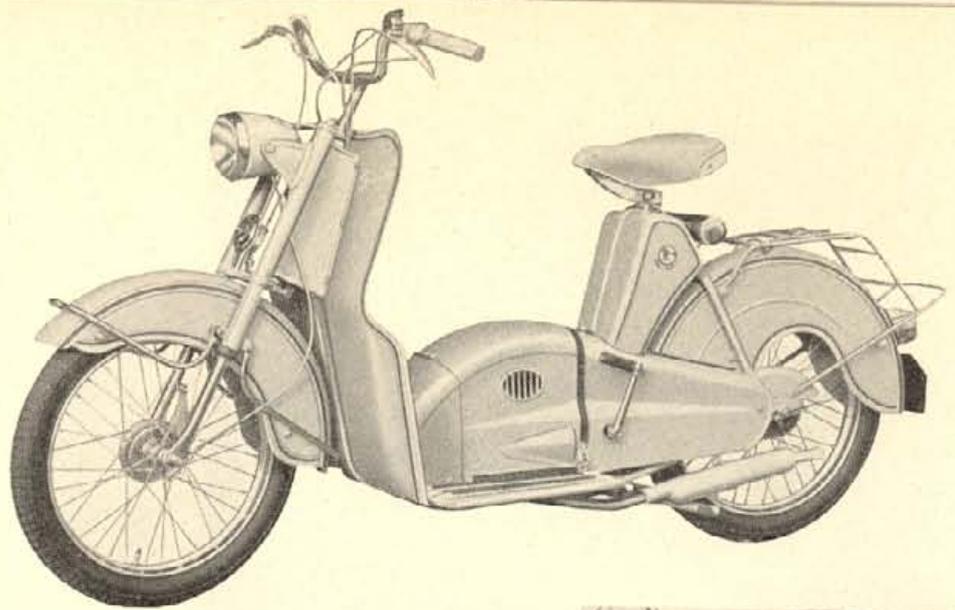
Da wandte sich der Gast mit Grausen . . .!

Trotz mehr oder minder in Ehren ergrauter Haare, die er sich im jahrzehntelangen Umgang mit der „Muckepicke“ erwarb, ist Dein Korrespondent, liebe Roller Revue, nach wie vor zu jedem Fug oder Unfug bereit. Jetzt kann er aber doch nicht mehr mit. Saß er da neulich hart über die Postille seines uralten Wagens gebückt, als ihm zwei seltsame Gebilde entgegenkamen. In erster Linie schien es sich um zwei riesige Regenschirme zu handeln, die da von irgendwelchen dunklen Kräften bewegt, auf der Straße dahinschwoben. Figuren sah man nicht, zumal ein ganz schönes Schneetreiben herrschte, das sich dank Windunterstützung ziemlich horizontal in Richtung auf die Regenschirme abspielte. Die Schirme schwankten hin und her und kamen dabei bedrohlicher Weise auch in die Schußlinie des Korrespondenten. Also erst mal Gas weg! Ganz vorsichtig heran an die „Wolke“. Nanu, da schauen doch unter den Schirmen die bekannten Rolleräder heraus! Da soll doch alles . . . Nicht möglich, pflöge Grock zu sagen! Es waren zwei Roller, die da buchstäblich angewackelt kamen. Die beiden Sozias hatten jeweils einen deftigen Bauernregenschirm in der Hand, den sie sorgfältig auch über den Kopf des Fahrers stülpten, um auch diesen in gehörigen Genuß des improvisierten Allwitterschutzes zu setzen. Beide im Quersitz, also beide Beine auf einer Seite! Wie gesagt, es war Schneetreiben und windig, somit glatt und wackelig. Die Sozias wackelten, ihre improvisierten Kabriolettverdecke wackelten. Die Fahrer wackelten, weil ihnen die Schirme immer wieder die Sicht nach vorn und vor allem nach der Seite nahmen. Und schließlich wackelte der Korrespondent, nämlich mit dem Kopfe. Ausdrücklich bemerkt sei, daß es keineswegs die ersten Regenschirme waren, die er auf Rollern entdeckte. Aber in solch großer Form und unter solchen Witterungs- und Fahrbedingungen noch niemals. Mit einem Wort: ein dicker Hund! Warum ließen sich eigentlich die Fahrer diese gutgemeinte aber gemeingefährliche Bemutterung gefallen? Standen sie so unter dem Pantoffel? Oder ahnten sie noch so wenig von der tödlichen Gefahr, die auch im schwächsten und kleinsten Motorfahrzeug stecken kann? Oder verließen sie sich auf einen bis dato stets gehaltenen Riesendusel? Der Korrespondent durchsuchte am nächsten Tage die Gazetten. Aber kein Rollerunfall war gemeldet. Also hatte sich eben der alte getreue Dusel mal in diesem Falle wieder bewährt. Aber so geht es eben nun auch nicht. Mit solcherart Unfug bringt man nicht nur sich, sondern auch die übrigen Straßenbenutzer in schwerste Gefahr. Wenn die Fußgänger z. B. sich im vorgenannten Fall über die „beschränkten“ Roller totlachen wollten, so wäre ihnen das Lachen wahrscheinlich vergangen, wenn einer der Roller urplötzlich zwischen sie geraten wäre, weil ihm der tiefschneidende Regenschirm das Blickfeld nahm. „Ideenreichtum“ ist nicht immer patentfähig, zumal wenn man seine Erfahrungen erst frisch-frohlich auf Kosten der übrigen Verkehrsteilnehmer machen will.

La Pérouse

... und noch ein Roller:

„Görette“!

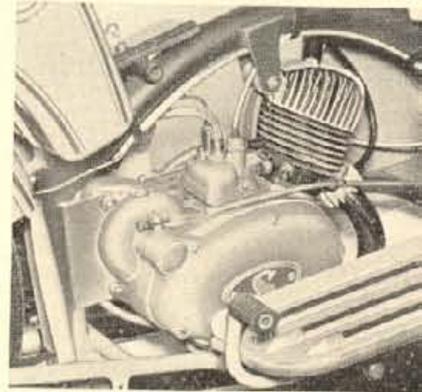


Man braucht nur die Motorhaube aufzuklappen, und schon kommt man bequem an die Zündkerze und an den Vergaser heran

Man sagt, die Bielefelder seien nicht so leicht zu erschüttern. Jedenfalls nicht durch das Erscheinen neuer zweirädriger Untersätze. Seit Jahrzehnten ist Bielefeld ein Mittelpunkt der Zweiradindustrie, man ist es dort längst gewöhnt, daß alle naselang ein neuer Typ auf der Bild- bzw. Straßenoberfläche erscheint.

Auch im letzten „Sommer“ sahen die Bielefelder einen kleinen, flinken Roller, den bisher noch niemand gesehen hatte. Kein Mensch konnte sagen, was das für ein Fabrikat war, denn das stand nicht dran. Und daraufsaß ein Mann im blauen Monteurkittel. Des Rätsels Lösung: „Görette“, der jüngste Sproß der Görickewerke, absolvierte seine letzten 10000 Probekilometer!

Die Görickewerke darf man zu den „ganz alten Hasen“ der Zweiradbranche zählen. Etliche Millionen Göricke-Fahrräder und Motorräder bevölkern bereits die Straßen aller Herren Länder, und dem neuen Roller kamen offensichtlich die vielseitigen Erfahrungen zugute.



Mühelos lassen sich die Seitenverkleidungen abnehmen. Rechts liegen dann die drei Schrauben frei, mit denen man den Motor lösen kann

Man hatte sich vorgenommen, ein kleines, tüchtiges und vor allen Dingen wirtschaftliches Fahrzeug zu schaffen. Die „Görette“ verbraucht nur 1,5 Liter/100 km (Werksangaben), sie ist mit ihrem 48-ccm Fichtel & Sachs (Zweigang mit Kickstarter, Gebläsekühlung) zulassungs- und steuerfrei und leistet 1,25 PS. Wahlweise wird die „Görette“ auch mit einem 48 ccm ILO (Zweigang

mit Handzugstarter) geliefert. Räder 20 : 2,25, gute Federung durch weiche Teleskoppabel (in verchromten Führungsrohren). Für die Bequemlichkeit sorgt ferner der hochgezogene Lenker. Ein kräftiger Gepäckträger, ein stabiler Rohrkipfständer und der Spritzschutz sind weitere Pluspunkte für die „Görette“.

ERSTER BLICK IN DEN BRÜSSELER AUTOSALON

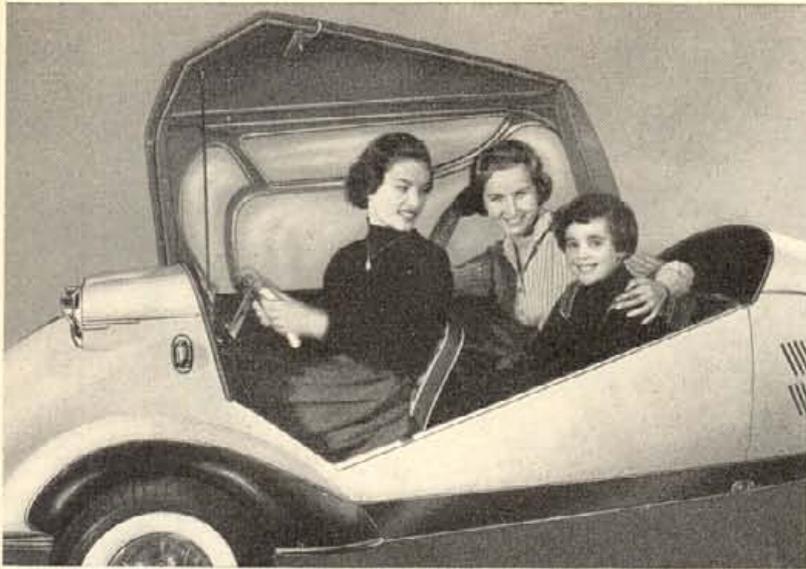


Im Reigen der deutschen Roller in Brüssel fehlte auch die „Maicoletta“ nicht, die in Lizenz bei „Royal Nord“ gebaut wird und mit ihrem 250-ccm-Motor mit Umkehrspülung große Beachtung findet. Sie hat elektrischen Anlasser, Vierganggetriebe mit Fußschaltung (Wipp) und bei einer Drehzahl von 4900 U/min 14 PS. Der Normverbrauch wird mit 3,25 l auf 100 km angegeben. Die Spitze soll bei 105 km/h liegen. Reifengröße: 3,25 x 14 Zoll. Es werden ihr sehr gute Fahreigenschaften vor- bzw. nachgesagt. Im nächsten Heft finden Sie einen interessanten Bericht von der Roller- und Mobilschau des Brüsseler Salons.



Das ist „Spats“, der 200-ccm-Dreirad-Brütsch mit Plastikkarosserie. Er erregte auf der Ausstellung erhebliches Aufsehen und stellte seine größeren Brüder, den 400-ccm-Plastik-Brütsch sowie den 1200-er-Plastiksportwagen mit dem Taunus-12-M-Motor in den Schatten. Der „Kleine“ besitzt einen Einzylinder-Zweitakt-Sachsmotor mit 15 PS. Motor und Triebwerk hängen in Plastikschalen. Länge 3,3 m, Breite 1,4 m, Höhe 1,2 m und Radstand 2,1 m. Der Preis ist mit 35000 belgischen Franken angegeben.

Foto: Wiese



KARO 200 EIN AS IM SPIEL DER ROLLER

◀ Zweieinhalb bis 3 Personen sind nunmehr im KARO 200 unterzubringen. Beachten Sie den neuen Lenker (Flugzeugknüppel)

Im neuen „Messerschmitt KR 200“ fährt sich's wie im Auto

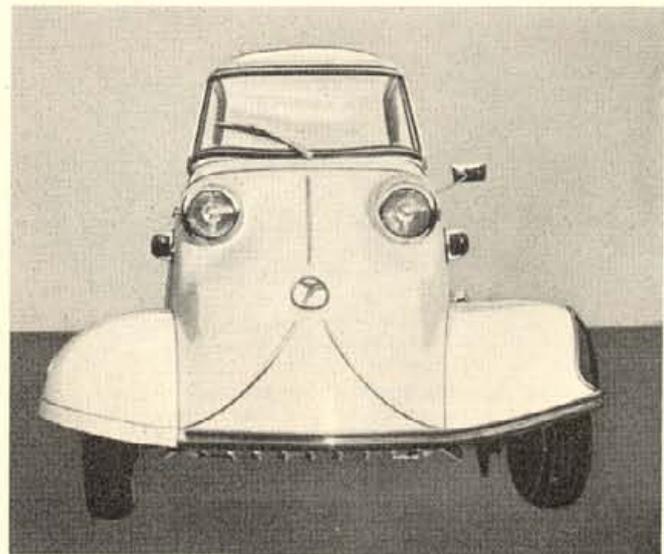
Es liegt auf der Hand, daß kein Werk sich bei der Entwicklung eines neuen Modells gern in die Karten gucken läßt. Daher steht auch über jeder Tür, die zur Versuchsabteilung führt, die Überschrift: Eintritt verboten. Und man wacht mit Argusaugen darüber, daß kein Unberufener dieses Verbot übertritt. Trotzdem wagte ich schon einen Besuch in der Versuchsabteilung von Messerschmitt, um Näheres über das neu entwickelte Modell des Kabinenrollers zu erfahren. Wider Erwarten wurde ich nicht gleich entfernt, sondern es klappte alles wunschgemäß. Herr Fend, der Konstrukteur der Messerschmittroller, sorgte persönlich dafür, daß ich das neue Modell eingehend besichtigen konnte und ermöglichte mir am Schluß noch eine ausgiebige Probefahrt. Der Grund für diese an sich überraschende Bereitwilligkeit, die Neukonstruktion zu zeigen, ist leicht zu erklären: Da bereits die Serienproduktion der neuen Kabine im Anlaufen ist, besteht kein Grund zur Geheimhaltung mehr. — Ich war im richtigen Moment erschienen, wie es sich für einen Test-Reporter gehört.

Um es vorweg zu nehmen, die Grundzüge im Aufbau des Rollers haben sich nicht geändert. Nach wie vor handelt es sich um eine Dreiradkonstruktion, bei der die beiden lenkbaren Räder vorne sind, während sich das angetriebene Rad hinten befindet. Die zwei Sitze liegen hintereinander und der Einstieg erfolgt durch seitliches Hochklappen des Dachaufbaus. Man ist sich bei Messerschmitt im klaren darüber, daß gerade diese konstruktiven Eigenheiten den einen oder anderen Interessenten vom Kauf eines Messerschmitt-Rollers abhalten könnten. Man nimmt dies aber in Kauf, um dafür die Gewißheit zu haben, all den zukünftigen Kabinenrollerfahrern ein Fahrzeug in die Hand zu geben, bei dem das Letztmögliche erreicht wurde, was an Fahrsicherheit und Fahrkomfort überhaupt zu bieten ist. Die vierjährige Entwicklungsarbeit an einem Modell hat sich gelohnt. Im neuen Messerschmitt-Roller stellt sich ein Fahrzeug vor, das es sehr schwer macht, eine weitere Verbesserung zu fordern. Bis zur letzten Schraube wurde gefeilt, geschliffen und verbessert, um auch die kleinste Schwäche auszumerzen. Nicht genug damit, man hat den Innenraum und die Karosserie in einer Weise umgestaltet, daß der Kabinenroller jetzt einen Komfort bietet, den man bisher beinahe für unmöglich hielt. Was wurde nun eigentlich alles geändert?

Völlig neu ist der Motor. Als Antriebsaggregat wird der neue Fichtel & Sachs 200-cm-Zweitakt-Einzylindermotor eingebaut, der bei etwa 5000 U/min 10 PS leistet. Man ist bei Sachs von der Gegenstromspülung abgekommen und verwendet bei diesem Motor die Umkehrspülung. Mit dem Motor verbloekt ist ein Vierganggetriebe, das zusätzlich mit einem elektrisch einschaltbaren Rückwärtsgang ausgerüstet ist. Das Antriebsritzel wurde über eine kardanartige Verlängerung nach rechts verlegt. Die Verlängerung war nötig, da der Platz des Motors nach links wanderte; sie mußte flexibel gehalten werden, damit sich die Schwingungen des weich gelagerten Motors nicht auf das Ritzel übertragen können. Die vollständig gekapselte Kette läuft nun im Ölbad.

Ebenfalls neu ist der Bing-Startvergaser, dem man nachsagt, daß er ein Anspringen unter allen Umständen garantiert. Die Ansaugöffnung des Vergasers wurde durch die Karosserie nach außen verlegt, außerdem konnte durch den Einbau eines Ansaugeräuschdämpfers eine wesentliche Lärminderung erzielt werden. Dazu trägt auch der neuentwickelte Auspufftopf bei, so daß das Fahrgeräusch auf etwa 80 Phon abgesunken ist. Das bedeutet etwa die Hälfte der bisherigen Lautstärke, die bei 85 bis 90 Phon lag. Bei diesem Motor ist der Heizungsanschluß bereits vorgesehen, so daß der nachträgliche Heizungseinbau wesentlich billiger kommt. Die elektrische Startanlage erforderte den Einbau einer 12 Volt 90 Watt Lichtmaschine, die auch die Aufladung der beiden Starterbatterien übernimmt.

Der Unterschied des neuen Fahrgestells zum bisherigen Fahrgestell ergibt sich am besten durch ein paar Vergleichszahlen. Die vordere Spurweite wurde von 940 mm auf 1100 mm verbreitert. Der Federweg der Räder, der vorne und hinten gleich ca. 60 mm betrug, wurde verdoppelt. Obwohl die Wanne, die jetzt die Unterseite des Fahrzeuges bildet, um 140 mm verlängert wurde, konnte der alte Radstand annähernd beibehalten werden. Dies wurde erreicht, indem man den Motor nach links rückwärts verlegte und so den Abstand zwischen Motor und Hinterrad verkürzen konnte. Sowohl die vorne in einer Pendelachse aufgehängten Räder wie die Hinterradschwinge werden durch Gummitorstions-



Hier sehen Sie deutlich die Änderung der Kotflügelform. Rechts der neue! Durch die Verbreiterung des Radstandes wird das Gesicht etwas breiter und wichtiger

federung abgefedert. Für jedes Rad wurde zusätzlich ein hydraulischer Stoßdämpfer eingebaut. Da auch die Spurstange außen in Gummi aufgehängt ist, kann die ganze Federung praktisch als wartungsfrei bezeichnet werden. Eine Schmierung verlangen nur die beiden Achsschenkel. Die auf alle drei Räder wirkende Seilzugbremse verfügt beim neuen Modell über einen Bremsausgleich. Das Fassungsvermögen des Benzintanks wurde auf 14 Liter vergrößert. Damit können auf jeden Fall nach Umschalten auf die 2 1/2-Liter-Reserve 10 Liter Gemisch nachgetankt werden. Da der Tank nun an der aufklappbaren Motorhaube verschraubt ist, konnte der Einfüllstutzen nach außen verlegt werden. Außerdem wurde der Durchmesser des Einfüllstutzens vergrößert, so daß nun auch ein absperrbarer Tankdeckel verwendet werden kann. Ebenfalls an der Innenseite der Motorhaube ist das Reservorad befestigt.

Bei der Karosserie fällt vor allem die Neukonstruktion der Plexiglashaube ins Auge. Die vordere Sichtscheibe ist gewölbt und soweit zurückgezogen, daß keine Kante mehr im Blickfeld liegt. Das eigentliche Dach ist abnehmbar. Der neue KR 200 kann damit sekundenschnell in einen Cabrio-Roller verwandelt werden. In Vorbereitung ist ein austauschbares Dach aus Kunststoff, das in zusammengerolltem Zustand leicht im Roller verstaubt werden kann. Dieses Rolddach, das in verschiedenen Farben geliefert werden soll (ist aber durchsichtig), ist nur für Verwendung im Sommer gedacht. Für den Winterbetrieb montiert man dann wieder das steife Plexiglasdach. Eine neue Form weisen auch die Kotflügel auf. Die Blinklichtanlage wurde zusätzlich zu den Seitenblinklichtern durch Blinker in den beiden Schlußlichtern verstärkt. Die beiden Scheinwerfer sind nunmehr mit 35 Watt Biluxirnen ausgerüstet.

Sehr viel Sorgfalt wurde zur Verbesserung des Innenraums verwendet. Die gesamten Bedienungshebel sind jetzt wie beim Auto angeordnet. Gas, Bremse und Kupplung werden durch die Füße bedient. Der Lenker hat eine neue Form bekommen, die Enden wurden weit nach unten gezogen. Die Handhaltung ist damit ähnlich wie bei einem Steuerrad. In der Mitte liegt der Knopf für die Hupe. Der Schalthebel liegt nach wie vor an der rechten Seite, die Handbremse wurde nach links verlegt. Neu ist auch das Zündschloß mit Sicherheitsschlüssel bei dem durch Drehen des Schlüssels der Anlasser betätigt wird. Ein elektrischer Scheibenwischer wird serienmäßig eingebaut. Der Fahrersitz kann nun nicht nur zum bequemen Einstieg hochgeklappt werden, er ist auch nach vorn und hinten um etwa 20 cm verschiebbar, um für jede Körpergröße die richtige Sitzposition einstellen zu können. Gewaltig vergrößert hat sich der Raum für den Beifahrer. Nicht nur die Sitzfläche, die jetzt über die ganze Kabinenbreite reicht, ist größer geworden, auch der Beinraum bietet jetzt soviel Platz, daß man mit geschlossenen Beinen sitzen kann. Beim alten Modell mußte man in der Grätsche sitzen, wobei die Beine seitlich neben dem Fahrersitz ihren Platz bekamen. So zu sitzen ist natürlich auch auf dem neuen Sitz möglich. Der Platz reicht gut aus, um auch einem Kind zusätzlich Platz zu bieten. Beide Sitze haben eine Schaumgummipolsterung. Erstaunlich ist, daß trotz der vielen Neuerungen das Gewicht von 215 kg beibehalten werden konnte.

Ich habe, wie schon gesagt, Gelegenheit gehabt, den neuen Messerschmitt-Kabinnenroller auszuprobieren. Natürlich reicht auch eine noch so ausgiebige Probefahrt nicht aus, um ein abschließendes Urteil geben zu können. Aber die ersten entscheidenden Eindrücke will ich Ihnen nicht vorenthalten. Ein paar Dinge fallen gleich bei den ersten 100 m Fahrstrecke auf. Da sind erstens die Gänge, die sich butterweich schalten lassen und zum zweiten der ruhige Lauf. Die Geräusche im Innenraum können gut dem Vergleich mit vielen Autos standhalten. Kommt man dann auf schlechte Straßen, dann macht sich die langhubige Federung bemerkbar. Selbst auf Schlaglochserien wiegt der Roller nur, kein einziger harter Stoß kam bis zum Sitz durch und auf keinen Fall ist es möglich, das Fahrzeug gar zum Springen zu bringen. Dabei geht die Lenkung stur geradeaus und sie läßt sich selbst auf den schlechtesten Straßen einwandfrei mit nur zwei Fingern dirigieren. Den Messerschmitt in scharfen Kurven etwa durch Überziehen zum Umkippen zu bringen, halte ich für ausgeschlossen. Durch die größeren Kraftreserven, über die der neue Motor speziell im unteren Drehzahlbereich verfügt, konnte der erste Gang niedriger übersetzt werden. Der Sprung vom 1. Gang zum 2. Gang ist dadurch viel kleiner geworden. Es ist dadurch möglich, auch auf relativ starken Steigungen vom 1. Gang wieder in den 2. Gang zu kommen. Die Höchstgeschwindigkeit konnte nicht genau gemessen werden, da der Roller noch nicht eingefahren war; sie muß aber zwischen 96 und 100 km/h liegen. Ebenso ist es mit dem Steigvermögen. Die Grenze ist wohl ein ganzes Stück jenseits der 30%. Am Benzinverbrauch dürfte sich nichts Wesentliches geändert haben. Interessant ist es, einmal als Beifahrer den rückwärtigen Sitz auszuprobieren. Es ist kaum zu glauben, wieviel Platz in dem neuen Messerschmitt geschaffen wurde. Man flegt



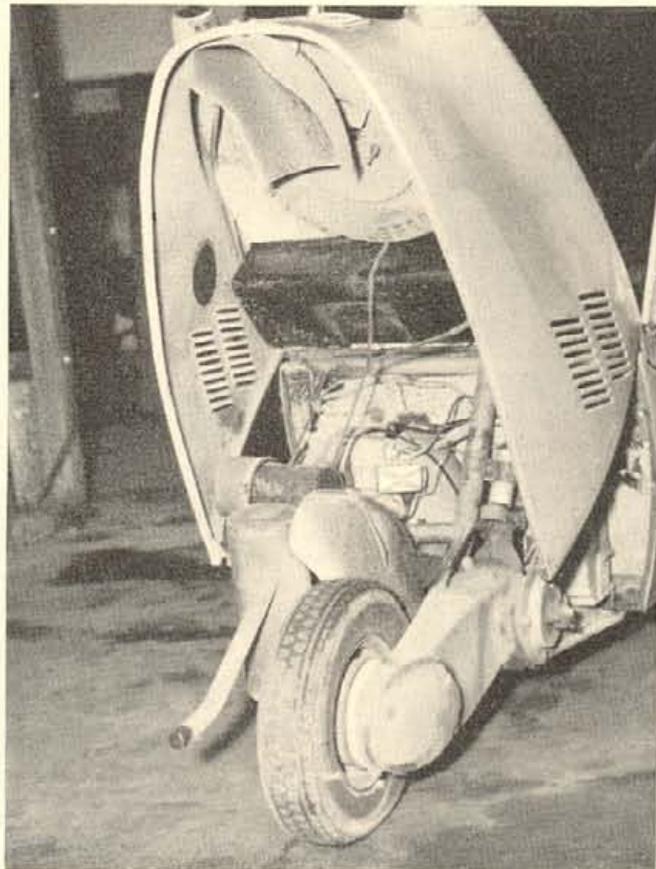
Als Kabriolett macht sich der Me 200 ganz besonders nett — ganz zu schweigen von den Annehmlichkeiten im Sommer

sich richtig in den Sitz, die Beine werden übereinander geschlagen und so fährt man wie ein Generaldirektor durch die Gegend. Die Unterhaltung mit dem Fahrer macht nicht die geringsten Schwierigkeiten. Wenn man von der abweichenden Sitzanordnung absieht, fährt man genau wie im Auto. In einem muß ich Sie enttäuschen. Ich habe mich wirklich angestrengt, einen negativen Punkt zu finden, aber es war beim besten Willen nicht möglich. Wenn jemand den Messerschmitt-Kabinnenroller in seiner Gesamtkonstruktion ablehnt — schön. Die Geschmäcker sind bekanntlich verschieden. Aber im Detail gesehen ist nichts daran auszusetzen und ich glaube, ein Ingenieur würde schlaflose Nächte haben, wenn er hier im gegebenen Rahmen noch Verbesserungsvorschläge machen mußte.

Der Messerschmitt-Roller hat sich allen Unkenrufen zum Trotz durchgesetzt. Viele, die über ihn mitläufig gelächelt haben, sind heute selbst Besitzer eines Kabinnenrollers. Daß er mit dem neuen Modell noch viele Anhänger gewinnt, ist ihm wirklich zu wünschen. Denn der KR 200 gehört zu den ganz wenigen Kabinen, die heute schon konstruktiv ausgereift sind.

TECHNIKUS

Ein Blick unter die Haube des neuen Messerschmitt. Betrachten Sie doch einmal den Kotflügel, dann können Sie sich vielleicht eine Vorstellung machen, was für einen gewaltigen Federweg die neue Hinterradschwinge aufzuweisen hat. Neben den gewaltigen Töpfen für Auspuff und Ansauggeräuschdämpfer verschwindet der Motor fast, aber, und das ist im Bild nicht zu erkennen, er ist trotzdem von allen Seiten frei zugänglich. Der gewaltige Kettankasten sieht fast wie ein Kardangehäuse aus, birgt aber nur die im Ölbad laufende Kette





WERKSTATTINTERVIEW

MIT DER LAMBRETTA

Die Lambretta, einer der beliebtesten Roller Europas, wird in Deutschland von den NSU-Werken hergestellt. Ein ausgezeichnete Kundendienst, der auch an kleineren Plätzen stets anzutreffen ist, sorgt für rasche Behebung aller Schäden. Dank ihrer langjährigen Entwicklung, die mit dem neuen 150 ccm Modell ihre Krönung fand, ist die Lambretta völlig ausgereift und frei von Kinderkrankheiten. Normaler Verschleiß und Schäden durch Stürze können natürlich nicht vermieden werden. Was den Werkstattdienst der Lambretta vor allem auszeichnet, ist die weitgehende Austauschmöglichkeit vieler Teile.

Selbstverständlich werden auch die sich abnutzenden Teile vom Motor im Austausch abgegeben. Interessant dabei ist, daß der Zylinder nur mit dem Kolben zusammen und die Pleuellwelle nur mit den Lagern zusammen abgegeben werden. Es kosten im Austausch:

Kurbelwelle für alle Modelle: 26.— DM.

Die dazugehörigen Lager kosten (nicht im Austausch erhältlich) für die

1. Ausführung der Lambretta 125 ccm	12.40 DM, für die
2. Ausführung der Lambretta 125 ccm	12.95 DM, für die
Lambretta 150 ccm	19.80 DM.
Zylinder mit Kolben für alle Modelle	24.— DM.

Die aufgewendete Arbeitszeit zum Auswechseln von Kurbelwelle, Zylinder und Kolben beträgt zwischen 9 bis 12 Stunden. Der Motor dürfte unter normalen Verhältnissen eine Lebenszeit von 40000—60000 km und darüber haben. Anschließend gleich die Preise für Vergaserteile:

Vergaserschieber	0.90 DM	Düsenadel	0.50 DM
Schwimmer	1.— DM	Düse	0.40 DM
Schwimmernadel	0.60 DM		

Bei der Lichtmaschine könnte als Verschleißteil bezeichnet werden:

Unterbrecher komplett	1.85 DM	Gleichrichter	8.60 DM
Kondensator	1.75 DM	Lichtspule	7.50 DM
Zündspule	13.— DM		

Bei einem Defekt der Lichtspule kann die Ursache leicht im Fehlen (verlorengangenen) des Novotexpfättchen zwischen Gleichrichter und Scheinwerfergehäuse liegen, da dann ein Kurzschluß in der Lichtspule entsteht. Sehr robust sind Kupplung und Getriebe, wobei letzteres über eine praktisch unbegrenzte Lebensdauer verfügt. Eventuell erneuerungsbedürftige Kupplungsteile sind:

3 Kupplungslamellen	à 2.50 DM
6 Kupplungsfedern	à 0.05 DM
bei der alten Ausführung vielleicht	
1 Zugstange	1.25 DM
1 Kupplungshebelrückfeder	0.08 DM

Als Arbeitszeit fallen hier etwa 1 bis 2 Stunden an. Ein Teil, das zu den austauschbaren Teilen gehört, ist die Hinterradschwinge, in die auch Kardan und Kegelradtrieb eingebaut ist. Bei den neueren Modellen ist in die Hinterradschwinge ein Stoßdämpfer eingebaut. Wird bei einem älteren Modell die Schwinge ausgetauscht, so erfolgt automatisch der Einbau der neueren Schwinge mit Stoßdämpfer. Achtung! Dieser Stoßdämpfer hat nichts mit dem hydraulischen Stoßdämpfer, der am Hinterrad angebaut ist, zu tun. Die Hinterradschwinge wird nur komplett geliefert. Preis der Hinterradschwinge im Austausch 80.— DM. Zum Ein- und Ausbau sind 3 bis 4 Stunden Arbeitszeit erforderlich. Weitere Abnutzungsteile sind die Lager im Hinterrad und bei älteren Modellen eventuell die Hinterradfeder. Es kommen in Frage:

1 Achse	9.90 DM	1 Kugellager	2.90 DM
1 Kugellager	3.10 DM	1 Simmering	1.90 DM

Die Hinterradfeder ist im Austausch erhältlich und kostet:

1 Hinterradfeder im Austausch 15.— DM

Für die Arbeitszeit darf mit 2 Stunden gerechnet werden. Die älteren Modelle können zusätzlich mit einem hydraulischen Stoßdämpfer ausgerüstet werden. Dieser kostet mit den Befestigungsteilen 19.70 DM. Der Einbau dauert etwa eine halbe Stunde. Weiter zu den Vorderradlagern:

2 Kugellager	à 1.70 DM	1 Simmering	1.65 DM
Arbeitszeit etwa 1 Stunde. Bei der Schwinggabel können sich abnutzen:			
2 Bolzen für Schwinggabel	à 1.60 DM	4 Büchsen für Schwinggabel	à 1.20 DM

Arbeitszeit etwa 1 bis 2 Stunden. Selbstverständlich werden bei Gelegenheit auch neue Bremsbeläge nötig. Nach einer Laufzeit von 15000—20000 km haben sie voll ihre Schuldigkeit getan. Es kosten:

Bremsbeläge vorne komplett	2.— DM	Bremsbeläge hinten komplett	2.40 DM
--------------------------------------	--------	---------------------------------------	---------

Normalerweise nicht nötig, aber der Vollständigkeit halber sollen auch die Naben erwähnt werden:

1 Vorderradnabe	22.50 DM	1 Hinterradnabe	22.— DM
---------------------------	----------	---------------------------	---------

Für die Arbeitszeit darf man beim Bremsenbelegen für beide Bremsen 3 bis 4 Stunden rechnen. Die bei den neueren Modellen angebaute Schwenkstütze kann auch bei den älteren Modellen nachträglich angebaut werden. Kostenpunkt der Schwenkstütze: 9.50 DM.

Ebenso kann bei allen Modellen das Rücklicht gegen eines mit Stopplicht umgetauscht werden. Das kombinierte Rücklicht kostet: 6.— DM. Nachstehend die Preise von weiteren Teilen wie Bowdenzüge, Karosserieteile und ähnliches:

Gasbowdenzug	1.35 DM	1 Satteldecke	15.— DM
Kupplungsbowdenzug	1.60 DM	1 Griffbügel f. Soziussattel	4.30 DM
Bremsbowdenzug	1.05 DM	1 Auspuffdämpferersatz	9.— DM
Neue Ausführung mit Rändelschraube am Griff	2.— DM	1 Befestigungshebel für Seitenbleche komplett	6.— DM
Schaltungsbowdenzug	4.30 DM	1 Handgriff f. Befestigungshebel	1.— DM
Bowdenzug f. Ferntupfer	3.90 DM	1 Felge komplett	10.40 DM
Befestigungsknopf f. Fern- tupfer	0.20 DM	1 Tachoantriebswelle	7.50 DM
Griffhebel f. Kupplung	3.20 DM	1 Scheinwerfer	5.25 DM
Griffhebel f. Bremse	2.40 DM	1 Scheinwerferglas	0.85 DM
1 Satz Dichtungen für Kickstartermodell	7.30 DM	1 Scheinwerfer-Reflektor	2.90 DM
f. Anlassermodell	7.15 DM	1 Batterie f. Kickstartermodell	14.10 DM
f. Anlassermodell	9.90 DM	2 Batterien f. Anlassermodell	à 23.50 DM

Die Karosserieteile sind bereits fertig lackiert:

1 Seitendeckel rechts	42.50 DM	1 Kilo Ausbesserungslack	9.60 DM
1 Seitendeckel links	34.50 DM	1 kleine Dose	1.20 DM
1 Kotflügel vorn	31.— DM		
1 Beinschild	75.— DM		

Die lieferbaren Farben sind:

jadedgrün, früher lindgrün (wird nicht mehr hergestellt), beige, mitroparot, grau zweifarbig (Luxusausführung).

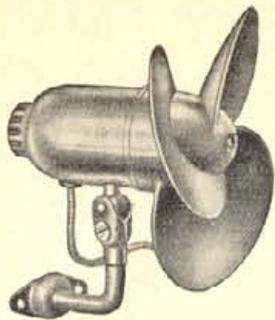
In diesem Zusammenhang sind die Sturzbügel für das Beinschild erwähnenswert, die manchen Blechschaden verhindern können. Garnitur: 21.— DM.

Vielleicht interessiert Sie noch die Aufstellung eines allgemeinen Kundendienstes, der etwa folgende Arbeiten umfaßt:

Vergaser reinigen, Lenkungslager nachstellen, Auspuff reinigen, Schrauben nachziehen, Bowdenzüge ölen, Zylinder entkohlern, Schaltung und Bremsen einstellen, Batterie überprüfen, abschmieren.

Der Preis für diese Arbeiten dürfte im Mittel etwa bei 15.— DM liegen. Selbstverständlich ohne Reinigungsmaterial, verwendetes Fett, Öl usw. Zum Schluß noch ein kleiner Wintertyp: Den Maschinen mit elektrischem Anlasser wird bei großer Kälte das Anspringen wesentlich erleichtert, wenn man das Getriebeöl abläßt und 250 ccm Öl SAE 20 einfüllt (Normal SAE 30).

Diese Ersatzteil- und Reparaturaufstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es ist nur versucht worden, häufiger vorkommende Reparaturen und über benötigte Teile aufzuführen. Die Preise sind Originalersatzteillisten entnommen worden, sind aber trotzdem unverbindlich, da sich diese von Zeit zu Zeit ändern. Ebenso nur ein Anhaltspunkt sollen die angegebenen Arbeitsstunden sein, da verschiedene Mechaniker zur gleichen Arbeit verschiedene lange Zeit benötigen, zum anderen Kleinigkeiten wie z. B. eine abgebrochene Schraube oder ähnliches die Arbeitszeit wesentlich verlängern können. Eine Arbeitsstunde kostet im Mittel etwa 4.— DM, ist aber bei den meisten Werkstätten unterschiedlich. Selbstverständlich wird bei jeder Reparatur auch Kleinstmaterial benötigt, wie z. B. Waschbenzin, Dichtungen, Öl, Federringe, Splinte und ähnliches.



Hersteller: Süddeutsche K hler-
fabrik Julius Fr. Behr, Stuttgart

... QUIRLT GUT IM R BEN

ERSTER VERSUCH MIT DEM BEHR-AUTOQUIRL

So ohne weiteres wollte ich es nicht glauben, daß der kleine Apparat bei klirrendem Frost meine Frontscheibe klar halten sollte. Drum wollte ich ihm ausführlich auf seine kleinen weichen Gummifl gel schauen (der kleine Franz kann ruhig seine dummen Finger reinhalten, es passiert ihm nichts). So ergab sich folgendes: Mit Hilfe einer Handbohrmaschine und der beigegebenen Schrauben befestigte ich den Autoquirl erst mal in einem gängigen Kleinwagen genau in der Mitte am Armaturenbrett — Oberkante. Durch das Kugelgelenk sind viele Schwenkm glichkeiten gegeben — seitlich — oben — unten. Der Wagen hat Boschheizung. Ich holte das Fahrzeug morgens aus der ungeheizten Garage, bei minus 15 . Es war also ganz hübsch kühl und der Hauch gefror ab sofort zu munteren kleinen Eisbl mchen an der Windschutzscheibe. Durch eifriges Wischenverst rkte sich die Schicht zusehends. Ich ließ im Stand laufen und bekam bei gut eingepacktem K hler (kein Thermostat) schnell 55 . Beim Losfahren ging die Uhr auf 50  zurück und aus der Heizung kam mittelwarme Luft. Jetzt war der Quirl dran, der zwei Einstellungen besitzt. Ich schaltete natürlich die gr o ere Drehzahl ein. Nach ca. 2 Minuten

begann an der dem Quirl am nächsten liegenden Stelle die Gieferschicht auseinanderzuflie en. Nach 5 Minuten war der linke Scheibenteil bis auf etwa 5 cm am Rande völlig frei und die rechte Seite zur Hälfte, denn ich ließ den Propeller mehr nach links blasen. Nach zehn Minuten hatte ich volle Sicht. Allerdings blieben die Seitenscheiben beschlagen und mußten abgewischt werden. — Ich hatte den Eindruck, als würden sich die rotierenden Fl gel die Wärme von unten heraufholen und sinn gemäß verteilen. Die Luftspülung war äußerst wohltuend und eröffnet beste Perspektive für den Sommer. Auch Zigarettenrauch wird förmlich abgesaugt, zur Freude des nichtrauchenden Mitfahrers (-fahrerin). Ein Kollege bezeichnete das nette Ding ganz ergötzlich als „Miefquirl“. Der Stromverbrauch war nicht meßbar und durfte kaum ins Gewicht fallen. Der kleine Elektromotor ist wartungsfrei. (Maße: Länge 13 cm, Höhe mit Arm 15 cm, Fl geldurchmesser 14 cm.)

Nächstens werde ich noch von den Erfahrungen im Rollermobil berichten. Beim Messerschmitt KR 200 br ute ich noch über die günstigste Anbringungsm glichkeit.

H. S.

DER ZÜNDSCHLÜSSEL

Eine für Kraftfahrzeugbesitzer unangenehme Entscheidung hat das Oberlandesgericht Hamburg kürzlich gef llt. Das Gericht stellt in seiner Begründung folgendes fest:

„Das Abziehen des Z ndschl ssels stellt keine Sicherung gegen den Diebstahl eines Motorrads dar. Wer keine weiteren Sicherungsmaßnahmen ergreift, macht sich einer groben Fahrlässigkeit schuldig und verliert den Versicherungsschutz.“

Die Versicherungsgesellschaften können somit die Auszahlung der Entschädigung verweigern, wenn sich der Kraftfahrer von seinem gegen Diebstahl und Brand versicherten Fahrzeug entfernt, den Zündschlüssel abzieht, aber sonst keine weitere Sicherung trifft. Dieses Urteil dürfte wohl als eine Überspannung der im Verkehr erforderlichen Sorgfaltspflichten betrachtet werden. Wenn z. B. ein Rollerfahrer sein Kraftfahrzeug neben der Straße abstellt, den Zündschlüssel abzieht und in einem Geschäft eine Packung Zigaretten kauft, so wird man diesem nie zumuten können, das Fahrzeug noch besonders zu sichern. Ebenso wird man einem Vertreter oder überhaupt jedem Fahrzeugführer, der sich nur kurze Zeit von seinem Fahrzeug entfernt, nicht die Pflicht auferlegen können, sein Fahrzeug noch besonders zu versperren. Auch das Gesetz schreibt keine bindende Regelung in dieser Hinsicht vor. Der Gesetzestext   35 StVO. lautet wie folgt: „Der Führer eines Kraftfahrzeuges hat beim Verlassen des Fahrzeuges zur Verhinderung der unbefugten Benutzung, die üblicher-

weise hiefür bestimmten Vorrichtungen am Fahrzeug in Wirk-samkeit zu setzen.“ Nach dieser Bestimmung würde das Abziehen des Z ndschl ssels vollkommen ausreichen, um eine unbefugte Benutzung des Fahrzeuges zu verhindern, falls sich der Fahrzeugbesitzer nur kurze Zeit vom Kraftfahrzeug entfernt. Die Versicherungen können diese oben angefuhrte Entscheidung niemals analog auf sämtliche Schadensfälle bei einem etwaigen Diebstahl des Fahrzeuges anwenden. Vielmehr werden die Gesellschaften bei jedem Schaden im Einzelfall prüfen müssen, ob tatsächlich grobe Fahrlässigkeit den Diebstahl beeinträchtigt hat oder nicht. Eine Einheitsregel kann in diesen F llen nicht getroffen werden. Es gibt sogar auch noch anderslautende Entscheidungen, die das Stehenlassen eines Wagens ohne andere Sicherheiten als das Abziehen des Z ndschl ssels nicht als grobe Fahrlässigkeit betrachten.

Daraus kann man schon ersehen, daß unsere Rechtsprechung in diesem Punkte nicht einig ist.

Zusammenfassend sei jedoch jedem Kraftfahrer empfohlen, außer dem Zündschlüssel auch noch eine andere Sicherung in Tätigkeit zu setzen, falls sein Wegbleiben vom Fahrzeug längere Zeit in Anspruch nehmen sollte.

Sonst könnte seine Versicherungsgesellschaft infolge der grobfahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalles die Auszahlung der Entschädigung verweigern (  61 VVG).

J. St.

VALVOLINE *Valvomic*
Zweitakteroel

mischt sich selbst, besitzt das gr o te Schmierverm gen, ist frei von Rückstandsbildung, bietet den besten Korrosionsschutz, ist auf das dem Motor zutr glichste Gemischverhältnis abgestimmt.

VALVOLINE GM, nicht vorgelöst, auch weiterhin überall eph ltlich.



VALVOLINE OEL GESELLSCHAFT M.B.H., HAMBURG



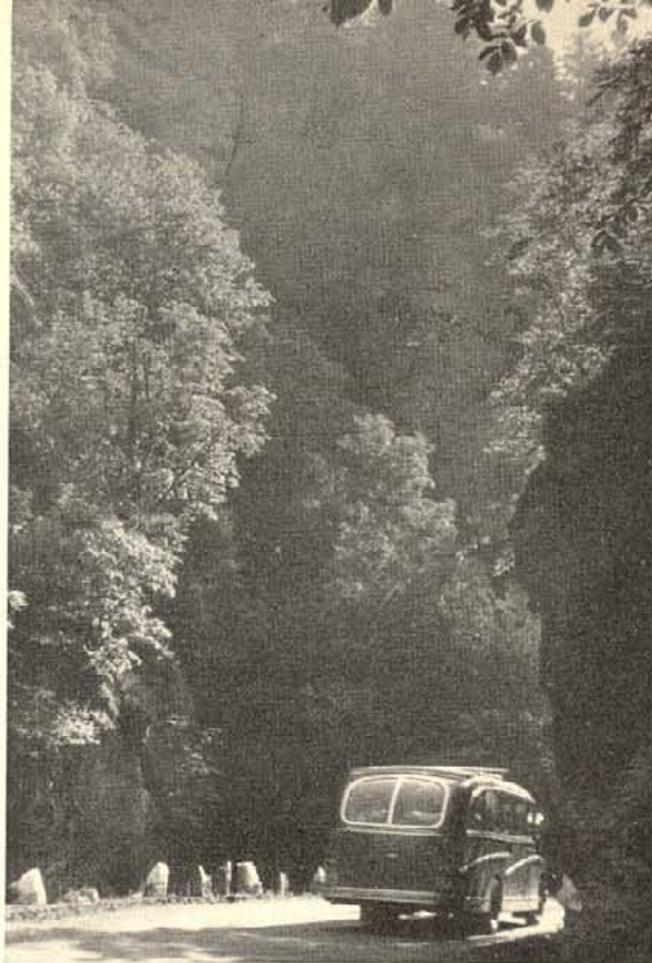


Foto: Landesverkehrsverband Württemberg

BERÜHMTE REISEROUTE:

ALTE SCHWEIZERSTRASSE

LIEBLICH WAR DIE MAIENNACHT, SILBERWÖLKLEIN FLOGEN
OB DER HOLDEN FRÜHLINGSFRACHT, FREUDIG HINGEZOGEN

Wer kennt sie nicht, diese unsterblichen Verse, die Nikolaus Lenau schrieb in memoriam an eine Reise zwischen Hechingen und Balingen, zu Füßen der Schwäbischen Alb. Das Liedchen heißt „Der Postillion“ und damit sind wir schon mitten in der Geschichte, die wir hier von einem der reizvollsten Reisewege des deutschen Südwestens erzählen wollen, von der alten Poststraße zwischen Schaffhausen und Stuttgart.

Diese „Schweizerstraße“ ist freilich teilweise viel älter als die gelben Postkutschen. Sie entstand im Zeichen des Krieges und als sie im Jahre 90 n. Chr. fertig war, zogen als erste „Fremde“ die römischen Legionäre unter ihren blitzenden Adlern ins Schwabenland. Wie alle Römerstraßen blieb sie auch nach dem Abzug der Legionen durch viele Jahrhunderte hindurch wichtiger Handels- und Verkehrsweg. Auch die mittelalterliche Schweizerstraße, die Poststraße der Romantikerzeit und die heutige Bundesstraße 27 waren und sind noch auf großen Strecken mit der alten Römerstraße identisch. Die „Schweizerstraße“ wurde im Jahre 1709 zur Poststraße erhoben. Das Generalpostmeisteramt lag seit dem 16. Jahrhundert in den Händen des Hauses Thurn und Taxis, dem im Jahre 1775 auch der Landkutschenbetrieb zwischen Stuttgart und der Schweiz übertragen wurde. Wie beliebt diese Reiseroute war, geht aus einer Schilderung von Prof. Heinrich Sender hervor, in der es u. a. heißt: „Die Schwaben sind gute, ehrliche, hilfreiche Menschen“, die „für den Reisenden das Beste“ an der ganzen Reise sind. „Die Extrapost geht sehr stark aus der Schweiz über Adlingen“, ein Zeichen, daß die „Schweizerstraße“ zum wichtigsten Verkehrsweg ins Schwabenland geworden war. Kein Wunder, daß sie manchen berühmten Reisenden gesehen hat. Vor allem Goethe benützte sie auf seinen Reisen in die Schweiz. Im Jahre 1793 war auch der junge Friedrich Schiller ein Stück auf ihr entlang gezogen. Gerade die Poeten dieser empfindsamen Epoche mußten begeistert sein von einem Reiseweg, der ihnen das dramatische Schauspiel des Rheinflufs von Schaffhausen, die Vulkanlandschaft des Hegaus, das tief zerklüftete Donautal und schließlich auf lange Strecken hin die

Nachbarschaft des eindrucksvollen Nordabsturzes der Schwäbischen Alb, bescherte. Hier ließ sich auch Justinus Kerner zu dem berühmten Lied „Wohlauf noch getrunken den funkelnden Wein“ inspirieren. Der Dichter schrieb es in einem Gasthaus des Schönbuschs auf die Tischplatte. —

Aber auch Kaiser und Könige sind hier gefahren auf dem Weg des deutschen Fernwehs nach dem Süden und des deutschen Heimwehs aus dem Süden nach Deutschland.

Die Verbesserung der Verkehrsmittel durch den Fortschritt der Technik hat zu mancher Änderung des alten Straßenverlaufs über Tuttlingen—Singen geführt. Trotzdem ist die alte „Schweizerstraße“ zu großen Strecken vor allem zwischen Stuttgart und der Zollernalb noch heute in Betrieb. Nur südwestlich Balingen führt der Reiseweg heute wieder über Rottweil, Schweningen und Donaueschingen nach Schaffhausen. Was bietet nun dieser alte, noch immer gern benutzte Reiseweg dem Gast? Beim Grenzübertritt aus der Schweiz wird ihm die bizarre Urlandschaft des Hegau aufzunehmen, Singen mit dem sagenumwobenen Hohentwiel, alte Raubnester wie Hohenstoffeln und Hohenkrähen und die flirrende Sonnenluft des nahen Bodensees werden ihn gleich in die rechte Ferienstimmung versetzen. Vom Wittloh, südlich Tuttlingen, bietet sich ihm ein unvergeßlicher Rundblick. Dann geht es nordwärts in die Zollernalb.

Doch hier wollen wir unsere Reise nach dem Norden unterbrechen, um auch der anderen, heute meistbefahrenen Strecke, der Römerstraße, Gerechtigkeit widerfahren zu lassen. Wer von Schaffhausen die Bundesstraße 27 wählt, überschreitet bei Neuhaus die Grenze und erklimmt dann in gemächlicher Steigung das Hochland der Baar. Hier wird ihn zunächst Donaueschingen, die Stadt des Donauursprungs, zu einer Rast veranlassen. Über Bad Dürheim geht es dann weiter nach Schweningen an der Neckarquelle. Und von hier aus wird der junge stürmische Neckar der Begleiter der Reisenden. In der durch ihre traditionelle Fastnacht mit herrlichen Narrenmasken weitberühmten Reichstadt Rottweil, einst große Römersiedlung und später von 1436 bis 1803 eng mit den Eidgenossen verbunden, fesseln viele Baudenkmäler. Auf der Weiterfahrt nach Nordosten wird dann in Schömberg wieder der Anschluß an die mittelalterliche „Schweizerstraße“ erreicht. Balingen an der Eyach hat ein hübsches altes Zollernschloß mit Wasserturm. Einen neuen Höhepunkt bringt das altertümliche Hechingen, Ausgangspunkt für Ausflüge zur Stammburg der Hohenzollern, die nur eine Stunde entfernt auf mächtigem Kegelberg wie ein Märchenschloß herübergrüßt und in ihrer Gruft die Särge Friedrich Wilhelms I. und Friedrichs II. birgt. Ein paar Kilometer weiter wartet Bad Sebastianenweiler mit den stärksten Schwefelquellen Europas auf und dann schneidet die „Schweizerstraße“ in der altertümlichen Universitätsstadt Tübingen das Neckartal. Weit dehnt sich der alte Staatsforst des Schönbuschs und geleitet den Reisenden über das Zisterzienserkloster Bebenhausen, das malerische Waldenbuch nach Stuttgart, der „Großstadt zwischen Wald und Reben“, dem Kultur- und Wirtschaftszentrum des Südwestens.

R. R. - CAMPING - TIP:

Haben Sie alle Tassen im Spind?

Natürlich meinen wir die Plastik-Tassen — unzerbrechlich und von ausgesprochenem Leichtgewicht — die zu Ihrer Campingausrüstung gehören. Denn jetzt kommen Sie — vorausgesetzt Sie gehören zur Gemeinde der rollenden Zeltnomaden — nicht drum herum, einen Appell mit der gesamten Campingausrüstung zu veranstalten. Wir wollen hoffen, daß Sie die „Klamotten“ — unserem Rat folgend — im Herbst ordnungsgemäß gereinigt, eingefettet, eingemottet und verstaubt haben, so daß jetzt keine unangenehmen Überraschungen zu befürchten sind. Sie werden dagegen mit Vergnügen feststellen, daß sich die Mühe gelohnt hat, denn die Zahl der Dinge, die erneuerungsbedürftig sind, wird erfreulich niedrig sein. Etwas anderes ist es allerdings, wenn Sie — nach dem gesunden Grundsatz: Camping ist Romantik mit Komfort — daran denken, den Campingkomfort zu erweitern: dann ist eine genaue Bestandsaufnahme des Vorhandenen nötig, damit die Neuanschaffungen auch wirklich mit einem Minimum an Aufwand (an Geld, Packraum und Gewicht) ein Maximum an Effekt (an Bequemlichkeit usw.) erzielen. Es ist beim Camping wie bei jedem anderen Hobby; eine schlechthin vollkommene und komplette Ausrüstung gibt es nicht. Jede ist immer wieder und immer noch erweiterungs- und ausbaufähig. Blättern Sie nach erfolgter Inventur einmal die Kataloge der großen Sportgeschäfte durch, machen Sie einen Schaufensterbummel in den einschlägigen Geschäften, einschließlich der Firmen für Haushaltsbedarf — Sie werden überrascht sein, was alles Ihnen noch zur Vollkommenheit fehlt, welche Möglichkeiten, Geld auszugeben, sich Ihnen bieten. Daß Sie das dafür nötige Kleingeld — ebenfalls unserem guten Rat folgend —, in der Campingsparbüchse vorfinden, wünscht Ihnen Ihr

Hawasch



DAS DIMINUTIV oder die Betriebsvorschrift

„Goggochen“, rief ich, „Goggochen!“
Heute weiß ich, daß es das „chen“ war, was er mir nicht verzieh. Aber wie hätte ich das damals ahnen sollen? Ich sah ihn zum erstenmal, und wenn er geahnt hätte, daß seit 4 Wochen nur er in meinem Denken gewesen war, hätte er mir meine Überschwenglichkeit sicher nicht so krumm genommen.

Heute weiß ich, daß er schon damals, überhaupt von allem Anfang an, ein ausgewachsener Goggo war, und daß ich ihn mit meinem „chen“ tödlich kränkte. Heute weiß ich, daß, hätte ich ihn gleich genommen, sein Herz sich nicht von mir abgewandt hätte. Aber hören Sie, wie es anfing: Ich trat an, setzte mich darauf und fuhr an, natürlich nur ganz langsam und nur im ersten Gang, denn bis zum Schalten in die höheren Gänge war ich noch nicht vorgezogen. Ein bißchen laut ging es wohl; es wäre schwierig, das abstreiten zu wollen, aber schließlich sollten die Leute ja aufmerksam werden und sehen, daß das Goggochen und ich zusammengehören. Leider hatte ich über diesen Erwartungen den Motor abgewürgt, und als ich ihn, nichts Böses ahnend, wieder antreten wollte, paffte er nur scharf und verächtlich aus dem Auspuffrohr. Im übrigen geschah nichts.

Ich bin eine hartnäckige Natur, und so machte es mir nichts aus, eine halbe Stunde lang den Kicker zu bearbeiten; er rächte sich, indem er mir ein Loch in meine Nylons riß, und nur das konnte mich veranlassen, aufzugeben und zur Tankstelle zu fahren, oh Verzeihung, zu schieben.

Es war ein heißer Tag, und es muß wohl an der auf meinem Gehirn lastenden Sonne gelegen haben, daß mir nicht schon damals, in Anbetracht „Goggochens“ Gewicht von zwei Zentnern und zehn Pfund klar wurde, daß dies Ding mit „chen“ beim besten Willen nichts zu tun hat.

In der Reparaturwerkstatt griff man grausam in Goggochens Eingeweide. Ich sah nicht hin; ich war überhaupt überzeugt davon, daß er diese Sache sehr übelnehmen würde. Aber, oh Wunder, er sprang auf den ersten Anheiß an und tat's wieder.

So nach und nach lernte ich dann, auch mit dem zweiten und dritten Gang umzugehen, aber ich traute mich nie weit von zu Hause weg. Doch, wohl um mich in Sicherheit zu wiegen, benahm er sich tadellos, und ich konnte beim besten Willen nicht mehr einsehen, warum ich perfekte Fahrerin nicht endlich mal eine richtige Tour machen sollte. Es klappte alles prima. Vor dem Haus meiner Freundin ließ ich Goggochen stehen, flüsterte ihm ein „Danke schön“ ins Ohr und verbrachte dann eine Stunde damit, meiner Freundin zu schildern, daß Goggochen nur Vorzüge und keinen Fehler habe. Dann kam der Rückweg, d. h. er sollte kommen. Doch auf mein Treten reagierte Goggochen wieder mit einem verächtlichen Puffen. Ich trat und trat und flüsterte ihm zärtliche Worte zu, aber ich hätte ebensogut einen Stein um Gnade anleihen können. — Meine Freundin meinte spitz, daß es mit der Fehlerlosigkeit wohl doch nicht so weit her sei, woraufhin ich mein Goggochen nahm und zur nächsten Reparaturwerkstätte schob.

Acht Tage später fing er sogar, während ich in voller Fahrt war, an zu spucken und 10 Sekunden später standen wir bereits. Ich setzte mich in den Straßengraben und überließ mich einer wilden Verzweiflung. Dann trocknete ich meine Tränen, nahm das Buchlein „Betriebsvorschriften“ zur Hand und begann zu lesen. Und angesichts der Gewaltigkeit dieser Beschreibungen wurde mir ganz plötzlich klar, daß mein Goggochen ja gar kein Goggochen war, sondern ein ausgewachsener, restlos vollendeter Goggo. „Goggo“, sagte ich und streichelte sein geplagtes Herz, „Goggo, verzeih mir!“ Dann trat ich zart, doch aufmunternd, auf den Kicker. „Goggo“, murmelte ich „Goggo, komm!“ — Er kam nicht beim ersten, auch nicht beim zweiten Male. Das verstand ich durchaus, er war sich über meinen Gefühlsumschwung wohl nicht ganz im klaren, aber dann — war er da! Und seitdem verstehen wir uns sooooo gut. Wollten Sie sagen, ein Roller sei kein Lebewesen? ... Leni



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

„hochbakterizid“

Hansaplast
Wund-Schnellverband

ORIGINAL
Beiersdorf
PFLASTER



Die flatte SPORTBUNDHOSE

aus Hirschleder, das ideale Kleidungsstück für jeden Motorsportler

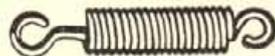
direkt vom Hersteller **DM 98.50**

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

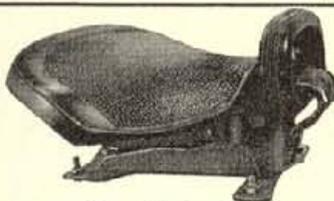
Fritz Hackenschuh · München 2, Sendlinger Str. 56
zwischen Sendlinger Tor und Asamkirche

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 Federfabrik
vorm. H. Ruberg, Hohenlimburg i. W.



Vespa-Soziussattel

Rollerfahrer
bevorzugen den
Qualitätssattel
»PAGUSA«

Pagusa Werke / Hamburg-Schenefeld

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



Höchstmöglicher Schutz durch Römerhelme

HANS ROMER-NEU-ULM/DONAU
GEGRÜNDET 1971
HELME UND AUSRÜSTUNGEN



NEUES

aus dem Hause Kleinschnittger

Die Kleinschnittger Werke in Arnberg, die sich bereits durch den Bau eines kleinen 125 cm Vierradwagens für 2 Personen einen Namen machten, haben ein neues Modell entwickelt, den Kleinschnittger F 250. Damit wird das Programm der Kabinenautos um ein weiteres Modell bereichert. Größter Wert wurde auf gute Fahrleistung und eine komfortable Ausstattung gelegt. Damit zählt zwangsläufig der neue Kleinschnittger zu den Spitzenmodellen dieser Klasse. Leider ist er auch in der Anschaffung bei einem Preis von etwas über 3000.— DM nicht ganz billig.

Da es uns bis jetzt nicht möglich war, diesen Wagen selbst zu fahren, müssen wir unsere RR-Leser bitten, sich für heute mit einer genauen Beschreibung zufrieden zu geben. Wir versprechen aber, dieses Fahrzeug sobald wie möglich genau unter die Lupe zu nehmen, um dann in einem Test ausführlich berichten zu können. Und hier die Beschreibung: Der Wagen besitzt eine freitragende Stahlblechkarosserie, die Stromlinienform aufweist. Durch zwei Türen ist ein bequemes Ein- und Aussteigen gesichert. Vorne sind 2 Sitzplätze, im rückwärtigen Teil können entweder 2 Kinder oder großes Reisegepäck untergebracht werden. Ein Rollverdeck sorgt für die gute Durchlüftung des Wagens an heißen Tagen. Das Armaturenbrett enthält neben dem Zündschloß, Tachometer, Blinklichtanzeige und Leerlaufkontrolle auch einen

Handschuhkasten. Elektrischer Scheibenwischer und Innenbeleuchtung sowie elektrischer Anlasser gehören mit zur Serienausstattung. Die vier unabhängig gefederten Räder sind mit 4.00 x 12 Zoll Reifen ausgestattet. Als Federungselemente dienen Schraubenfedern in Verbindung mit Stoßdämpfern. Die Schwingarme selbst sind wartungsfrei in Gummi gelagert. Ein Zahnstangensegment und eine geteilte Spurstange überträgt die Lenkung auf die Vorderräder. Eine Seilzugbremse, auf alle vier Räder wirkend, sorgt für die nötige Fahrsicherheit.

Der vor der Vorderachse liegende Motor ist ein Zweizylinder-250 cm-Zweitakt-Flügelmotor. Seine Leistung beträgt 15 PS bei 6000 Touren. Das am Motor angeblockte Getriebe und Differential besitzt 3 Vorwärts- und einen Rückwärtsgang, die mit einem Schalthebel, der unter dem Lenkrad liegt, geschaltet werden. Der Antrieb erfolgt direkt auf die Vorderräder. Zum Schluß noch ein paar Leistungsdaten, die vom Werk bekanntgegeben wurden.

Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 100 km/h. Der Kraftstoffnormverbrauch beträgt ca. 4,1 Liter auf 100 km. Der kleinstmögliche Wendekreis hat einen Durchmesser von 9 Metern. Bei einem Eigengewicht von 275 kg ist eine Zuladung von 275 kg möglich. Die Gesamtlänge des Kleinschnittgers ist 3050 mm, die Breite 1400 mm, die Höhe 1250 mm. Versicherung und Steuer zusammen machen im Jahr 144.— DM aus. F.

Was man von den Kraftstoffen wissen sollte

Die Anforderungen, denen ein guter Kraftstoff entsprechen muß, sind leicht zu behalten. Er muß leicht vergasen, tunlichst ohne Rückstand verbrennen und klopfest sein.

Die leichte Vergasung ist deshalb erforderlich, da in den Verbrennungsmotoren nur ein Gas-Luft-Gemisch zur Verbrennung kommt und dieses Gas also jederzeit zur Verfügung sein muß. Ein in dieser Hinsicht ungeeigneter Treibstoff würde seine schlechte Eigenschaft sehr bald offenbaren und ein weiterer Schaden für das Fahrzeug würde nicht entstehen. Weniger einfach liegt der Fall bei der Entstehung wesentlicher Verbrennungsrückstände. Solche sich bildenden Stoffe stellen einmal Fremdkörper in der Maschine vor und wirken schon rein mechanisch an Zylinderwandungen, Kolben und in den Getrieben, so daß zusätzliche Abnutzungen hervorgerufen werden können. Enthalten diese Substanzen, die wir als Siedeschwänze bezeichnen, chemisch aktive Stoffe, so erfolgt zu der mechanischen Beanspruchung durch die Fremdkörper ein chemischer Angriff auf die Metallteile, um so mehr, als die chemische Aktivität mit steigender Temperatur zunimmt und eine beachtliche Wärmeentwicklung beim arbeitenden Motor naturgegeben ist, denn die Verbrennung der Kraftstoffe vollzieht sich bei Temperaturen von 1800 bis 2200 Grad. Bild 1 und 2 zeigen derartige Verbrennungsrückstände, die sich als schwarze oder dunkle Flecken offenbaren, unter dem Mikroskop. Für die Aufnahme in Bild 1 wurde ein mittelguter Kraftstoff verwendet, für die in Bild 2 ein minderwertiger, so ähnlich, wie er während der Bewirtschaftung bezugscheinfrei erhältlich war. Der Unterschied zwischen diesen beiden Proben ist nicht zu übersehen. Deshalb soll der beste Kraftstoff für uns gerade noch gut genug sein.

Eine andere Erscheinung, die mitunter eine Unruhe verursacht, ist das Klopfen des Motors. Dieses stellt sich immer dann ein, wenn die Zündung des Gas-Luft-Gemisches nicht von der Zündkerze aus erfolgt, sondern infolge der Verdichtung, und fast ausschließlich tritt diese Entzündung zu einem früheren Zeitpunkt ein, also noch vor beendeter Verdichtung. Der Kolben, der die Endlage noch nicht erreicht hat, soll schon zu einer entgegengesetzten Bewegung gezwungen werden. Es ist aber nun ohne weiteres einleuchtend, daß in diesem Falle nicht nur beachtliche Energieverluste entstehen, sondern auch eine Überbeanspruchung, besonders der Lager und damit ein erhöhter Verschleiß.

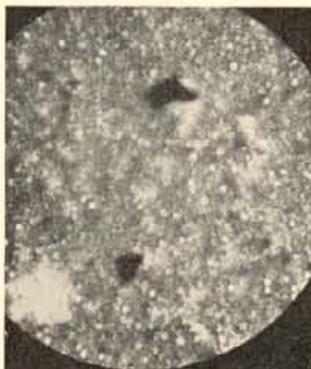


Bild 1



Bild 2

Nun ist die Klopfestigkeit für die einzelnen Kraftstoffe recht unterschiedlich. Am wenigsten klopfest ist reines Benzin, hohe Klopfestigkeit zeigen Benzin-Benzol Gemische. Um diesem Nachteil bei Benzin zu begegnen, setzt man Bleitetraäthyl, oft auch Eisenkarbonyl zu. Da Blei und seine Verbindungen hochgradig giftig sind, ist bei der Verwendung von Bleibenzin größte Vorsicht geboten, und ein solcher Kraftstoff sollte wirklich nur motorischen Zwecken dienen. Es ist allgemein bekannt, daß eine ständige Überhitzung des Motors der Maschine durchaus nicht dienlich ist, und doch sollte in dieser Regel eine Einschränkung gemacht werden, denn eine gelegentliche starke Erhitzung verhindert Schäden, die sich durch die Bildung von Kondenswasser einstellen können.

Unsere Kraftstoffe sind Kohlenwasserstoffe und bei deren Verbrennung bilden sich Kohlensäure und Wasser, und da die normale Verbrennung im Motor nicht vollkommen ist, auch das giftige Kohlenoxyd, weshalb es so gefährlich ist, Motoren in geschlossenen Räumen laufen zu lassen. Der bei der Verbrennung gebildete Wasserdampf schlägt sich bei nur mäßig warmen Zylindern leicht an den Wandungen nieder und greift diese mit der Zeit an. Daß die Wasserbildung sehr groß ist, kann schon daraus geschlossen werden, daß die Kohlenwasserstoffe einen beachtlichen Betrag an Wasserstoff enthalten und daß die Verbrennung in einem Verhältnis Kraftstoff zu Luft gleich 1:15 bis 1:16 erfolgt. Tatsächlich bildet sich auf jedes Kilogramm Kraftstoff etwa 1,2 Kilogramm Wasser, also genügend, um Flecken und im Laufe der Zeit Unebenheiten auf den blankzuhaltenden Zylinder- und Kolbenteilen hervorzurufen. Jedenfalls sollte man Maschinen vor einer längerdauernden Stilllegung heißfahren.

All dies sind unbedeutend erscheinende Kleinigkeiten, die der Kraftfahrer nicht übersehen sollte, denn die Beachtung oder Nichtbeachtung zeigen mitunter recht unterschiedliche Folgen.

Dipl.-Ing. Trapp

EIN REISEHELPER — DIE CAMPING-BRÜCKE

Die Unterbringung von großem Reisegepäck, einschließlich der Camping-Ausrüstung, auf einem Einspurfahrzeug, konnte bisher kaum auf wirklich einwandfreie Art gelöst werden. Die Gepäckstücke unterliegen bei seitlicher Befestigung stets einer großen Labilität und beinhalten u. U. die Fahrsicherheit auf schlechten bzw. kurvenreichen Straßen. Ganz abgesehen davon, daß das schmutzige Aussehen unseres Rollers erheblich unter Schrammen und Scheuerstellen litt.

Der Leitgedanke in der Entwicklung der „C.B.“ (Camping-Brücke) liegt darin, einen Träger mit drei gleichzeitig benutzbaren Ladeflächen zu schaffen, ohne jedoch die Fahreigenschaften des Motorrollers (teiler Schwerpunkt) aufzuheben. Firma M. Ganzentmüller, München 9, hat nun für drei Rollertypen (Lambretta, Goggo und Bella um ca. DM 55.—) einen stabilen Träger geschaffen, der sich — konstruktionsbedingt — diesen Rollertypen anpaßt. Jeder dieser Träger kann ohne Schwierigkeiten angebracht werden; es sind keine neuen Montagebohrungen erforderlich. Die Befestigungen sind rahmenverbunden, so weit sie größeren Belastungen unterliegen. Dadurch ergibt sich eine starre Fahrzeugverbundenheit, die bei starker Beladung unerlässlich ist.

Bei zahlreichen Testfahrten hat sich die „C.B.“ auf das beste bewährt. Selbst auf nassem Blaubasalt oder sandiger Straße zeigte der beladene Roller eine absolute Spurnhaltigkeit, obwohl ein $\frac{2}{3}$ gefüllter 20-l-Kanister seitlich mitgeführt wurde. Die seitlichen Ladeflächen weisen die gleiche Bodenfreiheit wie die Karosserie auf und sind in ausgeklapptem Zustand nicht viel breiter, als ein Roller mit Fußrasterverbreiterungen. Das seitlich befestigte Gepäck liegt unmittelbar in Höhe der Hinterradachse und bildet somit keinerlei Ausladung nach rückwärts. Dabei

bleibt die Beinfreiheit für den Beifahrer völlig erhalten. Ein selbständiges Herausklappen der seitlichen Ladeflächen ist durch nachstellbare Gelenkstahlschrauben unterbunden. Die Scharniere haben sich als zuverlässig und haltbar erwiesen.

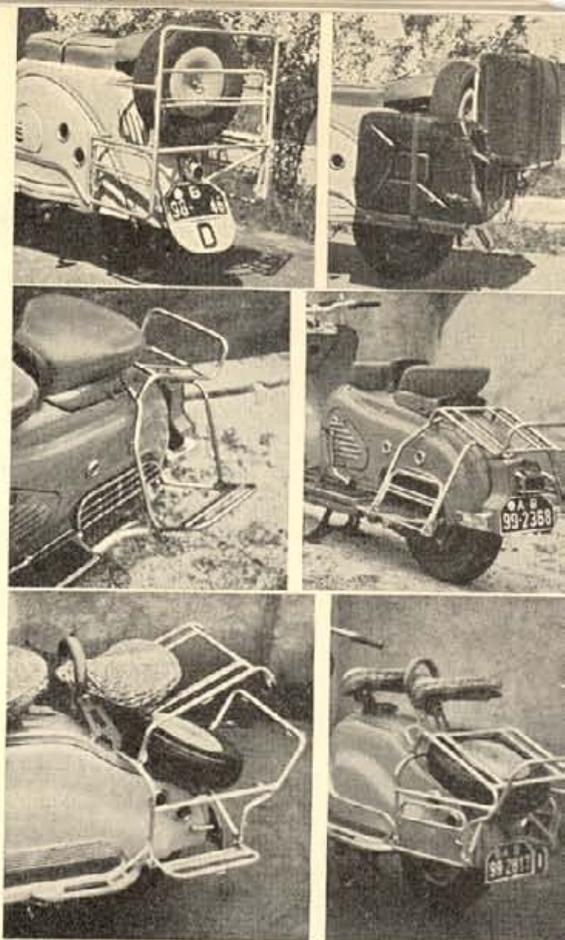
Bei den Rollertypen Lambretta und Goggo können die Seitenverkleidungen der Karosserie selbst bei beladenem Zustand entfernt werden und gestatten jederzeit Zutritt zum Motorraum. Evtl. Radwechsel ist ebenfalls durchzuführen, ohne die seitlichen Gepäckstücke zu entfernen.

Die „C.B.“ für die Lambretta ist mit einer nach oben schwenkbaren Ladefläche ausgerüstet, um das Reserverad entnehmen zu können. Trotzdem büßt dieser Gepäckträger nichts an seiner Stabilität ein. Unverlierbare Flügelmuttern gewährleisten eine rasche Handhabung.

Bei sämtlichen Ausführungen der „C.B.“ sind zahlreiche Schlaufen für die Befestigungsriemen angebracht. Dadurch ist eine unabhängige Entnahme einzelner Gepäckstücke jederzeit möglich. Austauschbare Gummileisten (im freien Handel erhältlich) an der Gepäckauffläche verhindern Abgleiten bzw. schützen das Gepäck vor Scheuerwirkung.

Die vielleicht ungewohnte Ausführung der Bella „C.B.“ ist fahrzeugbedingt; steht jedoch in ihrer Stabilität den anderen Ausführungen nicht nach. Der schräge Aufbau gestattet nach wie vor die Benutzung der bereits an dem Fahrzeug befindlichen Seitenträger für kleinere Gepäckstücke.

Unter Verzicht einer effektvollen Chromoberfläche, wählte man eine wesentlich unempfindlichere eingebrannte Lackschutzschicht (Metalleffekt — Lack- oder Hammerschlag), um so den Anschaffungspreis im Rahmen des Tragbaren zu lassen.



R. R.-PRIVATISSIME WERKNACHRICHTEN

NSU-Vorstandsvorsitzender Dr. G. S. v. Heydekampff erreichte am 5. Januar 1955 in bemerkenswert jugendlicher Rüstigkeit das beachtliche Generaldirektorsalter von 50 Jahren. Sein schillerter, jedoch gediegener Werdegang: 1927 Dipl.-Ing., 1929 Dr. Ing. (summa cum laude), 1930 Ingenieur in den USA, 1933 Einkaufschef bei Opel, Deutschland, 1936 im Opelvorstand, 1942 baut er Tigerpanzer bei Henschel, 1945 hinter USA-Stacheldraht, 1948 wieder auf Draht bei NSU. Dr. G. S. v. H. zeichnet als Hobby Porträts und sich aus durch ein knappes aber erfreuliches Privatleben im Familienkreise (3 liebe Kinder).

Generaldirektor Carl F. Rüger von der Metzeler-Gummi-Werke-AG. konnte ebenfalls kürzlich seinen 50. Geburtstag begehen. 1929 begann er seine schnurgerade verlaufende Berufslaufbahn als Direktionsassistent bei Metzeler. Schon 1934 wurde er zum Prokuristen und 1938 zum Titulardirektor des Werkes ernannt. Über die Tätigkeit des stellvertretenden Vorstandsmitgliedes und Technischen Leiters führte sein Weg zielgerecht zum Vorstandsvorsitzer und 1951 zum Generaldirektor. Außerdem ist er langjähriger Vorsitzender des Vorstandes des Wirtschaftsverbandes.

Die Testamentsvollstrecker von Robert Bosch, dem Begründer der Robert-Bosch-GmbH., haben Dipl.-Ing. Robert Bosch, den Sohn des Firmengründers, der jetzt im 26. Lebensjahr steht, in diesen Tagen zum ordentlichen Geschäftsführer des Unternehmens bestellt. Demnächst wird er auch selbst in das Testamentsvollstrecker-Kollegium eintreten. Nach eingehender praktischer Vorbereitung im In- und Ausland trat Robert Bosch jr. im Januar 1954 in seine eigene Firma ein. In der er sich selbster mit den verschiedenen technischen und wirtschaftlichen Gebieten vertraut machte. Er wird vorerst seine Einarbeitung innerhalb der Firma vervollständigen.

Dem verdienstvollen früheren Chefkonstrukteur und Direktor der Bayerischen Motoren-Werke AG., München, Dipl.-Ing. Max Friz, der auf dem Gebiet des Motorenbaues schöpferisch vieles geleistet hat und im Jahre 1923 die geniale Konstruktion des ersten BMW-Motorrades mit Boxermotor, Blockgetriebe und Karbantrieb schuf, wurde von der Technischen Hochschule in München in Anerkennung seiner überragenden Leistungen die Würde eines Ehrendoktors Ing. e. h. verliehen.

„Kürzlich stellte Professor Dr. Ernst Heinkel in seinem Motorrollerwerk Stuttgart-Zuffenhausen den frisch aus der Sowjetunion zurückgekehrten Siegfried Günther mit den Worten vor: Ich habe meinen lieben Mitarbeiter Günther nicht über seine Arbeit in Rußland befragt, und ich werde ihn auch nicht fragen. Ich bitte Sie, das gleiche zu tun, um ihn nicht in Konflikte zu bringen.“ Der Heinkellehrer, dessen Spezialität die Aerodynamik ist, entwickelt jetzt mit anderen Heinkel-Konstrukteuren einen Kabinen-Roller.“

Die Heinkel-Werke beabsichtigen, außer dem allradgefederten Moped auch eine dreirädrige Kabine herauszubringen, die den 175-cm-Motor des Tourist-Rollers erhalten soll. Der Entwurf stammt vom früheren Flugzeugkonstrukteur Dr. Schwärzel.

Die Robert Bosch GmbH., Stuttgart, hat in Sao Paulo, Brasilien, eine Tochtergesellschaft unter dem Firmennamen Robert Bosch do Brasil Ltda. gegründet.

Piaggio überrascht mit einem neuen Vespa-Sportmodell von 150 cm, das bei einem Verdichtungsverhältnis von 1:7 und einer Drehzahl von 7500 U/min 8 PS leistet und eine Spitzengeschwindigkeit von 100 km/h erreicht. Die Maschine hat 3,5-10"-Räder erhalten.

Das italienische Werk MI-Val baut den Messerschmitt-Kabinenroller in Lizenz mit eigenem Motor.

Das 50-jährige Motorradjubiläum feierten Anfang dieses Jahres die Hercules-Werke in Nürnberg. Das Unternehmen selbst wurde schon 1886 als Fahrradfabrik und somit zweitältestes Zweiradwerk des Kontinents gegründet.

Peel hat die DDR mit ihrem neuen Motorroller. Noch immer ist von dem neuen „Pitty“ kein Modell zu sehen. Bis Ende 1954 soll bereits 6000 Stück das Werk Ludwigsfelde verlassen haben, bislang hört man nur, daß sich der 125-cm-Roller noch immer in der Erprobung befindet.

Für Kleinstmotorroller und Kleinstlastenroller wird der Sachs 50 nun mit Gebläsekühlung geliefert. Je nach Art des Fahrzeugs ist dabei der Motor mit Tretkurbeln oder einem Kickstarter ausgerüstet. Es handelt sich hier um einen luftgekühlten 47 cm Einzylinder-Zweitaktmotor von 1,5 PS mit Zweiganggetriebe im Motorblock.

Die italienischen Innocenti-Werke, welche den „Lambretta“-Motorroller herstellen, haben Anfang Januar mit der Firma „Stam“ in Buenos Aires ein Abkommen über die Montage bzw. den Bau von Motorrollern in Argentinien getroffen. Das Produktionsprogramm sieht zunächst die Montage von 20 000 Motorrollern mit aus Italien importierten Bestandteilen vor. In der Folge ist geplant, den Motorrollerbau in Argentinien selbst aufzunehmen und einen Jahresausstoß von 18 000 bis 24 000 Stück zu erreichen. (n)

Die ursprüngliche Absicht, das Produktionsprogramm der Bayerische Motoren Werke AG. München bereits im Frühjahr um den BMW-Roller zu erweitern, wurde dahingehend geändert, daß der Produktionsanlauf für diesen neuen Fahrzeugtyp erst gegen Jahresende erfolgen wird.

Entscheidend für diesen jetzt gefaßten Entschluß ist im wesentlichen die Tatsache, daß die Fabrikation des Motocoups BMW Isotta in großen Stückzahlen zeitig in diesem Frühjahr einsetzt. Die Produktionskapazität des Münchener Werkes ist damit zunächst voll ausgelastet.

„O, wie praktisch!“

Um Zelt und Luftmatratzen unterzubringen, gibt es für Goggo-Besitzer eine einfache und verkehrssichere Möglichkeit. An der Vorderradhaube werden 6 Riemenösen aufgeschraubt und die Zeltrolle in der Länge des Umfangs der Haube durch Riemen festgeschnallt. Vorbild bei Wim Dussel (R.R. 6/54, S. 4). Alle Haubenbewehrten Roller (wie Maleco, Goggo, Heinkel usw.) bieten diese Möglichkeit, die gleichzeitig Hecklastigkeit bei der üblichen Gepäcküberbelastung ausgleichen hilft. Hat sich bestens bewährt!

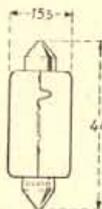
H. G. O., Bremen

Die Glühlampen in Blinklichtanlagen werden bekanntlich durch das unvermeidlich häufige Schalten stark beansprucht. Deshalb sind die Leuchtventile und der Innenaufbau der Glühlampen für Blinker besonders ausgebildet, denn die Lampen müssen diesen Schaltbeanspruchungen ebenso gewachsen sein wie den mechanischen Erschütterungen im Fahrbetrieb. Von solchen Glühlampen wird ferner verlangt, daß sie in der sogenannten „Dunkelphase“ auch tatsächlich verlöschen, weil nur so die Blinkzeichen gut zu erkennen sind.

Schon vor längerer Zeit hat Osram vier Lampentypen entwickelt, die diesen Anforderungen genügen. Es handelt sich dabei um zwei Soffitten-Lampen mit Kappen 6 und 12 Volt 15 Watt (Nr. 6452 und 6451), weiter um zwei Kugellampentypen mit den gleichen elektrischen Daten, jedoch mit dem Sockel BA 15 s (Nr. 7523 und 7533). Die beiden zuletzt genannten Lampen sind „optisch gerichtet“. Das bedeutet, daß die Lage des Leuchtkörpers zu den Sockelstiften nur sehr wenig differiert, wodurch der genaue Sitz der Glühlampen im Spiegel der Blinkleuchte gewährleistet wird.

Hängematten aus PERLON werden jetzt in der Bundesrepublik hergestellt. Diese Hängematten sind sehr leicht und können praktisch in der Hosentasche mitgeführt werden. Im kommenden Jahr werden solche Hängematten besonders beim Camping von Bedeutung sein. In den USA wurden die gesamte Kriegsmarine und Truppen, die in den Tropen stationiert sind, mit Hängematten aus Nylon ausgestattet.

Elastisches Schleppkabel. Um das Reißen von Schleppkabeln beim Abschleppen von Kraftfahrzeugen zu vermeiden, wurde in der Bundesrepublik ein neuartiges Gummikabel entwickelt, das insbesondere beim Anfahren nicht mehr reißen kann. Das neue Kabel, das aus dünnen Gummibündeln besteht, die nach einem besonderen Verfahren verflochten sind, ist zugest wie ein normales Abschleppseil. Es setzt durch seine Dehnbarkeit bis zu zwei Metern das abzuschleppende Fahrzeug beim Anfahren jedoch so langsam in Bewegung, daß sogar eine Türklinke als Befestigungshaken nicht abreißen würde. (kb)



XII. INTERNATIONALE ADAC-WINTERSTERNFAHRT

281 Teilnehmer kamen nach Garmisch-Partenkirchen



Fritz Wollenschläger, Regensburg, auf Messerschmitt
Foto: A. Woda

Die XII. Internationale ADAC-Wintersternfahrt für Automobile, Motorräder und Motorroller vom 7. bis 9. Januar 1955 nach Garmisch-Partenkirchen verlief für die Teilnehmer außerordentlich erfolgreich. Begünstigt durch das Wetter erreichten von insgesamt 308 gestarteten Fahrzeugen das Ziel in Garmisch-Partenkirchen 281 Teilnehmer. Nur insgesamt 27 Fahrzeuge bei den Wagen, Motorrädern und Rollern fielen durch Defekte aus. Infolge der günstigen Bedingungen war naturgemäß auch die Zahl der Gewinner von Goldplaketten sehr hoch. So erhielten nur neun Fahrer bei den Motorrädern und Rollern Minuspunkte, während 178 die Goldene Plakette erwarben.



Gerhard Lohse/Else Reißmann auf Zündapp BELLA-Gespinn
Zündapp-Werkfoto

CLUBNACHRICHTEN

Liebe Roller Revue!

Zum Jahreswechsel wünsche ich Ihnen alles Gute und ein glückliches neues Jahr.

Der Grund meines heutigen Schreibens ist folgender: Immer wenn man die neue R.R. zur Hand nimmt, liest man von dem einen oder anderen Rollertreffen. Wie gerne wäre man auch hingefahren, um in der Familie der Rollerfreunde ein paar schöne Stunden zu verbringen. Doch nie kann man die Termine erfahren. Könnten Sie nicht einmal eine Anregung geben, daß die Roller-Clubs, welche solche ein Treffen veranstalten, eine ganze Weile vorher zu diesen Treffen in der R.R. einladen? Ich glaube, es würden dann viel mehr Rollerfreunde kommen.

Außerdem möchte ich in meiner Heimatstadt Ludwigshafen/Rh. einem Goggo-Club auf die Beine helfen. Auch hier könnten Sie mir vielleicht behilflich sein, indem Sie meine Adresse bekanntgeben würden, daß die hiesigen Rollerfreunde, welche Lust und Liebe zu einem Zusammenschluß mit Gleichgesinnten suchen, sich bei mir melden wollen. Und hier meine genaue Adresse:

Gottlieb Koch
Ludwigshafen/Rh.-Maudach
Von-Kieffer-Straße 136

Von den Teilnehmern der Winterfahrt wurden innerhalb des öffentlichen Verkehrs insgesamt etwa 275.000 Fahrkilometer unfallfrei zurückgelegt. Das gleiche Ergebnis innerhalb der allgemeinen Verkehrsunfallstatistik dürfte wohl kaum nachzuweisen sein. Auf jeden Fall wurde die These des ADAC, daß sportliche Fahrer vorbildliche Verkehrsteilnehmer sind, nachdrücklich bestätigt. Dabei sind aber bei den Teilnehmern an der Wintersternfahrt noch die sportlichen Bedingungen zu berücksichtigen, die sonst von einem normalen Verkehrsteilnehmer nicht erfüllt werden müssen. Als Weltmeister Werner Haas, diesmal nach langer Pause, wieder als Zuverlässigkeitsfahrer eintraf, war er selbstverständlich



Horst Esdar auf Dürkopp Diana Foto: A. Woda

von einer Menge Bewunderer umringt. Die alten und jungen Fachleute richteten ihre Aufmerksamkeit besonders auf die Fahrzeuge, bei denen einige neue Modelle vertreten waren. Starkes Interesse fanden auch die Roller jeder Stärke, in deren Seitenwagenklasse auch ein starkes Geschwader von Messerschmitt-Kabinenrollern erfolgreich vertreten war. Die Fahrtteilnehmer konnten nach der Zustandsprüfung den wohlverdienten Erholungsschlaf bis zum Sonntagmorgen genießen. Dann mußten die Goldplaketten Gewinner zur Ermittlung der Klassensieger zum Bergrennen antreten. Die Prüfung fand auf der Strecke von Grainau zum Eibsee statt. Hier mußten 2,8 km Bergstraße mit 12 bis 17,5% Steigung in möglichst schneller Zeit bezwungen werden. Zuerst gingen die 178 Goldplakettenbesitzer der Motorrad- und Rollerfahrer auf die Strecke. Die Bergprüfung zur Ermittlung der Klassensieger zeltigte folgendes Ergebnis:



Maria Gans, Ingolstadt, auf DKW-Hobby
Foto: A. Woda

Motorroller, Solo:
Klasse 19 bis 125 ccm:
182 Gans Maria, Ingolstadt
DKW-Hobby 5 : 28,6 Min.
Klasse 20 bis 200 ccm:
194 Esdar Horst, Bielefeld
Dürkopp Diana-Roller 3 : 13,6 Min.
Motorroller mit Seitenwagen:
Klasse 21 bis 200 ccm:
207 Lohse Gerhard, Hamburg
Zündapp Bella 4 : 05,1 Min.

Goldmedaillen

Zündapp 200 ccm ... 3	Victoria Nicky 50 ccm 3
Messerschmitt 175 ccm 18	Achilles 175 ccm ... 1
Stroh 175 ccm ... 4	Heinkel 175 ccm ... 3
Diana 200 ccm ... 6	Victoria Peggy
Kroboth Allwetter	200 ccm ... 1
200 ccm ... 1	Goggo 200 ccm ... 3
DKW-Hobby 75 ccm 7	

Mannschaftswertungen:

Dürkoppwerke AG, Bielefeld
Silberner ADAC-Pokal mit goldenem Schild
Dürkoppwerke AG, Bielefeld
Silberner ADAC-Pokal mit silbernem Schild
Ernst Heinkel AG, Stuttgart
Silberner ADAC-Pokal mit bronzemem Schild

Clubmannschaften:

Gau Württemberg
Mannschaft Heinkel 175 ccm
Silberner ADAC-Pokal mit goldenem Schild
Automobil-Club Regensburg im ADAC
Messerschmitt 175 ccm
Silberner ADAC-Pokal mit silbernem Schild

Messerschmitt-Kabinenroller-Club München

Unser erster öffentlicher Lichtbildvortrag „Im Kabinenroller durch Jugoslawien 1954“ war ein voller Erfolg. Trotz Straßenglätte und schlechter Sicht parkten 48 Kabinenroller vor dem Ring-Kino. Unter den 600 Besuchern sah man die Vorstände der uns befreundeten Rollerclubs (Vespa-, Bella-, Lambretta-Club und Stroch-Gemeinschaft). Nach einem spannenden Shell-Tonfilm über ein Rennen in Le Mans und kurzer Begrüßung durch den 1. Vorsitzenden H. Koch erlebten die Besucher noch einmal in 150 ausgezeichneten Farblichtbildern die Fahrt der drei Kabinenroller. Der Vortragende, Clubkamerad Lenz Inhauser, verstand es, in seinem humorgewürzten Bericht, die Zuhörer bis zum letzten Bild in Spannung zu halten. — Unsere Clubabende, wie üblich, jeden ersten Freitag im Monat im Hotel „Sintlis“ am Waldfriedhof.

Liebe Roller Revue!

Wir geben davon Kenntnis, daß sich mehrere Vespa-Clubs im schwäbischen Raum zu einem Schwäbischen Vespa-Ring zusammengeschlossen haben. Zweck dieses Zusammenschlusses soll sein, die Geselligkeit, Touristik und den Motorsport der einzelnen Vespa-Clubs zu fördern. Die Verbindung der einzelnen Clubs durch gegenseitige Besuche und Treffen soll festgelegt werden und somit die Rollerfreundschaft vertieft werden.

Dürften wir Dich vielleicht bitten, einen kleinen Hinweis in Deiner Roller Revue zu bringen und dabei aufzuführen, daß Vespa-Clubs im schwäbischen Raum, die hieran noch mitarbeiten wollen, sich mit uns in Verbindung setzen sollen. Die Gründung des Schwäbischen Vespa-Rings ging auf eine Anregung des VC-Kempten (Herrn Wachter) zurück. Bei der Gründungsversammlung am 10. 10. 1954, an der sich 5 Vespa-Clubs beteiligten, wurde zum Vorsitzenden des SVR Herr Helmut Reiter (der frühere Vorsitzende des Vespa-Club Schwäb.-Gmünd) gewählt. An-

geschlossen sind bis jetzt die VC Ulm, Kempten Memmingen, Göppingen und Schwäb.-Gmünd. Am 11. ds. Mts. fand in Ulm eine Arbeitstagung des SVR statt, bei der festgelegt wurde, daß im Mai 1955 ein Treffen des Schwäbischen Vespa-Rings in Kempten stattfinden soll.

Mit freundlichen Grüßen von Roller zu Roller
Schwäbischer Vespa-Ring



Liebe Roller Revue!
Auch im Sauerland gibt es einen Roller-Club. Und zwar im Kreis Arnberg. Er wurde am 13. Mai 1954 mit 13 Mitgliedern gegründet. Einige Monate später veranstaltete der „Roller-Club Sauerland“ schon Treffen mit fremden Roller-Clubs, die in fröhlicher Weise vom Stapel liefen. Unsere Clubabende verlaufen teils in fröhlicher, teils in technischer Unterhaltung, wobei immer die Roller Revue Mittelpunkt ist. Auf dem beiliegenden Foto sehen Sie einen Teil des „Roller-Clubs Sauerland“ bei einer Fahrt durch das Hochsauerland.

Unsere Anschrift lautet:
Roller-Club Sauerland, Anton Nolte
Rumbeck üb. Arnberg, Ringstr. 73

„Haltet den Dieb!“

Wie leider erst jetzt festgestellt werden konnte, wurde aus dem Schaukasten im Clublokal des Lambretta-Club Düsseldorf ein wertvoller ADAC-Silberpokal gestohlen, der der Clubmannschaft im Jahre 1953 anlässlich einer 50-Stunden-Non-Stop-Fahrt über 2500 km vom ADAC überreicht wurde. Der Pokal ist ca. 20 cm hoch und hat die Form eines Bechers mit drei ringförmigen vergoldeten Wulsten am Fußende. Auf der Vorderseite befindet sich eine goldene ADAC-Plakette mit der Unterschrift: „Weltpreis“. Auf der Rückseite befinden sich Gravierungen mit dem Verleihungsdatum der Rollerstornfahrt I. Clubpreis. Der Pokal ist Silber 800 gestempelt. Hinweis erbittet der Lambretta-Club Düsseldorf unter der Telefon-Nr. 2 99 20 (Gaston Westphal).

Sturzheim

Voller Sorge lese ich schon wieder in der ADAC-Motorwelt einen Artikel, in dem der Wunsch geäußert wird, auch bei uns ein Gebot zum Tragen eines Sturzhelms für Motorradfahrer einzuführen (Heft 2 und 3, Jahrg. 1954). Ich fahre seit drei Jahren Motorroller, zuerst Vespa, jetzt eine Goggo 200.

Wir Rollerfahrer gehören nicht zu denen, die mit 100 Sachen in Lederausrüstung über die Landstraße jagen. (Für letztere wird wohl ein Sturzhelm angebracht sein.)

Ich habe mir aus dem einfachen Grunde einen Roller gekauft, um gut gekleidet meine Kunden aufsuchen zu können. Es ist unnötig, mit einem Sturzhelm Kunden und Behörden aufzusuchen. Bei Sturzhelmschwanz könnte ich meinen Roller nicht mehr für diese Zwecke gebrauchen.

Zuerst möchte ich einmal fragen, ob das Gebot überhaupt auch für Rollerfahrer gedacht ist, wenn ja, so muß ich als Rollerfahrer protestieren. Der Rollerfahrer ist nicht viel mehr gefährdet als der Radfahrer oder der Fußgänger.

1. Wegen der geringeren Geschwindigkeit,
2. Wegen der vom Motorrad abweichenden Sitzanordnung.

Außerdem könnte man dann die Forderung erheben, daß die Autofahrer Brustpanzer tragen müssen. Aus Verantwortungsgefühl heraus habe ich mir, um der Sturzhelmgefahr durch Ölglätte, Straßennässe, Sand usw. zu begegnen, einen Beiwagen an meinen Goggo angebracht. Jeder muß sehen, auf welche Weise er sich selber schützt.

Es darf auch keinen Druck von seiten einer Versicherungsgesellschaft geben. Sollte es trotz allem zu einem Gebot des Tragens von Sturzhelmen kommen, so kann ich mein Gespann verkaufen. Weder meine Braut noch meine Mutter würden mit Sturzhelm sonntags mit mir fahren — und ich kann es ihnen nicht verdenken.

Was den Verkehr anbetrifft, so trägt der Sturzhelm zur Verkehrssicherheit nicht bei, vielmehr wird man mit Sturzhelm eher leichtsinniger fahren. Gleichzeitig spreche ich auch im Namen aller meiner Kameraden vom Goggo-Club Köln.

Die gleiche Meinung werden wohl auch viele Vespa- und Lambretta-Fahrer haben. Mit einer Veröffentlichung dieser Gedanken in Ihrer Zeitschrift wäre ich sehr einverstanden.

Bau-Ing. K. St.,
Köln-Nippes

Werden wieder „Rollettas“ gebaut?

Völlig neue Firma nimmt sofort die Produktion der bisherigen Fabrikate auf.

Landshut/Bayern. Bereits in der Gläubigerversammlung der in Konkurs geratenen Firma E. Röhr GmbH wurde darauf hingewiesen, daß Besprechungen mit einem Interessenten wegen einer Fortsetzung des Betriebes in Gang seien. Mittlerweile sind diese Besprechungen zu einem für das Wirtschaftsleben Landshuts erfreulichen Abschluß gelangt.

Eine neue Firma wurde bereits gegründet unter dem Namen „Fahrzeug- und Maschinenbau GmbH, Landshut“. Alleinig Geschäftsführer der Firma ist Herr Heinz Hansen, der auch als Gesellschafter in der GmbH sehr stark beteiligt ist.

Herr Hansen hat sich bisher schon in Düsseldorf sehr erfolgreich im Schlepperbau betätigt und betätigt und gilt als erfahrener und seriöser Kaufmann.

Die neue GmbH hat das bisherige Fabrikgrundstück mit den darauf errichteten Gebäuden erworben. Das beachtliche Stammkapital wird in bar eingebracht. Im Laufe von Verhandlungen mit ausländischen Vertretern ergab sich, daß der Name „Röhr“ in allen europäischen Ländern und darüber hinaus in vielen überseeischen Ländern einen guten Ruf besitzt, so daß man sich entschloß, auch die künftige Produktion wieder unter der Bezeichnung „Röhr-Schlepper“ bzw. „Röhr-Rolletta“ anlaufen zu lassen. Die neue Firma ist bestrebt, möglichst schnell mit der Wiederaufnahme der Produktion zu beginnen. Bei der in Brüssel eröffneten Internationalen Automobilausstellung hat die neue Fahrzeug- und Maschinenbau GmbH, Landshut bereits 50 Rollettas gezeigt. (n)

Gelungener Abend der Backnanger Lambrettisten

Zum Ende des alten Jahres veranstaltete der Lambretta-Club Backnang seinen ersten größeren Kameradschaftsabend. Bei der Begrüßung konnte Vorstand Piller neben den Mitgliedern noch zahlreiche Gäste willkommen heißen. Den Höhepunkt des Abends bildete die große Tombola mit den vielen wertvollen Gewinnen aus der Backnanger Geschäftswelt. Diese gelungenen Stunden brachten dem LCB wieder viele neue Freunde.

Allen Lambretta-Clubs wünschen wir im neuen Jahr viel Glück und Erfolg, sowie gutes Fahrtenweiter. Auch der Roller Revue wünschen wir ein erfolgreiches neues Jahr.

Lambretta-Club Backnang
Horst Kohlsteller
Backnang, Hagenbach 29

Liebe Roller Revue!

Zunächst unseren herzlichsten Dank für Ihr freundliches Entgegenkommen im Jahre 1954. Wir können Ihnen immer nur bestätigen, daß wir restlos begeistert sind von Ihrer Zeitschrift, die in ihrem Inhalt immer frisch und lebendig gehalten ist.

Viele gute Tips und Ratschläge, die für uns immer sehr interessant erscheinen, können wir daraus entnehmen.

Wir wünschen Ihnen ein glückbringendes neues Rollerjahr 1955.

Auf weitere gute Zusammenarbeit auch im neuen Jahre grüßt Sie Ihr
Lambretta-Club Augsburg
Gerhard Schmidt (1. Vors.)

BÜCHER

Vater und Sohn (und) ein gutes Gespann

Eitel Lange: Weltfahrt mit Motorrad und Kamera
Lieber Eitel Lange,

dieser Brief ist zwar an Dich gerichtet, jedoch nicht für Dich bestimmt. Den sollen nur die anderen lesen, sonst wirst Du noch stolz auf Deine jungen Tage. Es handelt sich natürlich um das Buch „Weltfahrt mit Motorrad und Kamera“, welches Du mir gegeben hast. Zehn Jahre sind seit unserem letzten uniformierten Treffen vergangen und Du hast schon wieder allerhand hinter Dich gebracht.

Da hast Du also einfach Deinen 20 jährigen Sohn Rolf, die obligaten Leicas, Ersatzhemd und Zahnbürste unter den Arm genommen, vom gestempelten Papierkrieg ganz zu schweigen, und dann seid ihr auf Taksy (take it easy), dem Zündapp-Gespann, allen Unkenrufen zum Trotz kindlich naiv und heiter in und, da ihr einmal Schwung hattet, gleich um die Welt gefahren. Kein Unfall, keine größere Panne waren drin, nicht mal das ausgedehnte Waschbrot der persischen Straßen konnte euch etwas anhaben. Deine Hand zitterte auch nicht mehr, als Du den Schah und den alten Mossadeq aufnahmst. Aber ich will's kurz machen: Ihr habt viel gesehen in Indien, Japan, USA und wo ihr überall gewesen seid und bildetet ein prächtiges Vater-und-Sohn-Gespann mit einer unverwundlichen Maschine und habt es ebenso verstanden, das in eurem Buch in Wort und Bild so zu übersetzen, daß jeder Leser von Anfang bis Ende mitgehen muß. Aber so hast Du es als uralter Hase der Bildreportage von jeher verstanden. Besonders wohlthuend ist es, daß Du trotz der unwahrscheinlichen Vielfalt des Geschehenen ohne Sensationsmache und Pathos ausgekommen bist und die Fülle des Erlebten schlicht und auf angenehmste Art nahebringen verstanden. Man bekommt beim Lesen nur leider Appetit, sich selbst auf die Socken zu machen. Das Buch ist schön und ich danke Dir dafür — nur wirst Du mir hoffentlich nicht böse sein, wenn ich es ohne Schutzumschlag in meinen Bücherschrank stelle. — Mach weiter so ...
Dein alter Kollege H. S.

(Weltfahrt mit Motorrad und Kamera, erschienen im Verlag M. Frech, Stuttgart-Botnang, 216 S., 110 Bilder und 9 Kartenskizzen, Preis DM 12,80)

Dem Neckar entlang, eine Malerfahrt von Ludwig und Suse Schäfer-Grohe, Chr. Belsler Verlag, Stuttgart. Nach der von den gleichen Verfassern gezeichneten Neckar-Bildkarte (in der RR 1/2 besprochen) hat der Chr. Belsler Verlag nun ein sehr reiches Bilderbuch herausgegeben, in dem rund 300 Zeichnungen den Neckarlauf von der Quelle bis zur Mündung begleiten. Die Skizzen sind fast alle an Ort und Stelle entworfen und illustrieren den Reiseweg, der gleichzeitig ein Reise-Tip für unsere Leser sein könnte. Bestens. Man sieht, wie viele materische alte Winkel der Bombenkrieg verschont hat, welche Romantik in diesen verträumten, mittelalterlichen Kleinstädchen noch lebendig geblieben ist und freut sich an dem knappen, von Gedichten und historischen Betrachtungen angenehm aufgelockerten Begleittext, der einen ausgezeichneten Reiseführer abgibt. Freunde der oberdeutschen Landschaft und einer vom Fremdenverkehr noch verhältnismäßig unberührten Gegend sollten sich den hübschen Bilderband nicht entgehen lassen.

Die Broschüre „Deutsche Motorräder, Motorroller und Mopeds 1955“, die vom Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie herausgegeben wurde, ist nun auch im Buch- und Zeitschriftenhandel zum Preise von 3 Mark erhältlich. Auf 160 Seiten ist in Wort und Bild alles Wissenswerte über den deutschen Zweiradbau aufgezeichnet. (mop)



Foto: H. Niessen

Lambretta-Club Ahlen (Westf.)

Es war schon immer die Anregung an den Vorstand gerichtet worden, einmal auch an die Roller Revue einen Bericht über unseren Club zu geben. Unser Club besteht jetzt schon über ein Jahr und ich kann wohl sagen, daß wir ein sehr schönes Clubleben entfalten konnten. Seit der Gründung des Clubs und der ersten Neuwahl des Vorstandes im Januar 1954 wurde mir das Vertrauen als 1. Vorsitzenden ausgesprochen. Ich möchte an dieser Stelle nochmals dem Lambretta-Club Hameln für sein kameradschaftliches Verhalten anlässlich unseres zweitägigen Besuches unseren Dank aussprechen. Wir konnten in der letzten Zeit sehr schöne Unterhaltungsabende, Filmabende und vor allem einen wunderschönen Nikolaus-Abend durchführen. Wir sind überhaupt so gar kein Club im eigentlichen Sinne, denn unser ganzes Clubleben ist mehr ein familiäres Zusammensein.

Wir würden uns auch über Anfragen anderer Lambretta-Clubs freuen und würden jeden nach unseren Kräften aufnehmen und herzlich willkommen heißen. Mit herzlichsten Grüßen verbleiben wir

Lambretta-Club Ahlen (Westfalen)
Joachim Sitterle, Vorsitzender



Etnrollern des Prinzenpaares



Prinz Fritz I. spricht zum Münchener Rollerfolk

„MELODIE IN ROLL“

Faschingsball der Münchener Rollerclubs

Die Arbeitsgemeinschaft der Münchener Rollerclubs hat, nach dem erfolgreich verlaufenen Sommernachtsfest in Starnberg, einen Faschingsball unter dem Motto: „Melodie in Roll“ vom Zaun gebrochen, der am Sonntag, dem 16. Januar, im Münchner Reginald-Hotel zwischen prächtigen Dekorationen abrollte. Trotz des drohenden Montags waren zwei Säle voll munterer Rollettens und Rolleure zusammengelassen, die „keine Angst vor morgen“ hatten. Zwischen den heißen Tänzen in starker Schräglage nach Charlie Bakes' Orchester wurden Rollerrennen mit Messerschmitt-Karo-Modellen gestartet. Den sogenannten oder auch Höhepunkt bildete der Einzug des frisch inthronisierten Münchener Faschingsprinzenpaares — natürlich auf Rollern. Das Paar wurde zu Ehrenrolleuren ernannt. Ein Gallup-Test brauchte nicht veranstaltet zu werden, denn es war ganz offensichtlich, daß die Festteilnehmer den erwarteten Spaß am Vergnügen gefunden hatten.

„Sie sollten mal nach Jugoslawien rollern!“

Ich besitze eine Vespa Typ AH, Baujahr 1952 mit Schaltgestänge. Seit einiger Zeit verliere ich durch das Hinterrad Öl, obwohl der Stimmerring einwandfrei ist. Das Öl tritt durch die Feinverzahnung des Achsstummels und des Flansches aus. Durch Verwendung flüssiger Dichtung und einer Filzscheibe habe ich eine geringfügige Verbesserung erzielt, den Fehler jedoch nicht abstellen können.

Bei eingeschaltetem Licht ertönt die Schnarre nur in einem gewissen Drehzahlbereich des Motors. (Im dritten Gang zwischen 40 und 50 km.) Über und unter diesem Drehzahlbereich kann ich kein Signal geben. Die verschiedensten Einstellmöglichkeiten habe ich schon versucht, aber eine größere Differenz als ca. 10 km nicht erreicht.

Solange ich die Maschine besitze, habe ich die werkseitig angegebene Spitze von 70 km/h nur mit Rückenwind oder auf Straßen mit Gefälle erreicht. Unter normalen Bedingungen läuft die Maschine nicht schneller als 63 km/h. Der Motor wurde bereits vom Werk in der Garantiezeit überholt, aber schneller ist die Maschine nicht geworden. Wenn ich mit verschiedenen Rollerfreunden ansahre, ist es natürlich nicht angenehm, immer Vollgas zu fahren, um mitkommen zu können. Als Rennfahrer betätige ich mich nicht, möchte aber doch auch die volle Geschwindigkeit erreichen wie andere Maschinen auch. Ansonsten bin ich mit der Maschine zufrieden. Der Verbrauch liegt im Durchschnitt bei 2,8 Liter. Kerzenschwierigkeiten kenne ich auch nicht. Kürzlich bin ich auf der Autobahn knapp 500 km nur Vollgas gefahren, allerdings mit einer 200er Kerze, ohne jede Beanstandung.

Gerl S., Bergerhof

Falls bei Ihrer Vespa der Stimmring tatsächlich einwandfrei ist, bleibe nur noch die Möglichkeit, daß die Antriebswelle eingetauscht ist. Übrigens ein ganz normaler Abnutzungsorgang bei der Vespa. Dieses müßte also bei Ihrem Roller ausgetauscht werden. Da Ihre Schnarre nur über einen bestimmten Drehzahlbereich arbeitet, scheint der Keyler der Lichtmaschine nicht ganz in Ordnung zu sein. Wir würden Ihnen empfehlen, diesen einmal beim entsprechenden Elektrodienst überprüfen zu lassen. Die Vespa, die wir bis jetzt in die Finger bekamen, liefen grundsätzlich 70 km/h, manchmal sogar etwas darüber. Wir glauben nicht, daß Ihre Vespa eine Ausnahme macht. Lassen Sie doch einmal Ihren Tacho überprüfen, um festzustellen, ob dieser auch richtig anzeigt. Sollte Ihr Roller tatsächlich nicht schneller als 65 km/h laufen, muß unbedingt ein Einstellfehler entweder beim Vergaser oder in der Zündung zu finden sein.

Die „Kreidler 50“ hat serienmäßig einen Pallas-Vergaser 14 L 11, der den Nachteil besitzt, eine überhöhte Hinterwand zu haben, wodurch Regen aufgefangen und durch die vorliegende Rille gesammelt in den Vergaser geführt wird. Trotz häufigem Dichtungswechsel war immer Wasser im Vergaser. Außerdem wurden Strömungsfehler darin vermutet, weil das Starten überaus schwierig war und sogar während der Fahrt der Motor (ohne Knall- oder sonstige Geräusche) einfach stehen blieb. Kurzerhand ließ ich einen kleinen Pallas-Vergaser einbauen, wie er etwa für den 50-cm-Rex geliefert wird. Damit waren alle Start- und sonstigen Schwierigkeiten behoben. Nur eines macht mir Sorge, was allerdings mit dem vorherigen Vergaser auch schon, aber nicht so sehr auftrat: die Kerzen verußen leicht. Na, und wegen der Brückenbildung leiden wir alle!

Frage 1: Welche Düse entspricht im kleinen Vergaser der des Stufen-Vergasers 14 L 11? Kann das Verußen der Kerzen mit der Düse zusammenhängen? Ich habe die mittlere der 3 für den kleinen Vergaser gebräuchlich eingesetzt.

Frage 2: Ich habe, um der ewigen Brückenbildung bei längeren schärferen Fahrten zu entgehen, den Pol-Abstand der Kerze etwas vergrößert — mit dem gewünschten Erfolg, aber dem Nachteil, daß — verständlicherweise — bei Fahrten mit Licht das Signalhorn streikt und der Leerlauf zu wellen auch. Hat das Vergrößern der Pol-Abstände noch andere Nachteile?

Gerhard H., Celle

Wenn Ihre Kerze ständig vorrußt, dann müssen Sie es einmal mit der kleineren Düse versuchen. Den Pol-Abstand bei der Kerze zu vergrößern wirkt sich nicht nachteilig auf den Motor aus. Natürlich müssen Sie dabei in Kauf nehmen, daß der Leerlauf schlechter wird und daß Sie unter Umständen auch Schwierigkeiten beim Starten bekommen.

War in diesem Jahr mit der Goggo und Sozia im Schwarzwald (ohne Gepäck). Bin mit meiner Hinterradfederung nicht zufrieden. Frage Sie, kann man da Abhilfe schaffen? Auf schlechtem Pflaster haut es hinten durch, habe schon den zweiten Stoßdämpfer (bei 9000 km). Wie soll das werden, wenn ich Gepäck lade? Frage: kann man stärkere Federn einbauen? Oder passen die Federbeine der neuen Goggo im alten Roller?

Henry R., Elmshorn

Die neuen Federbeine vom 55er Goggo-Modell lassen sich leider am alten Goggo nicht verwenden. Aber wir würden Ihnen raten, doch einmal einen zweiten Stoßdämpfer auf der rechten Seite einzubauen. Wir glauben bestimmt, daß das lästige Durchschlagen damit behoben ist.

(Jahrgang 1954, Heft 1, siehe auch Heft 9 für 1953.) Ich bin der R.R.R. und Herrn Wim Dussel dankbar dafür, daß beide mir die Anregung zum Besuch dieses schönen Landes gaben. Dir, liebe R.R., will ich dies, vielleicht auch zur Anregung für andere Rollerfreunde, besonders zum Ausdruck bringen.

Ich kannte Jugoslawien von früher her. Mit der Zeit jedoch verwischen sich die Erfahrungen, die man sammelte, zudem gab es damals noch nicht die herrlichen Untersätze, auf denen wir uns heute zu unserer Freude fortbewegen. Rollerfreunde, plant Ihr eine Fahrt nach Jugoslawien, lest die oa. Berichte in der R.R.R. Seid Ihr wieder zu Hause, werdet Ihr sagen: Es war unbeschreiblich schön, und Wim Dussel hatte in „allem“ recht.

Ca. 3000 km rollerte ich mit meiner „Bella 200“ durch das schöne Land. Wenn meine Frau auch als „Fliegegewicht“ zu werten war, drei Koffer und ein Zeltsack mit allem, was dazu gehört, machte mein Fahrzeug zu einem Päckchen. Bedenkliche Gesichter sah ich wegen des mitgeschleppten Gepäcks bei jeder Kasse, dies sowohl in Deutschland, Österreich, Italien als auch in Jugoslawien, sogar bei unserer Vorstellung im Hof der Zündapp-Werke auf der Rückreise. Dabei wurde, nach der festen Meinung meiner Frau, nur das „Notwendigste“ mitgenommen. Die Durchsicht bei den Werken ergab übrigens keine Beanstandung, trotz unvorstellbarer Leistungen. Ich will Dir, liebe R.R., keinen Reisebericht geben, soviel Platz würdest Du mir bestimmt nicht einräumen. Ich bin jedoch gern bereit, Rollerfreunden meine Erfahrungen mitzuteilen. Für Jugoslawien lohnt es sich schon. Ein Wort aber muß ich noch sagen: Ich kenne viele Länder und Leute, so viel Gastfreundschaft wie in Jugoslawien findet man heute wohl selten in der Welt.

Gestatte bitte ganz kurz zwei Fragen:

1. Kennst Du, liebe R.R., Rollerfreunde, die mir ihre Erfahrungen darüber mitteilen können, wie die Bella 200 den Belagen verträglich?
2. Der Verbrauch liegt bei 2,6 l/100 km. Dieser erscheint mir zu niedrig. Bedienungsanleitung schreibt Kraftstoffdüse 115 vor. Bei Reinigung des Vergasers stellte ich Düse 110 fest. Empfiehlt sich die Auswechslung, da bei starker Belastung Glühzündung auftritt?

Gerhard P., Euskirchen

1. Die Bella 200 ist in ihrem Bauplan rahnenmäßig so konstruiert, daß durch die Montage eines entsprechenden Seitenswagens keinerlei Schwierigkeiten entstehen.
2. Ihr Verbrauch erscheint auch uns sehr niedrig. Vielleicht wäre es tatsächlich günstiger die 115er Düse einzubauen, um dem Motor auf diese Weise ein fetteres Gemisch zuzuführen.

Zu Heft 1/1955, O. Sch., Singen

Betr.: Relfenverschleiß

Nach 16400 km habe ich bei meiner Lambretta, Baujahr 1952, den Hinterrifen — Marke Conti 4 x 8 gewechselt und zwar mit dem Reservereifen. Der Reifen hat noch ziemlich Profil, m. E. ca. 35—40%. Die Hälfte der Strecke wurde mit 2 Personen gefahren. Gewechselt habe ich lediglich im Hinblick auf den kommenden Winter, um dann den besseren Reifen zu fahren. Ihre Angabe mit 15000 km bei sichtbarem Leinen dürfte also nicht zutreffen. Beim Vorderrad läuft der erste Reifen noch mit heute bereits rd. 19000 km und ist noch lange verwendungsfähig (mindestens noch 40%).

Zu Peter E., Dornstetten (und andere Zuschriften)

Betr. Zündkerzen. Mit der serienmäßig genannten und eingebauten 225er Kerze kam ich direkt nicht zurecht und auch die Verwendung von Bosch 240 T11 war nicht befriedigend. Es traten die geschilderten Vorgänge ein.

In meiner 1952er Lambretta fahre ich nun seit ca. 1/2 Jahr nach Anschaffung nur die Kerze Lodge III 14 (engl. Fabrikat) Wärmewert ca. entsprechend unserer 240er.

Die Brückenbildung ist fast verschwunden und außerdem ist die Lebensdauer eine sehr lange. Der sonst sichtbare Verschleiß in bezug auf Abbrand ist sehr stark reduziert.

Bei einer Urlaubsreise in großer Hitze über eine Strecke von über 2000 km (Schwarzwald bis zur Schweiz) wurde die Kerze nicht ein einziges Mal ausgeschraubt. Reisesgeschwindigkeit 60 km bei 2 Mann Belastung, außerdem großes Gepäck.

Im Laufe des Sommers 1954 habe ich einige Zeit auch wieder andere Kerzen mit 225 bzw. 240 Wärmewert benutzt und dabei nicht nur Brückenbildung, sondern auch einen außerordentlich starken Verschleiß beobachtet.

Es liegt also auf der Hand, daß die bei mir, wie auch vielleicht bei anderen Lambretten beobachteten Vorkommnisse der Kerze allein zuzuschreiben sind. (Düse 90 Nadel auf Rille 2 Mischungsverhältnis 1 : 20 Verbrauch im Winter mit Schutzschild um 3 Liter; Ferlentour zum Schwarzwald ohne Schild 2,3 Liter.) Zu Absatz 2 möchte ich bemerken, daß es mir formt, Reklame für irgendeine Firma, besonders nicht für eine ausländische zu machen. Kann aber einem Rollerkameraden mit einer derartigen Kerze, wie der von mir verwandten geholfen werden, so ist ja der Zweck erfüllt.

Mit freundlichen Grüßen

Heinz P., Waldniel

Seit kurzer Zeit macht mir mein Roller Schwierigkeiten. Bei mittlerem Drehzahlbereich ertönt beim Gaswegnehmen ein heller Klang, der jedoch beim Gasgeben nicht auftritt. Ich besitze das Maico-Mobil seit 1953 und war immer zufrieden. Seit kurzer Zeit habe ich bei meinem Motor die Dichtung und Kolbenringe neu ersetzt. Tachostand 11480. Es ist beim Schnellfahren eine 240er Kerze vorgeschrieben, aber im 3. Gang bei einer Geschwindigkeit von 55 km/h kommt das rote Kontrolllicht, was früher bei der 225er Kerze nicht der Fall war, dafür habe ich jetzt den hellen Klang. Tachostand 12230 seit Verwendung der 240er Kerze. Die Nachfrage nach dem hellen Motorklang blieb erfolglos. Benzinverbrauch 3 Liter für 100 km. Jetziger Tachostand 13500.

Ferd. A., Sulzdorf

Leider haben Sie uns nicht geschrieben, ob bei der Erneuerung der Kolbenringe auch das Pleuel, die Kurbelwelle und Kolbenbolzen auf ihre Abnutzung geprüft wurden. Nach Beschreibung der Geräusche möchten wir am ehesten auf einen lockeren Kolbenbolzen tippen. Wir würden Ihnen empfehlen, den Motor nochmals öffnen zu lassen und das Spiel der drei obengenannten Punkte genau überprüfen zu lassen.

Als Lambretta-Fahrer hat mich Ihr Test der 150 cm NSU-Lambretta interessiert. Worüber ich aber gern Näheres wissen möchte, ist, wie sich der elektrische Anlasser während der Wintermonate bei Frost verhalten wird. Mein Weg zur Arbeit beträgt täglich 8 km, das sind hin und zurück 16 km. Die Unterstellung erfolgt zu Haus sowohl als im Werk in Räumen. In denen Außentemperatur herrscht. Wird die Lichtmaschine in der Lage sein, bei den gefahrenen kurzen Strecken, die Batterien so aufzuladen, daß diese stark genug sind, den kalten Motor anzukurbeln?

Wilhelm E., Walrode

Die Erfahrung, die wir mit elektrischen Anlassern bei Rollern gemacht haben, ist auch im Winterbetrieb die denkbar beste. Unsere Testfahrzeuge müssen grundsätzlich im Freien parken und wir hatten deswegen noch nie eine Panne beim Starten. Bei den von Ihnen geschilderten Umständen halten wir ein Versagen des elektrischen Anlassers für ausgeschlossen.

Betr.: Heft 1/1955, der Roller Revue Die dargestellten Fehler, die Herr Werner G., z. Zt. Heiligenhaus, aufführt, habe ich bei meinem „Stroch“ nach 1000 km ebenfalls festgestellt. Nach Rücksprache mit einer hiesigen Sachs-Dienststelle wurde mir gesagt, man müße ca. alle 1500 km den Zylinderkopf abnehmen und die Ölkohle entfernen. Da ich im Winter nicht fahre und das Fahrzeug im Frühjahr erst wieder benutze, werde ich zur gegebenen Zeit über meine Erfahrungen berichten.

Helmut H., Berlin-Mariendorf

Betr.: RR 1/1955, hier: Anfrage des Herrn O. Sch., Singen

Liebe RR, zu obiger Anfrage eine kurze Stellungnahme. Ich habe bei meinem Goggo 200/54 den Hinterradreifen 16000 km drauf gehabt und die Profilierung steht durchweg noch 1—2 mm, trotzdem ich die Maschine auf Touren mit Zelt und Sozia erheblich rangekommen habe. Es ist ein Metzeler-Reifen „Block C“, 4 00—8. Bis zur Leinwand, wie Herr Sch. den selten (Selbstmordabsichten?) gefahren hat, kämen also noch gut und gerne 3—4000 km dazu. Vielleicht bist Du so nett und teilst Herrn Sch. das mit?

Herward G.O., Bremen-Blumenthal

Betr.: Heft 1, 3. Jahrg. „Wo fehlt denn?“

Liebe Roller Revue! Zu den in obengenannter Ausgabe aufgeführten Zuschriften möchte ich Ihnen aus meiner eigenen Erfahrung berichten.

Zu Hans M., Dortmund: Ich fahre seit Aufkommen des Esso-Selbstmischers dieses Öl. Erfolg: s t e t s sauberer Zylinderraum, Kolbenboden und Auslaßschlitze. Reingens des Auspuffs alle 10—15000 km. Verhältnis 1 : 20. Nachteile des Öles sind mir nie bekannt geworden.

Zu Peter E., Dornstetten: Meine Kerzen sind nach 2000—2500 km durch Abbrennen restlos verbraucht; keine Brücken. Ich benutze nur Bosch T 11 WW 240. Versuche mit verschiedensten Kerzen ergebnislos. Düse normal, Nadel in zweiter Kerbe von oben. Kerze Bosch 240 TS 11 keine längere Lebensdauer, aber teurer, Mischung 1 : 20.

Zu O. Sch., Singen: Der Meinung, ein Hinterrifen der Lambretta sei bei 15000 km bis auf die Leinwand abgefahren, muß ich energisch widersprechen. Meine letzte Hinterraddecke wurde ohne vorherigen Radwechsel nach 38000 km Laufstrecke ersetzt. Es wurde nur wegen einseitiger Abnutzung — Straußwölbung — die Decke auf der Felge gedreht. Leinwand schaute nirgends durch. Klubkameraden bestätigen, daß die hintere Decke mindestens 25000 km laufen muß. Der von Ihnen angegebene Verschleiß in der Beantwortung entspricht aber gar nicht der im selben Heft auf Seite 3 empfohlenen Fahrweise. Ich fahre, wenn es die Umstände erlauben, immer Vollgas bis zum Anschlag, wobei mein Roller immer noch trotz vorgerückten Alters bei Windstille eben, mit Aroscheibe 75 km/h macht — der Treue. Benzinverbrauch auf die letzten 20000 km gemittelt 3,1 Liter für 100 km. Reparaturen guter Durchschnitt.

Wolfram T., Düsseldorf

Der neue
IDEAL
Sturm-
kragen



schützt

Brust und Hals
bis zum Mund
Wasserdicht und
warm gefüttert

DM 9.50

GUSTAV EICHENWALD · NEUSS · HAFEN



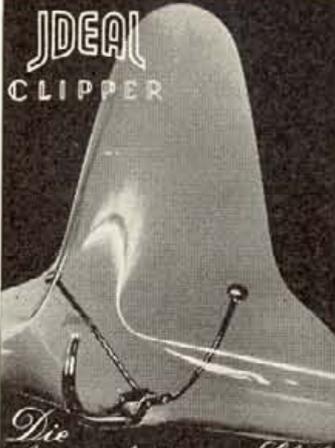
lilibox

AG

KLEINSTGARAGEN
FÜR
MOTORRADER UND
MOTORROLLER

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

IDEAL
CLIPPER



Die
elegante schnittige neue Scheibe
für Ihre Lambretta

GUSTAV EICHENWALD · NEUSS · HAFEN

KLEINANZEIGEN ROLLER REVUE

Lambretta-Fahrer

(28, 1.72, Mittelrhein) möchte nette, reiselustige Rollerler d. Briefwechsel kennenlernen. Zuschr. unter V. C. 33/40 bef. Ann.-Exp. CARL GABLER, München 1, Theaterstraße 8.

Lambretta-Fahrerin

34, 1.64, Schwarzw., wünscht mit Lambretta-Fahrer zwecks Urlaubsfahrt April, Mai, Frankreich, Italien Briefwechsel. Angebote unt. V. E. 33/53 an ANN.-EXP. CARL GABLER, München 1, Theaterstr. 8

Fabrikant sucht Vertreter

für Detail-Kundschaft für Motorradhandschuhe, Rollermützen, Motorradhauben, Lederjacken und Pelzwesten. Nur Herren, die mit eigenem Wagen die einschlägige Kundschaft ständig besuchen, kommen in Frage. Zuschriften mit Angabe des gewünschten Vertreterbezirks arbeiten unt. V. D. 33/52 an ANN.-EXP. CARL GABLER, München 1, Theaterstraße 8

Goggo 200

(1953) mit Royalseitenwagen, 7800 km, erstkl. Zustand. Krankheitsh. günstig zu verkaufen. Fr. Wüstner (14 a) Crailsheim, Tiefenbacherstr. 42



ALBERT
1860-1955

C. ALBERT & CO. WUPPERTAL-BAUMEN

SPERMALEIT FÜR KRAFTFAHRZEUGE

Moderne Roller-Rückblicksiegel

Für schöne Frühlingstage!

FREUDE U. SICHERHEIT

schnell ein
**Germania-
Boot u. -Zelt**

z. Z. noch günst.
Gelegenheits-
käufe. Prospekt
kostenlos!

Germania-Faltbootwerft
Neckar/2/Imme n. 5/50

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 Heftes mit Ihrer Anzeige bringt Ihnen der Postbote die Offerten ins Haus. Sie können in Ruhe das richtige Angebot auswählen und sparen dadurch Zeit und Kosten.

Günstige Preise: Je 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 erhöhten Betrag auf das Postscheckkonto München 297 75 Carl Gabler, München, mit dem Vermerk „Kleinanzeige ROLLER REVUE“. Ihre Anzeige wird dann im nächsten Heft 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 ges. 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, Theaterstr. 49, Tel.-Sammeln. 28686, Teleg. Werbegabler
Anzeigenannahme durch die Anzeigenverwaltung und die CARL GABLER
WERBEGESELLSCHAFT MBH, Zentrale München 1, Theaterstraße 8,
ferner

Augsburg, Ilsungstraße 5, Tel. 57 22
Bielefeld, Niedernstraße 23-27, Tel. 6 46 63
Düsseldorf, Feldstraße 7, Tel. 49 21 75
Frankfurt/Main, Friedrich-Ebert-Straße 15, Tel. 9 12 76/9 33 94
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. 2. 1955 Anzeigenschluß für das März-Heft



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

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

Jetzt auch für GOGGO und HEINKEL lieferbar

Unsere Leser bitten wir bei Anfragen
und Bestellungen immer auf die
ROLLER REVUE Bezug zu nehmen.

LEDERBEKLEIDUNG

aus garantiert echtem Leder

1a Lederjacke, m. Garantie DM 69.-
1a Ledermantel, m. Garantie DM 130.-
1a Überjacken u. -hosen aus wasserd.
Gummidoppelstoff DM 23.30, 17.30
Nachn., Rückgaber., verpackungsfrei

LEDERBEKLEIDUNGS-FABRIK
Dippach-P. (Ufr.) b. Eltmann a. Main

Roller-Motorrad- Garagen

aus verzinktem Eisenwellblech

Arn. Georg AG.
Neuwied Rh., Telefon 29 51-53

In großer
Auswahl alle



Camping
ARTIKEL

GROSSVERSANDHAUS
KURM GM
DH
SOLINGEN 804

proben requere
Teilzahlung

Fordern Sie unverbindlich Prospekt an

Vom Großversandhaus direkt an den
Verbraucher, preisgünstigst, Nach-
nahme, frei Haus liefern wir:

Auto- und Motorrad-Zubehör

für alle Fahrzeuge · Spezialität: Fall-
garagen für Motorrad und Roller
sowie Tacho-Zeit-Uhr für Motorrad
und Roller. Angebote unverbindlich.

Großversandhaus für Kfz-Bedarf
Uerdingen Rhein, Postfach

ROLLER REVUE erscheint monatl. 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. Postscheck München Nr. 185 / Bayer. Vereinsbank, München 201 124 / 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 Gabler, München 1, Theaterstr. 49, Tel.-Sa. Nr. 28686, durch die Carl Gabler Werbegesellschaft m. b. H., Zentrale München 1, Theaterstr. 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.



neuer messerschmitt modell 1955 stop 200 ccm gebläsegekühlter motor



motorgeräusch minimal stop

kabriolett stop spitze 100 km stop rückwärtsgang

e-anlasser stop innenraum vergrößert stop spur verbreitert

kette im ölbad stop n.w. warmluftheizung



MESSERSCHMITT KR 200



RSM REGENSBURG PRÜFENINGERSTR. 132