

Roller

REVUE

MIT CAMPING-INFORMATIONEN



7
2. JAHRGANG
MÜNCHEN
JULI 1954

Einzelpreis DM -80,- Österreich ö. S. 6,-
Schweiz sfr. 1,- Sparggebiet sfr. 100,-

IN DIESEM HEFT 2 TESTE - DÜRKOPP "DIANA" 200 - RÖHR "ROLETTA" 200

Die illustrierte Monatsschrift für alle Roller-Freunde

VENUS

mit Sachs-Motor

der Roller, von dem man spricht



Mit VENUS Start in den Sommer!

VENUS GMBH. · DONAUWÖRTH



„Messerschmitt
KR 175“

Das wirtschaftliche Verkehrsmittel für jedes Wetter.

175 ccm F & S 9 PS
4 Gänge, Gebläsekühlung
DM 2375,- ab Werk

Werkvertretung:

TONI BAUHOFFER

München 15
Schwanthalersstraße 18

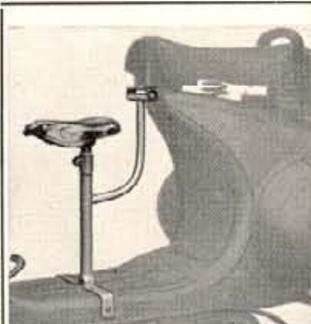


**Endlich der ideale
HERHAUS
WETTERSCHUTZ**

D.P.a.

für Motorroller-Fahrer in zwei verschiedenen Ausführungen (ob mit oder ohne Windschutzscheibe gefahren wird). Lieferbar für alle Rollertypen in mehreren Farben. Anbringung verbürgt ein leichtes Lösen. Flattersicher.

**Hersteller: Karl Herhaus
21b) Ennepetal-Altenvoerde**
Vertreter gesucht!



Vespa - Kindersitz D. B. G. M.

verkehrssicher, stabil, einfache Montage

Preis komplett DM 24,50
Luxus-Modell DM 27,50
Lieferung durch den Fachhandel
BLACAMAN & Co., Weil a. Rh.

CAMPING



**Gute Laune
auch bei Regen!**

Was nützt das allerschönste Zelt, wenn es den Regen nicht mehr hält? Gewöhnlich merkt man es zu spät, drum: wer auf Campingreisen geht, der prüft zuvor und sichert wohl sein Zelt mit HEITMANN Imprägnol.

**HEITMANN
IMPRÄGNOL**
macht Zelt und
Kleidung regenfest!



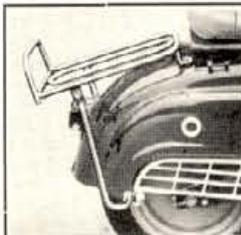
Der wirklich gute und preiswerte

Gepäckanhänger

wiegt 18 kg und trägt 100 kg
Prospekt frei!

CAMPO-Anhänger

Kornwestheim/Wttb.-R
Kirchtalstraße 28



RICHARD LIETZ

Gepäckträger-
Spezialfabrik für
Motorräder
und Motorroller
Lohne/Old.

ORIGINAL
Lietz

**Camping-Service
Biecker**

Attendorf/Sauerland

Prospekte frei - jetzt bestellen

Vespa Zubehörteile

in großer Auswahl
Neuheiten aus Italien
zu günstigen Preisen eingetroffen

Verlangen Sie Bildkatalog mit Preisen

OTTO Pauli K. G. MÜNCHEN

Telefon 50471 und 78178

seit 1926

Großer CAMPINGKATALOG gratis!

Seit 20 Jahren sind wir Spezialausrüster. Sie werden sich wundern, was wir Ihnen in Zelten, Zubehör, Bekleidung und Wassersport bieten. Der neue Sommerkatalog ist soeben erschienen. 72 Seiten stark, viele Abbildungen. Versand nach überall, ab DM 30,- porta- und verpackungsfrei. Schreiben Sie gleich eine Postkarte.



SPORT
MÜNCHEN 15 AC



BOCK
SCHILLERSTR. 39

Liebe

Rollergemeinde,



heute hat mal ein alter Motorradfahrer ganz spontan einen Bericht für uns über seine Gedanken zur Rollorei geschrieben. Er hat noch nie auf einem solchen „artfremden“ Fahrzeug gesessen, ist aber immerhin Kfz.-Ingenieur und versteht 'ne Menge von der Materie schlechthin. Er gibt offen zu . . . na, Sie können es ja auf Seite 8 selbst lesen.

Aber auf der anderen Seite gibt es Leute, die im Heldenbrustton der Überzeugung, vom hochmotorisierten Piedestal herunter abendfällende Reiten hielten, als hätten sie die Rollerweisheit aus Weißbiergläsern getrunken. Und dieselben Kameraden haben sich noch vor kurzer Frist über unser Fahrzeug vor Lachen die Seiten gehalten und in düstersten Prophezeiungen herumgerührt. Sei's drum — Holzauge sei unchsam, die Konjunktur verspricht einiges, also auf ihn mit full speed.

Einer jener Fachleute hat sich z. B. dann auch ein Jahr lang an einem Testroller festgehalten und alsbald reichlich kluge Sprüche (eine Beschleunigungskurve jagt dieselbe) hinter sich gelassen. Ganz und gar verdrößlich ist jedoch dabei die Tatsache, daß vor einem guten halben Jahr aus dem Testhause eben diesem betroffenen Rollerwerk öffentlich bitterste Vorwürfe wegen eines wichtigen, angeblich fehlenden Details gemacht wurden, die dann hart am Prozeß vorbei den Weg aller Berichtigungen nehmen mußten. Und dabei hätte man nur ganz vorsichtig eine Klappe zu läpfen brauchen, um dann die eigene zu halten. Denn der Testhirsch war ja da und im allgemeinen guckt man sich das Ding nach Erhalt mal an — schon aus eigenem Interesse. — In dieser Form macht man sich nicht um eine Entwicklung verdient, an der man partizipieren möchte. Aber das nur nebenbei. Und nun — Schwamm darüber.

Ich wollte nämlich etwas zu Tests so oder so sagen. Da wir uns bisher stets nach den Wünschen und Anregungen unserer Leser gerichtet haben und damit einen guten Schnitt gefahren sind, haben wir unsere Rollerprüfungen so abgehalten, wie die große Mehrzahl es haben wollte. Ganz vereinzelt Normenbraucher haben vielleicht das Bedürfnis, etwas über die U/min. im Wald und auf der Heide zu erfahren oder Einzelheiten über Beschleunigungskurven der verschiedenen Gänge an Hand wichtiger, für den Durchschnittsfahrer wenig verbindlicher Diagramme. Tester und Werksfahrer können alle diese Angaben sämtlich vor- und nachexzerzieren. — Für uns bedeutet der Tester eine Vertrauensperson, die uns das für den zukünftigen Normalfahrer Wesentliche aussagen soll: So über Straßen- und Kurvenlage, Zuverlässig- und Reisefestigkeit, Brems- und Steigvermögen, Federung, Bequemlichkeiten usw. usw., damit jedermann ein abgerundetes Bild, ohne überflüssiges technisches Wortgeklingel erhält. Tests mit allen Schikanen für den Fachmann dürfen für die große Mehrzahl etwas schwer verdaulich sein. In darrern Worten gesagt, ist es bei Großtests doch so, daß mit Hilfe eines Meßwagens eigentlich nur genau nachgeprüft wird, ob die Werksangaben stimmen, wozu dann natürlich die sonstigen Eindrücke kommen. Jedes Werk aber ist bestimmt bei Abweichungen, ganz zu schweigen von den Toleranzen, jederzeit bereit, durch seine Experten die Richtigkeit seiner Angaben zu beweisen — seien es Drehzahlen, Verbrauch oder sonst welche, durch Formeln oder Zahlen zu belegenden Werte. Also, was soll das? Ich glaube, ich habe schon mal gesagt, daß unsere Konstrukteure und Werkmeister auch nicht gerade eben aus dem Busch gekommen sind.

Bis dato war es in der Motorrad- und Autoindustrie üblich, bei ihren Neuerscheinungen mit den hohen Spitzengeschwindigkeiten zu werben. Allmählich sind wir zweifellos dort angelangt, wo man sich unwillkürlich fragen muß: Bis hierher, aber wie nun weiter? Selbst der härteste Zivil-Rennfahrer wird in stiller Stunde zugeben müssen, daß irgendwo einmal Grenzen gesetzt sind — zumindest unserem Organismus. Und der ist dabei nicht ganz unwichtig. Es ist klar, daß diese Slogans nicht ins Uferlose fortgeführt werden können, man muß gelegentlich etwas anderes ausdenken. Und dazu sind bereits Ansätze vorhanden. Ein sehr lobenswerter Kollege schrieb neulich in diesem Zusammenhang, die Werke sollten doch dazu übergehen, anstatt der Spitzen beispielsweise die Zuverlässigkeit oder den Komfort ihrer Erzeugnisse besonders zu preisen. — Eine Befolgung dieser Ratschläge käme einer öffentlichen Wohltat gleich und — Wohltun trägt



FOTO: SPECKMANN

Zinsen! — Die Rollerindustrie sollte aus dieser zwangsläufigen Entwicklung lernen und sich den umständlichen Umweg sparen. Sie kann es ganz beruhigt tun, denn richtige Rollerfahrer sind keine Spitzenreiter — sonst würden sie ein Motorrad wählen. Wir wollen nicht vergessen, daß allen von Menschen geschaffenen Dingen irgendwo Grenzen gesetzt sind und es nur gut ist, diese möglichst frühzeitig zu erkennen. Wettbewerb und Konkurrenz können aufbauende Angelegenheiten sein, wenn sie sich nicht hauptsächlich auf das sture Herauskitzeln der Höchstgeschwindigkeiten beschränken. Ich könnte mir vorstellen, daß ein avantgardistischer Fabrikant inseriert: Mein Roller macht nicht mehr als 80 km, aber die dafür pausenlos und mit einem sagenhaft geringen Verbrauch oder so ähnlich . . .

In diesem Zusammenhang fällt mir das Buch „Eine empfindsame Reise im Automobil“ von Otto Julius Bierbaum (Verlag Albert Langen, Georg Müller, München) ein, der im Jahre 1902 mit einem 4 PS Adler-Phaeton nach Italien fuhr und auch an- und wieder zurückkam — mit einer Geschwindigkeit von 25 bis 45 km/h. Als unwahrscheinlich fortschrittlicher Mensch sah er damals schon das Fahrzeug nur als herrliches Mittel zum Zweck an, um Kulturdenkmäler zu besuchen, die Umwelt in sich aufzunehmen, um sich an Ort und Stelle mit seinem großen Thema, dem Verhältnis von Antike, Renaissance und Christentum auseinanderzusetzen zu können. Über das Auto sagt er z. B.: „Ein Automobil sollte Selbstgefühl genug haben, auszusehen wie eine Maschine. Und die kann schön sein. Ich will nicht sagen: schön wie ein Pferd. So was Schönes bringt nur der liebe Gott fertig.“ Und dann: „Die Fabrikanten müßten nur einmal aufhören, ausschließlich das Ziel im Auge zu haben, den letzten Rekord an Schnelligkeit zu schlagen, sondern Reisewagen zu schaffen, in denen sich Schönheit und Bequemlichkeit vereinigen!“ — Mir scheint da eine Analogie zu bestehen, die, mit etwas anderen technischen Vorzeichen, in unserer Zeit wieder Raum gewinnen sollte.

Apropos Raum. Erfreulich ist es, wie schon in Nummer 4 (Seite 18) von der R. R. listenmäßig erfaßt, daß das leidige Triptyken allmählich einschrumpft. Italien, Österreich, Frankreich, die Schweiz, Jugoslawien, Liechtenstein und San Marino geben an der Grenze jetzt wesentlich billigere Ersatzdokumente. Der Visumzwang ist sowieso weitgehend aufgehoben und DM 300.— kann man außer Zusatzdevisen mitnehmen, so daß jetzt die Hauptreiseziele ohne vorherigen Papierkrieg vom Stand weg erreicht werden können. Es wird sich doch vermutlich nur noch um wenige m/sec. handeln, bis die fehlenden europäischen Staaten nachziehen. Das walle Christophorus. Mit besten Wünschen sowie Hals- und Beinbruch für die Reisezeit verbleibe ich wie stets mit herzlichem Gruß von Roller zu Roller

*Jhr
Fridolin*



R. R.-Test: Dürkopp Diana 200

**WAS DER
ROLLERFAHRER
VON DER**

Diana 200

WISSEN MUSS



Die Dürkopp DIANA 200 paßt gut in die Landschaft

Um feststellen zu können, wie weit ein Fahrzeug tauglich ist, muß man sich zuerst einmal darüber im klaren sein, welche Anforderungen überhaupt gestellt werden. Verlangt wird:

1. Ein Motor, der stark genug ist, auch auf längeren Strecken ein schnelles Vorankommen zu sichern, der aber robust genug ist, um einmal Narrenstichelei zu gewährleisten, zum anderen eine lange Lebensdauer verbürgt.
2. Ein Fahrgestell und eine Federung, die außer der Bequemlichkeit auch die nötige Sicherheit geben und
3. Formschönheit und größtmöglicher Wetterschutz (schließlich sind wir Rollerfahrer), dazu noch kinderleichte Ausführung der notwendigsten technischen Handgriffe.

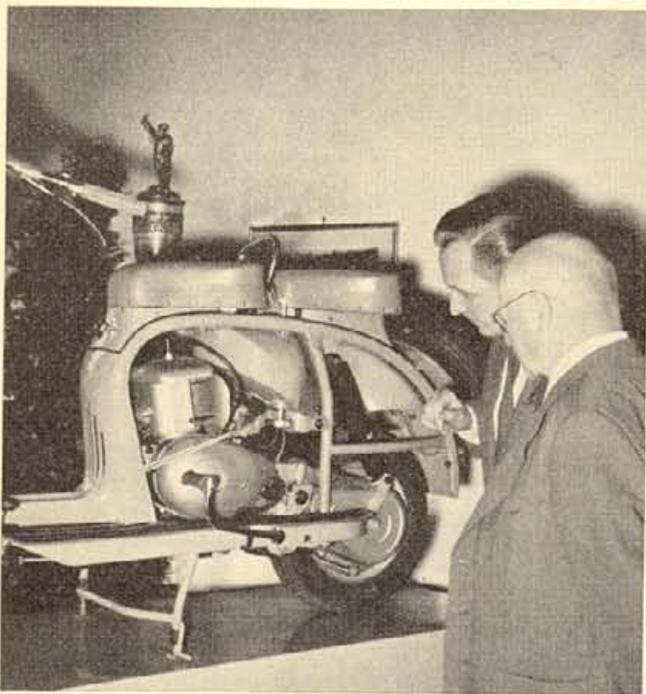
Diese Forderungen scheinen nicht mehr als recht und billig zu sein, trotzdem sind manche Roller in dieser Hinsicht nur eine Kompromißlösung. Zu den Rollern, die diese Forderungen 100%ig erfüllen, gehört in erster Linie die Diana. Der folgende Test kann das nur bestätigen.

Technisch gesehen: Der 200-ccm-Zweitaktmotor wurde eigens für die Diana entwickelt. Selbstverständlich ist er gebläsegekühlt. Seine Stärke liegt im guten Anzugsvermögen innerhalb des unteren und mittleren Drehzahlbereiches. Dafür wird auf hohe Spitzenleistung verzichtet. Mit dem Motor zu einem Block zusammengebaut ist ein fußgeschaltetes Vierganggetriebe, das erstmalig durch eine Einhebelwippe betätigt wird. Die Kette zum Hinterrad ist vollständig gekapselt. Beim Fahrgestellbau wurden zwei verschiedene Wege beschritten: Der vordere Teil ist freitragend, das Hinterteil wurde als Rohrrahmen ausgebildet, das Ganze ist in der

Mitte verschränkt — so kann der Rahmen jederzeit wieder zerlegt werden. Als Federungssystem wird vorne eine Schwinggabel, hinten ein Schwingarm verwendet. Beide Federungen werden hydraulisch gedämpft. Die 3,5×10-Zoll-Räder sind einseitig aufgehängt. Gegen die einseitige Radaufhängung sind maßlose Gerüchte im Umlauf. Die Räder würden nicht mehr in der Spur laufen und außerdem bricht man sich laufend den Hals, da bei der geringsten Überbeanspruchung der Achsstummel entzweigt. Das ist natürlich Unsinn. Bei den Autos gibt es grundsätzlich nur einseitig aufgehängte Räder und es geht wunderbar. Das Zweirad, das bis zum Erscheinen des Rollers unverkleidet war, mußte symmetrisch gebaut werden und konnte schon deshalb nicht auf den zweiten Gabelholm verzichten (Ausnahme: Imme). Also bitte keine aus der Luft gegriffenen Vorurteile. Bei der Lichtmaschine hat man auf den altbewährten Schwungradmagnet zurückgegriffen, der die Zündung von der Batterie unabhängig macht. Die Batterie versorgt Hupe und Standlicht und wird ihrerseits von der Lichtmaschine über einen Trockengleichrichter geladen.

Nun sollte ich mich vor Superlativen hüten, aber die Karosserie der Diana ist wirklich vollendet. Sowohl die Form wie auch die Verarbeitung. Ein technischer Leckerbissen ist der Bajonettverschluss der beiden abnehmbaren Seitenteile. Eine halbe Umdrehung des griffigen Drehknopfes genügt, um den Deckel zu öffnen. Außerdem kann der Anpreßdruck jederzeit nachgestellt werden. Der Scheinwerfer wurde organisch an den Lenker angebaut, als Sitzgelegenheit dienen zwei getrennte Gummisättel. Während der Fahrt: Es ist einfach ein Genuß, wie leicht sich dieser Motor starten läßt. Nur ein Tritt auf den Kickstarter und schon schnurrt, durch wirksame Auspuffdämpfung extra leise, der Motor. Dieser Kickstarter hat eine Kettenübersetzung. Dadurch genügt ein sehr weiches Treten zum Starten. Also gerade das richtige für kleine Mädchen. Persönlich ziehe ich die direkte Zahnradübersetzung vor, bei der man den Motor wesentlich besser durchfühlen kann. Sämtliche Gänge werden mit einem Hebel geschaltet und das nur durch Treten. Das erschien mir am Anfang etwas unheimlich, aber nach spätestens 10 Minuten hatte ich's 'raus und ich bedaure nur, daß nicht alle Roller eine so wunderbare Schaltung besitzen. Die Schaltung weist noch eine zweite Finesse auf, die wirklich großes Lob verdient, und zwar die Leerlaufschaltung. Durch Niederdrücken des Kickstarterhebels ist automatisch der Leerlauf zwischen 1. und 2. Gang eingeschaltet, gleich welcher Gang vorher drin war. Das Zurückschalten vor Kreuzungen und Haltestellen gehört damit der Vergangenheit an. Beim Anrollen schaltet man den Leerlauf ein, um dann je nach Bedarf mit dem 1. oder 2. Gang weiterzufahren. Und gleich zu Beginn der Fahrt machte sich die dritte Annehmlichkeit bemerkbar. Diesmal war es der Benzinhahn, der gleichzeitig die Funktion des Ferntupfers übernimmt. Unauffällig außen an der Karosserie angebracht, wird durch Drehen das Benzin auf Reserve, offen oder zu gestellt, durch Draufdrücken betätigt man den Schwimmtupfer. Keine Klappe muß mehr geöffnet werden, außerdem bleiben die Finger sauber.

Der Testroller war bei der Übernahme noch keine 100 km alt. Trotzdem wurde er schon am ersten Tag auf der Autobahn mit zwei Personen belastet, gejagt. 100 km lang und der Tacho, der übrigens haargenau stimmte, pendelte dauernd zwischen 75 und 80 km. Ich habe vergeblich auf ein Festgehen des Kolbens, wie es gerade beim Zweitakter während des Einfahrens hier und da vorkommt, gewartet. Die Diana war vom ersten Kilometer an autobahnfest. Die Beschleunigung in dem Bereich von etwa 30 bis 80 km ist unwahrscheinlich gut. Die Höchstgeschwindigkeit im



4 Dr. Kemerer vom Motortourist (im Bild vorne) und ein Redakteur der „Roller Revue“ betrachten eingehend die unbedeckte DIANA anlässlich einer Pressebesprechung bei Toni Bauhofer in München. Foto: Nickl

3. Gang lag bei 75 km und normalerweise wird man den Roller gar nicht so weit hochdrehen lassen, auf den 4. Gang umschalten sollte man spätestens bei 60 bis 65 km. Die Beschleunigung ist dann auch im großen Gang noch sehr gut. Die gestoppte Höchstgeschwindigkeit wurde mit 89 km gemessen (Tachostand rund 700 km).

Vielleicht erzählen Ihnen gute Freunde, daß ihre Roller viel schneller gingen. Ich habe schon Leute getroffen, die von ihren Rollern allen Ernstes behaupteten, sie würden 110 oder gar 115 km gehen. Wie solche Angaben zu bewerten sind, mag Ihnen ein kleines Fahrerlebnis während einer Prüfungsfahrt mit der Diana zeigen: Ich fahre eines Nachmittags bei leichtem Regen Roller mit zwei Personen auf einer Landstraße erster Ordnung. Dabei hole ich langsam einen Motorradfahrer mit schwerer Maschine auf. Schließlich überhole ich ihn auch. Das ging ihm anscheinend gegen seine Standesehre, er dreht kurz auf und ist verschwunden. Ein paar Kurven kommen, ein paar Fahrzeuge müssen überholt werden, so kommt es, daß ich nach kurzer Zeit wieder an ihm dran bin und wieder wird er überholt. Er ist empört, gibt bei nächster Gelegenheit Gas und ist wieder weg. So geht das neckische Spiel einige Male hin und her. Bei der langen Einfallsgeraden in die Stadt will er's schließlich genau wissen und klemmt sich für einen Kilometer an mein Hinterrad. Bei der nächsten Stopfstelle wurde angehalten und ein wenig gefachsimpelt. Der Mann behauptete dabei, wir wären auf dem Stück ehrliche 95 km gefahren und war sehr erstaunt über die Leistungsfähigkeit der Diana. Mein Tacho, mehrmals mit der Stoppuhr überprüft, ging, wie schon gesagt, auf den Kilometer genau und zeigte genau 87 km an. Daß solche Experimente nur mit einem Roller möglich sind, der über eine ausgezeichnete Straßenlage verfügt, leuchtet wohl jedem ein. Man hat auch bei der Diana alles getan, um endlich einmal das Gerücht über die „lebensgefährlichen Roller“ aus der Welt zu schaffen.

Technische Daten

Neuentwickelter 200 ccm Zweitaktmotor mit Turbogebläsekühlung leistet als Drosselmotor ca. 9,5 PS. Der Brennstoff-Normverbrauch beträgt rd. 2,8 Liter pro 100 km. Auspuffdämpfung.

Vierganggetriebe, mit Schaltautomat und Leerlaufschalteinrichtung. **Einhebel-Fuß-Druckschaltung**.

Torsionssteifes Duo-Fahrgestell, vorn freitragend, hinten Rohrrahmen, in der Mitte zerlegbar. Hydraulisch gedämpfte Vorder- und Hinterrad-Schwinge. 10 Zoll-Räder mit großvolumiger Bereifung (3,5 - 10). Räder einseitig aufgehängt, leicht zu montieren und untereinander austauschbar. Seitenwagenanschluß vorgesehen.

Mechanische Innenbackenbremsen, Bremsstrommelderdurchmesser 150 mm. **Lenkerscheinwerfer** mit großem Lichtaustritt sowie eingebautem, beleuchtetem Tachometer. Alle Kabel und Bowdenzüge unsichtbar verlegt. Batterie 6 V 7 Ah. Biluxlicht 25/25 Watt, Standlicht.

Reisegeschwindigkeit auf der Autobahn mit zwei Personen und Gepäck etwa 80 km/h.

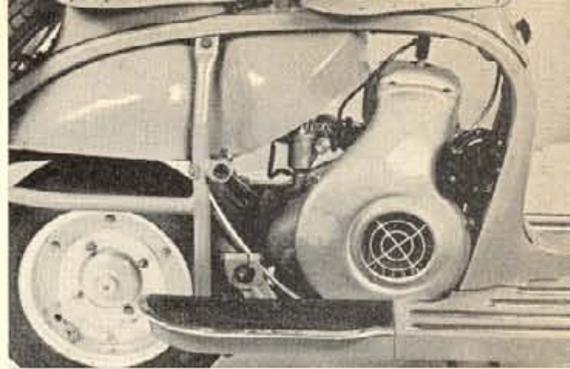
Ausstattung: Fernbetätigter Benzinhahn und Tupfer. Sicherer Stand durch leicht zu betätigenden doppelseitigen Kippständer. Gepäckhaken mit Sicherheitsbügel. Soziussitz.

Eine sehr weiche und langhubige Federung gibt nicht nur die nötige Bequemlichkeit, sondern sorgt auch dafür, daß die Räder auch bei schlechtestem Bodenbelag immer am Boden haften bleiben. Dabei ist es kein einziges Mal vorgekommen, die Vorder- oder Hinterradfederung zum Durchschlagen zu bringen.

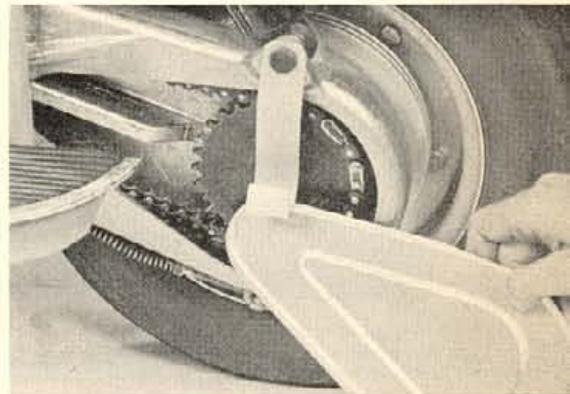
Ein kleiner Wermutstropfen: Der Gummisattel, wie er bei der Diana verwendet wird, ist nicht mein Geschmack. Man rutscht zu viel darauf hin und her, außerdem ist die Sitzfläche zu klein. Das beeinträchtigt die Gute der Straßenlage in keinem Fall. Sicher, die Diana ist ein Roller und ein Roller hat andere Fahreigenschaften als ein Motorrad. Diese brauchen deswegen keineswegs schlechter zu sein. Sie können mit der Diana so frech fahren, wie sie nur wollen, starke Schräglage, Straßenbahnschienen im spitzen Winkel anschneiden, selbst wenn Sie einmal mit Dampf in Schottergeröll brausen, ist die Situation keineswegs hoffnungslos. Wenn Sie jemals umschmeißen, sind bestimmt Sie und nicht die Diana schuld. Und damit Sie auch wirklich forsch fahren können, hat man der Diana zwei Bremsen verpaßt, die allen Anforderungen gewachsen sind. Die hintere war sogar etwas bissig. Rohe Gewalt war hier fehl am Platze. Und noch ein viel gefragter Punkt, die Bergsteigfähigkeit: Die steilste Straße, die aufzutreiben war, sofern man noch von einer Straße sprechen konnte, hatte 30%. Die Diana zog, mit zwei Personen belastet, anstandslos hinauf und das dürfte für alle Fälle ausreichen.

Kleinigkeiten am Rande: In erster Linie wäre das Licht zu erwähnen. Man möchte es gar nicht glauben, daß nur eine 25-Watt-Biluxbirne verwendet wird, so gut ist der Scheinwerfer. Trotzdem sollte man die Lichtmaschine verstärken, um eine 35-Watt-Birne verwenden zu können. Das Licht kann gar nicht gut genug sein. Ein großer Tank mit 12½ Liter Fassungsvermögen sorgt dafür, daß 10 Liter Gemisch immer bequem nachgetankt werden können. Nur mit der Reserve klappte es nicht ganz. Beim Umschalten gab's immer eine Großfahndung nach der nächsten Tankstelle, denn nach spätestens 15 km war der Tank restlos leer. Ein kleiner Schönheitsfehler soll hier nicht unerwähnt bleiben: Der Motor

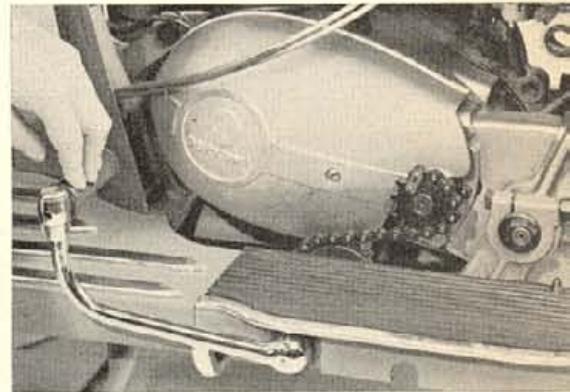
Ansicht des Diana-Motors von rechts. Das Gebläse ist gut zu erkennen



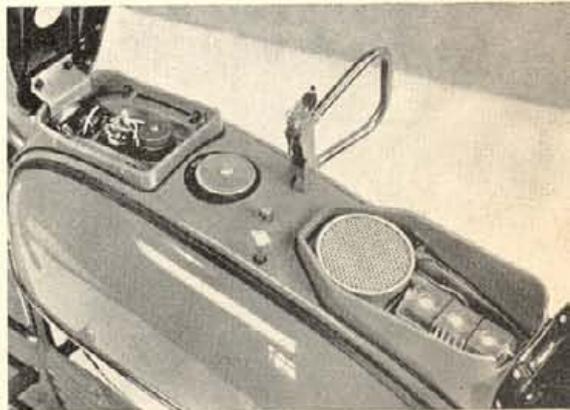
Der Kettenkasten des Diana-Motorrollers läßt sich leicht öffnen. Prüfung der Kettenspannung sowie regelmäßige Schmierung der Kette sind daher kein Problem



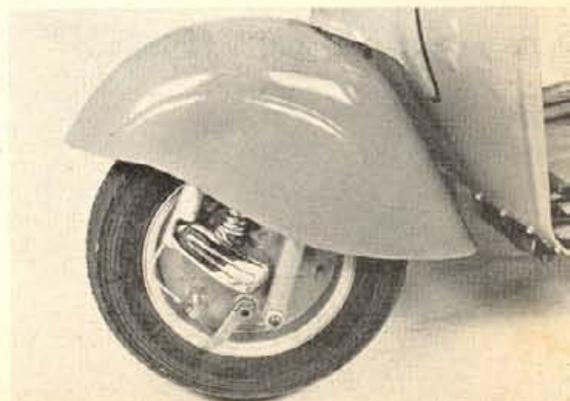
Der Antrieb des Übersetzungskickstarters am Diarkopp-Motorroller Diana. Nach Überwindung des Leergangs (am Pedal gemessen etwa 20 mm) ist die Antriebskette gespannt. Weiteres Niedertreten des Pedals bewirkt Leerlaufschaltung des Getriebes und volles Durchtreten Anlassen des Motors

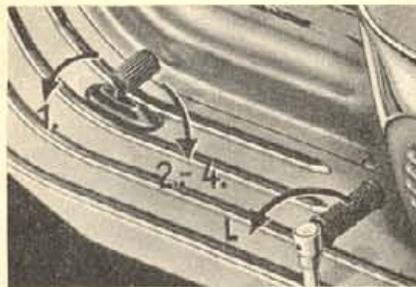


Unter dem Fahrersitz befindet sich die Sicherung für die elektrische Anlage, sowie der gut zugängliche Tankzufüllstutzen, der ein einwandfreies und sauberes Einfüllen des Kraftstoffes gewährleistet. Unter dem Soziussitz sind Batterie und Ansaugfilter untergebracht. Außerdem ist ein Platz vorgesehen für Werkzeugtasche und Putzzeug

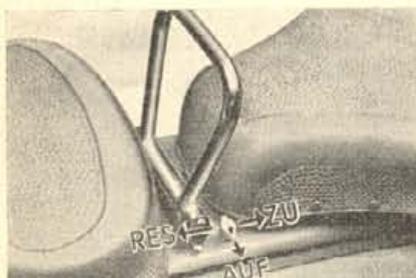


Das Vorderrad ist einseitig aufgehängt. Auf dem Bild sind zu erkennen die Schraubenfeder (Mitte) und der hydraulische Stoßdämpfer (hinten) sowie der Bremshebel und der verstellbare Bremsseitzug





Der Dürkopp-Diana-Motorroller hat die neuartige Einhebel-Fußdruckschaltung. Niederdrücken des Schalthebels nach vorn bringt den 1. Gang, Niederdrücken nach hinten jeweils den 2., 3. und 4. Gang. Das Abwärtschalten geschieht sinngemäß umgekehrt. Und die bewährte Leerlaufschaltung: Niederdrücken des Kickstartpedals bis zum Treibhebel (bei gezogener Kupplung) schaltet das Getriebe aus jedem Gang sofort in den Leerlauf (zwischen 1. und 2.). Beides sind höchst sinnreiche Einrichtungen für die Bequemlichkeit des Fahrers.

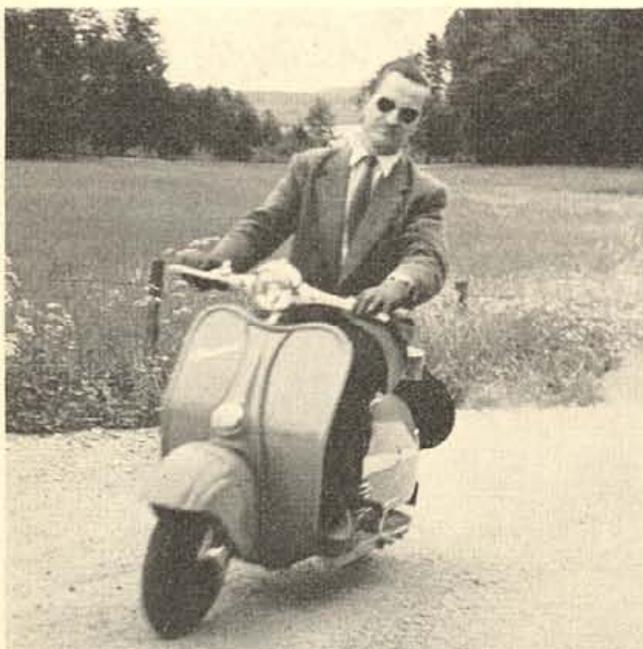


Zwischen den Sitzen befindet sich der Reservehahn, der gleichzeitig als Taster für den Vergaserschwimmer ausgebildet ist.

hat einen kritischen Drehzahlbereich. Dieser liegt im 4. Gang etwa zwischen 35 bis 40 km, d. h. in diesem Abschnitt vibriert der Roller. Für die Fahrpraxis ist das ohne Bedeutung, da man bei 40 km spätestens in den 3. Gang schaltet und somit wieder in einem ganz anderen Drehzahlbereich fährt.

Alles in allem: So schön wie die Diana aussieht, so gut fährt sie auch. Sollte es einmal eine „Miss-Roller“-Wahl geben, dieser Roller käme bestimmt in die engere Wahl. Und noch etwas: Seine Volljährigkeit kann mit gutem Gewissen bestätigt werden. Auf langen Versuchsfahrten wurden seine Kinderkrankheiten gründlich ausgemerzt, bevor er in die Serienproduktion kam.

Technikus



Die Straßensituation ist selbst bei schlechtem Boden einwandfrei

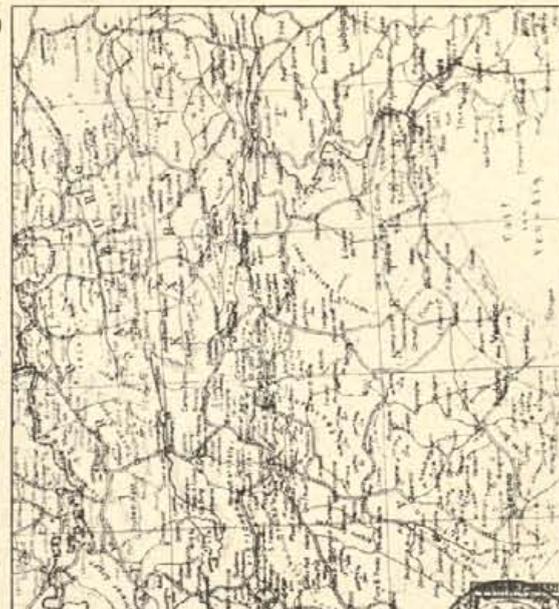
Jetzt 260 deutsche Zweiradtypen

Nach einer Typenübersicht in jener Art, wie sie von den Herstellern selbst unterschieden werden, gibt es gegenwärtig 260 deutsche Zweiradtypen: davon 158 Motorräder, 40 Roller, 4 Motorfahräder und 58 Mopeds. Die Zahl der Herstellerfirmen der deutschen Zweiräder (einschließlich des Dreirad-Kabinenrollers) bezieht sich nach dem augenblicklichen Stand auf 59. — Folgende Firmen bieten heute ein abgeschlossenes Produktionsprogramm vom Moped über den Roller bis zum Motorrad: Bastert, Dürkopp, Kreidler, Maico, NSU, Victoria und Zundapp. Von den bekanntesten und größten Firmen stellen weiterhin nur Motorräder her: Adler, BMW, DKW (Auto Union), Horex und Triumph — letztere allerdings auch ein Moped. (mp)

6

K7

Fahritrade mit Kollsch-Kennzeichen. Überwachungsstelle mit Kennzeichen.



Postwertzeichen und Stempel des besuchten Ortes



Tourenblätter als schönste Reiseandenken

Der Zweck der Tourenblätter ist der, die Reisen durch die Ausfüllung für alle Zeiten festzuhalten und sammeln zu können. Es wird über jede einzelne Tour ein Tourenblatt angelegt, das genau über die Strecke und über die Erlebnisse Aufschluß gibt. Das Tourenblatt wird für die Länder Deutschland, Österreich, Schweiz und Italien insgesamt in 8 verschiedenen Teilabschnitten herausgebracht. Der Tourist wählt das für die vorgesehene Reise gebietsmäßig zutreffende Tourenblatt und zeichnet auf der Landkarte die von ihm gefahrene Strecke ein. Unterhalb der Landkarte kann er von den durchfahrenen Orten entsprechende Postwertzeichen aufkleben und diese mit dem Poststempel des betreffenden Ortes versehen lassen.

Auf der Rückseite des Tourenblattes wird man die Reiseroute genau eintragen und hat auch die Möglichkeit, eventuell anzugeben, welche Motor-Sport-Veranstaltung man besucht oder mitgefahren hat. Der Fahrer des Fahrzeuges und eventuelle Mitfahrer werden ebenfalls genannt.

Unter der Rubrik „Dauer der Reise“ werden die Tage aufgeführt, auf die sich die Reise erstreckt. Unter „Hotel/Camping“ werden die Übernachtungsplätze unter Angabe der Orte genannt. Haben sich mehrere Fahrzeuge an dieser Tour beteiligt, so werden diese in der eigens vorgesehenen Rubrik aufgeführt.



Anschließend an den Vermerk „Erlebnisbericht in Kürze“ wird eine kurze Übersicht der Reise gegeben, die interessant genug ist, festgehalten zu werden; man kann sich auch zur Erinnerung die Unterschriften aller Beteiligten an dieser Reise eintragen lassen. Zur Schaffung des Tourenblattes war mit der Gedanke maßgebend, daß der Motorsportler und Motortourist in den meisten Fällen keine Unterlagen über die vielen, schönen Fahrten, die er im Laufe der Zeit unternimmt, in Händen hat.

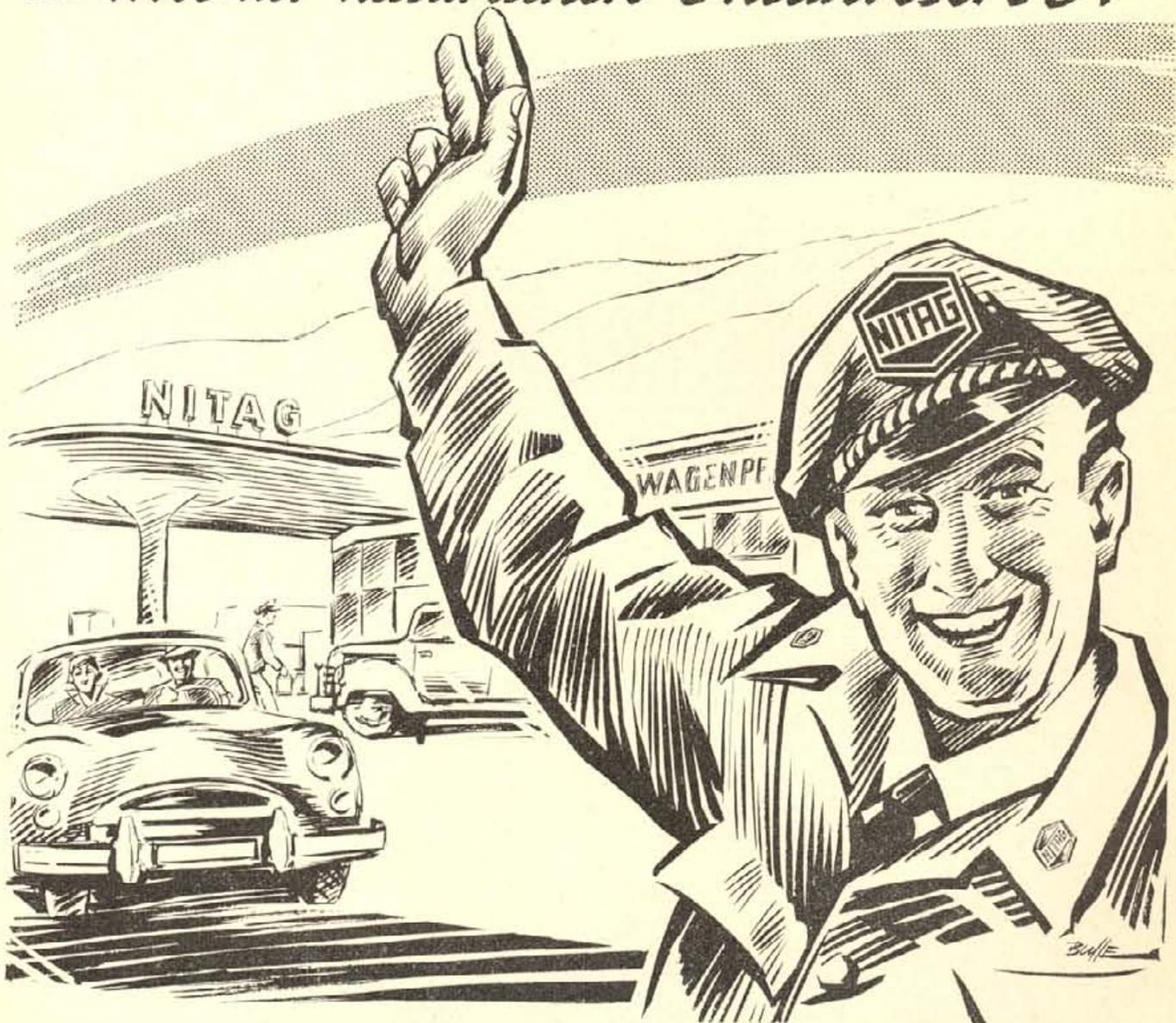
Jeder Motorsportler und Motortourist wird sicher gerne über jede Tour sein kleines Tourenblatt anlegen und dies, gesammelt in einer vorgesehenen Buchmappe, seiner Bibliothek eingliedern. Herausgeber und Bezugsnachweis: Karl Heusser, Abtlg. Tourenblatt, München 8, Trogerstr. 36.



*Immer mit der Entwicklung
und dem Fortschritt!*

NITAG-KRAFTSTOFFE

... mit der natürlichen Oktanreserve!



GÄBE ES ETWAS BESSERES - ES WÄRE AUCH EIN NITAG-ERZEUGNIS!



GEDANKEN ZUR ROLLEREI

von einem alten Motorradfahrer, der noch
nie auf einem Roller gesessen hat

Der Roller marschiiert; daran ist nichts mehr zu drehen und zu deuteln! Und: Hand aufs Herz, meine Herren Kollegen vom Kraftfahrzeugbau, wer von uns allen hätte so etwas noch vor 7 bis 8 Jährchen geglaubt? Wohl kaum einer, außer jenen mit einem feinen Spürsinn für „Konjunktur“ (d. h. Käuferbedarf und -geschmack) begabten Nicht-nur-Technikern, die sich beizeiten auf dieses jüngste aller „Pferde“ setzten. Ich gestehe es offen ein, eine glatte Fehldiagnose gestellt zu haben, als ich angesichts der ersten nach dem Krieg auftauchenden Roller nur den Kopf schüttelte und auf den mißglückten Start ähnlicher „fahrbarer Untersätze“ bald nach dem ersten Weltkrieg hinwies. Weder der „Krupp“-Roller, noch das „Lonos“-Sesselmotorrad — um nur zwei zu nennen, die für uns als Schulbuben Sensationen darstellten — konnten sich durchsetzen; was wohl nur zum geringsten Teil eine Folge technischer Unzulänglichkeit gewesen sein kann, da auch die damaligen „richtigen“ Motorräder noch ihre Mängel hatten. Vielmehr hat damals wohl ein wirkliches Bedürfnis seitens der Kundschaft gefehlt, das heute offenbar durch die neuen Roller besser als durch andere Vehikel befriedigt zu werden scheint.

Daß die Roller sich diesmal sogar durchschlagend einführen, trotz gewisser technisch nicht wegzuleugnender Probleme, die von mancher Seite aus sogar ausgesprochen böseartig übertrieben werden, ist eigentlich ein Beweis dafür, daß der „Rollerunflug“ (wie ihn manche Prinzipienreiter boshafterweise bezeichnen) sogar einem ganz ausgeprägten Kundenbedürfnis entsprechen muß. Sucht man nach den tieferen Gründen für diese jedenfalls erstaunliche Entwicklung auf dem Fahrzeugmarkt, so wird man bald darauf kommen, daß hier (wie bei allen ausgesprochenen Angelegenheiten einer „Mode“) der Einfluß des schönen Geschlechts — direkt und indirekt — von allergrößter Bedeutung war. Die „Emanzipation der Frauen“ hat dazu geführt, daß die Evas-töchter praktisch alles, was die Herren der Schöpfung tun, auch selbst probieren müssen. Am Steuer des Wagens sind sie schon lange zu Hause (und bewähren sich dort anerkanntermaßen bestens), auf dem Motorrad aber waren sie stets bewunderte „outsider“, man denke an prächtige Amazonen wie Hanni Köhler oder Ilse Thouret, deren Töchter heute bereits vernügt „rollern“!). Alle diejenigen Frauen, welche es nicht bis zum Wagen bringen, finden nun im Roller etwas ganz speziell für sie Geeignetes, nämlich das „Damenkrafttrad“ comme il faut! Schon der „freie Durchstieg“ des klassischen Rollers prädestiniert ihn für nicht-behoste Lenkerinnen. Das relativ leichte Gewicht, die dezente Verhüllung des Stur-Technischen, die bequeme Bedienbarkeit und die nicht zu beantragenden Fahrleistungen machen ihn zum Idealfahrzeug für das „zarte“ Geschlecht. Bei gutgestellten Leuten dient der Roller vielfach noch als „Zweitfahrzeug“.

Allen Unkenrufen zum Trotz wird also seit mehreren Jahren zu nehmend gerollert. Und, da sich dabei gar nicht soviel schreckliche Dinge ereigneten, wie mancher Skeptiker glaubte erwarten zu müssen, kam mit dem Essen der Appetit: Man fuhr weitere Tausen, ja man fuhr auch schneller; und außer den Damen haben auch die Mannsleute, soweit sie aus der motortechnischen Sturm- und Drangzeit lebend herauskamen, die bekannten Rollervorzüge schätzen gelernt. Hand in Hand mit dieser Verbreitung der Rollerei ging eine gewisse motorische Verstärkung, Verbesserungen am Fahrwerk (Federung) und teilweise Vergrößerung der Reifen. Im Zuge dieser Rollerentwicklung sind nun Fahrzeuge entstanden,

die auch unter den scharfen Bedingungen sportlicher Wettbewerbe (selbst mit Geländeeinlagen!) sich durchaus bewähren, so daß alte Zweifler ehrlich staunen!

Da ich selbst (zu meiner Schande sei es zugegeben!) noch nie auf einem Roller gesessen, also auch noch keine durch Gefühl und Erfahrung untermauerte Anschauung über deren praktisches Verhalten habe, packt mich auch heute noch stets das nackte Gruseln, wenn ich so eine zerbrechliche Rollermaid „ahnungslos“ (wie mir scheint!) im kleinen Gang schräg über nasse Trambahnschienen spurten sehe, ohne daß sie sich prompt hinlegt; oder wenn „Sie“ hinten quer balanziert, ohne sich festzuhalten, während „Er“ sich, scheinbar völlig sorglos, durch das Münchner Verkehrschaos schlängelt. Haben diese „Ahnungslosen“ wirklich nur den Sonder-schutzengel, der alle Kinder und Betrunknen vor Schäden bewahrt, denen jeder Normalverbraucher glatt zum Opfer fallen müßte, oder . . . haben sie längst erfahren, daß die tiefe Schwerpunkt-lage einen ausreichenden Ersatz für den Knieschluß, die Breite des Reifens für den Durchmesser, darstellt?! Oder sollte gerade auf Schienen die Breite eine glatte Überlegenheit bieten? Es sieht fast so aus; denn ich habe noch nie einen Rollerianer auf Schienen purzeln sehen, während ich selber mit normaler Maschine im Laufe meines Lebens einige Male so etwas erlebt habe, wenn vor mir einer auf die Bremsen stampfte und ich nicht drauf-brummen wollte.

Es kann also mit der theoretisch befürchteten Rutscherei beim Roller nur halb so schlimm sein. Vielleicht ist der Knieschluß auch beim Zweirad gar nicht das Alleinseigmachende, sondern durch andere Reaktionen ohne weiteres ersetzbar? Es soll ja ganze Völker von hervorragenden Reitern geben (in Latein-Amerika), die nicht im Schenkelschluß, sondern in der Balance reiten. Vielleicht ist der bei Frauen meist besser ausgebildete Gleichgewichtssinn in der Lage, Rollerschlenker überhaupt gar nicht erst entstehen zu lassen, oder schon im Keim zu ersticken, ohne dazu die Gewalt des Knies nötig zu haben; quasi mit tänzerischer Eleganz?! Fast scheint es mir so. Jedenfalls erlebte ich mal einen eindrucksvollen Triumph der leichten Hand, als die früher sehr bekannte Turnierreiterin Irmgard von Opel, bei einem auf ihrem Trainingsgelände inszenierten Aschenbahnrennen für Motor-räder, außer Konkurrenz die beste Zeit des Tages auf ihrer völlig normalen Sunbeam-Sportmaschine fuhr, mit Stöckelsandaletchen, Trainingshose und Bluse, Baskenkäppchen usw., während die wild durch die Kurven schwimmenden Ledermänner, trotz Sturz-helmen, Brillen und krachenden Auspuffrohren, nicht schneller waren. (Dies nur zur Frage der reinen Balancefahrerei!)

Und ein Drittes wird dem Roller oft angekreidet: Das kleine Rad müsse ja, wie die klassische (theoretische!) Überlegung mit dem zu überfahrenden Balken (Grubenrand usw.) schlagend beweist, mehr oder stärkere Fahrbahnstöße durch Unebenheiten erhalten. Dem könnte man — ebenfalls streng theoretisch — entgegenhalten, daß man ja in der Regel nicht über Balken und gefällte Bäume, ja nicht einmal durch Baugruben oder ähnlich krasse (kantige) Löcher fährt; wohl aber über verschiedene Systeme von Wellen wechselnder Länge und Höhe, daß man also das Fahren eher dem „Rollen eines Ventilstößels auf einer Nockenstrommel“ vergleichen sollte, wie sie in Flugzeug-Sternmotoren vorliegen (nur daß eben der Nocken „abgewickelt“, nicht rund ist).

Und da gilt nun die ganz aufschlußreiche Gesetzmäßigkeit, daß eine Nockensteuerung nur dann stoßfrei arbeitet, wenn die Krümmung am Stosel (bzw. der Rollenradius) kleiner ist, als die konkaven Nockenpartien. Für Wellen auf der Straße, besonders natürlich kurze (Waschbrettstraße) kann also eigentlich der Reifen gar nicht klein genug sein, um sanft zu laufen! Richtige (steile) Hindernisse kann er natürlich schlecht erklettern. Man biegt da meist sowieso aus. Das einzige wirkliche Übel beim Roller scheint also auf zu kurzen Radständen zu beruhen, aber diese kann man ja vergrößern (was in letzter Zeit ja auch teilweise geschieht). Dann werden auch etwaige Nickschwingungen in erträglichen Grenzen bleiben.



Aus „Motor“
Haag

Nicht übersehen werden darf, im Hinblick auf die praktische Herabsetzung der etwa noch verbleibenden geringen Rollergefahren, der günstige Einfluß der meistenteils ruhigen, genießerischen Fahrweise aller Rollerfreunde, die ja schon durch die Wahl dieser Fahrzeugart dokumentieren, daß es ihnen nicht ums „Fahren an sich“ (d. h. Kilometerfressen) geht, sondern um das „Irgendwohin-Kommen“, um das „Etwas-zu-schen-Bekommen“. Sie haben es nicht eilig, sondern wollen als ordentliche Menschen ans Ziel kommen, nicht mit völlig zerknautschtem Anzug oder Kleid aus dem mit Roßäpfeln oder Pfützenschlamm abenteuerlich garnierten „Overall“ klettern. Auf dem Roller ist man vor den Güssen des eigenen Vorderrades denkbar gut geschützt, während das übliche Motorrad ohne hohe Gummistiefel eigentlich kaum benutzbar ist.

Damit sind wir schon mitten in der Aufzählung der Rollervorzüge drin (die natürlich auch ein karossiertes Krad besitzen könnte). Mindestens ebenso wichtig, wie die Sauberkeit der Besatzung, erscheint mir die Möglichkeit, einen Roller mit seinen glatten Verschaltungen ansehnlich zu erhalten, indem man ihn wie ein Auto abspritzt. Die technischen „Eingeweide“ braucht man nur mit Schmierstoff zu versorgen. Demgegenüber kann ein Krad, mit seinen vielen Nischen, Kleinteilen usw., die nackt in der Gegend liegen, nur von ausgesprochenen Sonntagfahrern (oder fanatischen Maschinenunbettern) wirklich sauber gehalten werden.

Nun kann der Roller, gerade auch als „Damenfahrzeug“, in die gesamte Zweiradfahrzeug-Entwicklung ohne Zweifel die fruchtbarsten (und notwendigsten!) Impulse bringen. Da Damen (und auch distinguierte Herren) weder geneigt noch oft auch fähig sind, schier unentwegt an Kerzen, Düsen usw. herumzubasteln, was man leider heute (dank den neuen Brennstoffen und hohen Literleistungen!) vielfach muß, werden gerade die Rollerfabrikanten ihr Augenmerk auf den Einbau robuster, zuverlässiger Motoren zu richten haben; solche brauchen wir dringend, denn an Literleistungen haben wir bestimmt genug und übergangen.

Auch im Hinblick auf die in absehbarer Zeit lösungsbedürftige Getriebefrage kann von den Rollerleuten, die einen gewissen sinnvollen Komfort erstreben müssen, mehr Aufgeschlossenheit für technische Notwendigkeiten erwartet werden, als von den reinen „Motorrad-Bauern“, will sagen: Erbauern!, weil den Kradfans ja eine ihrer wichtigsten Angebotsfreudequellen in dem Augenblick versiegen würde, wo die Möglichkeit entfiel, den Motor in den Gängen bis zum „Ventilschnattern“ hochjubeln zu lassen und dann mit vollendeter Anmut auf den Schallhebel zu treten (wieviel schöner war es doch früher, wo man dazu noch den Lenker loslassen und die Rechte bis zum Fußrastrer hinunterstoßen mußte!). Daß wir heute schon einen Roller mit hydrodynamischer Kraftübertragung haben, um sanft anfahren zu können, ist zwar eine ähnliche Kuriosität, wie die 1935 auf der Ausstellung in Berlin gezeigte „Imperia“ mit Frilok-Getriebe, aber doch auch ein Symptom dafür, welche hohen Aufgaben der Kraftfahrzeugtechniker noch harren; denn daß man im Kleinstfahrzeug nicht mit bloß verkleinerten Ausführungen der (in großen USA-Wagen gerade eben noch tragbaren) laudläufigen „Um-jeden-Preis-Automatiken“ zum erstrebten Ziel gelangen kann, ist jedem in diese Fragen nur halbwegs Eingeweihten völlig klar. Überraschungen gründlicher Art bereiten sich jedenfalls auf dem Gebiet der Getriebefrage schon heute vor, weil auch hier die Rollerleute wieder einmal einen richtigen „Riecher“ zu haben scheinen, als die Kradler mit ihrer reinen Technik.

An der neuen Rollerblüte, die zugleich die erste Blüte ist nach dem damaligen Fehlschlag, kann man einmal mehr erkennen, daß gerade in der Verkehrstechnik und speziell im Fahrzeugbau oft gar keine rein technischen, sondern wirtschaftliche, soziale und auch geschmackliche Gesichtspunkte den Ausschlag für Erfolg oder Mißerfolg eines Produktes geben. Ja, selbst solch ein — man darf ruhig sagen: technischer Nonsense, wie ein seitlicher Beiwagen am Motorrad, konnte Verbreitung gewinnen, trotz anerkannter Problematik der Unsymmetrie im Fahrbetrieb! Wenn auch zu vermuten steht, daß der symmetrische Dreiradroller, oder auch der Einradanhänger viel Gelände erobern wird, das bisher dem Gespann vorbehalten war, so darf leider der Reiz des Halsbrecherischen, der bekanntlich zu gesteigertem Lebensgefühl führt, nicht unterschätzt werden. Womit anders ließe es sich sonst erklären, daß es (und gar nicht wenige!) Leute gibt, die für 2 bis 3 Räder Gelder ausgeben und Pferdestärken verlangen, welche für einen Volkswagen (also 5 Personen!) völlig ausreichen! ? Wenn es auch stets eine beschränkte Anzahl leidenschaftlicher Motorsportler geben wird (und geben muß!), darf man doch annehmen, daß 2- und 3radrige Roller einen beachtlichen, wenn nicht sogar den ziffernmäßig größten, Anteil an der künftigen Motorisierung haben werden, worüber man sich uneingeschränkt freuen sollte, denn es schafft erstens Arbeit und zweitens viel Freude für die, die sonst daheim bleiben müßten.

S. Lubinski



*Es lebt sich schöner,
es fährt **SICH, SICHER** bequemer*

mit der einzigartigen »Bella« von Zündapp

B Bella ist mehr als ein Motorroller. Sie ist eine handliche, hochelastische Gebrauchsmaschine mit den Fahreigenschaften eines guten Motorrades und dem Witterschutz des gewöhnlichen Rollers.

E Es fährt sich bequemer mit der Bella. Dabei ist sie natürlich so sprichwörtlich zuverlässig wie alles von Zündapp. Ihr anspruchslöser 2-Takt-Motor, läuft in 260000 Exemplaren — das sagt genug!

L Lange Monate haben die Zündapp-Meisterkonstruktoren an ihrer Bella gebaut, bis sie war, was sie werden sollte: Bella, die Schöne — und Zündapp, die Zuverlässige! Es kann sie so leicht keiner ausstechen.

L Lebensfreude schenkt sie, die Bella von Zündapp, das ganze Jahr hindurch. 80 km im 4. Gang läuft sie spielend und völlig gefahrlos, denn ihre 12" Räder mit 150φ Bremsen und die ölgedämpfte Schwingabfederung geben absolute Sicherheit.

A Auch den anspruchsvollsten Käufer befriedigt die in Komfort und Eleganz vorbildliche, in Fahreigenschaften und Zuverlässigkeit einzigartige Bella

VON ZÜNDAPP

Fragen Sie den nächsten Zündapp-Händler rechtzeitig — die »Bella« ist stark gefragt und deshalb nicht von heute auf morgen zu haben.





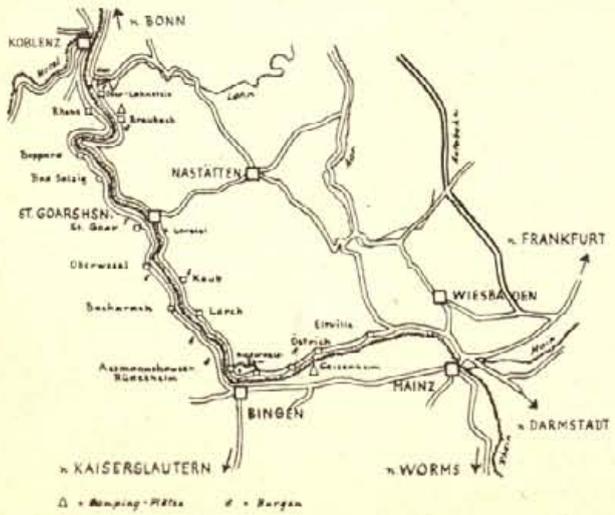
R. R. - Reisetip:

DER RHEIN ZWISCHEN KOBLENZ UND MAINZ

Foto: Pirrer
Die Pfalz bei Kaub am Rhein

Der interessanteste und landschaftlich schönste Teil des Rheinlaufs liegt zwischen Koblenz und Mainz. Man erreicht diese Strecke entweder von Norden, von Köln kommend, oder von Frankfurt aus. Empfehlenswert ist es, die Hinfahrt rechterheinisch und die Rückfahrt linksrheinisch zu wählen, dann ist man sicher, daß einem nichts von der Romantik und der Schönheit der Landschaft entgeht. Nehmen wir an, unsere Reise beginne in Frankfurt, so

fahren wir auf der Bundesstraße 40 über Hochheim nach Mainz, wo Main und Rhein sich vereinigen. Nach einer kurzen Stadtbesichtigung geht die Fahrt über Eltville mit seinen berühmten Sektkellereien und Östlich nach Rudesheim, über dessen Gewächs wohl nichts zu sagen ist. Von da weiter nach Altmannshausen, wo die Spätburgundertraube gezogen wird und wir das berühmte Gasthaus zur Krone nicht versäumen wollen. Von hier aus kann man einen Abstecher zum Niederwalddenkmal machen. Am anderen Ufer sehen wir Bingen mit dem, mitten in dem an dieser Stelle sehr engen Strom, stehenden Mäuseturm aus dem 13. Jahrhundert. Rheinabwärts Lorch und Kaub mit der ebenfalls mitten im Strom sitzenden sog. Pfalz, die Kaiser Ludwig der Bayer 1327 als wehrhafte Burg zur Eintreibung der Zölle errichtete. Dann folgt die Loreley, St. Goarshausen, Kamp, Braubach und schließlich die Festungen Nieder- und Oberlahnstein und endlich Koblenz mit dem Ehrenbreitstein und der Moselmündung. Hier besichtigen wir St. Castor, eine sehenswerte romanische Kirche, das alte Rathaus, die Moselbrücke und die schöne Rheinpromenade. Dann fahren wir am linken Rheinufer wieder stromaufwärts, an alten Burgen wie Stolzenfels vorbei nach Boppard mit seinen alten Kirchen und Bad Salzig. St. Goar, Oberwesel mit der sehenswerten Liebfrauenkirche und Bacherach folgen. Durch das enge Tal erreichen wir wieder Bingen und kehren auf der Bundesstraße 9 nach Mainz zurück. *Hawasch*



Die Haftung für Personen- und Sachschaden beim Camping

Die Camping-Bewegung, welche in den vergangenen 2 bis 3 Jahren zu erstaunlicher Größe gekommen ist und in diesem Jahr sicherlich die bisherige Größenordnung überschreiten wird, hat auch das Problem der Haftung bzw. Haftpflichtversicherung für Personen- und Sachschaden, die während des Campings entstehen können, mit sich gebracht.

Die „Alliance Internationale de Tourisme“, kurz AIT genannt, hat für die ihr angegliederten Clubs eine internationale Haftpflichtversicherung für Camping abgeschlossen. Dadurch, daß der AIT auch deutsche Clubs angehören, haben wir die Möglichkeit, durch Zahlung einer geringen Versicherungsprämie uns vor Haftung evtl. Schäden beim Camping im In- und Ausland zu schützen. Die Mitglieder von Clubs, welche der AIT angeschlossen sind, erhalten auf Antrag den „internationalen Personalausweis für Zeltwandertouristen“ (Carnet Camping International) gegen Zahlung einer Gebühr; z. B. für das Jahr 1954 DM 1,80. Damit ist aber gleichzeitig die Prämie des Inhabers bzw. Mitgliedes für die Camping-Haftpflichtversicherung entrichtet, mit Ausnahme für die miteingetragenen Familienmitglieder, die pro Person DM 0,30 zusätzlich zu zahlen haben. Bei der Antragsstellung muß ein Paßbild für den Ausweisinhaber miteingereicht werden. Die Bedingungen, Vorbehalte und Richtlinien dieser Camping-Haftpflichtversicherung sind allerdings umfangreich, so daß sie hier nicht ausführlich behandelt und wiedergegeben werden können. Zur allgemeinen Orientierung wird nachstehend nur das Wichtigste aufgeführt.

Eine Haftung dieser Campingversicherung erstreckt sich auf folgende Einzelfälle:

1. Sachschaden aus einem Unfall oder von Unfällen, die durch ein und denselben Vorfall verursacht wurden, z. B. infolge Brand oder Explosion.
2. Wie unter 1., aber infolge anderer Ursachen als Brand oder Explosion.
3. Die Haftung aus Personenschäden richtet sich nach den jeweiligen gesetzlichen Bestimmungen, sie ist aber hinsichtlich der Anzahl solcher Unfälle nicht begrenzt.

Außerdem ist der Versicherer bereit, zusätzliche Spesen und Auslagen zu übernehmen, aber nur in den Fällen, in denen der Versicherte auf ausdrücklichen Wunsch der Campingversicherung eine Schadensforderung anfechtet. Auch hier macht der Versicherer noch gewisse Einschränkungen.

Ausgeschlossen von einer Haftung für Ansprüche aus Schadensforderungen sind z. B.:

- a) Schadenersatzforderungen aus Flur- oder Ernteschäden, hervorgerufen durch Einstampfen oder durch Aufstellen der Zelte.
- b) Durch unzumutbare Ablage von Abfällen, die zur Ursache des Schadens führen.
- c) Schadenersatzforderungen aus Körper- oder Sachschaden, der direkt oder indirekt durch Autos, Motorräder (Roller), Fahrräder oder jede andere Art von Fahrzeugen verursacht wurde.
- d) Durch Schäden an unterirdischen Wasser-, Gas- und elektrischen Leitungen.
- e) Aus Schäden jeder Art, die bei Veranstaltungen gegen Eintrittsgeld oder bei Veranstaltungen größeren Ausmaßes entstehen.
- f) Aus Ansprüchen von Schadensfällen, die außerhalb Europas entstehen können.
- g) Aus Schäden am Eigentum der versicherten Personen oder an Gegenständen, die sich in deren Verwahrung befinden.

Erwähnenswert ist noch

- zu e), daß harmlose Spiele zur Unterhaltung (Wettkämpfe, Ballspiele usw.) nicht von der Haftung ausgeschlossen sind.
- zu f), daß die Länder: Albanien, Bulgarien, Polen, Rumänien, Tschechoslowakei, UdSSR, Ungarn und die Sowjet-Zonen Deutschlands und Österreichs von Europa im Rahmen dieser Campingversicherung ausgeschlossen sind.

Die Versicherungssumme der Haftpflichtversicherung ist für Deutschland pro ein Unfall wie folgt festgelegt:

- verursacht durch Feuer oder Explosion auf DM 300 000,
- verursacht außer Feuer und Explosion auf DM 60 000.

Für die Schweiz ist die Begrenzung in der gleichen Höhe (dort natürlich in Schweizer Franken) wie für Deutschland festgelegt. Aus den Bedingungen sei noch als wesentlicher Punkt hervorgehoben, daß die Schadensregulierung durch die Versicherung in der Valuta jenes Landes erfolgt, in welchem die Schadenersatzforderung gestellt wird. Wt.



Beschaulichkeit und Romantik

zu erleben ist eine der vielen Annehmlichkeiten, die Ihnen der Goggo ganz nach Ihrem Wunsch bietet. Sie werden aber sicher deshalb

Tempo, Kraft



ii. Zuverlässigkeit

nicht als Mangel empfinden. Diese drei wichtigen Eigenschaften kennzeichnen ihn besonders und haben ihn zu dem gemacht was er ist:

Der willige und unermüdete Partner Ihres persönlichen Temperaments, Ihrer Einfälle und Launen. Obwohl alle 4 1/2 Minuten so ein Wunderding das Fließband verläßt (32000 sind es bis jetzt), ist er nicht sofort zu haben, denn er ist stark gefragt.

Gehen Sie deshalb lieber heute als morgen zu einem

Goggo

VERTRAGS-Händler
oder wenden Sie sich
direkt an die

HANS GLAS ISARIA-VERTRIEBS-KG
DINGOLFING/BAYERN

JUNGFERNFAHRT

ROLLERERLEBNISSE EINES SCHWEIZER OBERFÖRSTERS



Ein halbes Jahrhundert lang bin ich auf Schusters Rappen oder mit dem Trampalino bergauf, bergab gewandert und habe für größere Dislokationen als braver Sohn meiner Heimat mitgeholfen, das Defizit der staatlichen Transportunternehmungen zu vermindern. Dann kamen die kleinen Roller und eroberten mein altes Fußgängerherz.

Nie in meinem Leben hätte ich mir träumen lassen, daß ich der-einst zu den Motorisierten übergehen würde, und plötzlich, ganz unvermittelt, war der Entschluß da. Die kleinen surrenden Vehikelchen hatten es mir angetan.

Etwas bange und mit klopfendem Herzen suchte ich einen befreundeten Garagisten auf. In der Garage stand eine nage-lagel-neue Vespa, hellgrün und blitzblank. Ich durfte darauf Platz nehmen, und der Garagist erklärte mir die verschiedenen Funktionen des Mechanismus. Ich nickte verständnisvoll, ohne etwas davon zu verstehen, und wir vereinbarten die Fahrstunden. Zuerst saß ich hinten auf, dann durfte ich selbst fahren. Die paar Handgriffe waren bald erlernt, der Kauf ward abgeschlossen, die nötigen Formalitäten erfüllt, ich durfte allein ausfliegen. Im 15-km-Tempo surrte ich durch das Dorf, übte Gangwechsel und Bremsen, Anhalten und Anfahren. Hatten es die Spatzen von den Dächern gepfiffen? Das ganze Dorf, ja das ganze Tal stand Spalier, wenn ich durchfuhr, winkte, lachte und jubelte mir zu. Meine Freude über diese spontanen Ovationen erhielt aber einen merklichen Dämpfer, als meine Hausehre mir lächelnd mitteilte, daß ich auf der Vespa eine etwas komische Figur mache. Nun, tröstete ich mich, lachen ist gesund, und wenn das ganze Tal lacht, so sorge ich eben auf meine Art für die Volksgesundheit. Nachdem ich zwei Wochen geübt hatte, stellte ich mich zur Fahrprüfung, die ich leidlich gut bestand. Nur einmal schüttelte der Experte sein Haupt. Als er mich nämlich fragte, wieviel Takte mein Motor habe, antwortete ich ahnungslos und ohne mit der Wimper zu zucken, es sei ein Dreivierteltakt-Motor. Ich war schon immer ein leidenschaftlicher Walzertänzer.

Nun war ich amtlich patentierter und abgestempelter Selbstfahrer, die Welt stand mir offen und die Ferien vor der Tür. Es ist etwas ganz Eigenartiges, wenn man sich als älteres Semester zum erstenmal von so einem Maschinli, wovon man nichts versteht, bergauf schleppen läßt. Immer wieder wunderte ich mich darüber, daß es vorwärts und aufwärts ging, mühelos, und daß man mit einer kleinen Drehung am Gasgriff die Geschwindigkeit steigern oder vermindern kann. Herrlich ist das.

Mit etwas besorgter Miene entließ mich meine Eheliebste zu meiner ersten motorisierten Ferienfahrt, nachdem ich hoch und heilig versprochen hatte, meinen Bierkonsum auf 50 Prozent zu reduzieren. Angesichts meiner Familie trat ich auf den Starter und begleitet von guten Wünschen, mit vollem Tank und frohem Herzen surrte ich los. Ich war noch keine zwanzig Kilometer gefahren, als mich das erste Hindernis beinahe zu Fall brachte. Dicht nach einer unübersichtlichen Kurve stand eine Kuh quer über die Straße und glotzte mich an, wie nur eine Kuh glotzen kann. Hätte das Vieh längere Beine gehabt, ich wäre unten durch gefahren; aber es ging nicht, und eine Handbreite vor dem ominösen Bauch blieb meine Vespa stehen. Das Tier schaute mich etwas blöde an und veruläste mich zu der tiefsinnigen Bemerkung: „Oh du Chue!“ Klatsch, hatte ich ihren wohlriechenden Wedel im Gesicht. Alles Zureden nützte nichts, ich mußte zurücktreten und das Hindernis umfahren, die Kuh tat keinen Schritt. Nun kam die Südrampe des Bernhardinpasses mit seinen zahlreichen Kehren. Mein Maschinli zog, daß es eine Freude war. Ich überholte sogar einen Postwagen mit Schulkindern, die mir fröhlich zujubelten. Stolz winkte ich zurück und bei der dritten Kehre machte meine Vespa dreimal „Pf“ und stand still. Als mich der Postwagen wieder einholte, johlten die Kinder, die Lausbuben.

Instruktionsgemäß nahm ich die Zündkerze heraus, putzte sie mit einem Lappen und zündete mir dann eine Zigarette an, um den Motor etwas abkühlen zu lassen. Allein die Vespa wollte nicht. Nach etlichen vergeblichen Versuchen mußte ich mich entschließen kehrtzumachen und die nächste Garage aufzusuchen. Ich fuhr im Leerlauf bergab und erreichte nach einer Viertelstunde das Dorf, wo ich anhalten wollte. Statt aber die Bremse zu ziehen, habe ich meiner Täubi den ersten Gang eingeschaltet und siehe da. Es gab einen kleinen Ruck und hinter

mir begann es zu surren. Die Vespa wollte wieder. Ich tat also, als ob die Garage gar nicht vorhanden wäre, fuhr ein Stückchen weiter und kehrte um. Der Kuckuck mag wissen, warum es jetzt ging und vorher nicht. Jedenfalls war mein Stolz merklich gesunken und bis zur Paßhöhe habe ich stets und ängstlich auf den Motor gehorcht, immer wieder gewärtig, daß es wieder „Pf... Pf...“ machen würde, aber es geschah nichts dergleichen. Nun ging es bergab und talaus, durch den Schyn und das Oberhalbstein hinauf. Ich war so glücklich, daß ich sogar das Mittagessen vergaß und erst in Bivio am Fuße des Julierpasses halt-machte, um einen Salziz und einen Zweier Alten zu genehmigen. Um zwei Uhr nahm ich meine Vespa wieder vor, der Motor sprang sofort an, der Aufstieg begann. Aber schon nach knapp hundert Metern begann meine Vespa zu stottern und blieb dann stehen. Ich stieg ab, reinigte die Kerze, das Vehikel streifte. Ich fuhr bergab, schaltete den ersten Gang ein, es machte ein paarmal „Pf... Pf...“ und fertig. Ich war mit meinem Latein zu Ende und fluchte in allen eidgenössischen Landessprachen. Trübselig hockte ich am Straßenrand und fing mit saurer Miene die lächelnden Blicke der Vorbeifahrenden auf. Was die dachten war mir klar: „Da sieht man wieder, was so ein Motorvelöli wert ist.“

Mein Motor kühlte sich ab und ich kochte. Da fiel mein Blick auf den Benzinbahn. Er war zu.

Esel, das war das netteste, was ich mir zuffüserte. Als ich aber knapp unter dem Julier-Hospiz einen noblen Wagen überholte, dessen Fahrer die Kehre doppelt genommen hatte und daher von einem Jeep abgeschleppt werden mußte, sandte ich lächelnd die eingefangenen Verachtungsblicke zurück. Ich war wieder obenauf. Aber in der Senke zwischen Silvaplana und St. Moritz begann die Stottere wieder. Ich polierte die Kerze, wechselte sie aus, nichts. Dreimal stieß ich den Malefizkarren bergauf und fuhr hinunter, aber kein Surren kitzelte mein hoffnungsvolles Ohr. Ich saß wieder am tiefsten Punkt und betrachtete in stiller Wut den diesmal offenen Benzinbahn. Ich war aber püffiger geworden. Jedesmal, wenn ein Gefährt vorbeifuhr, bewunderte ich die Natur, den tiefblauen See und die saftig grünen Lärchen und vermied so verachtungsvolle Blicke.

Vom Dorfeingang her winkte eine Garage. Was blieb mir anderes übrig, als mein Wägelchen bergauf zu stoßen. Ich tat es mit grimmiger Miene und widerstand der Versuchung, die Vespa in den See zu versenken. Schwitzend und pustend kam ich oben an und stellte den Karren an die Benzinsäule. Ein freundlicher Jüngling öffnete den Benzintank, es war kein Tröpflein mehr drinnen.

Trotz diesen Anlaufschwierigkeiten genoß ich herrliche Ferien mit meiner Vespa, und als ich glücklich wieder daheim landete, da fand mein hoffnungsvolles Töchterchen, daß ich auf der Vespa mehr Stil habe als unser Doktor auf der Lambretta. Igel

Moro-Wetterschutz

für die Urlaubsreise unentbehrlich!



Schützt Sie und Ihr Fahrzeug gegen Regen, Staub und kalten Fahrtwind. M 53 nach Abstellen des Fahrzeugs als Garage, M 54 als Regenumhang verwendbar. Ausführlicher Prospekt kostenlos von

Moro-Wetterschutz W. HERBERT KAUER, 13a Rösln



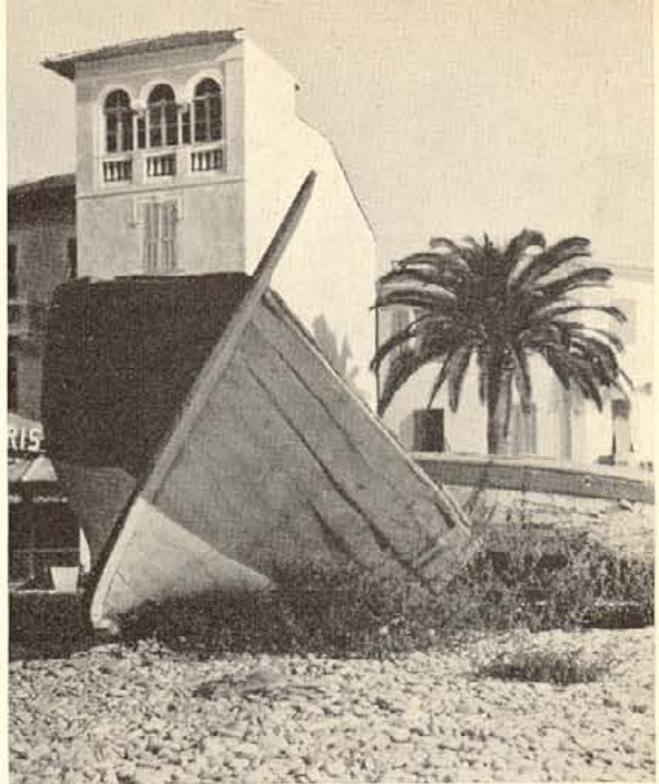
Kennen Sie eigentlich Ventimiglia?

Bitte, seien Sie nicht allzusehr erstaunt über diese Frage, sie gilt nur indirekt Ihnen. Genau diese Frage stellte ich neulich einem jungen Vespisten, der mir begeistert von seinem dreiwöchigen Aufenthalt an der italienischen und französischen Riviera erzählte. Er besann sich und meinte dann: „Ach ja, da irgendwo in der Nähe hat mal irgendein Zöllner die Motornummer nachgesehen.“ — Der Mann ist symptomatisch für den großen motorisierten Touristenstrom: Keiner würde in Ventimiglia auch nur



Stadtansicht von Ventimiglia

zehn Minuten Halt machen, wenn dieses Städtchen nicht an der italienisch-französischen Grenze läge. Die einen kommen von Italien und brausen durch nach Menton, Monte Carlo und Nizza, die anderen kommen von Westen und wollen so schnell wie möglich in das ebenso teure San Remo, Imperia oder Alassio. Und keiner sieht, daß auch in Ventimiglia das Meer blau ist, daß auch hier ganz echte Palmen wachsen, daß dieses Städtchen noch viel ursprünglicher ist, als alle diese Badeorte, in denen bedeutend mehr Deutsch als Italienisch gesprochen wird.



Am Strand

Während man andernorts in überfüllten Lokalen auf sein Essen wartet, sitzt der, der's entdeckt hat, in Ventimiglia in der Weinlaube einer Trattoria, genießt ein billiges, aber reichliches Mahl, läßt sich die Sonne auf den Buckel scheinen und ist herzlich froh, mitten zwischen den teuren und mondänen Badeorten ein Plätzchen gefunden zu haben, wo man noch nicht in der Hauptsache von der Touristenbrieftasche lebt.

Wenn's einen dann doch mal nach einem Bummel auf einer der Hauptstraßen von Nizza oder nach einem Abendessen in San Remo gelüftet: Bitte sehr, nach Nizza sind es ganze 40 km, nach Cannes 72, San Remo ist 17 und Imperia auch nur 44 Kilometer entfernt. Und was die rollenden Bergsteiger besonders interessiert: Nur etwa 90 km nördlich von Ventimiglia erheben sich beachtliche und leicht zu erreichende Hügelchen von 1300 bis 3000 Metern und zwar in dem französischen Zipfel, der hier nach Osten vorstößt. Da man ja jetzt, sofern man ein Carnet für's Fahrzeug hat, ohne Visum beliebig oft von Italien nach Frankreich und umgekehrt reisen kann, ist es durchaus möglich, in Italien zu frühstücken, um anschließend eine kleine Bergtour in Frankreich zu machen. Zum Mittagessen ist man wieder in Italien und abends genehmigt man sich noch ein erfrischendes Bad am Strand von Nizza, um dann müde auf sein (italienisches) Lager zu sinken. Und mit Stolz erzählt man dann zu Hause, man sei in diesem Sommer dreimal in Italien und zweimal in Frankreich gewesen. Wer's nicht glaubt, zählt einen Taler in die Reisekasse. *Seitz*



Wer Kraffrad fährt, fährt auch „LB“

Erst Continental „LB“ Reifen geben dem Kraffrad alle die guten Fahreigenschaften, die auch dem „LB“ bereiften Motorroller so trefflich dienen. Deshalb sind „LB“ Reifen für beide richtig. Die verblüffende Standfestigkeit in der Kurve auch bei großer Schräglage ist ihr besonderes Kennzeichen. Das griffige Profil mit den Seitenlamellen und breiten Stützrippen macht das Fahrzeug spurfest und bromssicher. So geben Continental „LB“ Reifen das beruhigende Gefühl der Sicherheit. Das ist auch wohl der Grund, wenn der Motorsport immer mehr „LB“ Reifen verlangt.



Gute Fahrt auf

Continental LB



Keine Angst, die angehende Campingfrau schießt nicht auf ihren Mann — noch nicht!

Männer müssen wohl so sein: Sie haben eine Idee, die sie im Handumdrehen in die Tat umsetzen wollen. So war es auch mit Peter und dem Campingsport. Zuerst sagte er nur so im Vorbeiröckeln an einem Campingplatz: „Eigentlich recht nett“, dann sagte er: „Eigentlich prachtvoll, so natürlich, frei und ungebunden seine Ferien zu verbringen“. Und dann besorgte er sich Prospekte von Zelten.

Am runden Tisch, in Clubsesseln sitzend, waren wir schon theoretisch waschechte Camper geworden, denn es wurde von seiten Peters als selbstverständlich vorausgesetzt, daß ich als gleichberechtigte Ehefrau keine Spielverderberin sein würde.

Was sollte ich auch anderes tun als die gewünschte Begeisterung zu zeigen, die aufsteigenden Seufzer heroisch zu unterdrücken und ernsthaft mit mir zu Rate gehen, was ich wohl als künftige Campingfrau zu tun und zu lassen hätte.

Der Charme einer Campingfrau liegt — das wird auch die ganz künftige Zeltfrau unterschreiben — in ihrem Sinn für das Praktische, für eine anpassungsfähige Häuslichkeit und eine sehr ernst genommene Ordnungsliebe.

Kleine Leckereien aus der internationalen Campingküche

Aus Spanien brachten wir im vergangenen Jahr das einfache herzustellende, aber vorzüglich schmeckende Rezept des spanischen Omeletts — genannt: La Frita — mit. Man schlägt pro Person zwei bis drei Eier in eine Schüssel, salzt sie, rührt sie mit einer Gabel schaumig und vermischt mit feingehackten Zwiebeln und geriebenen Parmesan — oder Emmenthaler Käse. Dann läßt man die Mischung in eine Pfanne mit recht heißer Butter — oder, wenn man es „echt“ haben will, mit Olivenöl — gleiten und bäckt das Omelett auf beiden Seiten rasch goldbraun. Dazu schmeckt grüner Salat oder Tomatensalat ausgezeichnet. Ein anderes, sehr wohlschmeckendes Gericht lernten wir auf einem schweizer Campingplatz von einem schwyzer Camper: das „geschnitzelte Kalbfleisch“. Dazu rechnet man pro Person ca. 150 g schieres Kalbfleisch, das in ganz kleine Stücke „geschnitzelt“ — geschnitten — wird. Man gibt Butter in ein Kasserol, läßt feingehackte Zwiebel darin andünsten und gibt das Kalbfleisch dazu. Dann salzt und pfeffert man nach Geschmack, stäubt mit einem Eßlöffel Mehl an, und läßt alles unter ständigem Umrühren schön braun werden. Dann gießt man ein wenig Wasser zu, und läßt 15 Minuten kochen. Zum Schluß gibt man — und darauf kommt es eben besonders an — einen kräftigen Schuß herben Weißwein daran, der aber nicht mehr mitkochen darf. In Italien lernten wir die „Saltimbocca romana“ kennen, das Kalbsschnitzel auf römische Art. Dazu wird ein normales Schnitzel in der Mitte in zwei Scheiben längs halbiert. Auf die eine Hälfte legt man eine Scheibe rohen Schinkenspeck und Essiggurkenscheibchen und deckt mit der anderen Hälfte zu. Dann steckt man die beiden Schnitzelscheiben mit Zahnstochern zusammen, salzt und pfeffert von außen und brät das ganze schnell in Olivenöl oder Butter goldbraun. Und nun zum Schluß noch ein französisches Rezept! Auf kleine Spieße aus Metall oder Holz steckt man abwechselnd je eine Scheibe Leber, eine Scheibe Schinkenspeck und eine kleine halbierte Zwiebel. Dann brät man das Ganze unter ständigem Umdrehen in einer Pfanne mit heißem Öl rasch gar und würzt zum Schluß erst mit Salz und Pfeffer. *Hawasch*

ICH WERDE EINE CAMPINGFRAU

Kleine Einführung zu unserer Bildreportage
„Camping zu zweit“ auf den Seiten 16, 17

Mit der Ordnung fängt es schon beim Einpacken an; denn, wenn sämtliche Campingutensilien auf dem Roller verstaut sein wollen, müssen sie alle ihren vorgeschriebenen Platz haben, um die Raumausnutzung so günstig wie möglich zu gestalten. Peter zeichnet für die Unterbringung auf dem Roller verantwortlich und ist bemüht, alles so auszubalancieren, damit die Maschine, wie er sagt, nicht hecklastig wird.

Auch die Kleidung ist ein wichtiges Kapitel. Natürlich mußte Peter zuerst einmal mitteltief in die Tasche greifen, denn die ebenso praktischen wie hübschen Röcke, Jeans und Jacken aus Popeline sind durchaus erschwinglich.

Männer — das merkt man erst so richtig auf einem Campingplatz — wollen beschäftigt sein — sprich spielen! Das ist eine alte Weisheit, die sich schon unsere Großmamas zunutze machten. Beim Aufbau des Zeltes, dem Aufpumpen der Luftmatratzen und des funkelneulernen Neptun-Gummi-Faltbootes, das so praktisch in einer Tasche verpackt ist, findet sich dazu reichlich Gelegenheit. Als Campingfrau hat man in der Zwischenzeit genügend Muße, das Zelt recht wohllich und nett herzurichten und auf dem Benzinkocher den ersten Imbiß vorzubereiten. Viel Arbeit darf die Campingkost zwar nicht machen, aber schmackhaft muß sie trotzdem sein, denn bekanntlich hat die Liebe des Mannes sehr viel mit seinem Magen zu tun und da sollte man als Frau schon ein bißchen Zeit orubrigen, in den Kochbüchern für den Camper zu studieren, um mit wenigen Mitteln ein lukullisches Mahl hervorzuzaubern.

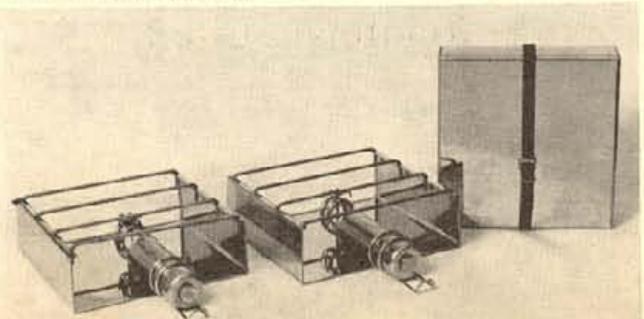
Das Schönste beim Camping sind die Ruhestunden, und wenn Männer wie Kinder werden und am liebsten Karl May in den Wäldern spielen wollen, dann darf eine Frau, die nichts höher schätzt als die Harmonie ihrer Ehe, gewiß nicht an versäumte Kaffeestunden auf der Hotelterrasse und vielleicht an weichere Hotelbetten denken. Dann schlüpft sie besser in ein paar luftige Shorts, streift einen fischen Pulli über und geht mit „Ihm“ auf Entdeckungstour. Und am Abend, wenn das Zeltlaternen angezündet wird, gibt es mit den Zeltnachbarn eine freundliche Fachsimpelei und die Erfahrenen erzählen aus ihrem Schatzkästlein der Erinnerungen von dem ersten Trip per Fahrrad und mit Einmannzelt über die Alpen, vom ersten Schnupfen nach einer Regennacht und ihrer unerschütterlichen Absicht, mit keinem Hotelbewohner tauschen zu wollen.

„Willst du noch tauschen?“ fragt mich dann Peter ein Stündchen später, wenn die Laterne verlöscht und der Reißverschluß am Zelt zugezogen wird. Und ich sage mit dem Brustton der Überzeugung: „Nein!“ Denn wirklich, mag man als Frau auch vielleicht mehr Arbeit haben, aber man hat auch mehr Freude, an der Umgebung, an gleichgesinnten Menschen und am eigenen Mann, der jedes Wochenende wieder zu einem richtigen, ausgelassenen Buben wird.

Last not least aber hat man als Hausfrau noch eine zweite Freude, denn nirgends kann man seine Ferien und Wochenende so billig verbringen wie auf dem Campingplatz. Vielleicht, ich habe Peter noch nicht gefragt, habe ich auf diese Weise eine Chance, doch noch zu dem traumhaften Kostüm zu kommen, das in Schnitt und Farbe so glänzend zu unserem Roller paßt.

Auf alle Fälle, mit und ohne Sommerkostüm, hat mich die Flamme der Begeisterung längst ergriffen. Sie brennt ebenso lichterloh wie bei Peter und wie bei allen jungen und begeisterungsfähigen Campingsportlern, die die Natur sehen und erleben wollen. *Simone*

Eine freudige Überraschung für alle Campingfreunde ist der neue Benzinbrenner (DBP) der Firma CAMPING-Bedarf, Überlingen. Ohne Pumpe und ohne Ventil leistet der handliche Brenner ca. 1000 kcal/h, d. h. in ca. 7—8 Min. kocht 1 Liter Wasser. Dabei fällt der Brennstoffverbrauch kaum ins Gewicht: 1 Liter Benzin reicht aus um 80 Liter Wasser zum Sieden zu bringen. Äußerst praktisch ist die dazu konstruierte Verpackungsschachtel (DGM), Abmessung 18 x 6 x 6 cm, die aufgeklappt als Kochgestell dient. Die Flamme des Brenners ist beliebig regulierbar.



Auch nach Frankreich jetzt ohne Triptyk

Analog zu den Möglichkeiten, daß deutsche Reisende in die Schweiz und nach Österreich (siehe Roller Revue Nr. 4/54) ohne Triptyk einreisen können, hat Frankreich jetzt auch eine solche nationale Regelung eingeführt.

Für Urlaubsreisen können nunmehr deutsche Reisende, die nicht im Besitze eines Triptyks sind, beim französischen Zollamt ein „Laissez-Passer“ als Grenzdokument für das Kraftfahrzeug erhalten.

Die Gebühren dafür betragen für eine Einreise

bis zu 10 Tagen	= 700 ffrs.
bis zu 20 Tagen	= 800 ffrs.
bis zu 1 Monat	= 1200 ffrs.
bis zu 3 Monaten	= 2000 ffrs.

Nach dem Wechselkurs umgerechnet, entsprechen die Gebühren in der obigen Reihenfolge ca. DM 8,30, ca. DM 9,50, ca. DM 14,30, ca. DM 23,50.

Im Vergleich mit dieser Regelung zu der Schweiz und Österreich, wo es für Reisende, welche verhältnismäßig wenig (z. B. nur gelegentlich von Urlaubsreisen) die Grenze passieren, sehr oft ratsam ist, von dieser Möglichkeit der geringeren Kosten wegen Gebrauch zu machen, erscheint die Höhe der von Frankreich verlangten Gebühren als entschieden zu hoch. Wir wollen dazu ein weiteres Kommentar uns heute ersparen, doch sei der Rat noch gegeben, in jedem Falle vor Antritt einer Auslandsreise eine Berechnung darüber aufzustellen, welche Arten der benötigten Grenzdokumente am billigsten sind.

W7.

GRENZÜBERGÄNGE

Mit der heutigen Bekanntgabe der für den großen Reiseverkehr mit Landstraßenübergang geöffneten Grenzübergangsstellen von und nach der Bundesrepublik, haben wir nun alle unsere Grenzen abgetastet und die uns geöffneten Tore namhaft gemacht. Im Zuge des sich erfreulicherweise immer mehr lockern internationalen Reiseverkehrs wird die eine oder andere Grenzübergangsstelle noch geöffnet werden müssen, zumal die jetzige Anzahl mancherorts keine reibungslose Abwicklung mehr gewährleistet, da der Reiseverkehr in den vergangenen 2 Jahren von und nach West-Deutschland stark angewachsen ist.

Die für den großen Reiseverkehr mit Landstraßenübergang zugelassenen Grenzübergangsstellen sind:

Nach Belgien

auf deutscher Seite	auf belgischer Seite
Bildchen	Tulje
Köpfchen	Hauset
Roetgen	Petergensfeld
Mütznich	Ternell
Kaltherberg	Küchelscheid
Miescheid	Losheimer Graben
Hallschlag	Losheim
Kehr	Losheim
Lützkampen	Weweler

Nach Luxemburg

auf deutscher Seite	auf luxemburgischer Seite
Dasburg	Kodershausen
Roth	Vlanden
Bollendorf	Bollendorfbrück
Wasserbilligerbrück	Wasserbillig
Kreuzweiler-Schloß Thorn	Remich
Wellen (Fähre)	Grevenmacher

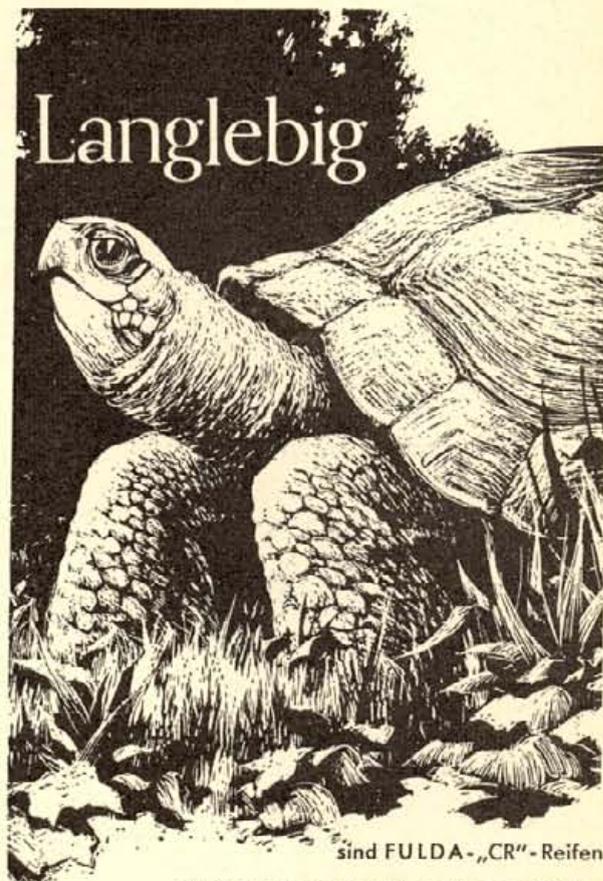
Nach dem Saargebiet

in der Bundesrepublik	im Saarland
Kreuzweiler-Schloß Thorn	Nennig
Klrf	Münzingen
Freudenburg	Welten
Tabel	Saarlözbach
Greimerath-Panzhaus	Britten
Hirschfelderhof	Welskirchen
Hermeskeil	Nonweiler
Neubrücke	Nohfelden
Reichweiler	Oberkirchen
Reichweiler	Schwarzerden
Oberselchenbach	Marth
Breitenbach	Lautenbach
Waldmohr	Jägersburg
Vogelbach	Eichelscheid
Mörsbach	Kirrbach
Zweibrücken	Einöd
Mittelbach	Altheim
Hornbach	Brenschelbach

Nach Frankreich

auf deutscher Seite	auf französischer Seite
Hornbach	Schweyen
Kröppen	Walschbronn
Hirschtal	Lembach
St. Germanshof	Weiler
Schweigen	Weißenburg
Neulauterburg	Lauterburg
Plittersdorf (Fähre)	Seltz
Kehl	Straßburg
Kappel (Fähre)	Rheinau
Breisaach	Neu-Breisaach
Neuenburg a. Rh. (Fähre)	Eichwald
Weil-Friedlingen (Fähre)	Hünigen

W7.



sind FULDA-„CR“-Reifen

durch die Abriebfestigkeit ihrer Lauffläche.

Die Erhaltung des griffigen Profiles bedeutet mehr

Kilometer bei erhöhter Sicherheit. Ein

Vorteil, den jeder Roller-Fahrer

besonders schätzt. Verlangen Sie

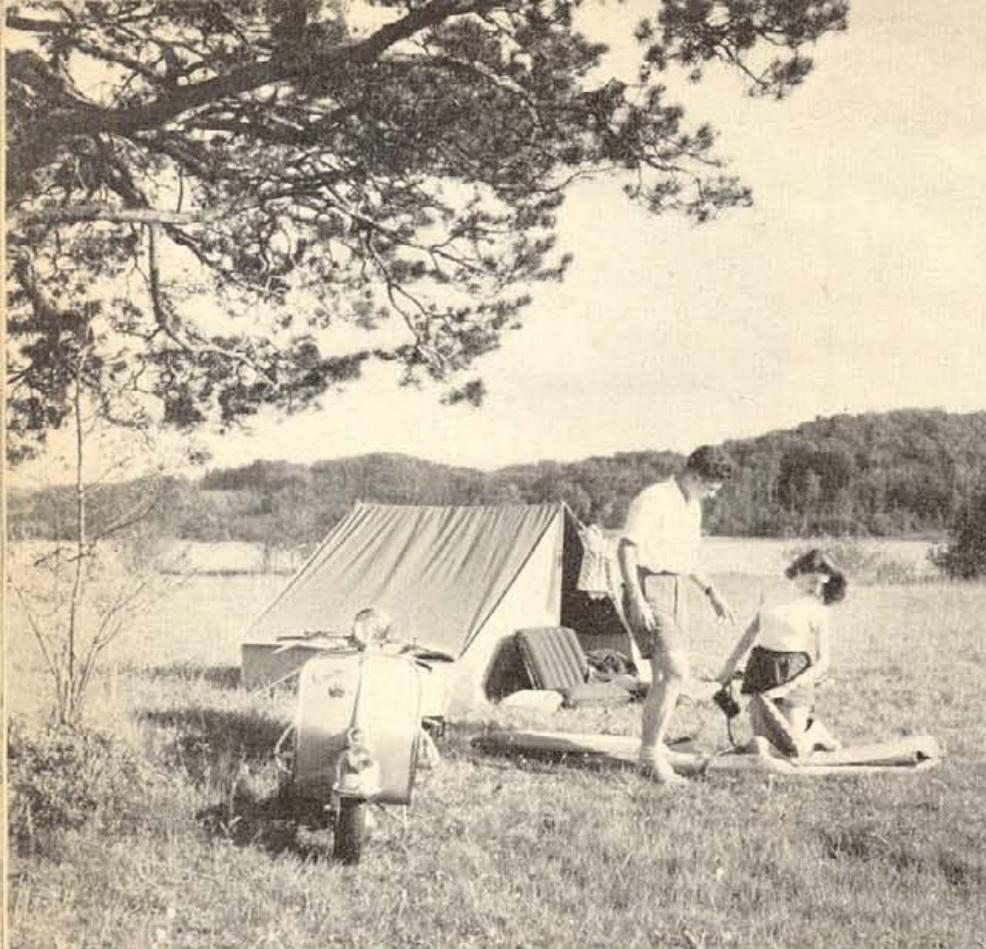
daher beim nächsten

Reifenkauf ausdrücklich

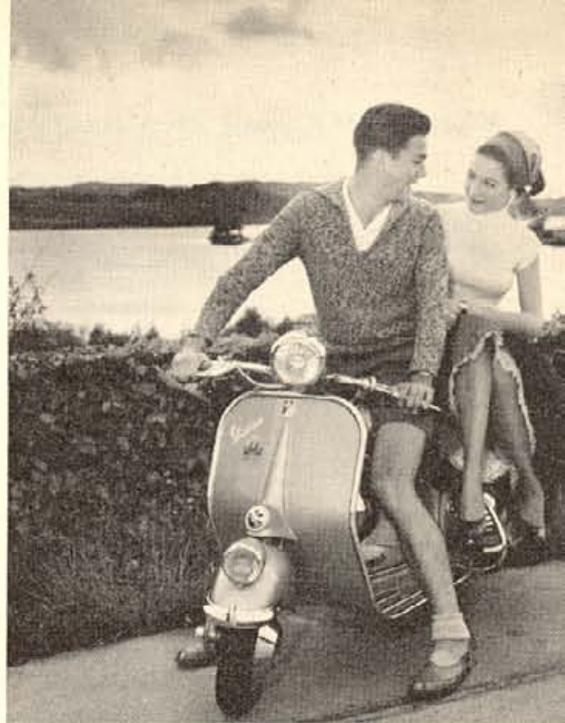
FULDA-Reifen-„CR“.



GUMMIWERKE FULDA K.G. & A. - FULDA



▲ Die Einrichtung der Camping-Wohnung erfordert einiges Nachdenken. Aber Spaß macht es doch



▲ Das sind die Akteure unseres Camping-Berichts, Hannelore und Peter, kürzlich standesamtlich zusammengekommen, die zu ihrer Liebe für ihren Roller die Camping-Idee mit eingeschlossen haben

Diese Bildreportage fotografierte Robert A. E. Bauer. Das Luftboot „Neptun“, die Alpenmatratze (Spezialanfertigung für die Nanga-Parbat-Expedition), die Universalmatratze sowie die Adria-Schwimmmatratze samt Zu-

Camping zu zweit

◀ Eines der schönsten Vergnügen beim Camping dürfte der Wassersport mit dem Neptun-Luftboot oder der Schwimmmatratze sein. Unser junges Ehepaar fühlt sich sichtlich wohl bei diesen Beschäftigungen

Sommerabend und Camping-Romantik. Das Bild dürfte fast kitschig wirken, wenn es sich nicht um reine Natur handeln würde. Abendsonne und fröhliche Menschen können nicht kitschig sein ▼

behör stellte die Firma Metzeler zur Verfügung. Die Vespa stammt aus dem Vespa-Salon Sofie Pauli, München, der „Rolly“-Campinganhänger von Auto-Waldhies, das Spezial-Rollerzelt „Motourist“ kommt von der Pioneer-Faltbootwerft.

Badeanzüge: Fa. Stechl, München



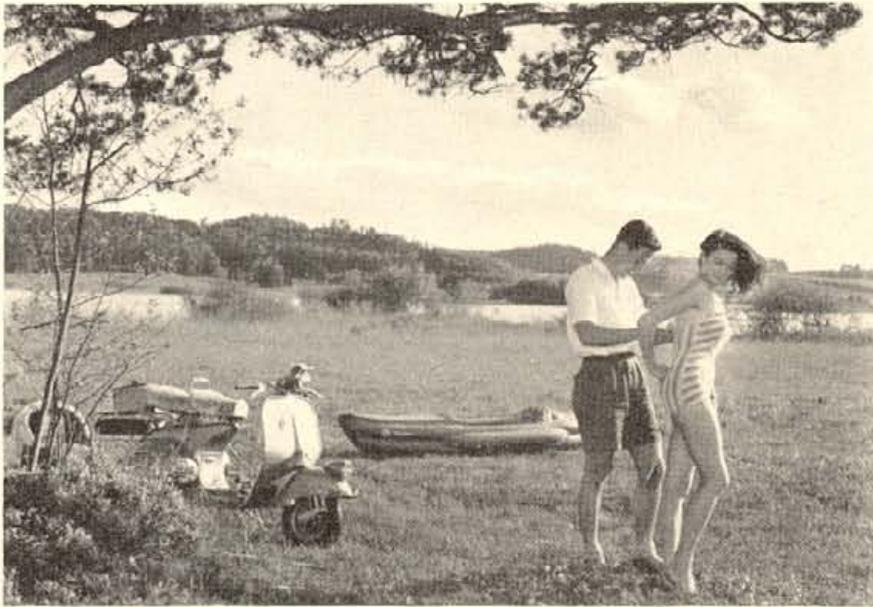


Unser Zeichner ist Pessimist aus Überzeugung, jedoch kommt bei ihm erst der Roller und dann der Mensch
Zeichnung: Winkler



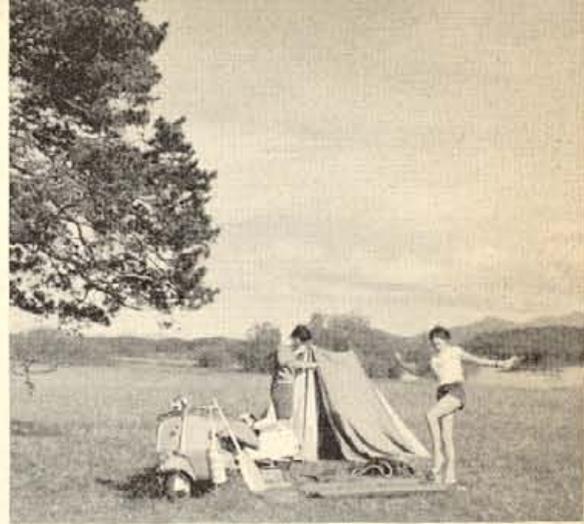
▲ Das junge Ehepaar beim Entladen ihres Camping-Anhängers. Peter hat gerade das Luftboot erfaßt. Was Hannelore in der rechten Hand hat ist kein Lampion. Der Lampion ist ein Blasebalg zum Aufblasen der Matratzen und des Bootes

Auf dem Filmstreifen nebenan sieht man unser Camping-Pärchen bei der Arbeit. Allerdings kann man diese Art vergnüglicher Tätigkeit nicht mit diesem harten Wort bezeichnen. Für die groben Beschäftigungen ist natürlich Peter da. Das Spezialzelt „Motourist“ birgt neben dem Wohnraum gleich die Garage für das treue Gefährt. Man kann dort bei erstklassigem Wetter nachts auch die Campinggeräte unterbringen. Zur Not läßt sich dieser Raum auch als Fremdenzimmer einrichten oder bei Ehekrach als Ausweichquartier. Aber so etwas soll bei Camping-Familien allerdings nur im Notfall vorkommen ▶



▲ Peter leistet, vermutlich recht gern, Hilfestellung bei der Badekostümierung

▼ Der schönste Teil des Tages ist die Ruhe nach reichlichem Essen und ausgedehntem Spiel





Die Rolletta macht sich vor dem Nymphenburger Schloß ganz ausgezeichnet.

Liselotte hat eine fixe Idee, sie will sich einen Roller kaufen. Unberechenbar, wie Frauen sind, fällt ihre Wahl ausgerechnet auf einen, den ich nicht kenne, auf die Röhr Rolletta. Er, der Roller, hätte das bestimmte Etwas, das die Frauen so lieben, behauptet sie, die Liselotte. Soviel Unlogik auf einen Haufen, man könnte glatt aus der Haut fahren. Die Angelegenheit beschäftigte mich und nach längerem Nachdenken kam ich zu dem Schluß, warum eigentlich keine Rolletta? Liselotte war mit meinem Nachdenken keineswegs zufrieden, sie wußte von früher her, daß ich einen selbstgebastelten Radio besitze und hält mich deshalb für ein technisches Phänomen. So kommt sie eines Tages angeschnelt und meint: „Hör mal, Du könntest Dir leicht 'ne Rolletta ausleihen und das Ding für mich ausprobieren.“ Wer könnte Liselotte schon was abschlagen, also nahm ich mir zu leihen und probierte aus. Sind sie auch an dem Ergebnis interessiert? Dann lesen Sie bitte weiter.

Bei einer ersten Besichtigung stechen sofort ein paar charakteristische Merkmale ins Auge. Zum ersten das vordere Schutzblech, das oben stromlinienförmig in den Scheinwerfer übergeht, zum zweiten die niedrige Karosserie und zum dritten die für Roller beachtliche Radgröße von 12 Zoll. Es ist den Röhrlentungen gelungen, trotz dieser Radgröße den Rollercharakter 100%ig zu bewahren. Das Bild wird durch eine sehr gut gepolsterte Sitzbank vervollständigt. Geschmack ist bekanntlich ein zweischneidiges Schwert, aber ich glaube, es gibt niemand, dem die gut konstruierte, etwas eigenwillige Form der Rolletta nicht gefallen würde.

Der Karosserieaufbau über dem Motor ist aus einem Stück und mit ein paar Handgriffen abnehmbar. Sehr schön, denn hier kann nichts zu klappern anfangen. Dennoch würde ich vorschlagen, die Klappe zum Benzinhahn soweit zu vergrößern, daß man auch von außen an den Vergaser rankommt, denn auf großer Fahrt ist es nicht schön, wenn man zum Düsenausblasen erst das ganze Gepäck abschrauben muß, um die Karosserie abnehmen zu können. Außerdem ist's bei der jetzigen Klappe eine kleine Fingerakrobatik, den Benzinhahn auf Reserve zu stellen. Die Sitzbank ist so tief eingebaut, daß auch kleine Mädchen mit beiden Beinen bequem den Boden erreichen. Das soll aber nicht heißen, daß große Leute wie Affen, die Knie an den Ohren, daraufgeklemmt sind. Die Sitzposition in ihrer günstigen Auslegung bietet jedem bequem Platz. Das vordere Frontschuttschild ist soweit hochgezogen, um den Beinen auch wirklich als Wetterschutz dienen zu können. Unter der Karosserie liegt das Fahrgestell. Ein geschweißter Stahlrohrrahmen nimmt im vorderen Rahmenkopf eine Teleskopgabel auf, der Hinterteil ist zum Schwingrahmen ausgebildet. In das Fahrgestell eingebaut wurden der 200-ccm-Ilo-Motor, ein Zweitakter mit einer Leistung von 10 PS. Eines muß man der Rolletta hoch anrechnen: Sie ist, was beim Ilo nicht häufig vorkommt, in ihren Geräuschen gut gedämpft, ohne dabei an Leistung zu verlieren. Das Vierganggetriebe ist mit dem Motor in einem Block zusammengebaut und wird durch eine Fußschaltwippe betätigt. Die Kraft vom Motor zum Hinterrad überträgt eine Kette, deren Kapselung am vorderen Ritzel allerdings eine kleine Lücke aufweist. Für den Schmutzschutz ist diese ohne Belang. Je nachdem, ob ein elektrischer Anlasser oder ein Kickstarter eingebaut ist, hat die Lichtmaschine 12 oder 6 Volt und eine Leistung von einmal 45 Watt und beim Anlasser 65 Watt. Das ist für alle Fälle ausreichend.



RR testet die Röhr Rolletta 200

1:0

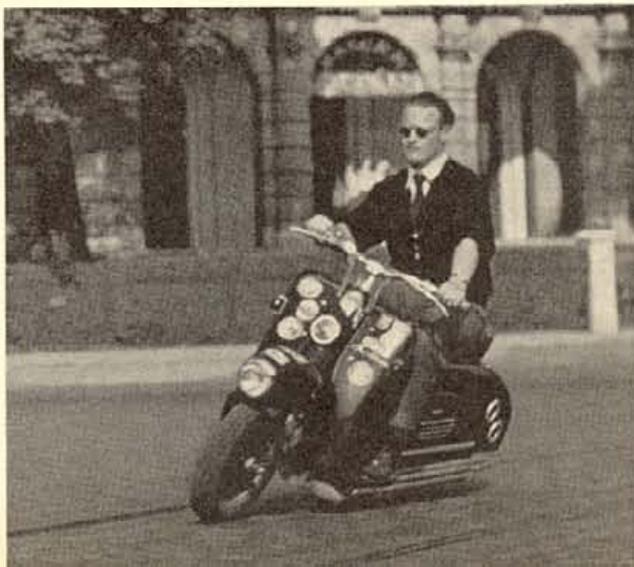
für die Rolletta

RR-Tester sagt, die Rolletta sei unerhört hart im Nehmen, er habe ihr nichts erspart

Ein Druck aufs Knöpfchen genügt, um den Motor blubbern zu lassen. Für den elektrischen Anlasser bei Rollern muß endlich einmal eine Lanze gebrochen werden. Zu viele verzichten darauf, einfach aus Angst, sie könnten ein Fiasko damit erleben. Ich habe Anlassermaschinen seit annähernd einem Jahr laufend gefahren und noch nicht eine Panne damit gehabt. Im Gegenteil, im Winter mußten die Maschinen stets im Freien nächtigen, dabei waren sie wesentlich einfacher zu starten als Roller mit Kickstarter. Dasselbe gilt, falls einmal durch zu vieles Tupfen der Motor ersäuft. Bei meinem ersten Ausflug mit der Rolletta war gerade so ein schöner Rieselregen, der das Großstadt-pflaster mit einer dicken Schmiere überzog und glitschige Straßenbahnschienen gab's in Hülle und Fülle. Aber aller Schreck war umsonst. Durch die ausgezeichnete Straßenlage, verbunden mit einer tiefen Schwerpunkt-lage fühlt man sich, auch bei schlechtesten Straßenverhältnissen, unheimlich sicher. Man hat immer das Gefühl, das Hinterrad läuft in Kurven dem Vorderrad von selbst nach und der Lenker sei nur mehr zum Abstützen für die Arme da, nicht mehr zum Lenken. Der niedrige Schwerpunkt dürfte übrigens auch der Grund für die leichte Handlichkeit der Rolletta sein, die sie trotz ihres relativ hohen Gewichtes aufweist. Eines ist schade: Die ausgezeichnete Straßenlage mußte mit einer sportlich harten Vorderradfedererkauf werden, die zwar auf normalen Straßen nicht in Erscheinung tritt, bei schlechten Wegen aber doch ermüdend wirkt, wenigstens auf die Dauer.

Zwei Punkte gab's, die Liselotte genau wissen wollte: Wie schnell geht er und was braucht er Sprit. Also mußte die Stoppuhr herhalten. Die gestoppte Höchstgeschwindigkeit lag bei 94 km, dabei wurden Autobahnstrecken erzielt zwischen 78—82 km. Das ist allerhand Holz für einen Roller. Der Benzinverbrauch wurde einmal über eine Teststrecke von rund 1000 km gemessen. Ergebnis: 3,1 Liter, zum anderen interessierte der Verbrauch bei Höchstgeschwindigkeit. Es kamen nicht ganz 4 Liter 'raus. Da soll noch einer sagen, der Ilo-Motor wäre ein Benzinsäufer. Und hier ein paar Punkte, die mir sehr wesentlich erschienen. Zuerst die Bremsen: Wirklich ganz große Klasse, sehr weich im Einsatz, greifen aber doch so rasant durch, daß man glaubt, die Räder würden sich förmlich in den Boden hineinsaugen.

Die Rolletta wurde in den Kurven hart geknuppelt



Und dann das Licht. Ich stand dem tiefliegenden Scheinwerfer zuerst skeptisch gegenüber, ließ mich aber schnell eines Besseren belehren. Die tiefe Lage des Lichtkegels hat den Vorteil, bei abgeblendetem Licht den Strahl sehr weit nach vorne legen zu können, ohne daß entgegkommene Verkehrsteilnehmer dadurch geblendet würden.

Ein Thema, das dem Tester fast zur Qual wird: Die Bergsteigfähigkeit. Die üblichen Paßstraßen sind kein Kriterium mehr für einen 200er Roller mit 4 Gängen. Seine Leistung liegt wesentlich höher. Man muß schon auf Ziehwege und ähnliches zurückgreifen, um überhaupt zu einem Werturteil zu gelangen. Bleibt man auf solchen Wegen wirklich einmal stecken, so ist bestimmt nicht das Anzugsvermögen schuld, sondern der schlechte Untergrund dieser Wege, der das Hinterrad dann einfach leer durchgehen läßt. Jedenfalls liegt das Steigvermögen der Rolletta weit über 30%. Da gerade das Anzugsvermögen erwähnt wurde, soll die Beschleunigung nicht unerwähnt bleiben, zumal wenn sie so gut ist wie bei der Rolletta. Für den, der mit solchen Zahlen etwas anfangen kann: Beim Beschleunigen von 0 bis 80 km mit Durchschalten blieb ich knapp unter 20 Sekunden. Dabei wird der 4. Gang fast gar nicht gebraucht, da der Roller im 3. Gang gut bis 80 km hochdreht. Für die anderen: Das Überholen von großen Lastwagen mit Anhänger hat weitgehend seine Gefährlichkeit verloren. Ein kleines übersichtliches Stück Straße genügt, um Gas zu geben und vorbeiziehen zu können.

Natürlich war Liselotte oft mit von der Partie und sie war nicht ganz glücklich als Sozia. Sie wußte nicht recht, wo sie sich anhalten sollte. Ich schätze es nun mal nicht, wenn man mich am Bauch umklammert. Noch besser als ein Haltegriff wäre vielleicht eine abschließende Wulst am hinteren Sitzende, die das rückseitige Abrutschen verhindern könnte.

Zu den Kleinigkeiten, die so sympathisch sein können, gehört die elektrische Ganganzeige, die unauffällig, aber doch gut ablesbar in den Tacho eingebaut ist. Sie zeigt jeden Gang einschließlich Leerlauf gesondert an. Weiterhin gehört eine kleine Innenbeleuchtung im Motorenraum dazu. Bei Nacht eine nicht zu unterschätzende Hilfe. Etwas, was nicht in der Gebrauchsanweisung steht: Falls sie sich eine Rolletta kaufen sollten, besorgen sie sich gleich einen Zündkorzenschlüssel dazu. Im sonst

Technische Daten

Motor:
JLO-Zweitaktmotor · Hubraum 197 cm³ · Leistung 10 PS bei n = 5000 U/min
Gehäuseseite aussehend · Boech-Schwungrad-Lichtmagnet 45/60 Watt · Gemischschmierung 1:25.

Vergaser:
Bingvergaser, Betätigung durch Drehgriff, Luftschleber durch Seilzug vom Lenker aus, Naßluftfilter.

Getriebe:
4-Gang-Getriebe, Betätigung durch Fußschaltwippe links, 3-Scheiben-Korklamellenkupplung in Öl laufend, Kickstarter · Hinterradantrieb durch Kette, Kettenkasten.

Rahmen:
Geschweißter, kräftiger, verwindungsfreier Stahlrohrrahmen, vorne Teleskopfederung 50 mm Federweg, hinten Schwinggabelfederung 70 mm Federweg Radstand 1400 mm.

Bremsen:
Kräftige Innenbackenbremsen 150 g × 25 mm vorne und hinten.

Reifen:
3,50 × 12" Niederdruckreifen · Räder untereinander austauschbar.

Beleuchtung:
45/60 Watt Schwungrad-Lichtmagnet, Gleichrichter, Batterie, Signahorn, Armaturenbrett mit beleuchtetem Tachometer und elektrischer Ganganzeige, Zündschloß.

Kraftstoffbehälter:
9 Liter, davon 1,5 Liter Reserve.

Leergewicht: 130 kg

Zulässiges Gesamtgewicht: 290 kg

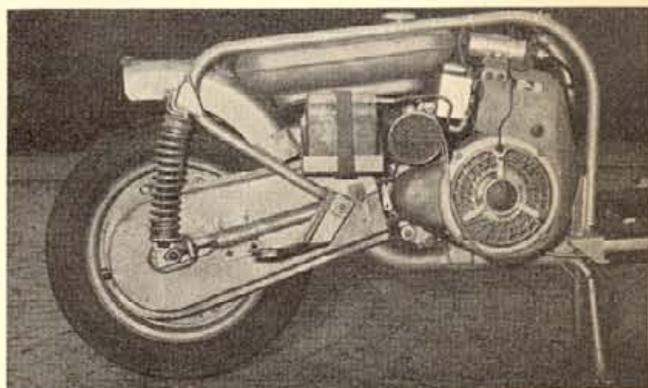
sehr guten und reichhaltigen Werkzeug ist zwar einer drin, der vielseitig verwendbar ist, nur paßt er leider gerade bei diesem Roller nicht zum Kerzen rein- und rausschrauben. Und daß man extra mit einem 2. Schlüssel einen Deckel aufsperrn muß, um das Lenkerschloß verriegeln zu können, gefällt mir auch nicht ganz. Zum Schluß noch der bei Rollern obligatorische Schrei nach einem etwas größeren Tank. 10 Liter Gemisch sollten nach Umschalten auf Reserve eingefüllt werden können. Bei den jetzt möglichen 5 Litern wird einem das häufige Tanken doch lästig. In Süddeutschland hat sich die Rolletta schon einen ganz beachtlich großen Freundeskreis erworben. Sie ist aus dem Straßenbild nicht mehr wegzudenken. Kein Wunder übrigens, wenn man den Gesamteindruck, den die Rolletta vermittelt, in Betracht zieht. Sowohl der sportliche wie der Tourenfahrer kommen beide voll auf ihre Rechnung. Zieht man dazu noch eine gefällige Form und ein geschmackvolles Finish in Betracht — die Rolletta ist in verschiedenen Farben lieferbar — so ist das durchaus verständlich. Die Liselotte übrigens hat sich selbstverständlich eine Röhre gekauft und ich bin ständig am Überlegen, ob das nicht ein Grund ist, die derzeitigen guten Beziehungen weiter zu festigen.

Rollcur.

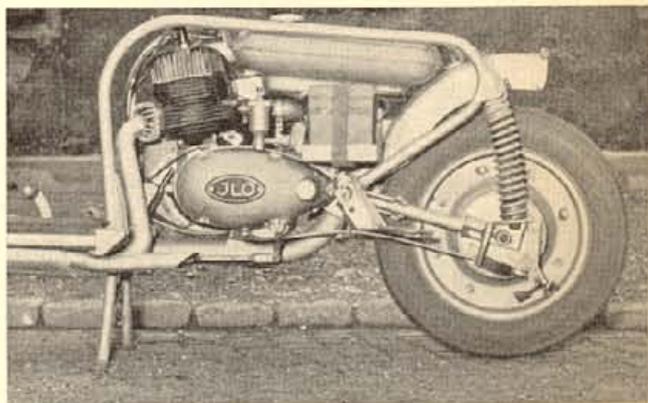
Das übersichtliche Armaturenbrett mit Anlasser und beleuchtetem Tachometer. In diesem befindet sich die elektrische Ganganzeige. Der Hebel dient zum Anhängen der Akkumulatorschleife. Hier sieht man ihn aufgeklappt



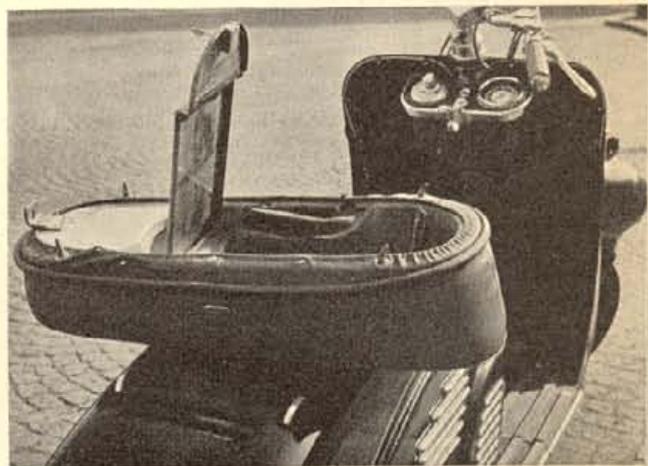
Der Motor von der Gehäuseseite aus gesehen. Schwinggabelfederung und geschlossener Kettenkasten. Der Tank faßt 9 Liter, davon 1,5 Liter Reserve



Hier auf der Vergaservorteil ist besonders gut der Stahlrohrrahmen zu sehen. Hinter- und Vorderrad sind untereinander austauschbar. Der kräftige Ständer gibt dem Roller beim Parken große Standfestigkeit

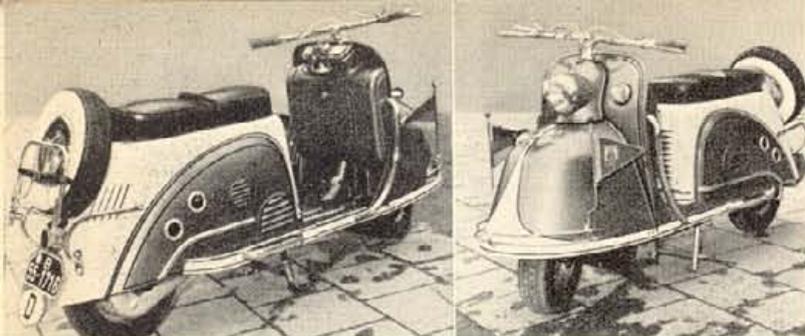


Ein ausgesprochen praktischer Gag ist die Gepäckunterbringung an der Rückseite der langen Polsterbank



Der eigenwillige, aber absolut organisch eingebaute Scheinwerfer sorgt für beste Ausleuchtung der Kurven. Vorne Teleskopfederung





Das neue Modell aus eigener Fabrik

Von Zeit zu Zeit bringen die Fabriken ein neues, meistens verbessertes Modell auf den Markt. 1. wegen der bösen Konkurrenz und 2. weil den Konstrukteuren doch hin und wieder ein guter Gedanke kommt, der dann auch gelegentlich in die Praxis umgesetzt wird. Schließlich leben wir im Atomzeitalter. Nun hat diese Sache aber wie alles in der Welt zwei Seiten. Da sind z. B. einmal die stolzen Besitzer der superneuen Roller, die eigentlich schon vor einem halben Jahr kaufen wollten, jetzt aber der Braut im Brustton der Überzeugung unverföhren weismachen: Siehst du, deswegen habe ich so spät gekauft.

Und dann gibt's die traurigen Hinterbliebenen mit den alten Modellen. Die reagieren darauf je nach Temperament und Geldbeutel. Der eine nimmt's nicht tragisch und fährt vergnügt wie bisher auf seinem Roller weiter. Der andere kann vor maßlosem Zorn sein treues Pferdechen kaum mehr von der Seite ansehen und geht, sofern das möglich, schnurstracks zum Händler, gibt die alte in Zahlung und besorgt sich eine neue.

Kaufte sich da eines Tages ein Mann einen Roller, selbstverständlich den besten und schönsten und modernsten überhaupt. Seiner Meinung nach. Alles kam, wie es kommen mußte. Eines Tages stand das neueste Modell im Schaufenster. Unser Mann gehörte keinesfalls zu den Stillzufriedenen — an den Kauf eines neuen Rollers war aber nicht zu denken. Er beschränkte sich ausnahmsweise nicht auf's Schimpfen, sondern setzte sich den Winter über auf seinen Hosenboden und bastelte.

Das Endprodukt dieser Arbeit sehen Sie auf dem Bild. Da kann man nur sagen, Hut ab vor soviel Fleiß und Können. Die Sache ist übrigens wert, von der technischen Seite aus betrachtet zu werden. Die Urform war der Goggo 200 in Standardausführung. Der Gepäckkasten — Sie sollten mal sehen, was da alles reingehört — mit dem Armaturenbrett ist selbst zusammengeschweißt und wurde dann lediglich auf das Schutzschild aufgeschraubt. Der neue Aktentaschenhenkel ist von einem anderen Roller abgeschraubt worden. Die beiden Sturzbügel wurden innen am Rahmen befestigt, dienen also nicht nur zur Zierde, sondern können bei einem eventuellen Sturz viel Blechschaden verhüten. Die Blinklichtanlage stammt von „Bella“. Die beiden Fahnenstangen und die Haubenfigur können natürlich als Spielerei bezeichnet werden, ebenso wie die zweifarbige Lackierung des Rollers. Aber gerade diese Verzierungen geben dem Roller eine eigene Note und ich habe mich schon oft gefragt, warum so etwas nicht öfter bei Rollerfahrern zu sehen ist. Die Fahrzeuge sind nun einmal zwangsläufig Konfektionsware, bedingt durch die Fließbandherstellung. Aber jeder kann doch seinen Erfindergeist walten lassen und seinem Fahrzeug einen individuellen Stempel aufdrücken. v. F.

SPRECHSTUNDE DES ROLLERARZTES

Pack die Badehose ein . . .

Sommerhitze, die wir alle ersehnen, treibt die Menschen nicht nur an die Ufer der Flüsse, Seen und ans Meer, sondern vor allem ins Wasser. Das ist gut! Baden und schwimmen Sie viel im Sommer. Es ist eine der gesündesten Sportarten, sofern es vernünftig betrieben wird. Das kühle Wasser wirkt anregend auf den gesamten Kreislauf und die (hoffentlich) harmonischen Schwimmbewegungen trainieren fast alle Muskeln. Von der Freude, die jeder Schwimmer empfindet, wenn er sich im nassen Element tummeln kann, will ich gar nicht lange reden — sie vermittelt uns Hochgefühle des Lebens. Wer noch nicht schwimmen kann (und gesund ist), der sollte nie zögern, es zu lernen. Dazu ist es selten zu spät, und kaum je zu früh. Schon als Säugling kann der Mensch schwimmen lernen, ja gerade in frühem Alter lernt er es am schnellsten, da dann die leidige Angst noch wenig ausgeprägt ist. Schwimmen verschönt nicht nur das Leben, es hat manchem geholfen, sein Leben zu erhalten. Doch für den Leichtsinigen birgt das Wasser viele Gefahren!

Ich kann leider nicht umhin, auch heute wieder warnend den Finger zu heben:



Ein Differential ist bei dem geringen Radabstand nicht notwendig

Ein Goggo auf drei Rädern

Warum soll ich als Schwerversehrter nicht auch rollern können? fragte sich der junge Schweizer Karl Burgener aus Waltenschwil im Kanton Aargau. Obwohl er nur an Krücken gehen kann, obwohl die linke Hand nicht einmal die Kraft hat, einen Kupplungshebel zu ziehen, kaufte er sich einen Goggo 125 und baute ihn mit Hilfe eines Mechanikers um. Zunächst bekam das Ding ein zweites Hinterrad, dann wurde die Schaltung auf einen langen Handhebel umgelegt. Die Kupplung kam nach unten, neben die Fußbremse, und schließlich wurde auch noch der Kickstarter durch einen langen Reißhebel an der linken Seite ersetzt. Dann verstaute Karl Burgener sein Gepäck und rollerte los, kreuz und quer durch Europa. Der R. R.-Reporter erwischte ihn auf der Autobahn, als er gerade von Dingolfing kam. Dort hatte er sich im Goggo-Werk sein Fahrzeug überholen lassen.

Nur Menschen mit kräftigem Herz, gesunden Lungen und heilen Ohren dürfen in tiefes Wasser.

Verzichten Sie auf das erfrischende Bad, wenn das Wasser vor Ihnen schmutzig ist, sie hüten sich damit vor manchen üblen Krankheiten. Nicht mit stark gefülltem Magen ins Wasser gehen — warten Sie ein Stündchen.

Machen Sie sich erst mit der Wassertemperatur vertraut, bevor Sie losschwimmen. Gebirgswässer sind immer kalt.

Springen Sie nie mit Kopfsprung in ein unbekanntes Gewässer — Ihr Kopf wird nicht damit einverstanden sein, an einem Stein hängen zu bleiben (im Zweifelsfall Sturzhelm benutzen).

Achten Sie in großen Flüssen auf die Strömung und die tückischen Strudel, gegen die stärksten Männer machtlos sein können.

Nach langem Sonnenbad nur vorsichtig in die Flut steigen. Wer noch nie an der offenen See war, sollte sich folgendes genau merken:

Niemals bei Ebbe baden. Der Ebbstrom hat schon viele in den Tod gezogen. Am Watt besondere Vorsicht an den Prilen. Das sind Wattflüsse, in denen der Ebb- und Flutstrom besonders stark und gefährlich ist. An der Ostsee spielen Ebbe und Flut keine Rolle. Bei starker Brandung ist das Schwimmen lebensgefährlich, bleiben Sie im flachen Wasser. Nicht umsonst gibt es bewachte Badestrände. Leichte Brandung ist für den Körper sehr gesund, da die brechenden Wellen einen starken Hautreiz ausüben, besser als die intensivste Massage. Dazu kommt noch die positive Wirkung des Salzes. Meerwasser kann auch als Trinkkur genossen werden, doch ziehen manche Schwimmer alkoholergereichertes Wasser solchen Trinkkuren vor.

Jedem guten Schwimmer empfehle ich, an den Kursen der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft teilzunehmen, oder sich zumindest mit den Grundregeln des Rettens vertraut zu machen. Stolz darf jeder Retter sein, tiefe Scham muß dagegen jeden erfüllen, der untätig zuschaut, wenn vor seinen Augen ein Mensch ertrinkt.

Dr. R. St

HIER TUT AUFKLÄRUNG NOT!

In letzter Zeit ist das kraftfahrende Publikum mit einer Fülle von Veröffentlichungen über Kraftstoffe überschüttet worden. Zuerst ging es um den Wert von Kraftstoffzusätzen (Additiven). Jetzt geht es um die Frage „Benzin oder Benzol-Gemisch (Super)?“ Das Ergebnis ist leider unbefriedigend: Statt Klarheit herrscht Verwirrung. Hier tut Aufklärung not. Wir fühlen uns verpflichtet, sie zu geben — zur Information für die vielen Fahrer und Besitzer von Kraftfahrzeugen, die uns um Rat fragten.

DIE ANTWORT

auf die Frage „Benzin oder Gemisch“ lautet: Bei der heutigen Qualität von Benzin — wir sprechen selbstverständlich aus unserem eigenen Erfahrungsbereich, also von BP BENZIN — ist Gemisch für normalverdichtende Vergasermotoren tatsächlich ein Luxus. Nur für besonders hochverdichtende Motoren — meist ausländischer Bauart — und bei außerordentlicher Beanspruchung kann es vorteilhaft sein, weiterhin die Gemisch-Qualität (Super) zu verwenden.

DIE BEGRÜNDUNG

Bisher mußte man ein Benzol-Gemisch fahren, wenn man maximale Leistungen aus dem Motor herausholen wollte. Jetzt sind die Produktionsmethoden so erheblich verbessert, daß Benzin — zumal es neuerdings mit leistungserhaltenden Additiven veredelt ist — folgende Vorteile bietet:

Die Oktanzahl von BP BENZIN wurde innerhalb der letzten Jahre um nahezu 15 Einheiten erhöht. Bei vorschriftsmäßiger Zündeneinstellung erzielt daher heute jeder normalverdichtende Motor mit Benzin höchste Leistung, ohne zu klopfen.

Über die Wirtschaftlichkeit — das Verhältnis zwischen Preis und Leistung — ist zu sagen: Mit Gemisch läßt sich zwar, wie zahlreiche Vergleichsversuche auf der Straße erwiesen haben, eine um etwa 3 1/2 % längere Fahrstrecke erzielen. Die dabei aufzuwendenden Mehrkosten betragen aber etwa 11 %!

Die Kraftfahrzeugindustrie kennt diese Tatsachen. Die Betriebsanleitungen für ihre Fahrzeuge beweisen das. Wir glauben, dem deutschen Kraftfahrer mit dieser Aufklärung einen nützlichen Hinweis zu geben.



BP BENZIN- UND PETROLEUM-GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

DER QUALITÄTSAUSSCHUSS:

H. Kreyer *A. H. H.* *H. Kreyer* *H. Kreyer*

Sie wussten sicher noch nicht . . .

- daß es zu einer Verkehrsgefährdung kommen kann, wenn Sie Ihrer Sozia gestatten, im Damensitz ihre wohlgeschwungenen Beine allzu verwirrend zur Geltung zu bringen;
- daß § 1 der StVO. als Grundregel über den einzelnen Verkehrsvorschriften steht und eine Situation eintreten kann, die ein Abweichen von bestimmten Verkehrsregeln berechtigt und notwendig erscheinen läßt, wenn es die Sicherheit des Straßenverkehrs erfordert;
- daß Sie schadensersatzpflichtig sein können, wenn Sie bei Regenwetter unnötigerweise durch Pfützen rauschen und Fußgänger mit einem Schmutzregen bedenken;
- daß das Rechtsüberholen nicht ausnahmslos verboten ist. Es muß jedoch mit äußerster Vorsicht ausgeführt werden und ist nur dann erlaubt, wenn mit Sicherheit feststeht, daß der Vorausfahrende sich rechts überholen lassen will;
- daß bei einer kürzlich durchgeführten Befragung eines Teiles der westdeutschen Bevölkerung über das grundlegende Prinzip der Vorfahrt von rechts sowie einige der wichtigsten Verkehrszeichen weit mehr als die Hälfte der Versuchspersonen, darunter

MASCHINENFABRIK E. ROHR GMBH.
LANDSHUT/BAY.

200 ccm schnell - schnittig - sparsam Reifengröße 3.50-12



200 ccm — 10 PS
90 km/st. — große Räder

Der Tourenroller von Format

WERKSVERTRETUNGEN MÜNCHEN

Toni Kreutzer

Odeonsplatz 14-17
Tel. 22424
Zeppelinstraße 59-61
Tel. 45 0264

Ewald Queisser

Schwanthalerstraße 3
Tel. 56-434
Werkstatt: Barer Str. 17

- natürlich in der Hauptsache Radfahrer und Fußgänger, keine Ahnung von der richtigen Beantwortung dieser Fragen hatten;
- daß man im Augenblick des Abbiegens nach links grundsätzlich nicht mehr verpflichtet ist, auf den rückwärtigen Verkehr zu achten, wenn man seine Fahrtrichtungsänderung rechtzeitig angezeigt und sich auch früh genug links eingeordnet hat;
- daß bei jedem Radfahrer, den man überholen will, die große Gefahr besteht, daß er plötzlich nach links ausschert;
- daß eine Verkehrsinsel links umfahren werden darf, wenn der Raum zwischen Fahrbahnrand und Insel durch langsam fahrende Fahrzeuge oder andere Hindernisse versperrt ist. Dies gilt nicht, wenn ein Richtungspfeil die rechte Seite der Straße als Fahrbahn vorschreibt;
- daß der Kreisverkehr gegenüber den einfahrenden Fahrzeugen nur dann die Vorfahrt hat, wenn an den einmündenden Straßen diesbezügliche Schilder angebracht sind;
- daß viele Fußgänger über die Fahrbahn laufen, ohne auch nur einen winzigen Blick nach rechts oder links zu werfen; daß man jedoch nach Ansicht unserer Gerichte mit einem solchen grob verkehrswidrigen Verhalten im allgemeinen nicht rechnen muß;
- daß das Abholen eines Gegenstandes kein „Beladen“ darstellt und deshalb unter die Vorschriften über unzulässiges Parken fallen kann;
- daß man sich gegen § 1 StVO. vergehen kann, wenn man am Straßenverkehr teilnimmt, ohne die grundlegenden Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung zu kennen;
- daß eine weiße bzw. durch eine Nagelreihe gebildete, nicht unterbrochene Leitlinie weder überfahren noch mit den Rädern berührt werden darf;
- daß man sich bei der Übertretung einer Verkehrsvorschrift nicht mit dem Vertrauen auf das verkehrsgerechte Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer rechtfertigen oder entschuldigen kann;
- daß man nachts bei Blendung durch entgegenkommende Fahrzeuge nicht warten darf, bis der andere auf die eigenen Blinkzeichen hin abblendet, sondern sofort bremsen muß;
- daß man die Zubilligung einer Schrecksekunde nicht verlangen kann, wenn man die eingetretene gefährliche Situation selbst verschuldet hat;
- daß Fußgänger im allgemeinen nicht verpflichtet sind, nachts beim Herannahen eines Kraftfahrzeuges von hinten die Fahrbahn zu verlassen, um dieses vorbeifahren zu lassen;
- daß es als grober Unfug angesehen wird, wenn Sie auf einer Straßenkreuzung stehen, das Zeichen „Kreuzung freimachen!“ abwarten und dann um den beunruhigten Verkehrspolizisten Ihre Kreise ziehen, wodurch er zum dauernden Armheben gezwungen wird;
- daß nur gehupt werden darf, um gefährdete Verkehrsteilnehmer auf das Herannahen des eigenen Fahrzeugs aufmerksam zu machen. Die Warnzeichen müssen so frühzeitig abgegeben werden, daß der Gewarnte auch rechtzeitig ausweichen kann;
- daß beim Ausweichen vor einem die Fahrbahn überquerenden Fußgänger *hinter* diesem vorbeizufahren ist;
- daß sich auch Frauen sicher im Verkehr bewegen können;
- daß Sie an einer Straßengabelung die neue Fahrtrichtung auch dann anzeigen sollten, wenn Sie auf der bevorrechtigten Straße weiterfahren;
- daß man auch abgeblendet fahren muß, wenn ein entgegenkommendes Fahrzeug nicht abblendet;
- daß es gegen die Vorschriften über Mitfahrer verstößt, wenn man zwischen Fahrer und Sozios ein Kleinkind auf dem Soziussitz unterbringt;
- daß man damit rechnen muß, daß ein schräg über den Bürgersteig laufendes Kind die Fahrbahn betreten wird;
- daß italienische Auto- und Treibstofffirmen die Regierung beim Bau neuer Straßen finanziell unterstützen wollen;
- daß Ihre Gattin in diesem Augenblick bereits mit ihrem Rechtsanwalt telefoniert, da Sie nun schon seit 3 Stunden 19 Minuten die R. R. in der Hand haben und dadurch Ihre Ihnen von der Natur auferlegten ehemännlichen Pflichten in größter Weise vernachlässigen (nämlich das Wirtschaftsbuch zu kontrollieren)!

Justus.

STEUERBEGÜNSTIGTES ROLLERN

Wegen des großen Anfragenandranges bringen wir nochmals einen Beitrag zu diesem wichtigen Thema

Die Handhabung der Steuerbegünstigung für die Benutzung eines Kraftrades oder eines Rollers für die Fahrt von und zu der Arbeitsstätte ist noch sehr unterschiedlich. DKW hat in seinem Nachrichtenblatt einmal Richtlinien veröffentlicht, wie man solche Steuerbegünstigung beantragt und beweist, die wir unsern Lesern nicht vorenthalten wollen:

„Wer seine Motorradbetriebskosten (das gleiche gilt für Motorroller- oder Autobetriebskosten) für eine Lohnsteuerermäßigung als erhöhte Werbungskosten geltend machen will, muß die Hauptklippe für seinen Antrag kennen. Nur „notwendige“ Fahrtkosten werden anerkannt, also gemäß Abschnitt 25 Abs. 4 Lohnsteuerdurchführungsverordnung in folgenden Fällen: Wenn einer „erheblich gehbehindert“ ist. Wenn jemand „schwer körperbeschädigt“ ist. Punkt 1 und 2 kann man durch amtsärztliches Zeugnis beweisen. Wenn die regelmäßige Arbeitszeit so ungünstig liegt, daß die „Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel unmöglich“ ist. Wenn die regelmäßige Arbeitszeit so ungünstig liegt, daß einem die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel „billigerweise nicht zugemutet werden kann, z. B. wegen zu langer Wartezeiten“.

Während Punkt 1—3 völlig klar ist, scheiden sich in Punkt 4 die Geister am „Nichtzumutbaren“. Dafür gibt es kein exaktes Maß. Ein wesentlicher Anhaltspunkt ist die Unterwegszeit hin und zurück, von der Haustür ab gerechnet bis zum Fabrikator. In der gegenwärtigen Besteuerungspraxis heißt es: Bis zu 2 Stunden Unterwegszeit bei Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist noch zumutbar. Aber das ist beileibe kein Evangelium. Drei Urteile sind bisher positiv ergangen: Finanzgericht Düsseldorf, Kammer Köln, zugunsten eines Motorradfahrers, der mit Kraftrad statt 2 Stunden nur 25 Minuten brauchte (Urteil vom 4. 4. 1952 FG IV b 15/51). Gleiches Gericht: zugunsten eines Pkw.-fahrenden Werkmeisters, der statt 3 Stunden jetzt 40 Minuten braucht

(26. 9. 1952 FG VI C 32/52). Finanzgericht Karlsruhe vom 30. 1. 1953 zugunsten eines Motorradfahrers, der mit der Bahn an 2½ Stunden und motorisiert nur 20 Minuten unterwegs ist. Allemal waren es Lohnsteuerzahler, die auf diese Weise ihre „notwendige“ Motorisierung durchsetzten und nun über erhöhte Werbungskosten steuerbegünstigt fahren können.

Wie sollen die anderen ihre Sache nun praktisch anpacken? Erste Überlegung: Ist die ganze Fahrerei mit der Bahn oder dem Bus eine äußerst langwierige, umständliche und unzumutbare Sache? Wenn ja, dann: Wie lange dauert die Unterwegszeit von der Haustür bis zum Fabrikator und zurück mit der Bahn oder dem Bus? Auf die Minute genau mit der Stoppuhr alle Geh-, Warte- und Fahrzeiten einzeln ermitteln und zusammenzählen, sowohl für Tagschicht wie für Nachtschicht. Die ermittelten Gesamtzeiten der verschiedenen Schichten addieren und durch die Anzahl der Schichtarten dividieren, das ergibt die durchschnittliche Unterwegszeit. Ferner andere Unzumutbarkeiten zusammenstellen, z. B. übliche Verspätungszeiten, früheres Einsteigen zur Platzsicherung, wie oft fährt man außerhalb des Berufsverkehrs im ungünstigen Fahrplan und wie lange dann, wie oft kommt man zu spät zur Arbeit, wie oft und wie lange verlängert eine unregelmäßige Arbeitszeit die Unterwegszeit, wie ist das Gedränge in der Bahn oder im Bus, leidet die Arbeit im Betrieb durch die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel (z. B. Stehen während der Fahrt bei stehender Beschäftigung!) usw. So müssen alle Dinge, die beim Begriff „notwendig“ durchschlagen, gesammelt und gesondert aufgeschrieben werden. Nur nicht allzu bequem sein!

Und nun die Ermittlung der Motorisierungskosten. Jährlicher Abnutzungsbeitrag der Anschaffungskosten etwa ein Viertel bis ein Fünftel je nach der Strapazierung. Dann die ungefähren Reparaturkosten und Ersatzteile voranschlagen, dazu Steuer, Versicherung, Garagenmiete. Das sind fixe Kosten. Von Ihrer Summe ziehe man einen Teil für private Benutzung ab. Das sieht erstens gut aus und entspricht zweitens der Wahrheit. Zum Schluß die motorisierte Wegezeit genau ermitteln, mit der Anzahl der gefahrenen Arbeitstage multiplizieren und nun Benzin- und Ölverbrauchskosten feststellen. Dann die weiteren Werbungskosten, wie Berufsverbandsbeiträge, Fahrtkosten bei stillgelegtem Kraftfahrzeug im Winter, Kosten der Arbeitskleidung, Fortbildung usw. Und damit kann der Antrag auf Steuerermäßigung starten.“



Roller und Motorrad unter strahlendem Schutz!

Witterungsfesten, schützenden Hochglanz erzielen Sie, wenn Sie den Lack mit Polifac Silicon-Politur pflegen. Sie reinigen und polieren damit in einem Arbeitsgang.

- **Reinigung:** Einfach und gründlich.
- **Hochglanz:** Wie bei neuem Lack.
- **Lackschutz:** Lange Zeit wetterfest.
- **Zeitersparnis:** Ein Arbeitsgang.
- **Einsparung:** Ein Pflegemittel.

AUS DEN SIDOL-WERKEN · KÖLN

ZWEIFACH PFLEGE
in einem
Arbeitsgang
reinigt und
poliert zugleich



UNSER ZELT STAND

AM GARDASEE

Der Brenner liegt hinter uns, gerade steigt die Sonne hinter den Bergen herauf. Jetzt haben wir es nicht mehr eilig. Genießerisch rollen wir durch das ehemalige Südtirol mit seinen vielen Burgen, das Tal der Eisack entlang.

In Bozen erschließt sich uns zum erstenmal der Süden. Es ist eine Seligkeit, auf dem Obstmarkt den Duft der überreifen Früchte einzuatmen, die in südlichem Überfluß überall zum Verkauf angeboten werden. Mit vollen Tüten beladen, kehren wir zu unserem Fahrzeug zurück. Dann geht's an Weinbergen und Obstgärten vorbei über Salurn hinaus bis S'Michele. Dort schlagen wir, direkt am Ufer der Etsch, zum erstenmal unser Zelt auf.

Am anderen Morgen fahren wir weiter bis Trient. Dort besichtigen wir die Chiesa S'Maria Maggiore, in der das Konzil abgehalten wurde, sowie den Dom, eine romanische Basilika.

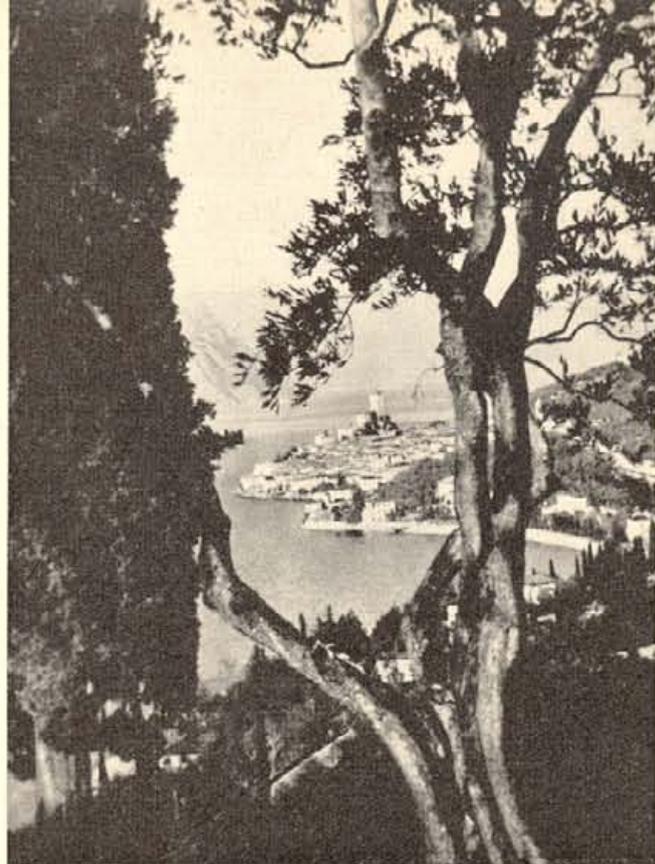
Bald sind wir in Rovereto. Jetzt trennt uns nur noch ein Berg rücken von unserem Ziel, dem Gardasee. Doch noch einmal unterbrechen wir die Fahrt. Vor uns liegt der Loppio-See, verträumt und dunkelgrün, unberührt vom Fremdenverkehr, denn kaum jemand nimmt sich Zeit, hier zu halten. Wir aber stellen unseren Roller ab, neben einem alten, oft geflickten Fischernetz, und bummeln am Ufer des Sees entlang.

Es ist schon Mittag, als wir Nago erreichen. Wieder lassen wir unseren Goggo allein und machen uns auf die Suche nach dem einmalig schönen Blick auf den Gardasee. Über den Dächern des Dorfes flimmert die Luft. Die Hitze ist unerträglich geworden, sie dringt selbst bis in die engen winkligen Gassen. Ein schmaler Weg führt uns aufwärts zu dem noch gut erhaltenen Castell und als wir hier um die Ecke biegen, bleiben wir wie gebannt stehen. Tief unten liegt der See, aus dessen dunklen blauen Fluten steil und gewaltig die Berge in den südlichen Himmel ragen, sich im Süden nach und nach verflachend und endlich am Horizont auszuschwingen in die Ebene. Es ist ein bezaubernd schönes Bild. Erst Nachmittag fahren wir hinunter nach Torbole, wo wir an der Einmündung der Sarea unser Zelt aufschlagen. Nach einem erfrischenden Bad schlendern wir hinein in das Dorf. Genußsüchtig feiern wir bei Cinzano und Chassate unseren ersten Ferientag.

Spät nachts kehren wir wieder zurück zu unserem Campingplatz, wo immer noch fröhliche Menschen in der lauen Sommernacht vor ihren Zelten sitzen.

Vier Tage bleiben wir in Torbole. Grundlich durchstöbern wir die Gegend bis Riva und Arco hinüber. Endlich rafften wir uns auf und fahren weiter. Doch wo soll man nun anfangen, wo aufhören, all die Herrlichkeiten zu schildern, die der Gardasee bietet.

Am romantischen Ostufer Malcesine mit seiner stolzen Skaligerburg, Torri, S'Virgilio (Vorbild für Böcklins „Toteninsel“), Garda, Bardolino mit seinem hervorragendem Wein, Lazise! All diese Orte haben ihren kleinen Hafen, wo die Fischernetze zum Trocknen aufgehängt sind und die großen Boote zum Fischfang fertig gemacht werden. Von irgend einem Café aus kann man dann bei einem Espresso oder eisgekühlten Cinzano dem malerischen Treiben zusehen. Ein herrliches Schauspiel ist es, wenn diese dunklen schweren alten Boote mit ihren rostfarbenen Segeln lautlos in den blauen See hinausgleiten und die Fischer ihre Netze auswerfen. Überall kann man sein Zelt aufschlagen, ohne die schönen großen Zeltplätze in Malcesine oder Lazise benützen zu müssen. Überall



Malcesine am Gardasee

kann man Feigen frisch von den an der Straße wachsenden Bäumen pflücken, kann man baden und leben wie im Paradies, denn auf dieser Seite des Sees herrscht ein verhältnismäßig schwacher Verkehr.

In Süden das Glanzstück des Gardasees: *Sirmione*. Was soll man darüber sagen? Man muß dort gewesen sein, muß auf einer der Felsplatten im Wasser gelegen haben, die weit in den See hinausragen, man muß an den farbenfrohen, bunten Verkaufsständen und Schaufenstern vorbei durch die engen Gassen gegangen sein und abends in einem der eleganten Strandcafés gegessen haben, um zu wissen, was Sirmione ist.

Auf der Westseite, an der Riviera des Gardasees, sehen wir die ersten Palmen und Zitronengärten. Die Gardesana, jene wunderbare Straße, die sich durch viele Tunnels ihren Weg bahnt und die deshalb so viele reizvolle Ausblicke auf den See gewährt, führt uns nach Gargnagno und dem verträumten Limone. Dort schlagen wir noch einmal für einige Tage unsere „Hütte“ auf.

Am nächsten Tag besuchen wir Tremosine. Doch lassen wir unseren Roller diesmal „daheim“, denn wir wählen den viel reizvolleren Fußweg. Deshalb fahren wir mit dem Omnibus ein Stück zurück. Auf freier Strecke hält er, um uns an dem Pfad, der nach Tremosine hinaufführt, abzusetzen. Bietet der Weg, der sich in steilen Serpentina hinaufschlingt schon schöne Ausblicke auf den See, so ist man überrascht von dem umfassenden Blick, den man von oben genießt. Wie Schwalbennester kleben die ersten Häuser an dem senkrecht abfallenden Felsen. Es ist ein prickelndes Gefühl, wenn man auf der kleinen Hotelterrace sitzt, die auf Eisenträgern ruhend, über die etwa 200 m hohe Felswand hinausragt.

Am anderen Tag machen wir mit dem Dampfer eine kleine Rundfahrt, um auch diese Genüsse, die eine Fahrt auf den blauen Wassern des Sees bietet, in uns aufzunehmen. Wir wollen ja nicht am Gardasee nur gewesen sein, wir wollen von ihm soviel wie möglich erlebt haben.

Heimzu fahren wir über Riva und Arco zum Toblino-See, wo wir in der Nähe des alten sehenswerten Castell Toblino noch einmal eine Nacht verbringen und bei einem Glas Vino Santa endgültig Abschied nehmen.

E. B.

BERU ZÜNDKERZEN

U2

- zuverlässig
- zündsicher
- langlebig

Die Alpenpässe mit über 1000 Meter in der Schweiz und in Österreich

Wenn sich die Schweiz und Österreich auch nicht rühmen, den höchsten Alpenpaß als ihr eigen zu betrachten, so bieten gerade die schweizerischen und österreichischen Alpenpässe uns immer gern gesehene und befahrene Strecken mit überwiegend guten Straßen. Sie fragen, welches der höchste Alpenpaß eigentlich ist? Der Iseran in Frankreich mit einer Höhe von 2769 m, seine größte Steigung beträgt ca. 10%.

Wir haben uns die Mühe gemacht, diese Alpenpässe rangmäßig, und zwar nach deren Höhe, zu erfassen, nicht zuletzt darum, um Ihnen die vielen Möglichkeiten bei der Wahl Ihrer Auslandstrips vor Augen zu führen. Die Höhe über dem Meeresspiegel, aber auch die Prozente der größten Steigung sind für die uns zur Verfügung stehenden 4 bis 10 PS interessant und wichtig. Vom Juni bis September sind die Pässe auf einem Roller befahrbar.

Hier sind die Daten nun, und wenn Sie eine gute Straßen- bzw. Landkarte dieser Länder zur Hand nehmen, können Sie bequem eine Tour in oder über das Hochgebirge zusammenstellen.

Schweiz

Name des Passes	Höhe in Meter	% der größten Steigung (circa)
Brünig	1011	8
Morgins	1378	8
Mosens	1448	8
Jaun	1511	10
Forclaz	1530	20
Pillon	1550	9
Maloja	1817	9
Lukmanier	1919	9
Klausen	1952	10
Simplon	2009	9
Oberalp	2048	10
San Bernardino	2063	9
St. Gotthard	2114	10
Splügen	2117	9
Ofenpaß	2155	10
Grimsel	2175	9
Susten	2225	9
Julier	2288	10
Albula	2315	10
Bernina	2330	10
Fiüela	2388	10
Furka	2431	10
Großer St. Bernard	2473	11
Umbrail	2503	9

Österreich

Josefsberg	1020	12
Zellerain	1070	20
Prelmer Gscheid	1070	8
Würzen	1073	24
Kärntner Kreuzberg	1090	18
Pack	1106	8
Oberjoch	1167	7
Zirler Berg	1185	24
Fern	1210	8
Kärntner Seeberg	1216	12
Niederalp	1220	24
Prebichl	1227	22
Offenzer Seeberg	1254	20
Hohentauern	1265	22
Tburn	1273	9
Pöcken	1360	16
Löbtl	1366	25
Brenner	1370	13
Norbert-Höhe	1408	7
Reschen-Scheideck	1508	11
Stubalpen	1551	22
Katschberg	1641	29
Tauern	1738	20
Turracher Höhe	1763	31
Flexen	1784	11
Artlberg	1802	15
Großglockner	2571	12



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

„hochbakterizid“

Hansaplast
Wund-Schnellverband



Elastofix und **Fixoflex**

VERSCHLUSSLOSE
ABSOLUT ZUVERLÄSSIGE
DEHNBARE
UHRARM-
BÄNDER
FÜR JEDE UHR PASSEND



DIE BEIDEN ASSE

♥ VON ♦



PFORZHEIM
GEGRÜNDET 1885

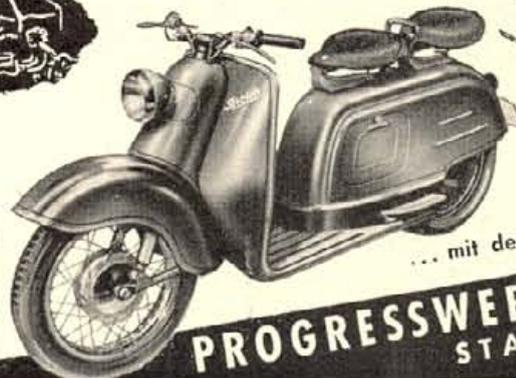
ACHTEN SIE BEIM KAUF
AUF DIE EINGESTEMPELTEN
MARKEN

„ELASTOFIX“
und
„FIXOFLEX“

GROSSE AUSWAHL FÜR JEDEN GESCHMACK
IN ALLEN FACHGESCHÄFTEN IN 14 KARAT GOLD,
IN ERWEE-WALZGOLD-DOUBLEE MIT ECHTER
GOLDAUFLAGE UND IN GANZ EDELSTAHL

Strolch
PROGRESS

150
ccm
175



... mit den großen Rädern

PROGRESSWERK OBERKIRCH AG
STADELHOFEN/BADEN

So wird's gemacht! 3 Probefahrten, auf schlechter Straße, mit versch. Rollern: Aus voller Überzeugung wird der „Strolch“ gewählt! Das ist fast überall der Fall, sagt unser Münchener Vertreter. Überzeugen Sie sich unverbindlich: Der gute „Strolch“ ist überlegen! (Wenn er nur nicht so rasch ausverkauft wäre!)



Liebe R. R.-R.!

Nach unserer offiziellen Anmeldung dürfen wir nun mitteilen, daß wir nach etlichen größeren und kleineren Ausfahrten auch unser erstes Clubvergnügen im größeren Rahmen hinter uns haben. Am 26. Mai „tagte“ die Wilhelmshavener Rollergemeinschaft, unterstützt von zahlreichen Gästen, in den Räumen des Hotels „Jacobi“. Ein gelungenes Programm und zahlreiche Überraschungen sorgten, neben der schon mitgebrachten guten Stimmung, für einen Ablauf, der schon während des Festes den Wunsch nach baldiger Wiederholung laut werden ließ. Anbei ein kleiner Schnappschuß von unserer letzten Ausfahrt. Mit Rollergruß

Friedhelm Koroblum
Roller-Club Wilhelmshaven

Motor-Sportgemeinschaft Bremen-Nord

In dem wirtschaftlich selbständigen Raum Bremen-Nord, alle Orte des Stadtgebietes Bremen nördlich des Flusses Lesum, ist jetzt auf meine Anregung eine Motorrollerabteilung gegründet worden. Sie ist der schon bestehenden Motor-Sportgemeinschaft Bremen-Nord angeschlossen.

Das wurde auch die höchste Zeit, daß sich hier etwas tat! Bremen-Nord hat etwa 82000 Einwohner; z. Z. sind hier über 105 Roller zugelassen. Alle wurden eingeladen, und 35 sind bis jetzt dabei! Absichtlich haben wir keinen Typenclub gegründet, sondern alle Roller! Bei unserer ersten Versammlung wurde angeregt, auch bald Verbindung mit anderen Clubs aufzunehmen, die nicht allzu weit weg wohnen, und mit denen wir uns mal treffen können. Unsere Abteilung besteht aus folgenden Typen (vorläufig, wir werben weiter): Lambretta, Vespa, Goggo, Malco, Faka, Heinkel, Messerschmitt.

Also, will ein anderer Club mit uns Verbindung aufnehmen, bitte an meine Adresse schreiben: Wilhelm Aschermann, Bremen-Farge, Rekumerstraße 222.

Rollergemeinschaft Schaumburg-Lippe Sitz Bückeburg

Die All-Rollergemeinschaft unseres Landkreises gibt ihre Gründung und Jungfernfahrt am 1. Mai dieses Jahres bekannt. 50 Einladungen gingen raus und ca. 20 „Rollerfreunde“ sind wir bisher bei unseren sieben gemeinsamen Ausfahrten gewesen. Für den Start ganz zufriedenstellend finden wir. Einige Namen: Vespa, Lambretta, Bella, Goggo, Heinkel und ein „grüner Strohhalm“. Stall-Lokal ist der Bückeburger Hof. Freiwillige Ausfahrten sonntags ab 14 Uhr. Gemeinschaftsabzeichen R. R.-Plakette.

Anschrift des Vorsitzenden: Dr. v. Winckler, Bückeburg, Jetenburgerstr. 5.

Liebe Roller Revue!

Von Reimscheid aus dem Bergischen Land senden wir die besten Grüße, und möchten Dir mitteilen, daß wir uns hier zu einem Goggo-Club zusammengefunden haben.

So starteten wir vor kurzer Zeit unsere erste Ausfahrt. Davon wollen wir kurz berichten. Wir fuhren bergan und bergab durch unsere nähere Heimat. Ein jeder paßte sich hinsichtlich Reife und Geschwindigkeit gut an, und so klappte die Sache besser als erwartet. Nur einmal erlaubte einer seinem Goggo einen Seitensprung, und mußte das dann mit der Windschutzscheibe bezahlen.

Dir, liebe Roller Revue, wünschen wir alles Gute und hoffen, daß Du uns auch fernherin ein treuer Kamerad bleiben magst. Mit freundlichen Grüßen

Goggo-Club Reimscheid
Anschrift:
Andreas Neuschil,
Reimscheid,
Büchel 58

Am 31. Juli haben wir die Absicht, in den Räumen der Gaststätte „Haus Ruhreck“ unser diesjähriges Sommerfest durchzuführen.

Dieses Fest soll der Höhepunkt unserer Sommerveranstaltungen werden. Ein buntes Rahmenprogramm sichert jedem Besucher beste Unterhaltung, Tanz und eine Tombola. Die Veranstaltung ist für alle Rollerfahrer Essen, gleich welches Fabrikat sie fahren, sowie die dazugehörigen Sozias und Gäste gedacht. Unser Club ist einer der größten im Ruhrgebiet.

Club der
Essener Rollerfreunde e.V.
Essen, Jürgengang 15

NSU-Lambretta-Club München

Liebe Clubmitglieder und Freunde!
Mit Rücksicht auf das „Internationale Rollertreffen“ im Monat August 1954 in der Schweiz, halten wir dieses Mal unseren

Juli-Fahrplan 1954

betont einfach. Wir treffen uns am:

8. Juli 1954

um 20 Uhr im Clublokal „Café Prinzenhof“ in München 19, am Romanplatz;

18. Juli 1954

um 7 Uhr am Königsplatz und fahren über Rosenheim — Chiemsee — Inzell — Thunsee nach Bad Reichenhall;

29. Juli 1954

um 20 Uhr im Clublokal „Café Prinzenhof“ in München 19, am Romanplatz.

Im Clubabend am Donnerstag, den 8. Juli 1954, besprechen wir die Schweizer-Fahrt zum „Internationalen Rollertreffen“ und erbitten daher vollzähliges Erscheinen.

Gleichzeitig unterrichten wir Sie schon heute darüber, daß unsere Fahrt zum Lambretta-Club Mühlacker für die Zeit vom 17. bis 20. September 1954 geplant ist und bitten Sie, vorgenannten Termin jetzt schon vorzumerken und sich diese Tage frei zu halten. Mit freundlichen Grüßen Ihr NSU-Lambretta-Club München.

gez. Schuldes, Vors.

Liebe Roller Revue!

Deine Reiseschilderungen waren für mich immer eine Erbauung in stillen Stunden. Gerne las ich sie und fast immer wurde der Wunsch in mir laut: Wer da hätte mitfahren können!

Ja, mitfahren — denkst! Die Fahrt, die da geschildert war, war eben schon gefahren. Vorbei. — Wie wär's denn, liebe Roller Revue, wenn wir zwei die bisherige Gepflogenheit, zu erzählen was war, einmal auf den Kopf stellen würden und heute mal bringen, was sein wird, wenn ... ja, wenn eben jemand mitfahren will. Versuchen wir es doch einmal, mehr als schlagen kann man uns ja nicht und um der Sache willen wollen wir es eben hinnehmen. Und wenn Papa Schimpke schlüpft, weil der Artikel zu lang sei, so laß ihn nur, er hört auch wieder auf! So, und nun paßt mal alle gut auf!

Der NSU-Lambretta-Club München trifft sich am 18. Juli 1954 um 7 Uhr früh am Königsplatz in München und fährt über Rosenheim — Chiemsee — Inzell — Thunsee nach Bad Reichenhall.

Wenn Sie Lust haben, so fahren Sie doch einmal mit. Wir freuen uns über jeden Gast. Und — haben Sie keine Sorge — Mitgliederwerbung findet nicht statt. Und nun zur Fahrt selbst: Bietet diese schon kurz hinter München von der Autobahn aus einen herrlichen Ausblick auf die Bayerischen Berge, so beginnt sie unterhalb Irsehbogen, durch's Abtlinger Moor, mit seiner mannigfaltigen Farbenpracht, erst recht interessant zu werden.

Bevor wir dann die Autobahn nach Bernau hinunterfahren, wollen wir am Bernauer Berg etwas verweilen. Unser Lambrettehen fahren wir zum Parkplatz und schauen hinab auf den glitzernden Wasserspiegel des Chiemsees, auf welchem sich, Schmetterlingen gleich, weiße Segeln schaukeln. Der Chiemsee, mit einer Ausdehnung von ca. 80 qkm, ist nicht nur der größte der Bayerischen Seen, er ist auch stiller in seinem Wesen, beschaulicher. Und weiter fahren wir, dem Südufer entlang nach Siegsdorf und biegen da ab nach Inzell. Von weitem schon grüßen uns die Spitzen der Reiteralpe und wir fahren ein in das Talbecken der Roten Traun, in welchem Inzell liegt. Hier scheint die Welt zu Ende zu sein. Schroffe Bergwände versperrten uns aber nur scheinbar die Weiterfahrt. Die „Zwing“ bietet einen Durchschluß. Hier beginnt die Alpenstraße, die landschaftlich und baulich eine Schenswürdigkeit darstellt.

Weiter geht unsere Fahrt auf der Alpenstraße unterhalb der Reiteralpe und dann der Saalach entlang nach Bad Reichenhall.

Bad Reichenhall, im Talkessel der Saalach gelegen, wird mürmelnd von dem sagenumwobenen Untersberg, vom Lattengebirge und vom Staufengebirge.

Und hier, in Bad Reichenhall, sind wir am Ziele unserer Fahrt. So, nun wißt Ihr, wohin der NSU-Lambretta-Club München am 18. Juli 1954 fährt. Einen kleinen Teil der Schönheiten und Freuden, die den erwarten, der mit uns fährt, kennen Sie nun. Wie wäre es, wenn Sie sich uns anschließen würden? Willkommen ist jeder, der lauteren Sinnes und bereit ist, mit uns die Schönheiten unserer Heimat zu genießen.

St. Schuldes
Zuschriften und Anfragen werden erbeten an den Vorsitzenden: Stefan Schuldes,
München 19,
Gudrunstr. 5/IV

Kabinenroller-Club gegründet

Hannover ist die erste Stadt im Bundesgebiet, in der ein Messerschmitt-Kabinenroller-Club gegründet wurde. Die Mitglieder treffen sich jeden 2. und 4. Dienstag im Monat im Restaurant „Leuchtturm“, Osterstraße. Den vorläufigen Arbeitsausschuß bilden: 1. Vorsitzender Peter Lilje, 2. Vorsitzender und Kassierer Fiebing, Schriftführer Frh. Hasselmann, Sport- und Tourenleiter Wiemers. Geschäftsstelle: Roul Fiebing, Rheinstr. 22.

Liebe Roller Revue!

Seit dem Oktober 1953 bin ich Bezieher der Roller Revue und, um es gleich zu sagen, ich werde auch weiterhin diese sehr gute Zeitschrift abonnieren. Als eifriger und gewissenhafter Leser habe ich festgestellt, daß in der R. R. eine Menge Artikel und Leserschriften aus dem süd- und mitteldeutschen Raum enthalten sind, aber aus Schleswig-Holstein habe ich bisher noch nichts gefunden. Ich glaube daher nicht anmaßend zu sein, wenn ich mich auch mal aus dem nördlichsten Lande unserer Bundesrepublik zum Wort melde.

Die R. R. hat mir bereits viele gute Anregungen und Kenntnisse vermittelt, die mir das Rollern immer mehr zu einer Freude und Erholung werden lassen. Durch die R. R. habe ich gelernt, mit dem Gefühl und mit dem Ohr zu fahren, nicht nur robust mit Händen und Füßen. So bin ich durch die R. R. zu einem Sicherheitsgefühl gekommen, das mich auch möglichen Mißgeschicken während der Fahrt gewachsen erscheinen läßt.

Ferner möchte ich etwas erwähnen, was mir ganz besonders aufgefallen ist. In der R. R. finden sich laufend Artikel und Zuschriften über alle möglichen Rollertypen. Es gibt in Deutschland Roller-Clubs fast aller Fabrikate. Nur von meinem Rollertyp, der Zündapp „Bella“, finde ich kaum etwas in der R. R. Ich halte mich daher für berechtigt, ein gutes Wort für die „Bella“ einzulegen. Seit 1934 bin ich „Zündapp“-Fahrer. Im Oktober 1953 bin ich vom Motorrad zum Roller „Bella“ umgestiegen. Und von Tag zu Tag freue ich mich mehr, diesen Wechsel vorgenommen zu haben. Ich glaube sagen zu können, daß ich mindestens in der Umgebung der Schlei der erste „Bella“-Fahrer bin. Mit Recht hat meine Maschine bei vielen Bekannten Aufsehen erregt und Bewunderung hervorgerufen. Vielen alten Motorradfahrern habe ich meine Maschine zu kleinen Probefahrten und Besichtigungen zur Verfügung gestellt. Und immer lautet das Urteil: Solide, gute Arbeit, hervorragende Straßelage, sicheres Fahrgefühl und elegantes, bestechendes Aussehen. Ich habe nun ca. 8000 km mit meiner „Bella“ abgerollert, zum Teil in langen Dauerfahrten, aber meine Maschine hat mich nie im Stich gelassen.

Und noch eins: Warum gibt es so viele verschiedene Roller-Clubs, und wenn schon, warum gibt es noch keinen „Bella“-Club, wenigstens nicht hier in Schleswig-Holstein?

Vielleicht werden hierige „Bella“-Fahrer durch meine Zellen angerostet, sich ebenfalls zu äußern. Zum Schluß hätte ich noch eine Anfrage: Meine „Bella“ ist das Modell 150/1953. Das neue Modell 1954 hat gegen 1953 einige Verbesserungen an der Karosserie. Ist es möglich, das Modell 1953 entsprechend umzuarbeiten? (Luftklappe vorne, Befestigung und Geräuschdämpfung an den Trittbrettern.)

Für freundliche Auskunft wäre ich dankbar. Mit besten Grüßen
Willi B. Lehrer
Lindau/Schlei, Schlesw.-Holst.

Unarbeitungen sind möglich. Die Red.

Liebe R. R.!

Der Goggo-Club Wanne-Eickel grüßt Dich und alle Rollerfreunde. Für all Deine guten Ratschläge und die nette Unterhaltung im Laufe des letzten Jahres danken wir Dir herzlichst. Von unserer ersten Zweigtagefahrt in diesem Jahr zur Edertalsperre und durch das Hochsauerland schicken wir Dir 2 Bilder mit der Bitte, auch an uns zu denken.

Bei der nordwestfälischen Zuverlässigkeitfahrt (Münster) errangen unsere Clubkameraden Hans Eisner und Horst Neumann die goldene und Willi Rungas die silberne Medaille, ferner den silbernen Mannschaftspokal.

Mit sportlichem Gruß!
Goggo Club Wanne-Eickel
Hans K.

Schlupfunkt des Goggoclubs



CLUBGRÜNDUNGEN

Seit über einem Jahr gehöre ich nun zum treuen R. R.-Leserkreis. Über meine Begeisterung zu schreiben erübrigt sich, diese Worte haben Sie von vielen anderen Zuschriften noch im Gedächtnis bzw. täglich auf dem Schreibtisch. Die R. R.-Plakette habe ich mir zwar längst verdient, doch wird es nicht schwer sein, Ihnen noch weitere 3 Abonnenten zuzuführen. Es geschieht in Kürze.

Meinem letzten Wunsch nach Terminen von Veranstaltungen haben Sie ja schon in Nr. 6 Rechnung getragen und ich hoffe auf einen Erfolg.

Ein weiterer Wunsch: Auch aus dem Gebiet der Stadt Porz wurden bei mir einige Stimmen nach einem Lambretta-Club laut. Können Sie nicht in der bekannten Weise eine kleine Anfrage in der R. R. starten, dann könnte ich alle Porzer Interessenten erfassen und außerdem möchte ich die Verbindung zu allen anderen Clubs aufnehmen.

In den nächsten Tagen starte ich zu einer Non-Stop-Sternfahrt zur jugoslawischen Grenze durch Österreich. Ich werde mich von unterwegs bei Ihnen melden. Und nun viele Grüße und herzlichen Dank im voraus Ihr

Günther K.,
Porz/Rhein, Hauptstr. 111

Liebe Roller Revue-(Redaktion) in München!

Gestatte mir, daß ich mich auch einmal an Dich wende und Dir für das Erscheinen dieser Zeitung überhaupt danke. Ihr Inhalt ist einfach groß und fesselt mich als sog. Roller-„Säugling“; fahre erst ca. 3 Monate eine Lambretta, mit jeder Nummer. Bisher habe ich sie mir so gekauft und bin jetzt in ein Abonnement eingestiegen. Nun habe ich in ihr schon wiederholt gelesen, daß sich in verschiedenen Orten Lambretta-Clubs gebildet haben und diese Gemeinschaften der sog. „Langsamten“ sich gut bewährt haben.

Ich weiß nun zwar nicht, ob die Zeitschrift auch hier in Amberg noch gelesen wird und wäre Dir dankbar, wenn Du im Leserbriefkasten eine kleine Notiz von mir bringen würdest, daß ich hier im Raume von Amberg gerne bei einer Gründung eines solchen Clubs mitmachen würde. Meine Anschrift steht unten und hoffe somit, bald etwas zu hören. Mit den besten Grüßen

Robert B.,
Amberg/Opf., Desingstr. 16

Auch in Helmstedt, der Zonengrenzstadt, laufen sehr viele Roller aller Typen und es besteht hier noch kein Roller-Club. Ihre Zeitung, die „Roller Revue“ beziehe ich schon von Beginn und finde sie sehr interessant und anregend. Da ich die Absicht habe, hier in Helmstedt einen „Roller-Club“

zu gründen, möchte ich Sie freundlichst bitten, mir mit gutem Rat zur Seite zu stehen. Mit Rollergruß Ihr

Hans-Joachim Baecher,
Helmstedt, Roter Weg 31

Wir wollen

im Raum Nürnberg einen Allgemeinen Rollerclub gründen und bitten Interessenten, sich mit uns in Verbindung zu setzen.

Karl Maier, Trainer von Knögen,
Nürnberg, Finkenbrunn 39

Wir hoffen, daß diese Veröffentlichungen dazu dienen werden, den Rollerclubgründern gleichgesinnte Rollerkollegen zuzuführen.

Gründung der Fédération Européenne Amicale Scooteristes

Auf Anregung des Motor Scooter Club Antwerpen wurde die Fédération Européenne Amicale Scooteristes gegründet. Die Gründereclubs sind die folgenden: Scooter Club Nederland, Vespa Club Essen, Österreichischer Lambretta Club, Antwerp Motor Scooter Club.

Die Aufnahme ist für jeden europäischen Rollerclub ohne Unterschied des Fabrikats frei. Die Zulassung ist ebenfalls frei ohne jede finanzielle Verpflichtung und jeder Club bleibt unabhängig. Ziel und einzige Verpflichtung sind, daß jedermann jedem Mitglied der angeschlossenen Clubs helfen muß, und unter Hilfe wird folgendes verstanden:

Verschaffung touristischer Auskünfte, Aufenthalt (Camping), Straßenzustand, Tips bei Besuchen, Technischer Erfahrungsaustausch. Jeder Club innerhalb der F.E.A.S. erhält die Adressen der angeschlossenen Clubs.

Fédération Européenne Amicale Scooteristes
R. Luyten
Sommestraat 15, Antwerpen



In München haben sich die Vorsitzenden der verschiedenen Roller-Clubs (Goggy-, Lambretta-, Messerschmitt- und Vespa-Club) zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammengesetzt. Ganz energisch (auf dem Bild gut zu sehen) streben diese Rollerkollegen eine Zusammenarbeit an, mit dem Zweck Veranstaltungen, vor allem gesellschaftlicher Art, gemeinsam abzuhalten. In fruchtbaren Diskussionen wurden Anregungen und Pläne erörtert, die dazu dienen sollen, nicht nur Clubkameraden, sondern auch jeden Einzelfahrer bei vielfältigen Gelegenheiten aufzunehmen.
Foto: Speckmann

Gründungsversammlung des Vespa-Club Saar.

Am 11. Mai 1954 fand im Saale des Waldhauses in Saarbrücken die Gründungsversammlung des Vespa-Club Saar statt. Für den Posten des 1. Präsidenten wurde Herr Kunz, Saarbrücken, bestätigt. Der übrige Vorstand setzt sich nach Wahl wie folgt zusammen: 1. Vizepräsident: Herr Kramer, VC Regelsberg; 2. Vizepräsident: Herr Schneider, VC Untere Saar;

3. Bergische Orientierungsfahrt

Die am 23. Mai 1954 vom Lambretta-Club Düsseldorf e. V. im ADAC gestartete 3. Bergische Orientierungsfahrt wurde bei 80 gestarteten Maschinen und strahlendem Wetter ein schöner Erfolg. Besonders bemerkenswert ist die Tatsache, daß durch das vorbildliche Verhalten aller beteiligten Rollerfahrer in der ganzen Veranstaltung keine Unfälle, Stürze, und auch keine polizeilichen Verwarungen zu verheuen waren.

Wertung:

Clubwertung:

1. Vespa-Club Essen (Wanderpokal! Errang diesen bereits schon einmal im Jahre 1951).
2. Vespa-Club Düsseldorf 1952 vormals Benrath.
3. Lambretta-Club Köln.

Einzelwertung:

1. Pannen auf Vespa (Düsseldorf)
 2. Reichenaur auf Lambretta (Wuppertal)
 3. Kruse auf Vespa (Essen).
- Lambretta-Club Düsseldorf e. V. im A.D.A.C.
Gaston Westphal, 1. Vors.



Französische, schweizerische, österreichische und deutsche Frauen — alle mit Sturzhelmen — nahmen teil an dem 3. Internationalen Frauen-Vespa-Mannschaftrennen Milan — Lago Maggiore — Milan. Drei junge Damen bildeten eine Mannschaft. Unser Foto zeigt eine junge Französin bei einem akrobatischen Kunststück während des Rennens. Sie wurde später disqualifiziert, weil sie ihren Sturzhelm nicht die ganze Zeit getragen hatte. Für alle, die glauben, daß man mit Ser Rädern nicht freihändig fahren kann; man kann sogar freifüßig.



Der Berliner Lambretta-Club auf einer Ausfahrt am Luftbrückendenkmal
Fotos: Siegrfr. K. Loch



Geschicklichkeitsfahrt des Berliner Lambretta-Clubs

3. Vespa-Bundestreffen

Am 17., 18. Juli findet in der Europa-Halle in Düsseldorf das 3. Vespa-Bundestreffen mit internationaler Beteiligung statt. Veranstalter ist der Vespa-Club von Deutschland.

Europäisches Vespa-Camping in Bosau am Plöner See (Holsteinische Schweiz) vom 20. bis 25. Juli 1954 unter dem Protektorat des V.C.V.D

Wir laden alle europäischen Vespa-Freunde ein, im Anschluß an das internationale Vespa-Landestreffen in Düsseldorf ein paar frohe und genussreiche Urlaubstage an dem herrlich gelegenen Plöner See, im Herzen der Holsteinischen Schweiz, zu verbringen. Unmittelbar am Strande des von Höhen und Wäldern idyllisch umsäumten Sees soll eine große Camping-Stadt errichtet werden.

Außer dem Nenngeld (DM 7,—) sollen den Teilnehmern keine weiteren Kosten entstehen, als die für den Lebensunterhalt notwendigen. Für Nichtzeitler stehen Gemeinschaftsquartiere für DM —,30 und Zimmer ab DM 2,— pro Nacht und Bett zur Verfügung. Das Camping-Treffen ist mit einer Ziel-fahrt verbunden.

Wegen der starken Nachfrage empfehlen wir, Meldungen möglichst umgehend, spätestens bis 30. Juni 1954 abzugeben.

Vespa-Club Hamburg, Hamburg-Neugraben
Störtebekerweg 46

Wie große Gefahr:
Müdigkeit am Steuer!



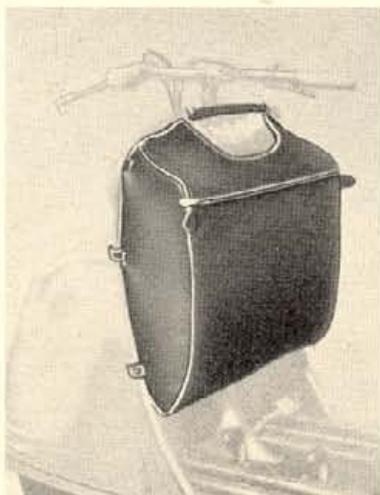
Cafaspin
TABLETTEN
bei Ermüdung und Kopfschmerzen





Auf Grund vieler Anfragen bringen wir laufend Rollerzubehör. Hier sind Packtaschen (Fa. Paul Schulze, Brakel Krs. Höxter)

für Goggo



für Bella



für Vespa



und für Lambretta



„O, wie praktisch!“

Sitzen Sie auf Ihrem Sattel ein bisschen zu hart? Oder hat Ihre Sozla schon ein paar blaue Flecken am ... ahem? Dagegen gibt es ein sehr einfaches Mittel. Schneiden Sie aus einer dicken Schaumgummiplatte die Form des Sattels und schieben Sie diesen Schinken zwischen Satteldecke und Schonbezug. Wirkt phantastisch und kostet nicht die Welt. Sie müssen aber die Kanten der Einlage abschärfen, sonst wird der ganze Apparat sehr unansehnlich und bucklig.

Soll ich jetzt schon tanken oder reichts noch bis zur nächsten Benzin-Oase? Das ist die bange Frage, vor der jeder Rollerfahrer immer wieder steht. Durch beharrliches In-den-Tank-Gucken bekommt man zwar eine gewisse Übung im Schätzen, aber ein Peilstab, den man sich leicht selbst machen kann (aus Holz, Hartgummi oder Metall) ist da wesentlich genauer. Sie schütten einen halben Liter Mischung in den leeren Tank, stecken den Stab senkrecht hinein und machen sich eine Kerbe da, wo's aufhört, naß zu sein. Dasselbe Manöver bei einem Liter, bei eineinhalb, zwei, zweieinhalb Litern usw., bis das Tankchen voll und der Tankwart reif fürs Irrenhaus ist. Die kleine Mühe lohnt sich, denn Sie können jetzt ganz genau den Verbrauch herausfinden, indem Sie messen, genau 100 km fahren und dann wieder messen. Im übrigen hat der Peilstab, der ja nicht länger als 30 cm zu sein braucht, leicht im Werkzeugkästchen Platz.

Das Nationalitätszeichen macht manchmal Kummer, nämlich dann, wenn man nicht recht weiß, wohnin damit; das ist nämlich bei einigen Typen der Fall. Aber: Wer ins Ausland fährt, hat Gepäck und damit auch einen Gepäckträger mit. An eben diesem läßt sich das D-Schild ganz ideal befestigen. Wenn Sie zu Hause ohne Gepäck und damit auch ohne „D“ herumrollen, dann sehen Sie nicht traurig. Weil Sie so schön braungebrannt sind, glaubt man Ihnen auch so, daß Sie in Italien waren.

Einen Wimpel muß man nicht unbedingt haben. Wer aber meint, er müsse unbedingt, der kann sich aus einer Fahrradspicche eine Wimpelstange zurechtbiegen. Durch Einrollen bekommt sie unten eine Öse, mit dieser wird sie auf die Vorderachse gesteckt, die Mutter kommt wieder drauf und schon ist der Fahnenmast fertig. Vorteil: Wenn man das Zeug satt hat, ist es in fünf Minuten abmontiert, ohne daß Löcher im Kotflügel bleiben.



Mit der Gelspray-Farbspritzpistole können Sie Ihren Roller selbst spritzen. Der Apparat wird an eine Reifenpumpe angeschlossen und die Pumpe normal betätigt. Bei richtiger Zusammensetzung der Farbe tritt diese in fein verteiltem Strahl aus der Farbdüse aus, und ist somit für Ausbesserungs-, aber auch größere Arbeiten geeignet. Die Alleinvertretung für diese Spritze besitzt Alan W. A. Bruce, Köln, Am Römerturm 15. Dort erhalten Sie auch nähere Gebrauchsanweisung.

Zur Verminderung der Rutschgefahr hat der Vespa-Club Braunschweig ein recht gutes Mittel ausprobiert. Es handelt sich um das von der Fa. Clausjürgen Lehmann, Hameln, Deisterstr. 22 herausgebrachte und in über 15 Jahren erprobte „Regenol“, einen Kautschukbildner, der den Reifen elastisch erhält, die Haftfähigkeit vergrößert, Alterung herabsetzt und die Abnutzung des Profils erheblich schont. Wir haben festgestellt, daß selbst auf nassem Kopfsteinpflaster die Rutschneigung völlig wegfällt, was besonders bei Solomaschinen von größtem Vorteil sein dürfte. Wir können die Verwendung nur empfehlen. Clubs im Postleitzgebiet 20 b tragen bei Regenol-Vertrieb Braunschweig, W., Bodestr. 13 an.

Ich lese gelegentlich bei meinem Bekannten, der die „Bella von Züdap“ gerne und gut fährt, Ihre nette R. R., und da fiel mir der Artikel über die so sehr beklagten Zündkerzen im Heft 3 auf. Eine Leserschrift hierzu empfahl die englischen Zündkerzen Lodge und Champion. Dazu möchte ich feststellen, daß ich auf meiner Zündapp DB 201, die ich im Juli 1951 kaufte, bis heute runde 30000 km mit einer Bosch- und einer Berukerze gefahren bin. Die zwei Kerzen haben sich die 30000 km ungefähr geteilt. Zudem hatte ich bis heute noch keine Reparatur an der 201. Tol, tol, tol!
Mit freundlichen Grüßen
Heinz D., Kieoby

Belliegend sende ich Ihnen einige Fotos meines GOGGO-Eigenbau. Noch nicht alltaglich ist der eingebaute Autoradio-Super. Verwendet wurde ein Becker Tripolis in der VW-Ausführung, jedoch mit einem Omnibuslautsprecher. Gelagert sind alle Teile auf Schaumgummi, zum Teil wurden auch Einzelteile in den Kästen durch Schaumgummi gegen Schwingungen gedämpft. Die Batterieanlage wurde auf zwei normale Rollerbatterien verstärkt, die parallel geschaltet sind und von der Lichtmaschine geladen werden. Die Lautstärke des Apparates ist verblüffend gut und sichert ein gutes Verstehen selbst des gesprochenen Wortes bis etwa 50 km/h Fahrtgeschwindigkeit, obwohl noch der alte GOGGO-Auspuff des letzten Jahres verwendet ist. Das Fahrzeug ist ein GOGGO, gebaut im Februar 1953, bei dem nachträglich das Armaturenbrett des Modell 54 angebaut wurde.

Bei dieser Gelegenheit will ich nicht versäumen, die Redaktion und „Fridolin“ zu loben. Dies ist der Ton, den wir begeisterten Rollerfahrer uns wünschen. Auch wenn Motorradzeitschriften plötzlich aus Furcht vor eventuellem Absinken der Auflage ihr Herz für die Rollerfahrer entdecken. Wenn es nach den Fachzeitschriften gegangen wäre, könnten Roller nur zum Gänseblümchen-Suchen verwendet werden. Wir freuen uns alle, wenn heute eingestanden wird, daß Roller überraschend viele gute Eigenschaften besitzen, die manchmal gar nicht mit der Schulweisheit übereinstimmen. Es zeigt sich wieder einmal, was die Technik heute zu leisten vermag, wenn sie nur vor eine Aufgabe gestellt wird. Die Stellung der Aufgabe war noch nie von der Technik erfolgt, sie hat sie nur zu lösen. Ein Franzose würde es „esprit“ nennen, jene quicklebendige geistvolle Art, die schöpferisch tätig ist. Einem solch kühnen Gedanken entsprang der Roller und unsere Rollerzeitschrift soll dies auch immer ausdrücken. Wie wir über der Technik sitzen, so soll auch die Zeitschrift über der Technik stehen, ohne sie zu vernachlässigen. Mit tierischem Ernst an die Technik heranzugehen, ist nicht nur humorlos. Und am Humor scheint es in einigen Redaktionen fürwahr zu fehlen!

Mit den besten Grüßen von Roller zu Roller

Friedrich-Karl P., Sindelfingen

Zur Stimulans des internationalen Motorrollerverkehrs bemühen wir uns, Rollerfreunden, die Holland besuchen wollen, unsere Hilfe bei Reservierung von Hotels und Pensionen zu vermitteln. Wir wollen damit erreichen, daß die Motorrollerfahrer sich im geeigneten Milieu gut zurecht finden. Wo der Westen Hollands sehr oft von Touristen überfüllt ist, möchten wir darauf hinweisen, daß der Osten und Mittelteil von Holland sehr für touristische Zwecke geeignet ist, und daß in diesem Teil unseres Landes sehr schöne Tagstouren zu machen sind.

Die geographische Lage ist so, daß die Fahrt vom Osten nach dem Westen Hollands nur 1 1/2 bis 2 Stunden beträgt.

Wir hoffen hierdurch, zum guten internationalen Verständnis der Rollerfahrer aller Länder beitragen zu können, und bitten Sie freundlichst, in Ihrem Blatt publizieren zu wollen.

Mit vielem Dank für Ihre Bemühungen zeichnen wir
Hochachtungsvoll

Scoterzeitschrift
Decenter
Jan Steenstr. 18

Ein ganzer Haufen „Strolche“ vor einer Münchener Vertretung



Zu Ihrem Leitartikel im Heft 5 möchte ich meine Ansichten kurz bekannt geben:

Je fester der Staat die Kraftfahrer an die Kette legen will, desto mehr wird an der Kette gerissen. Der Staat selbst kommt mit der Entwicklung des Kraftverkehrs nicht mit; höchstens, daß er mehr Steuern davon zieht! Leider liegt es auch in der Mentalität des Deutschen, daß er sich ohne Zwang nicht korrekt verhalten kann.

Unfallursache Nr. 1 ist für mich der katastrophale Zustand unserer Straßen! Wenn an den Schlenenwegen so viel gestündigt würde, wie an den Straßen, so müßten täglich 200 Züge umkippen. Leider widmen alle Zeitungen diesem Problem zu wenig Raum! Die Herren vom Straßenbauamt sollten zur Besichtigung die Straßen nicht mit einem Mercedes abfahren, sondern mit einem Roller! Dann erübrigt sich an sehr vielen Stellen das Absteigen. Entweder rutschen die Herren auf Blaubasalt, werden aus einer negativ überhöhten Kurve in den Graben befördert oder brechen sich die Augendeckel in den zahllosen Schlaglöchern. Besonders liegen mir die Orstdurchfahrten im Magen, wörtlich und bildlich! Da schämen sich die jeweiligen Gemeindeverwaltungen nicht, den Kraftfahrern solche Straßen anzubieten. Nicht die Kraftfahrer machen die Straße unsicher, sondern umgekehrt. Ich weiß aus eigener Erfahrung, daß 500 km Autobahn mir nicht so viel Nerven kosten, wie 100 km Bundesstraße, mit starken Wülbungen, Blaubasalt, Orstdurchfahrten und den berühmten Bahnübergängen. Von uns Kraftfahrern verlangt der Staat, daß wir unsere Fahrzeuge in Ordnung halten. Diese Unterhaltungskosten tragen wir selbst! Zur Unterhaltung der Straßen geben wir dem Staat noch das Geld, wovon ein erheblicher Teil nicht für den Straßenbau angelegt wird! Dieses Problem soll man einmal kühl und sachlich betrachten.

Nun zum Führerschein: Bevor ein Jüngling einen Führerschein bekommt, soll er erst bei geringen Kosten in einem Motorsport-Club geschult werden. Jeden Sonntag Vormittag 2 Stunden auf einem alten Ofen im Gelände herumreiten lassen, dann lernt er fahren! Zwang, Diffamierungen, Abschreckungsmethoden usw. machen keinen guten Fahrer. Das Tragen eines Sturzhelms hat schon etwas für sich. Sogar wenn man nur zum Milchhändler um die nächste Ecke fährt. Er schützt aber nicht ausreichend. Setzen Sie sich einen Tagtopf auf, und lassen sich im Zimmer nach vorn überfallen, so können Sie schon durch Verlagerung der Gehirnmasse tot sein. Sollte aber der Sturzhelmzwang eingeführt werden, so wittern viele Konservendosenfabrikanten ein Geschäft, bauen auch solche Eierköpfe und die sind dann auch danach!!!

Der Ruf nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung kann nur primitiven Gehirnen entspringen. Nachweislich ereignen sich die meisten Todesfälle im Verkehr unter 50 km/h.

Vor Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung fuhr ich in der Stadt und auf den Ausfallstraßen grundsätzlich nicht mehr als 40 (mehr ließ der Straßenzustand auch nicht zu), ich wurde aber laufend überholt!

Nun noch ein ernstes Wort an die Zeitungen. Lest doch mal Eure eigenen Berichte. Aber bitte genau. Heißt es da nicht immer: „Ein Kraftfahrer raste“, und „Ein Pkw. fuhr...“ Hier werden die Verkehrsteilnehmer schon rein gewohnheitsmäßig in „rasende“ und „fahrende“ eingeteilt. Der kritiklose Durchschnittsbürger urteilt nach diesen Zeitungsberichten auch dementsprechend. Es ist also die höchste Zeit, daß die Tageszeitungen und Groschenkäseblätter ihr Teil zum Verkehrsfrieden beitragen.

Mit freundlichen Rollergrüßen

Wibh. A.
Bremen-Fargy

Liebe Roller Revue!

Die in Heft Nr. 5/1954 zur Diskussion gestellten Themen betr. Neuordnung der Führerscheinklassen 1 und 4 sowie Sturzhelme für Kraftfahrer veranlassen mich zu folgender Stellungnahme:

Wenn es auch immerhin tröstlich ist, feststellen zu können, daß zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und -disziplin manches getan wird, so ist dabei weniger erfreulich die Tatsache, daß man zunächst dort den Hebel ansetzt, wo der geringste Widerstand zu erwarten ist. Daher fängt man also bei der Führerscheinklasse 4 an. Die Grenze zwischen den Klassen 1 und 4 soll nunmehr auf 100 ccm herabgesetzt werden. Die Vorteile, die man sich von einer derartigen Regelung verspricht, scheinen aber gewissen Stellen über die damit verbundenen Nachteile hinwegzutäuschen. Sicherlich wird durch die Neuordnung manches Positive erreicht. Man kann höhere Anforderungen an die Kenntnisse des Führerscheinsbewerbers stellen und bezüglich des Lebensalters müssen bestimmte Forderungen erfüllt sein. Bedenkt man aber auch, daß künftig der Inhaber des Führerscheins der Klasse 1, der seine Prüfung beispielsweise mit einem Kraftfahrzeug mit 125 ccm abgelegt hat, unverzüglich auch ein Kraftfahrzeug — unter Umständen mit Beiwagen — von 1000 ccm und mehr führen darf. Fällt dieser Nachteil nicht doch etwas ins Gewicht? Außerdem ist zu beachten, daß — nach neuesten Pressemeldungen — Kleinkraftfahrzeuge mit 50 ccm konstruiert werden, die Stundengeschwindig-

keiten von 70 km und mehr erreichen. Die — imbesultenmaßen — in erster Linie gegen die „Motorroller“ von 125 ccm gerichtete Regelung, erscheint doch nicht die erstrebte Ideallösung zu sein. Vielleicht macht man sich aber mal die Mühe und regelt das Problem durch Schaffung neuer gesetzlicher Bestimmungen, die für die Führerscheinklasse 4 dieselben Ausbildungs- und Prüfungsbestimmungen — selbstverständlich in den Anforderungen etwas gemindert — wie für Klasse 1 festlegen.

Weitaus mehr interessiert das Thema „Sturzhelme für Kraftfahrer“. Es ist wohl eine — von keinem objektiven Beobachter bestrittene — Tatsache, daß die Mehrzahl der „Rollerfahrer“ sich anständig im Verkehr verhält. Der größte Teil der „Roller“ läßt überhaupt keine „Raserer“ zu. Trotzdem will man nun eine Regelung dahingehend treffen, daß Fahrer von Kraftrollern Sturzhelme tragen müssen. Man soll aber das Kind nicht mit dem Bade ausschütten. Wenn für Kraftfahrer, die sich erst mit Geschwindigkeiten von 100 Stk/km und mehr zufrieden geben, ein Sturzhelm obligatorisch wird, dann wird man hierzu wenig sagen können, obwohl auch hier der Einwand, wenn es etwas angeht, wenn „der“ sich seinen Kopf beschädigt, nicht ganz von der Hand zu weisen ist. Auf meinem Roller käme ich mir — meiner Sozia geht es genau so — reichlich belämmert vor, wenn ich gemütlich durch das Land schaukele und im Sommer zu leichter Kleidung einen derart dummen Apparat, wie einen Sturzhelm, tragen müßte. Dies würde mir bestimmt — vielleicht auch manchem anderen — das Rollerfahren gründlich verleiden. Wenn also gewisse Kreise an der Einführung von Sturzhelmen so sehr interessiert sind, sollen sie nicht übersehen, daß sie vielleicht das Gegenteil dessen erreichen, was ihnen vorschwebt. (Alles in allem werden auch hier geschäftliche Erwägungen überwiegen.)

Will man aber tatsächlich eine derart unbegründete Maßnahme mit aller Gewalt durchsetzen, dann muß man aber auch konsequent sein und bleiben. Nach dem Grundsatz, was dem einen recht ist, muß dem anderen billig sein, müßten dann ähnliche Sicherheitsmaßnahmen auch für Autofahrer eingeführt werden. Wie wäre es dann beispielsweise mit einer stählernen Brustweste? Dann müssen aber auch künftig Boxer, Fußballspieler und alle Sportler, bei denen die Gefahr von Verletzungen besteht, ähnliche Schutzvorrichtungen tragen. Man soll doch nichts übertreiben! Bis jetzt habe ich einige 1000 km heruntergefahren und trotz des verkehrswidrigen Verhaltens so mancher Kollegen aus der schwereren Branche (Lkw., Pkw. usw.) nichts abbekommen — tol, tol, tol —! Warum will man uns denn nun mit aller Gewalt das bibelische Froude, welches einem das Rollerfahren bringt, auch noch durch solche unbedingte Maßnahmen verleiden?

Ich habe noch die Hoffnung, daß gesunder Menschenverstand sich durchsetzen wird und wir von Regelungen verschont bleiben, die höchstens eine große Unzufriedenheit, keinesfalls aber eine Lösung verschaffen.

A. K., Saarbrücken

Zu 2 Artikeln in Ihrem Heft 5, Mai 1954, möchte ich Ihnen meine Stellungnahme mitteilen. Voraussetzungen möchte ich, daß ich die Führerscheine Klasse 1, 3 und 4 besitze und in den vergangenen 6 Jahren ~ 120000 km auf Motorrad, Roller und Auto zurückgelegt habe.

1. Artikel von Justus Seite 6.

Ich wäre mit einer verschärften Einteilung der Führerscheindingungen sehr einverstanden, und zwar möchte ich anregen, die Einteilung nicht nach der längst veralteten Hubraumteilung sondern nach den Höchstgeschwindigkeiten vorzunehmen. Wenn Sie z. B. 75 km/h als obere Grenze für Klasse 4 setzen, so fallen in diese Klasse Maschinen bis ~ 100 ÷ 125 cm³ und ein Großteil der Rollertypen. Zu dem Nachweis von 4 Fahrstunden bei einem amtlich bestätigten Prüfer und die üblichen theoretischen Kenntnisse, Mindestalter 16 Jahre. — Klasse 1 würde dann alle 2- und 3-Radfahrzeuge ab 75 km/h erfassen, wobei ich 6-8 Fahrstunden, wo bisher auch einen theoretischen Kurs und das Alter von 18-19 Jahren als Voraussetzung vorschlagen würde. — Wenn Sie in die Unfallmeldungen der Stuttgarter Zeitungen der letzten 3 Tage einen Einblick tun, so finden Sie an jedem dieser Tage einen tödlichen Unfall eines Motorradfahrers unter 18 Jahren. Dies muß unbedingt unterbunden werden. Für alle Führerscheinklassen wäre eine Kontrollprüfung erwünscht, und zwar wie in Ihrem Artikel angeregt alle 2 (!) Jahre, es sei denn, der Inhaber weist für diesen Zeitraum eine unfallfreie Fahrstrecke von z. B. 10000 km nach. Soweit meine Stellungnahme hierzu. — Zu dem Artikel „Haftpflichtversicherung für das Ausland“ möchte ich bemerken, daß die von Ihnen angeführten Bedingungen von Österreich und Italien nicht gefordert werden. In diese Länder kann man mit der Mindesthaftpflicht 100000/10000 ohne Nachweis einreisen.

Vom Gesichtspunkt eines vernünftigen und anständigen Verkehrsteilnehmers aus betrachtet, dürfen die Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer, auch für Radfahrer z. B., ruhig renoviert und verschärft werden, nur auf diese Weise können wir die Sicherheit unserer z. Z. katastrophalen Verkehrsverhältnisse erhöhen.

Mit besten Grüßen

Peter H., Stuttg. 13, Wagenburgstr. 142



Vor dem Colosseum in Verona

Nachdem ich die Roller Revue schon einige Monate beziehe, und die Reiseberichte laufend lese, möchte ich hiermit auch meine Reiseroute schildern.

Am 20. Juni ds. Jahres startete ich mit meiner Schwester und einem jungen Düsseldorfer Ehepaar von dort in Richtung Süden. Unser Ziel waren die Dolomiten, Venedig, Gardasee und Locarno. Unsere Lambrettas haben tapfer ihr Lied gesungen. In den Dolomiten ging es meistens im 1. Gang. Der St. Gottard wurde auch im 1. Gang „bezungen“. Mein Rollerkollege hatte das Pech, dreimal platt zu fahren. Ich hatte Glück, nur zweimal habe ich die Kerzen gewechselt. Die Italiener bestaunten überall unsere Roller und fragten „Todesco?“. Sie waren erstaunt über den deutschen „Bruder“. In 3 Wochen haben wir 2800 km gefahren, einmal mußten wir auch scheitern, als wir bei Angsburg eine „Umleitungsstraße“ befahren mußten. Es war mehr Morast wie Straße. Es war eine herrliche Tour, ich werde sie nie vergessen. Im nächsten Jahr fahre ich sehr wahrscheinlich nach Frankreich.

Für heute nun viele Grüße von Roller zu Roller

Paul J.,
Waldbrühl/Rhd.

Lieber Fridolin, oh Du mein Justus!

Manche Leute schreiben Zeitungen, andere lesen sie und schmunzeln. Man soll's nicht zu ernst nehmen. Aber zu der Behandlung des „heißen Eisens“ auf Seite 6 der neuen Nummer durch Justus muß ich doch etwas sagen.

Wenn ein Sechzehnjähriger sich vom Führerscheinbesitzenden Freund mal schnell zur theoretischen Fahrprüfung bringen läßt... Ganz so war's nicht, wie ich höre, denn von 24 Kandidaten fielen 18 durch, darunter Leute, denen die Sache auf den Nägeln brannte, so einem Arbeitslosen, der mit dem Führerschein IV Brotansfahrer bei einer Bäckerei werden konnte und nun zum zweiten Male durchfiel. Und wenn Justus die Frage wissen will, wegen der Durchfall erfolgte, soll er sich mal mit Führerscheinkandidaten in Verbindung setzen. Hier wird — ist die Meinung der Bestglügten — nicht unfallverhütend, sondern beutelschneidend gewirkt.

Als das wird auch der große Schritt vorwärts sich auswirken, den unser Justus in den Ergänzungsprüfungen alle 3 oder 5 Jahre erblickt. Gestatten Sie, daß ich lachle! Wieso soll ich das Fahren nach 20 Jahren unfallfreier, fast täglicher Fahrpraxis (erst NSU 500 ccm, dann verschiedene Autotypen, nun Lambretta) nun auf einmal nicht mehr so gut können? Well ich mit zunehmendem Alter die zunehmende Zahl der Verkehrschilder vielleicht nicht mehr im Kopf behalten kann? Wer waren denn die 22 Verkehrstoten vom Sonntag? Ich glaube zu hören, daß die Motorradfahrer sehr stark beteiligt sind. Glaubte Justus im Ernst, daß die Motorradfahrer, die man am Sonntag nicht nur eng hintereinander, sondern oft in Rudeln, mit 80 Sachen (bei 30 km Vorschritt) durch unsern Markt jagen sieht, daß diese bei der „Ergänzungsprüfung“ ebenso verkehrswidrig fahren? Sie werden im Gegenteil, wie jeder von uns, bei der Ergänzungsprüfung wie ein frommes Lämmlein sein, höchstens, daß einer durchfällt, weil er auf die Frage „Wieviel Verbotszeichen gibt es?“ keine genügende Antwort geben kann.

Also mit der Ergänzungsprüfung ist's bestimmt Essig. Damit kommen wir nur um unser Geld, nicht aber zu geringeren Unfallziffern. Ich halte mich gewiß nicht für zuständig oder gar klüger als die maßgeblichen Leute, die die Sache sicher sehr ernst nehmen. Und ich kann deshalb auch nur so, wie sich der „kleine Moritz“ das vorstellt von einer Sache, die allmählich jeden angeht, sprechen. Das klingt dann ungefähr so:

Wenn ich der liebe Gott, d. h. der Prüfungsingenieur wäre, ich ließe mich am Sonntagabend, wenn die Urlauber in Massen von ihrer Wochenendfahrt heimkehren, an der ersten Kurve des Wolftratsbäuser Berges anstellen und da würde ich dann jedesmal eine schöne Anzahl solcher Fahrer samt ihrem Vehikel aus dem Verkehr ziehen, die in dieser Kurve überholen. Das sind sowieso Selbstmordkandidaten, aber als Fahrer morden sie gewiß eines Tages einen andern mit, wenn sie derart leichtsinnig sind (oder rücksichtslos). Sollen zu Fuß gehen. Wie die sich erst benehmen, wenn sie an helmrückensicheren Stellen sind?

Vielleicht radikal, aber sicher wirkungsvoller als alle Beutelschneider! Schön wäre es, wenn man mit der gleichen Strafe auch die sofort treffen könnte, die im Zustand der Straßen schuldig sind. Macht's gut, herzliche Rollergrüße!

H. S., Wolftratsbäuser



Auch im Ausland haben sich die FAKA-Roller bewährt und zwar bei den Motorradrennen PATRAS — ATHEN, am 3. 5. 54. Diese schwierige Fahrt, bei der fast die Hälfte aller beteiligten Roller ausfiel, und fast keine Maschine ohne Sturz zum Ziel gelangte, wurde Dimos, Athen, auf FAKA-Roller COMMODORE 175 cm, ohne jeden Sturz Zweiter und erhielt eine Medaille.

Liebec Fridolin!

Ich lese die R. K. von Anfang an und war bisher auch immer begeistert darüber, wie gut die Interessen der „Rollergemeinde“ von Ihnen vertreten wurden. Am meisten freue ich mich aber, wenn Sie so tapfer gegen die Geschwindigkeitsfanatiker und Knatterproben zu Felde ziehen, jedoch — und nun kommt der Pferdefuß — hat es mich sehr gewundert, daß in letzter Zeit Anzeigen erscheinen mit — für uns — beängstigenden Angaben wie ... energiegeladen ... 90 km/h ... u. dgl. mehr. Achtung! Es besteht die Gefahr, daß wir „überrollert“ werden. Unsere „Freunde vom aufgedrehten Gashahn“ schleichen sich verkleidet in unsere Reihen. Durch das Zwischenglied „verkleidetes Motorrad“ wird eine — von uns doch sicher nicht gewünschte — Verbindung vom Roller zum Motorrad hergestellt. Wenn wir bei einer späteren oder baldigen Gesetzgebung (Sturzhelm usw.) etwas besser absehend wollen als unsere Rennfahrertreue, dann müssen wir die Öffentlichkeit bald wissen lassen, daß wir keine „Kräder“ fahren.

Wenn mir nun einige Leute, die sich bereits solch ein hochgezüchtetes Vehikel zugelegt haben und sich trotzdem zu den Rollkourern zählen wollen, böse sein werden, so kann ich es nicht ändern, denn ich zähle sie nicht zu unseren Reihen. Ich würde es sehr begrüßen, wenn Sie dieses Thema einmal zur Diskussion stellen könnten.

Beste Rollergrüße! Ihr
Ernst-August P., Hannover

Wegen Platzmangels konnten wir in dieser Nummer keine Leserbriefe mit technischen Anfragen veröffentlichen. Sie wurden von uns direkt beantwortet. Die Redaktion hofft in der nächsten Nummer wieder die gewohnten Seiten bringen zu können.

CAMPING-ZELTE

REISE MIT
IN ALLE WELT

Unsere Zeltprospekte empfehlen für den Campingfahren des Jahres 1954.

Angebote unverbindlich.
2-Mann-Hauszolt ab DM 74.
HEILMANN - POSTFACH 709 - BIELEFELD 9



PUCH-ROLLER

statt DM 1560,- jetzt DM 1445,-

L. ROTHENANGER K. G.

Puch-Generalvertretung

München 15 · Schwanthalerstr. 4
Telefon 591304



NEUHEIT!

Gefederte Kindersitze DBGM.
für LAMBRETTA und VESPA

Einfachste Anbringung ohne Veränderung am Roller. Lieferung direkt abWerk.
Kompletter Sitz für LAMBRETTA DM 12,50
Kompletter Sitz für VESPA ... DM 10,50

Verlangen Sie bitte kostenlosen Prospekt.
Alleinhersteller: Fa. EUGEN HERZOG
14b Schramberg/Wittbg. Postfach 58

BUCHER

Jugoslawien, Star Bilderführer, Verlag Dr. Landy, Wien 1, Schönlaterngasse 13. Drei reich bebilderte Reiserouten bereiten den künftigen Besucher Jugoslawiens auf die Erlebnisse vor, die ihn in diesem, erst vor einigen Jahren dem Fremdenverkehr wieder zugänglichen, Land erwarten. Ein Hotelverzeichnis mit Preisen und eine Liste reisetechnischer Daten machen das Buch zu einem praktischen Reiseführer. Die erprobten Rundreiseworschläge führen praktisch in die schönsten und interessantesten Gegenden des Landes. Die Angaben über die einzelnen Orte enthalten Hinweise auf alle Schenswürdigkeiten historischer und künstlerischer Art.

Capri, Von der Insel und ihren Schönheiten, Dein kleiner Reisebegleiter Nr. 1, U. Walther-Verlag, Wiesbaden. Ein reizend mit guten Zeichnungen ausgestatteter Reiseführer, der wirklich alles Wissenswerte über die Märcheninsel im Golf von Neapel enthält.

Gute Fahrt in Frankreich und Spanien, Ein Reiseführer für Automobilisten, Herausgeber „Gute Fahrt“, die Zeitschrift für den Volkswagenfahrer, Verlag Klasing & Co., G.m.b.H., Bielefeld und Berlin. Das ausgezeichnete Sonderheft ist nicht nur für den Autotouristen, sondern ebenso für den Rollerfahrer zu gebrauchen. Die Rundreise beginnt und endet in Straßburg und führt durch die landschaftlich schönsten und interessantesten Gegenden Frankreichs und Spaniens. Als Anhang enthält es ein kleines dreisprachiges Wörterbuch, in dem die wichtigsten Redensarten, Fragen und Antworten für den reisenden Kraftfahrer in Deutsch, Französisch und Spanisch enthalten sind. Dazu eine Umrechnungstabelle für die Währungen nach dem Kurs von Ende 1953, der sich seitdem nur unwesentlich verändert hat.

Die Heimat in Wort und Bild

Das Deutsche Handbuch für Fremdenverkehr erschien in neuer Auflage

„Wer seine Heimat nicht kennt, hat keinen Maßstab für fremde Länder.“ Dieses Goethewort ist als Motto den herausgegebenen Bänden des „Deutschen Handbuchs für Fremdenverkehr“ vorangestellt. In dem vier Bände umfassenden Werk findet der Leser eine wertvolle Stütze dafür, seine deutsche Heimat gründlich kennenzulernen.

Hervorragend ausgestattet, übersichtlich und in klarer Gliederung führt das Nachschlagewerk den Ferien- und Berufreisenden an jedes Kleinod der deutschen Landschaft heran. Alles Wissenswerte ist mit erstaunlicher Genauigkeit zusammengefaßt worden; knappe prägnante Schilderungen aller Orte, die sich mit Recht als lohnenswerte Reiseziele bezeichnen können, Landkarten, Farb- und Schwarz-Weiß-Fotos, ausführliche Angaben über Unterkünfte, Sehenswürdigkeiten und Ausflugsmöglichkeiten.

Durch seine vielseitigen Angaben in den Anhängen, wie Heilbäder und Sanatorien mit Indikationen, Verzeichnis der Campingplätze, der Grenzankunftsstellen, der Bergbahnen, der Berggasthäuser, der Jugendherbergen und Landshulme eignet es sich ebenso für den Arzt als Beratungsgrundlage wie auch für alle, denen die Erziehung und Bildung der deutschen Jugend anvertraut ist.

Der Inhalt des Bandes I umfaßt die Gebiete Württemberg, Baden, Bodensee, in Band II ist ganz Bayern enthalten, im Band III finden Sie Hessen, Rheinland, Pfalz, Westfalen und in Band IV Berlin, West, Bremen, Hamburg, Niedersachsen, Schleswig-Holstein.

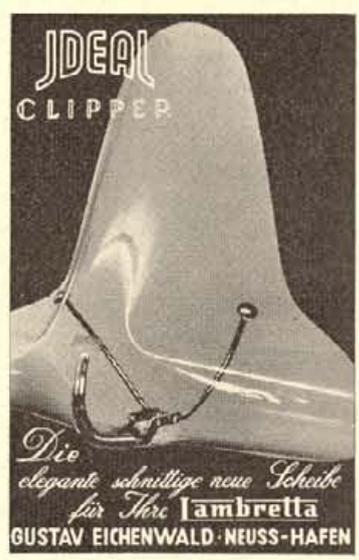
Zu beziehen durch Ihre Buchhandlung oder direkt vom Verlag Erwin Jaeger, Darmstadt, zum Preise von DM 12,- für Band I, II und IV, DM 15,- für Band III oder DM 45,- für das Gesamtwerk.

Das „Statistische Taschenbuch für Bayern“ ist nun für 1954 in der Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, erschienen. Das Bayerische Statistische Landesamt hat hier die aktuellsten Zahlen aus allen Sparten des öffentlichen Lebens zusammengetragen, die das Statistische Taschenbuch für Fachleute, wie Statistiker, Industrielle, Werbefachleute, Journalisten ebenso unentbehrlich, wie auch für Laien interessant machen. Die Ergebnisse der Volkszählung von 1950 werden von den Gemeinden an aufwärts durch die fortschreibende Statistik laufend ergänzt und vermitteln in dieser komprimierten Form Wissenswertes in Kürze aus allen Lebensgebieten.

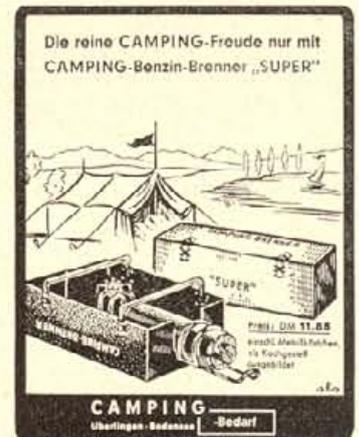
Das Rollerbuch, von Eduard Probst, Buchverlag Verbandsdruckerei Bern. Dieses ausgezeichnete kleine Handbuch kann jedem Rollernutzer, aber auch jedem erfahrenen Rollerfahrer empfohlen werden. Es enthält von der Anleitung zum Einfahren der neuen Maschine, technische Daten, Erklärung von Fachbegriffen, Tips für Fahrtechnik und Pflege des Rollers, Hinweise auf Störungen und ihre Behebung, Kniffe aus der Praxis für die Praxis eigentlich alles, was man vom Rollerfahren wissen mußte. Der Verfasser hat im übrigen bewußt darauf verzichtet, bestimmte Rollenmarken besonders zu behandeln, sondern seine praktischen Ratschläge und Hinweise so gehalten, daß sie für jede Marke Anwendung finden können.

Das Haus mitnehmen
Alles fürs **CAMPING**
Alles fürs **AUTOWANDERN**
Alles auf **TEILZAHLUNG!**

Illust. Handbuch kostenlos!
AUTOFREUND-HEMER 44 i.W.

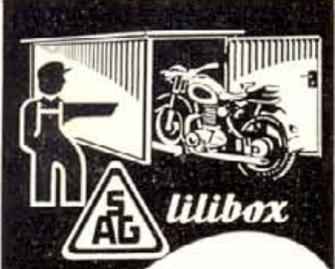


Jetzt auch für GOGGO und HEINKEL lieferbar



Die reine CAMPING-Froude nur mit
CAMPING-Benzin-Brenner „SUPER“

ROLLER REVUE erscheint monatlich, einmal. Zu beziehen durch die Post, den Buch- u. Zeitschriftenhandel sowie im Abonnement durch die Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 2. Einzelpreis DM — 80, Vierteljahresabonnement DM 2,25, zuzügl. 9 Pf Postzustellung. Postscheck München Nr. 185 / Bayer. Vereinsbank, München 20 11 24 / Kreispostkasse 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. Alle Anzeigen-Aufträge nur an Firma Publicitas GmbH., Frankfurt a. M., Friedrich-Ebert-Strasse 6. Zur Zeit Anzeigenpreisliste 2a gültig. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstraße 2. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der photo-mechanischen Wiedergabe und der Übersetzung in andere Sprachen, behalten sich Urheber und Verleger vor. Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung.



lilibox

KLEINSTGARAGEN
FÜR
MOTORRADER UND
MOTORROLLER

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

SOFIE PAULI

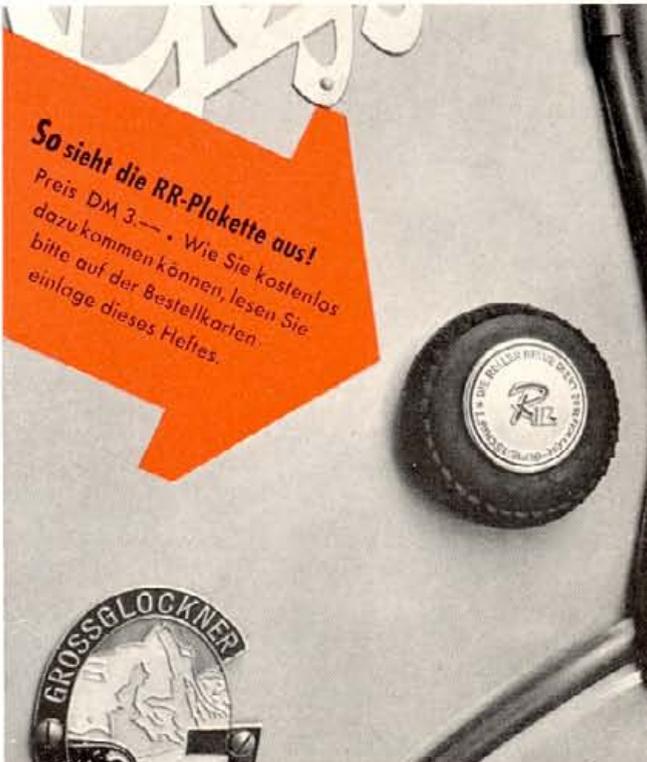
Das Spezial-Geschäft für
VESPA-ZUBEHÖR

Sämtliche Ersatz- und Zubehörteile *für alle Modelle*

Bitte fordern Sie Bild-Preisliste an!

Es berät Sie individuell:

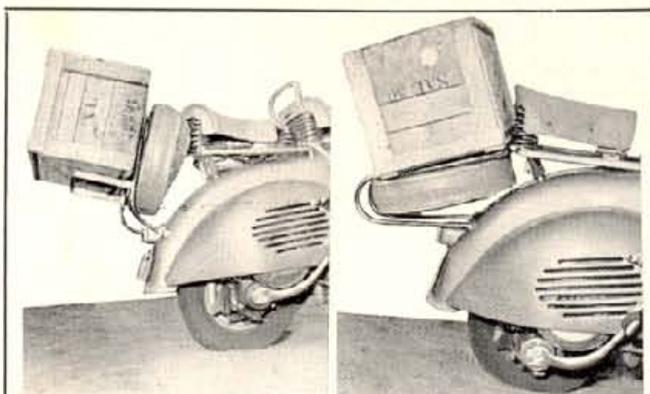
VESPA-SALON München 13 · Augustenstr. 104
Spezialwerkstätte: Lazarettstr. 11/g Ruf: 591920



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

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

Die ROLLER REVUE dient der Roller-Gemeinschaft!



So oder So?

Wie möchten Sie fahren? Tausend u. aber tausend wollen in Deutschland u. Italien den ital. waggerechten Gepäckträger, u. zwar aus gutem Grund: Er gibt erhöhte Fahrstabilität, weil das Gepäck-Gewicht nahe an der Maschine liegt, und ermöglicht ferner bequemste Radauswechslung, ohne Schraubenschlüssel und Abschnallen des Gepäcks.

Moderne Stoßstangen, Beinschutzdramrahmen aus Schlitzrohr, Rückenlehnen, Gummi-Fußmatten, Gepäckträger und weitere schöne Neuheiten bei folgenden Firmen erhältlich für die Typen:

Vespa

Bad Cannstatt-Stuttgart:

B. Sass, Brunnenstraße 51

Bremen:

J. Dabrychlop, Parkallee 7

Hamburg: Fondlor & Lüdemann,

Ferdinandstraße 2

Köln: Vespa-Handelsges.mbtH.,

Breite Str. 70

München:

Otto Pauli, Schwantholerstr. 22

Osnabrück:

H. Disselkamp, Iburger Straße 9

Rheydt: L. Schmitz, Markt 5

Stuttgart: Motorradhaus

Schwaben, Hospitalstraße 10

Trier: E. Warzocha & Co.,

Glockenstraße 10

Lambretta

Berlin: E. Mehner,

Mehringdamm 33

Dortmund: H. Theisen, Honsa-

straße, Hodihaus

Eilberfeld:

F. Hülsmann, Hofkamp 38

Hamburg: Erich Küster,

Chilehaus B, Pumpen 8

Hamburg: Gebr. Brüggemann,

Ferdinandstraße 32

Köln:

H. Lindlau, Hohenstaufenring 61

Offenbach:

H. Friedel, Bieberer Str. 58

Oldenburg:

H. Schauble, Hauptstraße 45

Recklinghausen:

H. Steinberg, Herner Straße 10

Weitere Händlernachweise und kostenlose Bildprospekte (bitte Rollertypen angeben) durch:

Hans Pfeffeckern

Bad Pyrmont, Postfach 113

V-GARAGEN

(nur echt mit V-Zeichen und Garantie-Nr.)

auch für Roller, Mopeds und Motorräder



Fordern Sie Preisliste

Signal-Depot Hans R. Volk
Pforzheim-DW

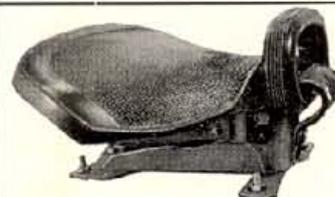


Gefederter Kindersitz
DBGM

für Lambretta, Vespa, Goggo und Heinkel-Roller

Auf Wunsch für alle Typen mit Fußrasten lieferbar

HEINZ LÜCK
Metallwaren
Zizishausen/Nürtingen



Vespa Soziussattel

Rollerfahrer bevorzugen den Qualitätssattel

»PAGUSA«

Pagusa Werke / Hamburg-Schenefeld

Lederhandschuhe und Hauben

Mäntel, Jacken, Hosen.
Regendichte Anoraks
und Hosen-Katalog v.
HACKLÄNDER & Co.
BOCHUM · Böckenbergstr. 36 b



CAMPING Zelte

DIREKT AB FABRIK
AB DM 69⁹⁰

VERLANGEN SIE PROSPEKT



ZELTFABRIK ACHIM ACHIM 1 BEZ. BREMEN

Roller

REVUE

MIT CAMPING-INFORMATIONEN



Zum Abschluß der Dreharbeiten des Oska-Films „Schule für Eheglück“ gönnten sich Liselotte Pulver und Paul Hubschmid einen kleinen Samstagnachmittagsausflug mit einem FAKA-Roller. Liselotte ist dafür, ihr Make-up auch für diesen Zweck paßgerecht zu gestalten. Paul scheint es für ziemlich überflüssig zu halten. Unser Fotograf Wolfgang Speckmann erwischte die beiden just beim Start.