

Roller

REVUE

MIT CAMPING-INFORMATIONEN

TEST GOGGO-MOBIL



8

3. JAHRGANG
MÜNCHEN
AUGUST 1955

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

Die erste deutsche Fachzeitschrift für Roller und Rollermobile

Erfolgs-Bilanz 1954

961 GOLDMEDAILLEN

357 SILBERMEDAILLEN

220 BRONZEMEDAILLEN

44 MANNSCHAFTSPREISE
MIT GOLDENEM SCHILD

20 MANNSCHAFTSPREISE
MIT SILBERNEM SCHILD

14 MANNSCHAFTSPREISE
MIT BRONZENEM SCHILD

10 SILBERBECHER

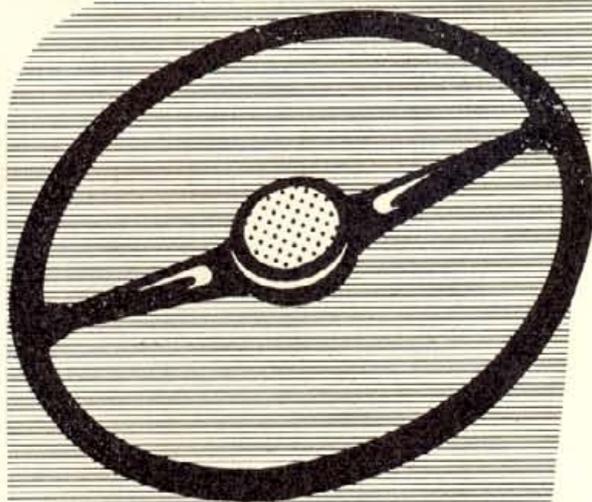
ERKÄMPFT MIT DER SIEGGEWONHTEN

Rüberg
GARANTIEKETTE

Das ist kein Zufall!

Rüberg-KETTEN SIND ABSOLUT BETRIEBSSICHER

37. INTERNATIONALE



AUTOMOBIL AUSSTELLUNG

FRANKFURT AM MAIN. 22. SEPT. BIS 2. OKT. 1955
GEÖFFNET VON 9-19 UHR (AM ERÖFFNUNGSTAG ERST AB 14 UHR)

VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE EV. FRANKFURT-M.



UHR ARMBÄNDER

Elastofixo und *Fixoflex*

DEHNBAR · VERSCHLUSSLLOS · FÜR
JEDEN ARM UND JEDE UHR PASSEND



ERHÄLTICH IN -GOLDANKER--WALZGOLD--DOUBLEE, EDEL-
STAHL UND 14 KARAT GOLD - IN ALLEN FACHGESCHÄFTEN



VICTORIA *Micky*

— der Roller unserer Zeit

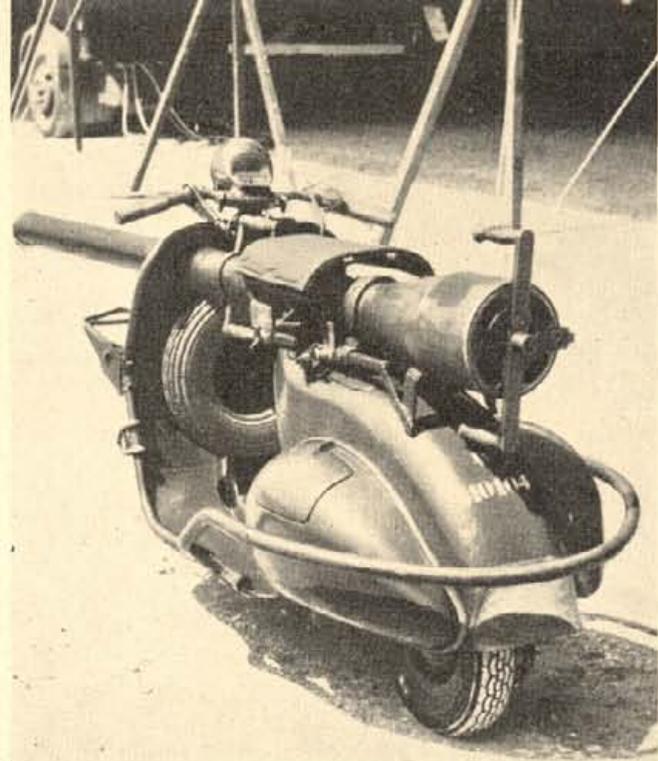
- weil er steuerfrei sowie zulassungsfrei ist und nur den Führerschein 4 (nur mündl. Prüfung) voraussetzt
- weil er sehr preiswert ist und doch ohne Aufgeld seltene Sonderausstattungen bietet
- weil er mit dem weltweit bewährten, hier verstärkten „Vicky“-Motor eine große Leistung bietet und zudem so chic aussieht
- weil er so einfach, bequem und sicher zu fahren ist
- weil er die Motorisierung für jedermann mit geringen Mitteln gestattet und damit das Volksfahrzeug schlechthin ist!

VICTORIA WERKE A.-G., NÜRNBERG 310

Liebe Rollergerneinde,

die deutsche Mopedindustrie hat nun endlich ihren Entschluß in die Praxis umgesetzt und sich verpflichtet, ab 1. 10. 1955 den Mopeds fürderhin keine höhere Geschwindigkeit als 40 km/h zu geben (da werden die alten gewaltig im Preis steigen). Der VFM hat es geschafft, daß sich die Mitglieder ebenso wie die Nichtmitglieder des Verbandes in dieser Form geeinigt haben. Auch werden jegliche Leistungsangaben in den Prospekten in Zukunft unterbleiben. Die Leistungsgrenze soll bei 1,25 PS liegen und darf bei der 40 km/h entsprechenden Drehzahl nicht überschritten werden. Bei dieser passenden Gelegenheit konnte auch die Lautstärke herabgesetzt werden. Wenn nun die Mopeds durch eine sichtbare Versicherungsmarke mit Angabe der Eigentümeradresse aus der Anonymität der Radfahrer herausgehoben werden und ihnen gestattet wird, die Radwege zu benutzen, falls ihre Breite es zuläßt, dann ist zweifellos ein echter Schritt nach vorwärts getan. Wenn nun noch die Mopedfahrer, vor allem die halbstarken Knaben, die ihre Mopedkreise vor den Eiskonditoreien ziehen, dazu bewegt werden könnten, nicht am verkehrten Ende in Einbahnstraßen zu fahren oder rechts zu überholen usw., also sich wenigstens einen Schimmer von Verkehrsregeln anzueignen, dann würde auch Minister Seebahn für einen Moment vor Freude das Problem Schiene-Straße vergessen. Zur Zeit gibt es über 1,2 Mill. Mopedfahrer in der Bundesrepublik. Viele von ihnen legen leider, wie es in Deutschland üblich ist, gleich ein Moped-Stundenbewußtsein an den Tag, sie haben motorisierten Anspruch und müssen ihn den ebenfalls Auto-standesbewußten Fahrern oder den anderen ebenfalls standesbewußten Verkehrsteilnehmern gegenüber deutlich behaupten. Ein Porschefahrer z. B. fühlt, sei es wo es sei, unbedingt die Verpflichtung zum Überholen, auch wenn er es noch so sehr bestreitet. Die „Kapitäne“ der Landstraße, die leider niemals Schiffsjungen waren, sind ungehalten, wenn jemand ihre Überholkünste auf langen Steigungen (Schnecke kontra Regenwurm) beanstandet. Auch der „echte“ Motorradfahrer verkleidet sich nicht mit Sturzhelm und Rennweste, um geräuschlos über Land zu fahren, denn dann brauchte er diese Attribute nicht, bzw. jeder müßte so etwas tragen; er will, seinen großen Vorbildern gemäß, Schnitte herausholen, obgleich niemand, nicht einmal er selbst, etwas davon hat — es sei denn eine kümmerliche Selbstbefriedigung in einem geistig unterernährten Hohlraum, in dem bei normalen Menschen das Verantwortungsgefühl sitzt.

Nähezu jeder Fahrzeugtyp kämpft um seinen Platz an der Sonne und jeder Fahrer meint, ihm stünde was Besonderes zu. Daraus rekrutiert sich auch die leidige Tatsache, daß der Verkehr, vor allem in den Großstädten, nicht etwa von der Masse der durchschnittlich Motorisierten, also Kraffrad- und Autofahrern, sondern von der Straßenbahn, den Schwerlastern und Radfahrern diktiert wird, also von den Stärksten und den Schwächsten. Daran liegt zum großen Teil die vielbejammerte Diskrepanz unseres Verkehrs. Daß es auch ganz anders geht, zeigt beispielsweise der recht ausgelehnte und starke Verkehr der größten Stadt der Welt, nämlich



Die französische Armee hat für den in den letzten Jahren so große Verbreitung gefundenen Motorroller eine neue Verwendungsmöglichkeit entdeckt: er wurde mit einer 7,5-cm-Kanone bestückt, die von einem Kanonier bedient wird. Die Munition wird auf weiteren Rollern mitgeführt. Diese „Rollerkanonen ohne Rückstoß“ haben den Vorteil, daß sie auch auf schmalen Straßen und Wegen gut aktionsfähig sind. Die Feuerbereitschaft ist schnell hergestellt. Der Fahrer und Kanonier in einer Person hält an, stützt die Maschine ab und richtet das Rohr. Wir müssen uns also darauf gefaßt machen, daß im X-Fall auch unsere Roller eingezogen werden.
Foto: dpa

Londons. Ein Engländer ist nicht leicht zu verblüffen, aber er würde Mund und Nase aufsperrn, wenn er einen Schwerlastler mit Anhänger, wie sie bei uns zum Straßenbild gehören, durch London walzen sähe. Es gibt dort auch keine Straßenbahn, sondern neben der U-Bahn nur Omnibusse, die unwahrscheinlich zügig die Stadt durchqueren. Die langsameren Fahrzeuge fahren hier wirklich ganz links (Linksverkehr) und die Fahrer geben mit dem Arm Überholzeichen, wie man sich dort überhaupt meist an Hand von Zeichen verständigt. Im Gegensatz zu uns, wo schon in den Fahrschulen gelehrt wird, man solle jeden Verkehrsteilnehmer als Idioten ansehen und sich danach richten, bilden die Engländer eine disziplinierte Verkehrsgemeinschaft, in der jeder jeden gelten läßt. Dort wird nicht überholt, weil einer den stärkeren Motor hat, sondern wenn es angebracht ist, um den Ablauf zügig zu halten. Und das geht reibungslos im Lande der überaus konservativ veranlagten Individualisten. Uns fehlen dazu nur etwa 400 Jahre demokratische Tradition. Das englische Beispiel zeigt auch deutlich, ich glaube, ich habe das vor einiger Zeit schon mal erwähnt, daß keineswegs der modernste technische Stand maßgebend ist, damit der Verkehr funktioniert. Es sind dort im Gegenteil ernsthaft noch die ulkigsten Veteranen auf 2 und 4 Rädern am Verkehr beteiligt, die bei uns höchstens im Museum oder im Film zu sehen sind. Auch die Straßen unterscheiden sich nicht von den unseren, sie sind im Zweifelsfall dichter bevölkert. Es liegt eben nur an den Menschen, an ihrer Einstellung und ihrer Wesensart. Niemand bestimmt sich wie 'ne Dynamitpatrone oder vermutet in jedem entgegenkommenden Fahrzeug einen Feind, genau so wie keiner betont, daß er Akademiker, Beamter, Bezirksschornsteinfeger oder sonstwas wichtiges ist. Dort sind die Fußgänger keine verführten Autofahrer und die Kraftfahrzeugbesitzer keine arrivierten Fußgänger a. D., sondern alles zusammen Menschen, die sich möglichst wenig Schwierigkeiten machen wollen. Wenn wir doch wenigstens im Verkehr unsere düstere Egozentrik ablegen könnten und zur freundlichen Verständigung kämen, anstatt vom Fahrzeug herunter sich gegenseitig den Vogel zu zeigen und zu schimpfen. Drei kleine Begebenheiten in Kurzfassung, innerhalb eines Tages eigenerlebt, sollen zeigen, was ich meine. — 1. Sehr schmale Landstraße mit weißem Trennungstreifen — unübersichtliche Rechtskurve. Ich biege scharf rechts ein — unmittelbar vor mir steht wie ein Berg auf der linken Seite einer der mit Recht so unbeliebten Schwerlastler mit Anhänger und trägt sich mit der Absicht in der engen Straße rechts in eine noch schmalere Straße einzubiegen. Nach ziemlicher Gewaltbremsung stehe ich 2 m vor dem Riesendampfer und gucke natürlich dem Kapitän etwas erstaunt in die Pupille. Der beugt sich aus seiner Kommandobrücke mit einem Gesicht wie eine gekränkte Parkuhr und tippt mit dem Finger an die Stirn — zu mir. Kommentar überflüssig! 2. Ich halte rechts — Mitte vor einer Hauptverkehrsstraße, um bei Gelegenheit links einzubiegen, wenn es der Verkehr erlaubt. Von rechts schwenkt kurvenschneidend eine Mopedfahrerin in die



„Nee, keine Panne, ich suche bloß nach einem Platz für die Erinnerungsplakette an den Luftkurort Hinterhugelharting!“

Nebenstraße ohne hinzugucken, weil nämlich gegenüber vor einer Kirche eine Hochzeitsgesellschaft versammelt ist. Das ist natürlich interessanter. So mußte ich die Dame durch Hupen erschrecken und es gelang ihr gerade noch, einige Zentimeter vor meinem Fahrzeug, einen Schlenker zu machen, um sich nicht die Nase an meiner Scheibe plattzudrücken. Die Mopedfahlerin setzte daraufhin eine Miene auf wie ein beleidigter Filmstar und entschwand als greinende Mariu Schell mit ICA.

3. Bin im Begriff aus einer Einbahnstraße herauszufahren, sehe einen Radfahrer, der just einbiegt, aber immerhin am verkehrten Ende, rufe ihm zu: Hallo, hier ist Einbahnstraße! Der dreht sich lässig um und läßt ziemlich ordinäre Worte aufs Pflaster fallen. —

Solche und ähnliche Sachen begegnen Ihnen sicher auch und das ist es, was ich ausdrücken will, wenn ich meine, wir sollten uns doch auch im Straßenverkehr versuchsweise wie Menschen benehmen. Es scheint fast so, als würde bei uns das Steuer oder der Lenker den Charakter verbiegen. Es gibt ab und zu Lichtblicke, die einen Hoffnung schöpfen lassen, wenn man mal jemandem begegnet, der auf ein freundliches Zeichen freundlich reagiert. Und, verlassen Sie sich darauf, es geht so besser, es schont Nerven und Kreislauf. Gerade, wenn man es erlebt hat, in wie erfreulichen Bahnen sich der englische Verkehr bewegt, dann fällt unsere oft ebenso unflotte wie -schöne Gebarung besonders auf. Man muß das gesehen haben, wie sich die Busse manchmal zu dritt aneinander vorbeischlängeln, wie jedes Fahrzeug bestrebt ist, den Verkehr flüssiger zu halten. Es wird links wie rechts überholt. Übrigens sieht man häufig ein großes „L“ an Fahrzeugen, das sind die Leute mit dem halbjährigen Probeführerschein und sie kommen sich durchaus nicht zweitklassig vor. Ganz kurios ist, daß sich der Leiter unseres Bundesstraßenverkehrsreferates, Ministerialdirigent Straulino, auf einer Studienfahrt in England mit seinen Fahrkenntnissen prüfen ließ und — durchfiel! Wer den Schaden hat, spottet jeder Beschreibung. — Allerdings ist das Parkproblem das gleiche wie bei uns, d. h. gleich schlecht. Roller treten, in Gegensatz zu Rom und Paris, nicht sehr in Erscheinung. Vermutlich vor allem des Wetters wegen, denn auch Motorräder sind im Straßenbild nicht häufig, gelegentlich sieht man sie mit Transportbeiwagen. Die Engländer sind passionierte Motorradfahrer, aber es hat den Anschein, als führen sie unter Ausschluß der Öffentlichkeit, jedenfalls kaum in den Städten.

Ich weiß, ich stehe nicht allein mit meiner Ansicht, daß wir nämlich die modernsten Hoch-, Tief- oder Tunnelstraßen haben können und nach und nach Bundesverkehrsbewacher oder -erzieher sowie ein riesiges Forum der Verkehrsteilnehmer oder ähnliche Einrichtungen und es würde sich am heutigen Zustand kaum etwas ändern, wenn wir nicht aus dem Verkehrsteilnehmer einen guten Verkehrsnachbar machen können. Es ist nämlich nicht alles Technik was glänzt. Wie wär's, wenn wir anfangen würden, uns Mühe zu geben?

Für diesmal verbleibe ich mit besten Wünschen für einen prächtigen Urlaub

von Roller zu Roller

*Zfr
Friedlin*

Der MOTA-Roller



Erster serienmäßiger Kleinwagen mit Kunststoff-Karosserie

Der neue MEYRA 200 ist Deutschlands erster serienmäßig hergestellter Kleinwagen mit einer Kunststoffkarosserie. Hier lag der Grundgedanke vor, besonders für den Körperbehinderten ein komfortables und formschönes Fahrzeug zu schaffen. Der gebläsegekühlte 110-200-ccm-Motor hat eine Leistung von 9,7 PS und Dreinganggetriebe mit Rückwärtsgang. Erstaunlich, daß man diesem kleinen Motor den Transport von 2 Erwachsenen und 2 Kindern zumuten will; durch die sehr leichte Kunststoffkarosserie konnte das Gewicht aber auf 380 kg gehalten werden. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h beträgt der Kraftstoffverbrauch 4,5 l/100 km. Länge über alles 3450 mm, Breite 1600 mm, Höhe 1460 mm. Es handelt sich hier um einen gut ausgewogenen Dreiradwagen. Das Plastikmaterial der Kunststoffkarosserie (Glas- und Perlengewebe mit Polyesterharzen getränkt) besitzt außerordentliche Elastizität. Rostmöglichkeit ist nicht vorhanden,

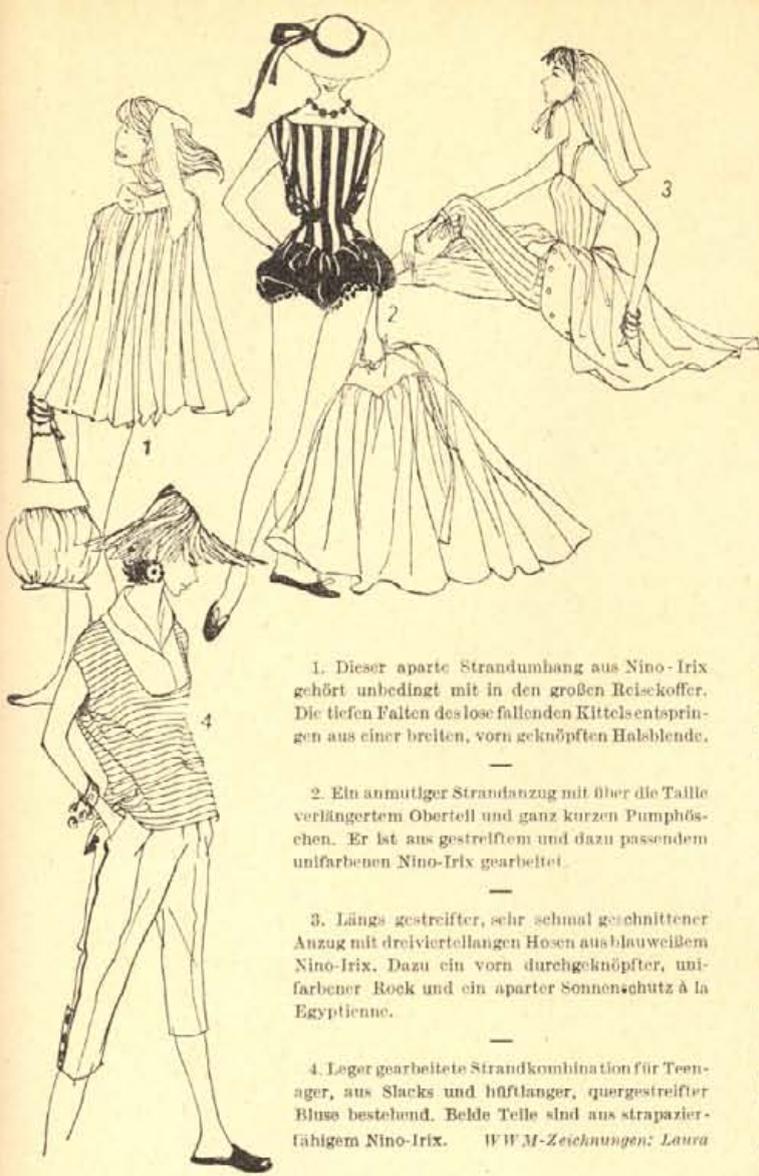


Reparaturen sind leicht auszuführen. Der Einstieg erfolgt von vorn und der rechte Sitz hat eine Rollenführung, die es ermöglicht, ihn ganz nach vorn zu ziehen. Man setzt sich, auf der Straße stehend, auf den Sitz, ohne den Fahrzeugboden zu besteigen. Durch Abstoßen rollt der Sitz in die Ausgangsstellung zurück. Für Körperbehinderte wird die Bedienungseinrichtung je nach Art des Leidens individuell und ohne Aufpreis gefertigt. Die Lehne des Rollsitzes kann zum hinteren Einsteigen nach vorn umgelegt werden.

Der neue MOTA-Roller

Was an diesem Roller der Firma Metzger & Schlegel sofort auffällt, ist die geschwungene Linienführung der Karosserie. Diese ist nicht nur nach geschmacklichen Gesichtspunkten gewählt worden, sondern auch rein zweckbedingt und technisch begründet. Die Sitzposition ist bequem und die Füße finden ungezwungenen Halt, auch wenn man die Beine ausstreckt. In dem tiefen Windschild findet auch der 7-Liter-Benzintank Platz, welcher zum Betanken mit einem verschleißbaren Deckel herausgeklappt wird. Der Benzintank beansprucht aber nur die linke Seite im Windschild, so daß rechts neben ihm noch allerlei griffbereit unterzubringen ist. Der Lenker dreht sich in einem Armaturengelände auf dem Windschild, in welchem der große Tachometer richtig im Blickfeld angebracht ist. Die Sitzbank bietet zwei Personen reichlich Platz. Der Zentralrohrrahmen ist verwindungsfest. Über den reichlichen Federweg von 100 mm für Vorder- und Hinterrad arbeiten diese Federn weich und schwingungsfrei, gleichermaßen bei Solo- und Sozusbelastung. Wartung und Schmierung entfallen.

Die Bereifung ist 3-12". Vorder- und Hinterrad haben Steckachsen und sind auswechselbar. Zur bequemen Reifenmontage sind die Scheibenräder geteilt ausgeführt. Die Hinterradkette läuft in einem geschlossenen Kasten. Das ganze Fahrzeug mit allem Drum und Dran wiegt nur 75 kg. Darum kann dieser ausgewachsene Roller auch mit einem 100-ccm-Motor, und, wenn man nur über einen Führerschein Klasse IV verfügt, sogar mit einem 50-ccm-Motor (steuerfrei) auskommen. Dieser Motor hat in beiden Fällen (MOTA-Motor von Metzger & Schlegel) drei Gänge. Ein Gebläse sorgt für Kühlluft unter der Motorhaube, Normal hat der Motor einen Klekstarter und liefert 17 Watt für das Licht. Mit 100 ccm läuft der Roller etwa 70 km/h, mit 50 ccm etwa 50 km/h in der Spitze.



1. Dieser aparte Strandumhang aus Nino-Irix gehört unbedingt mit in den großen Reisekoffer. Die tiefen Falten des lose fallenden Kittels entspringen aus einer breiten, vorn geknöpften Halsblende.

2. Ein anmutiger Strandanzug mit über die Taille verlängertem Oberteil und ganz kurzen Pumphöschen. Er ist aus gestreiftem und dazu passendem unifarbener Nino-Irix gearbeitet.

3. Längs gestreifter, sehr schmal geschnittener Anzug mit dreiviertellangen Hosen aus blauweißem Nino-Irix. Dazu ein vorn durchgeknappter, unifarbener Rock und ein aparter Sonnenschutz à la Egyptienne.

4. Leger gearbeitete Strandkombination für Teenager, aus Slacks und hüftlanger, quergestreifter Bluse bestehend. Beldte Teile sind aus strapazierfähigem Nino-Irix. W.F.M.-Zeichnungen: Laura

Zelte und Mode

ÜBER ZELTE UND ZELTTYPEN

Der Rollerfahrer muß sich bei der Wahl seines Zeltes leider vom Gewicht und von den Packmassen leiten lassen. Er muß also auf einen gewissen Komfort von vorneherein verzichten, der dem Auto-Camper ohne weiteres zur Verfügung steht. Trotzdem ist die Auswahl an Zelten und Zeltypen, die ihm zur Verfügung stehen, immer noch so groß, daß zur Wahl auch noch die Qual kommt. Nicht unwesentlich wird für manchen die Kostenfrage sein. Darum haben wir nachstehend den Versuch gemacht, die wichtigsten Zeltarten kurz zu beschreiben. Zunächst einmal die Grundtypen, wobei man zwischen Langhauszelt und Breithauszelt unterscheidet. Der Grundriß dieser einfachsten Zelte ist rechteckig und ohne Gepäckspis. Die Ausmaße sind so, daß gerade zwei bis drei normale Luftmatratzen auf dem Gummiboden Platz finden, je nach der Form längs oder quer. Der Preis dieser einfachen Zelte ohne Überdach und Vorzelt liegt knapp unter 100,— DM. Bei manchen Sportgeschäften werden sogar Sonderanfertigungen dieser Art noch billiger angeboten. Die nächste Preisklasse, die sogenannten Trapezzelte mit geräumiger Gepäckspis und je nach Größe 2 bis 5 Liegeplätzen, liegt zwischen 170,— und 300,— DM. Für den Rollerfahrer, der ja im allgemeinen zu zweit oder höchstens zu dritt campiert, kommt aber sowieso nur der kleinste Typ des Trapezzeltes in Frage. Ist er allerdings in der Lage fast 400,— DM auszugeben, so steht ihm ein Doppelnestzelt in Spitzdachform mit fast halbrunder Bodenfläche und Vorzelt zur Verfügung, das aus Innen- und Außenzelt besteht und bei einem Gewicht von 9,2 kg, in einer 60 cm langen und 25 cm dicken Rolle verpackt werden kann. Zu all den vorgenannten Zeltypen empfiehlt sich aber die Anschaffung von Über- und Vorzelten, die Sonnenhitze, Regen, Kälte und Nachttau vom eigentlichen Wohnzelt abhalten und auch bei Dauerregen und Sturm standfest und trocken sind. Man muß sich dabei entscheiden, ob man die Über- und Vorzelte



Nette Zeltfrau mit praktischem 5 teiligem Rosenthal-Kaffeesservice-Koffer

Foto: Trude John

innen gestützt oder außen aufgehängt wählt. Für die kleinen Zelttypen ist die Innenstütze zweckmäßiger, da sie auf das normale Gestänge aufgesetzt werden kann. Die Überzelte werden meist mit Apsis geliefert, so daß man hier einen zusätzlichen Gepäckraum gewinnt. Eine Firma hat ein sogenanntes Motorradzelt entwickelt, bei dem ein seitliches Überdach neben dem eigentlichen Hauszelt dem Motorrad oder dem Roller Schutz und Obdach gewährt. Kostenpunkt ca. 280,— DM. Neuartig, aber vielleicht noch nicht genügend erprobt sind die Pneumatikzelte in Kuppelform ohne Gestänge. An seine Stelle treten in den vier Kuppelbocken aufblasbare Schläuche, die der Zeltkuppel Halt verleihen. Ihr Preis liegt zwischen 200,— und 250,— DM je nach Größe. Hawasch

Sprechstunde unseres Rollerarztes:

ÜBER DEN BLAUEN DUNST

Manch einer von uns wird in einer genußvollen Zigarettenpause am Straßenrand freudig in die milde Frühlingsluft paffen und sich des Lebens freuen. Doch plötzlich überkommt ihn Angst. Er denkt an die beunruhigenden Behauptungen, daß Rauchen Lungenkrebs erzeuge. Wir hörten und lasen in den letzten Jahren oft über dieses leidige Thema. Sie fragen mit Recht: Stimmt das auch? (Man ist ja mißtrauisch gegen Gedrucktes geworden.)

Viele Statistiken in zivilisierten Ländern zeigen, daß die Zunahme der Lungenkrebs-Erkrankung mit dem Anstieg des Zigarettenkonsums gewisse Parallelen aufweist. Doch tritt Lungenkrebs auch bei Nichtrauchern auf, und die zur Zeit gültigen Theorien der Krebsentstehung weisen darauf hin, daß wohl nur sehr starke Raucher durch den Tabak krebgefährdet sind.

Nicht das oft angeschuldigte Nikotin, sondern die Teerprodukte des Rauches enthalten krebserregende Stoffe. Neuere Forschungsergebnisse haben den Beweis erbracht, daß in der Atemluft besonders der Bewohner von Industriegebieten und Großstädten, verschiedene Stoffe enthalten sind, mit denen experimentell Krebs erzeugt werden kann. Hierzu gehören unter anderem Rauch- und Rußpartikelchen, fein verstaubte Mineralöle, Dieselkraftstoffe, Benzinabgase, Generatorgase, Schädlingsbekämpfungsmittel, Dämpfe aus Metallbetrieben, Staub, gewisse Mineralien, Abgase chemischer Fabriken u. a. m. Sie sehen also, daß viele Faktoren auf uns einwirken, die für die Krebsentstehung beschuldigt werden können. Der so naheliegend erscheinende Schluß, dafür das Rauchen anzuschuldigen, ist ein vorschneller und wissenschaftlich nicht unbedingt stichhaltig. Gesundheitsfanatiker rauchen gar nicht, Ängstliche wählen den lauen Kompromiß der Filter, und glauben damit ihr Leben zu verlängern. Prof. Drukrey, einer der maßgeblichen Krebsforscher Deutschlands, hat dem entgegengehalten, daß seinen Untersuchungen nach selbst die besten z. Z. verwendeten Filter nur 50% der schädlichen Stoffe abfiltrieren. Und gerade die gefährlichsten der Rauchstoffe werden noch weniger gebunden. Wer sich vor all den schädlichen Stoffen schützen wollte, die in der uns umgebenden Luft ihr Unwesen treiben, der müßte schon sein Leben lang mit Gasmasken umherlaufen. (Soll er...)

Wir aber wollen das kurze Leben genießen, und auch ein wenig „blauer Dunst“ kann uns dabei helfen. Schädlich ist das Zuviel, die Sucht und das Laster. Dr. Str.

Wenig bekannt dürfte sein, daß die Besitzer eines Messerschmitt-Kablenrollers nicht auf einen Autosuper zu verzichten brauchen. Der Apparat wird bei Messerschmitt eingebaut und besteht aus dem Weltfunk-Autosuper von Kraft. Er umfaßt den Empfänger, das Stromversorgungsgerät sowie das Zubehör. Der Autosuper wird durch eine kleine Rechtsdrehung des linken Drehknopfes eingeschaltet. Der 5-Röhren-6-Kreis-Autosuper mit Mittelwellen-Bereich hat eine beleuchtete Skala zum bequemen Einstellen der gewünschten Stationen. Durch einen Druck-Zug-Schalter kann die Klangfarbe nach Belieben geregelt werden. Es ist erfreulich, daß Messerschmitt sich für die Möglichkeit eines solchen Einbaues derart eingesetzt hat.



Der Motorvoller ist klar zum Start. Seine reizende Besatzung scheint sehr entschlossen, den Sommer zu genießen. Langeweile kann es dabei nicht geben, dafür sorgt der Philips-UKW-Koffersuper LD 452 A B als stets mannterer, zuverlässiger Unterhalter. Er empfängt auf UKW, Mittel- und Langwelle, 10 FM- und 6 AM-Kreise, 7 Röhren. Eingebauter Stahlakku als Heizstromquelle

Koffer-Radiogeräte für Reise und Urlaub

Eine Betrachtung über den heutigen Stand der Technik

Die Autosuper- und Kofferradiogeräte haben in den letzten Jahren einen gewaltigen Aufschwung erfahren. Dies liegt einmal daran, daß beide Gerätearten technisch sehr hoch entwickelt sind, außerdem sind die Empfänger heute sehr preisgünstig zu haben. Sowohl im Aufbau, als auch in der Anwendung sind Autosuper und Kofferradiogeräte grundverschieden. Während der Autosuper fest in das Kraftfahrzeug eingebaut und aus der elektrischen Anlage gespeist wird, ist der Kofferradiopempfänger universell verwendbar, d. h. an keinen festen Empfangsort gebunden. Er kann also überall und unabhängig von einem elektrischen Lichtnetz betrieben werden. Außerdem besteht bei diesen Geräten die Möglichkeit, sie aus dem Lichtnetz zu speisen, falls ein solches vorhanden ist. Die Kofferradiogeräte sind einmal empfangstechnisch hoch entwickelt, ferner in ihren äußeren Ausmaßen denkbar klein gehalten. Kofferradiogeräte sind gerade auch für den Kraftfahrer als Reisebegleiter sehr willkommen, und zwar für den Wagenfahrer als Zweitgerät zur Verwendung im Urlaub, im Camping oder im Hotelzimmer, für den Motorrad- und Rollerfahrer stellen diese Geräte eine willkommene Möglichkeit dar, im Urlaub oder auf der Geschäftsreise in den Genuß von Musik und Unterhaltung zu kommen. Wer die Annehmlichkeiten eines Koffergerätes erst einmal kennengelernt hat, der möchte darauf nicht mehr verzichten. Selbstverständlich gibt es heute Kofferradiogeräte mit ganz verschiedenem technischem Aufwand und Komfort, d. h. es stehen Geräte für jeden Geschmack zur Verfügung. Ja es gibt sogar Reiseempfänger, die nur so groß sind, wie eine Damenhandtasche und trotzdem ein hochwertiges Empfangsgerät einschließlich Lautsprecher und Batteriesatz enthalten.

Der neueste Grundig-6-Kreis-4-Röhren-Kofferempfänger „Micky-Boy“ von der Größe einer Damenhandtasche. Batteriebetrieb oder mit einziehbarem Netzteil für Wechselstromanschluß. Das Gerät empfängt auf Mittel- und Langwelle und hat eingebaute Ferrit-Stabantenne

Die modernen Koffergeräte sind für Batterie- und Netzbetrieb eingerichtet. Dies ist eine grundlegende Forderung, weil die Möglichkeit, diese Geräte auch aus dem elektrischen Lichtnetz zu speisen, deren Betrieb erst wirtschaftlich macht; denn, dies sei vorweg vermerkt, der Batteriebetrieb ist wesentlich kostspieliger als der Netzbetrieb.

Selbstverständlich hat man bei den modernen Koffergeräten zur Herabsetzung der Betriebskosten eine Reihe von Möglichkeiten geschaffen. Man hat besondere stromsparende Röhren für Koffergeräte entwickelt. Ferner wurde durch schaltungstechnische Maßnahmen (Sparschaltungen) der Stromverbrauch gedrosselt, so daß auch der reine Batteriebetrieb für viele Kraftfahrer heute durchaus erschwinglich ist. Man sollte den Batteriebetrieb allerdings aus rein wirtschaftlichen Gründen auf den Empfang unterwegs beschränken, wo kein elektrisches Lichtnetz zur Verfügung steht. Zur Senkung der Betriebskosten bei Batteriebetrieb haben verschiedene Geräte einen Stahlakkumulator als Heizbatterie, der aus dem Lichtnetz über einen in das Gerät eingebauten Gleichrichter aufgeladen wird. (Z. B. bei Schaub, Lorenz, Grundig, Telefunken und Philips.) In diesem Fall ist lediglich die Anodenbatterie von Zeit zu Zeit zu ersetzen. Ein anderes hochwertiges Koffergerät arbeitet auch ohne Anodenbatterie. Hier wird über einen eingebauten Wechselrichter die Anodenspannung aus dem Heizakkumulator entnommen. Bei diesem Gerät fällt damit auch bei Batteriebetrieb jeglicher Batterieersatz weg, da der eingebaute Heizakku die einzige Stromquelle darstellt. (Weltfunk „Paseha 55“.) Um die Koffergeräte universell verwenden zu können, ist bei den neuesten Typen auch der Anschluß des Gerätes an die elektrische Anlage des Kraftfahrzeugs über ein kleines Vorsatzgerät mit Wechselrichter möglich. (Z. B. Altkord-Radio „Pinguin U 55“.) Bei Schaub und Lorenz ist die entsprechende Schaltung (mittels Zerkhackerpatrone) zum Anschluß der Geräte an die elektrische Anlage im Kraftwagen im Koffer selbst untergebracht. Raffinierter gehts wirklich nicht mehr, dabei kosten die modernen Koffersuper rund DM 300,— bis DM 360,—, während einfachere Geräte schon für rund DM 120,— bis DM 160,— zu haben sind. Auf welchen Wellenbereichen arbeiten die Kofferradiogeräte? Dies ist eine Frage, die jeden, der sich mit der Anschaffung eines solchen Gerätes befaßt, interessiert. Auch hier hat man praktisch alle Möglichkeiten wie beim Autosuper. Selbstverständlich arbeiten die Geräte der oberen Preisklasse auf allen Wellenbereichen einschließlich UKW. Gerade der UKW-Empfang ist auch beim Koffergerät sehr beliebt ob seiner Störfreiheit und seiner klanglichen Qualität. Die Geräte mit UKW-Teil haben eine aus- und einziehbare Dipol-Antenne. Bei Nichtgebrauch kann diese Antenne mühelos eingezogen werden. Außerdem ist für den Empfang auf den anderen Wellenbereichen eine relativ leistungsfähige Antenne in das Gerät selbst eingebaut, so daß man wirklich unabhängig von irgendwelchen Anschlüssen von außen ist. Die Abstimmung auf die einzelnen Sender ist kinderleicht und unterscheidet sich von der Bedienung unserer Heimempfänger im allgemeinen nicht. Ferner ist eine stufenlose Lautstärke- und Klangfarbenregelung vorgesehen. Die Fernempfangsempfindlichkeit deckt sich mit derjenigen unserer Heimempfänger der Spitzenklassen. Auch sind die modernen Koffergeräte durch entsprechende Schaltung sehr trennscharf, so daß die Gewähr für einen guten und ungestörten Empfang gegeben ist.

Es würde zu weit führen, im Rahmen eines solchen Berichtes eine technische Beschreibung der einzelnen Koffergeräte zu geben, denn es gibt deren zu viele. Wer sich ein Kofferradiogerät anschaffen will, lasse sich die Geräte in einem Fachgeschäft vorführen. Es gibt heute bei der Vielzahl der Typen für jeden ein geeignetes Gerät. Ja, es gibt sogar Koffergeräte mit eingebautem Plattenspieler, also eine Phono-Kombination für Batterie- und Netzbetrieb (Metz Babyphon). Technisch hochwertig sind die modernen Kofferradiogeräte alle, bei der Auswahl muß der persönliche Geschmack und natürlich der technische Aufwand, d. h. der Betrag, den man anlegen will, entscheiden. Kü.

Metz-Babyphon-S. Der Koffer enthält einen hochwertigen Druckstempempfänger mit UKW-Teil sowie einen elektrischen Plattenspieler, 12 UKW-, 9 AM-Kreise, UKW und Mittelwelle, eingebaute Ovale-Ferritantenne und ausziehbare UKW-Federbandantenne



2. NATIONALE ROLLERPRÜFUNGSFAHRT

Obwohl die Rollerprüfungsfahrt nun zum zweiten Mal national ausgeschrieben war und bei starker Beteiligung von Seiten der Industrie auch erfolgreich ausgetragen wurde, hatten die Ludwigsburger Rollertage am 9. und 10. Juli sowohl durch die internationale Zielfahrt, das große Roller-Turnier im Jahn-Stadion sowie letzten Endes ganz allgemein durch eine hervorragende Organisation durchaus internationalen Charakter. Wie schwer es war, die 2. Nat. Rollerprüfungsfahrt zu bestehen, zeigt schon die Tatsache, daß es in den acht bewerteten Klassen nur 12 Goldmedaillen gab. Der Mannschaftsschild in Gold wurde überhaupt nicht verliehen.

An 7 Startorten waren in der Nacht zum Samstag bereits um 0,00 Uhr 74 Einzelfahrer, einige davon in den 13 Mannschaften, am Start. Dick verhängen war noch der nichtliche Himmel, aber es hatte wenigstens nach mehrstündigen Güssen zu regnen aufgehört, als wir selbst in Ludwigsburg starteten. Unsere Kreidler-Roller machten, mit ihren nur 50 cm in der Klasse bis 100 cm fahrend, den Anfang. 345 km „Rundreise“, davon den größten Teil natürlich als Nachtfahrt, hatten wir zurückzulegen. Am schwersten hatten es die in Sonthofen gestarteten Fahrer — sie hatten zwar mit 338 km die relativ kürzeste Anfahrt, mußten jedoch schwer mit Nebel, Regen und Bergen kämpfen. Eine Spazierfahrt war es aber auch für uns keinesfalls. Wie schon im Vorjahr, war mit einem Drauflosfahren allein kein Blumentopf zu gewinnen, denn der verlangte Schnitt mußte genau eingehalten werden, und so hieß es andauernd nach Uhr und Tacho sehen und ... rechnen! In Neuburg (Donau) hätten sich allerdings gleich eine ganze Anzahl von Fahrern belohnen vorrechnen, weil die Wirtstöchter allzumal waren, die den Morgenkaffee kredenzten.

Die Bergprüfung aus dem Lautertal nach Dauernberg in der Nähe von Sulzbach-Murr, die gleich anschließende Regelmäßigkeitsprüfung und die abschließende Brems- und Beschleunigungsprüfung in Ludwigsburg aber waren die „Bonbons“ des ersten Tages; einigen Teilnehmern lagen sie bereits insofern schwer im Magen, als sie in Form von Strafpunkten liegen blieben. Die Entscheidung fiel indessen (nach erquickendem Schlaf natürlich) erst am Sonntag früh bei der über rund 150 km gehenden Gleichmäßigkeitsprüfung und hier wiederum vor allem bei der Bergprüfung über das Schöllfeld. Jetzt waren nur noch 60 Fahrer am Start — erfreulicherweise auch alle acht gestarteten Damen, von denen die „Bella“-Damen durch den Zündapp-Sportbetreuer Rudi Soltsum besonders liebevoll behütet wurden (kein Wunder, wenn man sich die Damen aus der Nähe besah und feststellen mußte, daß ihre Erschei-

nungen haargenau zum Namen des Rollers paßte!). Die Bergprüfung dieses Tages, wie gesagt, hatte es in sich. Hier konnte und mußte man zeigen, daß Rollerfahren gleichermaßen eine Sache der Eleganz und Geschicklichkeit ist. Hier kamen wir selbst freilich auch mit unseren 50 cm an die 100 cm unserer Klasse nicht ganz heran und mußten ein paar Punkte in Kauf nehmen. Es war für uns erstaunlich genug, wie hervorragend sich unser Kreidler-Roller gehalten hat und wie frisch er wie wir nach Beendigung der Fahrt waren! Der Wahrheit die Ehre: wir hatten manchmal unterwegs zu tun, das Motörchen hübsch zu zügeln, um unseren Schnitt nicht zu überschreiten (denn auch dafür gab es Punkte!). Daß bei der Rollerprüfungsfahrt kein einziger nennenswerter Unfall passiert ist, zeigt wohl ganz klar, daß der Roller ein überaus verkehrssicheres Fahrzeug ist. Daß ferner erfahrene Geländespezialisten, wie zum Beispiel Manfred Frey, Heilbronn, neben solchen Fahrern im Sattel saßen, die den Sport wirklich aus reiner Lust und Liebe betreiben, zeigt dagegen, daß der Roller auch ein Fahrzeug für jedermann ist.

Ein Wort noch zur Zielfahrt: Der Sieger, Bernhard Finger aus Celle, der mit seiner Lambretta (und seiner Frau auf dem Sozius!) über Skagen bis nach Paris gefahren war, ist ein Doppel-Beinamputierter! Mehr braucht über den Roller schlechthin doch wirklich nicht mehr gesagt werden ...

Eberhard Hemminger VDM

Mannschaftsschild in Silber

End, Fries, Müller (1. Mannschaft) auf Progress-Strolch;

Massa, Herrmann, v. d. Marwitz auf Heinkel-Tourist;

Weis, Ruth, Bilger auf Adler Junior;

Jeworsky, Popp, Zipperle (2. Mannschaft) auf Progress-Strolch.

Goldplaketten

Siegerliste Klasse I (bis 100 cm)

Weis, Helmut auf Adler Junior;

Ruth, Günter auf Adler Junior.

Klasse II (von 101 bis 125 cm)

Vogt, Hans auf NSU-Lambretta.

Klasse III (von 126 bis 150 cm)

Moritz, Paul auf NSU-Lambretta;

Hummel, Gerd auf Vespa-Messerschmitt.



Verfasser Eberhard Hemminger fuhr mit und gewann eine „Silberne“ Foto: Studio Wörner

Klasse IV (von 151 bis 175 cm)

Zimmermann, Werner auf Heinkel-Tourist.

Klasse V (von 176 bis 200 cm)

Popp, Hermann auf Strolch;

Fries, Helmut auf Strolch.

Klasse VI (über 200 cm)

Künzel, Werner auf Malcoletta.

Klasse VIII (Roller mit Seitenwagen über 175 cm)

Huber, Fritz auf Hercules;

Silcher, Hermann auf Goggo.

Klasse IX (Kablenroller bis 200 cm)

Eisele, Karl und Storz, Hermann auf Messerschmitt.

Clubwertung

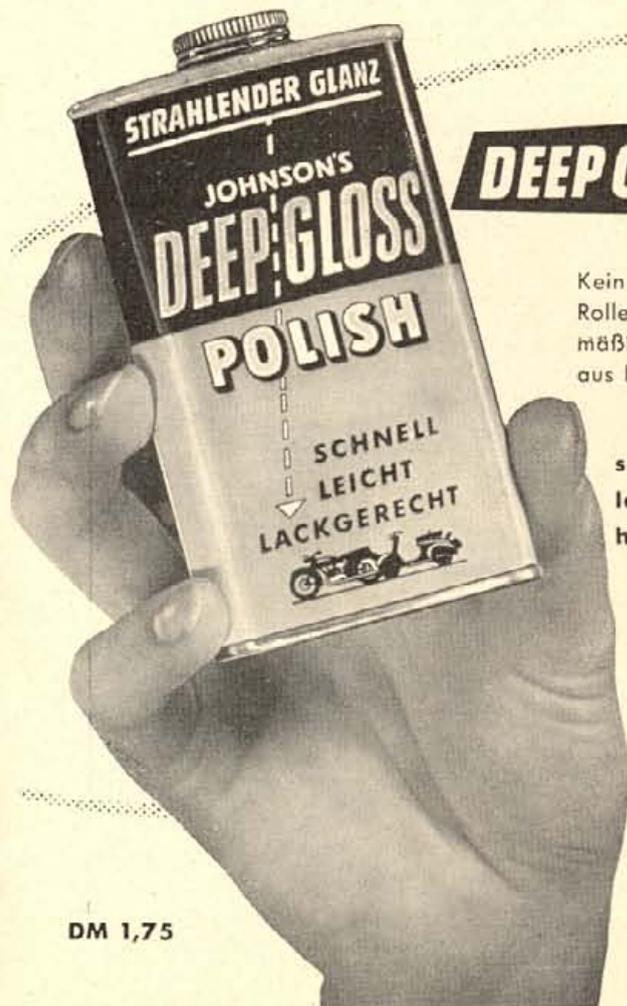
Lambretta-Club Stuttgart 8880 km

Goggo-Club Zirndorf 2169 km

Karo-Club Regensburg 1868 km

Lambretta-Club Gent/Belgien 1900 km

Heinkel-Club Reutlingen 624 km



DEEP GLOSS - poliert den Roller wie von selbst!

Kein Zeitaufwand mehr! Nur drüberwischen und schon erstrahlt Ihr Roller in leuchtendem Glanz. „Fabrikneu“ bleibt der Lack durch regelmäßige Deep-Gloss-Pflege, denn Deep Gloss besteht ausschließlich aus lackgerechten Rohstoffen. Deep Gloss hält jeden Lack gesund.

Deep Gloss, der lackgerechte Polish

schnell: auftragen — wirken lassen — abwischen.

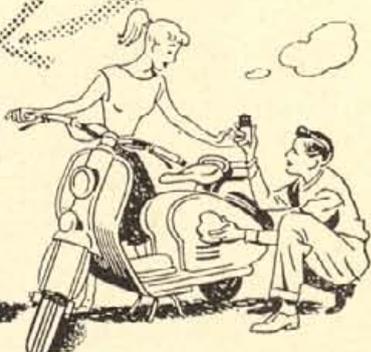
leicht: kein Reiben — kein mühevolleres stückweises Arbeiten.

haltbar: glasharter Glanz, dauerhaft — schmutzabstoßend.

Deep Gloss macht Ihren Roller wertvoller!

GARANTIE:

Die Hersteller ersetzen gegen Einsendung des angebrochenen DeepGloss-Kanisters den vollen ausgelegten Betrag, falls Sie mit dem Erfolg nicht voll zufrieden sein sollten.



DM 1,75

JOHNSON'S
WACHS PRODUKTE GMBH.,
HAMBURG 11

DER SEITENWAGEN UND ICH...

Eine technisch-philosophische Betrachtung des Seitenwagens am Roller



Aus der Kurve geflogen? Nein, bestimmt nicht. WD macht das offensichtlich so, weil er uns zeigen will, daß man nach einigermaßen Übung so was leicht machen kann. Muß man eigentlich als eine Art „Examen“ prüfen: so beherrsche ich das Gespann!

Ich hab' es immer für etwas Wahnsinniges gehalten, so'n Dings daran. Vor dem Kriege sah man öfters diese alten erfahrenen Hasen mit einer 500-, 600- oder 1200-Kubik-Maschine mit großem Seitenwagen, die die Straßen — vor allem die engen — lebensgefährlich mit ihren, in dieser Weise zum Schlaachtschiff umgebauten Kreuzern befuhren. Na ja, was waren das für Dinge? Ich meine: Was sind es auch heute noch für Sachen, die da so neben kugeln? Ein „Gespann“ nennt die Fachpresse so etwas. Wegen der Spannung auf dem Rahmen oder auf den Gesichtern der Leute, die so etwas zum ersten Male fahren und sofort schwören, daß das hier zum ersten und bestimmt auch zum letzten Male ist, weil man so etwas donner-wetter-hier-und-dort nicht fahren kann, sondern sofort zum Verkauf bieten muß? Soll man es nicht sofort abkuppeln und in der Rollerrevue....

Glauben Sie mir, lieber Leser und allerliebste Leserin, glauben Sie mir — und versuchen Sie es bitte selbst auch — das sind die ersten Gedanken beim Seitenwagen-am-Roller-Verfahren. Na ja, was heißt fahren: Sie wackeln, schleudern, rutschen, vibrieren über die Straße. Sie haben so ein Kugel-am-Bein-, so ein Anker-aus-Gefühl und....

Aber, bitte, lesen Sie weiter. Ich schimpfe mit Ihnen: Eine wahnsinnige, idiotische Sache sowas. Völlig untechnisch. Stell dir vor: Eine Maschine ist doch konstruiert, damit man geradeaus fahren kann mit Hilfe des Gleichgewichtes. Und in den Kurven soll man dann schräg gehen, weil das klar und deutlich schon im 17. Jahrhundert bewiesen ist; es sei eine weitere Hilfe zum Einfach-ohne-Tricks-Fahren. Man kann mit den Fußbrettern an den Boden kommen, na ja! (Und dann zu Hause erklären: ich bin sooooo schief gegangen, kann ich vielleicht fahren!!) Na ja, es gibt Roller auf drei Rädern: diese komischen Taxen in Italien oder Pakistan. Die Dinge sind trotzdem symmetrisch und der Fahrer sitzt in der Mitte vorne oder hinter dem Ding. Kann jedermann fahren! Aber Mensch, du! Der Kerl, der den Seitenwagen ausgedacht hat! Muß blöd gewesen sein! Stell dir vor, so'n Dings auf einem Rad an deinen Roller gehängt. Die Sache stimmt nicht einmal: Der Roller hängt nach links, der Seitenkarren nach rechts. Wenn du alles mal kontrollierst, mit Latten oder Schnüren, dann steht das Seitenwagenrad dazu noch schief nach vorne und wenn du dich draufsetzt... nein, noch nicht... Mensch, lebensgefährlich!!!

Das alles, lieber Leser(in), das alles ist mir passiert. Das alles mußte ich mitmachen, als einer zu mir sagte: „Du sollst dir 'nen Seitenwagen anhängen.“ Sowas sagte dieser auf Schwäbisch, denn ich war bei Maico und hatte Gepäckschwierigkeiten mit der neuen Maicoletta. „Einen Bei...“, und da dachte ich voller Schrecken an diese unsymmetrischen, immer nach einer Seite ziehenden

breiten Dinger, womit kein Schwein eine richtige Kurve fahren könne, und mit dem man selbstverständlich alle Bäume, Laternen und sonstige, sich am Straßenrand befindlichen Sachen umhacken würde.

„Einen Seitenwagen“, sagte der Komiker wieder, „eine wunderbare Sache. Innerhalb zwei Tagen hast du dich dran gewöhnt und dann willst du das Ding um keinen Betrag mehr verkaufen... Und du kannst doch viel mehr Gepäck mitnehmen, im Sand, Schnee, Eis kannst nicht rutschen und kommst noch schneller durch als die Leute mit einem Wagen unter diesen Umständen. Du kannst 90-Grad-Kurven fahren wie nichts und wenn'st die Sache irgendwo parkst, schmeißt dir kein Mensch das Ding um. Du kannst außerdem noch zu dritt fahren und solltest du auf deinen Reisen mal wieder Landsleuten begegnen, die du um jeden Preis mit zum Rundfunkstudio schleppen willst, so kannst du denen jetzt etwas mehr Komfort bieten. Dein Gepäck liegt immer trocken und geschützt, denn einen Teil dieses Beiwagens kann man ja absperren. Ein Reserverad kann jetzt auch mit und wenn nötig, kannst du innerhalb drei Minuten den ganzen Beiwagen abkuppeln und in fünf Minuten wieder anhängen, ohne daß man etwas nachzustellen braucht...“

Na, und dann war ich so verrückt. Zuerst fuhr ich drei Tage mit einem Werksgespann, zum Lernen. Man sitzt dann, im Anfang nur, 'ne kleine halbe Stunde im Bootchen, unheimlich dicht am Boden, unheimlich dicht auch an den Bäumen, denn die Werksleute können Seitenwagenfahren. Nach dieser halben Stunde steigt der Mann aus und dann gehst du hinter den Lenker. (Er legt sich in den Wagen.) Und dann gehst... mitten auf der Straße natürlich, denn du hast ja keine Aaaaaahnung von der Breite und Sicherheit... was? Nach fünfzig Metern kommt dann so'n Fernlaster mit seinen zweiundzwanzig Meter Länge und seinen drei Meter Breite (denkst du). Also auf die Seite mit deinem Seitenwagen und du bildest dir schon ein: der Roller diesseits des nächsten Baumes, der Seitenwagen jenseits und du, samt Beifahrer, im Krankenhaus in Calw, nächstes Zimmer zum Herrn Maisch. Alles geht gut, „tout va très bien“ sagen die Franzosen. „Weiter nach rechts“ telephonierte der Beimann. „Noch weiter... noch weiter... ho! Und so bleibst jetzt...“

Das geht so eine Weile. Es ist zum Tollwerden, aber ja, was willst du! Deine seit Jahrzehnten gesammelten Erfahrungen hinsichtlich Kurvenarbeit kannst du sofort über (den Seitenwagen) Bord schmeißen, denn es stimmt auch in dieser Beziehung nichts mehr. Du sollst auf einmal nicht mehr schief gehen und mithelfen. Der Lenker sitzt fester — wegen dem Dämpfer — und du sollst nur drücken in der Kurve.

Drücken am Lenker und nicht ziehen. Aufrecht sitzen bleiben — denn so und nur so kannst du den größten Druck ausüben.

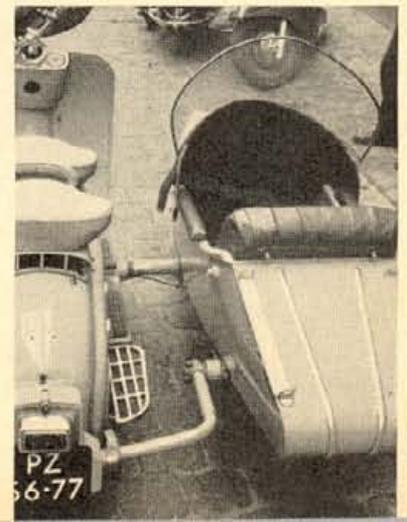
Eine Rechtskurve ist eine Sensation: das Seitenwagenrad will hochkommen. Drücken!!! Gas geben! Wenn du denkst, es geht nicht mehr, du fliegst aus der Kurve: Gas geben du!! Paß auf, jetzt kommt eine Linke!

Gas wegnehmen... ganz einfach: die Sache rollt automatisch in die Kurve hinein. Logisch, was? Wenn du Gas wegnimmst, will der Seitenwagen gerade aus, weil der nicht gebremst wird — und



◀ Nein, der Seitenwagen zieht bestimmt nicht nach rechts — oder nach links. Wenn die Sache gut montiert ist, kann man die Hände einfach vom Lenker wegnehmen....

Steib an Zündapp-Bella. Hier mit zwei Röhren. Oft auch ist die Ausführung mit nur einem dicken Rohr. Testerfahrung nach zwanzigtausend Kilometern: kein Millimeter verbogen!



dabei drückt er den Roller nach links... ganz einfach. Also: nach rechts Gas geben, nach links etwas wegnehmen. Was sagen Sie: kein Seitenwagen an meinem Roller? Nein!!!

Hören Sie noch einen Augenblick zu: das habe ich auch gesagt. Ich hab geschworen, während meines ganzen Lebens nicht mehr mit diesem Unding, dieser Mischschöpfung, zu fahren. Ja, ich bin da verrückt! Jede Woche diesen verdorrten, verwitterten rechten Seitenwagenkotflügel spritzen zu lassen. Ja, ich bin da blöd und fahre mit so einem Sandsack herum. Ich werde...

Aber es ist alles vorüber, es ist alles vorbei... Ich bin auf einmal seitenwagenverrückt geworden. Jedermann soll sich einen Seitenwagen kaufen. Mit freundlicher Empfehlung... Ja, es ist ideal. Es ist großartig. Herrlich. Innerhalb drei Tage haben Sie's auf einmal: Alles geht dann „von selbst“: Rechtskurven, Linkscurven. Das Seitenwagenrad kommt auf einmal nicht mehr hoch — sogar dann nicht, wenn auch nichts drin ist — und Sie segeln lustig zwischen Bäumen, Laternen durch und fahren auf Parkplätzen usw. so herum, daß die 8-Kurven-Kommission der „Rallye de Monte Carlo“ neidisch wird.

Ich bin in diesen letzten Wochen schon die Sensation meiner Straße geworden, indem ich schon auf zwei Rädern fahren kann — was man überhaupt können sollte zum guten Gespannfahren. Na, also...

Moment, seien Sie mal ernstlich. Ich weiß bestimmt, daß auch Sie sich mit bewundernden und neidischen Augen so ein schönes Gespann angesehen haben, wobei so ein kleines, hübsches, nettes Bootchen — genau in derselben Farbe — angehängt war. Sie haben bestimmt mal gedacht: „Das wär doch nett, die Louise hinten drauf und die Kinder dann rin...“ Denn so geht's natürlich auch — hätte ich gar nicht gedacht als Lediger.

Na ja, überlegen Sie mal. Es gibt ja allerhand Beiwagen. Steib und Royal dürften die bekanntesten sein, aber passen Sie auf, ohne weiteres können Sie nicht so'n Ding bestellen. Sie müssen nicht nur die Marke Ihres Rollers und die Farbe, sondern auch Baujahr und Typ aufgeben, damit der Beiwagen im richtigen Modell und Ausführung geliefert werden kann. Steib liefert im allgemeinen seinen Wagen mit „Einpunktaufhängung“. Sieht ein wenig blöd aus, wenn Sie sich das zum erstenmal ansehen, und man würde sagen, es wäre unmöglich, sowas überhaupt fest zu montieren. Die Erfahrung sämtlicher Testfahrer ist aber, daß nach 20000 km die Sache sich nicht um einen Millimeter verzogen hatte! Royal wird mit Dreipunktaufhängung geliefert. Der Vorteil ist hier, daß man den Wagen offenbar einfacher abkuppeln kann und auch wieder montieren, ohne, daß etwas nachgestellt werden muß. Der Steibwagen soll etwas breiter sein zum Sitzen, aber mein persönlicher Geschmack zieht den Royal wieder vor wegen der Form. Steibs „Boot“ ist fest mit dem Roller verbunden, so daß also nur das Rad federt, während bei Royal Boot und Rad gefedert sind. Ich habe in beiden gegessen und keinen wesentlichen Federungskomfortunterschied bemerken können. Kommentar der weiblichen: „Last“ nach vielen, vielen Kilometern: heeeeerrrrlich sitzt man da drin!!!

Also, es ist eine reine Geschmackssache und Sie müssen selbst wählen. Meine einzige Kritik auf Royal ist, daß die Scheibe mir um fünf Zentimeter zu niedrig ist, und daß man das Seitenwagenrad mit einer Chromkappe liefern sollte. (Ich montierte diese Kappe selbst: sieht um 100% schöner aus.) Ich bin auch der Meinung, daß man das Boot hinten ruhig etwas breiter machen kann; so wie es heute aussieht, möchte ich etwas mehr „Vollheit“ hinten haben, vor allem im Vergleich mit dem gut proportionierten Vorderteil des wunderschönen Wagens.

Und weiter ist alles gut, ja, vielen Dank. Ja, die Kratzer sind schon da auf dem schönen tiefen Schutzblech. Stimmt, und man kann's auf dem Bild ganz schön deutlich sehen. Nehmen Sie diese guten Ratschläge von mir an; wenn Sie auch diese Kratzer auf Ihren Kotflügel bekommen während der ersten Fahrt: ruhig sitzen lassen. Lange, sehr lange sitzen lassen. Denn, sobald Sie das wegspritzen, haben Sie am nächsten Tag wieder so eine Ich-dachte-es-ging-noch-gorade-Begognung.

Verlassen Sie sich trotzdem hierauf: Sie werden, wenn Sie einmal Seitenwagen gefahren haben, niemals mehr Solo gehen. Und wenn das nicht der Fall sein würde, schreiben Sie dann — aber erst nachdem Sie es eine Woche versucht haben — Ihre Erfahrungen an

Wim Dussel.



Royal an Maicoletta von unten gesehen. Zwei Kugelgelenke bilden die Verbindung mit dem Rahmen. Eine dritte Verbindung geht schief hoch und ist oben durch die Karosserie ebenfalls am Rahmen geschraubt. (Karosserie kann trotzdem entfernt werden!)

Sie wollen Seitenwagen fahren?

Dann gibt's hier zehn Faustregeln, die wichtig für Sie sind!

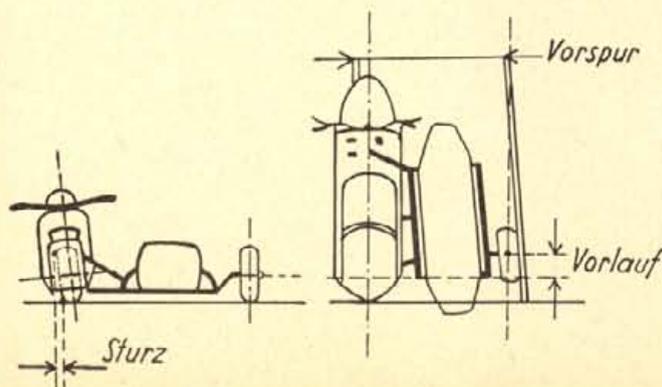
1. Lassen Sie sich nichts weismachen von „alten Hasen“, die meistens auf schweren Maschinen, ohne Hinterradfederung, mit einem, ebenfalls nicht gefederten Seitenwagenrad, fahren. Die modernen, weichgefederten Motoren und Roller mit dem ebenso weichgefederten Seitenwagenrad sind ganz was anderes. Wenn Sie sich auf so ein Gespann setzen, haben Sie das Gefühl, Sie wären auf einem Pudding gesessen. Dieser Pudding aber klebt an — und liegt fest auf der Straße!
2. Klingt toll, es gibt aber Seitenwagen, dessen Boot unabhäufig ist und mit einem dicken Rohr am Rollerrahmen sitzt. Nur das Seitenwagenrad ist gefedert (Steib).
3. Glauben Sie bitte auch nicht die Geschlechter wie: „Es zieht so nach einer Seite habe ich gehört“ und: „man soll so müde werden wegen dem Lenker“. Nicht wahr! Gut montiert können Sie das Gespann ohne die Hände am Lenker kerzen-gerade-aus laufen lassen! Ein Rollergespann: Ideal für Damen!
4. Es gibt natürlich, wie bei allem, ein paar wichtige Sachen. Die Reifen-spannung zum Beispiel. Mehr noch wie bei der Solomachine braucht ein Gespann die richtige Spannung. Sollte die Lenkbarkeit mal Schwierigkeiten geben, so liegt das oft an zu weichen oder zu harten Reifen. Ihre Betriebsanleitung gibt in dieser Beziehung die richtigen Daten, sonst Händler oder Werk fragen!
5. Befahren Sie oft dieselben „runden“ Straßen? Fahren Sie öfters alleine und ist das Boot deswegen immer leer oder ist das Schiffehen immer schwer beladen? Machen Sie sich über dies und das vom Anfang an alles klar, denn es ist wichtig im Zusammenhang mit
6. ein wenig Theorie: bei der Seitenwagenmontage spielen drei Punkte eine wichtige Rolle: der Vorlauf, die Vorspur und der Sturz. Der Vorlauf bezieht sich auf Seitenwagen- und Rollerhinterrad und zwar bedeutet es: den Raum zwischen den Naben dieser zwei (siehe Skizze). Bei den verschiedenen Rollern handelt es sich auch um verschiedene Maße. Durchschnitt: 20—30 cm. Vorspur: 2—3,5 cm. Das Seitenwagenrad wird „schief“ montiert, das heißt: wenn man an den Rädern (vorne und Hinterrad des Rollers und am Seitenwagenrad entlang) gerade Linien zieht, so schneiden sich diese Geraden irgendwo vor dem Roller. Der Abstand, gemessen zwischen diesen Linien beträgt vor dem Vorderrad 2—3,5 cm weniger als hinter dem Hinterrad des Rollers gemessen. Dann gibt es noch den Sturz. Wenn Sie sich hinter einen mit Seitenwagen versehenen Roller stellen, dann sehen Sie (wenn Sie ein „Zimmermannsauge“ haben), daß die Sache nicht „gerade“ steht: der Roller „stürzt“ nach außen, der Seitenwagen auch (siehe Skizze). Na, das ist der Sturz! Sollten Sie von der ganzen Sache nichts verstehen, so ist das gar nicht schlimm: bei einem Wagen ist die Sache um so komplizierter, und fast kein Autobesitzer hat irgendeine Ahnung davon! Außerdem: es handelt sich hier um eine einmalige Einstellung, um die Sie sich niemals mehr zu kümmern brauchen!
7. Ein Seitenwagen ist leicht gebaut, trotzdem muß der Rollermotor ziemlich mehr ziehen (mehr Roll- und Luftwiderstand). Deswegen muß das kleine Ritzel um einen, mag sein zwei Zähne verkleinert werden, damit der Motor mehr ziehen kann. Ihre Höchstgeschwindigkeit wird natürlich etwas beschränkt. Es gibt nichts umsonst!
8. Jetzt fahren wir! Wer öfters alleine geht — also mit leerem Gespann und sich im Anfang die Rechtskurven nicht zutraut: Er (oder Sie) nehmen einen kleinen Sandsack (etwa 40 kg) und legen ihn ins Boot. Dann passiert bestimmt nichts!
9. Was Sie nie als tun dürfen: ohne Seitenwagenbelastung eine Person mit auf den Sozius nehmen! Das geht immer verkehrt!
10. Nehmen Sie deswegen (und wegen 8) einen mit, der Hinweise gibt, z. B. wie weit Sie nach rechts fahren können, ohne Laternen und Bäume umzufahren. Im Anfang müssen Sie sehr viel üben, nicht weil Sie immer soweit nach rechts fahren müssen, sondern weil Sie wissen müssen, wie weit es überhaupt geht — falls es nötig ist. (Auch im Dunkeln!!!)

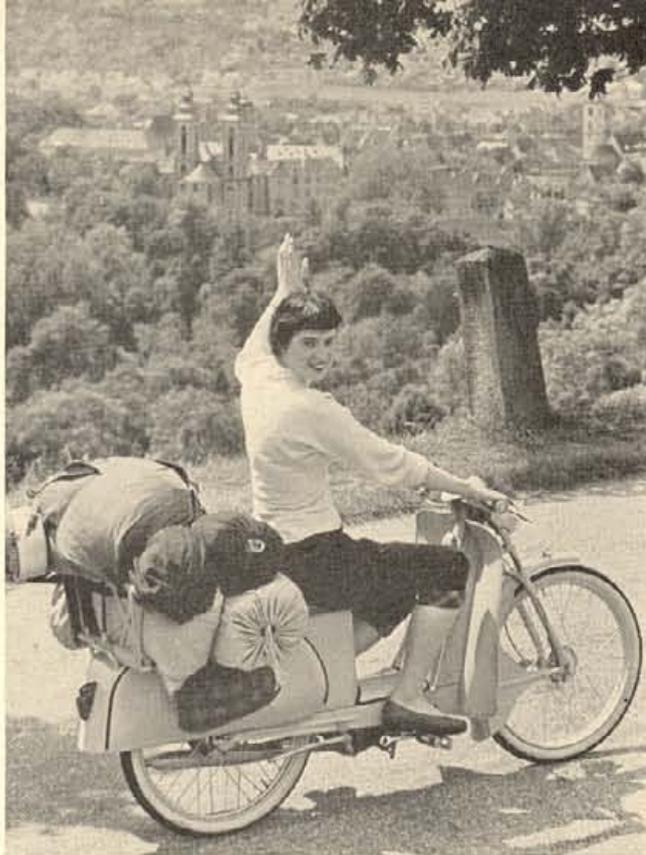
W. D.

Die „Bella“ von der Post

Viele Telegrammboten werden ab sofort ihren beschwerlichen Dienst nicht mehr im Sattel eines Motorrades versehen, sondern hinter den Schutzschildern eines Motorrollers. Die Bundespost kaufte erstmals 108 Motorroller von den Nürnberger Zündapp-Werken. Die gelb angestrichenen, lackierten Fahrzeuge werden auf 20 Oberpostdirektionen verteilt. Der Grund für die Anschaffung war nicht modmäßig bedingt, erläuterte die Bundespost. Der Fahrer sei gegen Witterungseinflüsse mehr geschützt, als auf einem Motorrad. Außerdem erleichtere die Verkleidung eines Rollers die Pflege bedeutend. Rund 1000 Motorräder laufen gegenwärtig bei der Post. Dieser Kraftfahrzeugpark soll jedoch weitgehend modernisiert werden. Augenblicklich sind Versuche im Gange, die vor allem dem Landbriefträger zugute kommen werden. Es ist beabsichtigt, auf dem Lande Volkswagen einzusetzen und an den Stellen, die mit dem Wagen nicht zu befahren sind, Spezial-Mopeds.

(n)





Ein sehr stabiler Rahmen, der „überquadratische“ Patzner-Motor mit seinem auch in den niedrigeren Drehzahlen noch überdurchschnittlich hohen Drehmoment und das große Übersetzungsverhältnis im automatischen Getriebe gestatten, daß man dem „Mulus“ allerhand aufpackt

„Mulus“

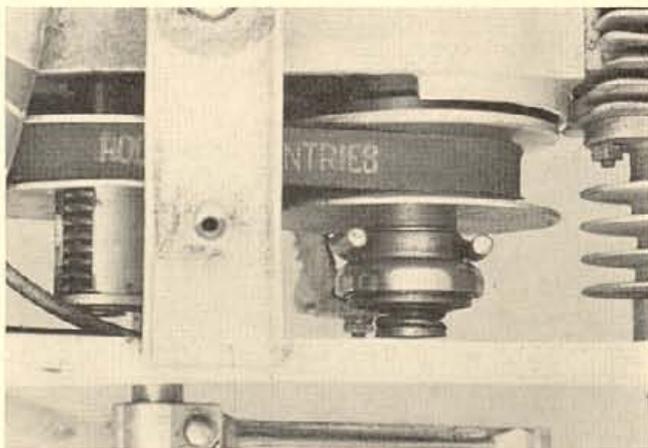
ein Moped-Roller, führerschein-,
steuerfrei und narrensicher

Hand aufs Herz! Wie viele Frauen wären längst „Rollerin“, wenn zwischen Wunsch und Wirklichkeit nicht die Schwelle der Fahrprüfung läge. Diese Schwelle erscheint zwar von vorn gesehen viel schwieriger zu nehmen, als sie in Wirklichkeit ist, und schließlich ist ein Führerschein doch auch ein gewisses „Kapital“, das einem das ganze Leben lang gute Dienste leisten kann, doch macht sich diese, an sich kaum berechnete Angst vor der Fahrprüfung, wie uns Händler bestätigen, beim Verkauf von Zweiradfahrzeugen deutlich bemerkbar.

Das Patzner Motorenwerk in Bad Mergentheim griff dieses verkaufpsychologische Problem auf und schuf als konkrete Lösung den „Mulus“, ein Moped, das die wesentlichen Rollereigenschaften, nämlich weiche Sitzbank, Wind- und Spritzschutz für die Beine, etwas Gepäckraum und eine elegante, geschlossene Linie mit den Vorzügen der Steuer- und Führerscheinfreiheit verbindet.

Allerdings fehlt ein entscheidender Vorteil des Rollers am „Mulus“, nämlich die bequeme Fußauflage. Das ergibt sich aus der Bedingung, daß ein Moped eben Pedale haben muß.

Das stufenlose Kettriemengetriebe mit einer maximalen Untersetzung von 1:2,4 regelt automatisch auf optimale Drehzahl



Andererseits kam man aber der großen Masse der Laien, die den Tücken des Verbrennungsmotors, nämlich dem „Abwürgen“ bei Unterschreitung einer gewissen Drehzahl, anfangs mit wenig Verständnis gegenüberstehen, mit einem automatisch regelnden stufenlosen Kettriemengetriebe entgegen. Dadurch erhielt der „Mulus“ auch die Narrensicherheit, die wir schon vom DKW „Hobby“ her kennen. Nebenbei bemerkt wußten wir schon von der Entwicklung dieses Getriebes bei Patzner, als über den „Hobby“ noch der Mantel strengsten Schweigens gebreitet war. Man kann also hier nicht von einem „Nachbau“ sprechen.

Im folgenden der „Steckbrief“ des „Mulus“:

Rahmen: Preßstahl geschweißt mit 6-Liter-Tank, der als tragendes Element mit eingebaut ist. Die freitragende Hinterradgabel ohne starre Verbindung zwischen Achse und Sitzbank nimmt weitgehend die Vibrationschwingungen des Hinterrades auf.

Sitzbank: schaumgummigepolstert. Vorderrad-Teilverkleidung durch vorgezogene Schutzblechflanken. Wind- und Spritzschutz für die Beine. Vorn weiche federnde Teleskopgabel, formschöner Lenkerkopf aus Leichtmetall mit eingebautem Scheinwerfer, Signalschlepparm, Lenkerschloß und Einbaumöglichkeit für Tachometeranzeiger. Hinten überdimensionaler Gepäckträger, der sich harmonisch als Hinterradverkleidung in die Rollerlinie einfügt, mit Leisten, Bügel und Ösen zum Befestigen auch umfangreichen Gepäcks. Auf beiden Seiten Kästen zur wetter-, staub- und diebstahlsicheren Unterbringung von Kleingeepäck, die durch Aufklappen der Seitenwände geöffnet werden.

Räder: 23" mit großen, wirksamen Trommel-Innenbacken-Bremsen.

Antrieb: „Überquadratischer“ liegender Patzner-Unterradmotor, 49 cm, durch Längsrippen und Luftfang gut gekühlt mit angebautem stufenlosem Kettriemengetriebe, das durch Fliehkraftautomatik auf das den jeweiligen Belastungsbedingungen entsprechende optimale Übersetzungsverhältnis eingeregelt wird. Schalten und Zwischenkuppeln sind also überflüssig. Bei übernormaler Belastung kann durch Ziehen des Kupplungshebels bis nicht ganz in die Endstellung das Untersetzungsverhältnis über die Grenze der Automatik hinaus noch um weitere etwa 20% vergrößert werden. Starten des Motors im Stand mittels Pedal-Kickstarter durch kurzes Abwärtstreten eines der Pedale, das gerade oben steht.

Elektrik: Bosch-Schwungradmagnet-Licht-Zündanlage

Beim ersten Fahren des „Mulus“ kommt sich der geübte Rollerfahrer zunächst etwas „überflüssig“ vor. Alles geht von selbst. Man gibt Gas, läßt den Kupplungsgriff los, der Motor ist sofort auf voller Drehzahl und der „Mulus“ beschleunigt ganz von selbst. Vor einer belebten Kreuzung nimmt man nur das Gas weg, bremst,



In den beiden Kästen der Hinterradverkleidung kann Kleingeepäck wetter-, staub- und diebstahlsicher untergebracht werden
Fotos: Botzenhardt VDM

man nötig, mit dem Rücktritt bis herunter zur Fußgängergeschwindigkeit und gibt dann, wenn die Fahrt frei ist, wieder Gas. Die ganze Schalterei, die den Ungeübten gerade vor belebten Kreuzungen oder plötzlich auftauchenden Hindernissen aus der Fassung bringen kann, übernimmt diskret das automatische Getriebe — fast wie beim schweren amerikanischen Straßenkreuzer. Ebenso werden Berge ohne Schalten gefahren.

Bei Fahrten über Stock und Stein und beim Schlangenfahren bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h stellte unser Tester eine er-

Was kosten die neuen Rollermobile und Kleinwagen?

Unter DM 3000.—
Messerschmitt KR 175 (2125.—); Fuldamobil N 200 (2200.—); Kleinschnittiger F 25 (2375.—); Messerschmitt KR 200 (2550.—); BMW-Isotta (2550.—); Fuldamobil S 200 (2780.—); Goggomobil (2940.—).
Unter DM 4000.—
Kleinschnittiger F 250 (3450.—); Lloyd LP 400 S (3450.—); Lloyd 400 S Kombi (3580.—).

staunliche Festigkeit des Rahmens fest. Ferner ermittelte er eine Bergsteigefähigkeit von 20% bei einer Fahrerbelastung von 74 kg, bei einer Belastung von 104 kg von 14%. Dies allerdings mit einem der hochwertigen Kraftstoffe (Esso Extra).

Außer seinen 104 kg Lebendgewicht verfügt unser Tester noch über eine Länge von 1,92 m und ein Kreuz wie ein Kleiderschrank. Bei dieser gewichts- wie auch strömungsmäßig übernormalen Belastung holte er aus dem „Mulus“ eine Höchstgeschwindigkeit von 41 km/h aufrecht sitzend heraus. Den Kraftstoffverbrauch auf 100 km gibt er mit 1,45 Liter für seine überschweren Verhältnisse an.

Botzenhardt VDM

ADAC RHEINLANDFAHRT 1955

Immerhin bemerkenswert, daß der ADAC in weiser Erkenntnis schon vor 4 Jahren den richtigen Gang eingeschaltet hat, indem er die Rheinlandfahrt von der Straße weg auf die sicherste und herrlichste Rennstrecke aller Länder, nämlich den Nürburgring gelegt hat.

Internationaler FIM-Rallye 1955

Am 8. Juli kamen über 600 ausländische Motorrad- und Rollerfahrer zum Ziel des Internationalen FIM-Rallye 1955 in Murnau, wo der ADAC für seine Gäste aus Belgien, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Holland, Italien, Luxemburg, Monaco, Spanien und der Schweiz ein umfangreiches Programm bereithielt. Begrüßt wurden die Motorradtouristen durch Henry Stienlet, Brüssel, den lebenswürdigen Präsidenten der Touristikkommission der FIM, durch den Sport-Präsidenten des ADAC, Jules Köhler und seinen Motorradreferenten Hans Richter, den Leiter der glänzenden Organisation.

Am stärksten waren die Niederländer vertreten, die sich dadurch für ein weiteres Jahr den Wanderpreis der FIM sicherten. Sie gewannen auch die „Trophäe Marcel Hecker“, weiter durch den MC Schledam den Preis der Inter-Clubwertung und durch Trijntje Heuvel, die 900 Kilometer bewältigte, den Damenpreis. Im Nationenwettbewerb folgten 157 Italiener mit 65.699 km, Großbritannien mit 55 Teilnehmern und 49.713 km und 124 Schweizer mit 27.296 km. Unterschiedslos vergaßen sie schnell das schlechte Wetter, als die Mopeds, Roller und Motorräder auf dem Parkplatz standen. Trotz der strapaziösen Anfahrt gab keiner der ausländischen Besucher den „Kampf“ auf, als der Festabend alle in einem Riesenzelt in einem frohen Treiben vereinte, an dem auch die heimische Bevölkerung nachdrücklich teilnahm. Der Samstag wurde mit Omnibusfahrten kreuz und quer durch das Werdenfelser Land ausgefüllt. Am Sonntagmorgen nahmen sie mit ihren Fahrzeugen an der Murnauer Christophornfahrt teil. Am Nachmittag ging es mit der Bundesbahn ins Kurtheater Garmisch zur Preisverteilung. Am Abend sahen sich die Ausländer einen Lampion-Bootskorsos und ein Monstrefeuerverk auf dem Staffleise an.

Zweifelloos handelte er damit auch im Sinne aller Fahrer, denn unser Nürburgring inmitten der Höhen und Täler der herben Eifel ist und bleibt ein Magnet, der keinen losläßt und immer wieder anzieht.

So war es auch zu verstehen, daß etwa 240 Meldungen eintrudelten, von denen allein 30 Roller waren.

Trotz der wohlgedachten Ausschreibung, die ein absolut sicheres und vernünftiges Fahren zullebte, gab es bedauerlicherweise immer noch zu viele Fahrer, die trotz eindringlicher Ermahnungen glaubten, das Rennen ihres Lebens fahren zu müssen. Die Bilanz war statt einer Siegespalme die nüchternen weißen Wände eines Krankenzimmers.

Um 5 Uhr in der Früh senkte sich die Startflagge für alle Teilnehmer dieser großangelegten und wohlausgearbeiteten Zuverlässigkeitsfahrt, mit Zeiten, die einen Fahrer mit Kopf kaum in eine kritische Situation bringen konnte. Runde für Runde zogen Scharen von Motorrad- und Rollerfahrer über die 28,3 km lange Strecke, die je nach der Klasse 14 bis 22mal gefahren werden mußte. Im Laufe der Zeit schmückten etliche Wraks und reparaturbedürftige Maschinerien den Wegesrand. Auf Spuren, die plötzlich quer über der Fahrbahn im Grünen endeten, war es besser, nicht so genau hinzuschauen, sie irritierten zu sehr.

Als Abschluß gab es eine Bergprüfung von Adenau bis zur Hohen Acht, die für alle strafpunktfreien Fahrer von entscheidender Bedeutung war. Wie ärgerlich ist es, wenn man 500 km einwandfrei hinter sich gebracht hat und durch die Wertung der nachfolgenden Bergprüfung die erhoffte Goldmedaille am Horizont des rotviolettten Abendhimmels entschwinden sieht, und stattdessen nur die Bronzemedaille bei der abendlichen Preisverteilung erhält!

Trotz solcher Überraschungen wurde für die Teilnehmer diese Fahrt bei strahlendem Sonnenschein rund um die glitzernde Nürburg zu einem unvergesslichen Erlebnis. Bewundernswert, wie organisatorisch gekonnt diese Rheinlandfahrt, veranstaltet vom ADAC Gau Nordrhein, über die Bühne oder richtiger über den Nürburgring gezogen wurde.

Elga Thouret



Elga Thouret auf Heinkel Tourist 175 cc ging scharf in die Kurve und gewann eine „Goldene“

Foto: Bauach

Roller-Klassensieger:

Klasse bis 125 cc: Schwarz auf Vespa,
Klasse bis 175 cc: Hans Herrmann auf Heinkel;
Klasse über 175 cc: Adolf Masi auf Malcoletta.

In der Klasse VII gingen die Motorräder mit Seltengewagen bis zu 250 cc an den Start. Beide gestarteten Messerschmitt-Kabinenroller erreichten das Ziel. 18 Runden, das sind über 500 km, mit einem verlangten Schnitt von 60 km/h! Die Messerschmitt-Kabinenroller durchführten die Strecke ohne einen Strafpunkt und erreichten das Ziel noch vor der vorgeschriebenen Zeit.

Dein Zweitakter gewinnt



d u r c h

ESSO ZWEI-TAKT OEL

SELBSTMISCHEND

- ... er gewinnt durch Schutz gegen Korrosion
- ... er gewinnt durch sichere Schmierung aller Lager- und Gleitstellen
- ... er gewinnt durch die Verhinderung der Brückenbildung an den Kerzen



Überall wurde das hübsche kleine Fahrzeug bestaunt

Als ich zum ersten Male ein Bild vom Goggomobil zu sehen bekam, da dachte ich mir: Aha, bei den Goggoleuten hat's geklingelt, die wissen, was sich der kleine Mann für ein Fahrzeug wünscht. Natürlich war ich sehr neugierig darauf, nähere Bekanntschaft mit diesem Kleinwagen zu machen. Tatsächlich kam mir auch ein Versuchs-Goggomobil aus der Vorschreibe unter die Finger. Damals war ich etwas enttäuscht. Nicht, daß das Goggomobil in seiner Grundkonstruktion schlecht gewesen wäre, im Gegenteil. Aber in manchen Details war es noch nicht ganz durchgearbeitet und so blieb der Eindruck des Unfertigen. Dieses Vorurteil habe ich lange in mir herumgetragen, sehr zu Unrecht, wie sich jetzt herausstellte, denn die Firma Glas hatte in der Zwischenzeit nicht geschlafen, sondern eifrig weiterentwickelt und vieles verbessert. Um uns davon zu überzeugen, wurde uns in Dingolfing ein Testfahrzeug zur Verfügung gestellt und zwar ein neues Goggomobil aus der Serienherstellung, direkt vom Fließband herunter. Der Erfolg ließ nichts zu wünschen übrig. 2000 km Fahrt machten aus dem Saulus einen Paulus und ich kann nur bekennen, daß ich dem Goggomobil bitter unrecht getan habe.

Eigentlich muß ich mich selbst berichtigen, denn zur Bekehrung waren die 2000 km gar nicht nötig. Eine genaue Betrachtung zeigte, daß man in der Firma Glas selbst um die schwachen Punkte wußte und diese weitgehendst beseitigte, bevor das Goggomobil noch in Serie ging. Die äußere Form des Goggomobils bietet, wenn man von der ausgezeichneten Linienführung und der ansprechenden Form absieht, keine Sensationen. Vier Räder, zwei Sitze nebeneinander, hinten eine kleine Sitzbank für Kinder, zwei seitliche Türen, das sind alles Punkte, die uns vom Auto her geläufig sind. Trotzdem hat man es, wenn man so sagen darf, bei dieser konservativen Bauweise verstanden, die Eigenheiten und Notwendigkeiten, die ein Kleinfahrzeug dieser Art braucht, zu wahren. Die vorderen Sitzplätze sind so konstruiert, daß auch für zwei große Personen genügend Raum für bequemes Sitzen vorhanden ist. Die Sitze scheinen auf den ersten Blick etwas klein geraten, doch sie erwiesen sich später auf langen Fahrstrecken als vollkommen ausreichend. Und so lang können sie uns beim neuen BARRAS die Hammelbeine gar nicht langziehen, daß sie im Beinraum vom Goggomobil nicht Platz hätten. Die hintere Sitzbank ist für zwei Kinder gedacht. Man kann aber immer wieder beobachten, wie Interessenten dieses Kleinautos die Sitzmöglichkeit für zwei Erwachsene auf dieser Bank ausprobieren. Da ist natürlich „der Wurm drin“. Denn das Goggomobil ist trotz seines entsprechenden Aussehens kein Viersitzer. Man kann natürlich schnell mal zu viert ins Kino fahren. Fahrgestell und Motor sind robust genug, um das auszuhalten, aber ein Dauerzustand ist das keinesfalls. Lassen Sie also Überlegungen dieser Art von Anfang an fallen. Die weitere Ausstattung ist zwar einfach, aber zweckmäßig angeordnet.

Der Motor ist im Heck untergebracht und wirkt über Getriebe und Differential auf die Hinterräder. Der Zweizylinder-Zweitaktmotor hat 247 ccm und leistet bei 5400 U/min 14,1 PS. Ein Gebläse sorgt für ausreichende Kühlung. Mit dem Motor verblockt ist das Getriebe, das vier Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang hat. Die elektrische Anlage stammt aus dem Hause NORIS. Wohl selbstverständlich sind die elektrische Starteranlage und die elektrischen Blinker.

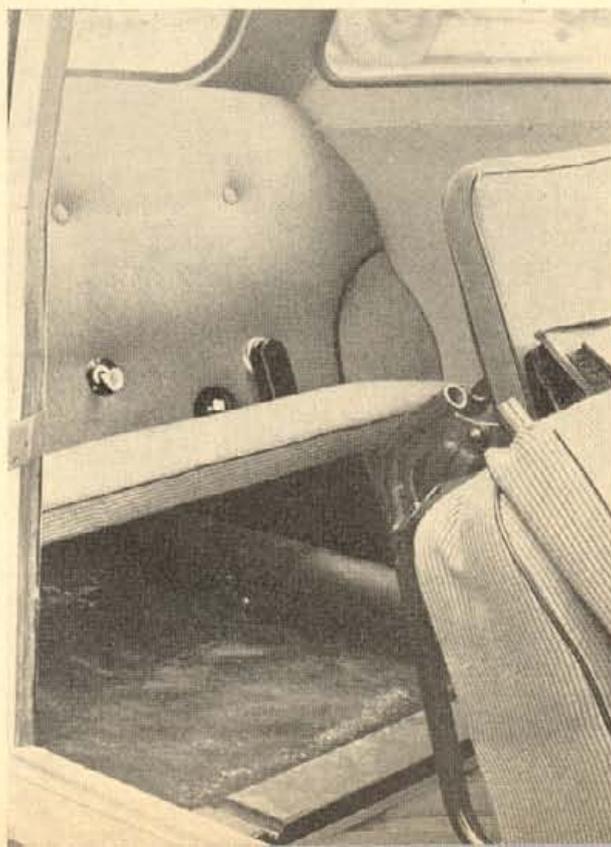
Die geteilten Flachbettfelgen sind mit 4,00—10 Reifen bestückt. Bei den Vorderrädern übernimmt eine Schwingachse die Federung, die hinteren Räder sind an einer Pendelachse aufgehängt. Als Federungselemente dienen Schraubenfedern mit doppelwirkenden hydraulischen Stoßdämpfern. Das Steuerrad wirkt auf eine Zahnstangenlenkung, die Spurstange ist geteilt. Eine hydraulische Bremsanlage, auf alle vier Räder wirkend, vervollständigt das Bild. Soweit ein kurzer Steckbrief des Goggomobils.

2000 km mit dem Goggomobil auf Testfahrt

Einen Moment, lieber Technikus, entschuldige, daß ich dazwischen schreibe, aber, bevor Du so spannend weitererzählst, möchte ich noch einige Worte zum Besten geben, und zwar über das Einfahren des guten Stücks. Denn ich habe das Mobil vom Band geholt und die ersten 500 km Jungfernfahrt damit absolviert. Und zwar auf die ganz kalte Tour! Die erste Viertelstunde pendelte der Tacho zwischen 30 und 40 km/h, dann ließ ich ihn eine Zeitlang auf 60 laufen, ging für eine Weile auf 50 zurück, um ihn dann für 20 Minuten 70 km/h anzubieten. Später verringerte ich auf 50 und schraubte ihn dann mühelos auf ehrliche 80. In der Folge hielt ich ihn zeitweise abwechselnd auf 40, 60 und 80 in zwangloser Reihenfolge bis zur Inspektion zwischen 500 und 1000 Fahrkilometern. Auch später bis 1500 oder 2000 km soll man ihn nicht ständig stundenlang bis auf den Punkt treten, sondern Geschwindigkeiten wechseln. Jedenfalls gab es keinerlei Blockierung oder Kolbenklemmer, es verlief so „reibungslos“ wie möglich. So, das war's, und man kann's weitergehen.

Setzt man sich in ein Fahrzeug und will damit losfahren, so muß man sich erst einmal mit den Bedienungshebeln auseinandersetzen, wobei ihre richtige Lage und Leichtgängigkeit für ein bequemes und sicheres Fahren verantwortlich ist. Beim Goggomobil gibt es hier kaum etwas zu bemängeln, höchstens könnte der Schalthebel etwas länger sein. Da das Getriebe nicht synchronisiert ist, will das Schalten erst einmal geübt werden, und es kann am Anfang durchaus einmal vorkommen, daß es im Getriebe kracht. In zwei bis drei Tagen hat man sich jedoch spätestens das richtige Schalten angewöhnt. Vor dem Einlegen des 1. Ganges beim Wegfahren sollte man ein paar mal kräftig Gas geben, damit sich die Kupplung, die im Ölbad läuft, löst; das Schalten macht dann keine Schwierigkeiten mehr. Wie gesagt, die ganze Schalterei ist eine reine Gewöhnungssache. Von dem ersten km Fahrt an macht man Bekanntschaft mit der unwahrscheinlich guten Straßenlage des Goggomobils. Hier können Sie jeden Superlativ gebrauchen und es ist doch nicht übertrieben. Je schlechter der Straßenbelag wird und je kurvenreicher die Strecke, desto schneller können Sie im Verhältnis zu anderen Fahrzeugen fahren. Während z. B. auf der Autobahn noch so manches Auto überholt, sind es auf den Landstraßen nur noch wenige und kommen Sie gar auf Wege mit Sandbelag, dann sind wahrscheinlich Sie es, der überholt. Und das alles nur auf Grund der ausgezeichneten Straßenlage. Sie gehört mit zum Besten, das ich je erlebt habe, und es dürfte

Der rechte Sitz ist doppelt umklappbar, dadurch geht der Einstieg zu den hinteren Sitzen bequem vonstatten. Der Knopf in der Mitte der Sitzbank ist der Benzinschalter, rechts seitlich davon der Knopf für die Heizung

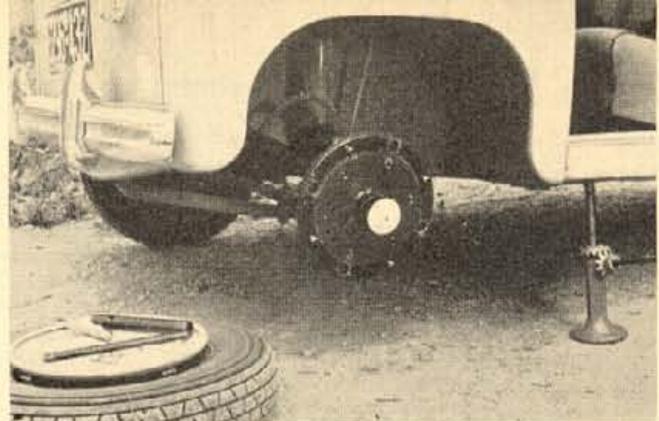
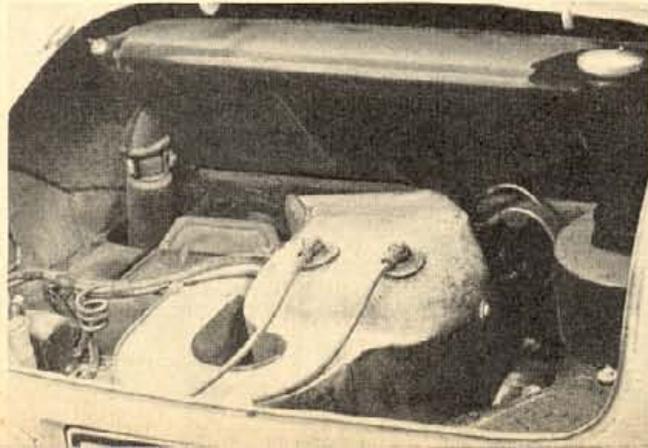


schwer sein, das Goggomobil in dieser Richtung zu übertreffen. Diese Straßenlage ist mit einer entsprechenden Federung verbunden. Die Federwege sind zwar nicht ausgesprochen lang, aber die Dämpfung ist so gut, daß kein einziger harter Schlag bis zum Fahrgast durchdringt. Bei dem relativ kurzen Radstand müßte man eigentlich mit starken Nickschwingungen rechnen, sie treten aber in der Praxis nicht auf. Das Goggomobil wiegt zwar nicht wie etwa ein amerikanischer Straßenkreuzer (dann hätte es auch keine so gute Straßenlage), aber es fährt sich so bequem, daß man nach einigen hundert Kilometern Fahrt noch vollkommen frisch aussteigen kann. Auf Bundesstraßen habe ich Reisedurchschnitte von 65 bis 70 km/h erzielt. Das ist aber nur bei guter Beschleunigung und einer entsprechenden Dauergeschwindigkeit möglich. Messungen mit der Stoppuhr ergaben folgende Werte:

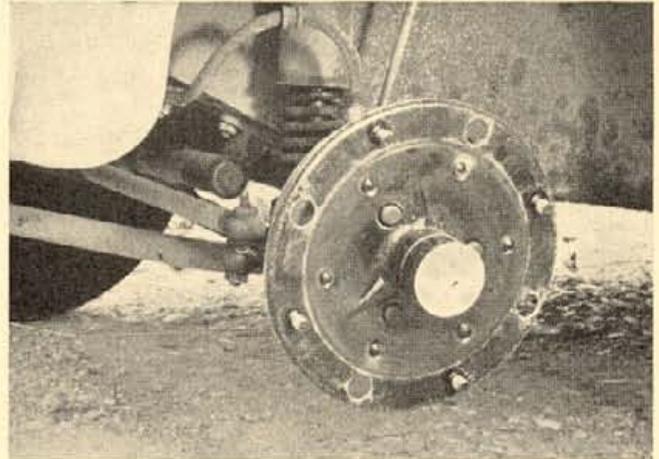
Die Höchstgeschwindigkeit des Goggomobils mit einer Person besetzt war 87 km/h, mit zwei Personen und böigem Seitenwind waren es noch 83 km/h, als Dauergeschwindigkeit auf der Autobahn hielt es 80 km/h. Von 0 bis 60 km wurden bei vollbelastetem Fahrzeug 18 sek. benötigt, die Höchstgeschwindigkeit wurde in genau einer Minute erreicht. Freilich, wer auf die gute Beschleunigung Wert legt, muß viel schalten. Der 1. Gang reicht etwa bis 20 km/h, der 2. Gang bis 40 km/h, der 3. Gang bis 60 km/h. Vor 40 km/h in den 3. und vor 25 km/h in den 2. Gang zu schalten, ist beinahe ein Verbrechen. Und wer so schaltfaul ist, darf sich auch nicht über eine schlechte Beschleunigung beklagen. Vollbeladen wiegt das Goggomobil weit über 500 kg und der Motor hat nur 250 cm, das sollte man immer bedenken. Also fleißig schalten, denn der Motor dreht lieber hoch, als daß er im großen Gang gequält wird. Ein besonderes Augenmerk hatte ich auf die Bergsteigfähigkeit gerichtet, denn hier sind einem Kleinfahrzeug Grenzen gesetzt, allerdings liegen sie beim Goggomobil sehr hoch. Im 1. Gang schafft es, immer volle Belastung vorausgesetzt, 30%, im 2. Gang sind es noch 18%. Bei einer Steigung von 23% und Sandbelag konnte noch angefahren werden. Hier ist allerdings schon einiges Fahrgeheim nötig. Man darf die Kupplung nicht langsam auslassen, sondern ganz schnell. Das gibt zwar einen gewaltigen Ruck, aber durch diesen Ruck kommt das Fahrzeug ins Rollen und der Motor kann durchziehen. Weiterhin wird Sie der Benzinverbrauch interessieren. Ich habe das Fahrzeug fabrikenübernommen und kam während des Einfahrens auf den beachtlichen Verbrauch von 6 1/2 Litern auf 100 km. Nach 1000 km Fahrzeit sank der Verbrauch jedoch auf 5 1/2 Liter. Dabei wurde keinesfalls schonend gefahren. Mit 5 Litern muß man bei normaler Fahrweise auf jeden Fall auskommen und wer sparsam und schonend fahren will, kann auch einen Verbrauch von 4 1/3 Litern erreichen. Noch ein Punkt darf nicht vergessen werden: Die Bremsen. Denn wer schnell fahren will, muß noch schneller bremsen können. Die Bremstrommeln haben einen Durchmesser von 180 mm und eine wirksame Bremsfläche von 405 cm². Das klingt vielversprechend und die Bremswirkung ist entsprechend gut. Die Bremsen sind besser als die Bodenhaftung des Fahrzeugs, mehr kann man wohl nicht verlangen. Erfreulich ist, daß auch die Handbremse sehr gut zieht, man ist dies sonst von Autos gar nicht gewöhnt und es ist doch eine große Beruhigung, wenn man weiß, falls von der hydraulischen Anlage irgend etwas kaputt gehen sollte, ist immer noch die Handbremse da.

Als Tester möchte man natürlich auch etwas bemängeln und wenn sich auf Anhieb nichts findet, so sucht man eben danach. Es standen da einige Punkte auf der schwarzen Liste, wie z. B. schlechte Zugänglichkeit zum Vergaser oder die Radzierkappen, die zum Luftdruckprüfen abgenommen werden mußten, aber als ich im Werk deswegen reklamierte, konnte man mir beweisen, daß man diese Unzulänglichkeiten selbst erkannt hatte und bereits daran war, sie abzustellen. Ich konnte sie also getrost wieder streichen. Was noch übrig bleibt, ist herzlich wenig. Vermißt habe ich eine Innenbeleuchtung. Dann hat mir gar nicht gefallen, daß sich die Aussparungen, in die der Verschluss von den Schiebefenstern einhakt, aufbiegen und so eine scharfe Kante ergeben, an der man sich leicht verletzen kann. Die Durchlüftung des Wagens an heißen Tagen ist etwas knapp. Wer ein Fahrzeug mit Sonnendach besitzt, hat solche Sorgen natürlich nicht. Für die Limousinenbesitzer sollte es aber verstellbare Zugklappen

Ein Blick in den Motorraum. Der Motor ist ganz vom Gehäuse eingekapselt, nur an den beiden Kerzenstiften kann man die Lage der Zylinder erkennen. Oberhalb des Motors liegt der 24 Liter fassende Benzintank



Radwechsel am Goggomobil geht spielend einfach



Die vordere Radaufhängung mit Bremstrommel und Nabe. Oberhalb der Spurstange liegt das Gehäuse für die Zahnstangenlenkung. Der hydraulische Stoßdämpfer liegt in der Schraubenfeder

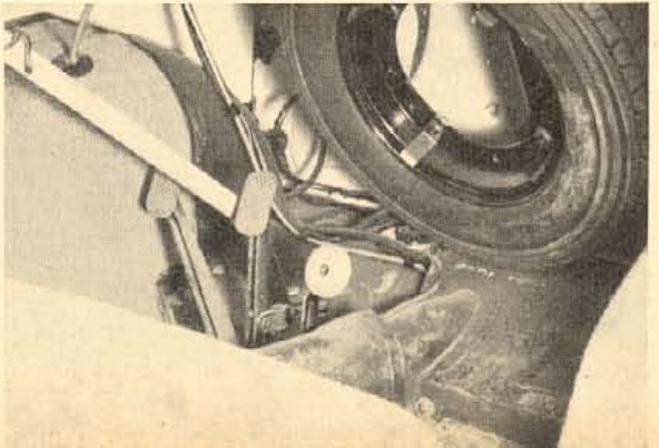
goben, die für Frischluftzufuhr von außen sorgen. Damit wäre ich auch schon wieder am Ende.

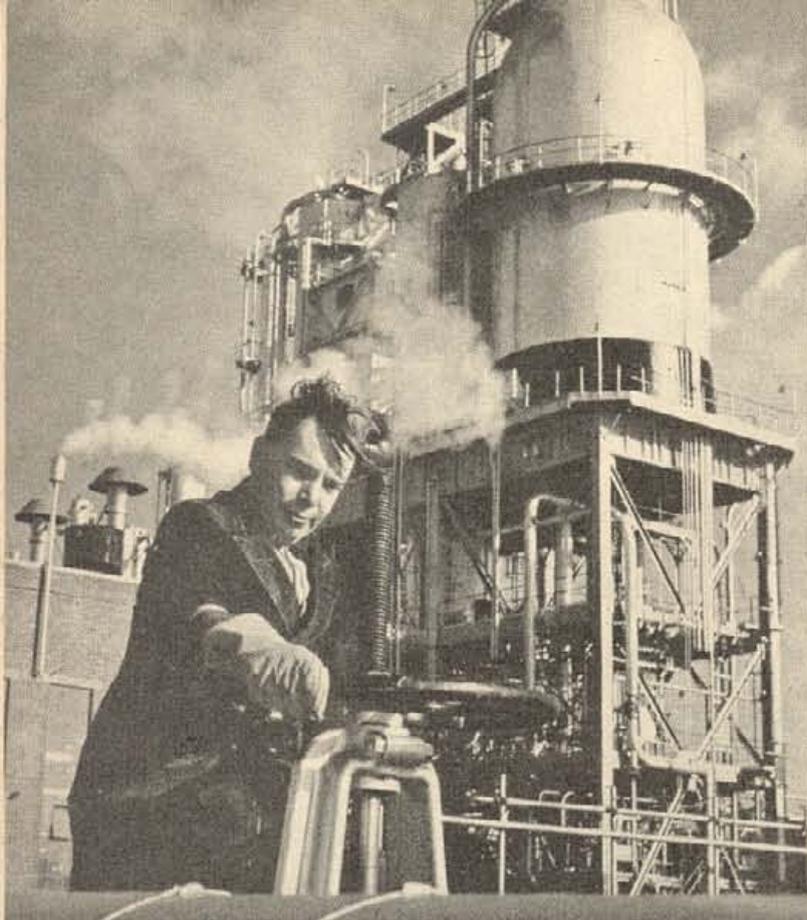
Zuletzt sollen noch einige Kleinigkeiten erwähnt werden, die mir angenehm aufgefallen sind. Nr. 1 wäre der Benzintank mit seinem Fassungsvermögen von 24 Litern. Das reicht fast für 500 km und erspart einem das lästige Nachtanken für lange Zeit. Der zweite Punkt ist die absolute Wasserdichtheit des Innenraums. Selbst bei Gewittergüssen und tagelangem Landregen kam kein Tropfen in den Fahrraum. Der dritte Punkt gehört eigentlich gar nicht unter Kleinigkeiten, sondern müßte ganz groß geschrieben werden, und zwar handelt es sich hier um das ausgezeichnete Licht. Trotzdem in den beiden Scheinwerfern nur 25-Watt-Biluxbirnen stecken, ist sowohl das Fern- wie das Abblendlicht ganz ausgezeichnet. Noch ein Wort zur Gepäckunterbringung: Die hintere Sitzbank kann herausgenommen werden. Dadurch entsteht hinter den Sitzen ein mächtiger Gepäckraum. Wer aber diesen Platz für die Kinder braucht, soll sich doch einen Dachgepäckträger kaufen. Das Dach ist stabil genug, um das Urlaubsgepäck zu tragen, für Kleinigkeiten ist immer noch Platz im Wagen.

Eine Empfehlung möchte ich aber allen Interessenten des Goggomobils mit auf den Weg geben: Denkt immer daran, ein Fahrzeug dieser Art ist kein Omnibus, sondern ein kleines Familienfahrzeug. Die beiden Schwiegermütter könnt ihr nicht mehr mitnehmen. Nicht daß das Fahrzeug zusammenbrechen würde, Motor und Fahrgestell sind dazu viel zu gut. Aber der Platz ist einfach nicht da und es wäre eine reine Tierqualerei, Menschen so zusammengepfercht auf weiten Strecken zu befördern. Wer aber die Grenzen des Goggomobils kennt, wird viel Freude mit ihm erleben, denn es ist ein Fahrzeug, wie es sich Tausende seit langem wünschen.

Technikus

So ist das Reserverad im Beinraum des Goggomobils untergebracht. Die vom Reserverad halb verdeckte Verschraubung gehört zum Behälter für die Bremsflüssigkeit. Diese Stelle sollte man sich gut merken, denn in der Betriebsanleitung steht leider nicht, wo die Bremsflüssigkeit nachgefüllt wird





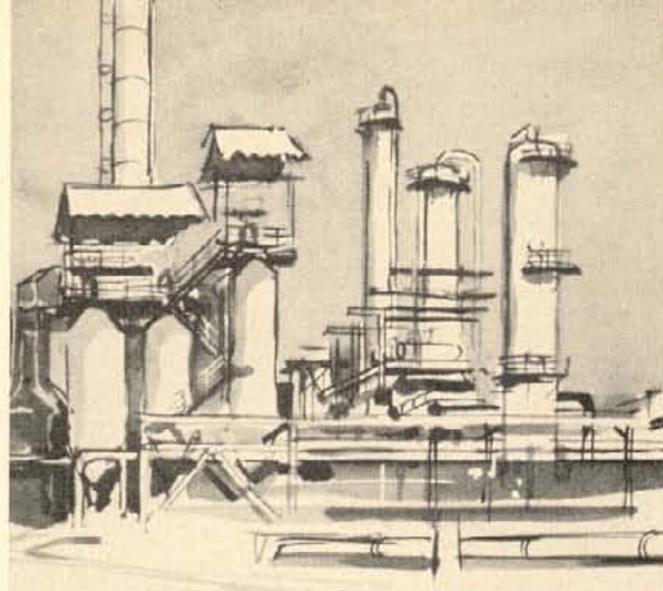
Ein Hauptteil der katalytischen Krackanlage

30 bundesdeutsche Journalisten waren auf Einladung der BP, Benzin- und Petroleum-Gesellschaft in England, um dort Einrichtungen der British Petroleum Company LTD (previously Anglo-Iranian Oil Company) kennenzulernen. Es wurden die Öl-Raffinerie in Kent und die Forschungsanstalt in Sunbury besichtigt. Vorher hatten die Gäste Gelegenheit, die Hamburger BP-Raffinerie Finkenwerder zu besuchen und mit deutschen Fachleuten aktuelle Fragen technischer sowie wirtschaftlicher Art in bemerkenswerter offener Form zu diskutieren.

Morgens nach der Besichtigung in Hamburg ging die Sache schon gleich ganz munter los mit einer vormittagsfüllenden Film-Matinee, in der man uns interessante Streifen aus der Rohöl-Perspektive und zwei Filme der Deutschen Olympischen Gesellschaft, die mit Unterstützung der BP hergestellt wurden („Jugendfahrt nach Griechenland“, „Zwischen Helsinki und Melbourne“) zeigte. Mir schien der Film „Erwachendes Kuwait“, der die Umwandlung eines noch vor 8 Jahren im Mittelalter schlummernden Fürstentums am Persischen Golf in ein heute führendes Ölproduktionsgebiet außerordentlich instruktiv und trotz gelegentlicher Kameraschwächen sehr publikumswirksam. Ein farbiger Zeichentrickfilm vom Kreislauf des Erdöls „Der Kreis schließt sich“ zeugte von bester graphischer Einfühlung in die Materie. Schließlich wurde noch ein Farb-Werbefilm „Über Platin vorredelt“ vorgeführt, der den Spezialvorgang der technischen BP-Entwicklung in der Raffinerie behandelt. Der BP-Platformer (Platinum Reforming) in Hamburg, die erste Anlage auf dem Kontinent, arbeitet nach den modernsten Verfahren zur Herstellung von hochqualifiziertem Ottokraftstoff. Im Platformer wird Schwerverbenzin mit niedriger Oktanzahl, nach normaler Destillation, in hochoktanhaltiges Benzin (85–86 Oktan) umgewandelt. — Das war ein guter Start!

Später konnten wir auf dem Finkenwerder-Gelände diese Vorgänge in natura besichtigen. Die eindrucksvolle, blitzsaubere Anlage macht einen permanenten Feierabendindruck, obwohl das Rohöl Tag und Nacht durch Rohre und Türme läuft. Das liegt daran, weil nur sehr wenig Bedienpersonal nötig ist und diese Techniker lediglich in den Gehirnzentralen komplizierte Meßappara-

- ① Ein Bond-Minicar (links) im Londoner Verkehr
- ② Das L-Schild (Learner), das ein halbes Jahr gezeigt werden muß
- ③ Mr. Catchpole, Chefchemiker in Sunbury, und Mr. Hodges (rechts), der große Organisator, der stets eine Krawatte in den BP-Farben trug



Der Platformer. Bei 40 Atmosphären Druck und Temperaturen von 550 Grad werden Benzindestillate durch einen Platinkontakt katalytisch umgeformt

YES SIR,  LEUTE
sind up to date

turen kontrollieren. Im Gelände ist kaum jemand zu sehen. Das gleiche Bild ergab sich übrigens auch in Kent bei der dortigen BP-Ölraffinerie, die allerdings ungefähr viermal so groß ist wie Finkenwerder und eine Rohölkapazität von 4 Millionen t pro Jahr hat. Pro Tag marschieren dort 2,8 Mill. Gallonen (1 Gallone = 4,5 l) durch die Destillation. Das Rohöl kommt in eigenen Tankern aus dem Mittleren Osten und wird im eigenen Hafen gelöscht.

Während einer erholenden Kaffeepause forderte BP-Direktor von Velsen zu einem Fragespiel heraus, dem er dann auch unerschüttert standhielt. — Wenn es vorgestern noch Sorgen um die Bedarfsdeckung gab, so sind es heute die Überlegungen nach Verfeinerung und bestmöglicher Verwertung. Zunehmend werden Fortschritte im Rahmen der Energieverwertung gemacht. Mit 1,4 Mill. t Rohöldurchsatz ist BP Hamburg eine der größten deutschen Anlagen. Insgesamt wurden 1954 in der Bundesrepublik 8,6 Mill. t Rohöl verarbeitet. Daran war die BP mit einem Anteil von 19,3% beteiligt. Davon beträgt die Erzeugung von Treibstoffbenzinen 26%, die der mittelschweren Produkte (Schwerbenzin, Kerosin, Dieselkraftstoff und Petroleum) 30% und die der restlichen Produkte (leichtes und schweres Heizöl, Schmierstoffe, Bitumen, Gase und Verlust) 44%.

Der Preisunterschied des inländischen Kraftstoffes zum ausländischen ergibt sich aus den höheren Generalunkosten; einmal daraus, weil unsere Raffinerien kleiner sind und deshalb teurer arbeiten. Ferner wegen des Transportproblems bis zu 900 km ins Land (3 Pfg. pro Liter mehr). Dann müssen in Deutschland höhere Zapfstellenprovisionen gezahlt werden (2–3 Pfg.). Vor allem gibt es im Ausland dafür keine Umsatzsteuer und auch unsere Kapitalzinsen sind höher. BP unterhält 2400 Tankstellen im Bundesgebiet, etwa 12% der Gesamtzahl. — Interessant war die Antwort auf die Frage nach den bekannten „billigen“ markenfreien Kraftstoffen (58 Pfg.). Diese „vagabundierenden“ Mengen setzen sich z. B. bei voller Dieselölproduktion aus immer wieder anfallenden Überschüßmengen zusammen, die aus der sogenannten Benzin-schwemme gelegentlich abgesetzt werden. Wie durch Analysen festgestellt wurde, können darin schädliche Mischprodukte enthalten sein.

Es tauchte übrigens die „schwebende“ Frage nach dem Selbstmischeröl auf, die auch von unseren Lesern oft angeschnitten wird. Die BP-Techniker haben zur Angleichung der spezifischen

- ④ Hier wird der Ablauf chemischer Reaktionen mit Hilfe radioaktiver Substanzen verfolgt
- ⑤ Die leitenden Köpfe der Sunbury-Versuchsstation beantworten Fragen der deutschen Gäste. Im Vordergrund rechts: Heinrich Pfuhl, ADAC-Presseschef



Gewichte eine Mischkomponente zugesetzt, die das „reibunglose“ Aufgehen des Öls, vor, nach oder während des Tankens garantiert. Das BP-Selbstmischeröl hat die SAE Gruppe 30 und behält seine normale, hohe Ausgangsviskosität und Schmierfähigkeit.

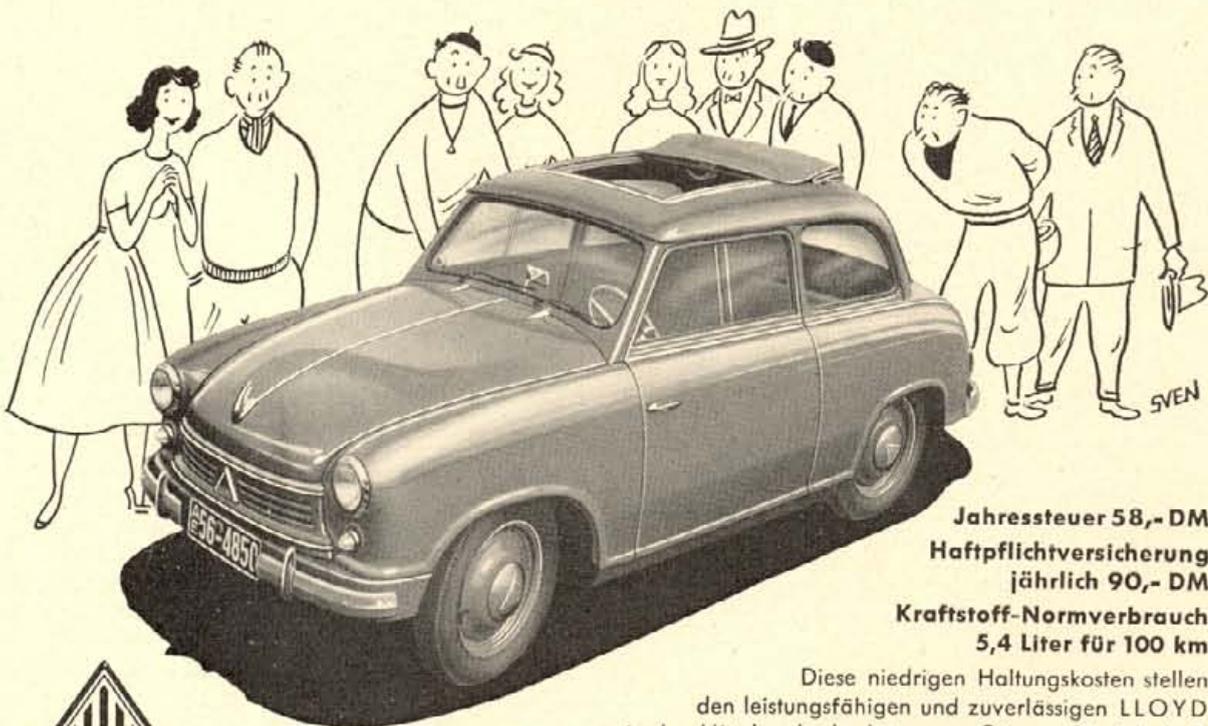
... und am nächsten Morgen ging es dann mit freundlicher Hilfe der Lufthansa nach England. Wie zu erwarten, verging die Zeit wie im Fluge, bis die „Convair“ in London Airport aufsetzte. Von diesem Moment befanden wir uns in einer so gut geschmierten (vermutlich Energol) Organisationsmaschinerie, der es zu verdanken war, daß wir in der verhältnismäßig kurzen Zeit das umfangreiche Programm sehen und aufnehmen konnten und darüber hinaus noch Gelegenheit hatten, einiges „Privatleben“ in London zu absolvieren. Mr. Henry Hodges, „alter Anglo-Persian-Mann“, zeichnete für diese glänzende Regie hauptverantwortlich. Nicht etwa aus Gleichgewichtsgründen, sondern aus ehrlicher Überzeugung möchte ich auch dem deutschen BP-Public Relations-Chef, Herrn Milner, für seine vorbildliche Betreuung Lob und Dank sagen. Niemand soll mir mehr erzählen, die Engländer seien steif und ungesellig. Hier — ob bei Besichtigung oder gesellschaftlichem Beisammensein — hatte man den nachhaltigen Eindruck, daß in den Adern unserer BP-Gastgeber keineswegs Schweröl rollte, sondern eher gutgekrackter, platinveredelter Spirit. Man kann wohl behaupten, daß die beabsichtigte Kontaktfindung, der diese Einladung in der Hauptsache dienen sollte, besonders gut gelang. Wir hatten ständig Gelegenheit, uns mit Spezialisten jeglicher Art zu unterhalten und — wenn es mit den englischen Sprachkenntnissen nicht immer gleich klappte, so verhalf der eine oder andere Drink doch schließlich zur völligen Verständigung.

Besichtigt wurde zuerst die Öl-Raffinerie in Kent, wie schon erwähnt, eine vierfach vergrößerte Ausgabe von Hamburg. Die Verfahren, aus dem Rohöl die verschiedenen Verbrauchsprodukte zu gewinnen, sind ebenso vielfältig wie kompliziert und nicht Gegenstand dieses Berichts. Die hauptsächlichsten Raffinerieerzeugnisse sind hochoktaniges Flug- sowie Autobenzin, Heizgas, Propan und Butan, Spezial-Siedegrenzbenzin auf Paraffinbasis, Motorenpetroleum, Gasöl, Heizöl, schweres Dieselöl, Schmieröl, Bitumen (Straßenbelag, Dichtungs- und Isolationsmittel) und Paraffinwachs. Kent ist jedenfalls in Ausdehnung, Aufbau und Betrieb eine der imponierendsten Anlagen, die ich gesehen habe.

Auf Grund der erwähnten Produkte, deren Erzeugung weitreichende chemische Prozesse erfordern, ist es wohl klar, daß die wissenschaftliche Arbeit im Laboratorium in der Erdölindustrie die wichtigste Rolle spielt. Die Versuchs- und Forschungsanstalt in Sunbury hat die Aufgabe, neue Produkte zu suchen und zu

erproben, neue Verfahren zu entwickeln und die Ergebnisse den BP-Tochtergesellschaften zur Verfügung zu stellen. Die Versuchsanstalt Kirklington ist mit neuen Wegen auf dem Gebiet der Ölsuche und -gewinnung beschäftigt. In Sunbury wurde uns die Vielfalt der Aufgaben der chemischen Abteilungen so deutlich vor Augen geführt, daß einem klar wurde: Hierüber erschöpfend berichten zu wollen, setzt hundert Jahre Spezialstudium voraus. — In einer Art Miniatur-Raffinerie mit Modellanlagen werden z. B. die verschiedensten Verarbeitungsprozesse in kleinem Maßstab ausprobiert, bevor die gewünschte Anlage aufgebaut wird. Andere Zweige sind die Motorenversuchsstationen, in denen das Verhalten der Treibstoffe und Schmieröle festgestellt wird. Lange, kostspielige Testreihen führen zu völlig neuen Erkenntnissen, die dem Verbraucher zugute kommen. Wichtig sind auch Verschleißteste und Erprobung von Schmierfetten. Das Maschinenlaboratorium verfügt über Prüfmotoren von 50 ccm über Düsentriebwerke bis zum Schiffsdiesel. Nach den Testen, die von 36—1000 Stunden dauern können, werden sämtliche Teile ausgebaut und überprüft. In der Entwicklungsstation werden Raffinationsverfahren wie katalytisches Cracken, Entschwefelung, Reformierung usw. erprobt. Hier wurde der sogenannte Alkylierungsprozeß (durch Cracken gewonnene leichte Moleküle mit bei der Raffination anfallenden leichten Gasen verbunden) entdeckt, der es möglich macht, Flugbenzin von 100 Oktan herzustellen. Übrigens übernimmt die Versuchsanstalt auch Aufträge außenstehender Firmen für Analysen, Versuchsreihen etc. Wir sahen ferner die Erprobung von Katalysatoren, das Schmierölherstellungsverfahren, bei dem die synthetischen Zusätze (Additives) es ermöglichen, je dem Charakter des Basisöls angemessen, Verbesserungen des Viskositätsverlustes und der Schmierfähigkeit, Erhöhung der Oxydationsbeständigkeit, Herabsetzung des Stockpunktes, Korrosionsverminderung usw. zu bringen (Energol, Energol HD). Sämtliche Treibstoffe werden natürlich auf Klopfestigkeit und Zündwilligkeit geprüft — auf dem Prüfstand sowie in Versuchsfahrzeugen auf der Straße. Das alles ist nur ein Teil des Betriebes, in dem über 700 Menschen beschäftigt sind. Paraffin-Wachsprodukte für Verpackungen werden entwickelt, Spektroanalysen und Röntgenuntersuchungen gemacht und überhaupt Routineuntersuchungen sämtlicher in der Praxis anfallender Produkte. Als Abschluß führte eine abendliche Themefahrt Engländer und Deutsche noch einmal zu fröhlich-freundschaftlichem Gespräch zusammen — etwas wehmütig für uns, weil die Abschiedsstunde dieser schönen Tage geschlagen hatte, die uns noch lange in Erinnerung bleiben werden.

H. S.

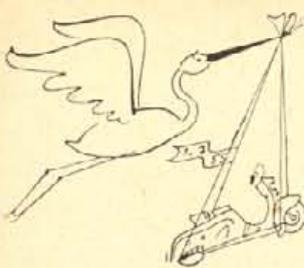


Jahressteuer 58,- DM
Haftpflichtversicherung
jährlich 90,- DM
Kraftstoff-Normverbrauch
5,4 Liter für 100 km

Diese niedrigen Haltungskosten stellen den leistungsfähigen und zuverlässigen LLOYD in den Mittelpunkt des Interesses. Gönnen Sie sich doch das schönere Leben im eigenen Wagen, an dem Sie im Sommer und Winter ihre Freude haben. Der formschöne geräumige LLOYD

ist mit allem Fahrkomfort für vier Personen ausgestattet.



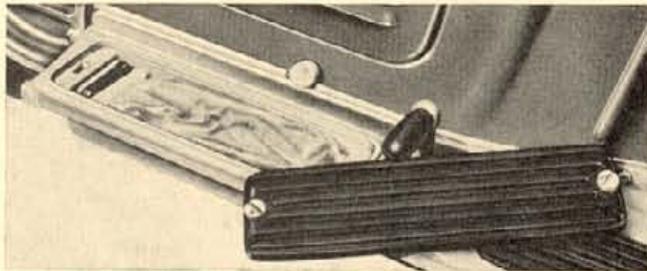


Neue Zündapp-„Bella“

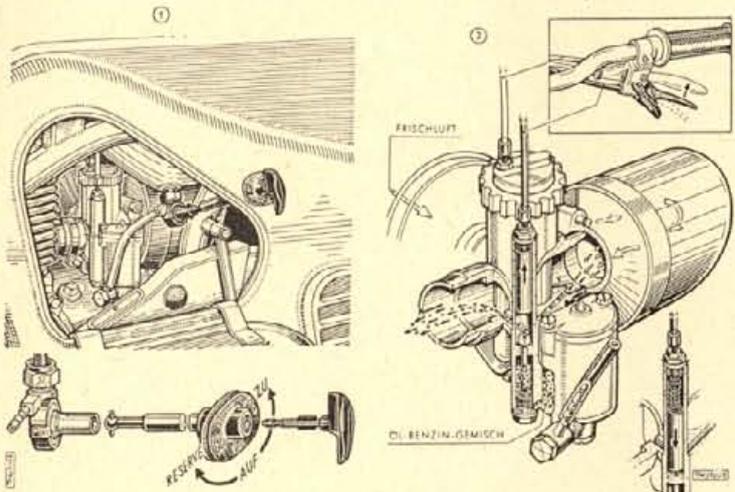
Beide Versionen des Zündapp-Rollers „Bella“ (150 und 200 cm) haben noch vor dem Sommer ein neues „Kleid“ erhalten. Das Frontschild ist stärker gewölbt, das hintere Karosserieteil zeichnet sich durch elegantere Linienführung der Heckpartie aus. Beide Typen sind jetzt mit dem hochliegenden Scheinwerfer und dem starken Gleichstromhorn unter dem Scheinwerfer ausgestattet — äußerlich also nicht mehr zu unterscheiden. Neu sind ferner: die Anlasser-Lichtmaschine von 12 V/100 Watt mit automatischer Zündverstellung (kein Tippen mehr erforderlich!), der größere Ansauggeräuschdämpfer, der mit dem Zündschlüssel verstellbare Dreiwege-Benzinhahn, der im rechten Trittbrett (!) untergebrachte Werkzeugbehälter sowie ein zwischen Vergaser und Zylinder angebrachtes Isolierstück aus Kunststoff, das den Übergang vom Zylinder zum Vergaser unterbindet und folglich Startschwierigkeiten beim warmen Motor von vornherein ausschaltet. Von der neuen Ausstattung wären zu nennen: doppelarmiger Gepäckhaken mit Riemenöse am Armaturenbrett, Leerlaufanzeigelampe und serienmäßig eingebautes Stopplicht. Die größere Maschine (200 cm, 10 PS) hat einen Lenkungsdämpfer — das einzig verbliebene äußerliche Unterscheidungsmerkmal! Auf Wunsch ist das Kickstarter-Modell, aber auch im neuen Kleid, noch lieferbar.



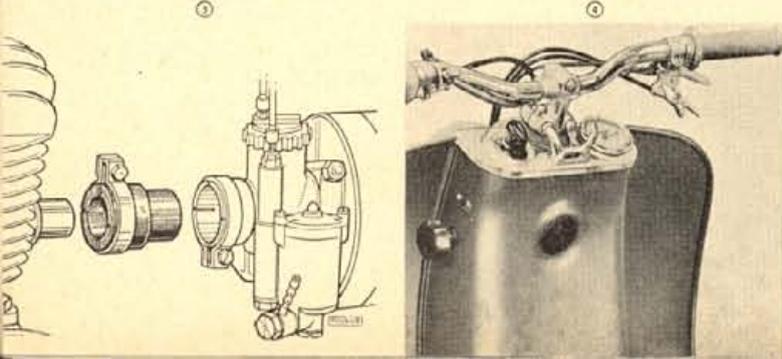
Motor 150 cm mit 7 PS bzw. 200 cm mit 10 PS. Als Anlasser oder Kickstartermodell lieferbar. Große 19"-Leichtmetallscheibenräder, Kühlung durch geleiteten Fahrtwind und thermische Luftströmung



Der Werkzeugbehälter ist im rechten Trittbrett untergebracht und durch zwei Schnellverschlüsse bequem zugänglich. Das Werkzeug ist wasserdicht in einem Kunststoffbeutel verpackt



- ① Der fernbetätigte Benzhahn erübrigt das Öffnen der Karosserklappe. Durch den neuartigen Startvergaser wird der Fernzylinder überflüssig
- ② Der Betätigungshebel für die Starteinrichtung des Startvergasers und ein Schnitt durch den Vergaser. Bei gezogenem Hebel gibt der Kolben des Startvergasers eine zusätzliche Bohrung frei, die mit der Schwimmkammer in Verbindung steht. Durch diese Einrichtung wird das angesaugte Gemisch stark mit Kraftstoff angereichert, so daß ein leichtes Anspringen gewährleistet ist
- ③ Ein starkes Kunststoff-Distanzstück macht den Wärmeübergang vom Motor zum Vergaser unmöglich. Bei warm abgestelltem Motorroller verhindert diese Einrichtung das Entstehen von Gasblasen im Vergaser und erleichtert so das Anspringen
- ④ Die Anlaßbatterien, der Regler und der Anlaßschalter sind unter dem Armaturenbrett untergebracht. Nach Lösen einer Schraube ist die Haube abnehmbar und die Batterien leicht zugänglich



JUSTUS:

Sie sollten daran denken,

- daß die unten angeführten Gerichtsurteile nicht allgemeine und hundertprozentig verbindliche Gesetze, sondern nur für die Richter in dem Bezirk des urteilenden Gerichts eine gewisse Anleitung darstellen, in einem ähnlichen Fall ähnlich zu entscheiden. Auf jeden Fall lassen sie erkennen, welche Richtung unsere Rechtsprechung eingeschlagen hat und wie ungefähr unsere künftigen Straßenverkehrsbestimmungen ausschauen werden;
- daß auch auf einem Fabrikgelände, wenn dort ein Verkehr nicht nur für die Betriebsangehörigen eröffnet wurde, die Bestimmungen der StVO beachtet werden müssen, also z. B. rechts zu fahren ist (OLG Braunschweig), und das gleiche für den Verkehr auf öffentlichen Parkplätzen gilt, auch wenn dort nicht das amtliche Parkschild (weiß auf blauem Grund) angebracht ist, so daß Sie also auch dort einen anderen nicht mehr als den Umständen nach unvermeidbar behindern oder belästigen dürfen (OLG Hamm);
- daß Straßenbahn- und sonstige Verkehrsinseln links unfahren werden können, wenn dies nicht ein besonderer Richtungspfeil verbietet (OLG Bremen, StVO);
- daß Sie plötzliche Bremsabsichten irgendwie anzeigen müssen, z. B. durch Aufleuchtenlassen des Bremslichtes oder durch Armzeichen (OLG Braunschweig);
- daß der Staat für Unfallfolgen haftet, die sich aus dem verkehrsfährenden Zustand seiner Straßen ergeben, daß aber auch der Kraftfahrer eine Mitschuld trägt, wenn er seine Fahrweise nicht auf die schlechte Beschaffenheit der Straße einrichtet (OLG Koblenz);
- daß nach allgemeinen rechtlichen Erwägungen unter ganz bestimmten Umständen die Übertretung der StVO nicht strafbar ist, wenn z. B. nach einem Unfall ein Schwerverletzter wegen akuter Lebensgefahr so schnell wie möglich in ein Krankenhaus eingeliefert werden muß (AG Heidelberg);
- daß es zur Klärung der Vorfahrtsfrage („rechts vor links“) ganzlich unbeachtlich ist, ob eine der beiden Kreuzungsstraßen schmaler oder für den Verkehr unbedeutender ist als die andere (OLG Hamm, StVO);
- daß Sie von der Verantwortlichkeit für den vorschriftsmäßigen Zustand Ihres Rollers durch die polizeiliche Zulassung nicht entbunden sind (BGH);
- daß bei Unfällen, in die Sie beim Linksabbiegen verwickelt werden, meist Ihnen die Schuld gegeben wird, weil Sie in solchen Situationen besonders vorsichtig sein müssen und Ihren Nachfolgern die bevorstehende Richtungsänderung nicht früh und nachdrücklich genug zur Kenntnis bringen können, indem Sie den Straßenverkehrsverhältnissen entsprechend nach links ausweichen und dabei anhaltend winken (BGH, OLG Köln) — daß Sie eine solche Umsicht aber nicht bei Radfahrern erwarten können (BGH);
- daß Sie unbedingt hinter einem Fußgänger vorbeifahren müssen — besonders, wenn dieser die Straße von rechts nach links überquert (BGH);
- daß Sie es sich zwar genau überlegen müssen, nach Unfällen von der Versicherung ausgestellte „Abfindungsvergleiche“ zu unterschreiben, worin Sie für die Zukunft auf die Geltendmachung weiterer Schadensersatzansprüche verzichten, daß eine solche Vereinbarung jedoch nicht Schäden erfaßt, an die Sie beim Vergleichsabschluß noch nicht denken konnten, weil Sie sich erst später unvermittelt herausstellten (BGH);

daß es genügt (!), vor Fahrtantritt oder aus besonderen Anlässen (Befahren einer besonders schlechten Straße, Sturz usw.) Ihre Beleuchtungseinrichtung nachzuprüfen, daß Sie also solche Kontrollen nicht regelmäßig während der Fahrt vornehmen müssen (so das Bayer. ObLG);

daß Sie schadensersatzpflichtig sein können, wenn Sie auf einer frischgeschotterten Straße durch zu schnelles Fahren Steine aufwirbeln und dadurch andere Straßenbenutzer verletzen (OLG Koblenz);

daß Sie sich schon dann strafbar gemacht haben, wenn Sie in alkoholisiertem Zustand nur Ihren Roller antreten und dabei vom Auge des Gesetzes erspäht werden (OLG Hamburg);

daß Sie bei „Gelb“ noch über die Kreuzung dürfen, wenn Sie auch bei schärfstem Bremsen nicht mehr rechtzeitig zum Stehen kämen — daß Sie aber hierauf nicht vertrauen und künftig ohne jede Hemmung an Kreuzungen heranrauschen dürfen, da der genannte Grundsatz nur bei gemäßigter Fahrweise gilt, nämlich dann, wenn bei normaler Geschwindigkeit ein sofortiges Bremsen Ihren Roller erst in der Kreuzung zum Stehen brächte (OLG Oldenburg);

daß die Gefährdung Ihres Soziusfahrers durch ungebührliche Fahrweise unter § 1 StVO fällt (KG Berlin);

daß Warnzeichen („Allgemeine Gefahrenstelle!“ oder „Gefährliche Kreuzung!“) die Vorfahrtslage nicht beeinflussen, sondern nur zur erhöhten Vorsicht auch auf der bevorrechtigten Straße auffordern (BGH);

daß Sie *keine* Vorfahrt haben, wenn Sie eine von rechts kommende Straße kreuzen und *nur* Ihre Straße positiv (Viereckschild) oder die kreuzende Straße negativ (Dreieckschild) gekennzeichnet ist, da nach der Bestimmung des § 13 III StVO eine gültige Vorfahrtsregelung nur getroffen ist, wenn *beide* Straßen beschildert sind — daß aber trotzdem derjenige sich strafbar macht, der ein alleinstehendes Dreieckschild überfährt und darauf vertraut, daß das in der kreuzenden Straße fehlende Viereckschild ihm gegenüber dem von links kommenden Verkehr die Vorfahrt gibt („rechts vor links“), weil er immerhin ein Gebotszeichen nicht beachtet hat (BayerObLG, OLG Celle, OLG Karlsruhe);

daß Sie an Straßenbahnhaltestellen schon dann Ihre Geschwindigkeit mäßigen oder ganz anhalten müssen, wenn die zukünftigen Fahrgäste die Fahrbahn betreten, um sich auf das Einsteigen vorzubereiten (BGH);



Reifenwechsel in Italien. Das ganze Dorf hilft mit. Auch bei größeren Pannen braucht man sich um seine Vespa nicht zu sorgen. Es gibt in allen Orten sogenannte Vespa-serviziis, die Ersatzteile der italienischen Vespas führen. Diese Ersatzteile sind in fast allen Fällen auch für die deutsche Vespa zu verwenden

Foto: W. Deike

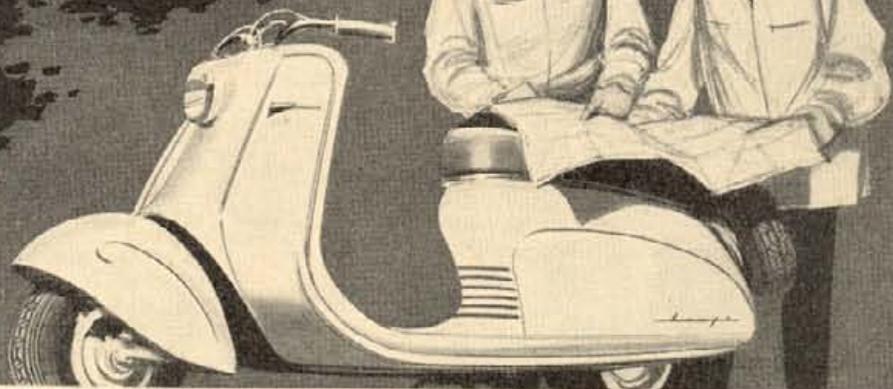
daß es nur eine Übertretung darstellt (Strafe: bis zu DM 150 oder 6 Wochen Haft), wenn Ihnen der Führerschein vom Polizeibeamten vorübergehend abgenommen ist und Sie trotzdem fahren, daß Sie aber wegen eines Vergehens mit einer weit höheren Geldstrafe oder sogar mit Gefängnis rechnen müssen, wenn Sie rollern, obwohl Ihnen die Fahrerlaubnis vom Gericht entzogen und der Führerschein eingezogen wurde (BGH).

Schutzmann und Verkehrszeichen

An einer Stoppstraße regelt ein Verkehrspolizist vorübergehend den Verkehr und gibt die Durchfahrt frei. Ist das Stopp-Schild trotzdem zu beachten?

Im Straßenverkehr gibt es in diesem Fall eine klare Rangfolge. Der Verkehrsschutzmann kommt mit seinen Anweisungen vor allen anderen Verkehrszeichen. An zweiter Stelle der Rangordnung folgen die Lichtzeichen, erst an letzter Stelle die Verkehrsschilder. Das Stoppschild ist also so lange außer Kraft gesetzt, wie der Beamte den Verkehr regelt. Das gleiche gilt in diesem Fall für Lichtzeichen. (kb)

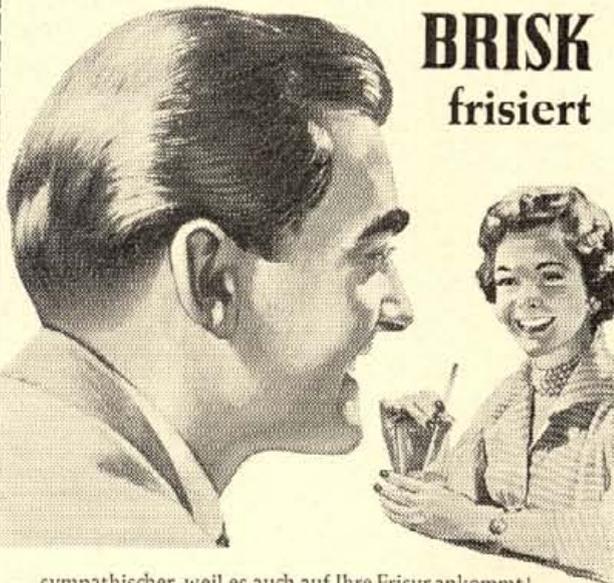
*Für Ihre Ferienreise
wünschen wir Ihnen
eine gute Fahrt!*



GUMMIWERKE FULDA K.G.a.A. · FULDA

Sie wirken sympathischer

BRISK
frisiert



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

BRISK FRISIERCREME
hält Ihr Haar in Form!



NIMM DEINEN URLAUB MIT NACH HAUSE!

Paxette BRAUN

mit Wechselloptik und Mehrsucher ist eine System-Kleinbildcamera, die jede fotografische Aufgabe spielend meistert.
Von DM 120.— bis DM 177.—

Jetzt auch mit
Schneider-Xenar 1:2,8/50
DM 231.—

Günstige
Teilzahlungsbedingungen

CARL BRAUN · CAMERA · WERK · NÜRNBERG

Die Straßenverkehrsunfälle im Jahre 1954

Wir haben in Heft 8/1954 der Roller Revue die Straßenverkehrsunfälle des Jahres 1953 einer näheren Betrachtung unterzogen. Nunmehr liegen die amtlichen, vollständigen Resultate für das vergangene Jahr vor, so daß wir uns damit befassen können, da die Entwicklung der Verkehrsunfälle und Unfallopfer uns als motorisierte Verkehrsteilnehmer doch dauernd — bei dem einen mehr oder weniger — stark beschäftigen.

Vorweg können wir die Feststellung treffen, daß von 1953 auf 1954 die Straßenverkehrsunfälle und Unfallopfer sich etwas weniger ungünstig entwickelt haben als von 1952 auf 1953. Das Entwicklungstempo der nach der Währungsreform einsetzenden Motorisierung hat sich etwa verdreifacht, was auch ungefähr der Zahl der Unfälle und Unfallopfer entspricht.

Im Jahre 1954 wurden bei 493 473 amtlich festgestellten Verkehrsunfällen 11 655 Personen getötet und 316 993 verletzt, wobei noch zu bemerken ist, daß bei diesen Unfällen insgesamt 953 239 Personen beteiligt waren.

In unserer Bundesrepublik hatten wir im Jahre 1954 demnach im Durchschnitt allein durch Straßenverkehrsunfälle 32 Tote und 868 Verletzte täglich zu beklagen.

Ein für uns wünschenswerter Vergleich, wie die Rollerfahrer an den Ergebnissen beteiligt waren, ist auch für 1954 nicht möglich, weil die Motorrollerunfälle zu den Motorradunfällen zugezählt werden. Lediglich in der Erfassung der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Verkehrsteilnehmer wird in der Art des Verkehrsteilnehmers der Kraftroller (Motorroller) gesondert ausgewiesen. Dieser Darstellung entnehmen wir, daß im vergangenen Jahr 17 848 auf Motorroller fahrende Personen an Straßenverkehrsunfällen beteiligt waren. Diese Zahl entspricht 1,9% der insgesamt an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Personen. Im Jahre 1953 waren es 1,2%.

Obwohl 1954 an rund 93% sämtlicher Unfälle Kraftfahrzeuge beteiligt waren, befanden sich unter den Getöteten nur 51% und unter den Verletzten nur 56% Kraftfahrer und Mitfahrer. Unter den 4 Hauptgruppen der Unfallopfer war die der Motorradfahrer die größte. Diese Tatsache wiegt um so schwerer, als der Kraftverkehr nicht das ganze Jahr über gleichmäßig anhält, sondern in der kalten Jahreszeit regelmäßig stark zurückgeht. Auffällig ist auch, daß erheblich mehr Fußgänger als Radfahrer bei Unfällen ihr Leben verloren, während bei den Verletzten die Zahl der Radfahrer gegenüber der der Fußgänger überwiegt.

Fragen wir uns: Was sind nun die festgestellten Unfallursachen? Darüber gibt Ihnen die nachstehende Tabelle Aufschluß.

Festgestellte Unfallursachen		
Art der Ursache	Anzahl	%
Ursachen beim Führer des Kraftfahrzeuges:		
Nichtbeachten der Vorfahrt	76 066	10,7
Falsches Einbiegen	33 443	4,7
Falsches Überholen	80 307	11,4
Übermäßige Geschwindigkeit	67 354	9,5
Fahrer unter Alkoholeinfluß	20 610	2,9
Sonstige Ursachen beim Fahrer	139 510	19,7
Ursachen		
beim Kraftfahrzeug, techn. Mängel	17 224	2,1
beim Radfahrer	73 209	10,4
beim Fahrrad, techn. Mängel	3 276	0,5
beim Führer eines anderen Fahrzeuges	11 976	1,7
bei einem anderen Fahrzeug, techn. Mängel	2 995	0,4
beim Fußgänger	54 693	7,7
bei der Straße	93 654	13,2
durch Witterungseinflüsse	18 745	2,7
sonstige Einflüsse	15 059	2,1
Insgesamt:	708 081	100

Die Entwicklung der Länderanteile

An den Straßenverkehrsunfällen des Bundesgebietes insgesamt von 1950 bis 1954 läßt bereits erkennen, daß der Anteil Nordrhein-Westfalens sich stetig erhöht hat, und zwar von 27,3% auf 29,7%, ähnlich der Anteil von Rheinland-Pfalz von 4,9% auf 5,7%. Bei Nordrhein-Westfalen hat vermutlich die Tatsache mitgewirkt, daß sich hier der Kraftfahrzeugbestand stärker als in anderen Ländern des Bundesgebietes erhöht hat. Andererseits verminderten sich von Jahr zu Jahr die Anteile von Baden-Württemberg von 17,2 auf 15,3% und von Bayern von 18,4 auf 17,3%.

Die bei den Ländern gemachten Beobachtungen wiederholen sich mit Ausnahmen bei der Entwicklung der Unfälle in den Großstädten. In den Großstädten mit 500 000 und mehr Einwohnern waren die folgenden Unfälle zu verzeichnen: Hamburg 27 379, München 16 758, Frankfurt 12 604, Köln 12 513, Düsseldorf 9 202, Stuttgart 9 096, Dortmund 7 813, Essen 7 496, Hannover 7 168.

W7.

zur Fahrtechnik auf „Großer Fahrt“

Ein Roller ist nicht unbedingt als Fernlastler konstruiert. Das merkt derjenige, der ohne Erfahrung und Vorbereitung auf eine urlaubsmäßig beladene Maschine steigt. Es ist ein Unterschied, ob man seinen Untersatz mit oder ohne Gepäck fährt. Wer noch keine Gelegenheit hatte, einen bis zur Grenze des zulässigen Gesamtgewichtes beladenen Roller zu fahren, der unterlasse es nicht, am Vorabend der Abreise einige Kilometer Probe zu fahren. Etwaige einseitige Belastung, Hecklastigkeit u. dgl. Mängel können dann noch in aller Ruhe abgestellt werden. Wenn z. B. bei einem Tempo von 60 bis 70 km/h der Lenker zu „schlagen“ anfängt — dann schnell nach Hause und Gepäck nach vorne umpacken. Oder die gefährliche Grenze darf nicht mehr berührt werden! — Durch Belastung des Vorderrades wird seine Haftung erhöht! Unerfahrene neigen dazu, Tagesetappen zu weit zu planen. 250 km stellen unter normalen Bedingungen eine Leistung dar, die ein ruhiges Reisen sichert. Auch der Fahrer will ja nicht nur die Straße, sondern auch etwas von der Landschaft sehen. Es gibt eine ganze Anzahl von Komponenten, die die Tagesleistung positiv oder negativ beeinflussen können. Zustand der Maschine, Belastung, Disposition des Fahrers, gewisse Witterungseinflüsse, gekanntes — d. h. zügiges Fahren (also mit „Köpfchen“ und „auf Sicht“), Schaltfaulheit oder -freudigkeit, Zustand und Druck der Reifen — das sind nur einige der Punkte, die einen Tagesdurchschnitt beeinflussen können. Luftfeuchtigkeit, z. B. an großen Seen, an der Meeresküste, in den frühen Morgenstunden oder bei Nacht erhöht die Leistung des Motors. Eine Erfahrungstatsache, die auch bei der Gesamtplanung einer Reise nicht außer acht gelassen werden sollte (vor allem bei kleineren Motoren bis 125 ccm). Daß unnötige — also vermeidbare — Aufenthalte ebenfalls auf den „Schnitt“ drücken ist klar. Neben Pannen — das ist höhere Gewalt oder eigene Schuld — hilft die Beachtung der Verkehrsregeln Aufenthalte zu vermeiden. Eine Polizeistation oder gar ein Bett mit eingebauter Fieber(leistungs-)kurventafel vermag den Durchschnitt auf 0 zu drücken und zapft außerdem — wenn nicht Blut — dann doch den Geldbeutel an.

Fremde Straßen fahren, heißt fremde Kurven fahren. Das „Maß nehmen“ erfordert besondere Sorgfalt und eine gewisse Erfahrung. Es ist sinnvoller, weil sicherer, den Untersatz in der Kurve zu „drücken“ als sich elegant „hinein zu legen“. Zu leicht entsteht aus dem „legen“ ein Lager, und das kann schmerzhaft sein. Fahrt man im Ausland — womöglich in einem Staat mit Linksverkehr, dann ist besondere Vorsicht am Platze. Restloses Umschalten von rechts auf links fällt nicht jedem ganz leicht. Wer sich plötzlich auf der rechten Straßenseite wiederfindet und vor dem Gegenverkehr eben noch einen Haken schlagen kann, der sollte ruhig seinen zweiten Geburtstag feiern. Allerdings ist nach einer solchen Situation die „Umschaltung“ gesichert — wenn der Haken heil überstanden wurde. Die Sozia sollte bei solchem gefährlichen unbewußten (alte Gewohnheit!) Seitenwechsel ihres Fahrers mit Rippenstößen nicht sparen — trotzdem dies sonst streng verboten ist!

Und dann — das Bremsen! Jeder Roller hat drei, meist sogar vier Bremsen! ... ?? .. Das gibt es, bestimmt! Sogar serienmäßig. Neben den üblichen Bremsen für Hand und Fuß als dritte Bremse den — § 9 StVO und — die Sozia! Das ist übrigens die einzige Bremse, die mit Kaffee, Kuchen und Schlagsahne geschmiert werden — muß. In besonderen Fällen auch mit Sonnenöl! ? Auch sollte der Führer eines Kfz. bis 250 ccm nicht vergessen, daß die Sozia ihm anvertraut — wenn auch nicht immer schon angetraut — ist. Besonders in Kurven — sie sollen, wenn nötig, leicht angebremst, aber dann mit Gas durchfahren werden — sollte er daran denken. Wer auf Puschen durch die Kurven schleicht — womöglich noch am Berg — der beobachte seinen Spritverbrauch. Überhaupt — Berge! Schalten, schalten, schalten! Hier verdirbt falscher Ehrgeiz manchen guten Roller dann, wenn Herrchen die 12%ige unbedingt im 3. Gang „schaffen“ will. Sand in Kurven war schon oft die Ursache, daß Besatzung und Roller sich wie ein vom Brot gelaufener Klacks Majonnaise am Boden wiederfanden!

Schlaglöcher soll man umgehen. Da dies auf Bundesstraßen oft unmöglich ist, durchfahre man das kleinere der vorhandenen Übel, aber mit Gas. Je nach Tiefe, ist es ratsam, seinen Südpol dabei anzulüften, um die Hinterradfederung zu entlasten. Sie dankt es bestimmt! Scharf durchfahrene Schlaglöcher wirken unter Umständen sogar kabelbrechend! — Immer und überall — auch im Ausland — gilt im eigensten Interesse der § 1 StVO. Und damit — Gute Fahrt!

H. O. Georgy

Und dann kam die Urlaubszeit



Meer oder Gebirge? Süden oder Norden? Schließlich entscheidet sich die schöne Bella für eine Reise durch Italien. Noch ein paar Freunde für die Idee begeistern und dann ist es soweit. Natürlich fahren alle auf einer Bella, denn dann sind sie auf langer Fahrt: Sicher im Verkehr - Rechtzeitig zur Stelle.

Die schöne



VON ZÜNDAPP

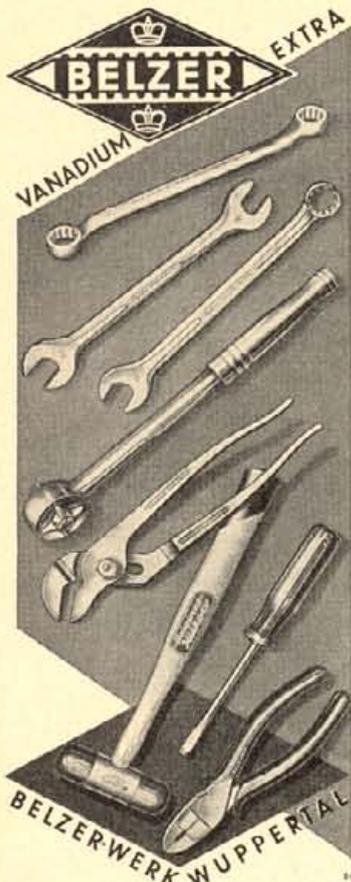
Neues Modell: Mit elektrischem Anlasser

2. PREISAUSSCHREIBEN

Jetzt ist die Reise beendet. Lösen Sie noch heute die letzte (6.) Frage: „Wo ist die schöne Bella in Westdeutschland photographiert?“ Senden Sie die Auflösung auf einer Postkarte mit Angabe des Städtenamens, der Inserat-Nr. und Ihrer Adresse an den nächsten Zündapp-Händler oder direkt an die Zündapp-Werke G.m.b.H., Nürnberg, Dieselstr. 10, Abt. W. Nur alle 3 richtigen Auflösungen (4-6) haben Aussicht auf Gewinn. Die Preisausschreiben-Bedingungen lesen Sie am Schaufenster des Zündapp-Händlers oder erhalten diese durch die Zündapp-Werke.

6

Achten Sie auf den Einsendeschluß vom 31. 8. 1955 für alle 3 Anzeigen!



HOCHWERTIGE WERKZEUGE FÜR ALLE BERUFE
VERKAUF DURCH DEN FACHHANDEL



Wer seinen BENZINESEL-

lieb hat — ob Motorrad, Roller oder Moped — pflegt ihn mit SPEEDOIL in der neuen Spezialpackung für 50 l Treibstoff mit dem praktischen durchsichtigen Maßbecher für 1 oder 2 l, der im Schraubverschluss eingebaut ist. SPEEDOIL ist das Mittel gegen Korrosion und schädliche Ablagerungen im Motor. Mit SPEEDOIL fährt man besser und der Motor lebt länger. Eine weltbekannte schwedische Motorradfirma empfiehlt SPEEDOIL jedem Käufer!



DEUTSCHE SPEEDOIL GMBH.
HAMBURG

Die Beiwagenbremse

Da nach der Zulassungsordnung nicht ausdrücklich Bremsvorrichtungen für den Seitenwagen vorgeschrieben sind, wird der § 41 (6) verschiedentlich falsch interpretiert. Der § 41 (6) ist an sich eindeutig:

Bei Kraftködern — auch mit Beiwagen — muß mit jeder der beiden Bremsen eine mittlere Verzögerung von mindestens 2,5 m/s² erreicht werden.

Diese 2,5 m/s² müssen also erreicht werden, um der Zulassungsvorschrift zu genügen. Sie werden aber in den wenigsten Fällen von der Hand- und Fußbremse erreicht, wenn ein belasteter Seitenwagen angekuppelt ist. Die Zulassungsstellen versagen dann die Zulassung und verlangen die Anbringung einer Seitenwagenbremse.

Es kommt also im einzelnen Fall darauf an, nachzuweisen, daß die Bremswirkung auch ohne Seitenwagenbremse zuverlässig geboten wird. Sonst aber bestehen die Zulassungsstellen auf Anbringung der Beiwagenbremse. Man kann sich auch nicht darauf berufen, daß bisher zuweilen trotz ungenügender Bremswirkung sozusagen ein Auge zugedrückt worden ist, besonders deswegen, weil es keine zuverlässigen Beiwagenbremskonstruktionen gab.

In den letzten Jahren hat sich eine von der Seitenwagenfabrik Steib, Nürnberg, in Zusammenarbeit mit der ATE geschaffene Öldruck-Beiwagenbremse gut eingeführt, deren Anbringung keinerlei Schwierigkeiten bereitet.

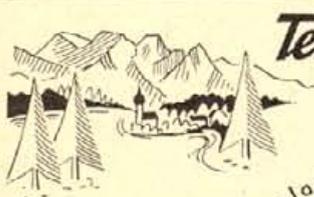
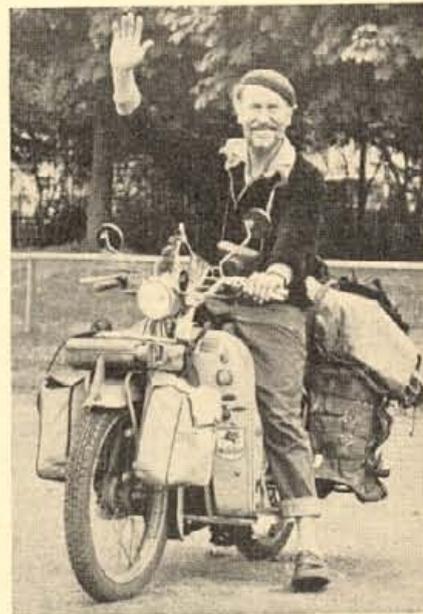
Die Auffassung, daß der Beiwagenbetrieb nicht genehmigungspflichtig sei, ist irrig. Im Kraftfahrzeugschein ist in der Spalte „Leergewicht des Fahrzeugs in ... kg“ eigens der Nachsatz enthalten: „(bei Kraftködern:) mit Beiwagen ... kg“. Damit ist die Notwendigkeit der Zulassung „mit Beiwagen“ eindeutig ausgesprochen. H. K.

Immer mehr Goggomobile

Alle 8,7 Minuten läuft in der neuerrichteten Montagehalle der Hans Glas GmbH, Isarin Maschinenfabrik in Dingolfing, ein Goggomobil vom Band. Damit werden jetzt schon täglich mehr als 50 Fahrzeuge dieses Typs in Dingolfing hergestellt. Insgesamt sind bereits über 2000 Goggomobile im Handel.

GÜNTHER MARKERT wieder zu Hause

Beim Roller-Turnier in Ludwigsburg drehte auch Günther Markert, der mit dem 50 ccm Kreidler-Roller in 16 Monaten um die ganze Erde gereist ist, eine Ehrenrunde im Stadion, Stadion- und Turniersprecher C. F. Riedl erfaßte die Lage und startete sofort zu einem Blitzinterview, in dessen Verlauf Günther Markert u. a. erzählte, daß der von ihm gehaltene „Höhenrekord“ für Motorräder (4600m) am Popocatepetl zwar von Mitgliedern des Motorsportclubs Mexiko angegriffen wurde, aber nicht gebrochen werden konnte. Die schweren Maschinen versackten in der Asche, durch die Markert mit dem leichten Roller gut durchgekommen war.



Beste Straßenlage —
unvergleichlich gute Federung

Temperamentvoll sicher und schön

Strolch
PROGRESS
200 ccm



Der STROLCH bringt eine neue Fahrweise: Souverän, sicher und ruhig in der Lenkung! Große Räder geben Kursstabilität und gute Straßenlage; große Bremsen geben max. Sicherheit. Die STROLCH-Federung ist unerreicht und die Motorleistung kann voll ausgenutzt werden. Beim neuen 200er erst recht!! STROLCH - der Roller für hohe Ansprüche - und für Sie!

PROGRESSWERK OBERKIRCH AG

DER UMSTRITTENE

Damenreitsitz



Aus dem klassischen Lande des Motorrollers, aus Italien, ist auch der Damenreitsitz oder besser „Quersitz“ zu uns gekommen. Er hat ebenso viele fanatische Anhänger wie Gegner gefunden. Wenn man dem Problem auf den Grund geht, so stellt sich heraus, daß es zwei Seiten hat: eine juristische und eine kraftfahrtechnische. Wie es in juristischen Dingen oft geht, so sind sich auch in punkto Quersitz die Rechtsgelehrten durchaus nicht einig. Wir wollen hier nur zwei Urteile herausgreifen, die sich diametral gegenüberstehen. Das Urteil des Amtsgericht Coesfeld vom 7. 2. 51 bezeichnet den Damenreitsitz als verkehrsgefährdend und als eine Übertretung der §§ 1 und 19 der StVO, somit als unzulässig. Demgegenüber bezeichnet die Entscheidung des Amtsgerichts Hannover vom 11. 11. 52 den Damenreitsitz als nicht verkehrsgefährdend und somit als zulässig. „Auch im Hinblick auf § 4 StVO“, so heißt es u. a. in der Urteilsbegründung, „läßt sich aus der Mitnahme einer Dame, die im Damensitz sitzt, schlechthin keine Gefährdung des Verkehrs ableiten.“ Wir können es uns ersparen, tiefer in den Dschungel der Paragraphen einzudringen, aus dem wir schließlich um keinen Deut klüger wieder herauskommen würden; denn mit Hilfe der berühmten Kommentatoren, angefangen von Müller über Schifferer, Arndt, Frank bis zu Nüble, kann man alles beweisen und alles widerlegen. Der Fall „Damenreitsitz“ beweist wieder einmal mehr die Unsicherheit, ja Hilflosigkeit unserer ganzen Verkehrsgesetzgebung und unterstreicht die Notwendigkeit einer aus der Praxis geborenen gründlichen Reform. Entsprechend diesen unklaren Rechtsverhältnissen ist auch die polizeiliche Praxis und die Rechtsprechung in den einzelnen Bundesländern durchaus verschieden.

Die Schweiz hat sich dagegen in letzter Zeit zu einer einheitlichen Ablehnung des Quersitzes durchgerungen. Durch Bundesgerichtsentscheidungen wurde dort der Damensitz auf Rollern als „gefährliche Unsitte“ bezeichnet und bestraft. Doch verlassen wir die zwielichtigen juristischen Gefilde und wenden wir uns der realeren

Der VFM gibt folgende Produktionszahlen bekannt:

Bezeichnung	Mai 1955 endgültig	Juni 1955 vorläufig
Markenfahräder	185 561	164 411
davon Mopeds	83 594	83 816
Motorräder	17 235	15 023
Motorfahräder	659	494
Motorroller	12 004	13 519

kraftfahrtechnischen Seite zu. Hier ist zunächst festzustellen, daß das Fahren auf zweirädrigen Fahrzeugen eine möglichst enge Verbundenheit von Fahrer und Mitfahrer mit dem Fahrzeug verlangt, da gewisse Gewichtsverlagerungen, vor allem beim Kurvenfahren, unerlässlich sind. Fahrer und Fahrzeug sollen wie aus einem Guß sein, damit alle Verkehrssituationen sicher beherrscht werden können. Diese Stabilität ist natürlich am besten gegeben, wenn Fahrer und Beifahrer in Fahrtrichtung im Reitsitz auf ihrem Fahrzeug sitzen. Sitzt der Mitfahrer im Quersitz, so wird er als störendes Element in dieser Einheit empfunden. Da er nicht immer nach vorne schauen kann ohne den Krampf im Hals zu bekommen, übersieht er auch nicht ständig die Verkehrslage. Es kommt dazu, daß er bei engen Kurven in schneller Fahrt oder bei plötzlichen Ausweichbewegungen des Fahrers durch die Zentrifugalkraft vom Sitz geschleudert werden kann. Auf diese Art sind auch schon schwere Unfälle zustande gekommen. Trotzdem möchten wir den Quersitz nicht generell verdammen. Bei größeren Überlandfahrten ist es zu empfehlen, wenn sich die Rollerbraut eine Hose oder einen bequemen Rock anzieht und sich im Herrenreitsitz ordentlich auf den Apparat setzt. Bei kürzeren Strecken, in der Stadt, oder wenn die Dame einen engen Rock anhat, der einen Herrenreitsitz nicht zuläßt, ist nichts gegen den Quersitz einzuwenden, wenn — und das scheint uns das Anschlaggebende — der Fahrer darauf Rücksicht nimmt und so vorsichtig fährt, daß er keinesfalls zu plötzlichem Bremsen oder schlenkerartigen Ausweichbewegungen gezwungen werden kann. Eine junge und sportlich etwas gewandte Dame — um solche dürfte es sich bei Rollerbräuten ja bevorzugt handeln — wird dann auch in der Lage sein, sicher und ohne Absturzgefahr die Fahrt zu überstehen.

Allein der gesunde Menschenverstand zeigt hier die Grenze auf, wo eine nette und durchaus zulässige Form der Personenbeförderung auf dem Soziussitz aufhört und zum verbrecherischen Leichtsinns wird. Wenn alle Kraftfahrer, in diesem Falle speziell die Rollerfahrer, diesen gesunden Menschenverstand mehr zu Worte kommen ließen, dann könnte so manche unerfreuliche und undemokratische Reglementierung des Verkehrs durch Gesetze und Polizeiverordnungen vermieden werden. Darauf wollen wir doch alle hinarbeiten!

Karl Lidt



Kraftstoff- und Kompressionsverlust?

Beilagen der Fachpresse

ADAC-Motorwelt Hoff 11
November 1954

„Ein Prüfstandsversuch mit PISTON SEAL im Entwicklungsinstitut für Motorenbau, Dr. Huber in München, erbrachte ein positives Ergebnis, was auch bei einem Fahrversuch bestätigt wurde.“

ADAC-Technischer Dienst
Ingenieur Siegmund, München
August 1954

„Auf der Fahrstrecke hatte die Maschine einen Ölverbrauch von 1 ltr, der vorher 4 ltr betrug. Das Versuchsergebnis ist demnach positiv für PISTON SEAL und zwar im Verhältnis 1:4.“

Practical Motorist
„Ölverbrauch nach PISTON SEAL-Behandlung 4,5 ltr für 1600 km gegen früher 400 km. Verbesserte Beschleunigung und Kompression.“

Eine wirksame Selbsthilfe für abgenutzte Zylinder!

Nichts kann eine Zylinderausbohrung dauernd ersetzen. Aber PISTON SEAL, eine elastische selbstschmierende Dichtung, verringert den Kraftstoffverbrauch und stellt die Kompression wieder her. Einfüllend durch die Zündkerzenöffnungen ohne Ausbau in 30 Minuten. PISTON SEAL bewirkt eine Kraftstoffverminderung für etwa 16000 km. Es ist die einzige unschädliche Zwischenbehandlung für den empfindlichsten Motor. Geprüft und empfohlen in der ganzen Motorfachpresse. Verkauft in 60 Ländern der Erde und auch in Deutschland in ständig steigendem Gebrauch.

HOLT'S Piston Seal

KOLBENDICHTUNGSMITTEL

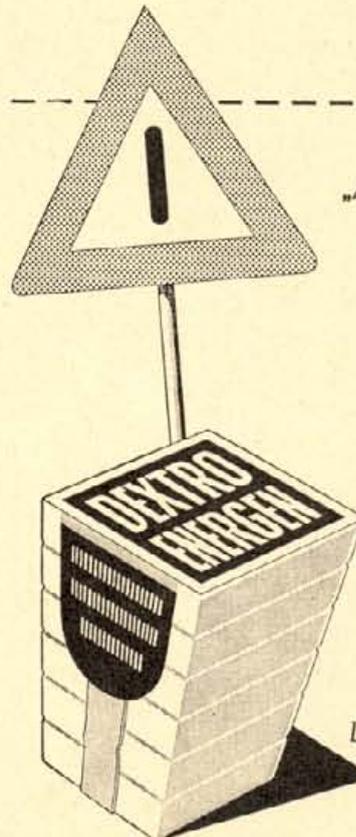
für Motorräder bis 700 ccm . . . 8,40 DM

ausreichend für mehrmalige Behandlung kleinerer Motoren • PISTON SEAL verhindert eine weitere Abnutzung, bewirkt eine Ölverminderung für 16000 km, ist wiederholt anwendbar • Kostenlose Prospekte • Erhältlich beim Fachhandel.

DOUGLAS HOLT LTD LONDON

Alleinverkauf für Deutschland:
CYTEX, Dieter Oehmke & Co., Krefeld
Viktoriastraße 98 • Telefon 2 9085

Cytex
KREFELD



„Achtung - ! Gefahrenstelle -!“

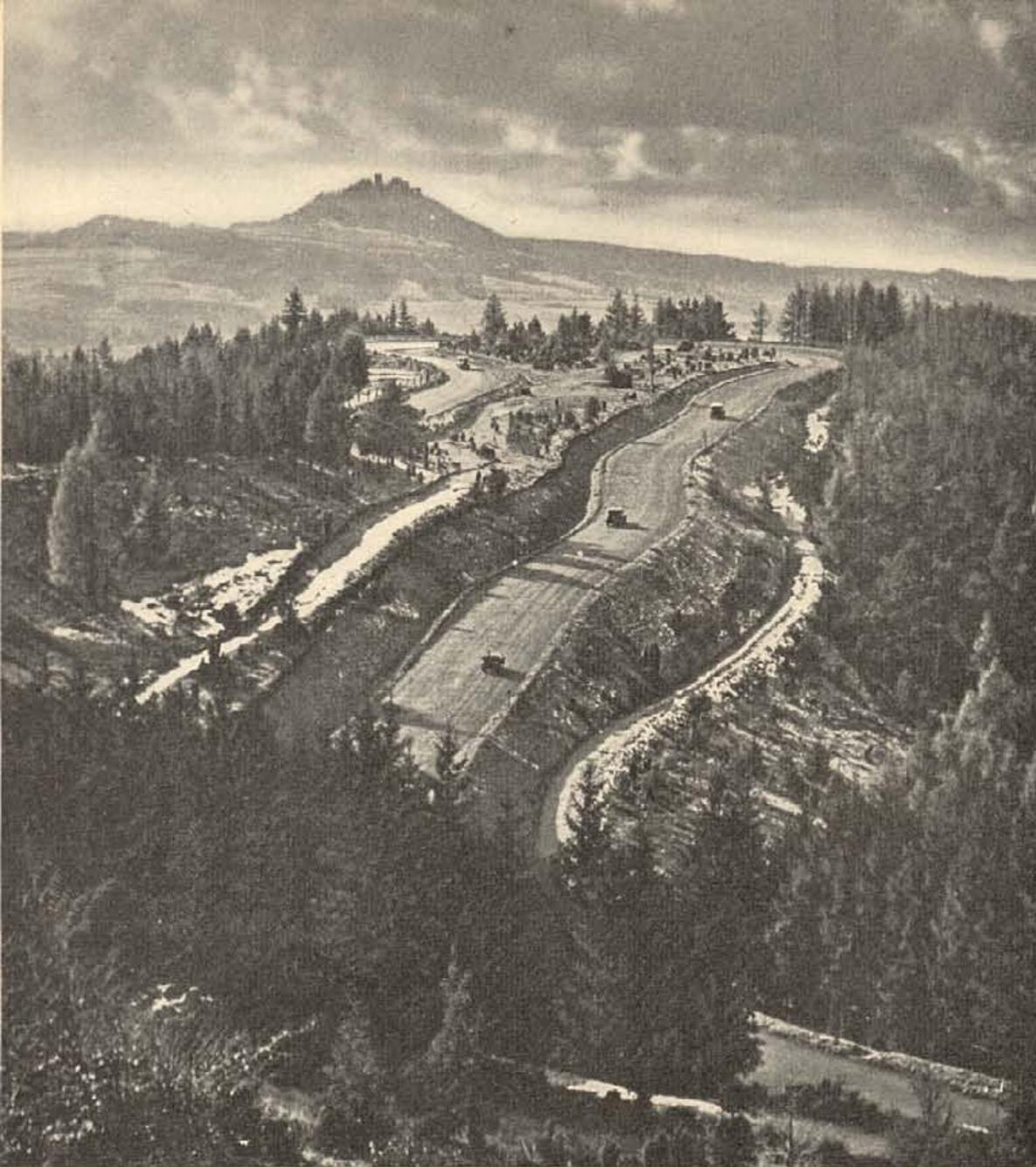
Also Augen auf.
Besser noch: Immer mit offenen Augen fahren.
Dann ist man vor Überraschungen sicher.
Das setzt volle Konzentration am Steuer voraus. Wer klug ist, nimmt deshalb einige Tafelchen Dextro-Energen, den reinen Traubenzucker.
So bleibe und fahre man konzentriert. Denn -

Dextro-Energen

hält Dich am Steuer frisch!

DEXTRO-ENERGEN GIBT ES IN APOTHEKEN, DROGERIEN UND REFORMHÄUSERN

**ROLLER REVUE-
REISETIP:**



Rund um die ragende Nürburg führt durch die schöne Eifel Landschaft der Nürburgring, die eigenartigste und schwierigste Automobil-Rennstrecke Europas. Sie weist 170 Kurven auf und überwindet einen Höhenunterschied von 700 m

DIE EIFEL UND DAS AHR TAL

Warum eigentlich immer am Rhein und an der Mosel entlang, bei den schönen Ferienfahrten? Ahrwein schmeckt ebensogut, wenn er auch nicht so bekannt ist, und das Ahrtal aufwärts oder abwärts, je nachdem von wo man herkommt, hat ebenso verträumte Winzerstädtchen und Weindörfer wie die berühmteren Schwestern. Zuerst aber sollte man die Eifel kennenlernen, jenes Mittelgebirge, in dem offene, heitere Täler mit schwermütig-düsterer Landschaft

abwechslern, wo riesige Talsperren sich wie Seelandschaften auftun und wo wiederum die vulkanischen Eifelmaare mit ihrer eigenartigen Vegetation den Naturwissenschaftler verlocken. Wir beginnen die Rundfahrt in Bonn auf der Bundesstraße 56. Euskirchen, an der Grenze zwischen der sogenannten Kölner Bucht und der Eifel ist das nächste Ziel. Dann folgt Zülpich und von hier auf der Bundesstraße 265 Gemünd an der Urft- und Olefmündung, von wo wir einen Abstecher zu den großen Talsperren nicht versäumen. Über Schleiden mit seinem alten Grafenschloß kommen wir dann in das barocke Grenzstädtchen Monschau, das tief im Rurtal versteckt liegt. Schenswert ist hier besonders das Rote Haus und als gastronomische Spezialität die berühmten Rur-Forcellen. Dann müssen wir über Schleiden nach Blankenheim, wo die Ahr entspringt. Wir folgen aber der Bundesstraße 258 weiter nach Nürburg, wo wir eine Rundfahrt auf der Rennstrecke machen und biegen dann auf der Straße 259 nach Süden ab, um den Eifelmaaren bei Ulmen und Daun einen Besuch abzustatten. Von Ulmen aus könnten wir nach Cochem weiterfahren und dort die Mosel erreichen. Wir ziehen es aber vor, den Rückweg zum Nürburgring einzuschlagen und auf der Straße 257 bei Dümpelfeld die Ahr zu erreichen. Wir können diesem lieblichen Flußtal mit seinen recht trinkenswerten weißen und besonders roten Weinen über Ahrweiler, Bad Neuenahr bis zur Mündung in den Rhein folgen und rechts- oder linksrheinisch nach Bonn zurückkehren.

Hawasch





Mir blieb die Spucke weg...

Also tatsächlich! Entschuldigen Sie bitte, vielleicht ist der Ausdruck nicht ganz gesellschaftsfähig, aber ich muß mich ans zivilisierte Leben erst wieder gewöhnen. Ich bin nämlich gerade sechs Wochen durch Italien zigeunert — mit Kind und Kegel. Genauer gesagt mit Bambino im Seitenwagen meiner Durkopp-Diana und komfortablem Camping-Haushalt.

Wir fuhren über die Schweiz zurück. Morgens letztes Bad im blauen Mittelmeer — Genua, Mailand, Como. Es war ziemlich spät, als wir auf dem Campingplatz nahe der Schweizer Grenze ankamen. Wir waren müde und hungrig, setzten uns mit einem Butterbrot ins Gras und wünschten uns die Kölner Heinzelmännchen herbei.

Nun, die Heinzelmännchen kamen nicht aus Köln, sondern aus Nürnberg. Aber das erfuhr ich erst später. Einstweilen saß ich da und — wie gesagt, mir blieb die Spucke weg. Da wurde ohne viel zu fragen mein Zelt ausgepackt und sachkundig aufgebaut. Die Luftmatratzen wurden aufgepumpt, Schlafsäcke und Decken ausgepackt, Koffer und Taschen abgeschnallt, meine praktischen Enders-Möbel auseinandergefaltet und unterm Vordach aufgestellt. Nicht mal der Wassersack wurde vergessen. Das alte Wasser raus und frisches geholt. Das ging alles so selbstverständlich und reibungslos, als ob der Nürnberger Vespa-Club speziell darauf trainiert hätte, allen reisenden Campinistinnen die Arbeit abzunehmen. Gewiß, auf den meisten Campingplätzen hat uns irgendein hilfsbereites männliches Wesen seine Unterstützung beim Zeltbau angeboten. Aber soviel nette Rollerkameradschaft war mir noch nie begegnet.

Später saßen wir noch bis zum Zapfenstreich mit ein paar jungen Italienern zusammen. In Ermangelung von Stühlen hatten wir die Roller im Kreis aufgestellt. Ein paar Saarländer kamen noch dazu, und so waren alle Rollerfahrer versammelt, um mit Chiantiwein aus Plexibechern auf internationale Rollerkameradschaft anzustoßen. „Salute!“ —

Ruth Merten

Andere Verkehrs-Sitten

Der Verfasser unseres Beitrags „Andere Länder — andere Verkehrssitten“ in Heft 7/1955 auf Seite 226 stellte die Behauptung auf, daß in Dänemark auf gleichberechtigten Straßen der von links kommende die Vorfahrt habe, aber hier hatte sich auf Seiten des Verfassers ein Übertragungsfehler eingeschlichen, dahingehend, daß der von links kommende Verkehrsteilnehmer nach dem Wortlaut der betreffenden Regel die Wartepflicht hat. Auch in Dänemark heißt es also bei der Vorfahrt: rechts vor links! Ein aufmerksamer Leser hatte den Fehler bemerkt. Wir danken sehr dafür und bitten das Versehen zu entschuldigen.

TRIUMPH
Contessa



schon heute — der Roller von morgen

200-ccm-Doppelkolbenmotor mit Gebläsekühlung, 10,4 PS • 4-Gang-Getriebe mit direkter Leerlaufschaltung aus jedem Gang • Höchstgeschwindigkeit 97 km/st • Elektrischer Anlasser • Formschöne, wohldurchdachte Karosserie (Tank und Batterien in der Stirnseite eingebaut) • Optimale Bodenhaftung durch richtige Gewichtsverteilung • Klebenweiche, tiefanschwingende Federung • Spielend einfache Bedienung • Seitenwagenfest • Normverbrauch 2,7 l/100 km (äußerst sparsam)

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A.G.

der vollendete,
geräumige,
fahrsichere,
formschöne
zu allen
Modellen
passende

Roller-Seitenwagen

Freib SPEZIALFABRIK FÜR SEITENWAGEN • NÜRNBERG, FERZABELSHOFSTRASSE 23-27



2 TAKTER

brauchen

VALVOLINE OEL GESELLSCHAFT M. B. H. HAMBURG



Valvoline

mischt sich selbst, ist frei von Rückstandsbildung, bietet den besten Korrosionsschutz.

VALVOLINE GM, nicht vorgelöst, auch weiterhin überall erhältlich.



Liebe RR. Mit noch zwei Herren gründeten wir im November 1954 einen Zündapp-Club Berlin e. V., in dem ich im Vorstand als Schatzmeister zur Zufriedenheit aller Clubkameraden meine Freizeit usw. dem Wachen des Clubs widme. Ich bitte Dich nun herzlichst, falls Dir unser Bild von unserer ersten Clubausfahrt am 8. 5. 55 gefällt, es doch auch mal in der RR zu bringen, damit auch der Münchener „Bella-Club“ und alle anderen Clubs in Westdeutschland erfahren, daß Westberlin noch lebt. Vor allen Dingen werden auch unsere Clubkameraden, wenn sie ihren Zündapp-Club in der RR sehen ROLLER REVUE-Leser werden.

Wir sind meistens Rolleure, allerdings auch 200er und KS 600 Motorräder, aber nur Zündapp-Fabrikate finden in unserem Club Aufnahme.

Die Namen des Vorstandes des Zündapp-Clubs Berlin:

1. Vorsitzender: Kurt Müller, Berlin W. 30, Hohenstauffenstr. 23.
2. Vorsitzender: Horst Kegebein, Berlin-Steglitz, Hindenburgdamm 65 E
- Schatzmeister: Herbert Busch, Berlin-Reinickendorf 1, Provinzstr. 123.
- Schriftführerin: Frau E. Müller, Berlin W. 30, Hohenstauffenstr. 23.
- Sportleiter: Horst Kraus, Berlin-Wilmersdorf, Emscrstr. 3.

Mit herzlichem Rollergruß
Herbert Busch



Foto: H. Tochtermann

Vespa — Sulky — Trabrennbahn!?!

Ja! Es läßt sich vereinbaren! Und besonders wenn der Verein Berliner Sportpresse eine Sommerrevue veranstaltet. Der Vespa-Club Berlin war dabei! Zuerst gab es erstaunte Gesichter bei den Herren der Trabrennbahn Mariendorf, doch dann gaben sie die Sulky's heraus.

Es war gar nicht so leicht! Die Bahn war für die Vespa-Roller schwer und auch ein Sulky hat sein Gewicht.

Vespa-Meier holte den „Ersten“ und Kamerad Schmuide mit seiner Großmutter-Vespa den „Zweiten“!

Es war ein „Sonnen-Sonntag“ mit Seltenheitswert!!

Ing. Willy Schal
Pressereferent

Der Roller-Club Sauerland wollte am 1. Mai 1955 mit 12 Maschinen als Gast beim Roller-Club Lemgo. Die Lemgoer Rollerfreunde empfingen uns am Fuße des Teutoburger Waldes und unter ihrer Führung ging es zu den Externsteinen und zum Hermannsdenkmal. Anschließend verlebten wir noch einige nette Stunden bei unseren Gastgeber.

Programm:

- [7. August: Ausfahrt nach Bad Pyrmont zum Goldenen Sonntag.
 21. August: Ausfahrt. Wir fahren über Plettenberg zum Kolbturm, zur Listertalsperre, nach Attendorn, zur Burg Schnellenberg und zur Atta-Höhle.
 27. und 28. August: Ausfahrt zum Winterfest in einen noch zu bestimmenden Ort.
 18. September: Ausfahrt ins Münsterland.
 24. September: Technischer Abend. Beginn 20 Uhr.
 1. Oktober: Versammlung. Beginn 20 Uhr.
- Alle Technischen Abende und Versammlungen finden im Clublokal „Zur Linde“ statt.

Roller-Club Sauerland
Dudziak, Schriftführer

Beim Bundes-Pfingsttreffen der Messerschmitt-Kabinnenroller-Fahrer in Oberreifenberg/Taunus (370 Me-Roller, 700 Teilnehmer) kamen die Vorsitzenden der 14 anwesenden Clubs überein, den „Verband der KARO-Clubs Deutschlands“ aus der Taufe zu heben. Sinn des Verbandes ist die engere Zusammenarbeit der Clubs, Rat und Hilfe untereinander und die Zusammenarbeit mit dem Messerschmittwerk. Jedes Jahr soll ein Treffen auf Bundesebene abgehalten werden. Einstimmig wurden nachfolgende Herren gewählt: 1. Vors. und Geschäftsführer Hermann Koch, Me-Club München, München-Laim, Käpfelstraße 10; Lilje, Me-Club Hannover; Schlegel, Me-Club Berlin; Schindhelm, Me-Club Köln; Strauch-Stoll, Messerschmittwerk Regensburg.

Anschriften der Messerschmitt-Kabinnenroller-Clubs (KARO-Clubs):

München, H. Koch, München-Laim, Käpfelstraße 10
Frankfurt, Motor-Companie, Frankfurt a. Main, Adalbertstraße 31

Hannover, Gerd Nodop, Hannover, Prinzenstraße 6
Lübeck, Gerhard Florian, Lübeck, Lindenstraße 17a
Stuttgart, Erich Weller, Stuttgart-Fellbach, Keplerstraße 14

Lippe, Kurt Elkmeier, Brake bei Lippe, Mittelstraße 20

Wiesbaden, Hans Weißbach, Wiesbaden-Biebrich, Dyckerhoffstraße 35

Kiel, Lothar Beierdorf, Kiel-Ellerbeck, Franziusallee 31

Wetzlar, Karlheinz Reich, Wetzlar a. d. Lahn, Hermann-Stelnerstraße 29

Köln, Ernst Schindhelm, Zollstockweg 13

Me-Geschaefer Ruhr, Essen, Theaterplatz 6

Tuttlingen, Ernst Link, Tuttlingen a. D., Wilhelmstraße 40

Berlin, Fritz Schlegel, Berlin-Wilmersdorf, Deidesheimer Straße 23

Freiburg, Hajo Koslowski, Freiburg, Kronenstraße 9

„Bayereald“, Otto Schöber, Deggendorf, Am Sand 6

Hamburg, Fred Speyer, Hamburg-Rissen, Rissenener Ufer 4

Regensburg, Herr Steckinger, Regensburg, Unteres Brauhaus, Untere Bachgasse 9

Düsseldorf, Paul Zisack, Ratingen b. Düsseldorf, Industriestraße 85

Weitere bestehende oder zu gründende Clubs werden gebeten, der Geschäftsstelle in München die genaue Anschrift mitzuteilen.

H. Koch,
Me-Club München

Lambretta-Club Offenburg

Übrigens dürften Sie unsere Anschrift mal in der Roller Revue veröffentlichen. Sie lautet:

1. Vorstand: Karl Wehrle, Offenburg, Hebelstr. 10;
Schriftführer: Hans Knobloch, Lerchenrain 3;
Tourenwart: Hellmut Holbing, Turnhallestr. 13.

Liebe Roller Revue!

Nun sind wir also wieder da, die vom RCM, und wenn Du uns fragst, wie es auf unserer 14tägigen Sechs-Länderreise war, dann haben wir nur ein Wort zur Antwort: schön, aber mindestens mit drei „5“! Wir sind pünktlich auf Pfingsten gestartet und haben mit 5 Roller über 2000 km geschluckt, sind über den Julier-Paß und über den Maloja-Paß vorbei am Como-See, über Malland mit seinem sehr schönen Dom und einem recht gepflegten Campingplatz nach Genoa und von dort 2 Tage die Riviera entlang zur Côte d'Azur nach St. Tropez. Dort blieben wir dann 6 Tage. Zurück ging's auf der Route Napoleon über Grenoble, Chamonix und den Furka-Paß, vorbei am einmalig schönen Rhone-Gletscher und über den Oberalp-Paß. Ja, man möchte es gar nicht glauben, was so ein kleiner Roller alles schafft! Und eines wissen wir nun ganz gewiß: Rollern ist wirklich eine Weltanschauung, in doppeltem Sinn! Übrigens, nächstes Jahr wollen wir nach Jugoslawien. Aber auch dieses Jahr wird nicht unfruchtbar vergehen, hier gleich mal unser Programm für August:

6. Aug.: Hausball (nur für Mitglieder!).

9. Aug.: Außerordentliche Mitglieder-Hauptversammlung (Clublokal).

14. Aug.: Fuchsjagd (10 Uhr Königsplatz).

20. Aug.: Fahrt zum Königssee (15 Uhr Königsplatz).

28. Aug.: Fahrt nach Schondorf a. Ammersee (8 Uhr Königsplatz).

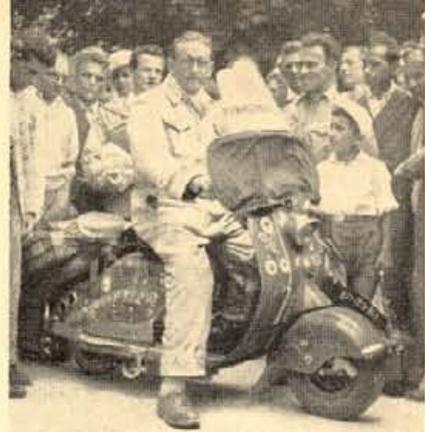
Clubabende am 2., 16., 23. und 30. August jeweils 20.15 Uhr im Theaterstüberl/Deutsche Theater Gaststätten.

Auch diesmal laden wir natürlich die Rollerfahrer Münchens und Umgebung herzlich zu unseren Veranstaltungen ein. Mitglieder werden noch aufgenommen. Mit freundlichem Gruß!

Roller-Club-München
München 9

Reisachstraße 15a

Der Vespa-Club Lörrach veranstaltet am 21. August 1955 eine Vespa-Schwarzwald-Zuverlässigkeitsfahrt mit Beteiligung von Fahrern aus der Schweiz und Frankreich und lädt dazu alle deutschen Vespa-Fahrer recht herzlich ein. Die Strecke ist 120 km lang und in drei Teiltappen unterteilt, der verlangte Schnitt beträgt 30 km. Zusätzlich sind einige Sonderprüfungen eingefügt. Neuschluß ist der 1. August. Nachmittags 9. August. Ausschreibungen und Auskünfte können vom Schriftführer Herrn Wolfgang Rees, Lörrach, Gretherstraße 16, bezogen werden.



Finger (Celle)

Roller-Club Celle Sternfahrtsieger

Die diesjährige internationale Sternfahrt nach Domodossola/Italien am 19. bis 20. Juni 1955 stand wieder im Zeichen eines deutschen Sieges. Nachdem im vorigen Jahr der Vorsitzende des Roller-Club Celle, Finger, mit einer Kilometerleistung von 1265 km den Sieg in der Einzelwertung errang, gewann der Roller-Club Celle diesmal den Pokal in der Clubwertung.

Am 17. Juni 1955 starteten von Celle aus drei Lambretten, geführt von „Cactus“ (Finger), „Cactusine“ (Frau Finger) und „Casanova“ (Wüstemann) zu dem über 1000 km entfernten Ziel. Pünktlich zur vorgeschriebenen Zeit trafen die Unternehmungslustigen in Domodossola ein und wurden als einzige Vertreter aus dem nord-deutschen Raum begeistert empfangen.

Im Rahmen der offiziellen Siegerehrung konnte der 1. Vorsitzende des Roller-Club Celle einen Riesenspokal in Empfang nehmen, während die beiden anderen Teilnehmer mit der Annahme, Zählung und Bewachung der übrigen, teils wertvollen Preise voll beschäftigt waren.

Insgesamt waren 855 Teilnehmer verschiedener Nationen, darunter eine Schweizer Gruppe Lambrettisten in Nationaltracht.

„Cactus“, so genannt wegen seines ewig stoppeligen Kinns, gab bekannt, daß er zusammen mit seinen „Untertanen“ in diesem Jahr noch öfters die Celler Farben vertreten wird, sofern dem Roller-Club Celle die Sternfahrt-Termine rechtzeitig mitgeteilt werden. Fantasiereiche Leser werden gebeten, mitzuteilen, wo man an der Lambretta, nachdem sie vollgeplustert wurde, noch Plaketten anbringen könnte. (Siehe Seite 235.)

Liebe Goggofreunde!

Wie bereits angekündigt, veranstaltet der Goggo-Club Straubing am 20. und 21. August 1955 anlässlich des Gäubodenvolkfestes eine Goggo-Sternfahrt verbunden mit Fahrzeugkorso und Geschicklichkeits-Turnier.

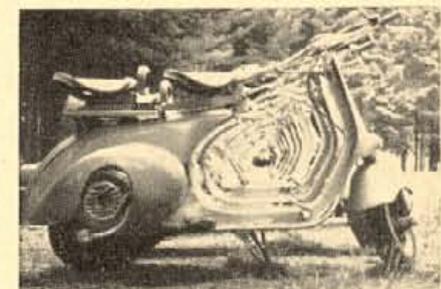
Die illustrierten Einladungen hierzu sind bereits versandt. Alle Goggo-Clubs und Goggo-Fahrer, welche bisher keine der sehr geschmackvoll ausgestalteten Ausschreibungen erhalten haben, mögen sich bitte an den Goggo-Club Straubing Ziehbrückenweg 1, wenden.

Vorgesehen sind:

- a) Mannschaftswertung.
- b) Clubwertung.
- c) Damenwertung.
- d) Turnierwertung.
- e) Sonderwertungen.

Es stehen wertvolle Preise für die Sieger und schöne Erinnerungsgeschenke für alle Teilnehmer zur Verfügung.

Goggo-Club Straubing/Ndb.
Ziehbrückenweg 1/1



Bei der Vespa-Parade dürfte doch wohl ein Spieß mit, a. D. beteiligt gewesen sein. (Die Red.)

Vespa-Club Mannheim

Man muß die Feste feiern, wie sie fallen. Dieser Tage feierte der Vespa-Club Mannheim sein 3-jähriges Wiegenfest. Trotz dieses stattlichen Alters machte er noch in alter Frische alle 14 Tage seine Sonntagsausfahrt in die nähere und weitere Umgebung. Jeden zweiten Mittwoch findet er sich zum Clubabend im Schloßhotel (M 5) ein. Sein Amtssitz: Mannheim, F 1 4a (1. Vors. Dr. Schulze).



Denfeld

Sitzbänke
Sportsitze
Sättel
Fußrasten
Kofferträger
Packtaschen

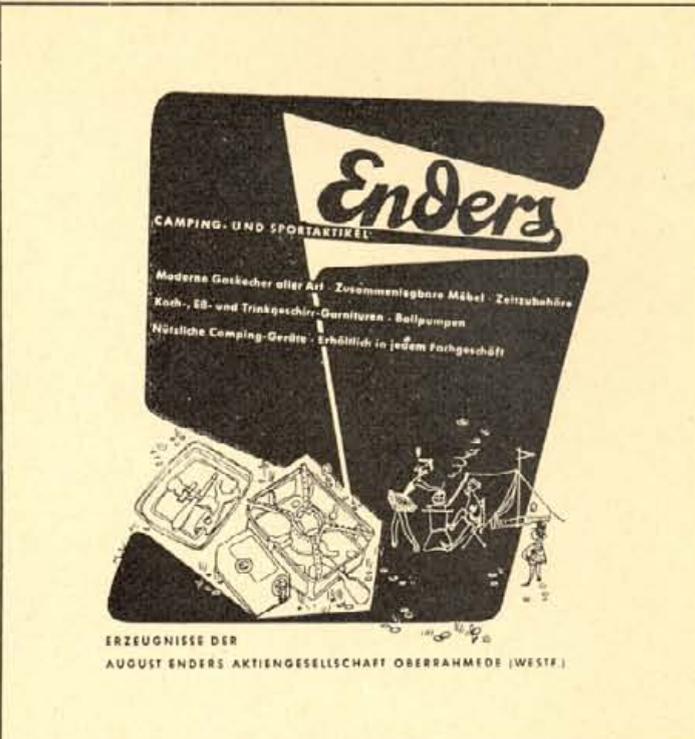
DBPd. u. BDM

Georg Denfeld K.G. Sattelfabrik · Bad Hamburg



Für Ihre Isetta
die Stoßstange zum Schutz der Türe
(Musterschutz angem.)
der Gepäckträger m. Gummiauflage
zu beziehen bei Ihrem BMW-Händler

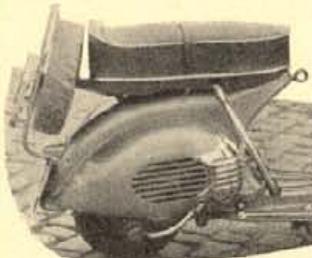
Lanz-Zubehör
München-Neubiberg
Anton-Brückner-Straße 8



Ender's
CAMPING- UND SPORTARTIKEL

Modernes Gaskocher aller Art · Zusammenlegbare Möbel · Zeltzubehöre
Koch-, Ess- und Trinkgeschirr · Garnituren · Ballpumpen
Nützliche Camping-Geräte · erhältlich in jedem Fachgeschäft

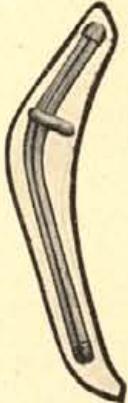
ERZEUGNISSE DER
AUGUST ENDERS AKTIENGESELLSCHAFT OBERRAHMEDE (WESTF.)



**Diamant-Sitzbank
für Vespa**

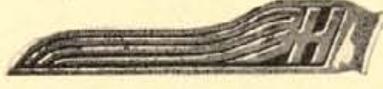
äußerst preiswert
Fordern Sie Prospekt direkt vom
Hersteller

Lorenz Möhres
(16) Steinheim/M., Römerweg 8



Roller-Zubehör
HEINKEL, HERCULES, TRIUMPH

Neueste Sturz- und Zierbügel
Seitenschutz mit Lüftung



Otto Bechle, Roller-Zubehör
Heilbronn-Böckingen
Heidelberger Straße 14



Ob Sonne oder Wolken
mit Schaja-Kameras erhalten
Sie immer tadellose Photos!
Katalog (102 Seiten) kosten-
los: 1/3 Anzahlung - bequeme
Raten - Ansicht - Garantie.

Photo Schaja
München 22/94

Anzeigenschlußtermine: 15. 8. 1955 für September (Vorbericht IAA)
15. 9. 1955 für Oktober (Berichtsheft IAA)

**Belegen Sie rechtzeitig
Ihren Anzeigenraum**

Anzeigenverwaltung »Roller Revue«: Verlag und Anzeigenverwaltung CARL GABLER, München 1, Theatinerstr. 49

LOB dem LB Reifen



Kraft- und Rollerfahrer sind einig in ihrem Lob und Vertrauen zum Continental-LB-Reifen. LB-Reifen haben sich - sei es im Wirbel der Großstadt oder aber auf Langstreckenfahrten - stets zuverlässig erwiesen. Standfest und spurfest vermitteln sie ein sicheres Fahrgefühl. Ihre Kurvenfestigkeit auch bei großer Schräglage wird immer wieder gerühmt. Jetzt gilt es für alle: Sicher fahren mit

Continental LB





Karos in Garmisch

Foto: Toni Mayr

230 Kabinenroller in Garmisch-Partenkirchen

Der an Sensationen und Abwechslung bestimmt nicht arme Weltkurort Garmisch-Partenkirchen hatte am 26. Juni eine neue Sensation zu verzeichnen. 230 Kabinenroller parkten auf dem Platz vor dem Kurpark und den umliegenden Straßen und gaben ihm für diesen Tag das Gepräge. Kurz die Vorgeschichte: Die Columbia-Filmgesellschaft hatte einen Film „Kennwort Tempelhof“ gedreht, in dem auch ein Kabinenroller die „Hauptrolle“ spielt. Der Film sollte den Me-Fahrern in Form einer Festvorstellung vorgeführt werden. Das Messerschmittwerk hatte dazu die Clubs und Einzelfahrer des süddeutschen Raumes eingeladen. Als sich auf dem Festplatz alle Fahrer eingefunden hatten, absolvierten die beiden Direktoren der Columbia-Gesellschaft mit zwei Damen des Me-Clubs München am „Knüppel“ eine Ehrenrunde, die die straßenkreuzergewohnten Herren mit einigermaßen Haltung überstanden. Anschließend „besetzten“ die Me-Fahrer das „Olympia-Kino“ — leider konnte dann aus technischen Gründen der angekündigte Film nicht vorgeführt werden. — Wir sahen einen anderen. Aber trotzdem, die Hauptsache war, die große „Messerschmitt-Familie“ konnte sich wieder einmal treffen. Selbst die leitenden Herren der Messerschmitt AG., Direktor Strauch und Wiedemann sowie der „Vater“ unseres Kabinenrollers, Ing. Fend, mit ihren Damen, ließen es sich nicht nehmen, zu erscheinen.
H. Koch, Me-Club München



Altömische Vesparade des Pariser Vespaclubs durch die französische Hauptstadt Foto: Keystone

3-Tage-Fahrt nach Heidenheim

Der Augsburgs Goggo Club hat auch für die Urlaubszeit ein Programm aufgestellt. In der Monatsversammlung am 7. 7. konnten die Mitglieder und Gäste nach der Fahrtbesprechung eine „Reise nach Spanien in Wort und Bild“ erleben. Der Sprecher, Herr Max Müller, bekam für seinen sehr guten Vortrag reichen Beifall und gab in einer anschließenden Diskussion so manchen guten Reisetipp für Mitglieder die eine Spanienreise geplant haben. Zu unserer 3-Tage-Fahrt vom 6./8. August in das idyllische Städtchen Heidenheim laden wir auch Fahrer anderer Rollertypen recht herzlich ein. Sehr billige Quartiere und preisgünstiges Essen. Letzte Anmeldung für diese Fahrt am 4. August im Clublokal „Gesundbrunnen“ beim Fahrleiter Willi Haß.

DIES UND JENES

Reservelampen bruchsicher aufzubewahren ist kein Problem, es kostet — einen Badeschwamm aus Schaumgummi. — Man nehme eine Neskaffeeose und besagten Badeschwamm. Diesen teilt man in vier Teile, u. zw. so, daß er einmal gleichlaufend zu seiner Grundfläche in der Mitte mit einer großen Schere geteilt wird und diese zwei Teile noch einmal senkrecht zerschnitten werden. Dann schneidet man mit Hilfe des Dosendeckels vier etwa runde Scheiben aus. (Ist der Schwamm größer, dann teilt man ihn so, daß noch ein brauchbarer Rest für die Reinigung des Untersatzes übrigbleibt.) In die Scheibe, die den Boden der Dose bedeckt, schneidet man nun das Negativ der größten Reservelampe (Bilux) aber nur zur Hälfte, die andere Hälfte nimmt die zweite Scheibe auf. Die Lampe wird gelegt, da sie stehend nicht in die Dose paßt. Rechts neben der Lampe haben noch zwei kleine Birnen, etwa für die Tauchbeleuchtung und eine Sofitleuchte. Sie werden senkrecht in einfache Einschnitte hineingesteckt. Die Lampe fürs Bremslicht wird senkrecht ebenfalls in einen Schlitz gesteckt und zwar in die zweite Platte. Vorsicht, daß sich keine Lampen irgendwie berühren! Aus der Deckplatte wird für die Bremslichtbirne wieder ein Negativ herausgeschnitten, aber so, daß noch Gummi zwischen Deckel und Birne stehen bleibt. So verpackt, halten die Lampen auch einen starken Stoß aus, ohne kaputt zu gehen. Läßt man auf der Dose das Neskaffee-Etikett drauf und fährt einmal aus dem Ausland nach Deutschland zurück, dann freut sich bei einer Gepäckrevision der Zollbeamte zu früh.
HOG/Bremen

Der „Behr“ quirlt auch zur Sommerszeit

Nach unseren guten winterlichen Erfahrungen mit dem Behr-Auto-Quirl, Sie erinnern sich vielleicht: Scheiben klar durch Luftspülung im beheizten Wagen, haben wir jetzt im Sommer ebenfalls Versuche angestellt. Und zwar in Kleinwagen ohne Sonnendach (Lloyd und Goggomobil). Wir hatten feuchtwarme Witterung mit Regen, der bei offenen Fenstern in den Wagen drang — bei nahezu geschlossenen Scheiben fühlte man sich wie im Treibhaus und die Gläser beschlugen. Der Quirl, unmittelbar vor der Frontscheibe befestigt, räumte sofort mit der Tropenluft auf und schuf eine wohlthuende Atmosphäre. Die drückende Hitze war weggeblasen und man fühlte sich wieder frisch und munter. Vor allem bei Mobilien ohne seitlich verstellbare Fensterklappen bedeutet der Behr-Quirl große Fahrerleichterung. Es genügt normalerweise die kleinere der beiden Geschwindigkeitseinstellungen. Seine Gummiflügel schaffen damit reichlich Frischluft heran. Vor allem hat die Stromvernahme im Sommer noch viel weniger Bedeutung als im Winter, wo sie schon kaum ins Gewicht fällt. Wenn das Fahrzeug lange in der Sonne geparkt hat und Innen so heiß ist wie ein Brutofen, dann ist es eine reine Wohltat, zu spüren, wie der kleine Ventilator arbeitet. Nachteiliges gibt es nicht zu berichten — höchstens könnte man sich den Quirl für Kleinwagen etwas kleiner wünschen, aber, da jegliche Art Anbringungsmöglichkeit besteht, ist dieser Wunsch keineswegs entscheidend.
H. S. (Hersteller: Süddeutsche Kühlerfabrik Julius Fr. Behr, Stuttgart-Feuerbach)

Der neue Kreidler-Touren-Tank für das Zweigang-Moped Kreidler Junior J 51 faßt 4,5 l Kraftstoff und wird zusätzlich so montiert, daß der ca. 3 l fassende Rahmentank den Reservekraftstoff enthält. Über 400 km kann man nun mit den ca. 7 1/2 l zur Verfügung stehenden Kraftstoff herunterkurbeln.

Zum nachträglichen Anbau an Motorrädern und Rollern eignet sich eine von Bosch herausgebrachte kombinierte Brems-Schluß- und Kennzeichenleuchte, wodurch die Fahrsicherheit erheblich erhöht wird.

Visitenkarten, auf denen Name und Dienststelle angegeben sind, tragen neuerdings die Polizisten in Duisburg bei sich.

Fahrten im beruflichen Interesse. Fahrten im eigenen Kraftfahrzeug für den Besuch von Veranstaltungen, die der Berufsbildung dienen, können, soweit sie üblich und angemessen sind, als Werbungskosten abgesetzt werden. Diese Entscheidung fällt der Bundesgerichtshof (U IV 453/53).

Das „Ferien-Carnet“ ist eine Neueinführung für den nichtgewerblichen Kraft- und PKW-Verkehr für den Grenzübertritt. Er ist drei Monate gültig. Im übrigen wurden die Gebühren für die Grenzdokumente ermäßigt. Das Ferien-Carnet für PKW kostet einschließlich Pfandgebühr für Nichtmitglieder der großen Clubs 48.— statt 72.— DM, ein Dreitagestriptyk 12.— DM. Für Krafträder und PKW unter 500 ccm (z. B. also Rollermobile oder Kabinenroller) kostet das Dreitagestriptyk 6.— DM, das Monatsstriptyk 12.— DM. Das Carnet 36.— DM und das Ferien-Carnet 24.— DM. Die Ferien-Carnets werden nicht ausgestellt für Miet- und Leihwagen. Für die Mitglieder des ADAC, AvD und DTC entfallen die bisher erhobenen Pfandbeträge.

Jugoslawien baut Motorroller. In den Werken „Ivo Lola Ribar“, Zeleznik, und „21. maj“, Knezevak, wurde ein Motorroller entwickelt und in Serienproduktion übernommen. Die Werke hoffen, innerhalb von zwei bis drei Jahren eine Jahresproduktion von 15000 Scooter zu erreichen.

93427 Winker, 65353 Scheibenwischer (60% mehr als 1954) und 70240 Leuchten (63% mehr als im Vorjahr) enthält gegenwärtig die Monatsproduktion der SWF-Spezialfabrik für Autozubehör in Bietigheim/Würt.; das Werk beschäftigt 1900 Arbeitskräfte.

Mit einem stark erweiterten Produktionsprogramm für Motorroller wartete die deutsche Zweirad-Industrie 1955 auf. Insgesamt werden zur Zeit 35 verschiedene Typen (z. T. in mehrfachen Ausführungen) gebaut, in die sich 23 Werke teilen. Allein neun deutsche Motorrad-Werke haben Ende 1954 oder Anfang 1955 die Roller-Herstellung neu aufgenommen. Den größten Anteil an dieser Bereicherung des deutschen Roller-Programms haben mit 10 neuen Typen die einsitzigen Klein-Roller, die vornehmlich für den Stadtverkehr gedacht sind.

BUCHER

Walter Foltzik und Fritz Busse: Bayern erlebt und gesehen.

Verlag F. Bruckmann, München, Leinen DM 13,80. Dieses bunte Bilderbuch mit den reizenden und künstlerischen Zeichnungen Busses und 54 ausgezeichneten Photographien bayrischer Kunstdenkmäler und Landschaften ist eines der schönsten und lebenswertesten Werke über Bayern. Die launigen und besinnlichen Texte von Walter Foltzik, der es so angenehm versteht zu plandern und unmerklich zu belehren und zu informieren, machen überdies auch die Lektüre zu einem Genuß. Wer Bayern kennt und liebt, wird dieses Buch mögen und wer Bayern noch nicht kennt, wird es durch dieses Werk lieben lernen. Auch als Reiseerinnerung ist es empfehlenswert und gar als Mitbringsel von einer Bayernfahrt für die Daheimgebliebenen!

Rotraut Degner: Camping-Kochbuch

Rotraut Degner: Camping-Kochbuch mit 40 Zeichnungen von Claus Arnold, cellophaniert, DM 4,80. Ehrenwirth-Verlag, München. Die Verfasserin, eine im Kochen wie im Camping erfahrene Frau, hat hier ein Camping-Kochbuch geschaffen, das sich von den üblichen Kochbüchern dieser Art unterscheidet. Abgesehen von der hübschen Anmachung und den lustigen Illustrationen, sind hier tatsächlich Rezepte zusammengetragen, die sich auf dem einflamigen Benzinkocher auch herstellen lassen. Für Auslandsfahrer gibt es Hinweise auf die Erzeugnisse des fremden Landes und seine Produkte, sowie die richtigen Kochanweisungen dafür. Ein schönes Geschenk für die Zeltfrau oder den campierenden Amateurkoch!

Alexander Spoerl: Mit dem Motorrad und Roller auf Du. 298 Seiten mit 44 helteren Zeichnungen von Claus Arnold und 38 technischen von Paul Lang. Erschienen im R. Piper & Co. Verlag, München.

Falls jemand den Namen Alexander Spoerl noch nicht kennen sollte und falls dieser jemand gar noch ein motorisiertes Zweirad fährt oder wenigstens gern fahren möchte, dann sollte er sich schleunigst den neuen Band von Spoerl „Mit Motorrad und Roller auf Du“ kaufen. Es wird ihm da sozusagen alles in einem Band geboten. Grundtendenz: Mit Humor geht alles besser. Und wenn auch auf jeder Seite geschmunzelt wird: Es steckt ein großer Saek voll fachlichen Wissens in diesem Buch, so leicht verständlich serviert, daß Sie und Er es gern lesen und gleich gut verstehen. Weiter noch: Hier verschenkt ein Mensch seine Erfahrungen, die er in zigtausend Landstraßenkilometern erworben hat. Oder könnte er sonst Kapitel schreiben wie „Über das Stürzen“ und „Über die Kurve“, „Über das Einfahren“, „Über das Rollern-Lernen“ und wie sie alle heißen. Keine Fahrzeugart würde vergessen. Mit dem Hilfsmotor zum Fahrrad beginnt es, über Motorrad mit und ohne Beiwagen geht es weiter zum Roller und beim Kleinwagen hört es schließlich auf. Dazwischen liegt aber noch alles, was irgendwie mit diesen Fahrzeugen noch zu tun hat. Camping, die Sozia kommt selbstverständlich nicht zu kurz, zweckmäßige Kleidung, wie man ein Fahrzeug stilllegt oder verkauft und was es sonst noch alles gibt. Wer das Buch gelesen hat, kann nicht nur in den Genuß köstlichen Humors, er kann auch mitreden, wenn „alte Hasen“ fachsimpeln. P.

Esso-Reise-Atlas. Verlag Günther Thiemig, München, Preis DM 6,80. Ist an den Esso-Stationen und beim Buchhandel erhältlich.

Gerade noch rechtzeitig kommt Esso mit einem sehr brauchbaren Reisatlas heraus. Angenehm fällt gleich ins Auge: er ist kein dicker Wälzer, sondern ein sehr handlicher und flexibler Band. Trotzdem enthält er alles, was man wünscht. — Dazu stellt er insofern etwas Neuartiges dar, als er den Atlas mit dem Reiseführer vereinigt. Zu jedem der 26 Kartenblätter befindet sich auf der anschließenden Doppelseite eine sehr konzentrierte Gebietsbeschreibung mit einer Fülle wertvoller Hinweise. Im übrigen enthalten die Karten Hunderte von Hinweisen auf Sehenswürdigkeiten, Campingplätze usw. Praktisch ist auch die beige-farbige, großformatige Karte von Westeuropa, die zum Planen und Reisen über große Entfernungen vorzügliche Dienste leisten wird.



URSULA und die MILLIONÄRE

Respektloser Bilderbogen um die Côte d'Azur — vom Roller her gesehen! Aufgezeichnet von H. A. LÖHLEIN

1. Fortsetzung

Ich ging mit. Der Verkäufer besaß hypnotische Fähigkeiten und mußte einen Kurs in freier Rede absolviert haben. „Gnädige Frau...“, sagte er — „Respekt! Ihr Gatte versteht etwas von einem Roller — da bin ich ja überflüssig!“

„Ich auch...“, sagte ich und wollte gerade wieder gehen. „Bleiben Sie doch bitte noch — Sie könnten gleich hinten im Hof ein paar Runden mit mir am Sozius drehen — ich möchte sehen, wie er in Kurven liegt!“

Ich war in den Sog der Motorisierung geraten. Es geht wie bei einer Narkose. Zuerst zählt man noch, dann stammelt man bloß mehr und schließlich ist man „fertig“. Was ein richtiger Verkäufer ist, schwätzt einem den Rest an Kapital, den man nicht hat, zu einem lächerlichen Trinkgeld zusammen und macht aus Schulden eine solide, tragfähige Weltanschauung, die bis in höchste Kreise führe.

„Ist er nicht herrlich?“ sagte der junge Mann verzückt und strich andächtig über den Lack.

„Natürlich...“, sagte ich, innerlich schon ganz ausgehöhlt — „fast hätte ich auch Lust...“

„Und was hindert Sie denn?“

„Sie werden es nicht glauben — das Geld! Wenn ich auf das Frühjahrskostüm, auf einen Multimix und die Krokotasche verzichte, fehlen immer noch dreihundert Mark.“

„Blödsinn!“ sagte er eiskalt. „Wichtig ist, daß der Mensch fährt!“

Auch der Verkäufer bestätigte mir in einem sinnvollen Vergleich, daß fünfundneunzig Prozent seiner Käufer kein Nachthemd mehr benötigen, wenn sie sich mit den Wechsellinien umhingen.

Ich erspare Ihnen meine Seelenkämpfe und mein gutbürgerliches Ringen mit den letzten Grundsätzen. An diesem Tag — ich hakte ihn später auf dem Kalender rot an — war ich im Besitz eines Rollers!

Mit siebzig Sachen in den Süden!

Außer dem Roller besaß ich jetzt auch noch Robert! Neulich las ich, daß eine moderne Frau eigentlich fünf Männer brauche — gar kein schlechter Gedanke, denn schließlich halten die Männer jahrhundertlang einen Harem und alle Welt fand dies in Ordnung! Die Aufteilung dieses Minimalbedarfes an Männlichkeit lautete: Einen intelligenten Kameraden, einen väterlichen Freund, einen Herkules, um den Garten umzugraben, ein Finanzgenie, und einen, der das elektrische Bügeleisen oder das Auto reparieren kann. Ich muß sagen — einige dieser notwendigen Ergänzungen erwischte ich glücklicherweise mit Robert!

Mein anfänglicher Widerstand, ihn abzuhängen, erlahmte sichtlich, denn er erwies sich hinsichtlich kameradschaftlich technischer Nothilfe geradezu überragend und war Farbfilm-, Motoren- und Urlaubsspezialist! Man war bei ihm vermutlich ganz gut aufgehoben. Andererseits hatte er eine Art, alles (und natürlich auch mich) hundertprozentig in Besitz zu nehmen. Nicht was Sie denken — nein gar nicht! Er war korrekt wie ein Botschaftsattaché beim Fünf-Uhr-Tea.

Am zweiten Tag schon lud er mich ein. Dann mußte ich natürlich eine Gegeneinladung geben. Er brachte die Fotoausbeute seiner vorjährigen Rollerreise nach Jugoslawien mit, samt der letzten Flasche Slivovitz. Wir überschritten das nächtliche Limit von zweiundzwanzig fünfzehn von Frau Apollonia Hiefler um eine ganze Viertelstunde, woraus sie mit Sicherheit auf eine rauschende Orgie schloß.

Hätte er mich zu küssen versucht — ich wäre empört gewesen! Da er es nicht tat, war ich wenigstens über diese Korrektheit empört. Man kann schließlich nicht alles für gut finden an einem Mann! Ich habe ihn gleich gefragt: Er ist ein „Widder“ und deshalb auch richtig „autoritär“. Wenn er will, kann er das sehr gut tarnen. Vorläufig will er noch!

Er hatte eine nette, vermutlich auf Skihütten erworbene Art, gleich irgendetwas zu kochen (was dann tatsächlich auch genießbar war) und verhältnismäßig anständig zu servieren. Damit kam er bei mir sofort an, denn im Kochen habe ich

kein Abitur. Kräftigen Mokka kriege ich noch am besten hin. Und Ei im Glas.

An seiner sozialen und finanziellen Position bastelt Robert noch herum. Er ist sozusagen „im Werden“ begriffen. Malt und zeichnet als Graphiker in einem Modezeitschriften-Verlag schwebende Mädchen mit Bindfadentailen, verrutschtem Po und surrealen Kurven. Man müßte den Surrealisten einmal „gegenstandslose“ Reize servieren. Robert meint, man müsse eben mit der Zeit gehen und etwas Normales nehme heute kein Mensch mehr. Daß ich der „älteren Richtung“ angehöre, bei der noch alles an dem Fleck ist, wo es Gott ursprünglich hinsetzte, scheint ihn nicht zu kränken. Zunächst rollerten wir an einem schönen Sonntag probeweise ins Grüne, denn schließlich mußten wir mit unseren Rollern ja erst einmal auf du und du kommen. Wir selber waren schon so weit. Robert war ein Meister im Auffinden verträumter Waldsträßchen und einsamer Margueritenwiesen samt Bach und Kuckuck! Natürlich war das alles so eine Art Probe aufs Exempel, denn es gibt ja Mädchen, die lediglich ihre Hüften, schaukelnd wie ein Wiegemesser, über den Laufsteg tragen und andere, die Putzorgien frönen. Robert suchte die Mitte, nicht zu dämlich und nicht zu intellektuell. Ich war ein Produkt dieser Mischung.

Immerhin mußte auch ich erst lernen, wie man ein Zelt aufstellt, Heringe einschlägt, wie man in diese Mausfalle hineinkriecht und die ersten Firststangen einführt. Für den richtigen Zeltplatz besaß er den sechsten Sinn, der kommende Wolkenbrüche, grasende Kühe und nörgelnde Bauern vorausahnt.

„Du bist die erste Frau, mit der ich drei Wochen zelten könnte!“ sagte er anerkennend in der sicheren männlichen Überzeugung, daß ich vor Vergnügen strampeln würde, von ihm auserwählt zu sein. Ich lächelte undurchsichtig, wie wohl schon Eva die Erste gelächelt haben mochte, als sie ihrem Camping-Genossen einen schön kaschierten Wurm verabreichte. Seit damals führen wir die Männer an der Nase, indem wir ihnen Wünsche erfüllen, die wir vorher suggeriert haben.

„Man müßte natürlich ein Hauszelt haben für zwei Personen und auch einen zweiten Schlafsack...“ sagte er.

Der Bach rauschte, eine Amsel flötete im Flageolett und Robert breitete Zeltprospekte aus. Er hatte alles bis ins Kleinste durchdacht und glaubte nun, ich sei eine naive, eben aufgegangene Frühlingsknospe, im Wind seiner zielstrebigem Urlaubspläne heftig schwankend. Aber ich hatte mir längst einen motorenkundigen Urlaubskameraden gewünscht für drei Wochen Rollerferien — es kann ja was passieren!

„Wir fahren an die Riviera — an die Côte d'Azur — kennst du sie?“

Ich kannte sie nicht, aber schöner als mein Chef war sie gewiß.

Ich nickte heftig und vor Glück fraß ich einen jung aufgeschossenen Grashalm zentimeterweise in mich hinein, trotzdem man vom Strahlenpilz den Krebs bekommen kann. Aber uns lachte die Sonne und als erstes überlegte ich sofort, was ich da mitnehmen könnte an Complets, Kostümen, Sommerfächchen und Abendkleider.

Jäh zertrampelte Robert meine Träume: „An Gepäck brauchen wir so gut wie nichts. Eine Campinghose, eine Short, zwei Blusen und zwei Pullis für dich genügen. Wichtiger ist die Zeltausrüstung!“

„So gut wie nichts!“ Wenn Männer praktisch denken, wird aus einer Frau immer gleich eine Köchin mit einer Schürze. Ich kann es jetzt nicht mehr länger verheimlichen: An diesem Tag, an dem sowieso alles um und über uns jubelte, küßte er mich endlich! Hätte er noch länger gewartet, wäre ich gar nicht mitgefahren. Männer mit Grundsätzen sind nüchtern wie Juristen und bohrend wie Zahnfißeln!

Zwischendurch fuhren wir mit dem Finger auf einer Autokarte entlang nach dem Süden. Robert zählte die Kilometer, ich den Rest meines kümmerlichen Vermögens.

(Fortsetzung im nächsten Heft)

BRIEFE AN DIE R.R.R.

1. In Ihrer Nummer 2/55 bringen Sie einen mich interessierenden Artikel „Kühlluft-Jalousien für die Lambretta“, den ich sinngemäß auf meinen Messerschmitt-Kabinenroller anwenden möchte. Statt der normalen 31 Verbräucher im Winter an die 51, da ich nur kurze Strecken und meist bergab fahre, so daß der Motor sehr unterkühlt arbeitet. Die Frage ist, wo und wie der Fühler am Zylinderkopf angebracht werden muß. Dankbar wäre ich, wenn Sie mit hierin ausführlich raten könnten.

2. Wiederholt wurde in Ihrem technischen Fragekasten das Zündungsklopfen des Sachs 175 bei Belastung am Berg beklagt. Ich habe dieselbe Erscheinung bei meinem Motor alle 1500 km zu beobachten. Abhilfe schafft jedesmal das Auskratzen des Zylinderkopfs. Die Firma Sachs hat mir nun auf meine Anfrage hin eine Zylinderkopfdichtung geschickt, wohl weil bei einem Teil der Serie die Verdichtung an der Grenze der Klopfigung stand. Dichtung war vorher nicht vorgesehen.

3. Meine Werkstatt hat sich Mühe gemacht, eine Firma aufzutreiben, die 4 x 8er Rollen runderneuert. Sie hat keine finden können. Warum eigentlich nicht? Wissen Sie, ob es solche Firmen gibt?

Hermann Z., Riedelbach

Die Sachs mit dem Fernthermometer ist etwas kompliziert. Die Frage der Anbringung wäre vielleicht so zu lösen, daß man die Kühlrippen im Zylinderkopf durchbohrt und zwar genau im selben Durchmesser, den der Kühler vom Fernthermometer hat. Der Fühler vom Fernthermometer wird nun durch diese Bohrung geschoben und an der ersten Kühlrippe durch eine Nulldrücke festgehalten, die an dieser Kühlrippe verschraubt wird und den Fühler in die Bohrung hineindrückt. Allerdings ist unseres Erachtens ein Fernthermometer gar nicht so wichtig, da die Kühlluftjalousie ja nur bei kaltem Wetter interessant ist. Die ersten Kilometer wird man sowieso mit ganz geschlossener Kühlluftjalousie fahren, danach genügt ein teilweises Öffnen der Kühljalousie. Vom Runderneuern eines 8-Zoll-Reifens können wir nur abraten. Durch das Aufpumpen einer neuen Laufdecke erhält der Reifen eine starke Uneinheit, der gerade bei so kleinen Reifen nicht mehr zu vertreten ist. Außerdem ist bei Reifen dieser Dimension der Preisunterschied zwischen Runderneuerung und Neuananschaffung so gering, daß sich diese Arbeit gar nicht mehr lohnt.

Nachdem ich meine Werkstatt befragt und die alten Hefto der R.R. sowie das Buch „Besser fahren mit Lambretta“ vergänglich durchsucht habe, möchte ich mich heute an Sie wenden in der Hoffnung, daß Sie mir helfen können.

Meine Lambretta, Baujahr 1951, hat seit einiger Zeit ungeheuren Durst (z. Z. 4,1 l/100 km). In meiner Werkstatt sagte man mir, der Motor sei bei einem Kilometerstand von rund 26000 reif zum Überholen. Einige Wochen später mußte ich wieder in meine Werkstatt, da die Kerze dauernd verölte, schuld daran war der Auspuffkopf, der wegen eines irreparablen Defektes durch einen neuen ersetzt wurde (kurz vor Auswechslung des Auspuffkopfs betrug der Benzinverbrauch fast 6 l), was sich auch auf den Verbrauch auswirken werde, wie man mir sagte. Meine Lambretta zieht wieder gut seit dem, aber ich brauche immer noch zu viel Benzin. Beim nochmaligen Nachlesen in „Besser fahren mit Lambretta“ fand ich unter der Überschrift „Vorüber rauscht die Motorluft“ etwas, das vielleicht zutreffen kann: Bei 9% Kraftstoff im Luft-Gewicht sei gute Beschleunigung, aber die Spitze lahm und der Verbrauch hoch. Was kann ich nun tun, damit ich wieder billiger fahre?

G. S., Frankfurt a. M.

Es wäre möglich, daß Ihre Lambretta mit 20000 km bereits einen so weiten Kolbenstich hat, daß der Motor überhört werden muß. Wahrscheinlich ist das aber nicht. Allerdings könnte der hohe Benzinverbrauch auch durch einen ausgeklagelten Kolben erklärt werden. Wir nehmen nach Ihrer Beschreibung eher an, daß der Vergaser zu fett eingestellt ist. Wir würden Ihnen empfehlen, es einmal mit der nächst kleineren Hauptdüse zu versuchen.

Mein fahrender Untersatz, eine Lambretta 125, Baujahr 54, macht beim Starten Schwierigkeiten. Erst nach vier- bis fünfmaliger Beteiligung des Anlassers läuft der Motor, aber nur vielleicht, denn oftmals bleibt er mit einem Knall wieder stehen. Ich möchte nun die Beobachtung, daß dieser Mißstand behoben ist, wenn

1. der Roller eine Strecke gefahren worden ist (die Unterbrechung darf aber nicht lange dauern),
2. nach Säuberung der Zündkerze.

Benutze Aralin 1:25 (Dosenöl), Zündkerze 225 14 u 2 (Beru) und W 225 T 11 (Bosch) abwechselnd.

Franz K., Bruchsal

Bei Ihrem Roller dürfte das Leerlaufsystem am Vergaser nicht richtig eingestellt sein. Zum Starten eines kalten Motors benötigt man ein fettes Gemisch, wobei unter Gemisch nicht der Ölzusatz, sondern das Gemisch zwischen Luft und Benzin zu verstehen ist, während der warme Motor sich beim Starten mit einem wesentlich mageren Gemisch zufrieden gibt. Es muß also Ihr Vergaser für den Kaltstart etwas fetter eingestellt werden. An sich müßte auch schon das Schließen der Luftklappe eine Verbesserung beim Starten bringen. Sie schreiben uns leider nicht, ob dieser Vorgang bei Ihnen eine Besserung der Startfreudigkeit mit sich bringt.

Daß das Säubern der Zündkerze einen gewissen Vorteil hat, ist leicht erklärlich, denn bei einer sauberen Zündkerze muß der Zündfunke einen viel geringeren Widerstand überwinden, ist deshalb intensiver und bringt auch mageres Gemisch leichter zum Entzünden. Aralin 1:25 und eine Zündkerze mit dem Wärmewert 225 sind vollkommen in Ordnung.

Ich habe eine Lambretta 53 ohne elektrischen Starter. Kann ich die automatisch von vorn zu bedienende Luftklappe per Seilzug in meine Lambretta einbauen. Was brauche ich dazu? Außerdem möchte ich meine Lambretta mit einer elektrischen Zündung mit Schlüssel versehen. Geht das?

Werner K., Bad Reichenhall

Der Einbau des Bowdenzugs für eine Luftklappe müßte bei einigem Bastelgeschick möglich sein. Der Starter am Ansaugfilter muß sehr leichtgängig gemacht werden. Eine Rückaufeder einzubauen, die die Blende immer wieder öffnet, dürfte nicht allzu schwer sein. Dann wäre nur noch der Bowdenzug nach vorn an das Armaturenbrett zu verlegen. Eine elektrische Zündung können Sie in Ihre Lambretta nicht einbauen. Es ist aber möglich, die Magnetzündung mittels eines Schlüssels zu unterbrechen. Es müßte dann nur ein elektrisches Zündschloß mit Schlüssel eingebaut werden, das zwischen das Zündkabel geschaltet wird.

Ich fahre seit 14 Monaten einen 140 ccm Heinkel-Roller (bekanntlich Viertakter). Ich hatte mit der alten Zündkerze 225 M 14 mit 8/10 mm Elektrodenabstand nie Schwierigkeiten. Da die jedoch im Laufe der Zeit abgeknabbert war, habe ich mir auf Grund der Reklame in der R.R. Nr. 4 und 5 und des Artikels der Herrn Ernst Franke in Nr. 6 Anfang Juni 1955 die neue Beru-Zündkerze u28 (240/14) gekauft. Vom selben Tag an, da ich mit der neuen Kerze fuhr, sobald der Motor etwas warm geworden war, knallte es aus meinem Auspuff zwei oder dreimal ganz fröhlicher, wenn ich das Gas wegnahm. Ich könnte mir nicht vorstellen, daß es an der Kerze liegen sollte, prüfte alles, fand nichts. Nach ca. 10 Tagen, der Motor lief sonst sehr gut, bis auf die blöde Knallerlei, aus dem Auspuff, sobald ich das Gas wegnahm, ließ ich die Kerze prüfen, sie war in Ordnung, hatte nach Ansicht von Fachleuten ein sehr schönes „Gesicht“. Ich schraubte aber jetzt die alte Kerze ein und sofort hörte die Knallerlei auf. Nun ließ ich die neue Kerze, die ja nur 0,5 mm Elektrodenabstand hat auf 0,7 mm aufliegen und schraubte sie wieder ein, zwecklos, es knallte wie vorher, wenn ich das Gas wegnahm. Jetzt fahre ich wieder die alte Kerze und die Knallerlei ist weg. Es muß also nur an der Kerze liegen. Aber warum? Ist die Kerze nur für Zweitakter gedacht?

Gerhard Z., Berlin

Die Beru-Kerze u28 ist speziell nur für Zweitaktmotoren gedacht. Es ist also nicht zweckmäßig, die Kerze in einem Viertaktmotor zu verwenden. Der höhere Wärmewert hat anscheinend das Auspuffknallen verursacht. Der Heinkelmotor ist auf Kerzen, Vergaser- und Zündeinrichtung sehr empfindlich. Wird diese nur etwas verändert, so tritt das bekannte Auspuffknallen auf. Wir würden Ihnen also empfehlen, sich wieder eine 225er Kerze zu beschaffen.

Ich fahre einen Zündapp-Bella-Roller 150 ccm. Nachdem ich mir eine Zeltausrüstung angeschafft habe, stelle ich fest, daß mein komplettes Gepäck für meinen Roller zu schwer ist. Es sind etwa 70 Pfund. Nun habe ich die Absicht, mir einen Einradanhänger anzuschaffen. Können Sie mir einmal Ihre Erfahrungen, oder die Erfahrungen, die Besitzer solcher Anhänger damit gemacht haben, mitteilen? Wie wird die Straßenlage des Rollers durch einen Anhänger beeinflusst? Wie verhält sich der Anhänger bei Bergabfahrten usw.

Walter Sch., Velbert

Zunächst können wir nicht verstehen, warum 70 Pfund Gepäck für die Zündapp Bella eine Überbelastung des Rollers sein sollten. Auch ein Einradanhänger würde in diesem Fall nicht viel helfen, da ja die Belastung des Rollers nicht weniger, sondern im Gegenteil, an der Zugbeanspruchung gemessen, nur größer wird. Die Straßenlage des Rollers wird durch einen Einrad-Campinganhänger kaum beeinflusst. Bei Bergabfahrten schiebt der umgebremste Anhänger natürlich sehr stark und es ist durchaus in diesem Fall zu empfehlen, äußerst vorsichtig und langsam zu fahren, denn bei starken Bremsungen könnte es passieren, daß der Anhänger Ihren Roller einfach seitlich wegschiebt und Sie dadurch die Gewalt über das Fahrzeug verlieren. Ferner möchten wir Sie darauf aufmerksam machen, daß der Einradanhänger an Zweiradfahrzeugen in einigen Ländern verboten ist, so z. B. in Schweden, Italien, Österreich, Holland und in der Schweiz.

Ich bin schon seit längerer Zeit Abonnent Ihrer R.R. und erlaube mir daher Ihren Rat in Anspruch zu nehmen. Ich habe in der Zeitschrift gelesen, daß Sie da ganz treffende Auskünfte erteilen.

Nun zur Sache. Es handelt sich um mein Bastard-Einspurauto ILO-Motor 173 ccm. Gefahren seit April 1953 bis heute 10000 km. Bis zum Kilometerstand 5000 bis 6000 ging alles ganz tadellos, ohne Kerzenwechsel usw. Ab diesem Zeitraum habe ich Schwierigkeiten, die ich Ihnen jetzt nachstehend schildere. Es fing zuerst an auf ebener Straße, wenn ich meinen Motor so ziemlich auf 4,5 Vollgas fuhr, etwa 65–70 km/h Geschwindigkeit. Es erfolgte das bekannte Patschen und der Motor zog nicht mehr. Dies aber nur im 4. Gang, in den kleineren Gängen konnte ich ihn rasen lassen wie ich wollte, keine

Störung. Wenn ich dann das Gas zurücknahm, war alles behoben. Bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 50 bis knapp 60 km keine Störungen. Ich habe dann Kerzenwechsel vorgenommen und neue Unterbrecherkontakte einbauen lassen. Es ging einige 100 km gut, dann dieselbe Geschichte wieder. Zuerst war eine 225 Kerze eingebaut, dann eine 240 Kerze Beru, auch von Bosch. Jetzt bei Kilometerstand 9000 wird er bei Bergabfahrten nach kurzer Zeit rasch heiß, die Kerze zieht den bekannten Faden und der Motor sticht. Eine kurze Wartezeit, neue Kerze eingebaut oder die alte gereinigt. Es ging wieder 1, 2 oder 3 km, dann dasselbe. Mit der neuen Kerze etwas länger. In immer kürzeren Abständen bis zur Bergabfahrt. Nach anschließenden Bergabfahrten und wieder ebener Strecke läuft er wieder 200 bis 300 km einwandfrei. Auch zum Teil bei gebirgigem Gelände. In meiner Reparaturwerkstatt wurde kürzlich der Schwimmer um zwei Kerben höher gestellt, damit er mehr Sprit bekommt. Ich fahre ESSO und SHELL Benzin-Mischung 1:25 (Dosenöl). Es ging dann 300 km ganz gut. Auch bei Steilstrecken (1. Gang). Danach wieder dieselbe Geschichte. Entkolben wurde mir nach Durchsicht in der Werkstatt erklärt, ist noch nicht notwendig. Wenn der Motor an Bergstrecken nicht heiß wird und bei 65–70 km/h nicht zum Patschen kommt, zieht er, es ist eine direkte Freude. Kann vielleicht die Benzinzufuhr, die direkt am Bogen des Auspuffs und den Motorlamellen vorbei zum Vergaser führt, daran schuld sein? Wenn die Hitze die Benzinzufuhr beeinflusst und vielleicht daher zu Stockungen führt. Aber dann sage ich mir wieder, warum gibt es die ersten 5000 bis 6000 km bei derselben Fahrweise keine Stockungen.

J. G. in St.

Es ist natürlich durchaus möglich, daß die Benzinzufuhr in der Nähe des Auspuffkrümmers zu heiß wird und dadurch Blasen in der Benzinzufuhr entstehen. Das braucht in der ersten Zeit noch nicht aufzutreten zu sein, da Sie unter Umständen bei kälterer Witterung gefahren sind und der Motor in neuem Zustand noch nicht zu heiß wurde. Das weiteren sind wir unbedingt der Meinung, daß ein Motor nach 6000 bis 7000 km reif zum Entkolben ist. Auch hierin dürfte eine gewisse Ursache des Heißwerdens des Motors liegen. Lassen Sie den Zylinderkopf und die Schlitze bald entrußen und wir glauben bestimmt, daß dann das Übel größtenteils beseitigt sein wird.

Bevor ich zu meiner Frage komme, muß ich Ihnen zur Erläuterung noch folgendes sagen: Bis Kriegsende besaß ich einen DKW-Meisterklasse, mit dem ich öfters in die Schweiz fuhr. Dabei waren bei meinen Bergtouren die Talfahrten immer eine kleine Nervenspannung, da ich mit dem Zweitaktmotor nicht mitbremsen konnte. Durch Zufall erfuhr ich bei einer Agentur des Schweizer Automobilclubs von dem Vorhandensein einer Spezial-Bergbremse für Zweitaktmotoren. Nach Einbau dieser Vorrichtung (soweit ich unterrichtet bin, wurde der Zylinder angebohrt und die Kompression nutzbar gemacht) waren die Abfahrten der reinste Genuß. Die Bremse konnte in jedem Gang benutzt werden, war 100% ig zuverlässig, kein Benzinverbrauch, kein Verschleiß und die normalen Bremsen brauchte man nur selten in Tätigkeit zu setzen. Nun möchte ich gern erfahren, ob für Roller-Motore — ich fahre eine Hoffmann-Vespa, Modell 54 — auch eine ähnliche Bergbremse konstruiert wurde. Ich könnte mir vorstellen, daß in der Schweiz und Österreich, also in stark gebirgigen Ländern, diese Frage vielleicht schon erörtert worden ist, und eine Lösung gefunden wurde. Im Herbst möchte ich wieder in die Schweiz mit Sozial und etwas Gepäck und möchte bei Paßfahrten die Talfahrt ebenso genießen wie die Bergfahrt.

Friedrich H., Neuf

Eine Motorbremse für Einzylinder-Zweitaktmotoren, wie sie in der Rollerbau verwendet worden, erzielt unseres Wissens nicht. Auch scheint die Notwendigkeit einer solchen Motorbremse sehr fraglich. Ein Roller wiegt mit Gepäck und Personen bestenfalls 350 kg. Dieses Gewicht läßt sich bei starken Bergabfahrten ohne weiteres durch die zwei vorhandenen Bremsen und die an sich schon bestehende Bremswirkung des Motors (im 1. Gang ist dies auch bei Zweitaktmotoren nicht zu verachten) einwandfrei beherrschen. Bei einem Zweitaktwagen, der voll belastet etwa 1200 kg wiegt, sind die Verhältnisse wesentlich ungünstiger und es lohnt sich schon, eine zusätzliche Motorbremse einzubauen.

Einen Italien-Kurzführer in Zusammenhang mit der Italienkarte bringt der Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart heraus, der den Namen trägt „Bekanntes und unbekanntes Italien“. Auf mehr als 50 Seiten werden im Telegrammstil Tourenvorschläge gemacht, 320 Reiseziele kulturhistorisch beschrieben und neben 1000 Hoteladressen auch Reisetipps gegeben. Die Gesamtlänge aller Pipelines in der Welt mit allen Zuleitungsleitungen beläuft sich gegenwärtig auf rd. 800000 km; das ist der 20fache Erdumfang. Ein generelles Hupenbot gilt seit dem 20. Juni dieses Jahres an der Riviera.

Eine neue Deutschland-Karte, die von Kopenhagen bis Bozen und von Amsterdam bis Wien reicht und die sich durch klare Übersichtlichkeit für Fernfahrer auszeichnet, ist neuerdings an allen Eisenstationen kostenlos zu haben; auf der Rückseite findet man außerdem eine physikalische Karte Deutschlands.

Die Kosten der Kfz-Neuzulassung sollten nicht dem Kraftfahrer aufgebürdet werden dürfen, sondern vom Staat getragen werden müssen — fordert der „Bund der Steuerzahler“.



Höchstmöglicher Schutz durch Römerhelme

HANS RÖMER-NEU-ULM/DONAU
HELM- UND AUSRÜSTUNGEN
MODELL - RÖMER 1E - MIT AKUSTISCHEM VERSTÄNDIGUNGSGERÄT (DBF) angem.

Niederlassung und Lizenzbau in Spanien

Motore: 125 - 250 - 350 - 500 ccm
Roller, Motorräder, Dreiräder und kleine PKW

Spanische Fabrik ist interessiert, Fühlung aufzunehmen mit einem deutschen Hersteller für die Gründung einer Niederlassung oder Lizenzbau in Spanien.
Sie verfügt über Werkstätte, geeignete Maschinen, Montagehallen in Madrid und Provinz, große Absatzmöglichkeiten. Teillieferungen aus Deutschland möglich.
Monat August besucht technischer Leiter Deutschland, um die Besprechungen persönlich weiterzuleiten.
Wir bitten Offerten mit Prospekten usw. zur Weiterleitung unter V.M. 33/185 an ANN-EXP. CARL GABLER, München 1, Theatinerstraße 8 zu senden.



Garagen für Motorräder und Motorroller

Sieger AG, Geisweid, Postf. 91



ALRA: ÖLDRUCK
D.B.P. u. A.P. e.

Sensationelle NEUHEIT

Dies u. reinigt jeden BOWDENZUG wird auf jede FETTPRESSE aufgeschraubt. Mit d. elastischen K. O. L. B. E. N für die Fettpresse

Liefert: **DM 4.50**

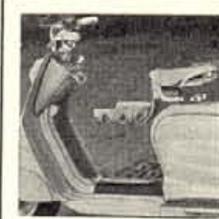
JEDES FACHGESCHÄFT HERST. H. ALBERT RADEVORM WALD (RHLD.)

Hallo - wir zelten!

GUGEL bringt die modernsten Zelte für Camping u. Touristik! Zweri trauzeit schon ab DM 75,- / Rotenzahlung Anstandslos! Bitte neuen GRATIS-KATALOG anfordern!



GUGEL-ZELTE - Freiburg i. Br. / Nr. 12



Gefederte Kindersitze

DBGM für LAMBRETTA, VESPA und GOGGO

Einfachste Anbringung f. Lambretta u. Vespa ohne Veränderung am Roller. Lieferung direkt ab Werk

Kompletter Sitz für Lambretta . . . DM 12.50

Kompletter Sitz für Vespa DM 10.50

Kompletter Sitz für Goggo DM 13.50

Verlangen Sie bitte kostenlosen Prospekt!

Alleinhersteller: Fa. EUGEN HERZOG

(14b) Schramberg/Wittbg. Postfach 58

Roller Revue Kleinanzeigen

für Kauf, Verkauf, Tausch u. Rollerbekanntschaften sind besonders preisgünstig: Je Wort 40 Pf. Letztes Überschriftswort 1.- DM, Chiffraangabe (= 3 Textworte) 1.20 DM, Chiffragebühr und Porto 1.50 DM.

Senden Sie noch heute den Text an die Anzeigenverwaltung und überweisen Sie bitte gleichzeitig den errechneten Betrag auf das Postscheckkonto München 297 75 Carl Gabler, München, mit dem Vermerk „Kleinanzeige ROLLER REVUE“. Ihre Anzeige wird dann im nächsten Heft veröffentlicht.

ANZEIGENVERWALTUNG ROLLER REVUE CARL GABLER

München 1, Theatinerstr. 49, Tel.-Sammeln. 28686, Teleg. Werbegabler

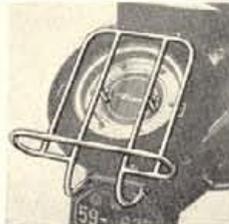
15. 8. 1955 Anzeigenschluß f. d. September-Heft

LIETZ-TRÄGER

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

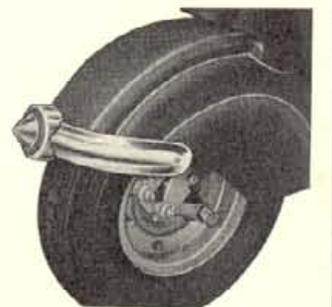
RICHARD LIETZ

Werk Haigerloch (Hohenz.) - Werk Lohne (Old.)



ROLLER-STOSS-STANGEN

für Lambretta, Vespa, Diana, Bella und andere Fabrikate
erstklassig hochglanzverchromt



Zu beziehen durch den Fachhandel
BLACAMAN & Co., Weil/Rhein

Elan Rolleranhänger

verschießbar, unentbehrlich für Camping und Urlaubsreise.

Prospekte durch

ELAN-Werksvertretung

Darmstadt, Landskronstr. 84



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

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher**, preisgünstig, Nachnahme, frei Haus liefern wir:

Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Camping - Artikel und faltgaragen für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.

Versandhandel für Kfz-Bedarf
K. Hilbertz
Urdingen/Rhein, Postfach

Roller - Motorrad - Verbandtaschen

aus Kunststoff-Folie, Segeltuch, Leder mit zweckentsprechendem Inhalt
Angebote auf Wunsch

Dr. RICHARD WEISS

Nachf. Albrecht Bockstiegel

BERLIN - TEMPELHOF - BIELEFELD

Für Ihren Roller nur



PAGUSA

Sättel - Kissen - Schonbezüge
Pagusa-Werke/Hambg.-Schenefeld

Roller - Motorrad - Garagen

aus verzinktem Eisenwellblech

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

(Bewährung + Fortschritt)
+ Vergaser = **Fischer Vergaser**

FISCHER A-G FRANKFURT M. OBERRAD
TELEGRAMME: FISCHERVERGASER

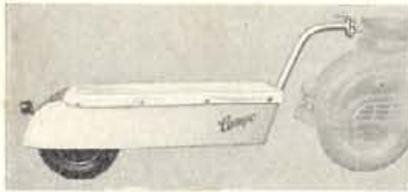
Roller-Fahrerin!

Der moderne **Hosenrock** bringt Sie nie in Verlegenheit! Gr. 40-46 oder nach Maßangabe in **garant. 100% reiner Wolle**, grau od. braun, **DM 43.50** geg. Nachnahme. Bei Nichtgefallen anstandslos Geld zurück.

Versandhaus E. J. Maier
Singen/Htwl. Postfach

ROLLER REVUE erscheint monatl. einmal. Zu beziehen durch die Post, den Buch- u. Zeitschriftenhandel sowie im Abonnement durch die Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 2, Einzelpreis DM —,80, Vierteljahresabonnement DM 2,25, zuzügl. 9 Pf. Postzustellung. Post-scheck München Nr. 185 / Bayer. Vereinsbank, München 201 124 / Kreissparkasse München Kto. 20. Alle Zuschriften redaktionellen Inhalts nur an die ROLLER REVUE, München 5, Angertorstr. 2. Für unverlangt eingeschickte Beiträge wird keine Gewähr übernommen. Rücksendung erfolgt nur, wenn Porto beiliegt.

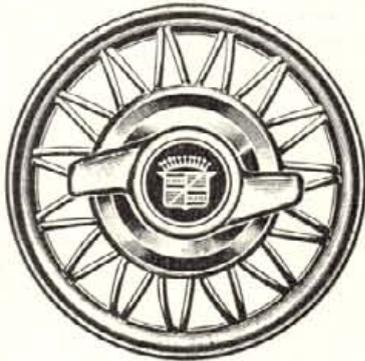
ANZEIGENNAHME durch die Anzeigenverwaltung Carl Gabler, München 1, Theatinerstr. 49, Tel.-Sa.-Nr. 28686, durch die Carl Gabler Werbegesellschaft m. b. H., Zentrale München 1, Theatinerstr. 8 und durch alle fachgerechten Werbungsstellen. Anzeigenpreisliste Nr. 4 vom 1. XI. 1954. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 2. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der photomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung in andere Sprachen, behalten sich Urheber und Verleger vor, Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung.



CAMPO-EINSPURANHÄNGER

Der schnittige Gepäckraum für Roller und Motorrad
 Große Gewichtsentlastung des Rollers, verblüffend gute Straßenlage
 Metallwerk Friedrichshafen GmbH.
 Friedrichshafen/Bodensee, Telefon 2215, Fernschreiber 073 2813

— LETZTE NEUHEIT —



Radspeichen-Zierkappe mit Rennverschluss für
 Lambretta und Vespa

Merken Sie sich bitte:

Sie finden stets das Neueste auf diesem Gebiete im
Spezialhaus für Rollerzubehör

Hans Pfefferkorn Bad Pyrmont, Postf. 113

BELLA · DIANA · DKW-HOBBY · GOGGO · HEINKEL
 LAMBRETTA · VESPA

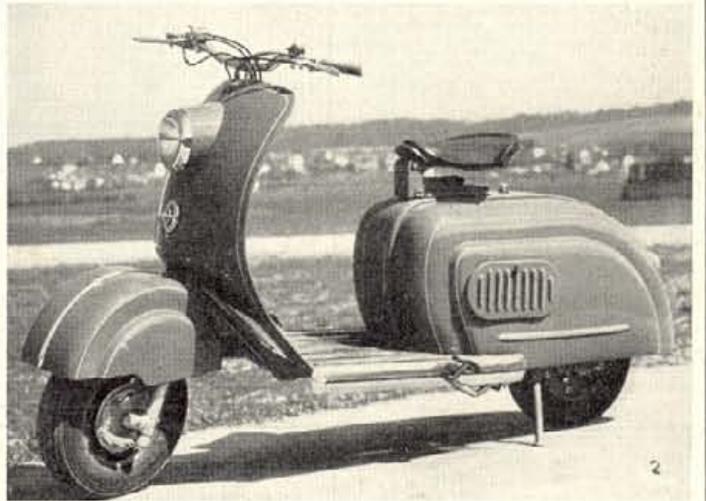
Fordern Sie noch heute kostenlosen Bildprospekt
 unter Angabe Ihrer Rollertypen an

Neuaufnahme:

Zubehör für Isetta und Goggomobil
 u. a. Luxus-Zierkappen, Stoßstangen, Gepäckträger

VENUS-ROLLER

die idealen Reiseroller, formschön und leistungsstark
 äußerst preisgünstig



VENUS MS 175 mit Kickstarter DM 1690.-
 VENUS MSA 175 mit elektr. Anlasser DM 1790.-
 VENUS DS 100 der elegante Damenroller DM 995.-
 (Siehe Abbildung oben!)

Alle Modelle mit **Sachsmotor**

VENUS-GmbH. · Fahrzeugbau Donauwörth



Die flatte SPORTBUNTHOSE

aus **Hirschleder**, das ideale
 Kleidungsstück für jeden eleganten
Motorsportler
 direkt vom Hersteller **DM 98.50**

Rollerjacken in feinst. Leder **DM 120.-**
 Echte **Schweinslederspezialhand-**
schuhe schon für **DM 8.50**

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

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

Moro-Wetterschutz

(ges. geschützt)

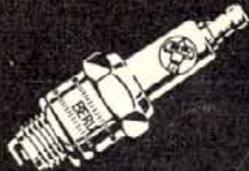


Schützt Sie und Ihr Fahrzeug gegen Regen, Staub und kalten Fahrtwind.
 M 53 nach Abstellen des Fahrzeugs als Garage, M 54 als Regenumhang
 verwendbar. Ausführlicher Prospekt kostenlos von

Moro-Wetterschutz W. HERBERT KAUER, 13a Röslau

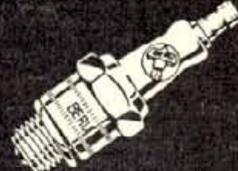
BERU

ZÜNDKERZEN



u2

NORMAL-
 Kerzen für
 Motoren
 aller Art



u2s

SPEZIAL-
 Kerzen mit größerem
 Wärmebereich für
 Zweitakt- und
 Hochleistungsmotoren