

Roller REVUE

mit
KLEINWAGENTEIL



9

2. JAHRGANG
MÜNCHEN
SEPT. 1954

Einzelpreis DM -,-80 - Österreich ö. S. 8.-
Schweiz sfr. 1.- - Saargebiet Mfr. 100.-

Illustrierte Monatsschrift für Roller-Kleinwagen-Camping

DIE // *Personliche* NOTE

U naufdringliche Eleganz, verbunden mit bestechenden Fahrigenschaften, schufen den Qualitätsbegriff der VENUS-ROLLER.

A usgestattet mit den millionenfach bewährten SACHS-MOTOREN, erleben Sie die sich täglich steigenden Nachfragen aus der ganzen Welt!

W ir erwarten auch Sie zur Probefahrt!



VENUS
DS 100

VENUS
MS 150

VENUS
MS 175

VENUS
MSA 175

Der Roller von dem



man spricht



RICHARD LIETZ

Gepäckträger-Spezialfabrik für Motorräder und Motorroller
Lohne/Old.

ORIGINAL
Lietz

Moro-Wetterschutz

für die Urlaubsreise unentbehrlich!



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

Moro-Wetterschutz W. HERBERT KAUER, 13a Rösau

Endlich eine Zündkerze, die auch dem Rollerfahrer viel Kummer erspart!

CHAMPION

die meistgefahrte Zündkerze der Welt ist endlich auch bei uns wieder zu haben! Bestehen Sie beim nächsten Kerzenwechsel nachdrücklich auf

Champion mit der Vollzündung!

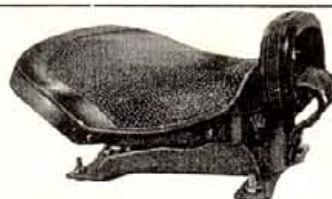
Wo noch nicht erhältlich durch Generalvertretung und Auslieferungslager für Südbayern

MICHAEL FRÖHLICH, München 12

Schießstättstraße 22 · Telefon: 53087



CHAMPION



Vespa-Soziussattel

Rollerfahrer bevorzugen den Qualitätssattel

»PAGUSA«

Pagusa Werke / Hamburg-Schenefeld



Endlich der ideale
HERHAUS WETTERSCHUTZ

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



Der wirklich gute und preiswerte

Gepäckanhänger

wiegt 18 kg und trägt 100 kg
Prospekt frei!

CAMPO-Anhänger

Kornwestheim/Wtth.-R
Kirchthalstraße 28



Zur
modernen
Fahrzeug-
form

den
neuen
Strom-
linien-
Rückblick-
spiegel

DM 8.— p. Stück p.
Nachn. fr. Haus. Rück-
gaberecht innerh. 8 Tag.
d. **HANS HAUSMANN**
(13.) Röttenbach ü. Roth b. Nbg

Lederhandschuhe und Hauben

Mäntel, Jacken, Hosen.
Regendichte Anoraks
und Hosen-Katalog v.

HACKLÄNDER

BOCHUM · Böckenbergstr. 36 b



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. Postcheck München Nr. 185 / Bayer. Vereinsbank, München 20 11 24 / Kreissparkasse München Kto. 20. Alle Zuschriften redaktionellen Inhalts nur an die ROLLER REVUE, München 5, Angertorstr. 2. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Gewähr übernommen. Rücksendung erfolgt nur, wenn Porto beiliegt. Alle Anzeigen-Aufträge nur an Firma Publicitas GmbH., Frankfurt a. M., Friedrich-Ebert-Straße 6. Zur Zeit Anzeigenpreisliste 2 a gültig. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstraße 2. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der photo-mechanischen Wiedergabe und der Übersetzung in andere Sprachen, behalten sich Urheber und Verleger vor. Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung.



*Immer mit der Entwicklung
und dem Fortschritt!*

NITAG-KRAFTSTOFFE

... mit der natürlichen Oktanreserve!



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

*Die Lösung
einer brennenden Frage:*
VOLLGÜLTIGE MOTORISIERUNG BEI GERINGEN UNKOSTEN



Hier ist der neue TYP 55 mit dem 4,00 - 10" Rad!
Mit ihm hat der GOGGO in Bezug auf Fahrkomfort höchste
Vollendung erreicht. Noch mehr können 2 Räder nicht leisten.
Suchen Sie nun einen Vierrad-Roller, der Ihnen, Ihrer Frau
und vielleicht 2 Kindern bequem Platz bietet, dann ist das

GOGGOMOBIL

das ganze Jahr hindurch für Sie das Gegebene. Weitere
Auskünfte erteilt Ihnen gern Ihr Goggo-Händler.

HANS GLAS, ISARIA-VERTRIEBS-KG., DINGOLFING



**Roller und Motorrad
unter strahlendem Schutz!**

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

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

AUS DEN SIDOL-WERKEN-KÖLN



Liebe

Rollergemeinde,



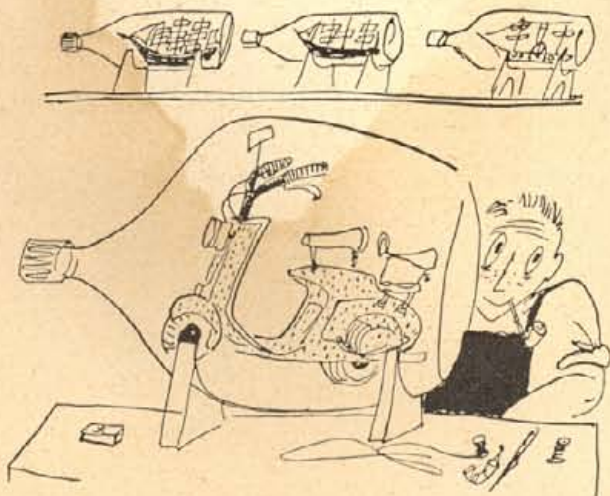
tief ergriffen, jedoch gespannt stehen die Fachleute und wir mit ihnen, an der Schwelle einer noch leeren Rollerwiege, die aber bald, es kann sich nur um Wochen handeln, mit einem Erzeugnis ganz bedeutsamer Provenienz gefüllt sein dürfte. Nach meinem Gefühl handelt es sich dabei um ein Produkt, welches an die letzten Dinge rührt. Wir wollen hoffen, daß es keine Fehlgeburt gibt. Ich glaube allerdings, der betreffende Werksname bürgt für Qualität, so daß in dieser Hinsicht nichts zu befürchten sein dürfte. Dieser Name tut jetzt noch nichts zur Sache — allein das Unternehmen, einen Roller mit einem 250-ccm-Motor zu bestücken, ist Sensation genug, um gelegentlich darüber zu plaudern. Es ist ja fast wie mit der Überwindung der Schallgeschwindigkeit bei den dummen Düsenflugzeugen, die wieder angeblich einen Fortschritt darstellen soll, uns jedoch albernweise bei allem vermeintlichen Zeitgewinn das Dasein noch hektischer und nervöser gestaltet. Allerdings gibt die Überschreitung der bisherigen 200er-Rollergrenze nach meinen Informationen über das angesprochene Fahrzeug, zu keinerlei Befürchtungen Anlaß, es könne sich bei den zusätzlichen PS um Spitzenrotierei handeln. Es soll nur darum gehen, Allah sei Dank, einen starken Drosselmotor einzubauen, der auch bei großer Belastung, vor allem im Bergwagenbetrieb noch Reserven hat, wenn man ganz eilig über'n Berg muß und beachtliche Spitze ist natürlich auch drin.

Wenn ich so sinniere, was in den zwanziger Jahren ein 250er Serienkrad für ein alter Hut war, und, daß so ein Apparat gut frisiert, mit abmontierten Schutzblechen und angelegten Ohren knapp auf 80 Sachen geknuppelt werden konnte. Und heute —! Na, wir werden uns vielleicht noch an Atomrutscher gewöhnen müssen, da spielt es wahrscheinlich überhaupt keine Rolle mehr, ob man mit oder ohne Sturzhelm zertrümmert wird.

Vorläufig geht es um 50 nette kleine Kubikzentimeter mehr hinter den Seitenblechen, die doch Anlaß genug sind, um einige Worte in Fahrtrichtung zu sprechen. Tröstlich ist die Tatsache, daß sich die schweren Motorräder allmählich selbst aus dem Verkehr ziehen und auch hier die 250er-Grenze sichtbar wird. Dabei fällt mir ein: Ein ganz bestimmter schwerer Motorradfan, der bisher vom Roller so viel hielt, wie ein Bebop-Knabe vom Lönslied, klemmte sich kürzlich eine Bella 200 unter denselben und — wenn er nicht an Drehgriffschwierigkeiten eingegangen ist, dann lebt er heute noch.

Jedenfalls wollen wir zuversichtlich annehmen, daß für unsere Roller die Führerschein-4-Grenze verbindlich bleibt und, wie schon oft gepredigt, die Motoren nicht hochgekitzelt werden, sondern robust und zuverlässig gestaltet sind — ruhig auf Kosten der Höchstgeschwindigkeiten. Unsere Tachos sollen freundliche Kilometer und keine aufregenden Touren zählen. Ich sehe die Rollerei als eine Art erfreulicher Symbiose, bei der der Mensch sein „Leures“ Fahrzeug anständig behandelt und das Gefährt es ihm durch treue Dienste lohnt. Übrigens haben auch die Maico-Männer bereits einen Kleinwagen in der Hinterhand. Auf dem Bild sieht er schon ganz attraktiv aus. Lebend war er noch nicht anzutreffen. Er scheint noch ein bißlein geheimnisumwittert. Ist ja auch noch nicht getauft. Worden mal sehen, wir bleiben ihm hart am Schlußlicht. Auch in Zuffenhausen

Wie man es macht! Ganz einfach! Derselbe Trick wie mit den Schiffen in der Flasche



Hier sind unbestritten zwei „Bellus“ zu sehen; eine davon ist sogar eine Bella 200. Ihre Eltern heißen Zündapp und wohnen in Nürnberg. Fotos, Röntgenaufnahme, Maße, Kurven und Eigenheiten vom Innenleben der „Schönen“ finden Sie auf Seite 8 Werkfoto Zündapp

tut sich was. In naher Zukunft wird es viel zu berichten geben. An Kleinrollern dürfte vor allem von DKW, Viktoria und Champion einiges zu erwarten sein. Der 100er Venus ist hinten (im Heft) zu besichtigen. Unter längeren Konstruktionsschmerzen hat er nun mit guter Note das Ziel seiner Klasse erreicht.

Da wir gerade von Rollern sprechen, möchte ich Ihre werte Aufmerksamkeit auf ein Buch lenken, welches der Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie, im weiteren Gefolge der IFMA 1953 (nächste IFMA ist erst 1956) der Fachwelt vor die nicht sonderlich erstaunten Augen führt. Es trägt den stolzen Titel „Deutsche Motorräder, Motorroller, Mopeds 1954“. — Wenn uns nun besonders die Roller darin interessieren, so liegt das in der Natur der Tatsache, wenn man aber einige sieht, die überhaupt nicht erwähnt sind, so nimmt das etwas wunder, zumal im Vorwort ein umfassender Überblick über das umfangreiche deutsche Angebot an motorisierten Zweiradfahrzeugen versprochen wird. Ferner erscheint mir das gewährte Rollerkontingent des Buches rein platzmäßig im Vergleich zum Motorradteil etwas dürftig. Die Zweiradgesellschaft m. b. H. sagt selbst an anderer Stelle, daß vermutlich im Anfang des nächsten Jahres jedes zehnte deutsche Kraßrad im Verkehr ein Roller sein dürfte. Dieser kurzfristigen aber rasanten Entwicklung, die für etliche Firmen immerhin eine Rekonvaleszenz bedeutete, sollte vielleicht schon äußerlich Rechnung getragen werden. Etwas mehr Sorgfalt wäre vorausschauenderweise am Platze gewesen. Die Typenbeschreibungen beschränken sich meist auf dürre Worte aus Prospektangaben, mit denen man „sachlich richtig“ durchaus einverstanden sein kann — mehr jedoch nicht. Wenn auch bei verschiedenen Rollern keine Fotos der Typen von 1954 verwendet wurden, so ist doch die allgemeine Illustration vorzüglich. Bei der auch sonst sehr repräsentativen Ausstattung hätte vielleicht hier und da ein guter Typograph zu Rate gezogen werden sollen. — Wenn von Ihnen der VFM kein Begriff sein sollte, dem sei kurz mitgeteilt, daß diesem Verband der größte Teil der deutschen Fahrrad- und Motorradindustrie sowie Zubehörfirmen angehören, und daß er nach seiner Gründung im Jahre 1948 seinen größten Erfolg durch die IFMA 1953 buchen konnte. Der markanten Persönlichkeit des Vorsitzenden Direktor Fritz Wenk ist die heutige starke Position des VFM zu verdanken.

Um nochmal auf unseren Kleinwagenteil zurückzukommen — er hat schon jetzt prima Echo gezeigt. Freut mich! Ab nächster Nummer kommen übrigens schon vorwinterrliche Ratschläge. Vielen Dank für's Zuhören. Wie stets verbleibe ich mit guten Wünschen von Roller zu Roller

F. Fricklin



Blick auf den Hafen Pirdus

Fotos: Thunret

ILSE THOURET • Sonderbericht für die Roller Revue

MIT DEM HEINKEL-Tourist NACH ATHEN

Vorgeschichte im Telegrammstil . . .

Am Anfang war der Sport-Terminkalender. Stieß auf „Intern. Rallye Akropolis“. Schnell war Plan fertig. Mit Ford 12 M sollten meine beiden Töchter diese Rallye fahren. Ich entschloß mich, den Heinkel-Tourist-Roller zu nehmen. Um Fahrt finanziell durchstehen zu können, an den Ford einen Westfalia-Wohnwagen. Eingerichtet mit Küche, Propagas, Kleider- und Wäscheschrank und Schlafgelegenheiten. Wir beschlossen zusammen zu fahren, so daß für mich Mitnahme eines Zeltas entfiel. Reise wäre genau so abgelaufen, wenn mit Roller und Zelt gestartet.

Ich brauchte: Paß mit einzig nötigem Visum für Jugoslawien, Internationaler Führerschein. Für den Roller: Carnet de Passages, die internationale Versicherungskarte, internationale Zulassung. Für Griechenland muß Fahrer des Rollers auch Inhaber sein, also identisch mit Carnet. Tatsächliche Ausgaben bei Rückweg auf Landwege:

Benzin: 7000 km à 3 l (gut gerechnet) 200 l à 70 Pfg. (Schnitt) . . .	140.— DM
3 x Ölwechsel	12.— DM
Essen und Wein pro Tag und Person 4.— DM	120.— DM
Für 30 Tage	272.— DM

Ich fuhr mit dem Heinkel-Tourist nach Athen. Jemand meinte, es wäre ein ausgesprochene Schnapsidee und ein Risiko, diese beschwerliche Reise zum fernen Süden mit einem mir noch unbekannten Roller zu unternehmen.

„Mit dem Visum für Italien gibt es auch einen Garantieschein für Sonne“ las ich mal irgendwo. Doch es schien, daß mit der Aufhebung des Visumzwanges auch dieser Sonnengarantieschein hinfällig geworden war. Am Brenner hatte ich schon die Nase voll von dem ewigen Regen, auch von den Schönheiten Italiens sah ich nichts, nur trostloses Grau in Grau um mich herum.

Ein Erzenenposten vor dem Schloß. Elga und Anneliese staunen im Hintergrund



So erreichte ich Sistriana, den bei Sonne so reizvollen Fischerhafen am Adriatischen Meer. Die kleinen Fischerboote tanzten auf den hohen Wogen wie Spielzeuge hin und her, ein trauriger Tanz im peitschenden Regen.

Jugoslawien ist ein Traum, nimmt man die dalmatische Küste zum Ziel. Wer nach Griechenland will, muß Kurs auf Zagreb—Belgrad nehmen, muß quer durch das Innere fahren. Lieber Himmel — diese Straßen! Durch wochenlangen Regen aufgeweicht, durch Bauarbeiten aufgerissen, schmierig mit Schlaglöchern wie Badewannen, kam ich kaum von der Stelle. Das waren also die berühmten Straßen, vor denen ich so oft gewarnt worden war. Nun hatte ich den Salat und mußte sehen, wie ich fertig wurde.

Will denn der Regen gar nicht aufhören? Und die Lehmfurchen, der Dreck, die Löcher, das ewige Zickzackfahren — will es kein Ende nehmen? Erst hielt ich den Lenker krampfhaft fest und jonglierte um all diese Dinge herum. Doch allmählich wurde es mir zu dumm. Besonders in dem Moment, wo ich mir ausrechnete, daß ich so Athen erreichen werde, wenn diese „Rallye Akropolis“, über die ich ja berichten soll, längst dreimal gefahren ist. Ich fühlte eine unheimliche Wut aufsteigen, ein paar Flüche — ganz heimlich natürlich — und dann hielt ich stur gerade aus, mit aufgedrehtem Gashahn, als wenn es darum ging, auf Biegen und Brechen eine Kontrolle in Zeit zu erreichen. Lieber Himmel — geht das gut? Kinder, es ging nicht nur gut, sondern viel besser. Der Roller lag wie ein Brett und die Federung fing die Stöße wunderbar auf. Wer hätte das gedacht! Aus 30 km wurden 50 km in einer Stunde, und schon hatte ich Zagreb erreicht.



Man mußte hüllisch aufpassen, denn oft war die Straße völlig zu von großen Rinderherden, die in der Sonnenglut gemächlich dahinzogen

Diese Autobahn Zagreb—Belgrad, 400 km lang, ist mit Vorsicht zu genießen. Menschen treiben ihre Herden darüber, Ochsenkarren fahren rechts wie links, Maulesel, schwarze Schweine und Rinder spazieren gemächlich dahin. Selten begegnet man einem Motorfahrzeug. Doch es macht mir nichts aus. Die gute Straßendecke verschönt mich mit allem — mit dem Regen und den Hindernissen. Als es Abend wird, fahre ich von der Straße ab in ein Dorf. Da ein kleiner Hof. Die Oma, die öffnet, als ich anklopfe, versteht kein Wort. Kaum stehen wir neben dem strohbedeckten Haus, kommt die ganze Nachbarschaft angelaufen. Als Omi sieht, daß wir kochen wollen, bringt sie Wasser. Bringt Kartoffeln — Salat. Ob wir denn nicht in ihrer Küche kochen wollen? Nein danke —! Aber später möchten wir doch reinkommen. Ja, ja! Die Männer bestaunen den Roller. Möchten ihn am liebsten zerlegen. Ich erkläre ihnen alles. So — von dem Flugzeugkonstrukteur Heinkel ist der gebaut. Ja — Heinkel — das ist ihnen ein Begriff — der muß ja gut sein.

In der warmen Küche gibt es Schnaps. Omi schenkt unentwegt ein. Prost — sagt sie — und lacht über ihr deutsch — prost!! Und mir schiebt sie ein Kissen in den Rücken.

Morgens hat sie sogar in der Küche den Kaffeetisch gedeckt. Auf einem weissen Leinentuch. Und Schüsseln zum Waschen hingestellt. Geld will sie keines haben. Weder für die Kartoffeln noch für den Salat — für nichts in der Welt will sie Geld nehmen. Ein Feuerzeug, von denen wir wohlweislich aus Deutschland einige mitgenommen hatten, schenke ich dem Sohn. Diese Freude darüber! Als ich starte, ist vorne am Roller ein Blumenstrauß. Wundern Sie sich bitte nicht, daß ich diese erste Nacht in Jugoslawien so ausführlich beschreibe. Das hat nämlich seinen Grund. Ich möchte die Gastfreundschaft der Jugoslawen hoch preisen,



Sie staunten uns an wie ein Weltwunder, diese Zigeunerinnen im Hafen von Piräus

eine Gastfreundschaft, wie ich sie nie erwartet habe. Wo wir auch an den weiteren vier Abenden anklopften, wurden wir von dieser ärmlichen Landbevölkerung in herzlicher Weise aufgenommen. Ob Wohnwagen oder Zelt bliebe sich gleich! Diese Menschen erlebten wir überaus freundlich, hilfsbereit und zukommend.

Hinter Lescovac wird es schlimm. Der deutsche Wagen, der mir entgegenkommt, winkt schon von weitem. Ich halte. Hallo — was gibts? „Aus, meine Dame“ brüllt mich der Fahrer an, „aus, weiter geht es nicht! Quer über die Straße geht ein Sturzbach — ausgeschlossen, daß Sie durchkommen!“

Fast 100 m breit rauscht es über die Straße, rauscht und brodelte. Ich stehe fassungslos davor. Der Ford ist nun auch da und wir beratschlagen. Tatsächlich aus — denke ich. „Mal sehen“ ruft Annely, zieht trotz der Kälte Schuh und Strümpfe aus, krempelt die praktische Ninoflexhose hoch, schnappt sich den Roller und schiebt los. Hinein in die Flut. Wühlt sich förmlich durch die Strömung. Stemmt sich mit aller Kraft dagegen, um nicht umgerissen zu werden. Das Wasser rauscht — der Regen rauscht und das Radio im Wagen klimpert wie zum Hohn eine flotte Tanzmelodie. Und dann schreit Elga „Hurra, sie ist durch!“ Nun kommen wir. Langsam — Elga — langsam. Zu beiden Seiten eine hohe Bugwelle. „Gas“ — rufe ich aufgeregt — als wir mitten drin

sind. „Was denkst du denn, was ich gebe?“ fragt Elga seelenruhig, ebenso seelenruhig, wie der Wohnwagen hinterher huppelt. Was soll ich sagen — auch wir erreichten das rettende Ufer. Annely mußte zwei Schnüps trinken, sich vollkommen neu anziehen und dann geht es weiter. „War das ein Spaß“ sagte sie noch. In Tito-Veles sagt man mir, daß die Straße nach Bitola aufgerissen ist. So fahre ich nach Gevgeli. Schlechter konnte es nach Bitola auch nicht sein. Unheimlich die Holzbrücke über die Vardar kurz vor der Grenze, die dort sein sollte, wo ich in der Ferne ein trübes Licht sehe. Die Brücke ohne Beleuchtung. Wie ich ankomme, steht der Wagen davor. Die Holzbohlen klappern und rumpeln. Ich habe richtige Angst und fahre im 1. Gang mit Zittern und Zagen. Und danke dem Himmel, daß der Roller wie ein Brett liegt.

Griechenland bringt endlich die Erfüllung meiner Sehnsucht nach Wärme und Sonne. In steilen Windungen geht es über aufgetürmtes, wildes Bergland, Mazedonien, Tessalien, über Kozani, Larissa, eine gutbefahrbare Hauptstraße nach Athen. Über die romantische Schönheit dieses Landes ist viel geschrieben. Was sich mir offenbarte, ging ins Traumhafte. Vergessen waren Regen und Strapazen.

Vor den Toren Athens am Ägäischen Meer schlagen wir unsere Zelte auf. Im Wohnwagen hören wir das Rauschen des Meeres. Es gibt unzählige Möglichkeiten, vor den Toren Athens zu zelten. Unzählige Möglichkeiten, unter dem tiefblauen Himmel dieses Landes die antiken Schönheiten zu besichtigen. Man ist wie benommen vor innerer Beglückung.

Eine Nacht im Hafenort Piräus. Man sitzt am Meer und sieht im blutroten Schein des Mondes die Laternen der Fischerboote auf den Wogen tanzen. Händler bieten schreiend Früchte des Meeres an.

Mein Roller wird bewundert, wo ich auch halte. Zu den Bewunderern gehöre auch ich. Was hat er in den 3000 Kilometern erdulden müssen! Und wie hat er es erduldet! Bis heute brauchte ich noch keinen Schlüssel anzurühren.

Um über die Tage in Athen zu schreiben, brauchte ich noch viele Seiten. Doch möchte ich nicht den Zorn des Redakteurs der Roller Revue auf mein Haupt laden. Weder Bilder noch Beschreibungen vermögen auch nur annähernd das zu treffen, was in des Menschen Seele vorgeht, steigt er zur Akropolis empor.

Unvergesslich die Fahrt mit dem griechischen Dampfer „Semi-ramis“ von Piräus nach Brindisi. Gewaltig die Meerenge von Corinth, zu beiden Seiten steil ansteigende Felsen, durch welche der Dampfer im Schlepp eines kleinen Schiffes ruhig dahinglitt. Die Nächte südlich warm mit einem sternübersäten Himmel.

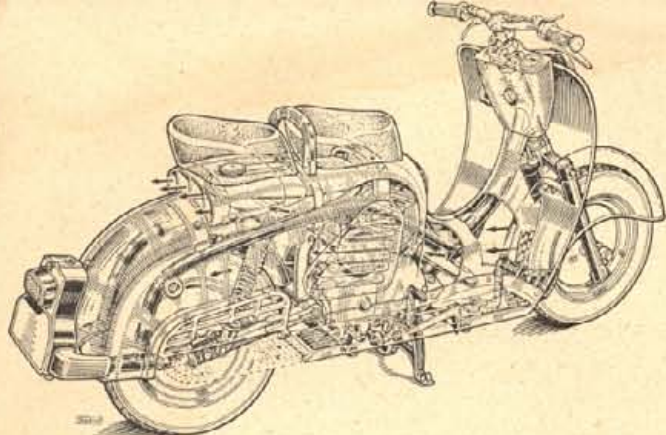
In Brindisi kam mir erst zum Bewußtsein, wie wohlthuend die Einrichtung eines Hupverbotes in Athen ist. Es war schwer, sich an den Lärm zu gewöhnen.

Vier Wochen waren vergangen, als ich die Heimat erreichte. Die fast 7000 Kilometer, die mich der Heinkel-Tourist in ein so fernes, südliches Land gebracht hatte, sah ihm keiner an. Er lief wie am ersten Tage und während dieser 7000 Kilometer habe ich keinen Schraubenschlüssel angerührt.

Da das Wetter sich heuer durch anhaltende Beständigkeit an Unbeständigkeit auszeichnet, gehören notwendigerweise zum Roller für „Sie“ und für „Ihn“ ein eleganter und modischer Mantel. Mit dem neuen Kombinationsmantel für Motorrad- und Rollerfahrer aus wasserdichtem und abwaschbarem Acella-Textil mit an- und abknöpfbarem Beinlängen und Mundschutz sind Sie immer gut und passend ausgestattet. Bei schönem Wetter werden Beinlinge und Mundschutz in dem kleinen Täschchen verpackt, das am Roller gut verstaut werden kann

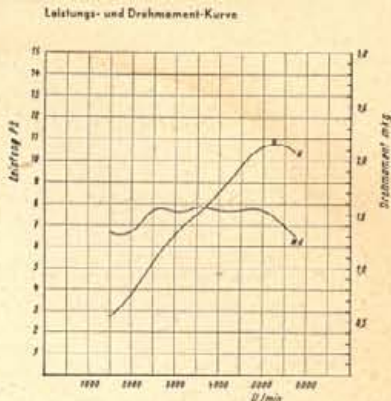
Hier ist „Sie“ von Kopf bis Fuß auf Regen eingestellt. Es ist nicht mehr erforderlich, unter einer Autobahnbrücke auf das Ende des Wolkenbruches zu warten. Dieser Kombinationsmantel ist die moderne Rollerrüstung gegen die Unbilden der Witterung und kann auf der anderen Seite im Handumdrehen zum modernen Straßenmantel befördert werden. Alleinige Herstellerin der patentierten Kombinationsmäntel für Damen und Herren ist die Firma Müller & Co., Ingolstadt. Sie sind in Sport- und Motorradgeschäften erhältlich





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

O „BELLA“ mia 200



Wie aus dem Schaubild ersichtlich, beträgt das Drehmoment des 200 ccm „Bella“-Motors von 2500 U/min bis 3000 U/min über 1,5 mkg. Die Werte wurden durch den vereidigten Sachverständigen des VFM, Herrn H. W. Bösch, anlässlich der Typprüfung der „Bella“ festgestellt.

Interessante Neuerungen:

Fächerartig verrippter Zylinderkopf mit verbesserter Kühlung. Verbesserte Zugänglichkeit zur Kerze (leichter zugänglich als bei vielen Motorrädern).

Schrägdüsenvergaser. Bei diesem ist der Aus- und Einbau der Düsen das Werk weniger Sekunden.

Ansaugergeräuschdämpfung.

Das Luftfilter liegt mit seiner Mündung an der rechten Karosserieklappe, so daß der Motor seine Frischluft von außen ansaugt. Sehr leichte Demontage.

Der vordere Kotflügel wurde aus Gründen des besseren Schmutzschutzes noch weiter heruntergezogen.

Die Batterie wurde, zusammen mit dem festverzurrten Werkzeug, in dem kombinierten Werkzeug- und Batteriekasten untergebracht. Sie ist durch Schaumgummipolster gegen Erschütterungen geschützt. Der Werkzeug- und Batteriekasten dient gleichzeitig als Nummernschild-, Schluß- und Stopplicht-Träger. Die durch einen Deckel säuerlich abgeschlossene Batterie wird durch einen Schlauch ins Freie entlüftet. Beim Abnehmen der Karosserie bleibt der kombinierte Werkzeug- und Batteriekasten am Rahmen. An der linken und rechten Seite des Batteriekastens ist je ein Stoßfänger angebracht. Bei Einbau der demnächst auf Wunsch lieferbaren (Aufpreis) Blinklichtanlage, dienen diese gleichzeitig zur Aufnahme der beiden hinteren Blinklichter.

Wie neuerdings bei der „Bella“ 150 ccm, beträgt der Federweg der Teleskopgabel 80 mm.

Und — eine Lichtmaschine mit einer Maximalleistung von 90 (!) Watt. (Bei der „Bella“ 150 ccm ebenfalls.) Eine Lichtleistung, wie sie nur bei schwersten Motorrädern zu finden ist!

Technische Daten

Motor, Kupplung, Getriebe, Antrieb

Motor: Hersteller, Typ R 20, Zündapp „Bella“ 1-Zylinder-Zweitaktblockmotor; Hubraum: 199,5 ccm (nach Typscheinformel 198 ccm); Verdichtungsverhältnis: 1:6,3; Drehzahl normal: ca. 4900 bei 80 km/h und 3% Schlupf; Drehzahl maximal: ca. 5500 bei 90 km/h und 3% Schlupf; Gebremste Höchstleistung: 10 PS bei 5200 U/min; Pleuellager: 2 Kugellager und 1 Rollenlager; Pleuellager: Nadellager, käfiggeführt; Schmierung des Motors: Gemisch 1:20 / 1:25 nach dem Einfahren; Zündung: Batterie; Lichtmaschine: Scheibendynamo Noris MLZ 60/6/1600/2 R; Batterie: 6 V, 8 Ah, L DIN 72311; Scheinwerfer 180 mm Lichtaustritt, hochlieg. Bilux-Glühlampe 35/35 W; Vergaser: Bing Zweischleiber 2/24/33; Luftreiniger: Zündapp-Naßluftfilter mit neuartiger Ansaugergeräuschdämpfung; Kupplung: Mehrscheiben in Öl; Übertragung von Motor zum Getriebe: breite Einfachhülse, öldicht gekapselt; Getriebe: Zündapp; Getriebeanordnung: mit Motor verblockt; Getriebschaltung: Fußschaltung mit Wippe; Höchstgeschwindigkeit: bis 90 km/h aufrecht sitzend, solo; Antrieb der Hinterachse: Einfachrollenkette völlig gekapselt.

Rahmen, Federung, Bremsen, Räder, Maße, Gewichte

Rahmen: offener Doppelrohrrahmen; Ständer: Mittelständer; Vordergabel: Teleskop; Hinterradfederung: Schwinggabelfederung mit Öldauerschmierung und Ölstoßdämpfer; Bremsart der Räder: Innenbacken, 150 $\varnothing$ $\times$ 25 mm breit; Felgen: Tiefbett 2,50 $\varnothing$ $\times$ 12"; Reifen: 3,50—12" Niederdruck; Radstand: ca. 1315 mm (Hinterrad verstellbar); Lenkergriffe über Boden: ca. 930 mm belastet; Sattelhöhe über Boden: ca. 730 mm belastet; Durchstieghöhe: ca. 430 mm belastet; Bodenfreiheit: ca. 100 mm belastet; Größte Länge: ca. 1930 mm ohne Reserverad + 124 mm mit Reserverad; Größte Breite: 600 mm; Leergewicht des Fahrzeuges: 139 kg ohne Reserverad; Zulässiges Gesamtgewicht: 289 kg mit Reserverad; Kraftstoffbehälter, Inhalt: ca. 8,5 Liter einschl. Reserve 1,7 Liter; Kraftstoffnormverbrauch: ca. 3,3 l/100 km; Ölverbrauch: 0,12 l/100 km im Gemisch; Gesamtübersetzung: 1. Gang 1:16,77, 2. Gang 1:10,49, 3. Gang 1:7,50, 4. Gang 1:5,34.

Das Luftfilter liegt gleich hinter der rechten Karosserieklappe, so daß der Motor seine Frischluft von außerhalb der Karosserie ansaugt. Das Luftfilter läßt sich spielend leicht ausbauen und auswaschen. Bei dem neuartigen Schrägdüsenver-

gaser sind die Düsen in wenigen Augenblicken ausgebaut und kontrolliert.

Durch die mittlere Karosserieklappe ist die Kerze leichter zugänglich als bei vielen Motorrädern.

ZÜNDAPP WERKFOTOS

Obwohl die Bella 200 schon in einigen tausend Exemplaren „draußen“ ist, können wir sie erst heute in Bild und Text unseren Lesern vorstellen. Auf Grund des Echos unseres Tests der Bella 150 (R. R., Nr. 2/54) wissen wir, daß eine große Anzahl Rollerfreunde auch an der stärkeren „Schönön“ interessiert ist. Wir geben Ihnen in der Folge die technischen Daten und wichtige Neuerungen, die dieses Modell bekommen hat, und verweisen im übrigen noch einmal auf unseren Test, in dem die Fahreigenschaften geschildert sind.

Die Bella 200 gestattet im übrigen den Anschluß eines Seitenwagens und ermöglicht auch mit diesem Fahrleistungen, die denen eines gleich starken Motorradgespanns in nichts nachstehen. Nach Anbringung der Seitenwagenbefestigung am Doppelrohrrahmen läßt sich der Seitenwagen durch Lösen dreier Schrauben leicht von der Maschine trennen. Dann hat die Bella, sowohl die 200 wie die 150 ccm, eine Lichtmaschine erhalten, die eine Maximalleistung von 90 Watt hat und mit dieser Leistung den doppelten Wattverbrauch der eingebauten Stromverbraucher decken kann. Der bewährte Zündapp-Norma-Motor wird durch geleiteten Fahrwind und durch thermische Luftströmung gekühlt. Die Höchstleistung beträgt 10 PS. Bei einer Drehzahl von 3500 U/min hat der Motor ein Drehmoment von 1,58 mkg. Die Bella 200 hat verstärkte Kupplung und das erprobte Ziehkeilgetriebe mit 4 Gängen, wie es die 200er Motorräder von Zündapp ebenfalls haben. Fußschaltung durch Wipphebel, verstärkte Primärkette und geschlossener Hinterradkettenträger. Das Fahrwerk ist ein am Heck geschlossener Doppelrohrrahmen mit Hinterradschwinge und Teleskopgabel. Hydraulische Stoßdämpfer, Leichtmetallscheibenräder auf Steckachsen 3,5—12". Verstellbarer Lenker und an den Handhebeln einstellbare Bowdenzüge. An der leicht abnehmbaren Karosserie, die alle Triebwerksteile völlig umgibt, sind drei bequeme Zugänge zu den wichtigsten Teilen des Motors durch Klappen angebracht. Stark schwenkbare Kofferträger an beiden Seiten wie bei der Bella 150.

Als Mulde ausgebildete Schaumgummisitzkissen, zweiarmiger Gepäckhaken mit Riemenöse am Armaturenbrett, Tachometer, Gleichstromhorn, Standlicht, Leerlaufanzeigelampe, Steuerungsdämpfer, Batterie, Gleichstromlichtanlage 60/90 W sowie Stopplicht sind serienmäßig eingebaut.

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

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



GEFAHR VON HINTEN



Als mein Freund Archibald-Joachim noch in Kinderwagen reiste, reichten seine Einkünfte immer gerade aus, um pünktlich die ihm zugemuteten Steuerstimmchen entrichten zu können. Nun macht er in Nylons und hat sich dabei so gut saniert, daß er sich am vorletzten Ersten den allerletzten Schrei von Roller zulegen konnte. Wir trafen uns dann mal an einem lauen Sommerabend, um eine unerwartet eingetroffene Steuerrückzahlung in Flüssigkeit umzutauschen, und kamen beim elften Glas Wasser mit Soda auf das Thema „Gefälligkeitsfahrten“ zu sprechen. Vorerst besteht hier mit „fallen“ kein näherer Zusammenhang. Mein lieber Freund Ajo (amtlich genehmigte Abkürzung seines Vornamens) war aber doch an den Folgen interessiert, die Unfälle bei solchen Freundschaftsfahrten nach sich ziehen können. Ich verwies ihn deshalb auf die nächste Nummer der R.R. (glänzendes Beispiel von Abonnentenwerbung!) und versank den Rest der Nacht in Kommentaren, Paragraphen und Gerichtsentscheidungen. Wenn Ihr Nachbar die angenehme Gewohnheit hat, nachts um null Uhr soundsoviel noch in voller Lautstärke letzte Meldungen zu hören, und Sie ihm deshalb im geeigneten Augenblick versehentlich einen harten Gegenstand (lies Blumentopf) auf den Kopf fallen lassen, so sind Sie ihm, wenn er die Herkunft des Topfes erfährt, zum Ersatz seines Schadens verpflichtet, da Sie seine Verletzungen verschuldet haben. Im Straßenverkehr dagegen

Kennen Sie schon den § 61?

Sicher noch nicht, aber Sie sollten sich mit dieser netten Vorschrift des Gesetzes über den Versicherungsvertrag doch gelegentlich kurz befassen, wenn auch nur nachts vor dem Schlafengehen. Man kann dort nämlich lesen, daß keine Versicherungsgesellschaft für einen Schaden ihrer Kunden aufkommen muß, wenn das schädigende Ereignis durch sog. grobe Fahrlässigkeit des Versicherten herbeigeführt wurde. Auf rollerdeutsch: Wenn Sie Ihr Fahrzeug z.B. nachts in einer unbeleuchten Nebenstraße abstellen, um sich für einige Stunden ins Kino zu setzen, und nur den Zündschlüssel abgezogen, den Roller aber nicht anderweitig (Lenkerschloß etc.) gesichert haben, wird Ihnen Ihre Versicherung keinen Pfennig ersetzen, wenn sich Ihr Kleindot selbständig gemacht hat. Der genannte Fall lag einem Gericht vor, das sogar feststellte, daß die Versicherung frei sei, wenn das Motorrad bzw. der Roller möglicherweise von einer Bande gestohlen wurde, da sich auch organisierte Diebe vor allem an ungesicherte und unbewachte Fahrzeuge herannahen. Also scheuen Sie die kleine Mühe nicht, vor dem Alleinlassen Ihres geliebten Untersatzes alle möglichen Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen, und wenn Sie auch nur für kurze Zeit einen Anstandsbesuch bei Ihrer Sozia vom letzten Wochenende zu machen gedenken. Sie wissen selbst, daß sich so etwas meist länger hinzieht als es von der Pollizei gestattet ist. Melden Sie vor allem nachts unbeleuchtete Nebenstraßen; stellen Sie den Roller lieber in einer Hauptstraße ab, wo Sie in den verkehrsarmen Nachtstunden sicher parken dürfen und bei der Schmalhüftigkeit Ihres Lieblings ohne Schwierigkeiten Platz finden werden. HaHa.

hat man jeden Schaden, den man durch den Betrieb seines Kraftfahrzeuges verursacht, zu ersetzen, ob man nun fahrlässig gehandelt hat oder nicht. Das ist so, weil durch das Führen eines Rollers oder Wagens die Gefahr der Verletzung anderer Verkehrsteilnehmer nicht unbeträchtlich groß ist. Ausnahmen von diesem Grundsatz ergeben sich: a) wenn der Unfall durch den Verletzten, einen unbeteiligten Dritten oder ein Tier verursacht wurde, der Fahrer den Unfall trotz größter Vorsicht nicht verhindern konnte, und das Fahrzeug vollkommen in Ordnung war; b) wenn der Verletzte unentgeltlich mitgenommen wurde.

Selbstverständlich bleibt man zum Schadenersatz verpflichtet, wenn man als Fahrer den Unfall verschuldet hat. (Zwischen Verschulden und bloßem Verursachen besteht ein Unterschied!) Man kann aber die Haftung für fahrlässige Fahrweise ausschließen — und es ist immer gut, wenn man über die Rechtswirksamkeit solcher Abmachungen Bescheid weiß. Umsonst ist die Anbringung eines Schildes im Wagen am Armaturenbrett oder bei sich als Rollertfahrer im Nacken, so daß der Mitgenommene die Hieroglyphen (etwa lautend: „Sie fahren mit diesem Fahrzeug auf eigene Gefahr!“) erst nach Fahrtantritt entziffern kann. Der Haftungsausschluß muß bereits vor Antritt der Fahrt ausgemacht werden. Dies kann schriftlich oder mündlich geschehen, auch durch stillschweigende Vereinbarung. Letzteres ist jedoch nicht zu empfehlen; am besten wird man sich über den Ausschluß der Haftung bei fahrlässiger Fahrweise vorher ausdrücklich einig. Hier sind die in Blöcken herausgegebenen, gedruckten Erklärungen einer „Vertraglichen Haftungsbeschränkung“ außerordentlich vorteilhaft, die man beim Automobilclub erhält und die vom mitzunehmenden Freund oder Geschäftspartner nur unterschrieben zu werden brauchen. Mit einer solchen schriftlichen Bestätigung tut man sich im Falle eines eventuellen Prozesses auch wesentlich leichter. Sie geht aber nur so weit, als der entstandene

Schaden die vertragliche Versicherungssumme übersteigt. Dem Sozius wird also auf jeden Fall eine Entschädigung bis zur vollen Höhe der abgeschlossenen Versicherung gewährt.

Vorsichtig muß man allerdings sein, wenn man einen Minderjährigen mitnimmt, der für seine Person auf eine Haftung seines Chauffeurs nicht wirksam verzichten kann. Der gesetzliche Vertreter, meist der Vater, mußte wissen, daß sein Kind mitgenommen wird, und seinerseits in die Haftungsbeschränkung gewilligt haben; dies ist meist anzunehmen, wenn der Vater davon weiß, daß sein Kind öfters vom gleichen Fahrer mitgenommen wird (vielleicht die jugendliche Tochter vom Schwager- sohn in spe) und dies duldet. — Ist eine Vereinbarung, wonach die Haftung für fahrlässige Fahrweise ausgeschlossen sein soll, nicht rechtswirksam zustande gekommen und kracht es dann doch, so muß sich der geschädigte Hintensitzende ein selbsterhelltes Mitverschulden anrechnen lassen, wenn er erkannt hat, daß der Fahrer einen leichten Alkoholsitzen hatte, und trotzdem den Soziussitz erklommen hat. In diesem Fall hat er einen erheblichen Teil des ihm entstandenen Schadens selbst zu tragen. —

Auf diesem Gebiet herrschen neben den Vorfahrtsregelungen und den Parkverboten die meisten Unklarheiten. Es ist aber wirklich nicht zu unterschätzen, wenn man mit ruhigem Gewissen seine liebe Großtante oder den Kollegen mit den vielen netten Schwestern aus Gefälligkeit „mal schnell mitfahren“ läßt und weiß, daß man vor allen eventuellen Eventualitäten geschützt ist. Eine kleine Mühe vor dem Start bewahrt vor schlaflosen Nächten, unangenehmen Prozessen und in die Brüche gehenden Freundschaften.

UNSER ROLLERARZT:

Gefährliche Dunkelheit

Es läßt sich nicht verheimlichen — der Sommer geht zu Ende. Wir müssen schon oft wieder abends die „Lampen anzünden“. Das Fahren in der Dunkelheit ist anstrengend, nicht nur weil die Fußgänger ohne Rücklicht gefährlich werden können, vor allem weil die Augen angestrengt werden. Entgegenkommende Fahrzeuge blenden uns — jeder kennt den unangenehmen Moment, wenn man beim Passieren des entgegenkommenden Fahrzeuges für Sekunden blind ins Dunkle fährt. Das Auge, auch wenn es noch so scharf ist, gewöhnt sich nur langsam an Helligkeitsunterschiede. Je größer diese sind, desto länger die Zeit der Gewöhnung, Adaptationszeit genannt. Die Adaptation ist eine aktive Leistung der Netzhaut im Auge. Die Lichtquanten werden absorbiert, mittels chemischer Überträgerstoffe in Nervenreize umgewandelt. Der sogenannte Sehpurpur spielt dabei eine entscheidende Rolle. Bei Belichtung bleicht der Sehpurpur aus, oxydiert über verschiedene Zwischenstufen. Bei der Adaptation wird der Sehpurpur wieder aufgebaut mittels Vitamin A. Bei Blendung bildet sich vermehrt Retinin, ein Abbauprodukt des Sehpurpurs, die Netzhaut verarmt an Vitamin A. Daher entsteht bei Nachtfahrten ein gesteigerter Bedarf an Vitamin A. Dauernder Mangel an Vitamin A führt zu der bekannten Nachtblindheit, wobei das Auge die Fähigkeit verloren hat, wie gewöhnlich schnell zu adaptieren. Wer also viel nachts fahren muß und seine Augen möglichst leistungsfähig erhalten will, der nehme Vitamin A in jeglicher Form zu sich. Es ist enthalten in allen frischen, rohen Gemüsen, besonders in frischen roten Rüben. Durch Kochen wird dieser wertvolle Stoff teilweise zerstört.

Geschäftstüchtige Händler preisen unter oft abenteuerlich klingenden Namen Präparate an, die angeblich die Augen gegen Blendung unempfindlich machen sollen. Sie enthalten meist Vitamin A, manchmal aber auch Reizstoffe, die das Auge für kurze Zeit scharf machen, aber dann zu Ermüdungserscheinungen führen. Zu empfehlen sind nur Präparate, die vom Arzt befürwortet werden. Wer nachts schlecht sehen kann, sollte sowieso besser zum Arzt gehen, anstatt teure, unkontrollierte Mittel zu sich zu nehmen, von denen er gar nicht weiß, ob sie schaden, geschweige denn nützen.

Jahrhundertelange Forschungsarbeit hat uns wertvolle Erkenntnisse über das menschliche Auge gebracht, aber immer noch ist das Wunder der Sehkraft von rätselhaftem Geheimnis beschränkt.

Dr. R. St.



Cafaspin

TABLETTEN

überwinden den toten Punkt





Blinkanlage und Stopplicht

für MOTORROLLER

Ist es Ihnen auch schon mal passiert, Sie kommen in das dichteste Verkehrsgewühl, ihre Sozia rutscht, durch die vielen Autos beunruhigt, nervös hin und her, Sie selbst müssen bremsen, kuppeln, schalten und sollen dann noch anzeigen, daß Sie abbiegen wollen. Kein Wunder, daß das Letztere manchmal unterbleibt, wenn es gar zu arg wird. Nachdem mir mehrere Male einige Autofahrer höflich zuflüsterten, ob ich Idiot nicht winken könnte, habe ich mir über eine Blinkanlage den Kopf zerbrochen.

Bei einem Roller mit eingebautem Akku ist die Sache einfach. Sie schrauben zwei passende Fahrradrücklichter vorne auf das Stirnblech und verbinden sie in unauffälliger Weise mit dem Blinkerschalter am Armaturenbrett (z. B. Bosch SH/WH 2/2 oder SSH 38 L 27 Z.). Das Kabel verlegen Sie unter entsprechend gefärbtem Lenkerband oder ziehen es durch ein dünnes Messingröhrchen. — Hinten montieren Sie je nach der Form des Rollers zwei Autoeinbaubzw. -aufbaublinker (z. B. Bosch LE/BA 1 oder LE/BA 2) und verbinden sie ebenfalls mit dem Blinkerschalter. Anstatt der oben erwähnten Ausführungen können Sie einen Lenkerschalter an die Steuersäule klemmen (Bild). Zwischen Akku und Blinkerschalter setzen Sie an eine unauffällige Stelle das Blinkrelais (z. B. Bosch SH/JTK 6/1) und einen zweiten Schalter, mit dem Sie die Anlage abschalten können, es gibt nämlich zu viel Neugierige, die gerne rumprobieren und Ihnen den Akku entladen. Vergessen Sie beim Kauf der Teile, die auch von jeder anderen Markenfirma sein können, nicht, sich die elektrischen Anschlußpläne mitgeben zu lassen, sonst tüfteln Sie später stundenlang.

Und nun kommen wir anderen dran, die wir nur einen Roller mit Wechselstrom-Lichtmaschine besitzen. Bei uns liegt der Fall etwas schwieriger, weil unser „Elektrizitätswerk“ je nach der Tourenzahl des Motors stärker oder schwächer arbeitet. Tagsüber schwankt die Spannung zwischen 6 und 12 Volt; abends, bei eingeschaltetem Scheinwerfer, zwischen 4 und 6 Volt (beim langsamen Fahren wird deshalb das Licht dunkler). Wenn wir in unserer Blinkanlage 6 Voltbirnen benutzen, brennen diese tagsüber durch; 12 Volt hält eben nur eine 12 Voltbirne aus. Diese nimmt uns jedoch abends das ganze Licht weg, so daß wir keine drei Meter weit sehen könnten. Da man nicht dauernd die Birnen wechseln kann, muß ein Umweg gegangen werden, der komplizierter scheint als er ist.

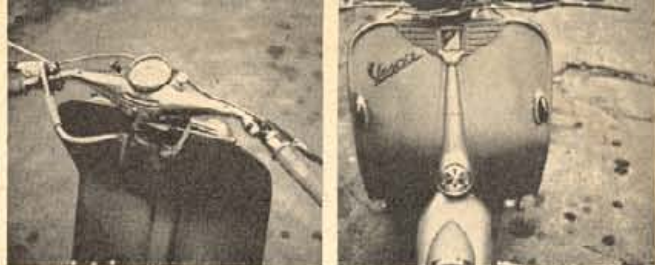
Jetzt kommen ein paar schrecklich anzuhörende Wörter: Überspannungsschutz, Spannungskonstanthalter und Schutzkondensatoren. Ihre Wirkung auf eine Blinkanlage ist genau so sauer wie ihr Gesicht, da Sie sie lesen mußten. Es gibt nur eine wirkliche Lösung und das ist ein Ladeanker, doch davon später.

Eines Tages wühlte ich in den Eingeweiden meiner Vespa und entdeckte in der Lichtmaschine einen freien Platz. Da in der Technik sogar ein freier Platz irgendwelchen Zwecken dient, zog ich aus, um das Rätsel zu erforschen. — Als ich zu der Werkstatt kam, empfing mich ein köstlicher Jüngling, welcher hier seine Lehrjahre absolvierte. Ihm trug ich mein Anliegen vor, was ihn veranlaßte scharf nachzudenken. Erschöpft von dieser anstrengenden Tätigkeit entschloß er sich doch, lieber den Meister zu holen. Dieser kam, hörte und ... schickte nach zwei Herren im weißen Kittel. Ich wurde richtig ehrfürchtig, zumal ich an die Höhe der Rechnung dachte, wenn dieses hohe Kollegium mal über eine Reparatur nachdenken müßte. Die weißen Kittel kamen mit den Herren, hörten und ... wußten es auch nicht. Schließlich zogen wir alle gemeinsam eine Kartei zu Rate und, wie es sich für eine anständige Kartei gehört, gab sie die erhoffte Auskunft: Der Platz war für einen Ladeanker gedacht.



Aus „Motor“ den Haag

Sie gehen zur nächsten Boschvertretung und kaufen zum Preise von DM 7,10 den Ladeanker ZAK 36 Z 3 Z., die Befestigungsschraube NSR 5264/29 mit Federring und die beiden Paßstifte NST 7125 Z. Das Ganze bauen Sie oder eine gute Werkstatt in die Lichtmaschine ein, wo der Anker nur festgeschraubt zu werden braucht. Falls nötig, wird der Anschlußdraht verlängert (löten!). Als Anschluß dient der Kabelverteiler des Motors, wo ein freier Kontakt vorgesehen ist.



Dies gilt in dieser Form zunächst nur für die Vespa. In der Industrie werden jedoch weitgehend Normen angewandt, d. h. die Firma Bosch liefert nicht nur die Lichtmaschine der Vespa, sondern auch die vieler anderer Modelle, sogar die gleiche Ausführung. Wenn Sie also dieselben Sorgen, aber keine Vespa haben, gehen Sie zur nächsten Vertretung der Firma, die ihre Lichtmaschine (nicht den Roller) hergestellt hat, lassen in der Kartei nachsehen, ob das oben Gesagte auch für Sie gilt, und wenn dieses nicht der Fall ist, bitten Sie um entsprechende Beratung (möglichst ebenfalls durch die Kartei und nicht durch den Lehrling).

An diesen Ladeanker schließen Sie die Blinkanlage und das Stopplicht an, ohne daß dauernd die Birnen (6 Volt) durchbrennen. Zum Bau eines Stopplichtes kaufen Sie sich ein Rücklicht mit eingebautem Stopplicht und einen Stopplichtschalter. Diesen schrauben Sie ans Chassis und verbinden ihn so mit dem Bowdenzug der Hinterradbremse, daß er beim Bremsen Kontakt gibt und die Birne im Rücklicht aufleuchtet. Diejenigen unter uns, bei denen bereits der Wohlstand ausgebrochen ist, betreiben die ganze Anlage mit einem Akku (DM 17.—), den sie in Motornähe einbauen. Unter Zwischenschalten eines geeigneten Trocken-gleichrichters (z. B. Bosch) ladet der neue Anker diesen Akku immer wieder auf. Sie können so zusätzlich einen Sucher, Nebellampen und eine Reparaturleuchte anschließen, falls Sie einmal nachts auf der Landstraße liegen bleiben sollten. Die Belwagenleute sind endlich Ihre Sorgen mit dem Standlicht los, und eine stärkere Hupe kann auch benutzt werden. Einem ganz wüsten Rennfahrer empfehle ich, den Akku durch einen Überspannungsschutz zu sichern, damit er bei ganz hohen Tourenzahlen nicht überlastet wird.

Wenn Sie sich nun wieder in das Verkehrsgewühl stürzen, haben Sie es bedeutend leichter, beim Abbiegen betätigen Sie mit angegebener Rollereleganz ihren Blinker und niemand wird mehr schimpfen. Der Verkehrsschutzmann macht Ihnen lächelnd die Kreuzung frei, und beim Bremsen sitzt ihre Sozia nicht mehr auf dem Kühler des Wagens hinter Ihnen. Dieter N., Düsseldorf

Noch 'ne Blink- anlage



Da ich leidenschaftlicher Bastler bin und meine Eigenkonstruktion der elektrischen Leerlaufkontrolle in der „ROLLER REVUE“ im Dez. v. J. solchen Anklang gefunden hat, möchte ich Ihnen jetzt meine neueste Bastelei zeigen und erklären.

Es handelt sich um eine Blinklichtanlage. Mir war es schon vom Anfang meiner Rollerei lästig, auf Kreuzungen und Abzweigungen den Arm herauszuhalten, zumal man meistens kuppeln und schalten muß. Durch die Blinklichtanlagen an den Kraftwagen verleitet, suchte ich nach einer Lösung, an meinem Goggo auch eine Blinklichtanlage zu montieren. Als Bedingung stellte ich mir, den Lack nicht zu beschädigen und die Lampen möglichst auffällig anzubringen. So kam ich zu der Lösung, wie Sie auf den beiden Bildern sehen können.

Die vorderen Blinklichter erfüllen sogar noch einen weiteren Zweck. Da ich hier Fahrradwimpelstangen mit Lampen benutzt habe, kann ich gleichzeitig die Wimpel meines Helmatortes unterbringen. Das Zuleitungskabel ist unter der Haube an der Befestigungsschraube der unteren Chromleiste mit einer Blechschelle befestigt, durch das rote Kederband hindurchgeschoben und im Lampengehäuse am Blinkgeber verklebmt. Als hintere Blinklichter wurden bei mir solche des Fabrikats „Hella“ verwandt. Dieselben montierte ich auf ein 1 mm starkes Eisenblech von der Größe des Nummernschildes mit Überständen an den Seiten von der Größe der Blinklichter. Dieses Blech wurde hinter das Nummernschild geschraubt und die Überstände mit den Lampen im rechten Winkel nach vorn abgebogen. Die beiden Zuleitungsdrähte fanden ihren Weg unter der Kappe des Rücklichtes durch das Loch für das Rücklichtkabel mit hindurch, am Rahmen mit Isolierband befestigt, nach vorn ins Lampengehäuse an den Blinkgeber. Den Blinkgeber Fabrikat „Hella“ 15 W befestigte ich senkrecht im Lampengehäuse an einer Rückwand-schraube. Als Schalter fand ebenfalls ein Kippschalter der Fa. „Hella“ Verwendung, der neben dem Gasgriff auf dem Lenker montiert wurde. Um die Blinklichtanlage möglichst hell zu machen, verwendete ich hinten je eine 10 W Soffitte und vorn 5 W Schraubbirnen für Mopeds. Ich kann jedem Rollfahrer nur eine Blinklichtanlage empfehlen, denn man gewinnt dadurch an Ansehen unter den anderen Verkehrsteilnehmern.

Herbert E., Soltan (Hann.)

Mit dem KR 175 an die Côte d'azur

„Wenn man sechzig ist . . .“

Es ist gewiß nichts Außergewöhnliches, mit dem Auto von Freiburg im Breisgau nach Marseille und an die Côte d'azur zu fahren, dazu gehört ja nur das Auto, die Zeit und das entsprechende Reisegeld. Wenn man jung ist, macht man leicht so eine Reise mit dem Motorrad oder Roller mit Zelt und Kochtopf. Auch das geht und kann ein herrliches Erlebnis sein.

Wenn man aber die sechzig überschritten hat, kein Auto und nur wenig Reisegeld hat, dann nehme man den Messerschmitt-Kabinenroller und fahre los. So haben wir es gemacht, meine Frau und ich — von unseren Freunden für leicht verrückt gehalten.

Vierzehn Tage Urlaub, Paß und Rollerpapiere in der Tasche, bestiegen wir an einem Samstag Nachmittag unseren „Bobbi“ und waren zum Abendessen bereits in einem idyllischen Dörfchen dicht vor Besançon. Ein blitzsauberes Zimmer für 350.— frs. (service compris) ließ uns erleichtert aufatmen — so teuer, wie uns vorausgesagt, ist Frankreich also doch nicht. (Wir haben nie mehr als 750.— frs. für das Nachtquartier bezahlt, das sind etwa DM 4.— pro Person.)

Verbreiteter Rücksitz im Messerschmitt KR 175. Als Sonderzubehör wird nunmehr der verbreiterte Rücksitz im Messerschmitt-Kabinenroller geliefert. Durch die serienmäßige Verlegung des Vordersitzes wurde für den Sozius mehr Platz gewonnen, ohne den Fahrer zu behindern.

Und dann lief die Reise wie am Schnürchen ab, Besançon—Beaune—Lyon—Avignon—Arles—Marseille—Cassis. Am zweiten Reisetage hat es noch einmal geregnet und gehagelt und wir waren dankbar für unsere Plexiglashaube, aber vom dritten Tage an schien die Sonne und ließ uns die herrliche Landschaft in vollen Zügen genießen. In Cassis, einem entzückenden kleinen Badeort am Mittelmeer nahe Marseille gingen wir für fünf Tage vor Anker. Wir haben gebadet im Meer und in der Sonne, wir haben uns gefreut an dem fröhlichen Leben der temperamentvollen Bevölkerung, an den köstlichen Mahlzeiten und den schönen billigen Weinen. Und dann haben wir die ganze Côte d'azur „gemacht“, Toulon—Cannes, die grandiose grande corniche von Cannes nach Nizza, bis an die italienische Grenze in Menton. Das glückliche Fürstentum Monaco, in dem die Einwohner keine Steuern zu zahlen brauchen, und die weltbekannte Stadt Monte Carlo mit dem internationalen Spielkasino waren der letzte Eindruck, den wir von der sonnigen Côte d'azur und dem blauen Mittelmeer mitnahmen. Über Grasse, die Stadt des Parfums, —Digne—Sisteron überquerten wir auf der Route Napoleon durch zum Teil wilde Gebirgs-



„Sur le pont d'Avignon, on y danse . . .“

landschaft die Seelalpen und „Bobbi“ konnte beweisen, daß er durchaus hochgebirgsfest ist. Grenoble—Genf—Lausanne—Basel waren die letzten Etappen vor der Rückkehr in die Heimat. Unvergänglich bleiben die Eindrücke dieser Reise, ob es der Palast der Päpste in Avignon, oder die römischen Theater in Arles und Frejus waren, die Kathedralen und Kirchen, die malerischen Gassen und Winkel der alten Ortschaften an der Küste, die öde Wüstenlandschaft der Camargue im Rhônedelta, das internationale Leben der Großstadt Marseille, der Kriegshafen Toulon, die Luxusbäder Cannes, Monte Carlo und Nizza oder das sommerliche Leben an der Küste.

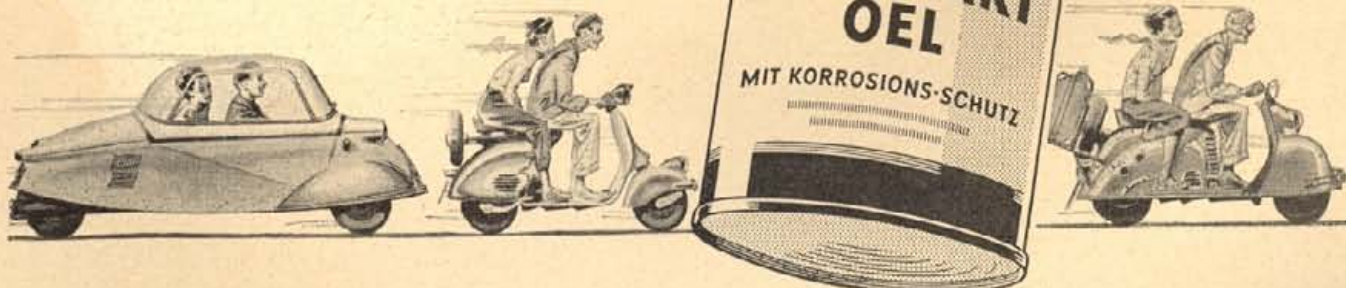
Südfrankreich ist ein herrliches Reiseland, in dem man sich auch mit nur kleinem Portemonnaie wohlfühlen kann. Als Deutsche wurden wir allerorten sehr freundlich aufgenommen, soweit man sich überhaupt für unsere Nationalität interessierte. Billig und teuer sind relative Begriffe. Das Leben in Frankreich ist teurer als in Deutschland, besonders das Essen in Hotels und Restaurants. Aber man ist ausgezeichnet und der billige gute Wein ist nicht zu verachten. Die Straßen sind vorzüglich, eine Freude für jeden Kraftfahrer. Unser Messerschmitt-Kabinenroller hat in Frankreich größtes Aufsehen erregt, besonders in den Städten war „Bobbi“ stets von einem großen Kreis von Bewunderern umlagert, die alles ganz genau wissen wollten, wie teuer, wie stark, wie schnell, wieviel Betriebsstoff er verbraucht und wo und von wem er gebaut wird. Der Name „Messerschmitt“ ist den Franzosen durchaus ein Begriff und „formidable“ war dann immer das zusammenfassende Urteil über dieses reizende kleine Fahrzeug.

„Bobbi“ hat uns aber auch wirklich nicht enttäuscht, keine Steigung war ihm zu steil oder zu lang, Tagesleistungen von 300 km waren auch für uns „Alte“ keine übermäßige Anstrengung. Eine sportliche Leistung haben wir nicht vollbringen wollen. Wir haben Erholung in schöner Gegend gesucht und gefunden und sind reich an Eindrücken, braun gebrannt und um Jahre verjüngt heimgekommen.

Kuno Frhr. v. Schoenaich

Dem Roller-Motor „auf den Leib geschrieben!“

Viele Millionen Dosen ESSO ZWEI-TAKT OEL werden alljährlich verbraucht. Ein schlagender Beweis für die hohe Qualität und den spürbaren Vorteil dieses Spezialöles.





Roller-Reifen „Universal“ von Fulda

IM PROFIL GESEHEN



Dunlop-Universal 425
3,50-8/-12 4,00-8/-12

Reifen und Reifen sind zwei Paar Schuhe

Wenn Herr Müller, Huber oder Maier merkt, daß die Sohlen seiner Halbschuhe abgelaufen sind, dann trägt er sie zum Schuster, denn von nassen Füßen kriegt man Schnupfen. Mit der neuen Sohle gehts wieder einige Zeit, bis auch das Oberleder brüchig wird. Eines Tages wandern dann die abgelatschen Treter in die Abfalltonne. Herr Müller, Huber oder Maier aber kauft sich ein paar neue Schuhe und geht dabei unendlich sorgfältig vor und läßt sich unheimlich viel Zeit. Stundenlang probiert er und prüft er, bis er das Richtige gefunden hat.

Herr Müller, Huber oder Maier ist aber nicht nur Fußgänger, sondern - in cräter Linie - ganz leidlicher Rollerfahrer, der fast alle Verkehrszeichen kennt. Er hat wohl schon gemerkt, daß das Profil seiner Reifen von Monat zu Monat flacher wird. Aber auch wenn es schon unsichtbar ist oder höchstens noch mit einer Lupe entdeckt werden könnte, selbst dann denkt Herr Müller, Huber oder Maier in der Regel nicht daran, daß man den Reifen doch mal neu besohlen (sprich: runderneuern) könnte. Er fährt vielmehr lustig und munter weiter, bis die Oberfläche des Reifens aalglatt ist. Dann regnet es mal ein bißchen, der Hinterreifen erlaubt sich, auf einer Trambahnschiene zu rutschen und in Anbetracht der zerrissenen Hose entschließt sich Herr Müller, Huber

ausgezeichneten Halt auf der Straße, aber wer es mit den klotzigen Sachen nicht so hat, den interessiert vielleicht ein anderes Modell, in dessen glatte Oberfläche fünf gezackte Rillen eingepreßt sind; die mittleren drei schlängeln sich wie fette Regenwürmer über den ganzen Reifenumfang. Dazu kommt dann noch eine Reihe von Querrillen am Rand. Das Ganze nennt sich „Jubiläum“ und sieht nicht nur vertrauenerweckend aus, sondern auch dem Dunlop-Reifen B 5 sehr ähnlich. Ganz rasant ist das Modell „Rasant“ von Fulda; seine typischen Kennzeichen sind ineinandergeschachtelte Rechtecke, die in der Mitte für die bessere Spurlage eine durchlaufende Rille freilassen. Das Profil „Universal“ ähnelt sehr dem „Block“, nur daß hier nur drei Reihen von Klötzen von links und rechts durchlaufenden, mit Querrillen versehenen Bändern begrenzt werden. Nicht allzuviel unterscheidet sich davon das Dunlop-Profil 414, dagegen sehr der Dunlop-Universal 425. Auch er hat ein Blockprofil, aber die Erhöhungen sind hier nicht rechteckig sondern sechseckig und greifen ineinander. Das wesentlichste Merkmal aber ist die gezackte Mittellinie, eine Rille, die für sichere Spurlage und Bodenhaftung auch bei Sand und Geröll sorgen soll. Wenn Herr Müller, Huber oder Maier einen Kabinenroller hat, dann bekommt er bei den Metzeler-Gummiwerken etwas ganz Besonderes, nämlich das Modell „Block K“, das deshalb sehr klobig aussieht, weil es keine Seitendekor hat und die Klötze bis zum Rand des Reifens gehen. Aber da es beim Kabinenroller ja keine Kurvenneigung gibt, ist dieser Reifen, der niemals auf einen Roller montiert werden könnte, für diese Zwecke schlechtweg ideal.

Außerdem bringt Metzeler natürlich auch einen normalen Rollerreifen, eine Kombination aus Blöcken und Rillen. Englebert, Phoenix und Continental stellen nur je ein Profil her und können sich dabei natürlich nicht auf Extravaganzen einlassen. Der Continental hat zwei Reihen von Blöcken, die vorne zugespitzt und hinten eingewinkelt sind und damit eine ganze Menge von winkelförmigen, tiefen Querrillen freilassen. In der Mitte läuft eine durchgehende glatte Nut. Auch Phoenix hat ein ähnliches Profil, allerdings sind es hier drei Blockreihen, von denen die eine immer etwas gegen die andere verschoben ist, so daß sich ein Bild ergibt wie bei den Stufen einer Treppe. Englebert kombiniert rechteckige und trapezförmige Blöcke mit einem durchlaufenden glatten Mittelsteg und mehreren Längsrillen.

Wenn Herr Huber, Müller oder Maier das alles gelesen hat, weiß er jetzt sicher, daß es nicht ganz einerlei ist, welchen Reifen er kauft, denn die Konstrukteure der einzelnen Werke strapazieren ihren Kopf beileibe nicht deshalb so, damit die Reifen auch hübsch verziert und gemustert sind. Aber sie versuchen immer weiter, immer noch griffigere Profile zu finden. Aber es kann zum Beispiel einen großen Unterschied machen, ob Herr Müller in der Stadt wohnt oder ob er irgendwo auf dem Lande täglich sich durch Staub und Sand quälen muß oder durch die Substanz, die man in Bayern schlecht und einfach „Baz“ nennt. Es könnte auch einen Unterschied machen, ob er meistens mit oder ohne Sozia fährt, ob er einen Beiwagen hat und ob er oft ein Monstrum von Koffer auf dem Gepäckträger hat oder nicht. Aber Herr Müller oder Maier oder Huber braucht sich darüber nicht den Kopf zu zerbrechen, denn sein Händler berät ihn hier sehr gerne. Es ist nur ganz gut zu wissen, daß Reifen und Reifen auch zwei Paar Schuhe sein können.

Helmuth S.



„METZELER“ Profil „Block C“
Dieses Profil ist speziell für Motorroller mit weitgehendster Berücksichtigung des kleinen Raddurchmessers konstruiert. Die Reifenform einschließlich der Profilgestaltung verhindert selbst bei schmierigen und aufgelockerten Straßen ein seitliches Abrutschen bzw. Ausgleiten in den Kurven. Lieferbar in den Größen: 4,00-8, 4,00-10, 3,50-12, 3,25-14



„METZELER“ Profil „Block C-K“
(Spezialausführung für Kabinenroller)
Es handelt sich hierbei um eine Spezialausführung für drei- oder mehrrädige Motor- und Kabinenroller. Die flache Profilform, verbunden mit der Profilierung, ergeben ein pkw-ähnliches Verhalten des Fahrzeuges.
Lieferbar in der Größe: 4,00-8

oder Maier nun doch, einen neuen Reifen zu kaufen. Irgendeinen Reifen natürlich, ist ja ganz egal, welchen die Dinger sind ja doch alle gleich. Hauptsache, daß es schnell geht. Herr Müller, Huber oder Maier weiß ja nicht einmal, wie das Profil seines Reifens einst im Mai ausgesehen hat. Daß es zum Beispiel einen Unterschied zwischen Rillen- und Blockreifen gibt, ist ihm ebenso unbekannt, wie die Tatsache, daß heute sechs Firmen Rollerreifen mit zusammen 12 Profilen auf den Markt bringen. Die größte Auswahl mit zusammen vier Profilen bieten die Gummiwerke Fulda. Ihr Modell „Block“ hat fünf Reihen von starken Gummiklötzen, die so nebeneinander herlaufen, daß immer ein Klotz neben dem Zwischenraum der nächsten Reihe zu stehen kommt. Dieses Schachbrettmuster garantiert natürlich einen

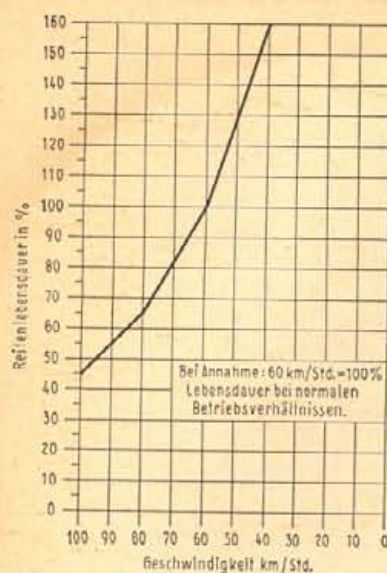
Continental-Roller-Reifen

Phoenix-Motorroller-Reifen

Englebert-Reifen von 3,50-8/-12

Fulda-Roller-Reifen „Block“





GEPFLEGTE REIFEN SIND SICHERER

Ratgeber zur Reifenpflege

Berührung der Lauflfläche mit der Fahrbahn



sich Rost. Dieser scheuert mit Sicherheit jeden Schlauch zu schanden. Darum kann ein Nach- und Besehen der Reifen, Schläuche und Felgen nie schaden. Entstandene Rostflächen sind mit feinem Schmirgellein zu säubern und mit Lack auszubessern. Die Reifeninnenseite sowie den Schlauch reinigen wir am besten mit einem leicht feuchten Lappen. Wir werden bei ungepflegten Reifen eine Anzahl von Gummikugeln und -Röllchen (Gummiautrieb) vorfinden. Diese müssen unbedingt entfernt werden, sonst machen sie uns das Leben sauer. Da helfen keine Einlegesohlen gegen „Plattfuß“!

Bei jeder Reifenmontage pudern wir die Reifeninnenseite und den Schlauch mit Talkum ein, dies erhält den Gummi geschmeidig und verhindert Verklebung sowie etwaiges Verkleben des Schlauches. Die Felgen reinigen wir an der Innenseite von anhaftenden Schmutzteilen. Natürlich achten wir noch beim Zusammenbau auf richtigen Ventil Sitz.

Wenn wir das alles beachten, haben wir für die Erhaltung unserer Bereifung - bis zum nächsten Nagel - alles getan. (J. K.)

„Privatweg — Durchfahrt verboten!“

Über die Beschilderung unserer deutschen Straßen ist schon viel geschrieben worden. Zwei Dutzend Schilder auf einer Strecke von rund einem Kilometer sind bisher mein persönlicher Rekord. Bei einer Urlaubsfahrt in unbekannte Gegenden wird man aber stets gut daran tun, sich die Beschilderung genau anzusehen, wenn man unliebsame Überraschungen vermeiden will.

Grundsätzlich muß man aber zwischen den amtlichen Sperrschildern und privaten Aushängen unterscheiden. Treffen wir z. B. auf ein Schild „Privatweg“, so kann uns kein Mensch daran hindern, diesen Privatweg zu benutzen. Das Wort „Privatweg“ schließt in keiner Weise ein Verbot ein. Oftmals wird der Zusatz „auf eigene Gefahr“ zu finden sein. In diesen Fällen handelt es sich erfahrungsgemäß meist um Wege, die einem leicht gezähmten Kartoffelacker entsprechen und darum nur mit größter Vorsicht zu befahren sind.

Über den juristischen Wert des Zusatzes „Durchfahrt verboten“ sind sich die, die es eigentlich genau wissen müßten, noch nicht ganz einig. Es steht nur soviel fest, daß man den Weg meiden sollte, wenn er durch einen Zaun, eine Barriere oder sonstwie versperrt ist. Das gilt auch dann, wenn wir uns mit unserem Blechleschen noch an der Seite vorbeischlängeln könnten. Und wenn neben dem „Privatweg“ ein amtliches Sperrschild steht, dann ist der Weg natürlich tabu!

Das Schild „Durchfahrt verboten!“ muß ebenfalls amtlich sein, wenn es uns Respekt einflößen soll. Und doch ist dieses Schild eigentlich recht problematisch. Denn wenn Sie einen Anlieger besuchen oder in einem an dieser Straße liegenden Geschäft etwas einkaufen wollen, dann dürfen Sie ohne weiteres einfahren. Und ich möchte den Polizeibeamten sehen, der mir nachweisen kann, daß ich niemanden besuchen wollte!

Unsere Fahrsicherheit hängt von unseren Reifen ab. An ihre sorgfältige Pflege denken wohl die wenigsten; darum wollen wir den Reifen etwas mehr Aufmerksamkeit schenken. Mit dem vorgeschriebenen Reifendruck fahren wir am sichersten und erhöhen die Lebensdauer unserer Reifen.

Wer kennt nicht das unangenehme Schlingern. In den meisten Fällen handelt es sich dabei um in Unterdruck gefahrene Reifen; dadurch unterliegen sie starkem Verschleiß (Seitenwandbrüche). Auf schmierigen Straßen vermag eine weiche Reifenaufgabe kaum die schmierige Schicht zu durchdringen. Der Reifen wälkt so übermäßig stark und erwärmt sich. Dies ist bekanntlich nicht zu seinem Vorteil. Aber auch ein über das Maß herrschender Reifendruck ist schädlich für den Reifenaufbau. Um stets den richtigen Druck kontrollieren zu können ist es ratsam, sich die nicht kostspielige Anschaffung eines Reifendruckmessers zu leisten. So haben wir stets gleichlautende Meßergebnisse. Auf die kommt es nämlich an. Leider stimmen die einzelnen Druckmesser der verschiedenen Tankstellen nicht überein. Den richtigen Reifendruck messen wir am genauesten in kaltem Zustand, d.h. vor dem Fahren, denn durch Walken während der Fahrt erwärmt sich der Reifen. Dieses ergibt beim Messen höheren Reifendruck. Ein im stets richtigen Druck gefahrener Reifen dankt uns dies durch lange Lebensdauer. Er hilft uns auch Treibstoff sparen.

Am Reifenprofil können wir leicht Fehlerquellen erkennen, z. B.: Profil in der Mitte gut, jedoch starke seitliche Abnutzung, bedeutet der Reifendruck ist zu niedrig. Oder das Profil ist wellig und radiert; unser Reifen läuft nicht spurbalig, d.h., Vorder- und Hinterrad laufen nicht genau hintereinander.

Das Reifenprofil soll stets gleichmäßig abgefahren aussehen. Alle 1000 km ist es vorteilhaft, die Räder untereinander auszutauschen, wobei wir das Reserverad nicht vergessen dürfen (gutes Profil immer am Vorderrad). Einseitige Abnutzung behebt man bei dieser Gelegenheit durch Seitenwechsel. So unterliegen unsere Reifen einer ständigen Kontrolle und wir geben ihnen erhöhte Lebensdauer. Diese ist noch von der Fahrgeschwindigkeit abhängig. Die obenstehende Kurve zeigt uns dies wohl am besten.

Außer den nicht sonderlich geschätzten Nägeln und anderen lästigen Eindringlingen gibt es viele Feinde unserer Bereifung. Alle Mineralöle und -Fette sind nicht gerade die besten Freunde des Gummis. Starke Sonneneinstrahlung beschleunigt das Brüchigwerden. Aber auch langes Stehen in großer Nässe kann unangenehme Situationen hervorrufen. An den Folgeninnenseiten bildet

Eile
bei
Nacht



nur mit
bester
Beleuchtung:

Verlangen Sie immer
ausdrücklich

OSRAM

Bilux-Lampen
OSRAM-Autolampen



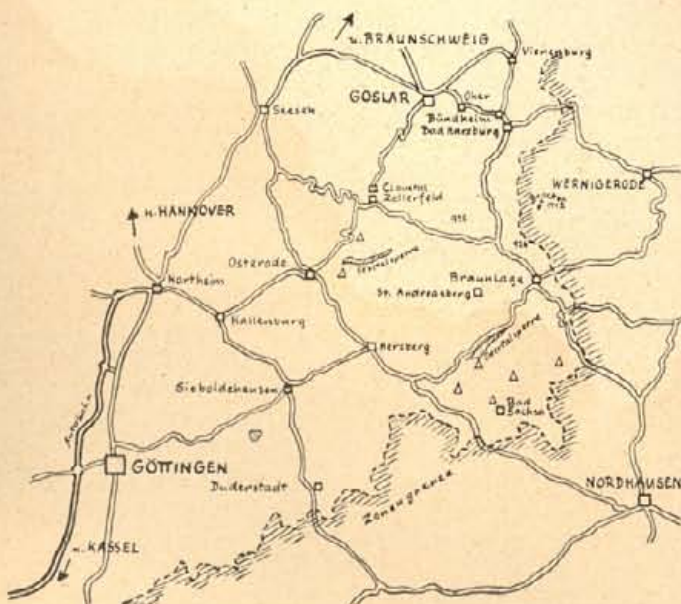
ROLLER REVUE- REISETIP:

GOSLAR IM HARZ

Goslar, die 1000jährige Kaiserstadt, hat sich ihr altertümliches Aussehen prachtvoll bewahrt. Viele alte romanische und gotische Profanbauten, interessante Fachwerkhäuser mit Schnitzereien und Inschriften vereinen sich zu einem Stadtbild von entzückendem Reiz. Der kostbarste Besitz ist die berühmte Kaiserpfalz aus dem 11. Jahrh., der größte erhaltene Palast Deutschlands aus romanischer Zeit.

Der Harz

Es grüne die Tanne
Es wachse das Erz.
Gott schenke uns allen
Ein fröhliches Herz.



Dieser alte Wahlspruch des Harzes kündigt von den Bodenschätzen, die einst den Reichtum dieses schönen Waldgebirges im Herzen Deutschlands ausmachten. Heute allerdings werden nur noch bei Goslar, am Nordrand des Gebirges, Kupfer und Silber gefördert. Aber immer noch ist, auch wenn das Gebirge durch die Zonengrenze geteilt ist, der Harz ein beliebtes und lohnendes Reiseziel, das vor allem von Nord- und Mitteldeutschland her bequem auf guten Straßen erreicht werden kann. Von Kassel kommend nimmt man die Autobahn bis Göttingen oder Northeim, wo man über Giebolde-Herzberg bzw. Osterode mitten in die grünen Täler des Berglandes mit seinen rauschenden Wäldern, seinen murmelnden Bächen und den zum Bade labenden Stauseen der Talsperren, wie der Söse-Talsperre und der Oder-Talsperre gelangt. Reizende Kurorte, wie Sankt Andreasberg, Bad Sachsa, Braunlage und Bad Harzburg verlocken zum Verweilen und Ausruhen. Die gewundenen Straßen in den stillen Tälern bieten schöne Rast- und Picknick-Plätze und die zahlreichen Campings laden den Feriengast zum Aufenthalt in ozonreicher Waldluft. Den historischen Mittelpunkt der Harzreise bildet die alte Kaiserstadt Goslar, die den Reichsadler im Wappen führt. Heinrich III. errichtete dort seine romanische Kaiserpfalz. Sehenswert sind auch die zahlreichen, vom Krieg verschonten alten Häuser Goslars, die zum Teil den Gilden gehörten. Wenn auch der Brocken-gipfel in der Ostzone liegt, so finden sich doch auch auf der westlichen Seite, zwischen Bad Harzburg und Braunlage noch beachtliche Berge, wie Achtermanns Höhe oder der Bruchberg, die einen bezaubernden Blick über die stillen, grünen Täler bieten und als lohnende Ausflüge zu einer richtigen Harzreise gehören. Von Goslar aus erreicht man nordwärts Braunschweig und Hannover, wo sich wieder Anschlußmöglichkeiten an das Autobahn-Netz ergeben.

H. W. A. Schoeller



Diese äußerst charmante Dame trägt einen Rollanzug comme il faut, für Reisen, Camping und Haus besonders geeignet. Weste und Hose sind aus rein wollenem Kammgarn-Schotten und in milchschwarz, flaschengrün und zitronengelb erhältlich. Zur Weste gibt es auch einen gleichfarbigen Schottenrock. Die Kombination ist beachtlich. Auch sind einfarbige Blusen oder Pullover unter der, durch einen Rückenriegel verstellbaren, Weste durchaus erlaubt. Es sieht auffallend hübsch aus. — So, wie sich die Dame hier für ihre Fahrt orientiert, so werden auch Sie von uns in der Folge über spezielle rollermotorsche Belange unterrichtet werden. Für die Rollensen und Sozias liest es Anregungen — für die Rollene Vergleichsmöglichkeiten. — „Wer vieles bringt, wird jedem ...“ (Faust I. Teil).

Foto: Robert A. E. Bauer

Pihan Modell, Rehan bei Hof

CAMPING-TIPS DER R.R.

Vom rußigen Feldkessel zum Benzin-Kocher

Der Horden-Topf der Wandervogel - jener schon süßenhaften Vorfahren der heutigen Camping-Fans - faßte mindestens vier Liter und war von außen mit einer fetten Ruß-Schicht überzogen. Die Kochausrüstung des modernen Zeltwanderers besteht aus blankem Leichtmetall und sauberen, rauchfreien Benzin- oder Propangaskochern. Gewiss ist Holzfeuer billiger, aber auf vielen Zeltplätzen besteht ein Verbot „offenes Feuer“ zu machen. Einmal aus Sicherheitsgründen und einmal um die Zäune der Anrainer vor dem Flammentod zu bewahren. Wer natürlich Fleisch, Fisch oder Geflügel gerne grilliert, gibt offenen Feuerstellen trotzdem den Vorzug. Dabei ist zu beachten, daß das Braten an Spieß oder Rost nicht am flammenden Feuer vor sich geht, sondern an der glimmenden Glut. Auf gut organisierten Zeltplätzen, besonders in Frankreich, kann man Holzkohle für Kochzwecke kaufen. Bei uns tut man gut daran, ein Paket sogenannte Bügelkohle mitzuführen. Man schichtet sie über Papier und trockenen Holzspänen auf, wobei man darauf achtet, daß die Brennstelle in einem Luftzug liegt, der die Holzkohle nach dem Abbrennen des Schürfeuers in heller Glut erhält. Darüber baut man entweder einen mitgeführten Bratrost auf, oder aber man konstruiert sich aus frischen, grünen Ästen einen improvisierten Bratenspieß, auf den man die Speisen steckt und drehend über der Glut rostet. Nun noch ein Wort über die Benzin-Kocher, die man nie ohne Aufsicht brennen lassen sollte. Vor allem darf man nie Brennstoff nachfüllen, wenn der Kocher noch heiß ist, und nach Möglichkeit nie unter dem Zelt oder unter dem Vordach kochen. Brenner-Düsen der Kocher haben die unangenehme Eigenschaft, daß sie manchmal mit einer Düsennadel geputzt werden müssen, wenn der ganze Apparat nicht explodieren soll.

hawasch.

Camping-Kochrezept:

Polenta

250 g groben Polentagrieß, 1 Liter Salzwasser, Butter.
In kochendes Salzwasser die Polenta einstreuen und zu einem steifen Brei kochen. Mit einem Löffel davon Nocken abstechen, diese auf einer Platte anrichten und mit heißer brauner Butter übergießen. Nach Geschmack gibt man dazu grünen Salat, gekochten Schinken oder Eier.

(Rezept aus dem großen illustrierten Schandri-Kochbuch, von Frau Sixt-Heyn, 1120 S., über 3000 Rezepte, Halbleder DM 14.50. Verlag Carl Gerber, München 5.)



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

mit der einzigartigen »Bella« von Zündapp

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

E Es fährt sich bequemer mit der Bella. Dabei ist sie natürlich so sprichwörtlich zuverlässig wie alles von Zündapp. Ihr 150 ccm 2-Takt-Motor, 7 PS, läuft in 260000 Exemplaren - das sagt genug!

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

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

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

VON ZÜNDAPP

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





ÜBER DEN UMGANG

MIT BREMSSEN

(Fortsetzung und Schluß)

Sind wir nun in die Lage versetzt, neue Bremsbeläge auflegen zu müssen, so sei es Grundregel, nur das beste Markenfabrikat zu verwenden, wenn es auch teurer sein mag, als ein sog. Feld-, Wald- und Wiesenbremsbelag. Falsche Sparsamkeit gerade in diesem Punkte kann einmal Knochen oder sogar das Leben kosten. Also ...!

Das Auflegen neuer Beläge ist ein Gebiet, das auch ein geschickter Bastler lieber dem Fachmann überlassen sollte. Es gibt in jeder größeren Stadt Bremsenspezialwerkstätten. Unter uns — nicht einmal jede sonst hervorragende Werkstatt kann das, wenn sie nicht gerade einen Bremsenspezialisten unter ihren Mechanikern hat. Bremsbeläge werden heute aufgeklebt und außerdem vernietet. Das Vernieten muß gekonnt sein. Die Nietköpfe müssen sorgfältig im Bremsbelag versenkt sein. Sonst kommen die Nietköpfe mit der Bremstrommel in Berührung. Die Bremse kreischt und rupft. Die Innenflächen der Trommeln erhalten Kratzer und Riefen, die auf die Dauer auch dem besten Bremsbelag schlecht bekommen. Man kann sie mit dem Finger ertasten. Sind sie vorhanden, muß die Bremstrommel ausgedreht werden. Das kann man aber nicht oft machen, denn nach mehrfachem Ausdrehen wird die Trommelwandung dünn. Beim Betätigen der Bremsen pressen die Bremsbacken beim Anheben gegen die dünn gewordenen Laufflächen und verzerren diese oval. Enderfolg rufende Bremsen mit allen ihren Gefahren. Die Nieten sind zwar mit Absicht im Material am Kopf weich gehalten. Aber trotzdem!

Nur aufgenietete und nicht gleichzeitig aufgeklebte Bremsbeläge können sich werfen. Eine kontinuierliche und progressive Bremswirkung ist dann ebenfalls nicht mehr vorhanden. Rupfen und das gefürchtete Blockieren des Rades sind dann meist die üblen Folgen. Wer das alles nicht in jahrelanger Praxis gelernt hat, sollte unbedingt vom Selbstbelegen die Finger lassen, selbst wenn es — wie meist der Fall — abgepaßte und für die Maschine vorbereitete Bremsbeläge mit vorgebohrten Nietlöchern gibt. Schon mancher hat da bitter für Bastlerarbeit zahlen müssen.

Überhaupt sollte sich jeder Rollerfahrer sehr genau mit seiner Bremspraxis befassen. Jede Marke — ja man kann sagen, sogar jedes Fahrzeug — hat seine individuellen Eigenheiten. Der Schreiber stellt beim Fahren mit den verschiedensten Rollern immer wieder fest, daß die meisten heutigen Rollerbremsen hinsichtlich der Bremsverzögerung gewaltiges leisten. Das setzt aber wieder voraus, daß man mit Gefühl an die Sache herangeht. Das Rollerrad hat meist einen viel kleineren Umfang als das Rad eines Motorrads. Hat man nun gute Bremsen, so kann man bei robuster Hantierung erleben, daß eben infolge der hervorragenden Bremswirkung das kleine Rad schneller blockiert als das große, was daher kommt, daß der Hebelarm des kleinen Rades, der einer Bremsung entgegenwirkt, bei einem zu starkem Bremsdruck nicht

mehr ausreicht. Das Rad bleibt unter Umständen schlagartig stehen, blockiert also. Diesen Zustand kann man eben infolge der guten heutigen Rollerbremsen erreichen, wenn man kräftig am Handhebel zieht oder gefühllos auf das Fußpedal „latscht“. Schmirt das Hinterrad weg, so kann ein geschickter Fahrer, der nicht gerade schläft, diesen Schlenker schnell ausbügeln, wenn er nur gleichzeitig den Bremsdruck verringert. Rutscht aber das Vorderrad aus der Spur, so kann die Sache doch recht schief gehen, wenn man nicht ein ganz ausgekochter Hase ist. Versuchen Sie auf alle Fälle, irgendwo auf möglichst unbelebter Straße mit gut griffigem Belag herauszubekommen, wenn die Gefahr der Blockierung auftritt. In kürzester Zeit werden Sie merken, wie weit Sie mit Finger- und Fußdruck gehen dürfen, bis das Blockieren beginnt. Nehmen Sie diese Versuche für jedes einzelne Rad getrennt vor, später dann aber auch mit beiden Bremsen. Wenn auch eine gute Bremse weich greift, so dürfen Sie ihr nicht die ganze Feinfühligkeit allein überlassen. Sie müssen von sich aus noch feinfühlicher beim Bremsen vorgehen, als dies auch ein guter Wagenfahrer mit seinem Bremspedal und seinen Öldruckbremsen heute macht. Er hat immerhin vier Räder unter sich, bei denen ein kleiner Schlenker nicht so gefährlich ist wie bei einem Einspurfahrzeug.

Höchste Feinfühligkeit ist auf nassem Asphalt oder veröltem Straßenbelag in den Städten notwendig. Durch die geringere Reifenadhäsion — auf Deutsch: „Griffigkeit“ — ist natürlich die Gegenwehr des Rades gegen Blockieren erheblich verringert. Es kommt deshalb rascher zustande, als bei trockener Straße. Ein Schlenker läßt sich dann auch eben wegen der geringeren Reifen-griffigkeit schlechter korrigieren. Übrigens korrigieren! Das heißt Gegensteuern. Dies muß besonders auf nasser Fahrbahn ganz weich und nicht ruckartig geschehen. Man „übersteuert“ sonst den Apparat, was zur Gegenkorrektur zwingt. Blitzartig schaukelt sich dann das Fahrzeug auf und der Sturz ist fertig. Man gewöhne sich überhaupt an, alle Korrekturen in der Lenkung und in der Bedienung der Bremse weich und überlegt vorzunehmen. Man erschrickt natürlich bei Zwischenfällen. Das ist eine normale Erscheinung. Aber man muß es eben einfach lernen, daß dann Arm- und Beinmuskeln nicht krampfartig und unbeherrscht reagieren. Sonst übersteuert man totsicher und gibt schlagartig zu viel Bremsdruck, worauf dann das Unglück blitzartig geschehen ist. Mit unseren guten Rollerbremsen haben wir bei kaltem Blut meist immer noch genug Platz, um gefühlvoll anzubremsen und den „Gegenspieler“ doch noch zu vermeiden. Mit einem weich gebremsten Rad kann man zur Not noch eine Ausweichbewegung machen. Mit einem scharf gebremsten und vor dem Blockieren stehenden Rad aber nicht.

Grundregel muß sein, beim Anschneiden von Straßenbahnschienen, Sand- oder Splittstellen frisch reparierter Straßen auszukuppeln und das Einspurfahrzeug im Leerlauf darüber rollen zu lassen. Ist kein Schubb im Fahrzeug, besonders nicht verstärkt in einem kleineren Gang, dann kommen wir glatt hinüber. Das kurze Reißen in scharfem Knick über solche Stellen hinweg, besonders bei Nässe, ist immer gefährlich, am gefährlichsten, wenn noch die Kraft des Motors voll hinter dem Rade sitzt. Beim Roller ist dies nicht ganz so gefährlich wie beim Kraftrad. Aber der Schreiber beobachtet doch häufig genug, daß sich auch Roller hier hinlegen können.

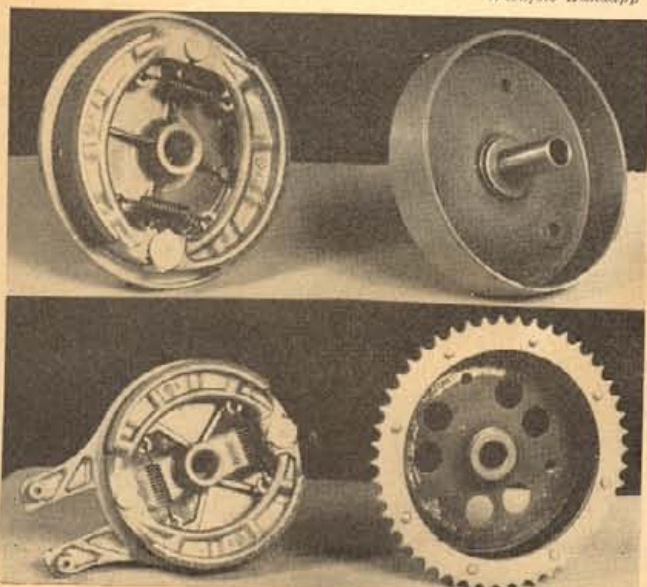
Zum Schluß nochmals ein Hinweis auf einen ganz alten Hut, der leider auch noch in manchen Fahrschulen spukt. Einer meiner Freunde schrieb mir kürzlich wieder, daß er in der Fahrschulprüfung durchgefallen sei, weil er auf die Frage des Prüfers, wie er bremst, geantwortet habe: „Natürlich mit der Vorderradbremse!“ Der Prüfer belehrte, daß man die Vorderradbremse nach Möglichkeit nie alleine anfassen solle, sondern stets mit der Hinterradbremse arbeiten müsse. Das gebremste Vorderrad gehe weg und man müsse beim Bremsen das Fahrzeug sozusagen hinten aufhängen! Armer Mann! Ich meine beide, den einen, weil er für eine richtige Antwort seinen Führerschein nicht bekommen hat, den anderen, weil er ein schon seit Jahren widerlegtes Ammenmärchen heute noch glaubt. Der Prüfer dürfte schon sehr lange nicht mehr Motorrad gefahren sein. Warum?

Ein richtig konstruiertes Einspurfahrzeug geht nämlich beim Anbremsen des Vorderrades etwas „in die Knie“. Das heißt also, daß sich die Last beim Bremsen des Vorderrades nach vorn verlegt. Damit wird der Andruck des Vorderrades auf die Fahrbahn beim Bremsen größer. Man kann also mit dem Handhebel den Bremsdruck erhöhen und fein regulieren. Der Bremsvorgang wird dadurch viel sicherer, als wenn mit der grob vom Fuß aus betätigten Hinterradbremse gearbeitet wird. Zugegeben, daß ein wegrutschendes Vorderrad gefährlicher als ein schlitterndes Hinterrad sein kann. Aber der Schreiber hat in den letzten Jahren, dank erworbener und technisch auch möglichen Feinfühligkeit der Handbremse, kein Wegrutschen des Vorderrades mehr erlebt, wohl aber mehrfach weggehende Hinterräder. Und zwar beim Bremsen ... Bei ihm hat die Hinterradbremse praktisch das

Zündapp „Bella“ Vorder- und Hinterradbremse

Die überdimensionierten Innenbackenbremsen der „Bella“ lassen höchste Verzögerungswerte zu. Bei einem Trommeldurchmesser von 150 mm und einer Belagbreite von 25 mm sind sie auch schärfsten Dauerbeanspruchungen gewachsen. Wie die Bilder erkennen lassen, wurde bei der Konstruktion größter Wert darauf gelegt, daß sich die Bremsen auch unter extremen Beanspruchungen nicht verziehen können. Beim Betätigen beider Bremsen werden Verzögerungswerte von über 7 m/sec² erreicht.

Werkfoto Zündapp



ganze Jahr Ferien, es sei denn beim Bremswechsel zum Auskühlen auf langen Gefällen. Die Vorderradbremse unserer modernen deutschen Roller reichen fast in allen Fällen voll aus, um den Apparat zu halten. Man geht eben einfach nicht mit so viel Dampf in unübersichtliche Verkehrssituationen hinein, um bei den heutigen Rollerbremsen gleichzeitig Hand und Fuß gebrauchen zu müssen. Gewaltbremsungen mit diesen Konstruktionen führen immer zum schlagartigen Blockieren und zum darauf folgenden Kopfstand. Sie können wohl einmal notwendig werden, wenn einem ein Kind oder ein Hund blindlings in den Weg rennen. Wer aber die Augen aufmacht, wird dies mit einigem Glück stets vermeiden können. Wer ein Kind sieht, einen Hund, oder einen . . . Radfahrer, der wird als vernünftiger Mensch schon rechtzeitig seine Vorkörnungen so treffen, daß er nicht zum Verzweiflungsmittel der Gewaltbremsung mit beiden Rädern greift. Dies gilt auch für Kreuzungen, wo die eigene und fremde Vorfahrt unsicher sind. Man sollte sich auch nie auf seine Vorfahrt verlassen, weil man niemals weiß, ob der andere sie anerkennt. Gegenüber motorischen Vierbeinern sind wir sowieso im Nachteil, weil wir nicht so viel Blechschutz genießen. Vergessen Sie auch nie, daß es kein „Vorfahrtsrecht“ gibt, das Sie mit Gewalt erzwingen können. Der Gesetzgeber spricht nur von einer „Vorfahrt“ und nicht von einem „Vorfahrtsrecht“. Leider kann man den letzteren Begriff sogar noch in richterlichen Urteilen finden. Sie haben einen Roller mit guter Beschleunigung. Seien Sie in Zweifelsfällen stets der Klügere, der nachgibt. Die paar Sekunden sind schnell wieder eingebracht. Dann werden wir uns noch lange über Bremsen und sonstigem Kram unseres heißgeliebten Rollers unterhalten können.

Mechanikus

GOGGO — heute neu!

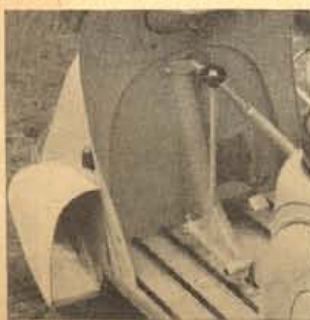


Die Firma Glas in Dingolfing hat die Katze aus dem Sack gelassen und zeigt das Rollerprogramm 54/55. Eine Weiterentwicklung der bisherigen Modelle ist als selbstverständlich anzusehen und kann nicht weiter überraschen. Die Sensation liegt einmal bei einer Typen-Erweiterung nach unten durch den GOGGO JUNIOR, einen 100 ccm Roller, dessen Motor 4 PS leistet und dabei eine Spitze von 70 km erreicht. Dreiganggetriebe, Vorder- und Hinterrad durch Schwinggabel abgedeckt und 1,8 Liter Normverbrauch sind weitere Daten von diesem interessanten Roller, dessen Preis weit unter der 1000-DM-Grenze liegen wird. Die andere Sensation ist ein Vierrad-Kabinenroller. Doch darüber berichtet die R.R. im Kleinwagenteil.

Im Bild sehen Sie das neue „200 ccm Luxusmodell“. Seine wichtigsten Verbesserungen sind Verwendung von 10-Zoll Rädern, ein völlig geschlossener Kettenkasten, hydraulische Federbeine links und rechts am Hinterrad. Selbstverständlich wird die R.R. zu gegebener Zeit genauestens über diese neuen Roller berichten.

Schwerbeschädigte fahren auch Roller

Der Berliner beinamputierte Riets hatte es satt, mit seinem Krankenfahrstuhl das Mitleid seiner Mitmenschen zu erregen. Mit Hilfe der Firma Hetzer, Berlin-Steglitz, baute der Karosseriemacher Schulz einen Goggoroller um. Und das Sensationelle: Der umgebaute Roller mit Beinwagen ist weitaus billiger als ein entsprechender Krankenfahrstuhl. Ein Lichtblick für alle Beinamputierten! Es wäre wünschenswert, daß die Kriegsgesundheitsversorgung die Sache aufgriffe, um so unseren Beschädigten das Gefühl zu geben, vollwertige Menschen zu sein.



ElastofixO und Fixoflex

VERSCHLUSSLOSE
ABSOLUT ZUVERLÄSSIGE
DEHNBARE
UHRARM-
BÄNDER
FÜR JEDE UHR PASSEND



DIE BEIDEN ASSE



PFORZHEIM
GEGRÜNDET 1885

ACHTEN SIE BEIM KAUF
AUF DIE EINGESTEM-
PELTEN MARKEN

„ELASTOFIXO“
und
„FIXOFLEX“

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



Dein ständiger Begleiter:
DEXTRO-ENERGEN,
der natürliche Energiespender!
Erhältlich in allen Apotheken,
Drogerien und Reformhäusern.

DEXTRO-ENERGEN
hält Dich am Steuer frisch!



RR-Test:

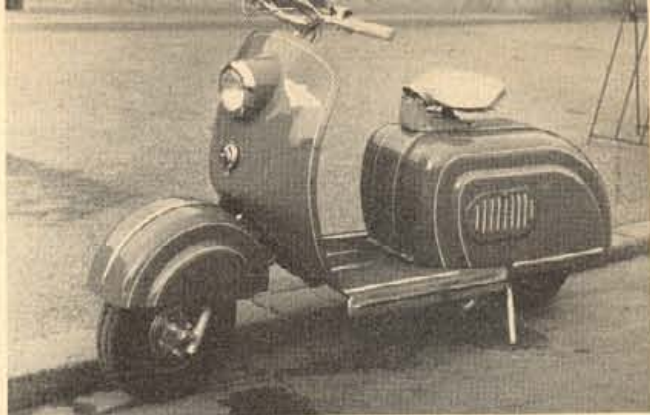
Venus 100

EIN KLEINROLLER FÜR DIE DAME

Eines Tages war's so weit. Das Straßenbahnfahren hatte ich restlos satt. Und außerdem, mein Eheannäher, der Balduin, ist ein technisches Wunderkind. Nicht nur daß er sich elektrisch rasiert, er weiß auch ganz genau, wieviel geistige Zündungen notwendig sind, um einen weiblichen Anzapfel zu einer vollen Umdrehung zu bringen und was die zunehmende Geschwindigkeit für einen Mehrverbrauch an alkoholischer Flüssigkeit mit sich bringt. Will ich mich über etwas Technisches mit ihm unterhalten, dann sieht er mich so unsäglich verachtungsvoll an, daß ich gleich wieder ruhig bin. Aus diesen Gründen mußte etwas geschehen, und es geschah auch etwas: ich kaufte mir einen Motorroller, eine „Venus 100“. Warum es gerade eine „Venus“ wurde? Nun, in dem Venusladen war ein netter Verkäufer mit so treuen blauen Augen, daß ich ihm mindestens die Hälfte von seinem Loblied auf die Venus glaubte und mit dieser Hälfte bin ich vollkommen zufrieden. Ich will wieder die Welt einige Male umrollen, noch auf Weltrekordjagd gehen. Als ich Balduin meine neue Eroberung vorstellte, tippte er sich nur beziehend gegen die Stirn und murmelte häßliche Worte über die technische Unzulänglichkeit der Frauen im allgemeinen und über meinen Kuhverstand im Besonderen. Trotzdem konnte er es sich nicht verkneifen, schnell mal eben um den Stock zu fahren. Wann er wieder kam? Nach geschlossenen 2 Stunden. Im Geiste sah ich ihn schon im Krankenhaus. — Der kleine Venus ist inzwischen schon fast 1000 km alt geworden, höchste Zeit also, über unsere Ergebnisse zu berichten. Balduin soll zuerst vom Technischen zu Wort kommen, er versteht das ja sooo viel besser. Also hier spricht Balduin:

Ein offener Zentralrohrrahmen nimmt den 100-cem-Fichtel & Sachs-Zweitaktmotor auf, der bei 4000 Umdrehungen 3 PS leistet. Mit dem Motor in einem Block vereint ist das Zweiganggetriebe, das durch Handschaltung betätigt wird, wobei der Schalthebel am Lenker liegt. Die Übersetzung des 1. Ganges dürfte ruhig etwas höher sein, da der Motor elastisch genug ist, um den Roller auch bei niedrigen Geschwindigkeiten ruckfrei herauszuziehen, sie brächte eine größere Bergsteigfähigkeit und ein einfacheres Anfahren eines mit zwei Personen beladenen Rollers mit sich. Das Hinterrad ist starr, Das Vorderrad ist in einer Teleskopgabel aufgehängt. Der Verzicht auf eine Hinterradfederung fällt nicht besonders auf, da der wirklich bequeme Schwingsattel die Stöße vom Hinterrad weitgehend abfängt. Die Vorderradfederung dürfte allerdings ruhig etwas weicher arbeiten, um die Arme und die Handgelenke noch mehr zu entlasten. Die Karosserie ist in ihrer Formschönheit sehr gut gelungen, der Schnellverschluß des Karosseriehinterbaus ist technisch einwandfrei. Einzig die Klappe zum Benzinbehälter und Vergaser ist zu klein geraten. Den Benzinbehälter abzustellen ist fast schon Fingerakrobatik. Für die Bereifung verwendet man 3,50—8 Zoll-Reifen, die auf geteilten Stahlfolien montiert sind. Wenn irgendwo das kleine Rad am rechten Platz ist, dann bestimmt bei einem Roller dieser Art. Geringes Gewicht und tiefe Schwerpunktage sind damit zwangsläufig gegeben und die eventuellen Nachteile treten bei den relativ geringen Geschwindigkeiten kaum in Erscheinung. Die Bremsen sind erstklassig und wurden auch bei einem etwas schwereren und schnelleren Modell noch vollkommen ausreichen. Verschiedene Dinge, deren Konstruktion bzw. überhaupt Nichtvorhandensein, bei „großen Rollern“ zumindest stark stören würde, halte ich hier für vollkommen in Ordnung. Denn 100 cem sind nun einmal empfindlich für jede Mehrbelastung wie sie z. B. ein Tachometer, ein geschlossener Kettenkasten oder ein Reserverad darstellt. Auch sollte man nicht vergessen, daß die Venus 100 in erster Linie ein Fahrzeug für den Nahverkehr ist, das lange nicht die Ausrüstung braucht wie ein größeres Reisefahrzeug. Damit Sie dies nicht gleich in die falsche Kehle kriegen, mit der kleinen Venus kann man, wenn es sein muß, um die ganze Welt fahren, nur geht es eben ein bißchen langsamer als mit einem Düsenjäger. Soweit die gelehrte Männerwelt.

Die Karosserie ist einfach hochzuheben. Auf dieser Seite ist das Gebläse und die kleine Werkzeugtasche (Lippenstift) zu sehen



Richtiges Finish und gute Eigenschaften — kurz ein weiblicher Roller

Und nun soll ich Ihnen erzählen, wie es mir beim Fahren ergangen hat. Wenn ich ehrlich sein soll, eigentlich weder noch... Ich finde das alles so furchtbar selbstverständlich. Sehen Sie, da hat mir der Verkäufer versprochen, daß man nur einmal auf den Kickstarter treten mußte und dann läuft das Ding auch. Bis auf ein einziges Mal hat das immer gestimmt und da konnte der Verkäufer wirklich nichts dafür. Zehn Minuten lang bin ich im Schweiß meines Angesichts auf den Kickstarter gestiegen, aber der Motor blieb stumm. Ich muß wohl ziemlich ratlos ausgesehen haben, denn ein freundlicher junger Mann bot mir seine Hilfe an. Er hatte auch gleich den Fehler gefunden, indem er den Benzinbehälter öffnete. Leider kann man den von außen nicht sehen. Übrigens, in einem Punkt glaube ich, hat mich der Verkäufer trotz der blauen Augen doch beschwindelt. 1,5 Liter wäre der Normverbrauch, dabei komme ich nach meiner Rechnung immer auf 1,8 bis 2 Liter. Allerdings habe ich Balduin in Verdacht, daß er sein Feuerzeug immer aus meinem Benzinbehälter füllt. Ob das viel ausmacht? Neulich habe ich eine Sonntagstour unternommen. Balduin hat schwer schwarz gesehen. Aber sicher war er nur neidisch.

Die wichtigsten technischen Daten:

Motor: F & S Einzylinder-Zweitaktmotor 98 cem mit Kickstarter und Gebläse. Zwei Getriebegänge.

Rahmen: Offener Zentralrohrrahmen aus nahtlosem Präzisionsstahlrohr geschweißt.

Karosserie: Gepreßt, Motorhaube mit wenigen Handgriffen abnehmbar.

Federung: Vorne Teleskopgabel mit Öldämpfung.

Bereifung: 3,50—8.

Gewicht: ca. 65 kg.

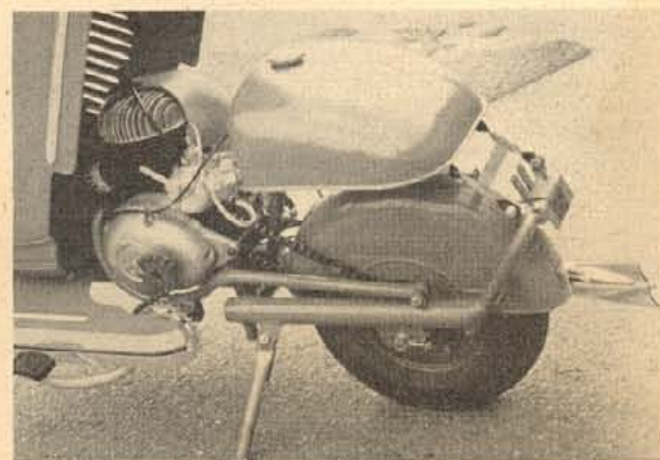
Höchstgeschwindigkeit: 60 km/h.

weil er nicht mitfahren konnte. Ich hatte doch alles dabei, was man so braucht: Lippenstift, Regenschirm und Badeanzug. Was konnte schon schiefgehen? Es klappte auch alles herrlich. Frühmorgens um 4 Uhr war Abfahrt. Durch die taufrische Morgenlandschaft zieht die Venus wie eine wildgewordene Biene. Später kamen ein paar ganz respektable Berge in Sicht. Einmal las ich ein Schild „Vorsicht 16% Steigung“, ein andermal stand 18% Steigung darauf. Fast bekam ich Herzklopfen, ob das gut gehen würde. Aber alle Sorge war umsonst. Mein Stahlroß ließ mich nicht im Stich. Bei der Heimfahrt kam ich tief in die Nacht hinein. Mein Gott, war das aufregend, wie der Scheinwerfer sich in das Dunkel hineinfräß. Ein bißchen weiter hätte er schon leuchten dürfen. Eigentlich wollte ich noch etwas über die Straßensituation erzählen, aber ich kann mir darunter gar nichts vorstellen. Schlecht ist sie doch, wenn man dauernd hinfliegt. Ich habe bis jetzt aber noch kein einziges Mal umgeworfen, also muß sie gut sein. Balduin meint übrigens auch, daß man sich über die Straßensituation nicht beklagen brauche.

Zur Zeit bin ich richtig verzweifelt. Ich fahre nämlich schon wieder mehr Straßenbahn als Roller. Weil Balduin seine ganzen Besorgungen in der Stadt mit meiner Venus macht. Einen Sozus hat er auch schon montiert. Das läßt doch tief blicken, nicht wahr? Ob's wohl besser wird, wenn ich ihn vom Fleck weg heirate?

Monika

Hier die andere Seite. Man kommt ausgezeichnet an alle Motor Teile heran, links der Kickstarter. Der Tank enthält 6 Liter Gemisch



Fahren und Fahren ist zweierlei

VON KARL LIDL



Fahren kann natürlich jeder, der sich mit seinem Roller in den Verkehr wagt, wenn man unter Fahren nur die richtige Bedienung der verschiedenen Hebel und die sichere Führung der Maschine im Verkehrsgewühl versteht. Der eine hat sich die nötige Fertigkeit in einer Fahrschule angeeignet, der andere unter Assistenz eines Freundes auf abgelegenen Straßen oder in einem Hof geübt, bis er es wagen konnte, sich der Prüfung für den Führerschein Klasse 4 zu stellen. Aber seien wir ehrlich: So ganz sicher ist sich seiner Fahrkünste keiner von beiden. Auch in der Fahrschule können ihm nur die Grundbegriffe vermittelt werden, die eigentliche Sicherheit kommt erst nach längerer Fahrpraxis. Und dann wird's eigentlich erst gefährlich; denn mit zunehmender Sicherheit wächst auch die Freiheit. Man riskiert hier und da einmal etwas und ganz plötzlich, ohne daß man sagen könnte, wie es geschah, ist der erste Scherbenhaufen gebaut. — Natürlich war der andere schuld, aber wenn es glimpflich abging und man die reparierte Maschine zum ersten Male wieder besteigt, ist man doch um eine Erfahrung reicher und vorsichtiger geworden. So sammelt man mit mancher Schramme und manchem Geldopfer im Laufe der Zeit seine Erfahrungen, bis man schließlich ein perfekter Fahrer geworden ist, den so leicht nichts mehr erschüttern kann, und der auch brenzlichen Situationen gewachsen ist.

Dieses Verfahren, ein sicherer Fahrer zu werden, ist zweifellos nicht gerade ideal und es wirft sich die Frage auf, warum man sich die oft teuer erkaufte Erfahrung der vielen Tausende nicht zunutze macht, die früher schon den eben beschriebenen Weg gegangen sind. Auf fast allen anderen Gebieten des Lebens macht man es ja auch so. Warum dann nicht in der Kraftfahrerei, wo das eigene und fremdes Leben auf dem Spiele stehen? Ein Psychologe könnte zweifellos eine Doktorarbeit darüber schreiben, wie es kommt, daß der Mensch vornehmlich dann, wenn er sich eines Kraftfahrzeuges bedient, eine Reihe von Charaktereigenschaften zu verlieren pflegt, die er sonst durchaus hat, wie z. B. Vorsicht, Rücksichtnahme, Selbsterhaltungstrieb, Achtung vor fremdem Eigentum und Leben, und andere mehr. Eine weitere merkwürdige Erscheinung ist die, daß keiner als Anfänger, sondern sofort als perfekter Kraftfahrer gelten will. Er betrachtet es geradezu als persönliche Schande, wenn jemand merken würde, daß er doch nicht so ganz sicher auf seinem Fahrzeug ist. Kaum einer kommt auf den Gedanken, sich zu schämen, wenn er Schwimmen, Stenografieren, Tennisspielen oder sonst irgendetwas lernt und sich im Anfang ungeschickt anstellt. Er tröstet sich mit dem Sprichwort, daß noch kein Meister vom Himmel gefallen sei und nimmt den gelegentlichen Spott der anderen gelassen hin. Nicht so beim Kraftfahren; das geht ihm direkt an die Ehre und lieber riskiert er alles mögliche, als zuzugeben, daß er noch Anfänger ist. Nun, wir müssen uns mit diesem psychologischen Rätsel abfinden und zusehen, wie wir auf möglichst dezente Weise und ohne ihr Ehrgefühl zu verletzen, den vielen Anfängern und Fortgeschrittenen auf zwei, drei oder vier Rollerrädern den Erfahrungsschatz vermitteln, der in fünf Jahrzehnten der Motorisierung mühsam erarbeitet wurde und sehr viel Lehrgeld, oft sehr bitteres, ersparen hilft, wenn man ihn sich rechtzeitig zunutze macht.

Was wir hier bringen, ist also keine Fahrschule im üblichen Sinne, die elementaren Fahrkenntnisse werden vielmehr vorausgesetzt. Was wir wollen, ist vielmehr die Vermittlung vieler Kenntnisse und Tricks aus der Praxis, die aus langjährigen Erfahrungen gewonnen wurden und zeigen, daß Fahren und Fahren wirklich zweierlei ist. Es kann aber auch dem sogenannten „alten Hasen“ keineswegs schaden, wenn er unseren kleinen Lehrgang der höheren Fahrkunst liest, und sei es nur, um seine eigenen Erfahrungen bestätigt zu finden oder ganz gelegentlich auch noch etwas dazuzulernen.

Fahren ist in erster Linie Charaktersache

Seien Sie uns bitte nicht böse, wenn wir am Anfang eine kleine Lektion über die charakterlichen Grundlagen des Kraftfahrens bringen. Sie ist, wie die täglichen Erfahrungen zeigen, so ungeheuer wichtig, daß sich alles weitere nur auf ihr aufbauen kann. Bekanntlich kann der Mensch nichts so schlecht vertragen wie Macht. Wir brauchen zum Beweise dieser Behauptung gar nicht auf die zahllosen Beispiele der Geschichte zurückgreifen, sondern nur an verschiedene Diktatoren der jüngstvergangenen Zeiten zu denken. Das Kraftfahrzeug verleiht dem Menschen ohne Zweifel eine ungeheure Macht. Es macht ihn zum unbeschränkten Herrn über Zeit und Raum, eine kleine Hand- oder Fußbewegung genügt, um die gebändigte Kraft vieler PS zu entfesseln. In unserer Zeit wird unzähligen Menschen der unterschiedlichsten Charaktereigenschaften, Bildungsstufen, Herkunft usw. plötzlich die Herrschaft über diese Kräfte anvertraut. Es gehört eine gewaltige

Charakterstärke dazu, nicht dem doppelten Rausch der Macht und der Geschwindigkeit zu verfallen. Hat die Mehrzahl der kraftfahrenden Menschheit die Kraft, diesen Versuchungen zu widerstehen? Die Erfahrung lehrt: nein! Und hier liegt unseres Erachtens die Wurzel allen Übels. Wer die heutige Verkehrsmisere bessern und dem Unfalltod in der Arme fallen will, der kann das weder mit guten Lehren, noch mit Gesetzen, Verkehrszeichen oder Strafen, sondern der muß den Hebel bei der charakterlichen Erziehung ansetzen. Man muß jedem einzelnen, der ein Kraftfahrzeug in Benutzung nimmt, klarmachen, daß auch für ihn die allgemeinen Gesetze der Höflichkeit, der Rücksichtnahme, der Ritterlichkeit Geltung haben und zwar genau so, als wenn er zu Fuß geht. Man muß ihm weiterhin klarmachen, daß er den Rausch der Geschwindigkeit nur da mit Mäßigung auskosten darf, wo dies ohne Gefahr für andere möglich ist, also auf völlig freier Straße oder Autobahn, und daß das Kraftfahrzeug keinesfalls ein Mittel ist, um Ärger zu Hause oder im Geschäft abzureagieren, oder verdrängte Komplexe auszutoben. Dieser Appell wird bei all denen auf fruchtbaren Boden fallen, die von Natur aus einen anständigen Charakter haben. Er wird aber nutzlos verhallen bei verbrecherischen oder charakterlich minderwertigen Menschen. Diese aber gehören nicht ans Steuer und es muß die gemeinsame Aufgabe aller anständigen Kraftfahrer sowie der Polizei sein, diese Elemente aus der Gemeinschaft der Kraftfahrer auszuschalten.

Wir glauben, mit diesen wenigen Sätzen die grundlegende Rolle des Charakters für den Kraftfahrer genügend umrissen zu haben. Sie sind von den führenden Verkehrspsychologen aller Länder längst hinreichend bewiesen. Nur wer willens ist, diese Grundsätze zur Richtschnur seiner ganzen Kraftfahrerlaufbahn zu machen, kann mit Erfolg auch aus den weiteren Ausführungen Nutzen ziehen und ein wirklich sicherer, unfallfreier Kraftfahrer werden.

Eine Grundregel

Für unfallfreies Fahren möchten wir aber von Anfang an jedem einzelnen mit auf den Weg geben, die jeder alte, erfahrene Kraftfahrer bestätigen wird, und die auch jeden Tag aufs neue ihre Bestätigung findet. Sie lautet:

Rechne immer und überall, auch auf den scheinbar gefahrlosesten Strecken, mit jeder nur erdenklichen Dummheit irgendeines anderen Verkehrsteilnehmers und sei daher stets bremsbereit! Es gibt in der Tat nichts, was so unwahrscheinlich erscheint, daß es sich eines Tages nicht doch ereignen würde. Dazu gehört z. B., daß aus einem Garten heraus plötzlich ein Kind vor das Fahrzeug läuft, daß ohne Warnung aus einer Grundstücksausfahrt ein Fahrzeug herauskommt, daß beim Überholen einer fahrenden Straßenbahn plötzlich ein Radfahrer vor der Bahn in Ihre Fahrbahn flitzt, daß auf der Autobahn völlig unerwartet ein Fahrzeug von der Gegenseite über den Grünstreifen hinweg in Ihre Fahrbahn zu wenden versucht, daß beim Überholen der zu Überholende ganz plötzlich nach links ausbiegt, ohne sich davon zu überzeugen, ob kein schnelleres Fahrzeug nachkommt usw., usw. Alle diese Dinge und noch viel haarsträubendere hat der Schreiber dieser Zeilen in über dreißigjähriger Fahrpraxis nicht nur einmal sondern so und so oft selbst erlebt. Damit dürfte die Richtigkeit unserer Grundregel hinlänglich bewiesen sein und wir können daher nur raten: Jedesmal, wenn Sie Ihr Fahrzeug in Betrieb setzen, denken Sie beim Einlegen des ersten Ganges ganz automatisch an die „Dummheit der anderen“ und Sie werden so leicht nicht mehr aus der Fassung gebracht, von dem, was Ihnen im Verlaufe der Fahrt alles unterkommt!

Weitere Kapitel:

Vom Kalt- und Warmstart, richtig schalten, gefahrlos überholen, Bremsen und Bremsweg, zügig fahren, Kurventechnik, Bergfahren, Stadtfahren, Verkehrszeichen am Wege, Witterungsseinsätze und Straßenzustand, Reifenpflege, Fahrzeugwartung, vom Kraftstoff und Öl.

Schuld am Verkehrsunfall

Eine norddeutsche Illustrierte brachte vor einiger Zeit eine sehr interessante Statistik, wie sich die Schuld an Verkehrsunfällen auf die Gattungen der Verkehrsteilnehmer verteilt. Danach liegen an erster Stelle bei: Nichtbeachtung der Vorfahrt = die Radfahrer; falsches Einbiegen = die Radfahrer; Beleuchtung und technische Mängel = die Radfahrer; Unfall durch Alkohol = die Fußgänger; zu hohe Geschwindigkeit = Motorradfahrer; Überholen = Lastkraftwagen. Personwagenfahrer liegen danach nirgends an erster Stelle, aber bei Nichtbeachtung der Vorfahrt, zu hoher Geschwindigkeit und falschem Einbiegen an zweiter Stelle. Die gleiche Statistik räumt auch mit dem „Märchen vom wilden Autofahrer“ auf. Die Schuld an Verkehrsunfällen verteilt sich danach zwischen Autofahrer und Fußgänger wie 35 zu 65, zwischen Autofahrer und Radfahrer wie 22 zu 78 und zwischen Autofahrer und Kraftfahrer wie 41 zu 59. A/V.



ROLLEROLOGIE

Ein Traktat zur Philosophie des
Rolleurs, fürs Volk bearbeitet von
Dr. hub. puff. Päng

Wenn sie die Montagehalle verlassen, sehen sie alle gleich aus, und wer auch seinen Roller schon hier aussuchen könnte, er würde ihn von den andern nicht unterscheiden können — jedes Schraubchen sitzt an der gleichen Stelle, der Chrom spiegelt hier wie dort. Sein Gesicht erhält der Roller erst, wenn er seine Taufe, wenn er seine standesamtliche Eintragung durch die Nummer bekommen hat. Jetzt zwingen wir ihm das Gepräge unserer Individualität auf, jetzt wird aus der 08/15-Karosserie eine Architektur, jetzt läßt die Physiognomie des Rollers psychologische Rückschlüsse zu. Allein die Windschutzscheibe, hinter der der verhinderte Autofahrer sitzt, verändert das Profil, und kommt der Gepäckträger und das „D“ dazu, dann ist aus dem Stadtrutscher ein Reisefahrzeug geworden. Der Bequeme versucht mit Fußmatten und Lehne ein Kabriolett zu schaffen, der Vorsichtige bringt Rückspiegel und Sturzbügel an, der fiesche Egon brilliert mit Chrom. Chrom vorn, Chrom hinten, Chrom backbord, Chrom steuerbord. Das glänzt wie die Pomade in Egons Locken. Der Globetrotter — dies pro domo, bitte schön, für die anderen mit r — ist an seinen Plaketten zu erkennen. Schade, daß mir an einem Tag drei Alpenpässe verloren gingen — die Abziehbilder hatte ich bei feuchtem Wetter aufgeklebt, und der andauernde Regen auf dem Julier-Paß hatte sie abgewaschen — da ich keine Ansichtskarten

schreibe, glaubt mir womöglich niemand, daß ich dort gewesen bin. Wozu unternimmt man denn sonst Auslandsreisen? Na und dann der Name, der einem zwar nicht auf den Leib geschrieben steht, der aber zum persönlichen Habitus gehört. Die Namengebung ist nur dann einfach, wenn unser Fahrzeug schon Charakter hat. Das war damals — vor der Währungsreform — durchaus der Fall; der heilige Christophorus bezeugte es — mein Motorrad hatte Charakter, den es sich nicht beugen ließ; es hieß „Graf Isolani“, über den sich schon Schiller im „Wallenstein“ aufhielt: „Spät kommt Ihr, doch Ihr kommt!“ Und also rollerte ich. Ein Name? Gleich. Ich bin mit Lyrik durchaus ansprechbar — zumal in lauen Sommernächten, und Symbolik ist recht brauchbar, wenn auch Blumen teuer sind — aber „Philemon“ (frei nach Goethe: „Zum Sehen geboren, zum Schauen bestellt, dem Roller verschworen, gehört mir die Welt“) — nein, man soll keinen Kult treiben, auch nicht mit Rollern. Deshalb heißt meiner schlicht und fein empfunden „Schulze zwo“. Schulze, sehen Sie, das ist der Mann aus der Mietskaserne Berlin-Moabits, der Kleingärtner aus Stuttgart-Feuerbach, der Dreher aus Köln-Deutz, der Hilfsbuchhalter aus Frankfurt-Eschersheim, Schulze ist ein Dutzendmensch, ein Kollektivwesen mit der Tragik des Kollektivismus unserer Zeit und mit den Vorzügen des realdenkenden Normaltyps — wer hat heute im Zeitalter der Fälschverständenen, der Verkannten, der gescheiterten Existenzen, der großen Erfolgreichen, der Manager und kleinen Hochstapler den Mut, ein schlichter Normaltyp zu sein! Und weil ich die 125 Kubik nicht habe, um Komplexe abzureagieren, sondern um netter zu leben, weil der Roller nicht mehr und nicht weniger als ein angenehmes Fortbewegungsmittel ist, von dem es Hunderttausende gibt — deshalb heißt mein Roller Schulze, so wie andere Müller, Krause, Lehmann heißen, und Schulze zwo, um ihn von seinem Schulze-senior zu unterscheiden. An besonders heiklen Stellen, auch in Mailand, wo man scheinbar nur mit Chianti im Leibe fahren kann, da nenne ich ihn Gustav und duze ihn auch. Sonst aber sage ich durchaus Sie zu ihm; denn zu einem Roller — da kann man nicht anders — da muß man Sie sagen. W. S.

Der Roller Ein Zügelaußsatz

Der Roller ist gar nichts Neues, sondern vielmehr eine uralte Masche. Schon Herkules hat gesagt: alles rollt. Es kann auch Heraklit gewesen sein, mit seinem panta rei. So genau weiß ich das nicht.

Der Roller dient zur Beförderung von Menschen, Freundinnen und sonstigen Kartons. Er ist sehr nützlich, wenn man ganz schnell mal irgendwo hin muß.

Der Roller hat drei Räder, damit er sich aufspielen kann. Sonst hat das dritte Rad keinen Zweck. Es dient nur zur Deformation. Klein Erna meint, dieses Wort ist Quatsch, und es heißt Dekoration. Aber was versteht so ein Mädchen von Technik.

Der Roller ist mit verschiedener Farbe angemalt. Schwarz, rot, grün oder beige. Das hängt mit dem Temperaturverhältnis des Fahrers zusammen. Ist er zum Putzen zu faul, nimmt er beige. Dann braucht er nie! Das ist genau wie mit dem Pfeffer- und Salzanzug von meinem Vater. Der braucht auch nie gereinigt zu werden, der Anzug.

Die Hauptsache vom Roller ist der Motor. Der ist unter Blech verborgen wie das menschliche Herz unter dem Hemd. Dieser Vergleich ist schön und wird Lyrik genannt.

Wenn der Motor anspringt, ist alles okay. Wenn nicht, wird mein Vater noch lauter als Vollgas mit Frühzündung. Dann schickt mich Mutter immer Zigaretten holen, damit ich nicht alles höre. Der Roller hat eine Schaltung und eine Kupplung. Mitunter sind sich dieselben feindlich gesonnen, wenn nämlich eine Dame darauf sitzt. Dann sagt es Knaatsch, und dieselbe macht ruckartige Bewegungen wie ein wild gewordener Jazzfan. Und zuletzt freut sich die Reparaturanstalt. Das nennt man Ankurbelung der

Wirtschaft, hat aber mit Vaters Stammtisch nichts zu tun. Die Bedienungshebel sind zum Drehen gemacht, mitunter auch zum Durchdrehen. Besonders vor Kreuzungen, an Sperrschildern oder hinter einer hübschen Radfahrerin bei Windstärke sieben. Die Hauptsache von den Rädern ist die Pumpe. Dieselbe muß man mitunter verpumpen, wenn sich ein dusseliger Anfänger auf die Tankstelle verlassen hat.

Wenn die Räder zuviel Luft haben, ist es peinlich. Genau wie beim Menschen. Das nennt man Biologie. Haben sie zu wenig, heißt es Plattfuß. Das kommt auch von der Biologie. So ist der Roller ein lehrreiches Fahrzeug.

Mit dem Treibstoff treibt unser Lehrer Mißbrauch, indem er ihn zur Verhältnisrechnung benutzt. 1:20 oder 1:25, das ist die neue Hamlet-Frage.

Die Federung wird mit einer Wiege gemacht. Deshalb werden selbst große Männer beim Rollern wieder zu kleinen Kindern, die sich tüchtig freuen können. Nun ist mein Aufsatz beendet. H.H.



„... na, wenigstens scheint die Sitzbank noch in Ordnung zu sein!“

Zeichnung: Winkler

BERU

ZÜNDKERZEN

U2

- zuverlässig
- zündsicher
- langlebig



▲ Wie alle Teilnehmer bekam auch „Fridolin“ seine Bordverpflegung



Der Kapitän des „Rollerschiffes“ hat das Kommando für einen Augenblick an die reizende Annemarie Romboy, Schauspielerspielerin und Sopranistin, abgegeben; im Nebenberuf Sozial



▲ Am Königsplatz



▲ Die Spitze am Stachus

Sommernachtsfest AUF DEM STARNBERGER SEE

Eine gelungene Großparty Münchner Roller-Clubs und der R. R.

Die Arbeitsgemeinschaft der Münchner Roller-Clubs hat gemeinsam mit der Roller Revue ein gelungenes Fest veranstaltet. Es begann am 14. August um 16 Uhr auf dem Münchener Königsplatz und endete um Mitternacht auf dem Motorschiff „Bayern“ am Starnberger See. Die dazwischen liegenden Phasen soll Ihnen die Bildreportage von Robert A. E. Bauer schildern. Zum außerordentlichen Gelingen trugen nicht nur das schier vorbildliche Wetter und die gute Stimmung der Teilnehmer bei, sondern auch die großzügigen Unterstützungen der Firmen

Hans Glas, Dingolfing (Goggo),
Ernst Heinkel, Stuttgart (Heinkel Tourist),
Messerschmittwerk, Regensburg (KR 175),
NSU (Lambretta),
Progreßwerk, Oberkirsch AG. (Strolch),
Zündapp, Nürnberg (Bella).

Da das Schiff nur 500 Personen faßte, mußte der Teilnehmerkreis auf diese Zahl beschränkt bleiben. (Meldungen lagen noch in weit höheren Mengen vor, als die Karten schon ausgegeben waren.) Ca. 300 Roller nahmen an der Fahrt von München nach Starnberg teil. Die Clubs haben gezeigt, daß man mit einer Gemeinschaftsarbeit etwas Besonderes auf die Räder stellen kann.

▼ Strolchkonstrukteur Mäschel vom Progreßwerk gibt bereitwillig technische Auskünfte



▲ Ernst Heinkel jun. (rechts) beim Tanz an Bord
▼ MS Bayern, das Mitternachts-Rollerschiff



▲ Zwei Vertreter des Verlages der R. R.
Dr. Gerber und Frau Gerber in einem kleinen
Gespräch am Rande (des Sees)
▼ Bellas im Ammarsch



▼ Die Messerschmittkolonne





Lambretta-Club Düsseldorf

Anläßlich des großen Schützenfestes der Stadt Düsseldorf gelang es dem Lambretta-Club Düsseldorf als einzigem ADAC-Motorclub in die Wertung der acht besten Gruppen und Fahrzeuge zu gelangen und einen riesigen Präsentkorb zu erhalten.

Der Club erschien in alten römischen Rüstungen und zog auf einem Triumpheum den „Imperator Gustavus“ durch die Straßen der Stadt, von einer Applauswelle begleitet.

Lambretta-Club Düsseldorf e. V.,
im ADAC
G. Westphal, 1. Vors.



Bella-Club Nürnberg

Liebe Roller Revue!

Nürnberg hat seinen Bella-Club — ja, nach einigen vorausgegangenen Geburtswunden wurde am 21. Juli 1954 der Bella-Club Nürnberg geboren! 82 (lies zweihundachtzig) Interessenten fanden es höchste Zeit, daß sich die große Zahl der Bella-Fahrer zu einer Gemeinschaft zusammenschließen sollte.

Wir wollen Dich heute nicht länger aufhalten. Wie es bei uns weitergeht, wird selbstverständlich für die Roller Revue und ihre Leser kein Geheimnis bleiben. Die Anschrift des vorläufigen Vorstandes ist: Wilhelm Schmidt, Nürnberg, Katzwangerstr. 4. Interessenten möchten sich mit diesem schriftlich in Verbindung setzen.

Wir legen auch einen Ausschnitt unserer „Gründungsversammlungs-Auffahrt“ bei — der für die große Anzahl der vorgefahrenen Bellas natürlich viel zu klein ist!

Mit freundlichen Grüßen
Wilhelm Schmidt
Bella-Club Nürnberg



Liebe Roller Revue, Heber Fridolin!

Der Goggo-Club Bayreuth entbletete Grüße allen anderen Goggo-Klubs unseres Weltteils und wünscht Dir eine Erhöhung der Auflage und Fridolin weniger Ärger mit dem „Motorrad“. Take it easy! In diesem Sommer gegründet, besteht unser Club nun aus etwa 30 Rollern. Regelmäßige Clubabende und öftere gemeinsame Ausfahrten beweisen, daß gerade der Rollerrfahrer für Geselligkeit und Gemütlichkeit geschaffen zu sein scheint, sonst wäre er wohl kein Rollerrfahrer, sondern ein mit „therischem“ Ernst behafteter Motorradfahrer.

Wir lesen Dich gern und, da man jedem Freund (und insbesondere einer Freundin) ein Bild zu verehren pflegt, kannst Du uns in Anlage bewundern!

Dein Goggo-Club Bayreuth

Lambretta-Club Backnang

Bereits bei der ersten Versammlung trafen sich 26 Interessenten, welche aus ihrer Mitte den Gründer des Clubs Roland Piller zum 1. Vorstand wählten. Zahlreiche Ausfahrten schlossen sich dieser Versammlung an. Die jeweils vor der Abfahrt abgehaltenen Stadtrundfahrten erwiesen sich als beste Werbung für neue Mitglieder.

Die monatlichen Clubabende erfreuen sich ebenfalls steigender Beliebtheit. Sie werden hauptsächlich auf Kameradschaftlichkeit und Geselligkeit abgestimmt, doch kommen die Fachfragen dabei nicht zu kurz. Es ist beabsichtigt, an diesen Abenden auch Vorträge mit Bildern über Motor, Bremsen, Lichtanlage usw. der Lambrettas zu veranstalten, damit jeder einen gründlichen Einblick in das Eingeweide seines Fahrzeuges erhält.

So wird auch bei uns, wie wahrscheinlich überall, immer daran gearbeitet und geschaffen, die Mitglieder und damit die Verkehrsteilnehmer einander näherzubringen, um auch die Disziplin auf der Straße zu verbessern.

Freundliche Grüße

Horst Kohlstedter, Pressesport,
Backnang, Auf d. Hagenbach 29

„Die Memminger Lambrettisten besuchten die Geburtsstätte ihrer Roller“

Wie der Freitag am Schwanz, so der Sonntag ganz, so besagte eine alte Bauernregel und so glaubten bei unserem Clubabend, am Freitag nur noch ganz wenige, daß aus der geplanten Fahrt nach Neckarsulm etwas werden sollte. Allerdings sah es nicht gerade rosig aus, als dann am Sonntagmorgen doch sieben Lambrettisten mit ihren Sozias starteten. Gegen Mittag hatte dann doch Petrus mit uns Bedauern und ließ die Sonne durchkommen, so daß vielleicht manch Dahinzelebener es bedauerte, nicht doch mitfahren zu sein. Unser Weg führte uns über Ulm—Stuttgart nach Ludwigsburg, wo gerade die herrliche Gartenschau „Blühendes Barock“ gezeigt wurde. Von hier aus ging es dann weiter durchs schöne Neckartal über Heilbronn nach Neckarsulm. Hier waren wir in einem bekannten ADAC-Hotel bestens untergebracht. Diese schönen Quartiere besorgte uns der Lambretta-Club Heilbronn. Am Montagvormittag fanden wir uns dann pünktlich um 10 Uhr zur Werksbesichtigung bei den NSU-Werken ein. Was uns natürlich am meisten interessierte, war die Herstellung unserer geliebten Lambrettas. Als wir dann am Fließband standen, kamen wir aus dem Staunen nicht mehr heraus. Nach gemeinsamen Mittagessen ging dann unsere Fahrt wieder zurück über Reutlingen an Schloß Lichtenstein vorbei, nach Biberach und dann heim in unser Mau-Städtchen.

Mit sportkameradschaftlichen Grüßen an alle Roller-Clubs
E. Sch., Memmingen



Der Lindauer Vespa- und Lambretta-Club startete auf dem Hoyerberg unter dem Motto „Südliche Nächte“ einen netten bunten Abend für seine Schweizer Gäste von der Zürcher Rollervereinigung. Die Stimmung war ausgezeichnet und hatte mit der Wahl der „Miß Vespa“ und „Miß Lambretta“ ihren Höhepunkt erreicht.

Mit freundlichen Grüßen
Vespa- und Lambretta-Club Lindau
Der Vorstand: i. A. Göhl

2. Int. Südd. Vespa-Treffen in Heidelberg

Am 4./5. September d. J. veranstaltet der Vespa-Club Heidelberg in Verbindung mit dem Vespa-Club von Deutschland e. V. und dem ADAC das 2. int. Südd. Vespa-Treffen in Heidelberg. Ein umfangreiches Programm (Geschicklichkeitsfahrten, Festball usw.) wird den Teilnehmern geboten.

Vespa-Club Heidelberg im ADAC u. VCVD

An einem Roller-Club interessierte Fahrer und Fahrerinnen von Worms und Kreis Worms wollen sich bitte melden bei: Heinrich Krämer, Leihbühnerei, Worms, Noltzstr. 9

Einfach toll

war die Geburtstagsfeier des Münchener NSU-Lambretta-Clubs. So etwas Lustiges und zwanglos Gemütliches findet man nur selten. Aber lassen Sie sich kurz der Reihe nach berichten.

Am Samstag, 17. Juli, fanden sich rund 120 Rollerfreunde im Clubheim ein, um den zweiten Geburtstag des Clubs zu feiern.

Gegen 21 Uhr begann der Abend offiziell mit einer Ansprache des geschäftsführenden Vorsitzenden, Stefan Schuldes. Anschließend legte er den Verlauf des Abends in die Hände des Clubgründers und Ehrenvorsitzenden, Werner Offinger. Dieser verzichtete auf eine weitere Ansprache und eröffnete zur allgemeinen Freude den Tanz. Später veranstaltete er einen reizenden Roller-Quiz, für den sich je eine Gruppe des Münchener Vespa-Clubs, der Rosenheimer Lambrettisten und des Münchener NSU-Lambretta-Clubs zur Verfügung stellte, und aus dem die Rosenheimer Lambrettisten als Sieger hervorgingen. Eine Pulle Sekt war der Preis.

Anschließend schwang alles wieder das Tanzbein, und ohne es richtig zu merken waren acht schöne Stunden vergangen.

Nach einem sehr kurzen Schlaf waren am Sonntagmorgen um 9 Uhr die schier unermüdeten Rollerfahrer schon wieder im Münchener Hirschgarten versammelt, um sich hier auf die Geschicklichkeitsfahrt vorzubereiten. Eine schwierige, fast slalomartige Strecke mit Sonderhindernissen, wie überdachte, niedrige Tore und Spurbalken mußten in kürzester Zeit durchfahren werden.

Glücklicher Sieger wurde Herr Erwin Ohl vom Münchener NSU-Lambretta-Club. Zweitwester Herr Grössing vom Lambretta-Club Rosenheim, als dritter Herr Löffler vom Lambretta-Club Rosenheim, als vierte Frl. Ruth Grätsch vom Münchener NSU-Lambretta-Club.

Die Vespen und Goggos gingen leider leer aus, das tat der Stimmung aber keinen Abbruch, und da es einfach unmöglich war, den netten Kreis, der sich zusammengefunden hatte, zu verlassen, fuhr man nach einem gemeinsamen Mittagessen wieder in das Clubheim. Dort wurden die Preise überreicht und anschließend wieder getanzt.

Damit ging diese ebenso ausgedehnte wie schöne Geburtstagsfeier zu Ende.

Werner Offinger



Hamburger Goggo-Club e. V.

Liebe Roller Revue, liebe Rollergemeinde! Seit 14 Monaten besteht nun schon der Goggo-Club Hamburg und bisher sind wir immer noch ohne e. V. ausgekommen. Doch kurz nach unserem einjährigen Geburtstag haben wir nun auch die Eintragung vorgenommen und möchten uns nun somit als Goggo-Club Hamburg e. V. der Roller Revue-Gemeinde vorstellen!

Im Vertrauen gesagt, unser Club ist eigentlich gar kein Club! Wir sind eine große Familie, die wie Pech und Schwefel zusammenhält und sich laufend vergrößert! Also eine recht lobenswerte Gemeinschaft von über 35 Goggos. Jeden Donnerstag ist unser Clubabend um 20 Uhr im Restaurant „Zur alten Börse“, der sich immer wieder durch seine netten Unterhaltungen, Filmvorführungen und Vorträgen größter Beliebtheit erfreut.

Jetzt im Sommer geht es wieder jeden Sonntag auf Tagesfahrten in die weitere Umgebung Hamburgs. Ausgedehnte Radtouren an die so geliebte Ostsee sind am begehrtesten! Im Herbst wird die Lüneburger Heide gern als Ziel gewählt. Am 1. August treffen wir uns mit den Clubs aus Flensburg und Kiel zu einer gemeinsamen Fahrt in die Seenplatte der holsteinischen Schweiz.

Allen Goggorollern möchten wir an dieser Stelle sagen, daß wir gern jedem mit Rat und Tat zur Seite stehen, der einmal nach Hamburg kommt. Wir geben auch gern schriftlich Auskunft über alle Dinge, die mit Urlaubsfragen hier für den Nord-, Ostseebereich in Frage kommen!

Mit waschechten Hummel-Hummel-Grüßen verabschiedet sich für heute

Der Goggo-Club Hamburg e. V.,
p. A. Goggovertretung Hermann
Koch, Hamb. 13, Grindelallee 110
i. A. Ingrid u. Günter Ludolph



Maico-Club Mannheim

Liebe R. R.!

Es ist immerhin ein gutes Zeichen, daß unser Club bald nach dem einjährigen Bestehen der „Roller Revue“ auch sein einjähriges Stiftungsfest feiern konnte.

Über Ihre Erfolge braucht man nichts zu schreiben, denn diese liegen auf der Hand. Die „Roller Revue“ und die Rolleristen gehören zusammen wie Luftfilter und Vergaser oder Brot und Wurst (wobei ich die R. R. mit der Wurst vergleiche, die das Brot, also den Roller, erst schmackhaft macht). Erfolg zu wünschen für die Zukunft braucht man Ihnen ja auch nicht, weil Sie den bestimmt haben. Aber Dank sagen für Ihre Mühe, für Ihre wirklich reizende und amüsante Zeitschrift, für die aktuellen Artikel und die objektiven Tests, die müssen wir tun. Die R. R. dürfte heute zu den wenigen Zeitschriften (und Fachblättern!) gehören, die man nach wie vor in einem Zuge ansieht und dann ärgerlich aus der Hand legt — weil nämlich nach der letzten Seite leider Schluss ist!

Über unsere Erfolge muß ich Ihnen aber in kurzen Worten doch etwas schreiben. Wir blicken auf wirklich stolze Erfolge zurück: Der Wirt unseres Clublokals hat sich inzwischen einen Mercedes 300 gekauft, die Vorstandschaft leidet an chronischer Manuskriptkrankheit, die Mitglieder fahren sogar mit Roller und Motorrad vor Begeisterung ins Bett und die Stadtverwaltung von Mannheim hat für 1955 sämtliche geplanten Veranstaltungen, Konzerte, Partys und Wahlen abgesagt, um uns ein bißchen finanziell unter die Arme greifen zu können.

Von diesen Errungenschaften abgesehen, erzielten wir in einem Jahr unseres Bestehens vier goldene Mannschaftspreise, 14 Einzelsiege mit Goldplakette oder Silberbecher, sowie etliche zweite und dritte Preise. Diese Sporterfolge wurden von unserer MAICO-Mannschaft Rüdiger, Uhlemann und Schäfer herausgeführt, die unserer Abteilung „Motorräder“ angehören. Aber auch unsere Rollerfahrer Pietrak, Müller und Ego (das heißt und bin ich) sammelten fleißig Plaketten bei Stern- und Zielfahrten und konnten in Geschicklichkeitsturnieren Preise nach Hause bringen.

Soweit der Sport. Ausfahrten in die nähere und weitere Umgebung Mannheims festigten die Gemeinschaft und förderten die Geselligkeit. Filmvorträge, technische Abhandlungen, Diskussionsabende und Versammlungen fanden seit einem Jahr regelmäßig alle 14 Tage statt.

Wissen Sie, was ich gerade in unserem Club so interessant und nett finde? Daß nämlich sowohl Roller- als auch Motorradfahrer eine Gemeinschaft bilden, die ihresgleichen sucht. Der Besuch und die Teilnahme an Sportveranstaltungen helfen unsere



Roller-Korbball

Rolleure erkennen, daß Gelände- und Geschicklichkeitssportarten jeden einzelnen Fahrer mit seiner Maschine verwechseln lassen und dadurch auch im allgemeinen Straßenverkehr eine höchstmögliche Sicherheit, wie auch ein schnelles Reaktionsvermögen erzielt wird. Man nimmt sich ein Beispiel daran, macht mit und findet Gefallen. Andererseits stellen sich unsere Motorradfahrer auf die Rolleure ein und finden plötzlich Gefallen an einem beschaulichen Durch-die-Gegend-Fahren. Tatsächlich: Auch unsere Motorradler „rollen“! Allerdings: Wir haben keine „Knatterprotze“ in unseren Reihen, und wer einer war, der hat es sich längst abgewöhnt (oder es ist ihm abgewöhnt worden).

So, das war eine Lanze für die „Anderen“ und ein Loblied für einen gemischten Haufen! Jeder Rollerclub, der nach Mannheim kommt, ist herzlich eingeladen, sich von der Richtigkeit dieser Angaben zu überzeugen.

Übrigens Einladung: Ich wiederhole: Jeder Rollerclub, der Mannheim, besonders aber wohl sicherlich Heidelberg einen Besuch abstatten will, soll sich bei uns melden (natürlich rechtzeitig), dann stehen wir bereit, die Schönheiten unserer Landschaft, sei es die nahe Pfalz, der benachbarte Odenwald oder das reizvolle Neckartal, unseren Kollegen zu zeigen und auf die markantesten Sehenswürdigkeiten aufmerksam zu machen. Es muß nicht nur ein MAICO-Club sein!!!! Genug der Worte, es sollen wieder Taten folgen! Herzlichste Grüße Ihr Karl Heinz Fernau.

1. Landestreffen der „Goggo“-Motorroller-Fahrer Schleswig-Holsteins und Hamburgs.

Am 1. August 1954 fand erstmalig das Landestreffen der „Goggo“-Motorroller-Fahrer in der „Alten Kalkhütte“ am Kollersee in der Holsteinischen Schweiz statt. Die Beteiligung war außerordentlich stark. Um 9½ Uhr trafen sich in Neumünster die drei größten Goggo-Clubs des nördlichsten Teiles der Bundesrepublik, und zwar aus Hamburg, Kiel und Flensburg, um sodann gegen 10 Uhr die gemeinsame Weiterfahrt zur „Alten Kalkhütte“ anzutreten. Nach Ankunft sämtlicher Fahrzeuge wurde ein gemeinsames Mittagessen eingenommen und anschließend einige gesellige Stunden verbracht.

Für die gelungene Veranstaltung zeichnete der „Goggo-Club Kiel“ unter seinem Vorsitzenden Herrn Max Bey verantwortlich. Die Anregung des Vorsitzenden des Flensburger Goggo-Clubs, dieses Treffen jährlich abwechselnd im Kieler, Hamburger und Flensburger Raum stattfinden zu lassen, fand starken Beifall.

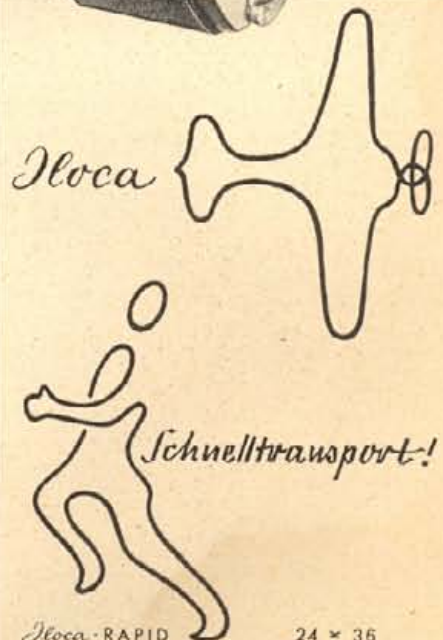
Der Goggo-Club Flensburg hofft, daß das 2. Landestreffen Schleswig-Holsteins und Hamburgs im nächsten Sommer unter Beteiligung unserer skandinavischen Goggo-Freunde im Raume Flensburg stattfindet.

Seit April d. J. besteht in Dänemark der erste Goggo-Club in Aarhus. Seine Anschrift lautet: Goggo-Klubben Aarhus (Dänemark), Regnskabsfører B. Frank Mikkelsen, Aarhus, Aldersrovej 39.

Erste Camping-Hochzeit am Staffelsee

Murnau. Auf dem Murnauer Campingplatz der Halbinsel Burg im Staffelsee fand im August die erste Camping-Hochzeit statt. Der 25 Jahre alte Textilkauflmann Bruno L. wurde im Murnauer Rathaus mit seiner „Lambretta-Bräut“ Alwine getraut und anschließend vor dem blumengeschmückten Campingzelt von Verkehrsdirektor Lorenz Sonderer im Namen des Bürgermeisters beglückwünscht. Fast 100 Campinggäste aus In- und Ausland wünschten dem jungen Ehepaar in verschiedenen Sprachen alles Gute. Das junge Hochzeitspaar zeltet bereits das dritte Mal am Staffelsee. Ihr „Brautgemach“ war ein Zelt mit Luftmatratzen und Schlafsäcken.

(n)



Iloca-RAPID

24 x 36

MIT STEINHEIL-CASSAR 1:2,8-45

IM VERO-VERSCHLUSS DM 99.-

IM PRONTOR SVS " DM 128.-

ILOCA CAMERA - HAMBURG 1

Liebe Roller Revue!

Seit Dezember vergangenen Jahres besteht auch in Moers (Niederrhein) ein Lambretta-Club. Wir zählen im Augenblick 15 Mitglieder, die alle wie Pech und Schwefel zusammenhalten. Im September erwarten wir den Lambretta-Club Wanne-Eickel, mit dem wir Ostern gemeinsam an der Ahr waren.

Unser Vorstand setzt sich wie folgt zusammen: 1. Vorsitzender: Werner Wendt, Kassierer: Hildegard Heimbach.

Mit freundlichen Grüßen an die Roller Revue und alle Leser derselben sind wir mit allseitigen Wünschen Lambretta-Club Grafschaft Moers, i. A. Karl Heinz Teichmann, (22a) Moers, Burgstr. 1

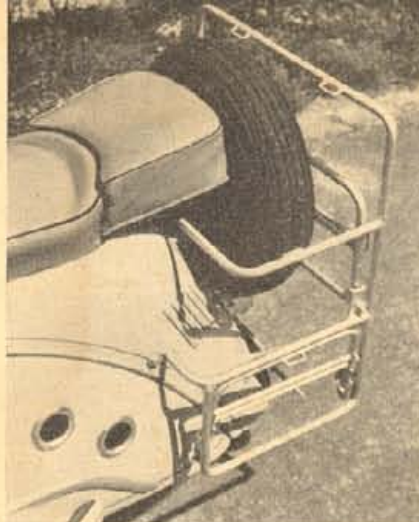
Roller-Club Kiel

Ausgehend von dem Gedanken, daß es bei der Vielzahl der vorhandenen Rollertypen unrichtig wäre, wenn von den Fahrern eines jeden ein eigener Zusammenschluß gebildet würde, ist in Kiel ein Roller-Club gegründet und in das Vereinsregister eingetragen worden. Dieser hat sich die Pflege sportlicher und gesellschaftlicher Bestrebungen aller Rollerfahrer zum Ziel gesetzt. Vorsitzende sind die Herren von Bredikow und Boisen. Die Anschrift lautet: Roller-Club Kiel e. V., Kiel, Krummbogen 23.

Messerschmitt-Kabinenroller-Club München u. Umgebung

Mitgliederversammlung und geselliges Beisammensein jeden ersten Freitag im Monat, 19.30 Uhr, im Hotel „Santis“ (Café Fischer) am Waldfriedhof, Sonntag, 19. September, Kaffeefahrt zum Flugplatz Riem, Abfahrtpunkt 15.30 vom Königsplatz. Nachzügler fahren direkt. Mitteilungen des Clubs ständig im Schaufenster von Bauhofer, Schwanthalerstr. und Bussinger, Goethestraße.

In Delmenhorst bei Bremen wurde ein allgemeiner Roller-Club gegründet. Er wurde betont nicht als Sportverein, sondern als ein Zusammenschluß zum Zwecke der „Freizeitgestaltung auf Rollerrädern“ ins Leben gerufen. Interessierte Rollerfreunde können sich am Aushang im Schaufenster des Hauses Langestr. 59 über alle Neuigkeiten unterrichten.



Eine Campingbrücke mit seitlichen Ladeklappen hat eine Münchener Firma vorerst für den Goggo-Roller herausgebracht. Die hintere Ladefläche ist besonders groß. In beladenem Zustand kann das Reserverad gewechselt werden, ohne das Gepäck zu entfernen. Der Träger hat eine stabile 5-Punktfestigung. Einwandfreie Straßenlage und Spurrhaltung sind gesichert, wobei auch eine übermäßige Ausladung nach hinten unterbleibt. Fahrer und Sozialisten unbehindert. Man kann jetzt auch einen 20-Liter-Reservekanister ohne weiteres mitnehmen.

Werkfoto Guntzenmüller München

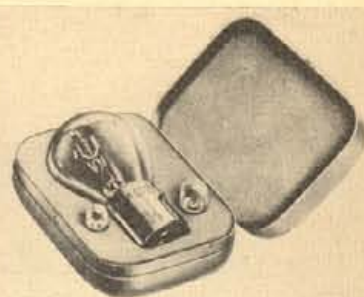
„O, wie praktisch!“

Meine Lambretta war noch nicht ein halbes Jahr alt, als ich schon den dritten Gummil für den Kickstarter kaufen und außerdem eine aufgeschlitzte Schuhsohle erneuern lassen mußte. Ich habe daraufhin in einer Werkstatt zwei Kupfernieten durch die Gummikappe und die Starterpedale schlagen lassen und seitdem nie wieder Ärger gehabt. H.K.

Eine Fußmatte für Ihre Lambretta oder Vespa können Sie sich leicht selbst herstellen. Ein Stückchen glatten oder gerillten Gummis gibt es in jedem einschlägigen Geschäft für wenig Geld. Die Bodenleisten des Rollers werden abgeschraubt und auf die Matte gelegt, um zu sehen, wo überall Löcher nötig sind. Dann legen Sie die Matte auf das Trittbrett und schrauben darauf die Leisten wieder fest.

Wenn Sie mal im Regen eine Panne hatten, dann kann es leicht passieren, daß das Werkzeug die Gelegenheit benützt, um ein paar bühnensche Rostflecken anzusetzen. Das kann vermieden werden, wenn man die diversen Schraubenzieher, Schlüssel und Zangen ständig in ein leicht ölgetränktes Tuch einschlägt.

Zündkerzen, die man in der Hosentasche herumträgt, funktionieren meist nicht mehr besonders, weil Sie allmählich total verschmutzen. Um die Reservekerze immer schön sauber und gebrauchsfertig zu halten, gibt es Kerzenhalter aus dickem Gummi, die noch dazu den Vorteil haben, daß man das Ding ruhig mal fallen lassen kann, ohne daß die Isoliermasse der Kerze springt.



Jetzt braucht sich auch der Motorrad- und Motorrollerfahrer keine Sorgen mehr wegen eines plötzlichen Lampenausfalls zu machen, denn Osram hat einen Motorradlampen-Ersatzkasten herausgebracht, der eine Osram-Biluxilampe sowie je eine Reserve-Lampe für Scheinlicht- und Tachometerbeleuchtung enthält, praktisch bruchfest in einem Schaumgummipolster eingebettet.

Das neue Spitzenöl „NITAG-Vitamöl 14“ vereint in einem Autoöltyp zwei besondere Vorzüge: Es ist ein Öl fürs ganze Jahr, d. h., es kann im Sommer und Winter das gleiche Öl verwendet werden! Es ist ein Öl mit HD-Eigenschaften für Vergaser und Dieselmotoren! Das neue Öl bietet - nach Angaben der NITAG - auch bei höchster Beanspruchung durch seine zusätzliche Sicherheitsreserve optimalen Motorschutz.

Eine neun km lange Pipeline wird gegenwärtig vom Hamburger Petroleumhafen zur Raffinerie Harburg der Esso-AG gebaut. (mp)

Die „Bella“-Produktion macht bei den Zündapp-Werken gegenwärtig rund 70 Prozent der Gesamtproduktion aus. Der Roller wird in einer 150- und einer 200-ccm-Version gebaut. Vom neueren 200-er-Typ sind gegenwärtig schon über 3 500 Stück auf den Straßen erschienen. (mp)

... Ich habe mir diesen aus Stahlblech hergestellten abschließbaren Kasten ausgedacht, der an Stelle des sonst vorhandenen kleinen Instrumentenkästchens ammontiert ist. Das Steckschloß ist noch sehr gut zugänglich und der Kasten nimmt bequemer den Inhalt von zwei Aktentaschen auf. H. K.



Liebe Rollee Revue!

In Saarwellingen haben sich am 28. Juli 1954 die Vespa-Freunde zusammengefunden und nach einem vorhergehenden Ausspracheabend, in dem das lebhafteste Interesse zum Ausdruck kam, den „Vespa-Club Saarwellingen“ gegründet.

Zum 1. Vorsitzenden wurde Hans Gerald, Saarwellingen, Krippstraße 10, gewählt. Schon gleich nach der Clubgründung traten wir in der Öffentlichkeit auf, und zwar am Samstag, den 31. Juli, am Vorabend unserer Kirmes. Mit etwa 20 Maschinen waren wir den „Kirwen-Honnes“ (eine Strohpuppe) einholen (ein alter Brauch in dieser Gegend) und haben mächtig imponiert. Der Club wird sich auch mit einigen Maschinen am Vespa-Treffen in Heidelberg am 4. und 5. September beteiligen.

Herzliche Grüße von mir und unserem Club an die R. R. und alle Vespa-Clubs im In- und Ausland. Mit freundlichem Gruß von Roller zu Roller!

Ihr Kurt Hüb, Pressewart



Liebe R. R.! Wir wurden London unsicher. Viele Grüße aus England von Kurt Sch. und Clemens J., Hamburg

Der „Bundessepp“ anlässlich der „Verleihung“ von 12 Luxus-Goggos an unsere siegreiche Fußballmannschaft bei der Isaria-Maschinenfabrik, Hans Glas, Dingolfing. Ob Herbergers zufriedener Gesichtsausdruck durch den Roller oder die Rolleeuse ausgelöst wurde? Fritz Walter jedenfalls tauschte seinen Roller gegen einen Goggo-Lastenroller um, zum waschbetrieblichen Gebrauch in Kaiserslautern.

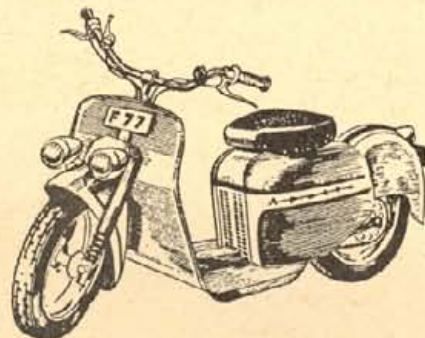


Liebes Feidolin!

Lesen eben bei Bekannten Zeitschrift „Das Motorrad“ (+ Roller!!!). Finde auf Seite 623 Deinen Namen zitiert. Obwohl mit einiger Intelligenz behaftet, (daher Leser der R. R.), kann ich beim besten Willen nicht herausfinden, was der besagte „alte Seemann“ eigentlich mit seinem Geselche sagen will. Kannst Du? Oder sollte besagter Seemann beim „Iren Rasen“ gestürzt und auf den Kopf gefallen sein? Zu schön! In diesem Sinne mit Rollergruß

Heinz Sch., Rad Godesberg

P. S. Ansonsten: R. R. ganz groß! Deine Artikel immer: Nagel auf den Kopf! (trotz „Motorrad“!). Noch eine Bitte: Nicht zu viel „Vereinsmeierei“, dafür lieber mehr technische Ratschläge. Davon kann man wirklich zehren. Aber: Krönung der div. Mal- und sonstigen Königinnen der div. Clubs, nee, lieber nicht! (Bin übrigens selbst im Vespa-Club!)



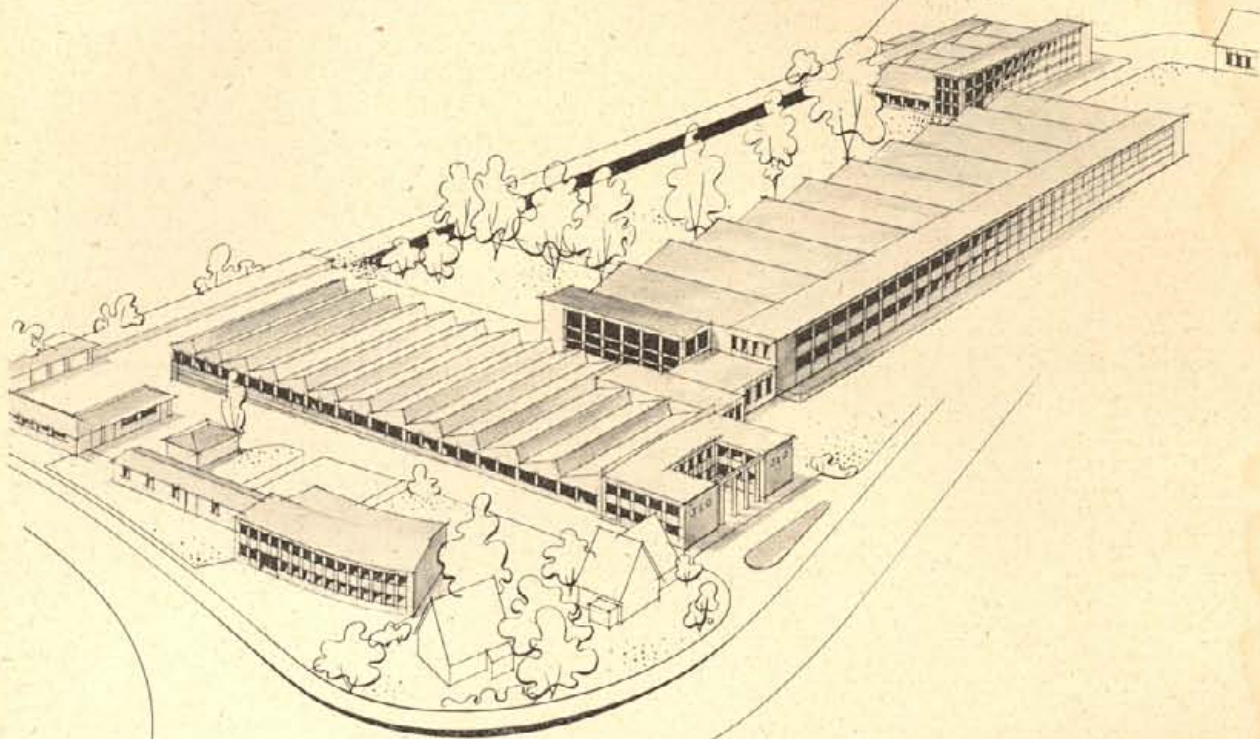
Schwedischer Motorroller

Ein in allen Teilen in Schweden hergestellter Motorroller, den unser Bild zeigt, wird auf dem Internationalen Motorradsalon in Stockholm ausgestellt werden. Der JB-Motor hat bei einem Hubraum von 128 ccm eine Leistung von 5 PS. Preis etwa 950 DM. Die beiden Hersteller, die Firmen Berlin in Värnamo und John Erikson in Falun, rechnen damit, daß der neue Motorroller erfolgreich in den Wettbewerb treten kann.

In Mitterteich, bei der 2. ADAC-Stiftlandsfahrt am 25. 7. 1954 konnte sich der neue Motorroller Röhr-Rollette 200 ccm überzeugend durchsetzen. Die Werkmannschaft der Rührwerke konnte als Einzige ihrer Klasse die goldene Mannschaftsplakette und je eine Goldmedaille nach Hause bringen. Es ist besonders herauszustellen, daß die Maschinen straffpunktfrei und ohne Beschädigungen, trotz schwierigstem Gelände das Ziel erreichten.



DAS WERK, das nur Motoren baut



Als JLO im Jahre 1911 begann, Motoren zu bauen, da lächelten viele mitleidig. Es gab ja damals schon mehrere große und gut eingeführte Motorenwerke. Und die JLO Werke traten mit einer Belegschaft von nur 26 Mann an. Aber siehe da: Das Werk wuchs und wuchs, und im Jahre 1936 hatte es mehr als 620 ebenso treue wie begeisterte Mitarbeiter. JLO-Motoren hatten sich durchgesetzt.

Dann kamen Krieg und Zusammenbruch, und jetzt mußte man wieder von vorn anfangen. Das Werk wurde Jahr für Jahr größer und schöner.

Heute sind es 1600 Mitarbeiter. Dazu kam ein Zweigwerk in München mit 200 Beschäftigten.

Und woher dieser große Erfolg im In- und Ausland? Das ganze Geheimnis heißt Spezialisierung. Der Motor ist das Herz jeder Maschine, und es erfordert schon die ganze Kraft und die ganze Liebe eines Mannes, wenn ein solcher Motor immer noch leistungsfähiger, immer noch vollkommener werden soll. Mögen andere sich der Alleskönnerei und dem laufenden Band verschreiben, — JLO bleibt im Zeitalter der Spezialisten bei dem Motor nach Maß.

JLO

» der Motor vom Motor-Spezialisten «

Rezept

für einen Dreirad-Autoroller

Man nehme: Ein Stück DKW, eine Kleinigkeit ADLER, etwas VW, ein bißchen PUCH und STEYR und eine Prise PORSCHE. Alles kräftig verrühren und auf angewärmter Ölwanne anrichten. Name des Gerichts: Susanne.

Liebe R. R.-R.

Obgleich jung an Jahren, kann ich mich wohl als einen der ältesten „Rollisten“ bezeichnen, da ich schon als Bub einen Trittroller (hier Triton genannt), luftbereift, mittels eines Akkus und eines E-Motors bewegte. Das war allerdings ein Eigenbau meines Vaters.

Während des Krieges fuhr ich dann gezwungenmaßen ein 500er-Zündapp-Gespann in Albanien. Daß dies nicht zu den größten Annehmlichkeiten zählte, kann sich jeder vorstellen, der die Straßen des Balkans kennt.

Nach dem Kriege entstand eine finanziell erzwungene Pause. Während dieser Zeit sah und fuhr ich erstmalig in Italien eine Vespa. Obwohl ich leider nie selbst eine besessen habe, ist und bleibt sie in meinen Augen das ansprechendste Solofahrzeug. Ja, und dann bekam ich 1950 den vierten Lohner-Roller (das erste Modell), der in den Verkauf kam, unter meine Sitzfläche. Er war, nicht zuletzt ein Verdienst des guten, alten Rotax-Sachs-Motors (98 cm³), ein treuer Diener seines Herrn. Mehr allerdings — Verzeihung, Lohnerwerke — war er nicht. Fahrkomfort fast Null. Nun, ich fuhr ihn ca. 9 Monate und 8000 km.

Wie es oft so geht, wurden alle Vorsätze umgestoßen, und ich legte mir eine DKW 500 NZ mit Beiwagen zu. Wir wurden sehr gute Freunde und haben es zwei Jahre mitsammen ausgehalten. Ich habe mir aber ihr treues, gutes Herz — sprich Motor — bis heute erhalten, und es schlägt immer noch brav und ehrlich in einem schöneren Körper.

Und das kam so: Eines Abends — wir saßen beisammen und quatschten Benzin — kamen ein Freund und ich auf die damals ja in der Luft liegende Idee, einen Roller auf drei Rädern in der Form eines schnittigen Autos zu bauen. Es wurde nun viel geredet, noch mehr gezeichnet und gearbeitet. Anfang 1953 waren unsere beiden Fahrzeuge dann fertig. Das einzige, was außerhalb angefertigt wurde, war die Karosserie.

Pressesternfahrt um den AvD-Preis „Europa 1954“



Am Rande des „Großen Preises“ hatte der AvD für die zur Berichterstattung zum Nürnbergring fahrenden Sportjournalisten einen touristischen Wettbewerb ausgeschrieben. Mehr als 50 Journalisten aus der Bundesrepublik und dem europäischen Ausland nahmen daran teil. Es ging um die größte Luftliniendistanz und die gleichmäßigste Straßenkilometerzeit. Unter den Preisträgern befand sich der Chefredakteur des „Bosch-Kurier“, der den Wettkampf mit einem LLOYD LP 100 S aufgenommen hatte. Unser Bild zeigt die 3 Erfolge-reichen, Herrn und Frau Fischer sowie LLOYD.



Das ist „Susanne“ (Das Fahrzeug)

Seither habe ich mit meinem Autoroller — Susanne genannt — 17 000 km heruntergespult. Und das aber nicht vielleicht nur auf Betonstraßen. Wer die österreichischen Nebenstraßen kennt, wird wissen, was Schlaglöcher sind. Nicht genug damit fuhr ich mit drei Personen und ca. 35 kg Gepäck 2800 km durch Jugoslawien.

Durch Preissenkung um 215 Mark kostet der Lloyd „LP 400“ jetzt nur noch 3 450 Mark. Auch der Champion ist jetzt mit 3 850 Mark billiger als früher (Kombi-Ausführung 4 350 M.).

Von Triest nach Dubrovnik und dann weiter Belgrad—Laibach—Loiblpaß—Wien. Die einzige richtige Panne war ein Achsschenkelbruch vor Kapfenberg (Steiermark), das allerdings in strömendem Regen um 21 Uhr. Das Vergnügen zu erntessen, liegt bei Ihnen. Damals entstand auch der Name „Susanne“. Als einzigen Trost bei der 1. Hilfe hatten wir unseren Kofferradio. Und der spielte damals gerade das bekannte Lied: „Ach, das war eine Panne, mit der Susanne...“ So was bleibt natürlich hängen. Aber Susanne hat sich ihren Namen nicht verdient. Seither läuft sie nämlich klaglos Kilometer um Kilometer.

Interesshalber ein kurzer Steckbrief:

Susanne, 3-Rad-Autoroller

500 DKW NZ, Zweizylinder.

Reifendimension 4,00 x 8. Vorderradlenkung (2 Räder) v. Adler Junior, Antrieb auf Hinterrad mittels Kette.

Vorderradfederung mittels Teleskopfederung (60 mm). Hinterradfederung: Schwingarm, abgestützt mittels je 2 Zug- und Druckfedern. Schwingarmdrehpunkt knappst an Getriebezahnrad wegen Vermeidung von Kettenlängung.

Vorder- und Hinterradfederung mit Gummifanschlag.

Vorderräder besitzen VW-Stoßdämpfer. Rückwärts wurden sie entfernt, um weichere Federung zu erzielen.

Bremsen: Umgebaute Puch 125 TT-Bremstrommeln. Fußbremse über Bremsausgleich auf Vorderräder. Handbremse auf Hinterrad. Bowdenzüge.

Zum Anlassen wurde ein Dynastarter des PKW Steyr 50 eingebaut. Desgleichen eine 12V/150 Ah-Batterie.

Die Karosserie wurde ausgesprochen schön. Als ungefähre Anhaltspunkt: Vorderteil etwa Porsche, Hinterteil oval mit Heckflosse. Keine Türen. Faltdach. Sitzbank für 3 Personen aus Moosgummi mit PVC-Folie überzogen.

Größe Breite: 2000 mm

Spur: 1850 mm

Größe Länge: 3050 mm

Sitzbankbreite: 1600 mm

Radstand: 2850 mm

Bodenfreiheit: 150 mm

Gepäckraum und Fußraum genügend groß. Platz für Reservetank.

Tank: 18 l mit 3 l Reserve.

Nachfolgende Angaben Solo (3 Personen und 35 kg Gepäck):

Höchstgeschwindigkeit: 85 (70) km/h

Reisegeschwindigkeit: 70 (60) km/h

Bergsteigfähigkeit: 35 (23) % gemessen!

Verbrauch: Stadt: 5,5 l/100 km

Überland: 4,8 l/100 km.

Durch große Spur gute Bodenhaftung. 90-Grad-Kurve kann bei Besetzung mit 3 Personen im 70-km/h-Tempo genommen werden.

Vielleicht würde einen oder den anderen Ihrer Leser das Vorstehende interessieren. Recht herzliche Grüße und alles Gute weiterhin!
Ihr S. v. S.

Besser fahren mit

GASOLIN-

Kraftstoffen aus modernsten Crackanlagen u. Hydrierwerken

Die ideale Ergänzung: MOTANOL Autoöl



Der große Minicar-Rummel kann beginnen

Nicht Hubschrauber, sondern Kleinautos machen das Rennen! Ist das Fahrzeug der Zukunft schon da?

Von Frank Witten

Als ich vor einem Jahr einen Artikel über die künftige Entwicklung des Kraftfahrzeugwesens in der Bundesrepublik einem Chefredakteur unter die Nase hielt, sagte dieser nach dem Studium: „Mein Lieber, Sie haben wohl nicht alle Kerzen im Leuchter“ — und das war noch gelinde ausgedrückt.

Daß meine Ansichten allerdings nicht komplett plem-plem waren, haben inzwischen, man kann ruhig sagen, sensationelle und das Kfz. Wesen revolutionierende Tatsachen bewiesen.

Was enthielt dieser damalige Artikel, den man heute Wort für Wort unterstreichen muß?

Die Hochkonjunktur der Rollerproduktion läßt annehmen, daß der weitaus größte Teil der sich Motorisierenwollenden, die nicht die Mittel für das Ideal, den Wagen, aufbringen, dennoch den möglichst größten Fahrkomfort wünschen, mehr, als ein Motorrad bieten kann.

Die Produktionsziffern belegten diese theoretische Annahme schlagartig: Lediglich die Roller- und z.T. auch die Moped-fabrikation wiesen steigende Tendenzen auf, der flauende Motorradmarkt verzeichnete Preissenkungen — selbst mitten in der Saison! Man verzichtete also gern auf höhere und höchste Geschwindigkeiten (was man sehr hoch ankreiden muß!) und wollte angenehmer fahren.

Dennoch kann man behaupten, daß ein erheblicher Prozentsatz der Rollerfahrer als verhinderte Autofahrer anzusehen sind. Natürlich fühlt sich ein großer Teil mit Leib und Seele als Rolleur. Produktionsziffern und Neukonstruktionen werden von der großen Masse der Käufer bestimmt. Darum ist vorauszusagen: Neben dem allgemeinen Wunsch, von Autobus, Straßenbahn und Eisenbahn unabhängig sein zu können, bestimmen Fahrkomfort, Anschaffungspreis und unfixe Kosten das, was gekauft wird.

In puncto Fahrkomfort steht das Auto an erster Stelle vor dem Roller und dem Motorrad. Zwischen Auto und Roller schob sich später — sehr symptomatisch — der überdachte Kabinenroller. Allerdings ist das Auto im Anschaffungspreis Roller und Motorrad weit unterlegen. Ebenso sieht es bei Haltungskosten und Verbrauch aus. Demnach wäre schon rein kalkulatorisch klar: Wir brauchen einen Kleinwagen, der auch für den Mittelstand erschwinglich ist, einen wahren Volkswagen, der steuermäßig günstig liegt und sparsam im Verbrauch ist, bei einer annehmbaren Leistung, dem solidesten Grundmaß von Fahrkomfort entsprechend.

Noch weitere Tatsachen wiesen in diese Richtung: Viele Rollerfahrer schufen sich selbstgebastelte Überdachungen, als weiterer wichtiger Hinweis für unsere Konstrukteure, welche Wünsche und Sehnsüchte in den Herzen der Käufer brennen. Der Kabinenroller bereitete diesen Weg vor und die „Messerschmitts“ z. B. gingen weg wie die warmen Semmeln.

Ein anderes Steinchen zum Bau der Kombinationen: Immer mehr Motorräder kamen verkleidet auf den Markt. Der bessere Watterschutz des Rollers hatte damit einen vollen Erfolg errungen.

Auf der anderen Seite: Die Autos wurden und werden laufend billiger! DKW und Volkswagen schlugen ab, Lloyd ohne Schiebedach hat zweimal im Preis nachgelassen, zuerst auf 3665, nun auf 3450 DM. Damit wurden für manchen diese Lloyds (auch günstig in Steuer und Verbrauch!) zum Prüfstein, das Konto nicht doch ein wenig zu überziehen und nicht „nur“ einen Roller zu erstehen.

Wem damit die Entwicklung in unserem Kraftfahrzeugwesen noch nicht klar war, dem lieferten die Gebrauchtwagenmessen den letzten Mosaikstein zum abgerundeten Bild: Da war so ein kleiner Fiat, der weit mehr km-chen auf dem Buckel hatte als ein Straßenkreuzer, selbst als ein noch respektabler Buick usw. im Abstoßpreis wesentlich höher! Warum? Er verschlingt eben weniger Steuergelder und Sprit und bietet doch auch für bescheidenere Ansprüche genügend Fahrkomfort!

Die Hellhörigen und Wachsamten hatten das Kommende im „Gespräch“ und handelten. Nun aber ging selbst solchen wie einmüßig besagtem Chefredakteur gleich eine ganze Kerzenfabrik auf: Ja, natürlich! Die Minicars sind die Fahrzeuge der Zukunft! Das sind die echten Volkswagen!



Hier das versprochene Bild vom GOGGOMOBIL

Einen „Minicar“, der durch einen 250 ccm Zweizylinder-Zweitaktmotor von ca. 14 PS Leistung angetrieben wird und etwa DM 2900.— kosten wird, bringt, wie schon berichtet, die Fa. Hans Glas GmbH, ISARIA-Maschinenfabrik Dingolfing, Ende des Jahres auf den Markt. Das neuartige Fahrzeug, das für zwei nebeneinander sitzende Erwachsene und zwei Kinder Platz bietet, ist mit einem Sommerdach und allen Bequemlichkeiten eines modernen Vierrad-Fahrzeuges ausgestattet. Die Kraftübertragung vom Motor erfolgt über ein Viergang-Getriebe mit Rückwärtsgang und ein Differential auf die Hinterachse, Vorder- und Hinterräder haben den gleichen Radstand. Die Spitzengeschwindigkeit des GOGGOMOBILS, das eine zweijährige Entwicklungszeit hinter sich hat, beträgt ca. 85 km/h mit voller Belastung. Der Einstieg ist vorn.

Inzwischen sind sie schon da! Geschaffen von den Wachsamten und Hellhörigen: Fa. Glas-Dingolfing (Goggo-Mobil) und Hoffmann-Düsseldorf (Hoffmann-Kabine-250), Kroboth (Allwetterroller)! Schon gingen die Bilder und die technischen Daten durch Sport- und Tagespresse, angekündigt als „Sensation“, als „absolute Neuheit“.

Nun, ich habe leicht reden von: „Schon vor einem Jahr durch kritische Beleuchtung der mosaikartigen Tatsachen das Zukunftsbild erkannt!“ Heute ist es auch keine Kunst zu behaupten: „Ich habe schon immer gesagt, unsere Fußballjungs mit dem Bundes-Sepp machen die Weltmeisterschaft!“ Selbst wenn Sie mir das Prophetentum nicht zugestehen (Zeugen durch die R. R.-R.), so erhielten Sie durch diesen Bericht wenigstens nachträglich eine sicherlich auch interessante Schau, wie sich diese Entwicklung anbahnte und wie sie fortlief.

Es ist klar, daß Goggo, Hoffmann und Kroboth noch etliche Nachfolger bekommen werden, die ebenfalls Minicars bauen, sei es, weil sie die gesammelten Erfahrungen der mutigen Anfänger abwarten und auswerten wollen, sei es, weil sie vom Gang der Dinge überrascht wurden. „Es kommt noch mehr!“ schrieben wir schon mehrfach.

Lassen Sie mich dennoch kurz auf einige Einzelheiten der Minicars (in Klammern Vergleichszahlen zum Lloyd) aufführen.

Ein Preis von rund 2900.— DM (3450) ist für uns bestimmt gut kalkuliert, wenn man bedenkt, daß alle Teile (von der Batterie bis zum Reservierad) absolut notwendig sind und Festpreise haben! Viel billiger wird man selbst einen Minicar nicht bauen können, sollen nicht Leistung und Komfort absinken.

A propos Leistung: In 250 Kubik 2-Zylinder-Boxer-4-Takt-Motor im Heck 12,5 PS hineinzuzaubern, um einen garantierten Reiseschalt von 85 km/h herauszuholen zu können, übersteigt selbst recht kühne Erwartungen (Lloyd 400 Kubik, Zweitakter zu 13 PS, Splitz 75, Dauergeschwindigkeit 70 km/h). Der Spritverbrauch ist wirklich goldig: 3,8 l für 100 km Normangabe des Werkes. Na, sagen wir mal runde 4 Liter nach dem Einfahren bei vernünftiger Fahrweise (Überbelastung!) ist doch auch noch groß! (5,4 l Lloyd). Dann: Vier Vorwärts- und einen Rückwärtsgang (3:1 Lloyd), gute Straßen- und Kurvenlage, bei Testfahrten erwiesen, und außergewöhnliche Beweglichkeit. Außerdem: Fahrkomfort, der verblüffend wirkt, serienmäßiges Schlebedach etc.

Ich will die Minicars als das ideale Fahrzeug für jene charakterisieren, die trotz Sparsamkeit auf Fahrkomfort wie beim Auto nicht verzichten wollen, ein oder zwei Kinderchen ihr eigen nennen, die auch mitsollen. Also: Das Fahrzeug des Mittelstandes und keine „Fahrmaschine“.

Auf der Linie Moped-Roller-Kabinenroller-Minicar-Auto sind sie die großen Brüder der Roller (praktisch vollkarosierte Doppelroller mit Autokomfort) und die kleineren Brüder der Autos, vor allem die billigeren Brüder. Wir können sie — und die große Rollergemeinde wird damit einig gehen — ohne Bedenken gut und gern in unseren Familienkreis einbeziehen, wie wir es ja mit den Kabinen schon taten und mit den Dreirädern.

Die Serienproduktion der Minicars ist angelaufen, bald werden wir ihnen überall begegnen und in guter Freundschaft zuwinken können.

BÜCHER

Ernst Rosemann, Achtung - Startplatz räumen!
Knorr & Hirth Verlag G. m. b. H. Ulm a. d. Donau, 198 Seiten, 54 Abbildungen, DM 8.50.

Dieses Buch, daß der Geschichte des Motorsports und insbesondere dem Aufstieg des mehrfachen Motorradweltmeisters Werner Haas gewidmet ist, könnte man so recht als das Hahelied des Rennsports bezeichnen. In packender und spannender Weise wird am Beispiel Werner Haas die Bedeutung der Motorradrennen für die Sicherheit des Verkehrs dargestellt, aber daneben auch die Leidenschaft des Sportlers, der die Farben seines Landes zum Sieg führen will. Ein Buch, das jeden Motorsportler - auch dem Rollerfahrer - Freude bereiten wird.

Anton Diesterich, Spanien von Almadra zum Alkazar. W. Kohlhammer Verlag, Stuttgart, 244 Seiten mit 9 Zeichnungen und 24 Foto-tafeln, Ganzleinen DM 14.00.

Die Schönheit der iberischen Welt erschließt sich nicht auf Anhieb, es bedarf dazu eines sachkundigen Führers, wie es der Verfasser ist. Er geleitet den Leser durch die Urzelle spanischer Geschichte, durch Kastilien, später durch das Baskenland und zahlreiche andere spanische Landschaften, wie Asturien, Leon, Extremadura, die Mancha, Aragonien, die Levante und schließlich Katalonien. Es ist, wie das oben besprochene Buch Edschmids über Italien, ebenso ein Vorbereitungsbuch, wie ein Erinnerungsbuch nach eindrucksvoller Spanien-fahrt.

Verkehrsspiel. Ravensburger Spiele Nr. 5006. Für zwei bis sechs Spieler. DM 6.—. Zu beziehen durch jedes gute Fachgeschäft. Bezugsquellennachweis durch den Otto Maier Verlag, Ravensburg.

Um Kindern, aber auch Erwachsenen Verkehrsregeln sozusagen spielend einzuprägen, hat der Otto Maier Verlag im Rahmen seiner „Ravensburger Spiele“ ein neues „Verkehrsspiel“ herausgebracht, das in verblüffend einleuchtender Form den Bedingungen des normalen Straßenverkehrs entspricht und seine wichtigsten Grundregeln enthält. Auf einem hübschen bunten Plan sind die Straßen einer Stadt eingezeichnet. An einigen Kreuzungen befinden sich Verkehrsampeln, die durch Drehung einer Scheibe jeweils die Farben rot oder grün zeigen. Ferner sind die wichtigsten Verkehrszeichen eingezeichnet, die beim Spiel wie im richtigen Straßenverkehr genauestens zu beachten sind. Die Spieler müssen mit kleinen Autos bei verschiedenen Gebäuden der Stadt die dort ausgelegten Ziel-kärtchen abholen. Wer gewinnen will, muß lernen, sich im Straßenverkehr richtig zu verhalten.

Ein neues Kartenwerk hat die BV-Aral-AG herausgebracht. Von den „BV-Tourenkarten“ stehen für die diesjährige Reisesaison noch die Einzelkarten „Bodensee“, „Schwarzwald-nördlicher Teil“, „Schwarzwald-südlicher Teil“ und „Sauerland“ zur Verfügung und sind an den BV-Tankstellen des jeweiligen Gebietes kostenlos erhältlich. Karten über weitere beliebige Fremdenverkehrsgebiete befinden sich in Vorbereitung. Der Maßstab 1:125 000 und die Übersichtlichkeit lassen jedes „Nest“ leicht finden.

Flaute bei Zweiradfahrzeugen

In der kürzlichen Hauptversammlung der NSU-Werke AG, Neckarsulm, teilte der Vorstandsvorsitzende, Dr.-Ing. von Heydekampf, mit, das Geschäftsjahr 1954 habe deutlich eine Strukturwandlung des Marktes für Zweiradfahrzeuge erkennen lassen. Das klassische Motorrad beginne, wie seit einigen Jahren das Fahrrad, zugunsten des Mopeds und Motorrollers an Bedeutung zu verlieren. Es zeichneten sich bereits Anfänge einer Lagerbildung ab. Der Sprecher bedauerte, daß das motorisierte Zweirad vielfach nicht die Beachtung finde, die es aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen verdiene. Er forderte erneut, daß die Kosten der Fahrten von Arbeitnehmern zum Arbeitsplatz steuerlich für abzugsfähig erklärt werden. Bei der Lärmbekämpfung könne sehr viel erreicht werden, wenn die Hubraumsteuer nicht zur Verwendung möglichst kleiner Motore zwänge. Jetzt könne die Größe der Motoren nicht nach rein technisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkten bestimmt werden, sondern sie sei gewissermaßen fiskalisch von vornherein festgelegt. Die Brennstoffsteuer an Stelle der Hubraumsteuer wäre daher auch für die Motorradindustrie vorteilhaft. (n)

Sport- und Campingbedarf

Am gewohnten Platz (Halle 15, Erdgesch. und Freigelände) stellen zur Internationalen Frankfurter Herbstmesse vom 5. bis 9. September 1954 wieder die

Rom, die ewige Stadt. Neuer Reiseführer von J.M. Wiesel. W. Kohlhammer Verlag, Stuttgart, 480 Seiten, 10 Grundrisse, 20 Pläne, darunter mehrere farbige Karten, DM 10.—.

Dieser neuartige Romführer beschreibt im System der Stadtbesichtigung ganz neue Wege. Der Besucher ist nicht an die üblichen, nach geographischen Gesichtspunkten festgelegten Besichtigungsrouten und Tagesstouren gebunden, sondern kann die Besichtigung von jedem Standort aus und nach eigenem Gutdünken beginnen. Der Stadtrundgang wird an Hand des großen Stadtplans durchgeführt, in dem alle römischen Sehenswürdigkeiten nach Stilperioden - jede in einer anderen Farbe - gekennzeichnet und mit Seitenhinweisen versehen sind, wodurch der erläuternde Text im Buch leicht und schnell gefunden wird. Der Verfasser, der mehr als dreißig Jahre in Rom ansässig ist, hat durch die praktische Verwertung seiner Erfahrungen mit unzähligen Kombi-Besuchern einen Führer geschaffen, der jedem Romreisenden empfohlen werden kann, der sich für Kunst- und Kulturgeschichte der ewigen Stadt interessiert. Ein Anhang mit praktischen Ratschlägen wird auf Verlangen alljährlich durch neue Deckblätter, die über alle Veränderungen unterrichten, ergänzt.

Kasimir Edschmid, Italien von Verona bis Palermo. W. Kohlhammer Verlag, Stuttgart, 428 Seiten mit 20 Zeichnungen und 40 ganzseitigen Fotos, Ganzleinen DM 14.00.

Diese Auswahl aus dem großen sechsbändigen Italienwerk des bekannten Verfassers gibt dem Reisenden, der zum erstenmal nach Italien fährt, einen großartigen Überblick und weckt bei ihm Liebe und Verständnis für das Land im Süden. Der Ruf Edschmids als erfahrenem Schilderer der Kultur und Geschichte des Landes ist so bedeutend, daß sich jede weitere Empfehlung erübrigt. Das Buch gehört zwar zum Reisegepäck jedes Italien-fahrers, - es sollte aber schon vor der Fahrt gründlich studiert werden, um das Erlebnis der Reise zu vertiefen.

2 Kalenderwerke aus dem Verlag Carl Gerber, München 5, je DM 3.85.
Deutscher Kalender 1955, 34. Jahrgang.

Auch diese neue Auflage des in weitesten Kreisen bekannten und beliebten Abreißkalenders enthält Aufnahmen aus ganz Deutschland einschl. der verlorenen Gebiete. Beim Durchblättern wacht manche Erinnerung auf, regt manches Planen sich für künftige Zeit. Der Gang durchs Jahr mit diesem Kalender ergibt eine besinnliche Reise durch alle deutschen Gauen: prächtige Landschaften, alte Gassen, Tore, Türme und Kirchen, stolze Burgen, Schlösser und historische Stätten werden auf 53 Blättern in charakteristischen Bildern nach den besten Photos gezeigt und lassen den Beschauer Schönheit und Vielfalt, Natur und Kultur, Land und Leute der deutschen Heimat erleben.

Bayern-Kalender 1955

Der Jahrgang 1955, der 45. dieses altbekannten Abreißkalenders, von Walter Schmidkunz bearbeitet, zeigt in unveränderter Frische und Vielseitigkeit das schöne Bayernland mit seinen herrlichen Kunstschatzen, seinen reichen architektonischen und landschaftlichen Motiven, seinen bodenständigen und charaktervollen Volkstypen - ein buntes, abwechslungsreiches Bilderwerk in typographisch mustergetragener Wiedergabe. Der neue Bayern-Kalender gibt wiederum ein getreues Spiegelbild des schönen Landes im Süden Deutschlands, wo Kunst, Natur und Volksleben das Reisen zu einem unvergleichlichen Genuß gestalten. Beide Kalenderwerke sind deutsch und englisch sorgfältig und treffend textiert.

Herstellerebetriebe der deutschen Sportartikelindustrie Geräte, Ausrüstung und Bekleidung für alle Sportarten aus. Der große Erfolg der in diesem Frühjahr erstmalig durchgeführten 1. Internationalen Sport- und Campingbedarfsmesse hat zahlreiche Firmen veranlaßt, wieder mit vielfältigem Campingbedarf zu erscheinen.

Montage italienischer Motorroller in Israel.

Malland. Die Herstellerfirma der „Vespa“-Motorroller, die Piaggio-Werke in Genua, haben mit der gemischten israelisch-nordamerikanischen Kaiser-Frazer-Gesellschaft in Haifa ein Abkommen über die Errichtung einer Montagefabrik für Motorroller in Haifa getroffen. Vorgesehen sei, die Montage des normalen Motorrollermodells, des Modells mit Beiwagen und des Lieferrollers. Deren Bestandteile sollen zunächst aus Italien importiert und später zum Teil in Israel hergestellt werden. Die in Haifa montierten Motorroller werden voraussichtlich nicht nur auf dem israelitischen Binnenmarkt abgesetzt, sondern auch nach anderen Ländern geliefert werden. (n)

Ilo stellt in Izmir aus

Auf der Internationalen Messe in Izmir in der Türkei vom 20. August bis 20. September 1954 zeigen die ILO-Werke, Pinneberg, auf einem repräsentativen Stand einen Querschnitt durch ihr bewährtes Industriemotoren-Programm.

Wester

ZUGESCHNITTEN AUF
CONTINENTAL-SIEG

Der Ulster-Grand-Prix

(Motorrad-Weltmeisterschafts-

lauf in Belfast) wurde ein

Bomben-Erfolg für continental-

bereifte Fahrzeuge. Sie

fuhren einer Welt-Elite

einfach davon

und belegten den

ersten, zweiten, dritten und vierten Platz
in der 125 ccm-Klasse

ersten, zweiten und dritten Platz in der
250 ccm-Klasse

ersten, dritten und fünften Platz in der
500 ccm-Seitenwagenklasse

„Kaum faßbar“ ist das
Urteil der gesamten
internationalen Sportwelt

Continental

macht das Rennen



Werner Haas
und Rupert Hollaus



Die Strumpfmärke charmanter Frauen



Ihr Bein

Immer - wo Sie auch sind, und gerade, wenn Sie nicht daran denken - ruht ein kritisches Auge auf Ihren Beinen! Es muß nicht stets ein Männerblick sein, der bewundernd oder prüfend dem Schwung elegant bestrumpfter Waden folgt. Auch Frauen erkennen sofort den modischen Chic eines wirklich „gut angezogenen“ Beines.

Wir raten Ihnen daher zum Hudson-Strumpf, dem eleganten, hauchzarten und dauerhaften Perlon-Strumpf, fesselschlank, vollplastisch, mit der klassischen, geraden Mittellinie.

HUDSON STRUMPFABRIK GMBH STUTTGART-VAIHINGEN



Unterwegs muß „Hansaplast“ stets griffbereit sein, damit kleine Verletzungen sofort hygienisch verbunden werden können. „Hansaplast“ wirkt „hochbakterizid“

Hansaplast
Wund - Schnellverband



EINE



KLEINBILDKAMERA MIT ALLEN SCHIKANEN

Paxette

SCHNELLAUFZUG
WECHSELOPTIK
UND MESSUCHER

von DM 120
bis DM 177



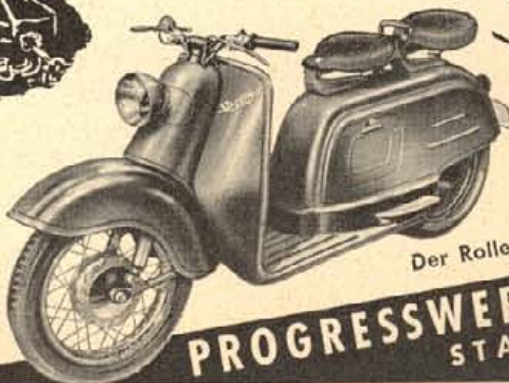
CARL BRAUN - KAMERAWERK - NÜRNBERG

Günstige Teilzahlungsbedingungen in jedem Fotofachgeschäft

Strolch
PROGRESS

150
175 ccm

STROLCH — der universelle Roller, sportlich und schön. Für Stadt und Land, in Regen und Sand, das ganze Jahr hindurch! STROLCH — zeitlos in der Form, technisch an der Spitze, leistungsmäßig überlegen! Jetzt auch mit elektr. Anlasser. Machen Sie eine Probefahrt! Fragen Sie STROLCH-Fahrer nach ihrem Urteil!



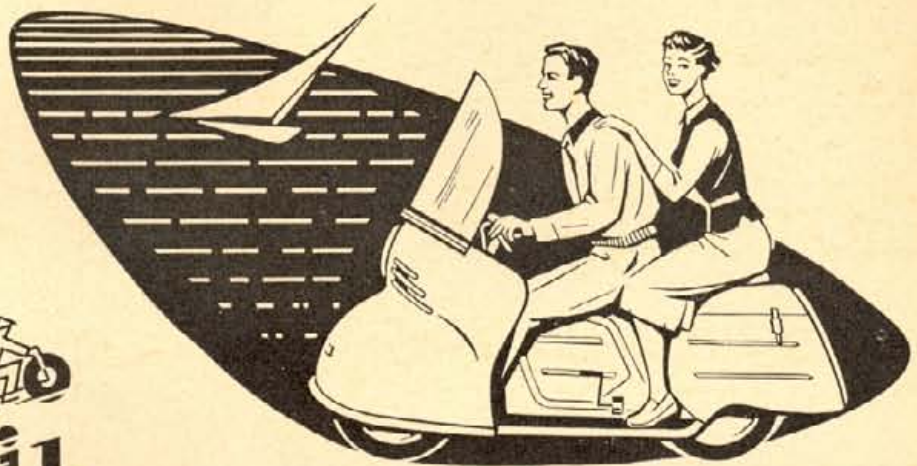
Der Roller der Erfahrenen!

PROGRESSWERK OBERKIRCH AG
STADELHOFEN/BADEN

Maico MOBIL

jetzt mit 200-ccm-Motor

Seit Jahren hat sich das MAICO-MOBIL, der schnelle, schnittige, moderne Reiseroller für große Fahrt im In- und Ausland einen immer weiter zunehmenden Kreis von Freunden geschaffen. Das neue Modell mit dem elastischen und robusten 200-ccm-Motor von 11 PS Leistung, mit verstärkten Reifen 3,25-14 und der eleganten zweifarbigen Lackierung, das auch für Seitenwagenbetrieb geeignet ist, bietet ein Höchstmaß an Sicherheit, Reisegeschwindigkeit und Fahrkomfort.



Maico MOBIL

DAS AUTO AUF **2** RÄDERN
MAICO-WERKE PFÄFFINGEN - TÜBINGEN



Das universelle Handbuch des Kraftfahrwesens

Herausgeber Obering. Georg Wanner, München. 1.-8. Tsd. 656 S. und 700 Abbildungen im Text und auf Tafeln sowie 100 Tabellen. 5000 Stichwörter. Form. 13x21 cm. Ganzleinen 28,- DM; Teilzahlungspreis 30,90 DM

Ihr zuverlässiger Berater in allen Fragen

Aus dem Inhalt: Der Kraftwagen · Das Motorrad · Baustoffe und Materialprüfung · Bereifung · Kraftstoffe · Öle und Schmiermittel · Farben und Lacke · Spezialfahrzeuge · Die Fahrbahn, Bau, Pflege, Schäden · Reparaturen · Kraftfahrzeughandwerk · Kraftfahrzeughandel · Fahrer und Fahrpraxis · Recht · Kraftfahrzeugindustrie · Kraftverkehrswirtschaft · Sport · Touristik · Grenzverkehr · Geschichte · Pressewesen · Lehr- und Forschungsstätten · Behörden, Verbände, Anstalten, Institute und Firmen der Kraftfahrt

Zu beziehen durch jede Buchhandlung

C. BERTELSMANN VERLAG

MASCHINENFABRIK E. RÖHR GMBH.
LANDSHUT/BAY.

200 ccm schnell - schnittig - sparsam Reifengröße 3.50-12



KLEINSTGARAGEN
FÜR
MOTORRÄDER UND
MOTORROLLER

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

SOFIE PAULI

Wenn Sie etwas Näheres über die
HOFFMANN KABINE 250

wissen möchten, dann wenden Sie sich
bitte wie immer an den

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

Von allen bewundert ... **PRINCESS 200!**

Die moderne »Reiseschreibmaschine« in elegantem Rindlederkoffer.
Erhältlich bis zu 24 Monatsraten. Prospekte unverbindlich.
Schreibmaschinen - Henkel · Hohenlimburg 112/176



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

Die ROLLER REVUE dient der Roller-Gemeinschaft!

Das KREIDLER- Programm 1954



KREIDLER JUNIOR J 50

das 50 ccm Moped mit dem bewährten Kreidler-Motor besonders robust und leistungsfähig führerscheinfrei, zulassungsfrei, steuerfrei
Geschw. ca. 40 km/h
Bergleistung 12 %
Preis: DM 468.—



KREIDLER K 50

das seit Jahren bewährte 50 ccm Motorfahrrad mit der überragenden Leistung zulassungsfrei, steuerfrei
Geschw. 55 km/h
Bergleistung 15 %
Preis: Standard DM 588.—
Luxus DM 620.—



KREIDLER K 51

das leistungsstarke 50 ccm Motorrad mit Kickstarter und Fußrasten, in Anschaffung und Betrieb unübertroffen billig zulassungs- und steuerfrei
Geschw. 55 km/h
Bergleistung 15 %
Preis: DM 668.—



KREIDLER-ROLLER R 50

Ein vollwertiger Roller, formschön und komfortabel, mit den niedrigen Betriebskosten der 50 ccm-Klasse steuer- und zulassungsfrei, Geschw. ca. 50 km/h
Bergleistung 15 %
Preis: DM 865.—

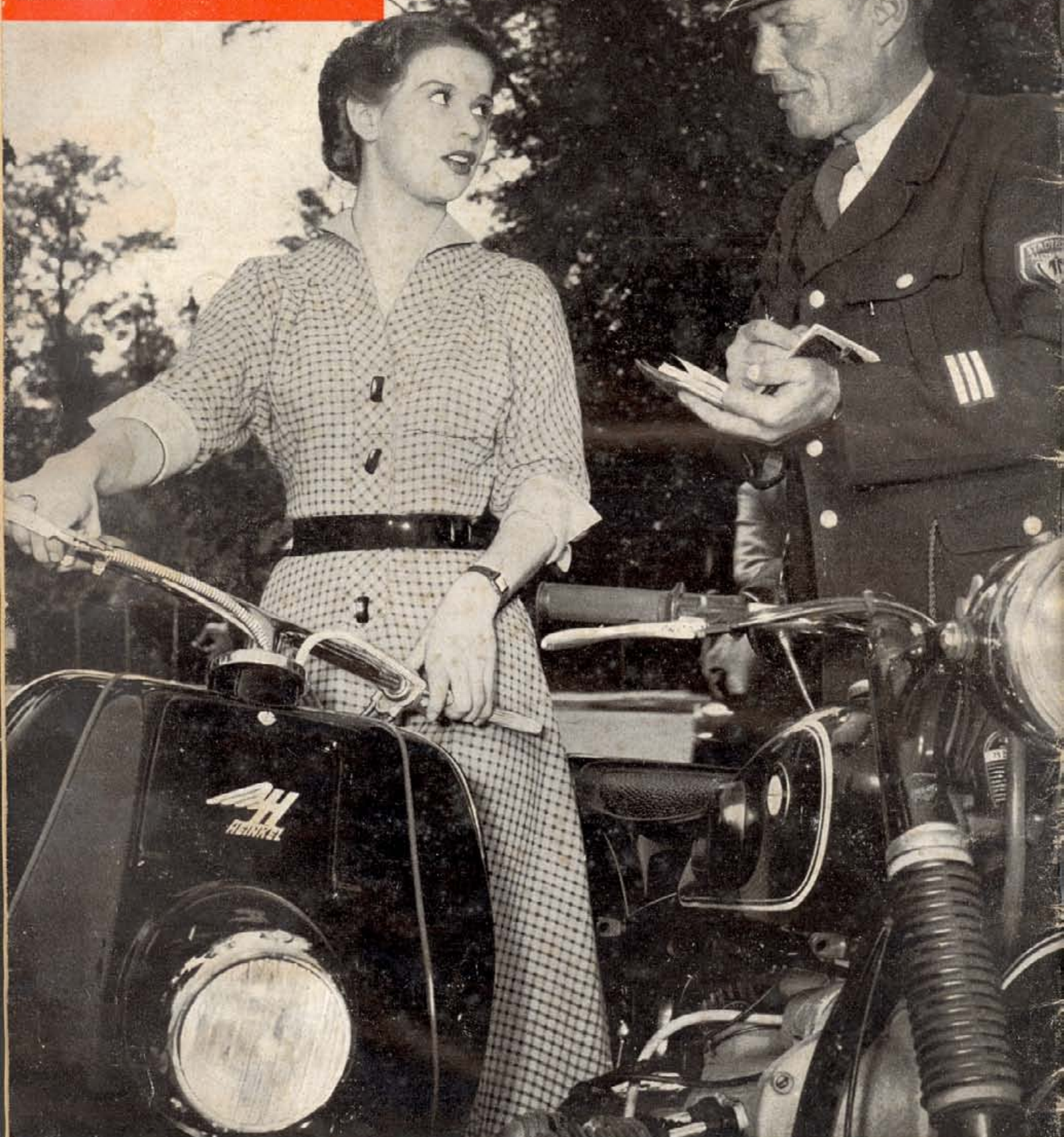


KREIDLER FAHRZEUGBAU KORNWESTHEIM BEI STUTTGART

Abteilung der Kreidler's Metall- und Drahtwerke G. m. b. H.

Roller

REVUE



... und dabei war alles ganz harmlos. In einer kurzen Drehpause, während ihres neuen Films „Engel mit dem Flammenschwert“, wollte Gertrud Kückelmann mal eben, noch in Kleidung und Aufmachung ihrer Rolle als Hausmütterchen am Herd, ums Karree brausen, ohne daran zu denken, daß der „Taurist“ schon längst auf Reserve lief. Natürlich blieb der Saft an einer Stelle weg, wo man nicht halten durfte. Und, welch Zufall (!) es tauchte auch gleich eine verkehrstechnische Amtsperson auf, die sich überaus freundlich nach dem Wohlergehen des charmanten Hindernisses erkundigte. Der Kommissar war ein wirklicher „Freund und Helfer“, und der Totbestand verlief sich wohlwollend ermahnt im Pflaster.

Foto: Speckmann, NF-Film