

Roller

REVUE

MIT CAMPING-INFORMATIONEN

MODELLE
1954



2 2. JAHRGANG
MÜNCHEN
FEBRUAR 1954

Einzelpreis DM -80 • Österreich ö. S. ö.-
Schweiz sfr. 1.- • Saargebiet ffr. 100.-

Die illustrierte Monatsschrift für alle Roller-Freunde

Kroboth Motorroller

mit 150 - 175 ccm Sachs
ab DM 1290.-

jetzt auch mit gebremstem Seitenwagen



noch schöner
noch besser
noch billiger

FAHRZEUGBAU KROBOTH

Seestall a. Lech, Telefon Asch 95

Gen.-Vertr. MÜNCHEN	E. MITTAG Mü. 2, Augustenstr. 19 u. 45 - Tel. 50549
Gen.-Vertr. NÜRNBERG	MAX WÜSTERER Nbg.-West, Witschelstraße 129
Gen.-Vertr. FRANKFURT	CARL SCHWERDT Tel. 79909 Frankf.-Rödelh. · Eschborner Landstr. 26
Gen.-Vertr. KÖLN	EMIL BENTELE Köln-Braunsfeld · Aachener Straße 24



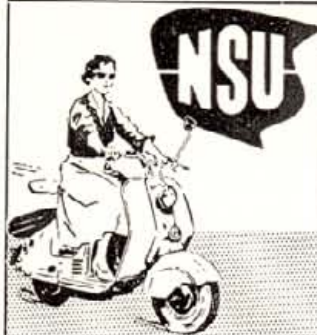
FAKA
SALZGITTER-BAD

Tourist 150 ccm Commodore 175 ccm

mit ölhydraulischer Bremse
der elegante, zuverlässige Roller für
Beruf, Reise und Sport

Fahrzeugwerk Kannenberg K. G.

Salzgitter-Bad · Telefon 728



NSU - Lambretta

Deutschlands berühmter Autoroller

Modell 1954
mit elektrischem Starter!

Fabrikvertretung seit 1912:
A. WICKENHÄUSER
München 15, Schwanthalerstr. 36
Telefon 531 45

Verkauf · Kundendienst
Ersatzteillager

Camping-Service Biecker

Attendorn / Sauerland
Prospekte frei - jetzt bestellen

Beziehen Sie sich bitte
bei Ihren Anfragen
an unsere Inserenten immer
auf die ROLLER REVUE

ZÜNDAPP



150 ccm 1595.- DM ab Werk
200 ccm ab April lieferbar

HOFBAUER

MÜNCHEN
Zweibrückenstraße 8

Ersatzteile-Lager
Reparatur-
Werkstätte

Strolch

der erste deutsche Tourenroller
mit großen Rädern

Gebläse-
Sachs-Motor 150 und 175 ccm

Zu besichtigen nur bei

OTTO Pauli K. G.

Gegr. 1926

Schwanthalerstraße 10

Auch jetzt ...



MESSERSCHMITT KABINENROLLER

175 ccm F & S 9 PS
Wärmelitheizung auf Wunsch
Werksvertretung:

TONI BAUHOFFER

München 15
Schwanthalerstraße 18

„Rolly“ Stahlbaugaragen

für Motorroller mit
und ohne Beiwagen
Auch für PKW

Hersteller:
Fa. Hans Jäger, München 25
Lipowskystr. 2, Tel. 7 00 17

Roller- Seitenwagen

auf
Teilzahlung
für alle Typen
liefert:

Fr. Bartschat

Soest i./W.
Kl. Osthofe 2

Lederhandschuhe und Hauben

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

HACKLÄNDER & Co.
BOCHUM · Böckenbergstr. 36 b





Liebe Rollergemeinde,

heute befinde ich mich stellenweise in der ziemlich albernen Lage, lahme Erklärungen über eine Sache abgeben zu müssen, die eigentlich wunderschön für sich selbst sprechen könnte. Und diese Situation habe ich mir obendrein ganz allein eingebrockt und muß nun natürlich, so gut es geht, das Haar in der Suppe eigenhändig zu spalten versuchen.

Noch kein Leserbrief hatte derartigen Zulauf wie der etwas ungehaltene des Herrn Kaplan W. J. aus der letzten R.R.-Nummer. Zumindest ein Zeichen dafür, daß auch heutzutage die menschlichen Interessen vor den technischen rangieren — man sollte es kaum für möglich halten. Erst waren wir fast geneigt, ihn gar nicht zu veröffentlichen, wollten uns aber dann nicht der Freigebigkeit oder eines abwaschbaren Charakters zeihen lassen — schließlich waren wir uns keiner Schuld bewußt. Wir schubsen wieder kleine Kinder in den Teich, noch zünden wir alleinstehende Häuser an. Unser Sinnen und Trachten dreht sich allein darum, nach besten Kräften der Rolleridee zu dienen und unsere Leser auf möglichst unterhaltsame Art mit allem bekannt zu machen, was sich auf diesem Spezialgebiet tut. — Jedenfalls kamen die Zuschriften, wie man es bei einem Preisausschreiben mit allerhöchster Gewinnquote erwarten konnte. So druckreif diese Briefe auf der einen Seite auch sein mögen, so unmöglich ist es auf der anderen, schon aus Platzgründen, diesen versehentlichen Gallup-Test zu veröffentlichen. — Kurz und trocken gesagt, sind, bisher mit einer Ausnahme, sämtliche freiwillige Nah- und Fernschreiber mit der R.R., so wie sie im Gebrauch ist, überaus einverstanden — und das freut einen dann ja auch! Angenommen, wir würden jetzt zur Probe unseren Lesern einen Brief mittlerer Reife zum Frühstück vorwerfen, so entstünde daraus fraglos ein völlig falsches Bild der Angelegenheit. Nehmen wir einen von der starken Sorte, war's auch nicht richtig, ein dezentere gäbe nicht den nötigen Überblick, und das Verhältnis eins zu soundsoviel ließe sich überhaupt nicht darstellen. Nur eine Stimme will ich der Kuriosität halber nicht verheimlichen, die von einem Nichtrollerfahrer stammt. Dieser las zufällig bei einem Freund die R. R. und schrieb uns spontan, wir sollten ihn als Abonnenten eintragen und dafür ein bestimmtes anderes Abonnement streichen. Um nun nicht mehrere Kaplan Sonderseiten bringen zu müssen, sagen wir, um mit dem uns leidlich befreundeten Ausland zu sprechen: „double or nothing“ — alles oder nichts. Ich glaube, daß wir damit dieses etwas abseitige Kapitel ganz tief unter die Akten schieben können.

Leider jedoch muß ich noch des weiteren über Briefe verhandeln. Ich habe, glaube ich mich erinnern zu können, an dieser Stelle schon bisweilen betont, daß die R.R.-Redaktion sich absolut außerstande sieht, auch auf noch so bewegliche Bitten hin mitzuteilen, welcher Roller-Marke beim Kauf der Vorzug zu geben ist. Bei spezifischen Fragen leisten wir gern jegliche Hilfestellung. Vor der R.R. sind alle Marken gleich. Die konstruktionsgegebenen Unterschiede werden rein sachlich auseinandergespolkt, damit jedermann mit seiner ihm genehmen Fassung selig werden kann. — Einer schrieb mir mal, er würde sehr gern einen Roller erwerben, der aus dem Extrakt von Goggo, Lambretta, Vespa und Heinkel hergestellt wäre... In solchen Fällen pflege ich stets zum Kauf eines Hubschraubers zu raten. Den erwähnten Fragebriefen verdanken wir allerdings unser heutiges Titelblatt. Das ist wenigstens etwas Positives. Unser Zeichner, der übrigens mit dem Redakteur nur ganz gelegentlich einer Meinung ist, griff diesmal spontan das Motiv auf, welches ihm an Hand von unwirschem Schriftleiter-Gemurre, anläßlich solcher eingangs erwähnter Briefe, geliefert wurde. Da sehen Sie wieder mal, was aus Redereien alles entstehen kann.

Und, da ich nun einmal beim Zanken bin, will ich auch noch folgendes loswerden: Wir erhalten reichlich Manuskripte aus dem werten Leserkreis und freuen uns bestimmt ehrlich darüber, vor allem, weil

tatsächlich das meiste in Form und Inhalt ausgezeichnet entspricht — wie es eigentlich von wackeren Rollereuren kaum anders zu erwarten ist. Sichtlich getrübt wird unser Spaß daran leider sehr häufig dadurch, daß einmal die Schriebs so lang sind wie der Mississippi mit sämtlichen Nebenflüssen, und zum anderen durch das treuerzige Verlangen der Verfasser, ihren geistigen Kinderreichtum möglichst noch in der vorliegenden Nummer irgendwie unterzubringen. In der Kürze liegt das Salz der frommen Denkungsart und gut Ding braucht lange Einfahrzeit, d. h. also, fassen Sie sich bitte kurz und in Geduld, dann erhalten Sie auch die Plakette „Kavalier der Feder“, an der Aktentasche zu tragen.

Wie wäre es übrigens, wenn die Verkehrspolizisten als Gegengewicht zu ihrem wichtigen Aufschreibebuch einen Schawang Klebezettel mit sich führten, die sie in zwangloser Reihenfolge, nach Gutdünken an sichtlich gut geführte Fahrzeuge heften könnten? „Kavalier um Steuer“ für einen Tag mit Datumsstempel! Ein Lob spürt oft kräftiger an als viele Strafen. Stellen Sie sich mal an einer unruhigen Verkehrs-Kreuzung auf, dann können Sie mit küniglichem Blick die Spreu vom Weizen scheiden. Häufig genug kommt der Kraftfahrer in die Lage, im letzten Moment, unter Einsatz der gesamten Geistesgegenwart, schuldlos Fußgänger, Hunde und Radfahrer zu schonen. Er sitzt dann tief Atem holend hinter Lenker oder Steuer und die Schuldigen haben meist gar nichts bemerkt oder schimpfen hinterher wie Mussadq. Ein Pflaster auf solche geistigen Verkehrswunden würde vielen Fahrern den Glauben an die Menschheit wieder versüßen. — Und außerdem könnte sich unsere Verkehrspolizei mchuldilig von ihrer freundlichsten Seite zeigen. Na, wie wär's, freiwillige Bundesstaaten vor!

Gunz schnell noch was zum Schluß. Ein Leser schrieb mir, wir sollten doch die Motorradfahrer möglichst wohlwollend behandeln und nicht beschimpfen, man wüßte nie, wie man sie mal nachts auf der Chaussee brauchen könnte. Nun möchte ich hierorts betonen, daß ich mir nie erlauben würde, die Motorradfahrer schlechthin ebenso schlecht zu behandeln. Weshalb auch? Ich kenne 'ne Menge, und das sind größtenteils stille, feine Menschen und den Rollern obendrein wohlgeneigt, wenn auch teilweise etwas mißtrauisch. Aber darum geht es ja auch gar nicht. Bedauerlich ist nur der verhältnismaßig erhebliche Prozentsatz der harten Braten, der, ohne Rücksicht auf Verluste, die Straßen bevölkert und Nachschub für die Krankenhäuser liefert. Ein Beispiel vom letzten Wochenende: Ein süddeutscher Landkreis, 43 Unfälle, 40 Personen verletzt, 2 Tote. Beides Motorradfahrer, der eine hatte seine Maschine erst eine halbe Stunde und verlor infolge zu hoher Geschwindigkeit die Herrschaft über sein Rad. Er starb am Unfallort. Der andere überschlug sich in einer unübersichtlichen Kurve. Schädelbruch. — Dafür gibt es noch tausend andere Beispiele. Das meinte ich. Aber sonst habe ich absolut nichts gegen Motorradfahrer. Im Gegenteil, es geht nichts über Toleranz zwischen den Verkehrsteilnehmern. Auch Rollerfahrer überlisten gelegentlich ihre Schutzengel. Das wär's für heute!

Wie immer mit herzlichen Grüßen von Roller zu Roller

Fr. Fröhlin



„Na, Abu Hassan, was sagst du zu so einem flotten Rollerfahrer!“



Mit dem Roller

INS LAND DER ROLLER

Heute in Frankfurt gefrühstückt — drei Tage danach am Lago di Garda die ersten Oliven verdaut, so ähnlich wie bei Courths-Mahler begann unsere dreiwöchige Italien-Roller-Rundreise. — Dazwischen die Alpen, dieser herrliche Faltenbauch unserer Mutter Erde. Ihr Zustand ist verschieden: Majestätisch, wildromantisch, rosarot erglühend, verregnet, verschneit. Wir wollten gerne das Alpenglühen erhaschen, um der Rollerromantik zu genügen. Doch leider, je weiter unsere brave Vespa bergauf schnurrte, um so mehr wurde uns klar, daß man uns diesmal die verschneiten Alpen untergeschoben hatte. Und das mitten im Sommer!! —

Foto: Reiter

Venedig



Verschneites Innsbruck und meterhoch eingeschneiter Brenner-Schlagbaum wären bestimmt selbst Hannibal mit seinen 30 Elefanten zu viel gewesen. Doch der sonnige Süden lockte schon damals wie heute, und so summten wir mit unserer Vespa und Zelt bei starkem Schneegestöber, mit allem, was uns zur Verfügung stand, angezogen (in erster Linie Badoanzüge) über den Brenner. Vor Steinach gossen wir, im Vertrauen gesagt, mit klammen Fingern noch einen echten Enzian in die Kehle, aber nur einen! Das Gasthaus hieß „Zur Sonne“. Unvergesslich die ausgehangte verschneite Blechsonne oberhalb der Tür!

Laßt uns doch ein wenig weiterfahren! Mehr Zitronen wollen wir sehen und vor allem größere und billigere! — So und ähnlich waren unsere Gedanken, nachdem wir Italien am Gardasee gekostet hatten. Der große Appetit stellte sich ein. — Also südlicher und quer über den trägen Po, vorbei am bitteren Reis, in verschlungenen Serpentina den lieblichen Apennin hinauf und hinunter, bis die Ligurische See von La Spezia in Sicht kam.

Noch vor kurzem waren wir Tedeschi (Deutsche) mit unserer Muttersprache recht gut angekommen, da wir mehr staunten als sprachen. Aber nun wollten wir an Hand unseres in letzter Minute erstandenen Sprachführers zeigen, daß wir hier ordentlich mit dazugehörten. — „Quanta costa?“ fragten wir von unserer Vespa herunter, mit der wir bis an die Kaimauer von Marina di Massa fuhren und mit Wohlbehagen die erste salzige Prise vom Meer durch sämtliche Nasen- und Knopflöcher einsogen, einen dicken, braungeschnortn Spaghettiesser und zeigten auf die noch zappelnden Seezungen in seinem Boot. Seine Antwort war ein Zwinkern mit winzig kleinen Glitzeraugen und ein breites maliziöses Grinsen, wobei er sein Segel einzog und uns so boiläufig über die Schulter im Kastratenton zurief: „Cento cinquanta!“ 150 L. — Wir grienten unsererseits bis an die Ohren und gaben in vierfacher Lautstärke zurück: „Troppo caro!“ (zu teuer). Darauf hatte er gewartet. Jetzt war er in seinem Element, der Kuhhandel begann. Man könnte Seiten füllen, wenn man das Palaver wiedergeben wollte. Am Schluß waren wir etwas heiser, hatten jedoch um die Hälfte des Geldes unsere delikaten Seezungen und außerdem einen Tintenfisch, der, später gebraten, mit dem billigen vino rosso (Rotwein) ganz vorzüglich mundete.

In Rom war dann die obligate Postkarte an das beinahe vergessene Zuhause fällig. Außerdem gönnten wir unserem braven Roller, der mittlerweile zu einem mit Apfelsinennetz und Chiantiflaschen behängten Packesel herabgesunken war, im Park der Villa Glori — einem Campingplatz — seine wohlverdiente Verschlaufpause. Dieser Zeltplatz inmitten von Rom ist wirklich vorbildlich und nicht zu vergleichen mit anderen Rheumawiesen der Umgebung. Doch dies alles: Zeltplatz, Camping und Vespa tritt zurück, wenn man direkt in Rom steckt und sich mit hineingezogen fühlt in die sprudelnde Atmosphäre dieser wahrhaft Ewigen Stadt. Man wird ganz Rom nicht in einem dreitägigen Aufenthalt, nicht in einer Woche und auch nicht in zehn Tagen ansehen können, genau so, wie es nicht gelingen wird, die Stadt in einem Jahr gut zu kennen. Für den Neuling ist jedoch jeder Schritt in Rom ein Erlebnis. Nicht zu vergessen südliche Eleganz und Schick, auf die sich die schönen Römerinnen besonders verstehen. Ganz gleich, ob es die Tochter aus vornehmer römischer Familie ist, die auf Zurückhaltung und Tradition hält, oder eine kleine wuschelköpfige Schuhverkäuferin auf der Via Flaminia, die mit ihrer Lebhaftigkeit an ein munteres Hirtenmädchen aus den Abruzzen erinnert.

Nicht enden wollen die Eindrücke, die dieses Land von Tag zu Tag, von Stunde zu Stunde gibt und aneinanderreihet wie Perlen an der Schnur. — Perlenschnüre, die man in Italien einfach statt der



Camping-Platz „Villa Glori“ in Rom

Türen hat, vor denen Leben und Treiben von jung und alt sich abspielt. Man hält sich viel und gern im Freien auf und freut sich, wenn ein Ausländer auf einer Vespa — die ja ihre Konstruktion ist, vorbeifährt und unterbricht nur für kurze Zeit, mit offenem Mund, seinen Redeschwall, um zu erfahren, daß dieser Roller auch in Deutschland hergestellt wird. Freudig wird dann über eine beliebige Schraube diskutiert, die man selbst an seiner eigenen Vespa (bald jeder dritte Italiener be-„sitzt“ seinen Roller) nicht hat und ist mit prima primum Ausrufen überschwänglich darüber begeistert.

Nur eine Stadt kennt keine Roller, noch Autos oder Motorenlärm: Venedig! Wer würde an dieser Stadt vorbeifahren, die wie aus dem Meer aufgetaucht jetzt vor uns liegt? Eitel und märchenhaft schön erscheint sie uns heute, und die Paläste der Dogen entlang der „Hauptstraße“, des Canale Grande, lassen noch etwas von ihrer früheren Bedeutung ahnen. Unwillkürlich zieht man einen Vergleich mit Paris. Ein Treffpunkt aller! Und so könnte, was Werner Kraus treffend über Paris sagt, auch für Venedig gelten: „Die Stadt ist ein Rätsel für alle, die sich nicht selbst erkennen. Lasterhaft, wenn du lasterhaft bist; heilig, wenn du heilig bist.“ Soweit Venedig und die Selbsterkenntnis.

Leider mußten wir aber auch erkennen, daß die Zeit mit uns weiter geeilt war. Nur noch drei Tage blieben uns für die Rückreise. Unsere Gedanken wurden dabei wieder etwas prosaischer, und so tauschten wir schnell noch in einem Lande, wo das Wort „Vino“ an tausend Türen steht, unser letztes Bündel Lire gegen süffigen Chianti und fourigen Tiroler Roten für die Daheimgebliebenen ein.

Helmut Hellmessen

Zwischen Chianti und Vespa am Strand von Marina di Massa



Der Damensitz und die Dame



Ja, auch ich war dagegen, obwohl ich es recht elegant fand, wie sich die Mädchen in ihren leichten Kleidchen im Damensitz auf den Soziussitz setzten und am Ziel angelangt, schon wieder auf der Straße standen. Ganz ohne umständliche Auf- und Abstoßerei.

Bei mir geht das nämlich immer so, daß ich den Roller mit der Handbremse halten muß, bis so ein Fräulein aufgestiegen ist. Dann geht es 5 Minuten, bis die Kleider zurechtgezupft sind, Jacke oder Mantel fein säuberlich über die Knie gelegt, ausprobiert, ob der Rock über oder hinter den Soziussattelgriff gespannt werden soll usw., kurz, der Roller schwankt während dieser Zeit in vertikaler und horizontaler Richtung, und ich bin in meinem Freundeskreis dafür bekannt, daß ich wie „ein alter Kater fauche“, wenn sich die Soziusfahrerin sogar während der Fahrt erlaubt, solche „Turnübungen“ auszuführen. Diese gefährlichen Manipulationen fallen weg, sobald die Soziusfahrerin in sportlichen Hosen antritt oder wenn ein Herr hinten aufsitzt. Soll man nun das Tragen von Röcken auf dem Sozius gesetzlich und prinzipiell verbieten? Die Herren der Schöpfung werden auf diese Anregung hin sofort bereit sein, ein entsprechendes Gesetz auszuarbeiten... die Damen aber werden darüber lachen und die kleinen Unannehmlichkeiten eben in Kauf nehmen wie bisher oder für kleine Fahrten den Damensitz benötigen.

Inzwischen besuchte ich einen Audax feminine in Mailand, mein Roller war bereits wieder unterwegs, per Bahn nach Hause, und ich wurde von einem Mailänder Freund mit seinem Roller noch quer durch den ganzen Großstadtverkehr geführt. Mit meinem engen Kleid war es mir absolut unmöglich, rittlings auf dem Sattel zu sitzen. Dieser bestand aus einem direkt auf den Gepäckträger aufgeschraubten Sitzkissen und war in bezug auf Sitzhöhe und Stabilität geradezu ideal für den Damensitz. So lernte ich es. Später hatte derselbe Freund einen Doppelsattel angeschafft, nebst einem speziellen Fußraster für den Damensitz, und ich fuhr mit ihm durch den bereits erwähnten Mailänder Riesenverkehr so sicher, daß ich mich schon darauf freue, falls sich mir wieder einmal die Gelegenheit dazu bietet.

Nun erzählte ich aber ausschließlich von jungen Leuten. Ich kam jedoch schon in die Lage, über 70 Jahre alte Damen mitzunehmen. Diesen war es nicht nur wegen der Kleidung, sondern auch infolge des hohen Alters nicht mehr möglich, ein Bein beinahe einen Meter hoch zu schwingen, um in den Sattel zu gelangen. So setzte ich jede von ihnen sorgfältig auf den Sattel — im Damensitz — solange sich das Töff auf dem Ständer befand, fuhr vorsichtig über Land (zum Teil sogar auf Feldwegen) und stellte die Damen am Ziel durch Neigen der Maschine sanft und sicher auf die Füße. Beide saßen in ihrem Leben noch nie auf einem Töff, waren aber nachher begeistert von der schönen Spazierfahrt, und keine von beiden hatte sich durch ungeschickte Bewegungen bemerkbar gemacht oder in den Kurven Zeichen von Ängstlichkeit von sich gegeben.

Da bis jetzt noch kein einziger Unfall nachweisbar auf das Fahren im Damensitz zurückzuführen ist, der Damensitz ohnehin nur für kurze Strecken benützt wird und nie für Touren, ist es ein Unsinn, diesen verbieten zu wollen. Gerade auf dem Roller ist er am besten möglich, weil einem die breite Karosserie erlaubt, die Beine anzulegen.

Nach dem Verkehrsgesetz hat man sich in der Fahrweise nicht nur den Straßen- und Verkehrsverhältnissen anzupassen, sondern auch dem eigenen Zustand und entsprechend auch der Sicherheit oder Ängstlichkeit des Soziusfahrers, und man kommt immer wieder darauf zurück: das Motorfahrzeugfahren ist eine Charakter-

WB

Entnommen der Zeitung „Moto-Touring“, Offizielles Organ des Touring-Clubs der Schweiz für Motorrad- und Scooterfahrer

In Triest nichts Neues ...

Über die Slivovitz-, Benzin- und Straßenverhältnisse
Sloweniens

Es lag etwas in der Luft, die ganze Reise über. Wir fuhren durch den italienischen Truppenaufmarsch bei Udine und Görz, und uns war sehr kriegerisch zumute. Triest hingegen bot sich als eine ebenso hübsche, wie friedliche, freilich auch hektische Stadt dar, die angstvoll auf eine verborgene Gefahr zu lauern schien. Im Zentrum eines Taifuns mag eine ähnliche unheilvolle Ruhe herrschen. Es dauerte auch wahrhaftig nicht lange, da ging der Schlamassel los mit Schießereien, detonierenden Handgranaten und zahlreichen Toten. Aber das geschah erst zwei Tage nach unserer Abreise, weshalb wir nicht mit dem Foto einer kugelzerstörten Vespa aufwarten können. Wir rollerten indessen über Jugoslawien nach Deutschland zurück. Es ist dies eine Route, die wir den nach Italien reisenden Rollereuren als Rückfahrt wärmstens empfehlen können — sofern sich die politische Lage um Triest beruhigt hat.

Von Italien aus benötigt man zur Einreise nach Triest lediglich das einfache italienische Visum, ein Transit- oder Aufenthaltsvisum für Jugoslawien besorgt man sich am besten noch vor der Abreise beim Jugoslawischen Generalkonsulat in München. Man kann die Visa aber auch erst in Triest bei der Jugoslawischen Delegation gegen Lire erhalten. Auch ein Visum für die jugoslawische Zone von Triest gibt es dort, und der Besuch lohnt sich. Ganz entzückend sind die vom Fremdenverkehr unberührten alt-venezianischen Fischerstädtchen Pirano, Capodistria und Portoroso, zudem stellt sich das Leben dort ungewöhnlich billig. Nur im Augenblick ist die Einreise gesperrt, weil die jugoslawische Zone von Tito zum militärischen Gebiet erklärt wurde.

Wir brummten deshalb von Triest nach Sezana, dem Grenzzort an der Strecke nach Ljubljana (Laibach). Ein finsterner jugoslawischer Zollner plombierte unsere Kamera, wenig später notierte ein keineswegs umgänglicher Feldgendarm genauestens unsere Personalien — das geschah noch weitere viermal im Laufe der Reise. Wir befanden uns im Bereitstellungsraum der jugoslawischen Armee, Straßen und Dörfer waren vollgepflegt mit abenteuerlich aussehenden Soldaten, die am liebsten das Kriegsbeil gegen Italien ausgraben hätten. Wir erlebten das mit einer nicht immer erfreulichen Deutlichkeit. Die Vespa gilt im Lande Titos, nicht ganz zu Unrecht, als ein markantes Symbol Italiens. Mithin gelten Vespafahrer automatisch als Italiener, weshalb verhetzte Kinder uns auf der Straße nachliefen, mit den Fäusten drohten und uns das Schimpfwort: „Italijanski“ nachriefen. Als wir des Abends in einer „Gostilna“ sowohl gut als auch spottbillig aßen, näherte sich uns eine Rotte verwegener Männer, deren Anführer unmißverständlich zu verstehen gab, daß er uns, statt der Pariser Schnitzel, zunächst einmal seine kräftigen Fäuste in den Magen stoßen werde. Das tat er jedoch nicht, als wir ihn auf Deutsch ansprachen — worauf die Slivovitzflasche entkorkt wurde.

In Jugoslawien lernt man leicht viele Menschen kennen, zugegebenermaßen auch ohne sich vorher die Ärmel aufkrempleln zu müssen, die Slowenen sind ausgesprochen gastfreundlich und hilfsbereit. Auch die Straßen, von denen wir Böses vernahmen, zeigten sich von ihrer besten Asphaltseite. Allerdings fuhren wir nur durch Slowenien — im südlichen Teile Jugoslawiens sieht es ganz anders aus. Von Sezana nach Ljubljana verläuft eine breite, teilweise zementierte, sonst asphaltierte, Staatsstraße, die nur auf einem 20 Kilometer langen Stück zu einem grausamen Schotterweg zusammenschumpft. Von Ljubljana nach Podkoren, südlich Villach, wo wir die Grenze nach Österreich überschritten, wird die Straße ab Jesenice zu einem steinigen Landweg, der sich aber relativ gut befahren läßt. Alle Steigungen sind mäßig, nur unmittelbar vor Podkoren sind auf 100 Meter Länge 26% Steigung, dasselbe erlebt man dann abwärts am Wurzenpaß auf der österreichischen Seite. Da legten wir eine Pause ein, als die Bremsen sengerig zu duften begannen. Benzin gibt es im Augenblick nicht in rauen Mengen in jugoslawischen Landen, da die Armee ihren Teil verbraucht. Für ein kleines Rollerchen kratzt aber jeder Tankwart bereitwillig seine Tropfen zusammen. Öl wie Benzin lassen sich fahren, unsere Vespa hat in Spanien schon ganz an-



„Wo ist das Dokument?“

Foto: Tolmein

Zeichnung: Eberholz (Sie sehen ihn oben den letzten Strich ziehen)

deres Zeug schlucken müssen, ohne Verdauungsbeschwerden zu bekommen. Auffallend war der süßliche Benzingeruch, der jedes Fahrzeug umhüllte, ein aufdringlicher Duft, der vermuten läßt, daß es sich nicht um die besten Benzinqualitäten handeln dürfte. Tankstellen sind nicht reich gesät, so etwa alle 50 Kilometer kommt mal eine. Der Benzinpreis liegt eine Kleinigkeit höher als in Deutschland. Einmal riß uns der Bowdenzug zum Gasdrehgriff. Wir schoben 6 Kilometer bis wir einen Dorfschmied fanden, der die Sache umständlich reparierte. Stolz erzählte uns der Mann, daß er im Krieg sogar schon einmal ein Auto repariert habe. Mit der Motorisierung liegt es noch sehr im argen im Lande Titos. Anfangs zählten wir die Autos, vergaßen es aber bald, weil doch keine kamen. Auch sahen wir auf der ganzen Fahrt einen zivilen Motorradfahrer — der schob seine Karre. Übrigens schielte ein Jugoslawe begehlich auf unsere miese Ostzonen-Armbanduhr mit einem Neuwert von West-DM 5.—. Er strahlte, als wir sie ihm, weit unter dem üblichen jugoslawischen Preis, für 3500 Dinar (etwa 50 DM) verkauften, und machte den pflifigen Eindruck eines Mannes, der uns Ausländer mal gründlich übers Ohr gehauen hat. Er dürfte unseren Wecker schon längst um das Doppelte weiterverkauft haben.

H. G. Tolmein

Silbenrätsel

Aus den Silben a — ar — at — ber — bergh — bi — bu — de — e — es — ex — fa — frosh — hart — ka — ker — len — ler — ler — li — lieb — lind — mi — nal — ne — ost — pa — ra — re — rin — ro — rol — rol — se — siv — tam — team — ten — ter — to — tum — vue — wet — zo — sind 15 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben von oben nach unten gelesen einen Spruch ergeben, der in Kreisen unserer Rollergemeinde seine Bestätigung finden wird.

1. vierleiner Meteorologe, 2. Lessingsche Dramengestalt, 3. robust, 4. Fahrermannschaft, 5. dtsh. Gebiet, 6. bekannter Pflieger, 7. Teil des Rollers, 8. ausgedehnt, 9. ital. Vorname, 10. Schicksal, 11. Lager, 12. Seitensprung, 13. männl. Vorname, 14. beliebte Monatszeitschrift, 15. Musikinstrument.

Auflösung von Nr. 1:

Waagrecht: 1. Plantage, 7. Freude, 10. Mine, 12. Kur, 14. Eta, 15. Adal, 16. Egel, 17. Roll, 18. Laub, 19. elf, 22. Lee, 23. Bart, 25. Roemer, 26. Gabriele.

Senkrecht: 2. Arm, 3. nein, 4. Tuna, 5. Ade, 6. Bukarest, 8. Adalbert, 9. Rudolf, 11. Steuer, 13. Ralf, 14. egal, 20. Baer, 21. Irmi, 23. Bob, 24. Tee.

Der Strolch (Roller)

lebt auf beachtlich großen Füßen

Außenseiter sind in einem Rennen immer interessante Erscheinungen, laufen aber unter dem Handicap, daß die Masse oben nicht auf sie setzt. Der Strolch-Roller ist heute noch so ein Außenseiter, bringt aber die besten Voraussetzungen mit, einer der Favoriten von morgen zu sein. Bewußt wurde bei ihm darauf verzichtet, der üblichen Linie im Rollerbau zu folgen, um sich die großen Vorteile zunutze machen zu können, den die letzten unzweifelhaft gewaltigen Weiterentwicklungen im Fahrgestellbau vom Motorrad mit sich bringen. Warum auch nicht. Ich kann es nun mal nicht als Fehler ansehen, wenn man versucht, die nutzbringenden Erfahrungen einer anderen Fakultät zum eigenen Nutzen auszuwerten. In diesem Fall ein gelungener Versuch. Ich will nun nicht zum hundertsten Male den leidigen Streit über das kleine oder große Rollerrad aufrühren, eines steht fest, beim Strolch wurde das große Rad, es handelt sich hier um 16"-Räder, mit einer Federung versehen, die ein Optimum des überhaupt Möglichen darstellt. Schwinggabel plus Federbein mit hydraulischen Stoßdämpfern stellen die technische Lösung überhaupt dar, der zur Zeit nichts Besseres gegenübergestellt werden kann, läßt sich aber mit den erforderlichen langen Federwegen nur bei relativ großem Raddurchmesser verwirklichen. Der zweite Vorteil des großen Rades liegt darin, daß genügend Platz für die Aufnahme einer großdimensionierten Bremse vorhanden ist, die frei im Fahrtwind steht und dadurch gut gekühlt ist. Die Progreßleute, die ja den Strolch-Roller bauen, verwendeten hier die Sachs-Vollnabenbremse und haben damit bestimmt keinen schlechten Griff getan. Federung und Bremsen bestimmen heute weitgehend den Wert eines Fahrzeugs, denn davon hängt nicht nur die Sicherheit im Fahrbetrieb und damit unter Um-



WERKPHOTO

ständen Gesundheit und Leben ab, sondern auch der Reisedurchschnitt wird in hohem Maße von diesen beiden Punkten bestimmt. Freilich muß man an diese Pluspunkte auch einige Konzessionen machen, so z. B. der Verzicht auf das Reserverad, das meines Erachtens ein fester Bestandteil des Rollers sein sollte. Auch scheint mir die Beinfreiheit im Durchstieg etwas knapp geraten zu sein. Im wesentlichen ist der Strolch im Grundaufbau aber doch dem Rollerprinzip treugeblieben. Als Antriebsaggregat wird der 150-cem bzw. 175-cem Sachs-Motor verwendet. Hier ein Loblied über den Sachs-Motor anzustimmen, hieße Eulen nach Athen tragen. Er hat seine Feuertaufe längst in mehr als einem Dutzend verschiedener Fabrikate bestanden, so daß jedes Wort eigentlich überflüssig ist. 6,5 PS leistet der 150-cem-Motor und 9 PS der 175er. Das ist für einen Roller mehr als genug. Selbstverständlich wird ein Gebläse zur Kühlung verwendet. Das Blockgetriebe hat 4 Gänge und wird durch Fußschaltwippe betätigt. Die Kraftübertragung zum Hinderrad erfolgt durch eine Kette, die gekapselt ist. Abschließend kann gesagt werden, daß der Strolch einer der interessantesten Roller überhaupt ist, und es lohnt sich bestimmt, ihn in seinen Einzelheiten genau zu überprüfen bzw. innerhalb einer längeren Testfahrt ihn auf Herz und Nieren zu prüfen. Auch die ROLLER REVUE hat dem Rechnung getragen und wird demnächst einen großen Testbericht von diesem Modell bringen. *Rollmops*

Sprechstunde unseres Rollerarztes:

ERSTE HILFE

Unfälle sind mehr oder weniger unangenehm, eigene mehr als fremde. Aber auch über Unangenehmes muß mal gesprochen werden. Und bekanntlich steigt die Zahl der Verkehrsunfälle mit der Verkehrsdichte. Bei schweren Unfällen wird ein Arzt gerufen, um zu helfen. Doch bevor ein solcher zur Stelle ist, vergehen kostbare Minuten, in denen der ersten Hilfe oft entscheidende, lebensrettende Bedeutung zukommt. Viele Unfallfolgen können beachtlich gemildert oder vermieden werden, wenn sich die zu erst Helfenden richtig verhalten. Durch Unterlassungen, aber auch durch einen falschen Griff bei der „ersten Hilfe“ kann ein Menschenleben verlöschen.

Darum sollten einige Grundregeln der Hilfeleistung zum Allgemeinwissen eines jeden Kraftfahrers gehören. Zunächst möchte ich auf einige wichtige Punkte hinweisen, die in der Hilfeleistung bei schweren Unfällen zu beachten sind:

Ehrenpflicht eines jeden Rollerfahrers ist es, bei Unfällen seine Hilfe anzubieten. Halten Sie deshalb unverzüglich, wenn Sie Zeuge eines Unfalles sind. Auch, wenn Sie sehr knapp an Zeit sind. Ein Menschenleben sollte immer noch einige Minuten Ihrer Zeit wert sein! Drücken Sie sich nicht vor dieser Menschenpflicht. Handeln Sie immer so, als wäre der Verunglückte Ihr Angehöriger.

Wichtigste Regeln: Ruhe bewahren! Nerven behalten! Überlegt handeln! Schwere Unfälle verursachen meist bei den Betroffenen Bewegungsunfähigkeit und Bewußtlosigkeit. Zunächst ist der Verunglückte vom Fahrzeug zu trennen, da dieses feuergefährlich ist. Dabei ist äußerste Vorsicht geboten, etliche falsche oder zu harte Berührung kann den Tod bedeuten. Danach besteht die erste und beste Hilfe im Liegenlassen! Der Laie kann selten beurteilen, ob und wo eine gefährliche Verletzung vorliegt. Blut ist noch kein Zeichen für Lebensgefahr, der Mensch hat 5 Liter und kann gefahrlos 1 bis 2 davon verlieren. Flache Rückenlage des Körpers, den Kopf etwas erhöht und zur Seite gedreht, ist am günstigsten. Kleider am Hals öffnen, damit die Atmung nicht behindert wird. Im Winter ist der Verletzte unbedingt vor Kälte zu schützen, im Sommer vor direkter Sonnenbestrahlung. Nur einer starken Blutung, vor allem, wenn sie pulsierend hervorschießt, muß man sofort nachgehen. Arterielle Blutungen an Extremitäten (Blut spritzt rhythmisch) sind oberhalb derselben abzubinden. Dazu eignen sich Hosenträger, Gummischläuche, feste Stoffstreifen (Rollerapotheke), evtl. Streifen vom Oberhemd. Beim Abbinden nicht kneten, sondern knobelartig drehen, damit die Blutleere, wenn nötig, schnell und handlich wieder gelöst werden kann. Auf offene, leicht zugängliche Wunden lege man ein steriles Verbandspäckchen. Dann oder besser während dieser allerersten Hilfe sorgen Sie dafür, daß jemand vom nächsten Telefon nach einem Arzt und Unfallwagen ruft. (Auf der Autobahn sind die Streckentelefone durch blaue Schilder mit einem großen T markiert.) Der Arzt ist wichtiger als die Polizei, die immer noch zeitig genug kommt. Auf keinen

Fall versuche man, den Verletzten in einen Personenwagen zu verladen. Personenwagen eignen sich besser als Kurlerfahrzeuge denn als Krankenzüge. Ausnahme: Lebensgefährliche Blutung. In diesem Falle den Verletzten ganz vorsichtig mit möglichst vielen Händen flach in den Wagen betten (Vordersitz zurückklappen), schnellstens ins nächste Krankenhaus fahren, ohne zeitraubende Aufenthalte. Gute Straße wählen, selbst wenn damit ein kleiner Umweg in Kauf genommen werden muß.

Schadenersatzpflichtig für Verschmutzung des Transportwagens, der Kleider, ebenso für die Fahrleistung, Aufenthalt, Verdienstausfall des Helfenden usw. ist der Verunglückte bzw. sein Nachlaß auf jeden Fall. Darum Personalien, Kfz.-Nummer des Verunglückten feststellen.

Erst wenn Arzt, Unfallwagen und Polizei zur Stelle sind, und Sie sich überzeugt haben, daß Ihre Hilfe nicht mehr benötigt wird, fahren Sie weiter — wahrscheinlich etwas langsamer und vorsichtiger als vorher. Ich wünsche Ihnen im neuen Rollerjahr — keine Unfälle. *Dr. St.*

OSTZONEN-ROLLER

Wie die R. R. erfährt, beginnt jetzt auch die Deutsche Ostzone (DDR) mit dem Bau von Motorrollern. Hier auf dem Bild können Sie den ersten seiner Art besichtigen. Er soll einen 125-cem-IFA-Motor haben, angeblich DM-Ost 950.— kosten und im ersten Quartal dieses Jahres ausgeliefert werden. Sieht ganz gut aus das Fahrzeug — wir hoffen, bald näheres darüber berichten zu können!





Kabinenrollerkolonne am Hamburger Hafen

Foto: Pierer

DER MESSERSCHMITT-KABINENROLLER UNTER DER LUPE

Roller Revue-Tester fuhr bei Schnee, Regen und viel Gegenwind den KR 175

So kurz vor dem Heiraten erkundigt man sich meistens ganz vorsichtig nach den eventuellen Vätern und Müttern der Angeboteten. So möchte auch der Käufer eines Rollers ganz gern wissen, woher sein Auserwählter (Roller) kommt. Nun, der Kabinenroller braucht sich seiner Abstammung nicht zu schämen, kommt er doch aus den Messerschmitt-Werken in Regensburg. Das ist beruhigend und erfreulich zugleich. Beruhigend, weil hinter diesem Werk die nötigen Mittel und Möglichkeiten stehen, den einmal beschrittenen Weg bis zur letzten Reife zu gehen. Erfreulich, weil dieses Werk von keinem anderen Fahrzeug her vorbelastet ist, und so unbeschwert seine eigenen Konstruktionstendenzen entwickeln kann. Steht dann noch ein Konstrukteur wie Herr Fend, der nicht nur ein großes Wissen, sondern auch eine ehrliche Begeisterung für seine Schöpfung mitbringt, hinter dem Ganzen, so kann man beruhigt in die Zukunft schauen.

Mit dem Kabinenroller irgendwo anzuhalten ist gefährlich. Sie sind nämlich sofort von einer Menge Leute umringt, die ihnen ein Loch in den Bauch fragen. Und über diesen neckischen Frage-spielen versäumen sie jeden Termin und jedes Rendezvous. Aber zwei Dinge hat dieser unfreiwillige Galluptest doch klar zutage gebracht:

1. Der Messerschmitt-Roller liegt goldrichtig in seiner Konstruktion, um die Lücke auszufüllen, die zwischen Zweirad und Auto nun einmal zwangsläufig gegeben ist.

2. Es herrschen völlig falsche Begriffe darüber, was der Kabinenroller eigentlich sein will und auch nur sein kann.

Diese Begriffe auf den richtigen Nenner zu bringen und klarzustellen, was von dem Kabinenroller überhaupt erwartet werden kann, ist so wichtig, daß es hier vor Beginn des eigentlichen Testes ausführlich behandelt werden muß. Ein Satz, den ich immer wieder von den schaulustigen Interessenten hörte, war nach einer mehr oder weniger sorgfältigen Betrachtung: „Schade, das ist ja gar kein richtiges Auto!“ Also, meine Herrschaften, er soll ja auch gar kein Auto sein, nicht einmal ein Kleinstauto. Natürlich ist es auch kein Roller im Sinne des Wortes mehr, aber die Beurteilungsperspektive muß auf jeden Fall vom Zweirad herkommen, niemals vom Auto. So betrachtet, ist der Messerschmitt-Roller das Erfreulichste, was in dieser Richtung je auf die Beine gestellt wurde. Überlegen Sie doch nur: Der Kabinenroller hat alle Vorteile des zweirädrigen Kollegen, die billigen Unterhaltskosten, die einfache Unterstellmöglichkeit, die Fahrerlaubnis mit dem Führerschein 4, und nicht zuletzt die einfache Handhabung im Fahrbetrieb. Zusätzlich wird ihnen geboten:

Der vollständige Schutz gegen Witterungseinflüsse, wobei auch Gepäckstücke eingeschlossen sind, Einbaumöglichkeit einer Heizung — im Winter ein nicht zu unterschätzender Vorteil, die bequeme Fahrweise auf Sitzen mit Lehnen und das Fahren auf drei symmetrisch angeordneten Rädern, welches die Lenkung vereinfacht und den Sicherheitsfaktor im Fahrbetrieb um 100% erhöht. In diesem Zusammenhang möchte ich gleich noch zu dem Preis des Fahrzeugs Stellung nehmen. Auf den ersten Blick scheint dieser mit 2375.— DM ab Werk erheblich über dem Rollerniveau zu liegen. Kalkuliert man aber die beim offenen Roller nötige Wetterbekleidung mit ein, außerdem die verschiedenen Zubehörteile, wie Windschutzscheibe, Rückblickspiegel, Reserveradhülle usw., so schmilzt die Differenz auf einen im Gesamten gesehenen, nicht mehr bedeutenden Betrag zusammen. Und nun zum Fahrzeug selbst: Als Träger des Ganzen dient ein geschweißter Stahlrohrrahmen, dessen Steifheit nichts zu wünschen übrig läßt. Die vorderen Räder sind einzeln aufgehängt und durch Gummi abgedefert. Die Federwege können als vollkommen ausreichend bezeichnet werden, auch die Federungshärte ist richtig gewählt worden. Die Lenkung wirkt auf die Vorderäder durch Achsschenkelenkung. Am Anfang wirkt die direkte Lenkungsweise etwas ungewohnt, später ist sie nicht weiter störend. Durch die direkte Übersetzung bestimmt, muß sie relativ hart sein. Als Räder werden Rollerräder in der Größenordnung 4 x 8 Zoll verwendet. Die Karosserie darf in ihrer Formgebung als geglückt bezeichnet werden. Der Platz ist für den Fahrer, auch wenn dieser mit einer sehr großen Figur behaftet ist, reichlich bemessen, auch der Beifahrer kann bequem sitzen. Nur der vorgesehene Raum für die Beine beiderseits des vorderen Fahrersitzes ist etwas knapp geraten. Eine Verbreiterung der Karosserie ist jedoch nicht zu empfehlen. Ein Ding mit Pfiff ist die Gepäckunterbringung im Innenraum. Der vorgesehene Gepäckraum nimmt gerade zwei gefüllte Aktentaschen auf, neben dem Beifahrer ist noch Platz für einen kleinen Koffer. Und im Fahrerraum findet sich ebenfalls noch Gelegenheit, kleinere Gepäckstücke unterzubringen. Wie sie also sehen, läßt sich ziemlich viel Gepäck unterbringen, nur muß es in kleine Einheiten aufgeteilt sein. Große Stücke können außen am Gepäckträger befestigt werden, der gleichzeitig als Skihalter dient. Selbstverständlich ändert sich das grundlegend, wenn der hintere Platz nicht besetzt ist, da dann der Sitz herausgenommen werden kann und damit ein wirklich groß bemessener Gepäckraum zur Verfügung steht. Zu einem kleinen Problem gestaltet sich die Mit-

nahme eines Kindes. Bei einem 4-6-jährigen Kinde mag es ja noch gehen, wenn der eigens dafür vorgesehene verbreiterte Rücksitz verwendet wird, bei älteren Kindern wird die Platzfrage zur Qual. Wohlthuend empfindet man die freie Sicht nach allen Seiten durch die Plexiglashaube, auch Verzerrungserscheinungen, wie sie gewölbtes Glas hier und da hervorruft, konnten nicht festgestellt werden. Bleiben nur noch die Bedienungshebel zu erwähnen, die in ihrer Anordnung teilweise nicht ganz der Norm entsprechen, was aber eine reine Gewöhnungssache ist. Etwas unglücklich ist die Lage des Hebels der Handbremse, der während der Fahrt nicht ganz einfach erreicht werden kann.

Bei dem verwendeten Einbaumotor handelt es sich um den 175-cem-Sachmotor, der bei 5250 Umdrehungen pro Minute 9 PS Dauerleistung abgibt, diese ist für den Betrieb des Kabinenrollers gerade richtig, ein stärkerer Motor wirft zu große Probleme im Fahrgestellbau auf. Geradezu erstaunlich ist das große Durchzugsvermögen dieses Motors in den unteren Drehzahlbereichen, das nicht nur ein weitgehend schaltungsloses Fahren ergibt, sondern auch bei Schneeglätte und ähnlichem schlüpfrigem Untergrund das Fahren wesentlich erleichtert. Der Motor ist mit dem Getriebe zu einem Block zusammengebaut, 2., 3. und 4. Gang sind in ihrer Abstufung sehr gut gewählt, der 1. Gang dürfte noch kleiner übersetzt werden. Auch die Kupplung sollte für Extremfälle verstärkt werden. Der Antrieb erfolgt auf das Hinterrad mittels freiliegender Kette.

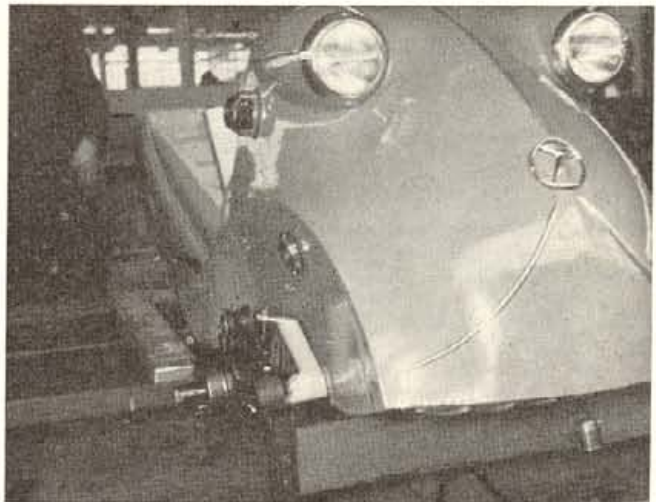
Nach diesem kurzen Steckbrief komme ich zu den Erfahrungen, die die Prüfung während der Fahrt mit sich brachte. Zuerst möchte ich grundlegend feststellen: Da der Kabinenroller absolutes Neuland darstellt, ist es nicht möglich, Beurteilungen im Vergleich zu anderen Fahrzeugen zu treffen. Man kann hier vom Technischen her Kritik üben, die zwar vom praktischen Fahrbetrieb ausgelöst wird, aber eben nur von theoretischer Überlegung belegt werden kann. Die hier ausgeübte Kritik soll also keine absolute sein, sondern hauptsächlich der Anregung dienen, eventuell einen besseren Weg zu finden, dessen Zweckmäßigkeit aber nur die Praxis erhärten kann. Im Grunde genommen ist der Tester in der gleichen Lage wie der Mann, der sich ein neues Fahrzeug kauft. Eines Tages sitzt man auf einem völlig fremden Fahrzeug, mit dem man sich auf Du und Du stellen möchte. (Ich kann verraten, daß es beim Messerschmitt eine ganz dicke Freundschaft wurde.)

Als ich auf dem Fabrikhof den Roller übernehmen sollte, bemühten sich verschiedene Herren im Schweiß ihres Angesichts sehr heftig, das Ding zum Laufen zu bringen, leider vergeblich. Der Me 53 war ausgesprochen dagegen. Ich bekam dumpfe Vorahnungen, denn bei mir mußte er im Freien übernachten und die Nächte waren empfindlich kalt, die Außentemperatur sank bis -15° ab. Gott sei Dank waren meine Befürchtungen umsonst. Am anderen Morgen kam er nach kräftigem Tupfen auf den 2. Tritt, und so hat er's die ganze Zeit gehalten, die er bei mir war, obwohl er niemals eine Garage gesehen hatte.

Ganz gegen meine Vermutung ging das Einsteigen ohne Schwierigkeiten und Verrenkungen. Später wollte ich es ganz genau wissen und bat einen älteren Mann, der eine Verletzung an der Wirbelsäule hat, doch mal einzusteigen. Dieser Mann muß ein modernes Auto ganz vorsichtig besteigen, um dabei keine Schmerzen zu erleiden. Auch beim Messerschmitt ging es einwandfrei. Ihre Sorgen in dieser Richtung sind also völlig unberechtigt. Ich habe übrigens die Vorrichtung zum Sitzhochklappen beim Einsteigen nie benutzt und halte sie für vollkommen überflüssig. Und nun ging's los mit dem Fahren. Das Drehgas ist links und die Schaltung mit der Kupplung verbunden in der Weise, daß man den Schalthebel zurückzieht und langsam nach vorne losläßt, wobei die Kupplung langsam eingreift und auch der Gang einrastet. Der Leerlauf wird durch einen kleinen Hebel am Lenker eingeschaltet. Das ist am Anfang natürlich ungewohnt, aber wenn



Der Motor von der Gehäuseseite her gesehen. Deutlich zu erkennen der großdimensionierte Schalldämpfer und die freiliegende Kette.



Die Radaufhängung bei abgenommenem Kotflügel. Oberhalb, in die Karosserie eingebaut, die Hupe.

man's mal raus hat, geht's prächtig. Da man die Hand weder vom Gas noch vom Schalthebel zu nehmen braucht, kann man blitzschnell schalten, dafür geht's auch so einfach, daß der Dummste nichts falsch machen kann.

Als vorsichtiger Mensch, der sein Leben heiß und innig liebt, galt mein nächster Versuch den Bremsen. Sie greifen sehr weich und zügig, ohne dabei an Wirkung zu verlieren. Die Verzögerungswerte liegen weit über den polizeilich vorgeschriebenen Zahlen. Aber Bremsen sind nun mal mein Stockpferd, und so wünsche ich mir auch hier noch etwas kürzere Bremswege, vor allem bei Gewaltbremsungen aus der Höchstgeschwindigkeit. Der nächste Versuch galt dem Benzinverbrauch (schließlich geht das auf unseren Geldbeutel los). Bei einer Messung über 200 km, vorwiegend im Stadtverkehr gefahren, allerdings bei scharfer Fahrweise, kamen etwas über 3 Liter raus. Bei einer Vollgasfahrt auf der Autobahn, wobei die Fahrverhältnisse durch tiefen Schnee und Durchquerung zahlreicher Schneewehen sehr erschwert wurden, kam ich weit über die Vierlitergrenze. Hier handelt es sich um einen absoluten Spitzenwert nach oben, der auf die Dauer nicht aufrecht erhalten werden kann. Selbst bei schärfster Fahrweise dürfte auf die Dauer die $3\frac{1}{2}$ -Litergrenze nicht überschritten werden. Eine der häufigsten Fragen gilt der Gepäckunterbringung. Über die Raumverhältnisse wurde eingangs schon Auskunft gegeben. Die größeren Gepäckstücke müssen, wie gesagt, außen am Gepäckträger angebracht werden. An dem vom Werk als Zubehör gelieferten Gepäckträger habe ich allerdings zweierlei auszusetzen: 1. ist die herausklappbare Auflage zu kurz, das zu ändern wäre aber eine Kleinigkeit, 2. gefällt mir die seitliche Anbringung nicht. Hinten am Heck wäre er mir lieber. Allerdings müßte dann beim Tanken das Gepäck abgenommen werden. Wenn man aber den Tankeinfüllstutzen durch die Karosserie nach außen führen würde, wäre auch diese Klippe überwunden.



Hier sehen Sie den Roller von Herrn Fenil, des Konstrukteurs des KR 175. Beachten Sie bitte den seitlichen Gepäckträger

TECHNISCHE DATEN KR 175

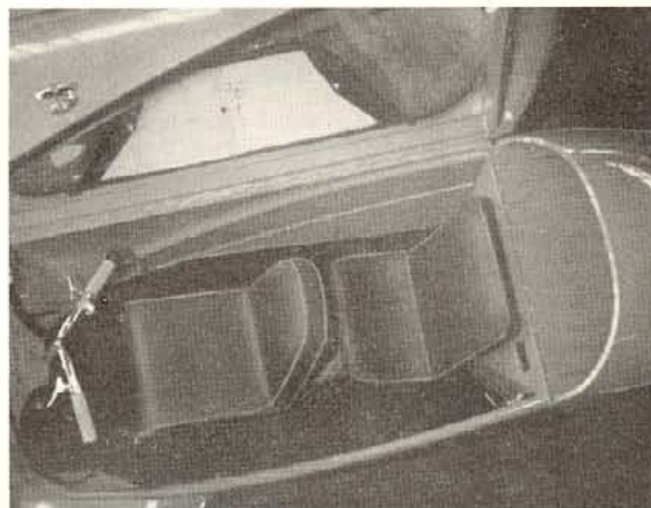
Motor	Fichtel & Sachs
Hersteller	Gebläsekühler Einzylinder-Zweitaktmotor
Bauart	F & S-Gegenstromspülung
Spülverfahren	62 mm
Zylinderbohrung	58 mm
Kolbenhub	174 ccm
Zylinderinhalt	6,6:1
Verdichtung	5 mm v. o. T.
Vorzündung	Bing-Kolbenschiebervergaser 1/24 mit Naßluftfilter und Luftklappe. Leerlauf- und Hauptdüse von außen zugänglich.
Vergaser	Hauptdüse 115, Leerlaufdüse 35, Nadeldüse 1508. Nadel in der 2. Kerbe.
Vergasereinstellung	
Getriebe, Antrieb	Vierganggetriebe mit Handschaltung und automatischer Kupplung.
Art	Dreischeiben-Korklamellen-Kupplung
Kupplung	Von der Kurbelwelle zur Vorlegewelle 2,12:1.
Übersetzungen	Von der Vorlegewelle zur Hauptwelle 1. Gang 3,22:1, 2. Gang 1,85:1, 3. Gang 1,24:1, 4. Gang 0,95:1
Kraftübertragung	Rollenkette $\frac{1}{4} \times \frac{1}{16}$ auf Hinterrad
Starter	Kickstarter von Innen und außen
Fahrgestell	
Rahmen	Schweißkonstruktion aus Präzisionsstahlrohr
Lenkung	Vorderräder gelenkt durch Achsschenkel lenkung, Wendekreis 8 m.
Bereifung	4,00 x 8 (sämtliche Räder gegeneinander auswechselbar)
Luftdruck	Vorne: 0,75 atü, hinten 1,5 atü
Federung	Vorne Einzelradaufhängung mit Drei-Komponenten-Schubgummi-Federung
Bremsen	Durch Seilzug betätigte Innenbackenrommelbremsen. Fuß- und feststellbare Handbremse auf alle drei Räder wirkend
Elektr. Ausrüstung	
Zündung	Bosch-Schwungrad-Lichtmagnetzündung 6 V 45 Watt
Scheinwerfer	Durchmesser 105 mm, 15/15 Watt Biluxlampen

Rücklicht	Doppelseitige Nummernschildbeleuchtung mit Schlußlicht und Katzenaugen, Stopplicht
Richtungsanzeiger	Blinklichtanlage mit Kontrolllampe
Horn	Elektrisch
Batterie	6 V 6,9 Ah
Karosserie	
Haube	Ganzstahlkarosserie
	Kabinenhaube aus nahtlos gezogenem Plexiglas
Fenster	Große seitliche Schiebefenster aus Plexiglas (herausnehmbar), Frontscheibe aus Sicherheitsglas
Gepäckraum	Abschließbarer Gepäckraum im Heck, ca. 500 mm tief, 600 mm breit und 170 mm hoch
Sitze	Bequemer, hochschwenkbarer Vorder Sitz, Begeleiersitz herausnehmbar, dadurch zusätzlicher Gepäckraum. Polsterung beider Sitze aus gummiertem Roßhaar mit Schaumgummi-auflage
Maße und Gewichte	
	Länge 2820 mm, Breite 1220 mm, Höhe 1200 mm, Radstand 2030 mm, Spurweite 920 mm
Bodenfreiheit	160 mm
Gewicht	175 kg
Tankinhalt	11,5 l Benzin-Ölgemisch 1:25, davon 1,5 l Reserve
Leistung	Dauerleistung 9 PS bei 5250 U/min, kurz 9,5 PS bei ca. 5250 U/min
Kraftstoff-Normverbrauch	2,3 l/100 km
Geschwindigkeit	Spitze ca. 80 km, autobahnfest 75 km
Serienausrüstung	Tachometer, Scheibenwischer, Rückspiegel, Werkzeug
Sonderzubehör	Reserverad, verchromte Radzierkappen, Zeituhr, Pflegebeutel für Plexiglas, Reifenluftdruckprüfer, Gepäckhalter, Spezialautosuper, 6 Kreise, 5 Röhren, Sonnendach

Leider war es infolge der schlechten Bodenverhältnisse, es lag dauernd Schnee, nicht möglich, die Bergsteigfähigkeit bis zur Grenze auszuprobieren. Immerhin schaffte er trotz Schneeglätte noch eine Steigung von 20%, mit zwei erwachsenen Personen belastet. Weitere Versuche an stärkeren Steigungen wollte ich nicht vornehmen, da ich ein Durchdrehen des Hinterrades befürchtete. Die 28% bei voller Belastung im ersten Gang glaube ich aber ohne mit der Wimper zu zucken. Die erzielten Reisedurchschnitte, auf der Landstraße gemessen, lagen trotz der Schneeglätte um die 60 km, 40 km Autobahnfahrt ergaben ein Mittel von 72 km. Die absolute Höchstgeschwindigkeit wurde mit 82 km gemessen. Die gefahrenen Schnitte konnten aber auch nur auf Grund der einwandfreien Straßenlage des Fahrzeugs erzielt werden. Ich habe absichtlich versucht, den Roller durch Überziehen in den Kurven zum Kippen zu bringen, es ist mir nicht gelungen. Man kann bei glatten Kurven den Lenker voll einschlagen und mit vollem Dampf reingehen, das Hinterteil kommt brav herum und läuft wieder den Vorderrädern nach. Lediglich bei schnellen Halbkurven machte sich ein Abtreiben nach außen bemerkbar. Ich möchte noch erwähnen, daß die gesamten Fahrten mit einer Belastung von zwei Personen durchgeführt wurden.

Überrascht war ich von dem guten Licht, das ich den 2 x 15-Watt-Birnen niemals zugetraut hätte, aber es leuchtet die Straße seitlich vollkommen aus, auch die Reichweite genügt vollständig. Mit der jetzigen Lichtmaschine bin ich nicht ganz einverstanden. Ein Gleichstromaggregat hätte doch viele Vorteile. Genau so wie ich eine kleine Beleuchtung des Innenraumes sehr vermisst

Auch bei solchen Witterungsverhältnissen ist der Messerschmitt-Roller das, was man von ihm erwarten konnte



Innenraumansicht von oben gesehen, hinter dem 2. Sitz befindet sich die Ablage für den Gepäckraum

habe, dürfte auch die Hupe etwas wirksamer sein. Warum man den Einbau eines Radios vorgesehen hat, ist mir vollkommen unverständlich. Abgesehen davon, daß durch den Betrieb eines solchen die elektrische Anlage stark überlastet wird, ist ein genaues Abhören desselben sowieso nicht möglich, da die Motorengeräusche im Innern doch zu stark sind. Sicher, die Karosserie dröhnt in keiner Weise und der Motor ist gut gedämpft, aber der Lärm ist doch so stark, daß man ziemlich laut sprechen muß, um sich mit seinem Beifahrer verständigen zu können. Anders die Heizung, hier kann man wirklich nicht mehr von Luxus sprechen, sie ist eine Notwendigkeit im Winter und sei's auch nur um die Scheibe zu entfrosten, denn das dauernde Wischen macht einen auf die Dauer verrückt. Der Scheibenwischer mit Handbetrieb durch Zughebel am Lenker betätigt ist zwar eine Notlösung, erfüllt aber letzten Endes seinen Zweck. Das ist also der Kabinenroller, wie er lebt und lebt, ein Fahrzeug, das man mit gutem Gewissen kaufen kann. Vielleicht könnte hier und dort noch eine kleine Verbesserung angebracht werden, aber das soll den guten Gesamteindruck nicht schmälern. Nur eine Bitte noch an das Werk: Baut keine sogenannten Verbesserungen ein, die letzten Endes nur der Mode entspringen und im Endeffekt den Preis höher treiben. Es soll doch kein Auto werden — was wir brauchen, ist der billige Kabinenroller.

(E. v. F.)



CAMPING - Inventur

Draußen ist zwar vom Kämpfen noch keine Rede — es schneit, taut und gefriert wieder, so daß wir selbst mit den Spezial-Roller-Schneeketten Mühe haben, auf und mit unserem treuen Roller aufrecht zu bleiben, aber — der kluge Mann baut vor! Ein paar Wochen noch, dann ist es wieder soweit, dann plätschern wieder die Wellen des Sees an den Strand zu Füßen des Zelts, dann glimmt wieder das Lagerfeuer, und dann genießen wir in vollen Zügen alle Freuden des Campings. Aber — wie gesagt, der kluge Mann baut vor und kümmert sich heute schon um die hoffentlich sorgfältig weggepackte Campingausrüstung. Ein verregneter oder sonstwie unfreundlicher Sonntagnachmittag ist die beste Zeit, um mit der Sozia mal alles auszupacken, nachzusehen, kurz: um Inventur der Campingausrüstung zu machen.

Da ist einmal das Zelt! Sind alle Schnüre und Knöpfe in Ordnung? Muß irgendwo eine Naht ausgebessert oder gar ein Dreieck geflickt werden? Oder sollte man vielleicht auf ein Überdach oder ein Sonnensiegel sparen? Noch ist Zeit dazu, jede Woche ein paar Mark auf die Seite zu legen. A propos: sparen! Das empfiehlt sich auf jeden Fall — denn bei Durchsicht des ganzen Krams findet sich sicher manches, was erneuerungsbedürftig wäre, oder man erinnert sich daran, daß man schon lange einen neuen Kocher haben wollte, oder einen Picknickkoffer, oder eine Luftmatratze, die man gleichzeitig als Schwimfflosse oder Klubsessel benutzen kann. Echte Camper haben immer Wünsche, denn Camping ist Romantik mit möglichst viel Komfort, und Komfort kostet bekanntlich Geld. Da wäre eine Camping Sparkasse kein schlechter Gedanke, und im Sommer freut man sich dann über jedes Glas Bier und jeden Schoppen Wein, die man sich in den Wintermonaten verkniffen hat.

Eine andere hübsche Beschäftigung für diesen noch recht wenig nach draußen einladenden Monat wäre es, eine recht zweckmäßige und raumsparende Verpackungsmethode für das gesamte Campingzubehör auszuknobeln, damit es bei der ersten Ausfahrt ins Grüne auch auf Antrieb klappt. Zeltbeutel, Picknickkoffer, Rucksack und sonstige Gepäckstücke müssen richtig geladen werden. Ein neuer Gepäckträger oder ein paar zusätzlich gekaufte Riemen an der richtigen Stelle wirken da oft Wunder, und man staunt, was man dem unermüdlichen Roller alles aufpacken kann. Und nicht nur das, man kann es ihm, wenn man



Foto: OSKA / UNION / Graf

CHARMANTER ANACHRONISMUS

Nadja Tiller, die bekannte Wiener Filmschauspielerin, nahm bei den Aufnahmen zu ihrem letzten Film „Liebe und Trompetenblasen“ am Gardasee die Einladung eines ihrer zahlreichen italienischen Verehrer zu einer kurzen Spritztour in der Drehpause trotz Urgroßmutter-Kostüm und Sonnenschirm an

nur geduldig knobelt, auch so aufpacken, daß das Gleichgewicht nicht gestört wird, das jedes Gepäckstück unverrückbar festsetzt und nichts verloren gehen kann.

Der kluge Mann baut also vor — er macht Inventur, ergänzt und übt Aus- und Einpacken. Es braucht ja nicht militärisch, ruck-zuck zu gehen (das kommt leider sowieso noch früh genug wieder) — aber eben so, daß alles Sinn und Verstand hat. Dies wünscht allen Rollerfahrern und R.-A. (Rolleranwärtern) Euer

hawasch.

Welche Grenzübergangsstellen können wir passieren, wenn wir in die Schweiz fahren?

Ohmalts stellt jeder Schweiz-Fahrer sich die Frage: Wo passiere ich die Grenze?

Die deutsch-schweizerische Grenze hat eine Vielzahl von Grenzübergangsstellen aufzuweisen, obwohl die Grenze, im Vergleich zu anderen Nachbarländern Deutschlands, nur — über den Daumen gepeilt — ca. 200 km lang ist: von Basel bis Konstanz.

Ausschlaggebend für die Wahl des Grenzübergangs wird natürlich immer das Reiseziel in der Schweiz sein. Dabei wählt man vorzugsweise den der Reiseroute am nächsten liegenden Grenzübergang. Es gibt aber vielerlei Gründe, einmal einen anderen Weg zu wählen, und es kann dabei passieren, daß man einen Grenzübergang auswählt, der nicht für den großen Reiseverkehr zugelassen ist. Deshalb ist es wichtig zu wissen, daß nicht alle Grenzübergangsstellen für den großen Reiseverkehr geöffnet sind,

da viele dieser Grenzübergänge dem kleinen Grenzverkehr (für die Bewohner der Grenzzone) vorbehalten bleiben.

Um den Schweiz-Fahrern die Wahl zu erleichtern und um im allgemeinen einen Überblick über die Möglichkeiten eines Grenzübergangs in die Schweiz zu geben, werden nachstehend alle diejenigen Grenzübergangsstellen aufgeführt, die für den großen Reiseverkehr mit Landstraßenübergang zugelassen sind.

Grenzübergangsstelle auf deutscher Seite

Grenzübergangsstelle auf Schweizer Seite

Weil-Otterbach
Lörrach-Stetten
Grenzach-Horn
Rheinfelden (Baden)
Säckingen
Laufenburg (Baden)
Albrück
Waldshut
Rheinhelm
Rötteln
Bühl
Lottstetten
Altenburg
Jestetten-Hardt
Erzingen
Stühlingen
Neuhaus
Büßlingen
Blödingen
Gailingen-Brücke
Gottmadingen
Ohnlingen
Konstanz
Konstanz
Weil/Rhein-Ost

Basel
Riehen bei Basel
Basel
Rheinfelden (Schweiz)
Stein
Laufenburg (Schweiz)
Schwaderloch
Koblenz
Zurzach
Kaiserstuhl
Wil-Grenze
Rafz-Grenze
Rheinau
Dürsgraben
Trasadingen
Schleitheim
Bargen
Hofen
Thayngen
Diessenhofen
Buch
Ramsen
Stett a. Rheln
Emmishofen
Kreuzlingen
Riehen bei Basel

Wt.

ORIGINAL Beiersdorf Pflaster

Hansaplast
Wund-Schnellverband

Mit „Hansaplast“ ist die kleine Wunde vor schmerzhafter Berührung geschützt. Rasch und ungestört kann sie heilen, denn „Hansaplast“ wirkt hochbakterizid, blutstillend und heilungsfördernd.

„Hansaplast“ ist der gesetzlich geschützte Name für den Original-Beiersdorf-Wundschnellverband

(In der Folge können Sie die Übergangsstellen sämtlicher deutscher Grenzländer kennen lernen, einschließlich Ostzone.)



Kärtliche Lwiesprache mit Goggolina

Monolog im Rückspiegel - von Herbert A. Löhlein

Geliebte Goggolina — ich weiß, du würdest es tun, denn du kannst mir keinen Wunsch abschlagen! Über Schnee und Eis und über matschige Landstraßen würdest du mit mir wandern — meinem Skiparadies entgegen. Aber das hat noch Zeit, heute wollte ich nur ein wenig plaudern mit dir, und deshalb bin ich zu dir in die Garage gekommen. Rot im Lack, blitzsauber wie am ersten Tag und voll jugendlicher Stromlinien stehst du da! Eine aparte Freundin auf Gedeih und Verderb — keine Launen, keine Eifersucht — weiß Gott, ich liebe dich wie beim ersten Rendezvous! Ich weiß noch den Tag, wo wir auf du und du gekommen sind: Es war drunten im Tessin, nach der herrlichen Fahrt über den Gotthard, als wir beide müde und verstaubt in dem kleinen Albergho am Strand des unvergesslichen Lago Maggiore Quartier bezogen. Ich hatte dich am Berg ein paarmal mißhandelt, aber du hast mir immer wieder verziehen. Ich hatte dir leise über den Lenker gestreichelt, denn du warst ja mein erster Roller, und es war ja auch unsere erste gemeinsame Reise in den Süden! Gewiß, Goggolina, auch das andere sei gebeichtet, denn ich hatte gleich darauf ein schlechtes Gewissen. Zwei Tage und zwei Nächte habe ich dich schmählich verraten — mit Sussitta. Die heiße, sternflimmernde Nacht voll südlicher Verlockung war Schuld daran. Man soll nicht zwei Freundinnen zu gleicher Zeit haben! Es läpperten sich übrigens mehrere Gründe zusammen: Der süßige Barbera, der spritzige Valpolicella und der perlende Nostrano. Hinzu kam noch Sussittas pechschwarzer Bügellohnblick, der Glyzinienduft und die Magnolienblüte im Haar. Am Morgen gingen mir dann hundertfünfzig Franken ab, inklusive Sussitta. Als ich dann reuig zu dir in den Garten geschlichen kam, hattest du die weiße Magnolienblüte in der Handbremse und ich ein Loch in der Brieftasche. Schwamm darüber! Von da ab blieb ich dir treu. Als du die ersten dreitausend auf dem Tacho hattest, waren wir verschworene Freunde und wir beide wissen, warum: Die ungezählten herrlichen Stunden der Freiheit und Abenteuerlust. Dieses stille und treue Warten und Immerdasein, wenn mich mal wieder die Unrast des Herzens zu dir treibt. Es liegt wohl daran, daß es dir ähnlich ergeht wie mir, denn manchmal werden uns einfach die vier Wände zu eng. Lächerliche Gründe können daran schuld sein. Vielleicht, weil ich drüben überm See Motoren singen höre — weil mir plötzlich ein Reiseprospekt auf den Schreibtisch flattert — oder, weil ich unversehens wieder mal in die Garage komme — wie eben jetzt.

Das sind nur ein paar Argumente, daß wir uns wieder mal den Wind um die Nase wehen lassen — irgendwo draußen auf der Landstraße, an See-Ufern entlang, über verzauberte Waldsträßlein, über flammende Kastanienalleen, über Serpentinaen und vorüber an Dreitausendern, einsam oder im Trubel, wie es sich gerade ergibt. Mit den geliebten Brettern, mit mächtigen Koffern oder mit dem Zelt hinten auf dem Anhänger. Nur du, geliebte Goggolina, weißt es: Wir sind keine rasenden Mondraketen, wir wissen um unser Glück und unsere stillen Wonnen, weil uns die Freiheit von Schionon und Fahrplan von überallher lockt und winkt.

Tolle Genießer sind in unserer Vagabundengilde, wie du und ich! Wir allein wissen wahrhaft zu wandern, denn Wiesen, Wälder, Berge oder ein sprudelnder Bach im Grünen reden mit solch unwiderstehlicher Sprache zu uns — einer Sprache, die noch die Melodie der Motoren bezwingt!

Heimliche Strauchritter und Waldläufer, moderne Piraten sind unter uns: Vagabunden im Geiste, Mundhobelsymphoniker, Handorgelkomponisten, gelernte Wigwamingenieure, die aus Bündelholz, Drahtstiften und Zeltbahn im Nu ein Einfamilienhaus zaubern können. Heitere, Fröhliche, Beschwingte — Sokratesse und Odysseuse!

Bald ist es wieder so weit! Nur für uns pfeifen dann die Stare, flöten die Amseln und steigen die Lerchen wie Pfeile in die Luft. Nur für uns blühen die Blumen und plätschern die Bäche, raunen die Wipfel der alten Buchen und winken die Mädchen!

Die anderen wissen nichts davon — sie müssen rasen. Auch findet ihr keine Griesgrame, Stubenhoeker und verstaubte Bärte in unseren Reihen, denn wir sind die ewig Jungen, und wir lachen über unsere Großväter, die einst das Nummernschild im Packpapier zum Abmelden trugen, als ihnen der erste frische Nordost die Flocken um die Ohren wehte.

Laßt euch sagen, ihr warmen Wichte, die ihr noch auf Schusters Rappen herumzockelt, und auch ihr Tachohypnotisierten: Unser Roller ist unser bester Freund geworden und wir legen die Hand ins Feuer, daß dies für alle Zeiten so bleibt!

In diesem Sinne, geliebte Goggolina — laß uns bald wieder loszwitchern, denn ich weiß — ein allzu langes Rasten ist weder deine noch meine Sache!

Auf gute Fahrt denn!

ERGO BIBAMUS

mit oder ohne Roller?

Die Faschingszeit nähert sich ihrem Höhepunkt. Am laufenden Band hagelt es Einladungen zu Feiern im Freundeskreis, die Braut möchte gern den Faschingsprinzen sehen, der Kollege fordert zum Schwabylon-Besuch auf — da man ja doch nur Coca-Cola und höchstens eine Flasche leichten Weißen konsumieren wird, ergibt sich die bange Frage: Soll man hinrollern? Natürlich besteht die entfernte Möglichkeit, daß etwas passiert; aber man ist ja immun gegen Alkoholitäten, man ist fahrsicher und war noch nie in einen Unfall verwickelt. Trotzdem warnt Justus: der Roller fühlt sich in einer solchen Nacht viel wohler daheim! Man sollte ihm ersparen, stundenlang zitternd und frierend auf die Heimfahrt warten zu müssen mit der kolbenfressenden Sorge im Zylinder, wieviel Restblut sich wohl im Augenblick bei Herrechen noch in den alkoholgefüllten Adern befindet. Hand aufs Herz: Fühlt man sich nicht viel wohler zwischen Konfetti, Papierschlängen und halbgeleerten Flaschen, wenn nicht ein banges Gefühl in Erwartung der Heimfahrt im Rollerherzen lauert? (Nur zur Erinnerung: Im Taxi läßt sich viel bequemer und intensiver von der Faschingsbraut Abschied nehmen als mit dem Roller zwischen den Beinen vor ihrer Haustür!) Ist es aber wirklich nötig, motorisiert zu erscheinen, weil das Fest im nächsten Ort stattfinden soll und die Verbindung schlecht ist, dann Vorsicht! Behörden und Gerichte sind heute schnell bei der Hand mit Führerscheinentzug und Anklage wegen Fahrens im Rauschzustand. Empfindliche Strafen drohen.

Bis zum Dezember des Jahres 1952 wurden die sog. Alkoholfälle (ein Verkehrsteilnehmer ist betrunken, wobei ein Unfall nicht vorzuliegen braucht) nur nach der StVO. und der StVZO. bestraft (Geldstrafe bis zu 150 DM oder Haft). Dann erschien der § 315 a im Strafgesetzbuch, den Justus anführen will. Die Vorschrift bezüglich der Trunkenheit lautet: „Wer die Sicherheit des Verkehrs dadurch beeinträchtigt, daß er ein Fahrzeug führt, obwohl er infolge des Genusses geistiger Getränke nicht in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu führen, und dadurch eine Gemeingefahr herbeiführt, wird mit Gefängnis bestraft.“ Schon der Versuch ist strafbar. Leider neigt, wie allgemein bekannt, die Praxis sehr dazu, diesen Strafparagrafen auf ziemlich alle Fälle anzuwenden, die irgendwie nach Alkohol riechen. Ein Fahrer, der sich im Verkehr auf irgendeine Weise auffällig benimmt, wird angehalten und nach dem ersten Eindruck als „alkoholverdächtig“ erklärt. Nach Sicherstellung des Führerscheins (über die Entziehung der Fahrerlaubnis im allgemeinen spricht Justus in einer der nächsten Nummern) erfolgt die Feststellung des Alkoholgehaltes. Die Grenze des „Rauschzustandes“ ist verschieden und liegt in den einzelnen Bundesländern zwischen 1,0 und 1,5‰; sie schwankt manchmal noch etwas weiter nach oben oder unten. Der ermittelte Blutalkoholwert dient als erste Beweisgrundlage in der Hauptverhandlung. Glücklicherweise mehrten sich in letzter Zeit die Gerichtsentscheidungen, die eine individuelle Prüfung des Angeklagten fordern. Es ist ja klar, daß sich der Grad der Verkehrssicherheit im Einzelfall nicht nach Promill-Zahlen richtet, sondern weiterhin auch nach der Körperbeschaffenheit des Betroffenen, seiner Alkoholgewohnung, den Zeitspannen zwischen dem Genuß der einzelnen Alkoholmengen, der „Unterlage“ in Form vorübergehenden Speisegenusses, der Stimmung des Betrunkenen, seinem Lebensalter usw. Man kann aber

grundsätzlich feststellen, daß ein Verkehrsteilnehmer bei einem Alkoholgehalt von 1,0‰ im allgemeinen noch fahrtüchtig, bei 2,0‰ dies nicht mehr ist. (Unser höchstes Gericht in Karlsruhe vertrat kürzlich in einem Urteil die Ansicht, daß bereits bei einem Alkoholgehalt von 1,5‰ ein Kraftfahrer „mit Sicherheit“ fahrtüchtig sei. Schon bei 1‰ seien die meisten Menschen fahrtüchtig. Ob diese Entscheidung Erkenntnissen der Wissenschaft und der Praxis gerecht wird, ist eine andere Frage.)

Mit allem Nachdruck muß gefordert werden, daß bei der Beurteilung des Täters jede einzelne Tatsache berücksichtigt wird, die gegen eine angemessene Beeinträchtigung der Fahrsicherheit sprechen könnte. Auf keinen Fall darf, wie es in der Praxis der unteren Gerichte öfters vorkommt, nur die ermittelte Promill-Zahl als Urteilsgrundlage dienen. Außerdem sollten auch die Voraussetzungen des oben genannten § 315a StGB. viel weitgehender geprüft werden. Zuerst muß die Sicherheit des Verkehrs beeinträchtigt sein. Das ist schon nicht der Fall, wenn sich der Betroffene allein auf weitem Plur befindet bzw. wenn erwiesen ist, daß er besonders langsam und vorsichtig gefahren ist. Weiter muß der Täter zur sicheren Führung seines Fahrzeuges nicht mehr in der Lage sein. Er kann dieses aber eventuell immer noch sicher in der Hand haben, auch wenn sein Blutalkoholgehalt bereits 2,0‰ beträgt. Schließlich muß der Fahrer noch eine „Gemeingefahr“ herbeiführen. Diese ergibt sich aus der konkreten Verkehrslage zur Zeit der Fahrt unter Alkoholeinfluß. Das Verhalten des Fahrers muß eine Gefahr für Leib oder Leben anderer Verkehrsteilnehmer oder für fremde bedeutende Sachwerte bedeuten, sonst kann nicht von einer Gemeingefahr gesprochen werden. Nur wenige Fälle genügen wirklich allen diesen Voraussetzungen. Fehlt auch nur eines der Tatbestandsmerkmale, so kann eine Bestrafung wie früher nur nach den §§ 1, 49 StVO. (geringe Geldstrafe oder Haft wegen Verkehrsfähigkeit) bzw. den §§ 2, 71 StVZO. (gleiche Strafen wegen Teilnahme am Verkehr trotz körperlicher Mängel) erfolgen. Da nun aber unsere Gerichte infolge ihrer Überlastung und der Vielzahl der zur Behandlung stehenden Alkoholfälle meist zu schematischen Urteilen kommen, ist es wie gesagt doch ratsam, den Roller daheim im Bett zu lassen, wenn der Genuß von auch noch so geringen Mengen Alkohol bevorsteht.

Noch ein wichtiger Punkt: Eine Bestrafung wegen Trunkenheit am Steuer bzw. Lenker ist nur möglich, wenn sich der Fahrer seiner Angetrunkenheit bewußt oder infolge Fahrlässigkeit nicht bewußt war. Handelt es sich z. B. um „Restalkohol“, d. h. noch nicht abgebauten, am Vortag genossenen Alkohol, so kann es am Vorsatz fehlen, wenn der Täter in der Zwischenzeit ausreichend geschlafen hat und sich körperlich völlig frisch fühlt. Das Oberlandesgericht Frankfurt kam zu dieser Entscheidung, obwohl der Fahrer am Vortage mehrere Liter Pilschbowle genossen hatte und der Restalkoholgehalt noch 2,15‰ betrug. Im allgemeinen muß sich jeder Fahrer nach Genuß von alkoholischem Getränken genau prüfen, ob er zur sicheren Weiterführung seines Fahrzeuges noch fähig ist.

Solange durch gesetzliche Bestimmungen oder eine höchstgerichtliche Entscheidung nicht ausdrücklich festgelegt ist, daß nicht nur der Blutalkoholgehalt zur Beantwortung der Frage der Fahrtüchtigkeit maßgebend ist, und solange nicht die Wissenschaft in der Erforschung des individuellen Alkoholeinflusses weitergekommen ist, empfiehlt sich also nach jedem Alkoholgenuß unbedingt eine Fahrt mit der Straßenbahn oder ein Fußmarsch, der ja seinerseits auch ganz gesund sein kann. Am idealsten wäre die Haltung unserer Gerichte, wenn sie jeden einzelnen Fall nach seinen besonderen Umständen und nach der Person des Täters beurteilten, ohne sich irgendwie an ein Schema, wie willkürliche Promillzahlen, zu halten.

Interessanter noch ein Blick auf die Alkoholverordnungen der Vereinigten Staaten: Die Fahrtüchtigkeitsgrenze liegt ungefähr bei den deutschen Werten; andererseits gibt es weit mehr Möglichkeiten für Gegenbeweise bezüglich einer angemessenen Fahrtüchtigkeit.

Justus

12-LI.-TANK · AUCH MIT ELEKTR. ANLASSER



Goggo

150 ccm
200 ccm

... beim Start
in den **FASCHING** —
der zuverlässige Begleiter
für sie und ihn!

HANS GLAS ISARIA-VERTRIEBS-KG
VERKAUFSGESELLSCHAFT DER HANS GLAS GMBH
ISARIA-MASCHINENFABRIK DINGOLFING/BAY.



Gardasee: Ein Erlebnis besonderer Art um die Fahrt am See entlang, im Schatten von Palmen und Pinien



Rosen: Hier besuchten wir Luis Trenker in seinem Haus. Und da versuchte er Putzi auch einmal mit dem Filmen. Ist ihr ganz gut gelungen, meine ich...



Elschtal: Hier zweigte eine vorbildliche Autostraße in die Dolomiten ab



Adriatisches Meer: Und hier die „Kleine Frau“ einmal ganz groß. (Das liegt daran, daß ich mit dem Bauch im Wasser lag und aus der Frauchperspektive filmt)



San Marino: Berausendes Ländchen, in dem es weder Eile noch Probleme zugeben scheint. Fotos (5): Schleinitz

Rollerfahrers Neben hobby:

Schnippeln am Winterabend

KONSERVIERTE
FERIENFREUDEN
UNTER DER
KLEBEPRESSE

VON

EGON G. SCHLEINITZ



Sommerfreuden auf der Leine. Der Film wurde in alle seine Kameraeinstellungen zerlegt, nummeriert und auf eine Wäscheleine gehängt. Von dort wird nun Meter für Meter abgenommen, um ihn dem bereits fertig geschnittenen und geklebten Streifen anzufügen

Es war alles ganz unprogrammäßig geschehen: Ich war zu meinem Fotohändler gegangen, um mich für die bevorstehende Ferienfahrt mit Rollfilmen einzudecken. Da stand im Laden ein Herr, der sich eine Schmalfilmkamera kaufte. Er hatte die Absicht, eine Italienreise anzutreten und diese auf einem Film festzuhalten.

„Schöne Sache so etwas!“ sagte ich zu dem Fotohändler Siebzehrübel. „man müßte nur das Geld haben, um sich eine solche Kamera anschaffen zu können.“

Herr Siebzehrübel aber war anderer Meinung. Er hatte Kameras zu verleihen, und da er für ganze drei Wochen nur zehn Mark verlangte, kam ich mit einer Kamera und 200 Meter Film nach Hause. Einen Tag später starteten wir mit unserm Roller in Richtung Brennerpaß—Dolomiten—Venedig—Adria...

Das alles wäre nun ein ausgeträumtes Märchen, das der Vergangenheit angehören würde, könnten Putzi und ich nicht an jedem dieser Winterabende vor dem kleinen Schneidegerät sitzen und unsere bezaubernde Reise immer und immer wieder antreten, indem wir unseren kleinen Reise-film, den wir in begeisterter Gemeinschaftsarbeit schneiden, montieren und kleben, ablaufen lassen.

Da strahlt unser schönes, buntemaltes Häuschen mit dem in hochsommerlicher Blüte stehenden Garten. Putzi, angetan in höchstsommerlichen Shorts, betritt die Straße und hängt an den Gartenzaun ein Schild: „Bin im Urlaub!“ Dann schwenkt die Kamera zu dem schwerbepackten Goggo, auf den sich Putzi schwingt, um in der Ferne zu entfliehen. Inntal—Brenner—die Begegnung mit Luis Trenker in den Dolomiten—eine Seilbahnfahrt in den siebenten Himmel—die beiden Goggo-Fahrer, die mit dem Zelt aus Rom kamen—die Begegnung mit dem Stuttgarter, der seinen 200er-Goggo nach Sizilien lenkte—der berausende Morgenspaziergang durch Venedig—die Wunder der Baukunst in Padua, Ferrara und Ravenna—die Ankunft in dem Traumhotel am Strand von Riccione—die stürmische Segelfahrt nach Catolica—der dicke Rechtsanwalt aus Düsseldorf und die blutjunge schwarzhaarige Italienerin, die gerade erst zur Schönheitskönigin von Bologna gekürt worden war—das verschwenderische Nichtstun im heißen pulverisierten Adriassand oder der beglückende Tangoschritt im miternächtlichen, feenhaft beleuchteten Palmengarten irgendeines Tanztablissements—das alles fing die kleine Kamera ein und hielt sie fest, ganz fest, so daß wir das, was wir zum Teil schon vergessen hätten, immer und immer wieder erleben können.

Mir ist an diesen langen Abenden, an denen wir an unserm Film schnippelten, ein Wunsch aufgekommen; es sollte viele, viele Rollerfahrer geben, die ihre Sommerreisen nach Skandinavien oder Spanien, nach Frankreich oder den Balkan künftig ebenfalls aufs Zelluloid bannen. Und diese Filmchen müßten miteinander ausgetauscht werden. Von Rollerclub zu Rollerclub. Von den Vespa-Freunden zu den Lambretta-Verfechtern, von den Maico-Fahrern zu den Goggo-Fanatikern. Wir alle könnten uns dadurch die Klubabende verschönen und Anregungen für unsere nächste Sommerreise schenken.

Wir haben unser Filmchen jedenfalls fix und fertig gemacht, und ihm sogar einen richtigen Titel und Vorspann gegeben. Und wenn diese Zeilen erscheinen, haben wir sicherlich die Premiere schon hinter uns, zu der wir mutig genug waren, sogar die Presse zu laden. Und wenn wir Glück haben, gibt es vielleicht sogar eine richtige Kritik in der Zeitung. Kaum auszudenken ist das...!

Winterfahrten von A-Z

Kleines Roller-Lexikon für die barsche Jahreszeit



Antreten. Anlassen geht bei zehn Grad unter natürlich nicht ganz so leicht wie bei dreißig plus. Trotzdem nicht verzweifeln, sondern Klappe zu machen, Luftklappe natürlich. Vorsicht beim Kicken! Schneestollen an den Sohlen und ein verrosteter Kickstarter sind das beste Mittel für blaue Flecken am Schienbein.

Batterie. Diese Dame braucht gerade jetzt eine besonders sorgfältige Pflege. Lassen Sie sich ver-raten, daß es an jeder anständigen Tankstelle eine Flasche mit destilliertem Wasser gibt, und daß das eine ganz fabelhafte Medizin für Batterien mit zu niedrigem Säurestand ist. Sie dürfen Ihr Kleinod auch ruhig mal an einer Ladestation richtig durchlad'n lassen. Für die Pole gibt es eine besondere Akku-Salbe, die sie vor Oxydation schützt.

Chrom sollten Sie in diesen barschen Zeiten am besten mit einer Schutzschicht aus Fett oder mit einem Spezialpflegemittel überziehen. Andernfalls dürfen Sie im Frühjahr tagelang an ein paar Chromteile hinfummeln, die doch nie mehr ganz blank werden.

Damensitz ist bei Schnee und Eis nicht besonders zu empfehlen. Liebe Sozia, Sie müssen sich ja jetzt ohnehin etwas maskulin verummern, da kommt's auch nicht mehr drauf an, wenn Sie dem so hartnäckig erkämpften Damensitz für einige Monate Ade sagen.

Einfrischen kann Ihnen natürlich allerlei. Vorsicht bei schon etwas schlenk Bowdenzügen. Lieber nochmal kräftig Öl (kein Fett!) durch die Schmier-nippel pumpen. Eingefrorene Bowdenzüge kann man vielleicht (vielleicht) durch längeres Lauf-lassen des Motors wieder auftauen, meist aber nur in einer warmen Garage oder Werkstatt.

Fahren können Sie natürlich den ganzen Winter durch. Aufpassen bei Eis, glattgewaltem Pulverschnee und Matsch!

Getriebe, das des Rollers braucht jetzt erst recht pilgliche Behandlung. Am besten verwendet man etwas dünneres Getriebeöl.

Handschuhe brauchen Sie nicht, wenn Sie wissen wollen, wie es ist, wenn man sich die Finger erfriert. Ansonsten nehmen Sie lieber Fäustlinge als Fingerhandschuhe. Schalten und Kuppeln können Sie nämlich trotzdem noch ganz gut.

Infam sind alle Verleumdungen, daß noch kein Rollerfahrer ohne Sturz (siehe unter S) über den Winter gekommen sei. Wer das behauptet, kennt Sie nicht. Oder?

Kette. Wichtiger Teil des Fahrzeugs. Besonders im Winter öfters in Petroleum reinigen und nach einem warmen Ölbad gut schmieren.

Lenker. Besonders gefährdeter Teil des Fahrzeugs. Er wird vor allem bei Stürzen (siehe unter S) in Mitleidenschaft gezogen. In diesem Fall können Sie höchstens noch einen neuen kaufen. Pflege unversehrter Lenker siehe unter C.

Matsch ist eine wohltemperierte Mischung aus Schneewasser und Dreck. Trockener Matsch: Mischung aus festem Pulverschnee mit Dreck. Diese Abart kommt allerdings nur in Großstädten vor. Beide Sorten können bei entsprechenden Mengen verdammnt unangenehm werden. Rezept: Motor drehen lassen und tapfer im kleinen Gang durchpflügen.

Notbremse. Wichtiger Apparat in Eisenbahnwagen, fehlt beim Roller vollständig. Fahren Sie also von vornherein so, daß Sie keine Notbremse brauchen.

○ **Erschrockener Ausruf** gebildeter Sozias, wenn sich der Roller (siehe unter R) sanft aber plötzlich zur Seite neigt.

Polizeiliches Kennzeichen, zu deutsch Nummernschild, heißt das Blechtäfelchen, das in diesen M&S (Matsch und Schnee)-Monaten dauernd dick verkrustet ist. In diesem Zustand ist es unleserlich, man kann Sie also nicht aufschreiben und deshalb werden Sie aufgeschrieben. Machen Sie also das Stückchen Blech alle paar Tage mal sauber — muß ja nicht gerade mit dem Handschuh sein.

Quatschkopf. Ein Mensch, der behauptet, man könne im Winter nicht rollern. Restexemplare dieser Sonderklasse des homo sapiens gibt es erstaunlicherweise auch heute noch. Ihre Rede beginnt immer: „Mit dem kleinen Rädchen...“

Roller, der, im Sommer bequemes, elegantes Fahrzeug zur sauberen und schnellen Fortbewegung. Zur Zeit: Kufenloser Schlitten mit starker Kippneigung.

Sturz. Niederschmetternde Zelterscheinung, meist jedoch nicht sehr ernst zu nehmen und auf keinen Fall entnütigend. In 50 Prozent aller Fälle nicht unvermeidbar.

Trambahnschienen. Erfindung eines Sadisten. Jeder Meter ein Sargnagel. Nur im allerstumpfeiten Winkel und nur im Schneekentempo anzuschneiden.

Unterführungen sind besonders heimtückisch. Von genauen Erbauern wurden sie oft mit wunderbar rutschigem Holzpfaster ausgestattet. Vorsicht, wenn Sie plötzlich aus der schneefreien Unterführung heraus mit zig Sachen in den knöcheltiefen Matsch (siehe unter M) hineinsausen.

Vielsalz, rosa, grobkörnig. Fundort: Trambahn-schienen, Kanaldeckel. Es hat die schöne Eigenschaft, die Fahrzeugunterseite mit Schwung ver-rosten zu lassen. Frißt alles weg, auch Schnee und Eis. Nur die Trambahnschienen (siehe unter T) bleiben übrig. Leider.

Wärme und Sonnenschein sind Dinge, an die man sich zur Zeit nur schwermäßig erinnert. Wie wir zuverlässig erfahren, soll beides wiederkommen, sogar bald.

Xmal legt es manchen Rollerfahrer im Lauf des Winters mehr oder weniger sanft auf den Asphalt. Trotzdem kann er's nicht lassen.

Yberall kann das passieren, auf der Landstraße genau so wie in der Stadt. Wer lacht da? Wissen Sie vielleicht was Besseres mit Y? Na also!

Zubehör für den Winter ist in jedem Fachgeschäft in rauen Mengen erhältlich. Unbedingt erforderlich: Windschutzscheibe. Nicht unbedingt nötig, aber auch ganz nett: Schneeketten für Roller-räder, helzbare Lenkergriffe und von Zeit zu Zeit eine Tüte Hustenbonbons im Handschuhkasten.
Praktikus



Messerschmitt-Kabinenroller mit 175 ccm F & S

Auf Wunsch mit Warmluftheizung gegen Aufpreis

MESSERSCHMITT KABINENROLLER BEWEISEN AUF DER

11. INTERNATIONALEN ADAC WINTERSTERNFAHRT

LEISTUNGSSTÄRKE UND ZUVERLÄSSIGKEIT STOP

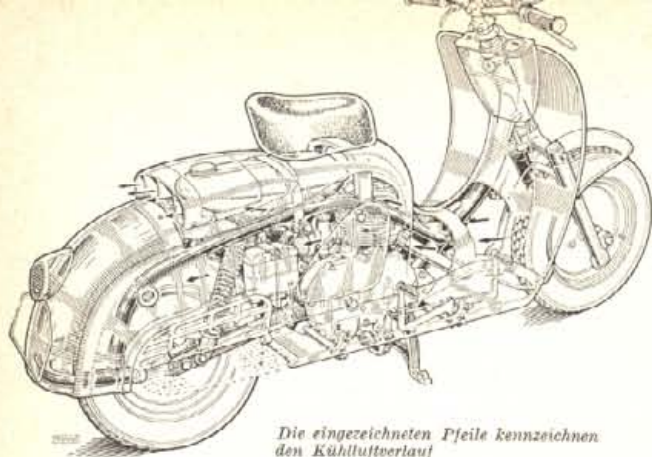
ERRINGEN ALLE GOLDENEN UND SILBERNEN MEDAILLEN IHRER

KLASSE BIS 200 ccm



Bitte verlangen Sie Prospekt:

RSM MESSERSCHMITT-WERK - REGENSBURG, PRÜFENINGER STRASSE 104 d



Die eingezeichneten Pfeile kennzeichnen den Kühlluftverlauf

Auseinandersetzung mit *Bella*

Roller Revue testet die Zündapp-Bella 150

Hie und da muß sich der Mann im Leben mit Mädchen auseinandersetzen, sei's dieserhalb oder dessentwegen. Solche Auseinandersetzungen können die verschiedensten Schattierungen haben, angefangen vom milden Getändel, endend mit wildem Getue. Das letztere ist nicht immer schön, aber meist sehr aufschlüssig hinsichtlich des beiderseitigen Charakters und der „Bruchfestigkeit“ eines gegenseitigen Verhältnisses, das zwischen Sympathie und Liebe liegt. Diesmal war's keine Sabine, keine Yvonne oder Graziella, mit der sich der geplagte Chronist auseinandersetzen hatte. Sie hieß Bella, mit Nachnamen nicht Schulze oder Schmidt, sondern 150. Nicht etwa, daß dies die laufende Nummer der Auseinandersetzungen mit Mädchen wäre, die vielleicht ein böswilliger Leser dem Schreiber untergeschoben möchte. Dies ist eine Typenbezeichnung von Zündapp in der Rollerabteilung. Dies Mädchen Bella trug die Nummer 150, nicht etwa des Taillenumfanges, sondern des Hubvolumens wegen. Woraus es sich ergibt, daß hier nicht von einem Maiengedicht an echter Weiblichkeit die Rede ist, sondern von einer ebenso hübsch wie logisch einwandfrei konzipierten Einspurigen gesprochen wird. Den Beginn jeglicher Auseinandersetzung bilden Sympathie und Antipathie. Die erstere war gleich da, denn man steht Schönheiten von vornherein wohlwollend gegenüber, gleichgültig, ob sie aus Fleisch und Bein oder aus Blech, Eisen und Stahl bestehen. Und aus Sympathie wird leicht eine kleine Liebe, die zur großen werden kann, wenn eine Seite nicht vorher rechtzeitig bremst. Das Wertvollste ist dabei vielleicht die herzhafteste Freundschaft, die dazwischen liegt und zweifellos dauerhafter ist als kleine und große Liebe. (Glaubt es einem alten Manne!) Also, zu dieser herzhaften Freundschaft ist es zwischen dem Chronisten und der Bella 150 gekommen.

Auf ebenem Pfade trabt jedes Pferdchen. Aber Kletterfähigkeit und Trittsicherheit des Mongolenponys mit dem veritablen Galopp eines Vollblüters einigermaßen zu vereinigen, glückt nicht immer. Bei Zündapp hat man es wieder einmal geschafft. Man ist dort sehr eigenwillig, aber auch ungewöhnlich beweglich.

Bei aller Dickköpfigkeit, mit der dort einmal als richtig erkannte Wege weiterbeschritten werden, stellt man auch blitzschnell um, wenn es sein muß. Man wartet dabei nicht einmal so lange, bis sich mürrische Kritik von außen her bemerkbar macht. Das ist wenig schön für den Tester, denn eigentlich braucht er ja solche kleinen Haken, an denen er seine Kritik aufhängt, damit der gestrenge Leser nicht gleich mit dem Vorwurf der Lobhudelei kommt.

Und da war alles so schön zusammengetragen. So zum Beispiel die labilen Schaumgummsitze. Vom vorderen rutschte man beim Bremsen ab nach unten zum Bodenbrett. Der Kickstarter war brutal, besonders für Krokodillederschuhchen. Das Auswechseln der Kerze eine Angelegenheit für Zahnärzte. Der viel Kraft erfordernde Kippständer für weibliche Handhabung schwierig. Also stand da eine ganz schöne Latte kleiner kritischer Haken im Notizbuch. Ha ... denen werden wir es zeigen! Und dann kam, ohne daß sich der Schreiber vorher geräuspert hätte, schön nach und nach ein Brief und ein Telefongespräch nach dem anderen vom Werk, worauf der bissige Kritiker einen Punkt nach dem anderen von der Liste streichen mußte. Man avisierte Schaumgummsitze mit versteifenden Blechschalen. Auf einmal war eine Klappe im Karosserielech da, durch die man jetzt ohne Schwierigkeit an die Kerze herankommt. Der Kickstarter war plötzlich anklappbar und hatte eine schonende und trittfeste Gummiauflage erhalten. Und mit einemmal rutschten die kernigen Finger des kritikwilligen Testers überall ab wie an Nagelfelhelsen. Pech! Die Nürnberger brauchten die fremde Kritik gar nicht. Sie waren schon selbst darauf gekommen und mit eiskalter Selbstkritik an die Abänderung gegangen. Wenn es überall so wäre, könnte man die Testerei an den Nagel hängen. Diese Art, die Dinge aus der Praxis her zu behandeln und zu konstruieren, ist seit mehr als 30 Jahren kennzeichnend für Zündapp.

Das ergab auch die Grundlage für den konstruktiven Wurf, als den man die Bella bezeichnen muß. Da wäre als erstes, weil es den Käufer am meisten interessiert, die Straßenlage zu nennen. Sie ist für einen Roller einmalig. Vorder- und Hinterradfederung sind weich und progressiv, dabei so hervorragend aufeinander abgestimmt, wie man es bei einer Einspurigen nur ganz selten findet. Ein Roller ist eigentlich durchaus kein Geländefahrzeug, soll es auch gar nicht sein. Um so schöner aber erscheint es, wenn er dennoch hervorragend im Gelände zurecht kommt. Die Bella mußte es sich gefallen lassen, daß sie ins Geröll, in tiefen Sand und auf Rollkies getrieben wurde. Nicht zahm und vorsichtig, sondern mit der Peitsche. Es wurde darauf gelauert, bis das ganze Fahrzeug zu zucken begann — das Kennzeichen dafür, daß im nächsten Augenblick das Wegrutschen von Vorder- oder Hinterrad beginnen würde. Man mußte auf dieses Zucken ewig lange warten. Und dann war es immer noch abzufangen, ohne daß man zu Boden ging. Warum diese Versuche unternommen wurden? Weil sie gewisse Rückschlüsse für das Verhalten auf normaler Straße zulassen. Wie die Bella Schlaglöcher schluckt, ohne sich in der Federung aufzuschaukeln, wie sie sich beim Ansehneiden nasser oder schlecht verlegter Straßenbahnschienen benimmt, wie sie sich beim Ein- und Ausfahren langer Kurven verhält, das ist vorbildlich.

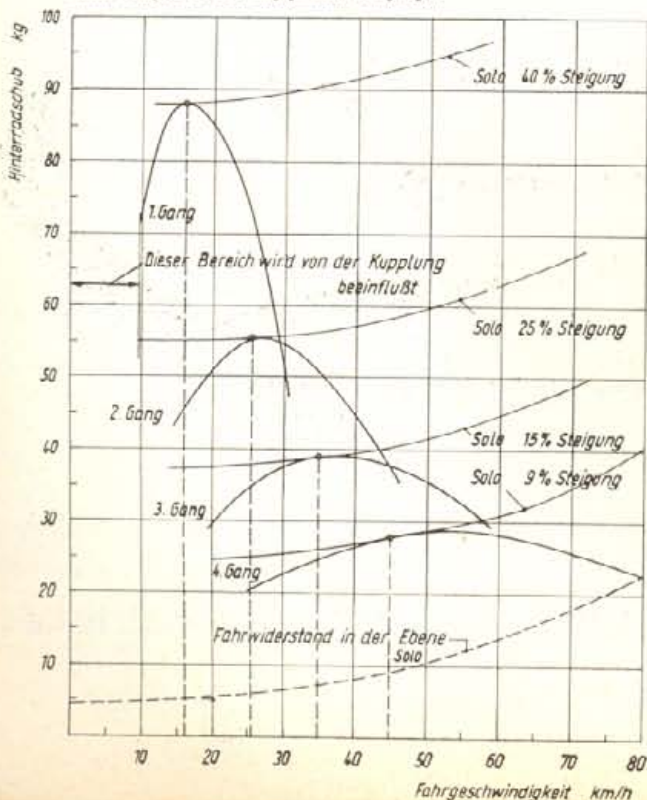
Aber Nachahmung dieser Geländeversuche wird nicht empfohlen. Man muß so etwas ein bißchen können und Erfahrungen hinter sich haben. Die „Roller Revue“ bezahlt bei aller Freundschaft

XIII. ADAC-Jubiläums-Deutschland-Fahrt 1953. Adolf Krug auf Zündapp-„Bella“ in einer Kehre auf dem Schauinsland



Das Jante-Diagramm zeigt:

1. Die maximale Bergsteigefähigkeit in den einzelnen Gängen
2. Die Minimal- und die erreichbare Maximal-Geschwindigkeit in den einzelnen Gängen bei den angegebenen Steigungen



Technische Daten

Motor: Zündapp-„Bella“, Blockmotor, Zweitakt, 1 Zylinder, Bohrung 57 mm, Hub 58 mm, Hubraum 147,9 cm. Verdichtungsverhältnis 1:6,7 (26 cm³). Drehzahl normal etwa 5200 bei 75 km/h mit Schlupf 3%. Drehzahl max. etwa 5500 bei 80 km/h mit Schlupf 3%. Gebremste Höchstleistung 7,9 PS bei 4700 U/min. Zylinderkopf abnehmbar, Leichtmetall. Kurbelwellenlager: 2 Kugellager und 1 Rollenlager. Pleuellager als Nadellager, käfiggeführt.

Zündung: Batterie 6 V 6,7 Ah. Noris, MLZu 6/45/60/1/R. Antrieb direkt auf Kurbelwelle. Lichtanlage: 45/60 W.

Vergaser: Bing-Zweischleber 2/20. Zündapp-Naßluftfilter mit Knecht-Patrone \varnothing 92.

Kupplung: Mehrscheibenkupplung in Öl. — Übertragung vom Motor zum Getriebe Einfachhülisenkette öldicht gekapselt.

Vierganggetriebe: Zündapp mit Motor verblockt. Fußschaltung mit Kipphebel. Unteretzung vom Motor zum Getriebe 1:2,18. Gänge 3,14; 1,964; 1,405; 1,00. Unteretzung vom Getriebe zum Hinterrad: 1:2,688 solo, 1:2,875 Sgw. Höchstgeschwindigkeit 80 km/h aufrecht sitzend, solo.

Antrieb der Hinterachse Einfachrollenkette völlig gekapselt.

Fahrrahmen: Offener Doppelrohrrahmen, verschweißt und teilweise verschraubt. Fußbreiter, Mittelständer, Vordergabel mit Teleskopfederung. Hinterradfederung als Schwinggabelfederung mit Ölstoßdämpfer.

Bremsen: Innenbacken, 150 \varnothing x 25 mm breit. Fußbremse wirkt auf Hinterrad, Handbremse wirkt auf Vorderrad. Felge Tiefbett 2,50 C x 12. 3,50—12 Niederdruckreifen.

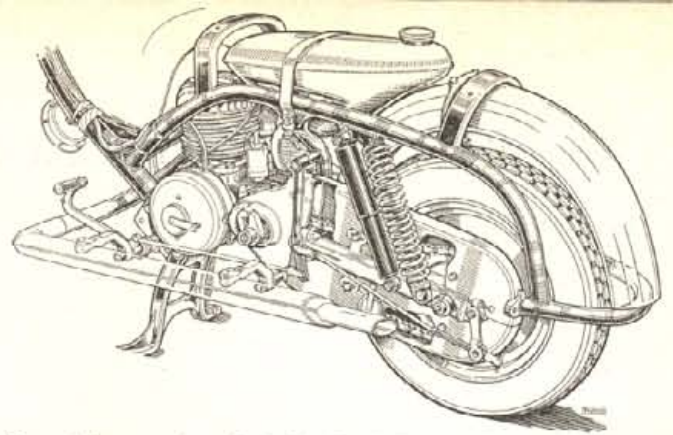
Radstand etwa 1315 mm (Hinterrad verstellbar).

Größte Länge etwa 1875 mm ohne Reserverad (+ 179 mm mit Reserverad). Größte Breite 652 mm. Leergewicht des Fahrzeuges 130 kg. Zulässiges Gesamtgewicht 287 kg.

Kraftstoffbehälter Inhalt 7,3 l einschließlich Reserve 1,7 l.

Kraftstoffnormverbrauch 2,2 l/100 km.

Ölverbrauch 0,088 l/100 km im Gemisch.



Der groß bemessene Auspuffstutzen läßt die „Bella“ freundlich schnurren. Fußbremsen mit Ausgleichsvorrichtung, hintere Schwinggabel mit Schraubenfeder und großen Ölstoßdämpfer, ganz geschlossener Kettenkasten, kräftiger, verwindungsfreier Doppelrohr-Rahmen, Kraftstoffbehälter mit 7,3 Liter Inhalt

es leider noch manchmal der Fall zu sein scheint. Und im Bein hat man nun einmal nicht die Feinfühligkeit des Armes und der daran baumelnden Finger. Wer einmal auf der Bella im Verkehr einen Schock bekommt, beherrsche sich und malträtiere die Bremsen nicht gleichzeitig mit Gewalt. Das ist aber kein Nachteil, denn wir brauchen heute solche „bissigen“ Bremsen, die unser Heil sein können, wenn wir sie nur richtig handhaben.

Wie die Bremsen bei der Bella ist auch die Viergangschaltung ein Gedicht. Wie beim normalen Motorrad zieht man auch beim Roller die Fußbetätigung vor, besonders bei vier Schaltstufen. Bei der Bella ist der Schalthebel als Wiege ausgebildet. Abwärts wird mit der Sohle geschaltet, aufwärts mit dem Absatz. Anheben des Hebels mit Unterfassen mittels der Schuhkappe scheidet aus. Das ist deshalb wichtig, weil man ja den Roller mit leichten Straßenschuhen fährt und nicht mit den sportlich attraktiven und rauhbeinigen Kanonentiefeln, die an der Kappe nicht zusammenbrechen wie der leichte Straßenschuh, wenn man damit den Schalthebel hochziehen muß. Kommt bei der Bella noch hinzu, daß die Gänge rauf und runter todsicher kommen. Verschaltet man sich doch einmal, so ist der Fehler blitzschnell und ohne Schwierigkeiten wieder berichtigt. Dieses sichere Funktionieren der Schaltung ist im Stadtverkehr wichtig. Man vermag damit wieselflink zu werden, weil die Beschleunigungsfähigkeit in den einzelnen Gängen fein abgestuft und ungewöhnlich gut ist.

Der Motor ist ein robuster Zweitakter von typischer Zündapp-Prägung. Daß man auf eine Gebläsekühlung mit ihrer vermehrten mechanischen Komplikation und ihrer Vermehrung der Arbeitsgeräusche bei der Bella verzichten konnte, liegt daran, daß der Verlauf des Kühlluftstromes so vor sich geht, daß eine große Menge des Fahrtwindes zusammengefaßt und zwangsläufig durch die „Karosserie“ bis zum Zylinder geführt wird, gleichzeitig aber fast widerstandslos wieder nach rückwärts abgeführt wird. Damit sind Luftstauungen innerhalb der Verkleidung besonders in der Motorgegend vermieden. Selbst auf langen Steigungen bei heißem Wetter und in kleineren Gängen wurde keine übermäßige Erwärmung unter den Sitzen festgestellt. Der Motor kommt im kalten Zustand und auch bei kaltem Wetter schnell. Der Vergaser muß bis zum Überlaufen getippt werden, aber nicht weiter. Sonst „ersäuft“ der Motor wie in jedem anderen Falle auch, und das Ingangsetzen ist dann immer eine langwierige Angelegenheit mit einigen Kniffen.

Gut ist die Abdeckung beider Räder. Die Bella bleibt auch bei schlechtem Wetter ein überraschend sauberes Mädchen. Ansprechend gelöst ist die Gepäckfrage. Man kann hinten seitlich Leichtmetallgitter herunterklappen, die dann eine Verlängerung der Trittbretter darstellen. Da lassen sich zwei große Koffer aufschlappen, die so tief hängen, daß die Maschine nicht durch die Gewichtsverlagerung in der Lenkung labil wird.

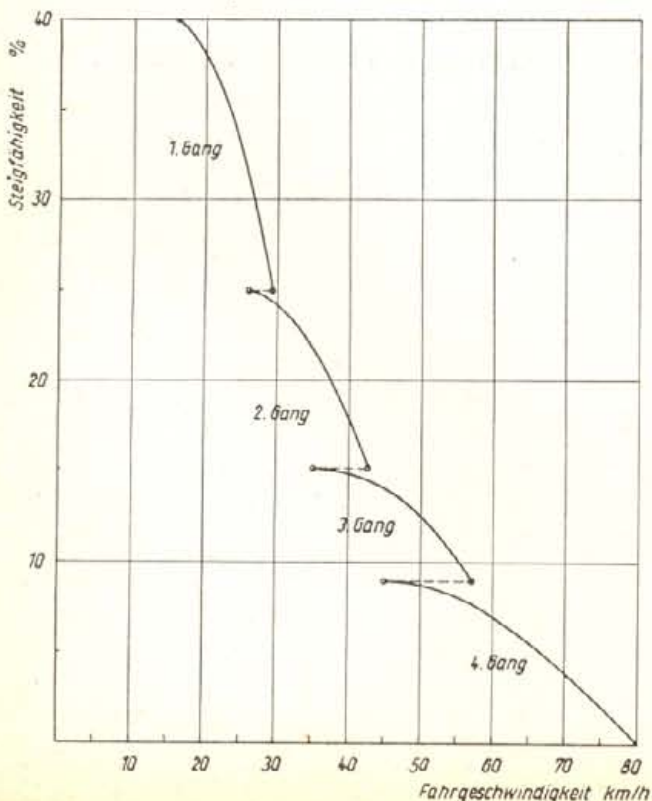
Es muß zugegeben werden, daß die Kupplung etwas schwer geht, was besonders „zartere“ Hände beeindruckt. Das ist aber eine Rollereigenart. Der Bowdenzug für die Kupplung ist beim Roller stets ungewöhnlich lang und verläuft auch in mehrfachen, meist scharfen Biegungen. Dadurch wird der Bowdenzug schon etwas schwergängiger. Hinzu kommt, daß bei diesen kleinen Motoren die Auflageflächen an den Kupplungsscheiben klein bleiben müssen, was wieder einen erhöhten Anpreßdruck mit Hilfe verstärkter Kupplungsfedern verlangt. Das alles bedingt also einen erhöhten Kraftaufwand für die linke Hand. Bei Zündapp arbeitet man eifrig an diesem Problem. Vielleicht schafft die Verlängerung des Kupplungshebels am Lenker etwas Erleichterung?

Das Fazit: Die Bella, die es jetzt ja auch besonders für Beiwagenbetrieb mit dem 200er-Norma-Motor gibt, ist ein Mädchen für herzhaftes Freundschaft. Da müßte schon etwas gewaltig Besseres kommen, bis einer diesem Mädchen Valet sagt. Roller läßt der Tester prinzipiell nebenher immer noch von Frauen fahren, die keine „Motorrad-Pratzen“ haben. Und sie sagen genau das gleiche.

Mechanikus.

zu ihren Lesern keine zerrissenen Nylons oder abgewetzte Hosenböden. Seid es zufrieden, daß die Bella hinsichtlich der Straßeneigenart im Normalbetrieb ebenso Ungewöhnliches wie im Gelände leistet. Ein Moment muß aber in beiden Fällen sorglich berücksichtigt werden. Die Bremsen der Bella sind so „bissig“, daß mit der Dosierung des Druckes auf Handhebel und Pedal vorsichtig umgegangen werden muß. Man kann mit jeder Bremse für sich allein bei langen Bergabfahrten die Maschine halten. Das ist ausgezeichnet, weil man auf diese Weise zu wechseln vermag und jede Bremse für sich wieder auskühlen lassen kann. Die gleichzeitige Benutzung beider Bremsen ergibt unwahrscheinlich kurze Bremswege. Diese Bremsen gehören zum Besten, was bisher an einspurigen Kraftfahrzeugen serienmäßig geliefert wird. Man kommt eigentlich im normalen Verkehr mit einer Bremse aus — und zwar mit der Vorderradbremse. Steinigt Euren Tester nicht, aber es ist so. Er fährt auch bei Motorrädern wochenlang nur mit der Vorderradbremse, auch bei nassem Wetter. Es klappert immer. Auf nasser Straßendecke zwar mit Gefühl, aber sicher. Die Hinterräder pflegen beim Bremsen schneller wegzugehen. Hängt mit der Gewichtsverlagerung nach vorn zusammen, die beim Bremsen auftritt. Der Andruck des Vorderrades auf dem Boden wird in diesem Falle höher, beim Hinterrad aber niedriger. Dadurch wird auch die Griffestigkeit (Adhäsion) des Vorderrades größer, während es beim Hinterrad umgekehrt ist. Das müssen Sie glauben, auch wenn der Fahrlehrer anderer Meinung ist, wie

Steigfähigkeit in den einzelnen Gängen, aufgetragen über der Fahrgeschwindigkeit Motorleistung nach Typprüfung vom 21. 4. 1953, Getriebewirkungsgrad 0,9, Solo ohne Sozius Gewicht 205 kg



Wieviel kostet was wo?

Auf DM umgerechnete ca.-Preise, die den Rollerfahrer im Ausland interessieren

Belgien und Luxemburg

Umrechnungskurs:
100 bfrs. = ca. DM 8,—
1 DM = ca. 12 bfrs.

Benzin- und Ölpreise:
Benzin DM —,56 = ca. 6,60 bfrs. pro Liter
Öl DM 2,35 = ca. 28,— bfrs. pro Liter
Gemisch DM —,59 = ca. 6,85 bfrs. pro Liter

Lebenskosten:
Übernachtung mit Frühstück DM 7—12
Halbpension " 9—15
Vollpension " 14—21
Mittagessen " 2—7
Tagessatz " 16—24

Dänemark

Umrechnungskurs:
100 dän. Kronen = ca. DM 61,—
1 DM = ca. 1,64 dän. Kr.

Benzin- und Ölpreise:
Benzin DM —,50 = ca. —,80 dän. Kr. pro Liter
Öl DM 1,53 = ca. 2,60 dän. Kr. pro Liter

Lebenskosten:
Übernachtung mit Frühstück DM 4—10
Halbpension " 6—13
Vollpension " 9—16
Mittagessen " 1—7
Tagessatz " 12—20

Frankreich

Umrechnungskurs:
100 frs. = ca. DM 1,20
1 DM = ca. 83 frs.

Benzin- und Ölpreise:
Benzin DM —,75 = ca. 61 frs. pro Liter
Öl DM 1,21 = ca. 101 frs. pro Liter
Gemisch DM —,78 = ca. 64 frs. pro Liter

Lebenskosten:
Übernachtung mit Frühstück DM 6—11
Halbpension " 8—15
Vollpension " 12—20
Mittagessen " 2—7
Tagessatz " 14—25

Finnland

Umrechnungskurs:
100 finn. Mk. = ca. DM 1,90
1 DM = ca. 53 fmk.

Benzin- und Ölpreise:
Benzin DM —,52 = ca. 35 fmk. pro Liter
Öl DM 1,44 = ca. 95 fmk. pro Liter

Lebenskosten:
Übernachtung mit Frühstück DM 8—12
Halbpension " 11—18
Vollpension " 15—23
Mittagessen " 3—8
Tagessatz " 20—30

Griechenland

Umrechnungskurs:
100 Drachmen = 1,4 Pfg.
1 DM = ca. 7143 Drachmen

Benzin- und Ölpreise:
Benzin DM 1,25 = 9000 Dr. für 1 Gall. (ca. 4 l)
Öl DM 16,25 = 116100 Dr. für 5 Gallonen

Lebenskosten:
Übernachtung mit Frühstück DM 10—16
Halbpension " 14—20
Vollpension " 18—26
Mittagessen " 3—10
Tagessatz " 24—35

Großbritannien

Umrechnungskurs:
1 £ = 20 Sh. = DM 11,76 (1 Sh. = 12 Pence)
1 DM = ca. 1 Sh. 8 P.

Benzin- und Ölpreise:
Benzin ca. DM 2,50 = Sh. 4/2½ p. Gall. (4½ Ltr.)
Öl ca. DM 6,50 = Sh. 11

Lebenskosten:
Übernachtung mit Frühstück DM 5—10
Halbpension " 8—14
Vollpension " 12—20
Mittagessen " 2—6
Tagessatz " 16—26

Italien

Umrechnungskurs:
100 Lire = ca. DM —,67
1 DM = ca. 150 Lire

Benzin- und Ölpreise:
Benzin DM —,86 = ca. 90 Lire pro Liter
Öl DM 3,35 = ca. 502,5 Lire pro Liter
Gemisch DM 1,05 = ca. 157,5 Lire pro Liter

Italien

Lebenskosten:
Übernachtung mit Frühstück DM 4—16
Halbpension " 6—15
Vollpension " 9—18
Mittagessen " 2—5
Tagessatz " 12—25

Jugoslawien

Umrechnungskurs:
100 Dinar = ca. DM 1,40
1 DM = ca. 71,3 Dinar

Benzin- und Ölpreise:
Benzin DM —,56 = ca. 57 Dinar pro Liter
Öl DM 2,80 = ca. 200 Dinar pro Liter

Lebenskosten:
Übernachtung mit Frühstück DM 4—8
Halbpension " 5—12
Vollpension " 8—16
Mittagessen " 1—4
Tagessatz " 11—20

Niederlande

Umrechnungskurs:
100 holl. Gulden = ca. 110 DM
1 DM = ca. —,90 holl. Gulden

Benzin- und Ölpreise:
Benzin DM —,42 = ca. —,40 holl. Gld. pro Liter
Öl DM 1,— bis 2,20 = ca. 1 bis 2 holl. Gld. pro Ltr.

Lebenskosten:
Übernachtung mit Frühstück DM 4—9
Halbpension " 8—14
Vollpension " 11—18
Mittagessen " 2—7
Tagessatz " 13—22

Norwegen

Umrechnungskurs:
100 norw. Kronen = ca. DM 59,—
1 DM = ca. 1,7 nkr.

Benzin- und Ölpreise:
Benzin DM —,54 = ca. 0,90 nkr. pro Liter
Öl DM 1,39 = ca. 2,25 nkr. pro Liter

Lebenskosten:
Übernachtung mit Frühstück DM 5—11
Halbpension " 8—14
Vollpension " 11—18
Mittagessen " 2—7
Tagessatz " 13—22

Österreich

Umrechnungskurs:
100 Schilling = DM 16,—
1 DM = ca. 6,10 Schilling

Benzin- und Ölpreise:
Benzin DM —,72 = ca. 4,10 Schill.
Öl DM —,72 bis 4,— = ca. 4,40 bis 24,40 Schill.
Gemisch DM —,81 = ca. 5,— Schill.

Österreich

Lebenskosten:
Übernachtung mit Frühstück DM 5—8
Halbpension " 5—14
Vollpension " 9—25
Mittagessen " 2—6
Tagessatz " 13—22

Portugal

Umrechnungskurs:
100 Escudos = ca. DM 15,—
1 DM = ca. 6,84 Esc.

Benzin- und Ölpreise:
Benzin DM —,67 = ca. 4,60 Esc. pro Liter
Öl DM 2,20 = ca. 15,— Esc. pro Liter

Lebenskosten:
Übernachtung mit Frühstück DM 6—9
Halbpension " 8—14
Vollpension " 10—18
Mittagessen " 2—6
Tagessatz " 13—22

Schweden

Umrechnungskurs:
100 schwed. Kronen = ca. DM 81,—
1 DM = ca. 1,23 skr.

Benzin- und Ölpreise:
Benzin DM —,50 = ca. —,60 skr. pro Liter
Öl DM 2,05 = ca. 2,50 skr. pro Liter

Lebenskosten:
Übernachtung mit Frühstück DM 4—9
Halbpension " 6—12
Vollpension " 9—15
Mittagessen " 2—6
Tagessatz " 12—20

Schweiz

Umrechnungskurs:
100 sfr. = ca. DM 96,—
1 DM = ca. 1,04 sfr.

Benzin- und Ölpreise:
Benzin DM —,60 = ca. —,62 sfr. pro Liter
Öl DM 2,30 bis 3,45 = ca. 2,40 bis 3,60 sfr. pro Ltr.

Lebenskosten:
Übernachtung mit Frühstück DM 5—10
Halbpension " 7—16
Vollpension " 10—20
Mittagessen " 2—6
Tagessatz " 13—25

Spanien

Umrechnungskurs:
100 Pesetas = ca. DM 11,—
1 DM = ca. 9,— Pesetas

Benzin- und Ölpreise:
Benzin DM —,66 = ca. 6 Pesetas pro Liter
Öl DM 1,71 bis 2,09 = ca. 1,90 bis 2,30 Pesetas pro Liter

Lebenskosten:
Übernachtung mit Frühstück DM 3—7
Halbpension " 4—10
Vollpension " 7—15
Mittagessen " 1—5
Tagessatz " 10—20

Die Roller in der ADAC-Winterfahrt

Morgenstern schuf das schöne Gedicht von dem Huhn in der Bahnhofshalle, „nicht für es gebaut“. Nur hier umgekehrt, denn in diesem Falle ist eigentlich das Huhn nicht für die Bahnhofshalle, sprich „Winterfahrt“ gebaut. Ursprünglich . . . ! Und dennoch, die Rouleurs sagen sich mit Logik, gleiches Recht für alle. Wenn die anderen Einspurer ohne Furcht und Tadel in diese schwerste Form des Gebrauchswettbewerbes hineinstecken, dann müßten es eigentlich unsere Roller auch können. Und sie konnten es. Lejht war es nicht, wenn ihre Steuer männer auch in diesem Falle den kleinen Vorteil besseren Wetzschutzes hatten. Am besten schnitten dabei die Messerschmitt-Kabine roller ab, die in die Klasse der 200er-Roller mit Seitenwagen gesteckt worden waren. Ihre Steuer männer waren am besten gegen die Witterungshüllen geschützt. Sie hatten sich Warmluftheizungen eingebaut, welche den Samen direkt auf die Hände bliesen, von wo aus er sich dann auch noch im übrigen Raum bemerkbar machte, während die anderen nur den Ausweg zu den elektrisch geheizten Lenkergriffen offen hatten. Eine feine Sache, von der allerdings nur die Hände profitieren. Während die solo gefahrenen Roller in der Minderzahl waren, traten bei den Dreibeinigen erheblich mehr an. Auf Schnee und Eis sind diese Zweio- oder Dreispurigen (Messerschmitt) zweifellos im Vorteil. Was in den Rollerklassen Männer und Maschinen bei der gerade diesmal sehr schwierigen ADAC-Winterfahrt geleistet haben,

war außerordentlich, zumal sie bewiesen, daß der Roller alles andere als ein Schönwetterfahrzeug ist. Es ist nur recht und billig, wenn wir an dieser Stelle die Einzelleistungen festnageln. In der 125-cm-Rollerklasse hulte sich Husel-Augsburg auf Hoffmann-Vespa mit 400 Punkten den Silberbecher und die Goldplakette, während Rall-Enzinger auf der gleichen Marke mit 300 Punkten die Silberplakette erhielt und Söhlhelm-Nürnberg auf Ferbedo mit 200 Punkten sich die bronzene Plakette anschrauben konnte. Die 175-cm-Roller standen unter dem Zeichen von Henkel-Tourist, mit dem Peritzborn-Bietigheim, Moritz-Waiblingen und Massastuttgart mit jeweils 400 Punkten einheitlich Silberbecher und Goldplaketten für sich zu buchen vermochten. Den gleichen Erfolg erzielte Haselbeck-Mühlendorf auf Goggo ohne Beiwagen in der 200-cm-Rollerklasse. Gesamtsieger bei den Rollern blieb mit 550 Punkten (!) Strauch-Stoll-Regensburg mit dem Messerschmitt-Kabine roller, womit er Silberbecher und Goldplakette einheimste. Mit jeweils 500 Punkten und Silberplakette folgten vier weitere Messerschmitts, nämlich Krankenhagen-Regensburg, Schrödl-Alling, Wollenschläger-Regensburg und Mauk-Heilbronn. Je 400 Punkte und die Bronzeplakette erzielten die Goggo-Fahrer Zettler-Dingolding, Beierlein-Mühlendorf sowie Classen-Köln/Margarete Baumann-Düsseldorf. D.

Generalversammlung des Lambretta-Clubs Hamm

Die Generalversammlung im Vereinslokal Markt-schänke wurde durch Herrn Karl Grawe eröffnet, der den Mitgliedern und Gästen einen kurzen Rückblick auf das Gründungs- und Fahrtenjahr 1953 gab. Nach Verlesung des Kassenberichts erfolgte die Aufnahme neuer Clubmitglieder. Im Ansehluf daran wurde durch Herrn Urban, der als Gast vom Lambretta-Club Münster der Versammlung be-wohnte, die Wahl des neuen Vorstandes durch-geführt.

Zum 1. Vorsitzenden wählte die Versammlung Willi Wojcik, zum 2. Vorsitzenden Helmut Sondermann. Nach der erfolgten Wahl gab der neue 1. Vorsitzende eine Vorausschau über die Ziele des Clubs im Jahre 1954. Geplant ist eine große Urlaubsfahrt ins Aus-land. Das Vergnügungsprogramm schließt eine Karnevalsveranstaltung ein, zu der auch die anderen Clubs (Vespa-, Goggo-) eingeladen werden sollen.

Liebe Roller Revue!

Auch der Lambretta-Club Wanne-Eickel möchte Ihnen von seinem Bestehen Mitteilung machen. Der Club wurde am 11. September 1953 von 17 Roller-fahrern gegründet. Der endgültige Vorstand wurde nach einmütigem Bestehen gewählt.

Als Hauptereignisse während der schönen Herbst-tage, an denen uns der Wettergott gut gesonnen war, zählten die Besichtigungen des Großrundfunk-senders Langenberg und des NWDR-Funkhauses in Köln durch den Club. Unsere wöchentlichen Clubabende tragen sehr zur Vertiefung der Kameradschaft bei. Die Roller Revue gibt uns an diesen Abenden wertvolle Hinweise und Anregungen.

Die Anschrift des Lambretta-Clubs Wanne-Eickel lautet: Horst Schäfer, Wanne-Eickel, Hermerstr. 73.
Mit freundlichem Rollergruß!
Lambretta-Club Wanne-Eickel

Motorroller-Club Ehingen/Donau

Wir verzeichnen bisher 12 Mitglieder. Es besteht die Möglichkeit, daß im Sommer noch mehr zu unserem Club kommen. Die 50 Roller, die hier zugelassen sind, sind auf den ganzen Kreis Ehingen an der Do-nau verteilt. Zum größten Teil sind hier jetzt die Roller abgemeldet und die Verbindung zur Kreis-stadt von den Landgemeinden ist sehr schwierig, da keine Fahrtverbindung besteht.

Sollten mal Rollerfahrer nach hier kommen, so wären einige Quartiere vorhanden, nur müßte dies zeitig gemeldet werden. Schriftführer Adolf Werner, Ehingen a. d. D., Hauptstr. 2

Vespa-Club Braunschweig

Ausfahrten: 1953 fanden 25 Ausfahrten in die nähere und weitere Umgebung Braunschweigs statt.

Bei guter Beteiligung, gutem Wetter und bester Laune und Stimmung wurden angefahren:
Harz — Heide — Elm-Lappwald — Assel — Lechtenberge — Weserbergland.

Preise: 1 Silberpokal, Zielfernfahrt nach Süd-frankreich;
1 Silberbecher (Klassicsieger), Foto-suchfahrt des Pol. Sport Ver. Br.
2. Sieger in der Gesamtwertung.
Die einzige Frau am Start über die 150-km-Strecke war natürlich eine Vespiatin.
1 Medaille, Zuverlässigkeitsfahrt um Braunschweig;
9 Plaketten, verschiedene Fahrten und Treffen.

Vespa-Club Berlin

Vespa-Club Berlin e. V., Berlin-Schöneberg, Eisen-acher Str. 103, bei Baer, bittet uns, anzuregen, daß Berliner Sportfahrer oder Teilnehmer an west-deutschen Veranstaltungen vom jeweiligen Ver-anstalter von den Neugebühren befreit werden, denn die Berliner haben im allgemeinen den weite-sten Annarschweg, und haben außerdem die 8 DM Autobahngebühren zu zahlen, die bei den heutigen Berliner Verhältnissen von den meisten nur schwer zu tragen sind. Diese Regelung wird bei den Groß-veranstaltungen und im Automobilsport auch schon in fast allen Fällen so durchgeführt.

Am 6. 12. 1953, die Preisverteilung, war ein netter, fachlich-sachlicher mit Benzin geknipfter Abend. Auch „unser kleiner Baer vom Vespa-Club“ erhielt wieder mal eine Plakette. Er war auch einer von denen, die für die gute technische Abwicklung bei der beiderseitigen Teilnahme halfen.

Die Fahrt war gut organisiert, wir lernten doch manches zu!
Auf dieser Basis laßt uns also weiter bauen!
Ing. Schal, Vespa-Club im ADAC, Berlin

Auf dem Presseball in Berlin am 16. Januar 1954 wurde ein von dem Berliner Generalvertreter Herrn M. Boertius gestifteter „Goggo“-Motor-roller (200 mit Anlasser) verlost.

Lambretta-Club Augsburg winterfest!

Der Lambretta-Club der „Augusta vindellorum“ unter der Leitung von Vorstand Gerhard Schmidt hat es sich auch heuer nicht nehmen lassen, trotz Frostwetter und Glatteis, seine bereits traditionelle Silvester-Polizistenbescherung durchzuführen. Am Start fanden sich vier unentwegte Rolleure ein, die ihre Fahrkunst zum Teil bereits in mehreren Wintern erprobt hatten, und nun ihre virtuose Glatteisgeschicklichkeit in den Dienst der Über-bringung der zerbrechlichen Geschenke stellten. Der Club wurde im Sommer 1952 gegründet, als sich einige Augsburger Lambrettisten zum fach-lichen Gedankenaustausch zusammenfanden, und hat bis heute sämtliche Entwicklungsstadien vom zwanglosen Zirkel bis zum geselligen Club mit festem Programm hinter sich, welches sich bereits im vergangenen Sommer mit mehreren, gut ge-



Foto: Gldsaal

lungenen Ausfahrten bestens bewährt hat. — Die Kasse hat Schatzmeister Paula Gath übernommen, während die Schriftführung in den Händen von Herrn Erwin Burgesmelt liegt.

Goggo-Freunde Trier

Am 16. September 1953 wurde in Trier der Goggo-Club „Goggo-Freunde Trier“ gegründet. Vorläufige Mitgliederzahl 21 (davon eine weiblichen Geschlechts — der Stolz der Kompanie).

Da wir zu Beginn dieses Winters noch selten einen so schönen Herbst hatten wie zum Ende des ver-blichenen Jahres, wurden noch bis vor Weihnachten fast jeden Sonntag Ausfahrten unternommen, die alle viel Anklang fanden, von der Schmitzellagd bis zur gemütlichen Kaffee-trink-Kuchen-eß-Tour. An den 14-tägig stattfindenden Clubabenden, die stets gut besucht werden, und an denen die Roller-familie wirklich einer großen Familie gleicht, wird nicht nur gefachsimpelt, sondern echte Geselligkeit gepflegt. Es wurden auch schon Großfahrtenprobleme vieler Art und Himmelsrichtung für diesen Sommer gewagt. (Vielleicht finden sich am Pfingstsonntag übrigens am Fuße des Eiffelturms in Paris noch andere als nur Trierer Goggo-Freunde ein!)

Von befreundeter Seite wurde eine Goggo-Sternfahrt über ein Wochenende voraussichtlich Mitte Juni in die älteste Stadt Deutschlands, Trier, angeregt. Goggo-Clubs, die davon etwas halten und prinzipiell mitmachen wollen, werden gebeten, dies recht bald an die Goggo-Freunde Trier, per Adresse Hans Post, Trier-Blewer, St. Jost Str. 23, weiterzugeben, damit für alles Notwendige, sowie für den Kurs „rund um die Porta Nigra“ bezuzeitet gesorgt werden kann (Campingplatz vorhanden).

Die Freunde und Fahrer des Goggo-Rollers von Oberhausen/Rhld. und Mülheim/Ruhr haben sich am 10. November 1953 zu einer Interessengemein-schaft im Goggo-Sportclub Oberhausen-Mülheim zusammengefunden.

Erfreulich konnte festgestellt werden, daß sich am Gründungstage bereits 34 Fahrer als Mitglieder eintragen ließen. Anfragen sind zu richten an Hans Tiemann, Ober-hausen/Rhld., Grenzstr. 161c.

Der Berliner Goggo-Club bittet um die Anschrif-ten aller Goggo-Clubs. Er möchte gern über die Veranstaltungen der Clubs unterrichtet werden und auch den fremden Clubs von seinen Veranstaltun-gen berichten. Gleichzeitig will er jeden Goggo-Fahrer, der nach Berlin kommt, mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln unterstützen.

Berliner Goggo Club, Horst Höcker
Berlin-Schlachtensee, Mätterhornstr. 40

Liebe Roller Revue!

Nun ist es aber an der Zeit, in unserer beliebten und unentbehrlich gewordenen R.R. allen Rollerklubs, gleichviel ob Goggo-, Vespa- oder Lambretta-Ver-einigungen, Kunde zu geben von der Existenz des „Grenzland-Goggo-Clubs M.-Gladbach-Rheydt“.

Am 18. Juli 1953 wurden durch persönliche Rund-schreiben an alle namhaft gewordenen Goggo-Fahrer diese zu einer ersten zwanglosen Zusammenkunft in das Konferenzzimmer des Hotels „Stadt Glad-bach“ eingeladen. Zahlreiche Goggo-Freunde sind damals dem ersten Rufe des Anregers, des heutigen ersten Vorsitzenden Herberich, gefolgt. Alle an-wesenden Goggo-Kameraden waren begeistert von dem Entschluß, den „Goggo-Club M.-Gladbach-Rheydt“ ins Leben zu rufen. In etwa 3000 Fahr-kilometern führten die zahlreichen gemeinsamen Ausfahrten unsere Klubkameraden an die schön-sten Orte unserer niederrheinischen Heimat bis zum Mittelrhein, zur Ahr und Eifel, zum Bergischen Land und ins Sauerland. Kein Ausfall der Maschinen und nur ein einziger leichter Sturz eines Klubkameraden kennzeichnete alle diese Veranstaltungen.

Die letzte Ausfahrt im Rollerjahr 1953 wurde gekrönt von der Korsofahrt des „Goggo-Weihnachts-mannes“ durch die Straßen unserer beiden Städte nach dem Waisenhaus M.-Gladbach-Neuwerk, wo etwa 100 Waisenkinder die Ankunft des „erscherten Mannes“ mit Spannung erwarteten. Mit einem statt-lichen Aufgebot von 15 Maschinen und einem Ge-schenkeanhänger fuhr der Club am Silbrenen Sonn-tag um 16.00 Uhr am Portal des Waisenhauses vor, wo die Bescherung dieser Kinder stattfand. Dank der gütigen Unterstützung der Herstellerfirma un-seres beliebten Rollers, der Firma Hans Glas GmbH.,



Lambretta-Club Düsseldorf besucht Düsseldorfs Ver-kehrsposten. Endlich eine Gelegenheit, einmal im Jahr, die Verkehrsposten öffentlich zu verprügeln



Hochzeit beim Vespa-Club Siegburg



Grenzland Goggo-Club vor dem Waisenhaus

ISARIA-Maschinenfabrik, Dingolfing, und der drei biesigen Verkaufsrinnen und nicht zuletzt durch die einmütige Mitwirkung aller Clubmitglieder wurde diese Aktion allen Beteiligten ein unvergessliches Erlebnis. Eine darauf folgende eigene Weihnachts-feier für unsere Mitglieder im Clublokal bildete den Abschluß unseres erfolgreichen ersten Rollerjahres. Mit einem herzlichen „Roller-Hell“ begrüßt der junge Goggo-Club M.-Gladbach-Rheydt alle Roller-gemeinschaften des In- und Auslandes und wünscht diesen Clubs ein erspriechliches und glückliches Rollerjahr 1954.
Herberich, 1. Vorsitzender



Hier der Herr Torero auf Marke „Toro“
Der Vespa-Club Düsseldorf im Rosenmontagszug



Die „Dschungelkönigin“ vom Vespa-Club Düsseldorf
im Rosenmontagszug Foto: (2) Hans Lachmann



Der Vespa-Club Braunshweig in der Verkehrs-
erziehungswoche 18. 10. 53

Sehr geehrte Herren!

In meiner Eigenschaft als Präsident des Ö.A.-R.C. danke ich Ihnen für die Übersendung der Hefte Ihrer R.R. sowie Ihrer netten Zeiten. Die Hefte gefallen uns sehr gut.

Es würde mich ganz besonders freuen, wenn auch ich mit meinem Club und unseren Autorollern in Ihrer R.R. zu Worte käme und sich so vielleicht von Club zu Club nette Verbindungen anbahnten. Gibt es in Deutschland schon einen Autoroller-Club, der nur aus Dreiradfahrzeugen besteht? In diesem Zusammenhang möchte ich noch mitteilen, daß es uns sehr freuen würde, wenn wir einmal Messerschmitt-KabineRoller aus Deutschland bei uns als Gäste begrüßen könnten. Wollen Sie bitte diese Einladung und unsere Anschrift sowie Clubabend den KabineRollerchefs und -fahrern bekanntgeben.

Auf jeden Fall grüßt der Ö.A.R.C. alle Roller- und Rollendas recht herzlich und wünscht allen eine gute, sturzfreie Fahrt im kommenden Jahr.

Österreichischer Autoroller-Club,
Wien VIII, Florianigasse 55

... und nun auch in Ost-Berlin!

Es war dem ADAC, Gau Berlin, gelungen! Ost-Berliner Motorsportler nahmen an der ADAC-Grünwaldfahrt teil.

An dieser rollermordenden Sandfahrt. Die Strecke war freundlicher Weise vorher noch von Raupenfahrzeugen umgepflügt worden!

Nun drängten die Kameraden von der Sektion Motorrennsport (Ost) mit Recht auf Gegenbesuch. Rund um die Müggelberge!

In diesem schönen Stück Land am Müggelsee. Unsere Kolonne, Roller, Motorräder und Wagen, wurde von der Rennleitung früh 6.30 Uhr am Brandenburger Tor abgeholt und sicher zur Strecke gebracht.

Die Strecke war milder für Roller!

Und doch wünschte mancher seiner Werkstatt „was Gutes“, da seine Vespa nicht mal die erste Runde durchhielt!

Doch mit dem Geschlecke Mächten und — einer Stoppuhr hielten die Vespa-Kameraden Reichert (Goldene Plakette)

Bonik mit Heiwagen, das Töchterchen als „Schmiermaxe“ (Bronzene Plakette)

Präsident Maschke, trotz Reifenschaden (Bronzene Plakette)

durch. Das nächste Mal verliebt Ihr Euch aber die Scheinwerfer mit Leukoplast!

Heidi Hetzer auf Lambretta machte ihrem funkelneuen Führerschein alle Ehre! Schnelldig fuhr sie!

Doch leider — manchmal dürfen die Männer keine Kavaliere sein — war durch Sturz der Schuhröhrchen gerissen und ein Kavaliere half. Erfolg: Disqualifikation wegen fremder Hilfe.

Schadet nichts, Heidi, das nächste Mal geht's ohne Hilfe.

Der erste Sowjetzonen-Motorroller wurde auf dem Gelände des Industriewerkes Ludwigsfelde vorgeführt. Er hat einen 125-cem-Motor und erreicht eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/st. (AP)

Gemeinschaftsclubs

Zuerst einmal, ich bin dagegen. Warum, ja, das weiß ich selbst nicht so genau. Ich glaube, es ist erst einmal die Vorstellung, daß sich das Clubbild verwischt. Auch gibt es meiner Meinung nach genug Vespa-, Lambretta-, Goggo usw. -Fahrer, so daß jede „Sorte“ für sich bleiben kann. Es ist ja auch in anderen Sportzweigen nicht üblich, daß sie sich mischen. Nehmen wir z. B. den Ballsport, da bleibt der Fußball weit weg vom Handball und Hockey will mit dem Wasserball auch nichts zu tun haben. Gewiß, in einer kleineren Stadt, wo es nur wenig Rollerfahrer gibt, wird es vorteilhaft sein, sich zusammenzuschließen, aber für einen größeren Ort finde ich es nicht angebracht. — Nett wäre es allerdings, wenn sich die verschiedenen Rollerclubs einmal im Jahre beim Fasching oder auch im Sommer zu einem netten Fest treffen würden und wenn die Vorstände unter sich ein bißchen Kontakt halten würden, aber gemeinsame Ausfahrten? Nein, siehe oben, ich bin dagegen.

Senta B., München-Obermenzing

Als ich im November unter der Zeitschriftenauslage eines Kiosk die R.R. entdeckte, war ich sehr erstaunt, daß eine Fachzeitschrift für die Rollerfreunde existiert. Inzwischen bin ich Abonnent geworden. Ich bin begeistert von der R.R., von ihrem ansprechenden Inhalt, in einem flüssigen Stil geschrieben und reichlich mit Humor gewürzt. Die gefällige typographische Aufmachung zeugt von gutem Geschmack — so urteile ich (auch als Branchenkundiger, als Maschinensetzer).

In Heft 1/54, Briefkasten, schlägt ein Einsender vor (siehe August N.): „Dieser Zeitschrift sollte der Rollerclub folgen.“ Dies wäre zu begrüßen, falls die Beiträge nicht zu hoch angesetzt werden. Ein Rollerclub (wie z. B. der ADAC) statt der vielen Fabrikateclubs wäre sicher der Wunsch vieler Rollerfahrer. Zu einer Zeit, als es nur Lambretta und Vespa gab, da war ein Vespa-, resp. Lambretta-Club wirklich angebracht, aber heute, bei der Vielzahl der nun auf dem Markt erscheinenden Roller würde das zu ungemein vielen Clubs führen, in einer Kleinstadt sogar unmöglich. Denn dort gäbe es dann Clubs mit vielleicht nur 2 bis 3 Rollern! Falls man dann von einem Club sprechen kann! Und was ist nun, wenn ich beispielsweise meine Lambretta verkaufe und ein noch wenig verbreitetes Rollermodell anschaffe und — angenommen in einem Lambretta-Club wäre — dann müßte ich ja austreten. Ein Einzelclub wäre also zu begrüßen und wenn sich ein Initiant findet, wäre dies, beispielsweise nach einer Probeabstimmung in den Clubs, gut zu realisieren.

Franz K., Waldshut (Baden)

Die Redaktion unterbreitet zur Debatte „Gemeinschaftsclubs“ eine negative Stimme (die einzige) und, aus der Masse der positiven, auch eine Antwort.

Der Motorroller im Vormarsch

Von den etwa 430 000 im Jahre 1953 produzierten Motorrad-Einheiten, womit das Ergebnis des Jahres 1952 erreicht worden ist, sind mehr als 70 000, gleich rund 16 Prozent, Motorroller. 1952 betrug der Prozentsatz der Motorroller nur 9,8, 1951 sogar nur 5,5 Prozent. Der Anteil der Motorroller beträgt diesmal rund 76 Prozent, gegenüber 84,6 im Jahre 1952 und 82,1 im Jahre 1951. Der Anteil der Motorroller wird diesmal mit rund 8 Prozent beziffert, gegenüber 6,1 im Jahre 1952 und 12,4 im Jahre 1951 (mp)

Camping-Messe

Die in den letzten Jahren immer stärker werdende Campinbewegung hat mit ihrem vielfältigen Bedarf an Ausrüstung weitgehenden Einfluß auf die Sportartikelindustrie genommen. Aus diesem Grund wird die vom Bundesverband der Sportartikelindustrie regelmäßig besieckelte Warengruppe „Sportbedarf“ auf der kommenden INTERNATIONALEN FRANKFURTER FRÜHJAHRSMESSE vom 7. bis 11. März 1954 die Bezeichnung „Sport- und Campingbedarf“ erhalten. Die erstmalig gezeigte Campingschau wird sicher bei den in- und ausländischen Einkäufern starke Beachtung finden.

Roller in CSR unerwünscht

In der tschechoslowakischen „Motorwelt“ erschien ein Artikel über Scooter, in welchem die Vorteile und Nachteile dieses neuen, in letzter Zeit so verbreiteten Fahrzeuges an und für sich und gegenüber Motorrollern behandelt werden. Ein längeres Kapitel ist dabei der angeblich schlechten Gewichtsverteilung bei den bisherigen Typen gewidmet. Der Schreiber des Artikels kommt zur Schlussfolgerung, daß die Konstruktion eines Scooters eben keine Kleinigkeit ist, obzwar es einem nicht verantwortungsbewußten Motorrollerhersteller sicherlich nicht schwer fallen könnte, irgend einem Typ seiner Produkte ein neues „Gewand“ zu geben, nur um der Mode und Nachfrage zu genügen und ohne Rücksicht darauf, ob das neue Fahrzeug einen tatsächlichen Fortschritt bedeutet. Die „Motorwelt“ wendet sich dann an jene Kraftfahrer, die gerne möchten, daß auch die tschechoslowakischen Fabriken ehestens Scooter erzeugen, und klärt sie darüber auf, daß sich ihre Motorradindustrie nicht leichte und rasche Lösungen leisten könne, welche neben den Vorteilen nicht auch sämtliche Nachteile der Neukonstruktion berücksichtigen. F.

Montage italienischer Motorroller in Argentinien

Mailand. Die neben den Piaggio-Werken in Genua (Hersteller der „Vespa“) bedeutendste italienische Motorrollerfabrik Innocenti in Mailand hat Ende Dezember 1953 mit einer argentinischen Industrie-gruppe im Rahmen des argentinischen Fünfjahresplans für die Industrialisierung des Landes einen Vertrag abgeschlossen, der den Bau von „Lambretta“-Motorrollern in Argentinien zum Gegenstand hat. Im Hinblick auf die Inbetriebnahme einer im Bau befindlichen neuen Fabrik, die später unter Verwertung der Innocenti-Lizenz und in Zusammenarbeit mit italienischen Technikern in Argentinien die Fertigung von Motorrollern aufnehmen wird, ist zunächst die Montage von 20000 Motorrollern vorgesehen, deren Bestandteile die italienische Firma liefern wird. Mit einem ersten Versand von Maschinentellen für die Montage von 10000 Motorrollern soll bereits in den kommenden Wochen begonnen werden. Die von den Devisenstellen der beiden Länder bewilligte Motorrollerlieferung gilt als eine der bedeutendsten Transaktionen, welche die italienische Industrie in den letzten Jahren mit Ländern jenseits des Atlantik getätigt hat. (n)

O, wie praktisch!

Wenn ich Ihnen noch einen Tip für Bergfahrten mit dem Roller geben darf. Niemals fertige Mischung tanken. Stets Öl aus der Dose, die vor Ihren Augen geöffnet werden muß, verlangen. Noch besser: Mehrere Bißchen Öl mitführen. Bei längeren Paßfahrten auf 3 oder 4 Liter Benzin eine ¼-Liter-Dose Öl. Genaue Befolgung dieser Ratschläge bewahrt vor Schaden und spart Zeit und Geld.

Ich gebe allen Lambrettafahrern einen Tip, der bei mir ausschlaggebend war:

Zunächst eine Berni-Zündkerze 225 u 2 mit einem Elektrodenabstand von 0,6 und darauf achten, daß der Unterbrecher immer richtig eingestellt ist (0,3 mm). Beim längeren Parken den Benzinhahn ungefähr 200 m vorher während der Fahrt abstellen, damit beim Halten dann kein Treibstoff mehr in der Leitung bzw. im Vergaser ist. Sie vermeiden damit das Absetzen des Öls, das sich im Benzin befindet und das nachher beim Starten zuerst hinausgeklickt werden muß, da sich das Öl nicht entzündet. Günter K., Konstanz



BRIEFE AN DIE R. R. R. (Roller Revue-Redaktion)

„Patschen“

Allen Vespa-Fahrern, die im Heft 1/54 der R.R. sich über „Patschen“ und Motorleistung beklagten, gehe ich als alter Motorsportler und Vespa-Fahrer seit 1902 folgenden Rat:

Ich selbst hatte an meinem Roller dasselbe „Leiden“. Alle 400 bis 500 km mußte ich damals die Zündkerze wechseln. Von einer Werkstatt ging ich zu anderen und es blieb erfolglos. Mit einem Kilometerstand von 8000 ließ ich den Zylinderkopf durchbohren, Gewinde schneiden für normale Autofkerze. Ich wählte mir eine einpolige Boschkerze 240 W. Den Polabstand hatte ich auf 0,5 mm zurückgeklopft. Seit dieser Zeit habe ich nun Ruhe und bin inzwischen 6000 km gefahren, ohne daß ich die Kerze auswechseln mußte. Ich gebe Ihnen den guten Rat, machen Sie diese Änderung, Sie werden es nicht bereuen und es kostet ungefähr DM 5. mit neuer Kerze.
Anton Sch., Waldshut

Ich las in Ihrem Briefkasten von den Sorgen der drei Vespa-Herren aus Köln, Hirschhorn und Dortmund. Seit einem halben Jahr Vespa-Fahrer (bis jetzt 15000 km), hatte ich lange mit den gleichen Erscheinungen zu kämpfen. Nunmehr habe ich eine Champion L.I.I.S. drin — der Wärmewert liegt zwischen 225 und 240 —, schon seit 4000 km. Reinigen brauchte ich sie bisher noch nicht. Der Elektrodenabstand war nur zweimal wegen Abbrechens zu groß geworden. Mit der Kerze nimmt der Motor anstandslos Vollgas an.

Übrigens habe ich mir wegen der besseren Regulierungsmöglichkeiten einen Bing-Vergasers drangebaut (1/16/43) mit einem Filter, wie es auch bei der 125er Adler verwendet wird. Bei diesem sitzt der Stutzen exzentrisch. Andere Filter passen nicht, weil der Benzinhahn im Wege ist. Vergasereinstellung bei mir: Hauptdüse 75 erweitert auf Mittelwert zwischen 75 und 80, Nadeldüse 260, Nadel 1. Kerbe von oben (!).

Auch das ewige Überpanschen aus dem frisch gefüllten Tank habe ich wegbekommen. (Zu dem Öl, was auf dem Tankdeckel steht, muß man ja immer die 20- bis 25fache Benzinmenge rechnen!) Ich habe die nur leicht angeschweißte Kappe unter dem Tankverschluß entfernt, und auch das Hohlblech, welches den Tankverschluß über ein U-Blech mit dem Riegel verbindet. Die Bohrung habe ich aufgeweitet, so daß der Gewindehals eines Fahrradventils gerade hindurchgeht. Festgezogen habe ich es mit dem kleinen, dazugehörigen Schraubdeckel, dessen Oberteil ich absägte, so daß nur ein Ring übrigblieb. Dazwischen sitzen Dichtungen aus weichem (Handschuh-)Leder. Auf das Ventil darf natürlich kein Ventilgummi gezogen werden!

Holger W., Hamburg-Berne.

Liebe Roller Revue!

In Heft 1, Jahrg. 54, las ich die 3 Klagen der Vespa-Fahrer wegen Patschen und Neßen, oder was für Ausdrücke man noch erfinden darf. Mir ging es genau so, doch heute — Gott sei Dank — ich höre mir eine 240er engl. Lodge, die in jedem Fachgeschäft zu haben ist, und höre — ca. 10000 km bin ich mit dieser Kerze bereits gefahren, ohne daß die Maschine patschte.

Noch eins, sag Delnen Vespa-Fahrern, sie sollen Gemisch 1:25 tanken. Ich habe trotz 17000 km noch keine wesentliche Motorreparatur gehabt und Auspuff erst bei 16000 km ausgebraunt!

Kurt F., Siegburg.

Ich las da u. a. in Nr. 1/51 etwas vom „Niesen und Patschen“ sowie über die Zahl der Zündkerzen. Mit meiner Lambretta (Baujahr 1953) fuhr ich im Frühjahr d. J. zweimal eine Strecke von je 500 km an einem Tag mit einem Schnitt von ca. 60 km (ich durfte ja nicht viel schneller fahren; denn ich mußte MAXE erst einfahren). Ab und zu hatte ich auf dieser Strecke — übrigens von hier nach Hamburg und wieder zurück — auch unter „Niesen und Patschen“ zu leiden; das war aber darauf zurückzuführen, daß man mir in der Reparaturwerkstatt eine 175er Kerze eingeschraubt hatte, und dazu noch nicht einmal eine Spezial-Zweitakt-Kerze! Ich fahre jetzt z. B. mit einer Bosch-T-11/225-Kerze und ich bin mit dieser Kerze fast 5000 km (es soll heißen 5 Tausend) gefahren. Wenn ich jetzt allerdings über 60 km, und das eine gewisse Zeit lang fahre, fängt die Kerze auch an zu knallen. Aber in dieser Jahreszeit kann man ja doch schlecht so schnell fahren.

Ab und zu treten bei meinem MAXE Pfeifgeräusche auf, die nicht vom Zylinder herrühren können, denn ich habe immer Öl und auch genügend Öl getankt.

Ich nehme an, daß dieses Pfeifkonzert von der Karosserie stammt. Wie kann man diese zeitweilig auftretenden Geräusche abstellen? Zu Deiner Orientierung muß ich Dir noch mitteilen, daß ich einmal auf einer Ölspur ausgerutscht bin, und dadurch wurde die Karosserie nicht anschnlicher. Für eine ausführliche Antwort danke ich Dir schon im voraus.
Hans H., Offenbach-Bürgel

Das bei den Lambrettafahrern so unerwünschte „Niesen und Patschen“ an Ihren Maschinen tritt in der Hauptsache dann auf, wenn:

1. Der Wärmewert der Zündkerze zu niedrig gewählt wurde! (Richtiger W.W. lt. Werkvorschrift T 11/225 — dieser W.W. kann bis zu T 11/240 gewählt werden.)
2. Das Kraftstoff-Luft-Gemisch ist zu mager, d. h. das Verhältnis Kraftstoff gegenüber der angesaugten Luft ist zu klein, also mehr Kraftstoffteilchen untermengen (geschickt mit der Viertelumdrehung der Düsennadel nach oben), hier Kerzenbild kontrollieren, ist der Spektein der Kerze weiß gebräunt, dann ist das Kraftstoff-Luft-Gemisch luftüberreichert und neigt daher zu Aussetzern und Überbrückungen an der Kerze.
3. Unterbrecherkontakte sind bereits schon so stark dem Verschleiß unterlegen, daß kaum noch ein richtiger Abriß zustande kommt und andernfalls nur noch wenig Strom fließen kann, Bester Kontaktabstand 0,25 mm bei 7—9 mm Pulschuhabmaß.
4. Kondensator ist schlecht, Kontakte feuern.
5. Funke springt am Stromabnehmer der Zündspule bei Belastung der Maschine auf Masse über!

Die plötzlichen Geräusche an Ihrer Maschine können herrühren:

1. Von der nichtgeschmirlerten Buchse oder dem Nocken des Unterbrecherhammers.
2. Vom Simmering der Kurbelgehäuseabdichtung nach der Zündanlage zu.
3. Von einem trocken gelaufenen Kurbelwellenlager gleichfalls auf der Zündanlage.
4. Von einem vibrierenden Blechstück oder von der Luftführung des Luftleitbleches der Gebläsekühlung.
5. Sammler scheuert am rechten Seitendeckel oder Spannhaut quersicht.

Mit großem Interesse las ich in Nr. 5 der R.R. die Anfrage des Herrn Alfred S., Reiste, ob ihr technischer Berater das Tanken von Superkraftstoff für die Lambretta für günstig hält.

Antwort: Vergasereinstellung ändern!

Ich konnte mit dieser lakonischen Antwort genau so wenig anfangen wie z. B. Herr Manfred H., Konstanz, der in Nr. 9 der R.R. sehr richtig anfragt, wie man denn den Vergaser einstellen muß. Herr H., der bittet, auf diese Frage ausführlicher einzugehen, erhält kurz und bündig zur Antwort, daß dazu große Erfahrungen gehören!

Mit dieser billigen Antwort ist uns Rollertfahrern nicht gedient. Wenn bei unseren Untersuchungen durch Verwendung von Superkraftstoff überhaupt eine Änderung in der Einstellung des Vergasers notwendig wird — was ich persönlich anzweifeln — was sollte denn dabei wohl so schwierig sein, daß dazu große Erfahrungen gehören?

Es gibt doch beim Vergaser der Lambretta nur zwei Mängelheiten, Änderungen in der Einstellung vorzunehmen: entweder den Stand der Düsennadel zu verändern oder — falls überhaupt erforderlich — die Verwendung einer anderen Düse. Ich würde tatsächlich nicht, was es sonst noch zu verändern gäbe, und worin denn große Erfahrung gehört, hier gegebenenfalls eine Änderung vorzunehmen. Halten Sie uns alle für so unerfahren?

Sie verweisen in Ihrer Antwort an Herrn H. sehr nett an die Kundendienstwerkstätten, die eingehend belehren würden. Es wäre müßig, auf dieses Thema näher einzugehen. Wir Rollerer, die wir mit unserem Fahrzeug verachsen sind und es nur sehr ungern in fremde Hände geben, sind aus sattem bekannten Gründen in höchstem Maße daran interessiert, die auftretenden Unregelmäßigkeiten nach Möglichkeit selbst zu beheben...

Erich B., Köln-Nippes

Veranlaßt durch die sehr offen geführte Kritik eines Revue-Freundes aus Köln-Nippes, werden Sie heute von unserem zuständigen Berater des Briefkastens gebeten, ihm an dieser Stelle zu dem Thema: „Vergasereinstellung“ Ihre geschätzte Aufmerksamkeit zu schenken.

Da die Antworten, die wir in den Nr. 5 und 9 der Roller Revue brachten, nicht Ihren Erwartungen entsprechen haben, sollen die nachstehenden Zeilen noch offene Lücken schließen und somit zu einem klaren Bild dieses so befragten Themas beitragen.

Unserer Antwort in der Nr. 5 der R.R. ging die Anfrage voraus: „Ist das Fahren mit Superkraftstoff schädlich? Wir brauchen die Antwort: „Nein — eventuell Vergaser einstellen!“ Diese wenigen Worte gaben nun den Auftakt zu einer lebhaften Diskussion, in welcher man schließlich dazu abhakt, die großen Erfahrungen, die zu einer Vergasereinstellung gehören, anzudeuten! Vergessen Sie nicht, daß für die Leistung eines Motors nicht allein der Vergaser verantwortlich zeichnet, sondern daß hier Zündzeitpunkt, Unterbrecheranlage und Kraftstoff, sowie Kerze und deren Wärmewert ausschlaggebend mit daran beteiligt sind. Gewiß gibt es an der Vergasertypen AJ1116 an unseren Lambrettas nur wenige Verstellmöglichkeiten, und wir möchten deshalb auch keineswegs Ihre Kenntnisse und Erfahrungen schmälern, doch dürfen Sie uns glauben, daß zu den wirklichen Kenntnissen einer guten Vergasereinstellung mehr gehört, als das



Dieser junge Mann ist auf die glänzende Idee verfallen, seine Breiter mit Hilfe der Sturzbrügel an seinem Roller zu befestigen. Er fährt damit völlig störungsfrei, selbst unter Brückenbögen. Aus Le Scooter. Foto: Atlinger

Verstellen einer Düsennadel oder das Auswechseln einer Düse, Vergasereinstellungen ziehen ausnahmslos ausreichende Probefahrten mit Geschwindigkeits- und Verbrauchsmessungen nach sich. Mitbestimmend an der Verbrauchsquote sind ferner Witterungsverhältnisse! Leider wird gerade dieser Nebeneffekt von unseren Rollerfahrern genau so wenig Aufmerksamkeit gezollt, wie beispielsweise das Fahren mit guter Drehzahl! Es ist also nicht immer der Vergaser, der allein schuldig am hohen Kraftstoffverbrauch ist. Wir richten daher abschließend nochmals den Appell an Sie: „Vergasereinstellungen nur dem Fachkundigen.“

In einer der nächsten Nummern unserer Roller Revue werden Sie zur Vergasereinstellung weiteres hören.

Antwort auf

Zuschrift von Oberstudienrat F., Recklinghausen

Bekanntlich ist für die Lambretta ein Mischungsverhältnis von 1:20 vorgeschrieben. Jedoch ist in dem Büchlein „Besser fahren mit Lambretta“ von Klaus Peter Helm auf Seite 65 (übrigens ein sehr empfehlenswertes Geschenk) der Hinweis zu finden, daß NSU die Vorschrift 1:20 aufgehoben und durch 1:25 ersetzt hat. Ab sofort kann also Herr Oberstudienrat F. auf 5 Liter Benzin ¼ Ltr. Öl tanken. Jedoch Vorsicht! Eine gewisse Zeit muß auf „Reserve“ gefahren werden, sonst geht das kostbare Naß nicht in den Tank hinein. Bei ständig wirklich hoher Beanspruchung kann man evtl. wieder auf 1:20 übergehen.
Karl-Theo T., Köln-Lindenthal

Bei Schmerzen bewährt

Rheumat. Schmerzen
Erkältung, Migräne

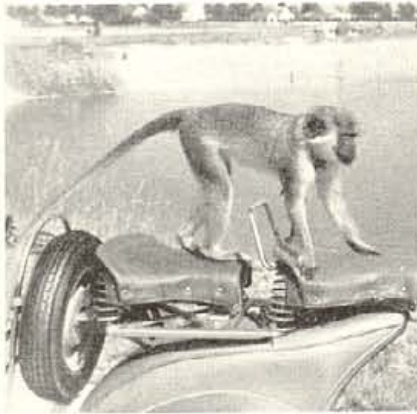
Schmerzen beeinträchtigen die Sicherheit am Steuer. 1-2 Tabl. bringen schnell Erleichterung. Temagin gibt einen klaren Kopf und ist gut verträglich.

Temagin

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



Mambo schreitet zur Besichtigung



Socius oder Fahrersitz, das ist hier die Frage



Warum fährt das Ding denn nicht los?



Aha, da vorn liegt ja ein Stein FOTOS: RANFT

Durch eine Anzeige in Zweifel geraten, bitte ich Sie um folgende Auskunft: Auf welche Strecke ist die Wirkung eines Überholverbotszeichens vom Gesetzgeber bestimmt, wenn keine Beendigung dieses Überholverbots angezeigt wird und für welche Verkehrsteilnehmer gilt dies Zeichen, z. B. auch für Radfahrer? *Gerhard St., Mülheim (Ruhr)*

Das durch die StVO. 1953 neu eingeführte Zeichen für Überholverbote (je ein rotes und schwarzes Kraftfahrzeug nebeneinander in weißem Feld mit rotem Rand) bedeutet, wie sich aus A 1 b da der Anlage zu § 3 StVO ergibt, nur, daß sich Kraftfahrzeuge nicht gegenseitig überholen dürfen. Das Verbot gilt also nicht im Verhältnis von Kraftfahrzeugen zu anderen Fahrzeugen und nicht im Verhältnis zwischen diesen. Hinsichtlich der Bezeichnung des Anfangs und Endes der Strecke, für die das Verbot gilt, schreibt die Anlage zu § 3 StVO in A 1 b nur vor, daß eine solche Bezeichnung erfolgen kann, nicht aber, daß sie auch erfolgen muß. Fehlt eine solche Bezeichnung, so muß man annehmen, daß das Verbot für die ganze Straßenlänge gilt; denn es handelt sich hier um eine Verkehrsbeschränkung im Sinne des § 4 StVO., wonach die Straßenverkehrsbehörden (in den Fällen des Abs. 2 mit Zustimmung der dort aufgeführten Behörden) die Benutzung bestimmter Straßen aus Gründen der Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs beschränken oder verbieten können. Zugabe ist, daß im Einzelfalle Zweifel darüber bestehen können, wie weit das Verbot reicht, z. B. dann, wenn eine zunächst schmale und daher schon nach ihrer Bauart für die Überholung nicht geeignet erscheinende Straße sich in ihrem weiteren Verlauf verbreitert. In solchen Fällen wird man zum mindesten dem ortsunkundigen Fahrer keinen Vorwurf machen können, wenn er annimmt, das Überholungsverbot gelte nur für den verengten Teil der Straße. Auf jeden Fall aber wird er nur mit besonderer Vorsicht überholen dürfen, denn er muß damit rechnen, daß andere Verkehrsteilnehmer das Verbot anders auslegen. Im Interesse der Verkehrssicherheit wäre es zweifellos erwünscht, wenn die Kennzeichnung des Beginns und Endes der verbotenen Strecke nicht nur erlaubt, sondern vorgeschrieben wäre. Von einer solchen Anordnung hat aber den Gesetzgeber wohl die Erwägung abgehalten, daß die Anzahl der Verkehrsschilder nicht noch mehr vermehrt werden soll, als dies schon geschehen ist. *(Dr. v. H.)*

Meine Vespa, Baujahr 1952, hat dauernde Kerzenpannen. Ich fahre sie mit Seitenwagen. Im vorigen Sommer 1952 knallten und schmorten die Kerzen, ja selbst der Stromabnehmer war in der Hitze geplatzt. Zündung wurde immer wieder nachgeschoben in Spezial-Vespa-Werkstätten. Diesen Sommer war es besser, ich brauchte für 1000 km nur 6 Kerzen T 7 240 und T 11 200 Bosch. Die meisten Kerzen waren nach Abkühlung, Reinigung wieder brauchbar. Nun habe ich, vor Abstellung des Rollers, das Seitenwagengetriebe, welches noch engere Zähne hat, einbauen lassen und nun hat der Roller eine derartige Tourenzahl, daß man glaubt, man fahre aus Versehen noch im zweiten Gang. Wie soll das diesen Sommer werden. Ich habe, damit auch die Kerze mehr Luft hat, eine verchromte Verschönerung anbringen lassen und das Blech darunter aussägen lassen, aber es hilft alles nichts, die Vespa wird zu heiß, auch mit unbelastetem Seitenwagen.

Irgard v. R., Frankfurt a. Main
Ihren Kummer habe ich mir sehr zu Herzen genommen und möchte Ihnen gern helfen. Nach Ihren eigenen Erfahrungen wird die Vespa immer heiß. Das ist natürlich der Grund der vielen Kerzendeckele. Folgende Arbeiten an Ihrer Vespa müssen Sie vornehmen lassen.

1. Zylinder und Auspuffanlage restlos von Ölkohle befreien.
2. Zündung genau 4,5 mm vor dem O. T. einstellen lassen.
3. Hauptdüse im Vergaser kontrollieren, es muß unbedingt eine 80er eingesetzt sein.
4. Mischung 1:20, kein Benzin-Benzol verwenden.
5. Abdeckblech am Gebläse mit einem neuen Original austauschen.
6. Bei Kühler Jahreszeit Beru-Zündkerze 235 TI verwenden. In warmer Jahreszeit 240 TI verwenden. Und nun, wenn Sie das befolgen, werden auch Sie Freude mit Ihrer Vespa haben. *Mit Vespa-Roll Ihr Berater*

Liebe Roller Revue!
Zunächst möchte ich Ihnen vielmals danken, daß Sie es, trotz der vielen Leserzuschriften, die Sie täglich erhalten, nicht versäumen, mir auf meine Briefe hin, immer wieder persönlich zu antworten. Als begeisterter Rollerfahrer seit 1951 möchte ich an die Roller Revue sowie an alle Rollerfahrer eine Frage stellen.
Muß es denn unbedingt sein, daß in den Artikeln und Leserzuschriften der Roller Revue immer und immer wieder mit Sticheleien über die Motorradfahrer hergezogen wird??
Als Leser auch anderer Zeitschriften kann ich feststellen, daß auch spezielle Motorradhefte dem Roller-

fahrer absolut tolerant gegenüberstehen! Vergessen wir nicht, daß viele von uns, die jetzt rollern, früher auch zur Gilde der „rasenden, raudmachenden“ Motorradfahrer gehörten. In der Januarnummer der R. R. wird unter den Leserzuschriften, bei Gründung neuer Rollerklubs an den Gemeinschaftsgedanken appelliert und der Wunsch ausgesprochen, die Klüff zwischen den einzelnen Rollermarken möge sich verkleinern. Das wäre ja sicher sehr erbsüßend, doch warum eine Kluft zwischen Roller und Krad? Werden sie doch vielfach sogar im selben Werk hergestellt, wie z. B. bei Hoffmann und NSU. Wir dürfen unsere Kollegen nicht schlechthin als rasende Radaubröder ansehen und dabei vergessen, daß es leider auch in unseren Reihen Fahrer gibt, die durch ihr unüberlegtes Handeln im Straßenverkehr immer wieder unangenehm auffallen! Was den Lärm anbetrifft, möchte ich zu überlegen geben, daß auch eine vollgasfahrende Vespa oder Lambretta nicht gerade leicht zu bezeichnen ist!
Betrachten wir doch in Zukunft die Motorradfahrer mit anderen Augen wie bisher, denn — es könnte ja einmal passieren, daß unser Pferdchen trotz der vielen guten Tipps der R.R. nachts bei Regen plötzlich streikt und weit und breit niemand in der Nähe ist — bis auf einen Motorradfahrer!
Mit den besten Rollergrüßen *Wilhelm G.*

„Roller-Schlußlicht muß nicht ausfallen“

Mein Schlußlicht am Maico-Mobil war ein halbes Jahr das größte Übel, das ich je an Motorrollern hatte. Versuche jeder Art blieben ohne Erfolg. Lampen jeder Art wurden probiert, Noris-Lichtmaschine dreimal im Noris-Dienst nachgeprüft, Widerstand dazwischengebaut und alles ohne Erfolg. Dann waren so die 10.— DM verbraucht, da kam mir der Gedanke: Du mußt eine ganz andere Type Lampen versuchen! Ich baute einen Sockel für 15-mm-Sockel-Stecklampen ein und seit der Zeit habe ich Ruhe. Ich fahre nun sehr viel bei Nacht und habe keine weitere Lampe mehr gebraucht, es ist eine 6-V-3-W-Lampe. Jedenfalls sind diese Art Lampen wesentlich widerstandsfähiger. Die Lampe ist gut hell, so daß die Polizei das Licht nie beanstanden wird, der Strom reicht trotzdem sehr gut. Ich habe sehr hohen Stromverbrauch durch die Blinkanlage, der ich zusätzlich noch zwei Kontrolllampen auf das Armaturenbrett setzte, das ist absolut verträglich. *R. Pl., Stuttgart-Stammheim*

Internationales Lambretta-Treffen in der Schweiz

Nachdem bereits vor zwei Jahren in Lausanne ein internationales Lambretta-Rally stattfand, das im In- und Ausland großen Anklang fand, hat es nun der Lambretta-Club Bern übernommen, das 2. Internationale Lambretta-Treffen in der Schweiz durchzuführen. Die Veranstaltung wird im In- und Ausland ein großes Echo finden, sind doch die Organisatoren bestrebt, dieses Treffen zu einem touristischen Großanlaß zu gestalten. Während den beiden Tagen, am 7. und 8. August 1954, werden mehrere Konkurrenzen, die mit wertvollen Preisen dotiert sind, ausgetragen. Neben der Anfahrtswertung ist zum Beispiel ein imposanter Corso der Teilnehmer mit ihren geschmückten Fahrzeugen, thematischen und folkloristischen Gruppen usw. vorgesehen. Die Organisatoren ersuchen die Lambretta-Clubs des In- und Auslandes schon heute, diesen Anlaß in ihr Veranstaltungsprogramm des kommenden Jahres aufzunehmen. *wf.*

Wenn ich mit ca. 50 bis 60 km fahre und will, um zu überholen, mehr Gas geben, dann knallt es und die Maschine bleibt stehen, d. h., der Motor setzt aus. Nehme ich beim ersten Anzeichen des Knallens das Gas zurück, dann läuft der Roller brav weiter. In ihrer R.R. wurde der Goggo mit 90 bis 95 km getestet. Über 80 km bin ich mit meinem Roller noch nicht gekommen. Bei zügigem Fahren ist nach 30 bis 40 km Fahrstrecke jedesmal die Kerze überbrückt. Nach 7000 km Laufzeit zeigten sich im Zylinderkopfdeckel braune Brandperlen, die auch immer an der Kerze zu sehen sind. Zu Ihrer Orientierung einige Anhaltspunkte: Baujahr 1953, Kraftstoff: B.V. Aral mit Selbstmischer 1-25, Hauptdüse 100, Nadelstellung, Raete 2. Nach der Einfahrzeit ist keine andere Düse eingesetzt worden. Etwas mehr Vorzündung als das Werk vorschreibt. Kerze: Bosch T 11 240/18. Mit 175er- und 225er-Kerzen keine Besserung. Trotz der regelmäßigen Inspektionen und meines Hinweises auf den Unbestand, konnte der Fehler nicht behoben werden.

Herbert Sch., Köln-Mauenheim
Das von Ihnen angegebene Übel Ihres Goggo-Rollers kommt an sich sehr häufig vor, da der 110-Motor auf Frühzündung sehr empfindlich reagiert. Ich würde Ihnen also empfehlen, mit der Frühzündung etwas zurückzugehen, außerdem die Hauptdüse eine Nummer größer als Nr. 105 zu nehmen.

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, Angerstr. 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 redaktionell Inhalts nur an die ROLLER REVUE, München 5, Angerstr. 2. Für unverlangt eingeschickte Beiträge wird keine Gewähr übernommen. Rücksendung erfolgt nur, wenn Porto beiliegt. Alle Anzeigen-Aufträge nur an Firma Publicitas GmbH., Frankfurt a. M., Friedrich-Ebert-Straße 6. Zur Zeit Anzeigenpreisliste 2 gültig. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angerstr. 2. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der photographischen Wiedergabe und der Übersetzung in andere Sprachen, behalten sich Urheber und Verleger vor. Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

Urlaub künftig ohne Gepäcksorgen!

CR IV »Muli« befördert eine kompl. 2-Personen-Camping-Ausrüstung: 1 Hauszelt für 2 Personen mit 2 Schlafsäcken, 2 Luftmatratzen, 1 Reisekoffer (Größe 70 x 45 x 20 cm), 1 Kofferradio oder Koffergrammophon, 1 Picknickkoffer oder Badetasche, 2 bequeme Klappstühle (Sitzgröße 35 x 35 cm) oder 2 Klapphocker (Sitzgröße 35 x 35 cm), 1 in Höhe verstellbarer, rechteckiger Tisch mit Zwischenplatte, zerlegbar (Größe 45 x 60 cm), 1 Klappsonnenschirm, zerlegbar, 150 cm Spannweite, Gesamthöhe 225 cm (Schirm kann auch unabhängig vom Tisch aufgestellt werden).

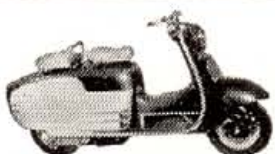


Camping
Rolly-Anhänger

Schumacher & Co.
Wuppertal-Sonnborn
Schlieflach 8

HOREX

die Motorräder
von gleichbleibendem Wert!
400 - 350 - 250 ccm
400-ccm-Gespann DM 2825.-
mit Steib-Luxus-Beiwagen



VENUS-SACHS 100 - 150 - 175 ccm
DUCATI-CRUISER-Luxus-Roller

Vertretungen überall - Generalvertretung für Oberbayern

LASSNACK KG. - MÜNCHEN

Bayerstr. 45, am Hauptbahnhof, Briener Straße 50, Rosenheimer Straße 39
und Betrieb Ramersdorfer Straße 9 - Kundendienst

Fabrikneue

Vespa mit Seitenwagen

mit Nachlaß zu verkaufen.
Autohaus Pickel, Erlangen,
Nürnberg Straße 50, Ruf 25 98

Lambrettistin

24 J., sucht Rollerfreund für gemeinsame Wochenendauffahrten.
Ca. 128, Publicitas, Frankfurt a. M.,
Friedrich-Ebert-Straße 6

Junger, aufgeschlossener

Vespa-Fahrer

für Reise Mai-Juni nach Oberitalien
gesucht (Düsseldorfer Raum). Bildzu-
schriften unter Ca. 129, Publicitas,
Frankfurt a. M., Friedrich-Ebert-Str. 6

Verkauf

Eingefahrene NSU-Lambretta
Umstände halber zu verkaufen.
Ca. 127, Publicitas, Frankfurt am Main,
Friedrich-Ebert-Straße 6



IDEAL

Neue, elegante Form, kann bei
schönem Wetter umgeklappt werden
DM 37,50

W. ROSSBACHER KG.
Neuss - Postfach 145

Verlangen Sie
Prospekt über Motorradbekleidung

MEIN MOTOR!



Aus gutem Haus,
das nur Motoren baut!

RÖHR
Roller

SCHNELL - SCHNITTIG - SPARSAM

GRÖßERER REIFENDURCHMESSER

ELEKTRISCHE GANGANZEIGE

ELEKTRISCHER ANLASSER



200 ccm

MASCHINENFABRIK ERICH RÖHR G.M.B.H. LANDSHUT/BAY.

RR

PLAKETTE

jetzt bestellen!



Die RR-Plakette wird ab 25. Febr. 54 gegen Voreinsendung von DM 3.- (einschl. Porto) an Interessenten geliefert. Bei der Bestellung bitten wir unbedingt auf dem ZK-Abschnitt anzugeben „RR-Plakette“, ferner die genaue (und deutliche!) Angabe der Anschrift, an die geliefert werden soll. Zahlungen bitte nur auf das Postcheckkonto 185 München der Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber. Die Plakette besteht aus einem Miniatur-Rollerreifen mit aufgesetzter blanker Radkappe und RR-Zeichen. An der Kappe ist hinten eine Schraube angebracht, auf der eine Mutter mit Federring sitzt. Der Durchmesser der Plakette beträgt 4,5 cm.



Vespa-Soziussattel

Rollerfahrer
bevorzugen den
Qualitätssattel

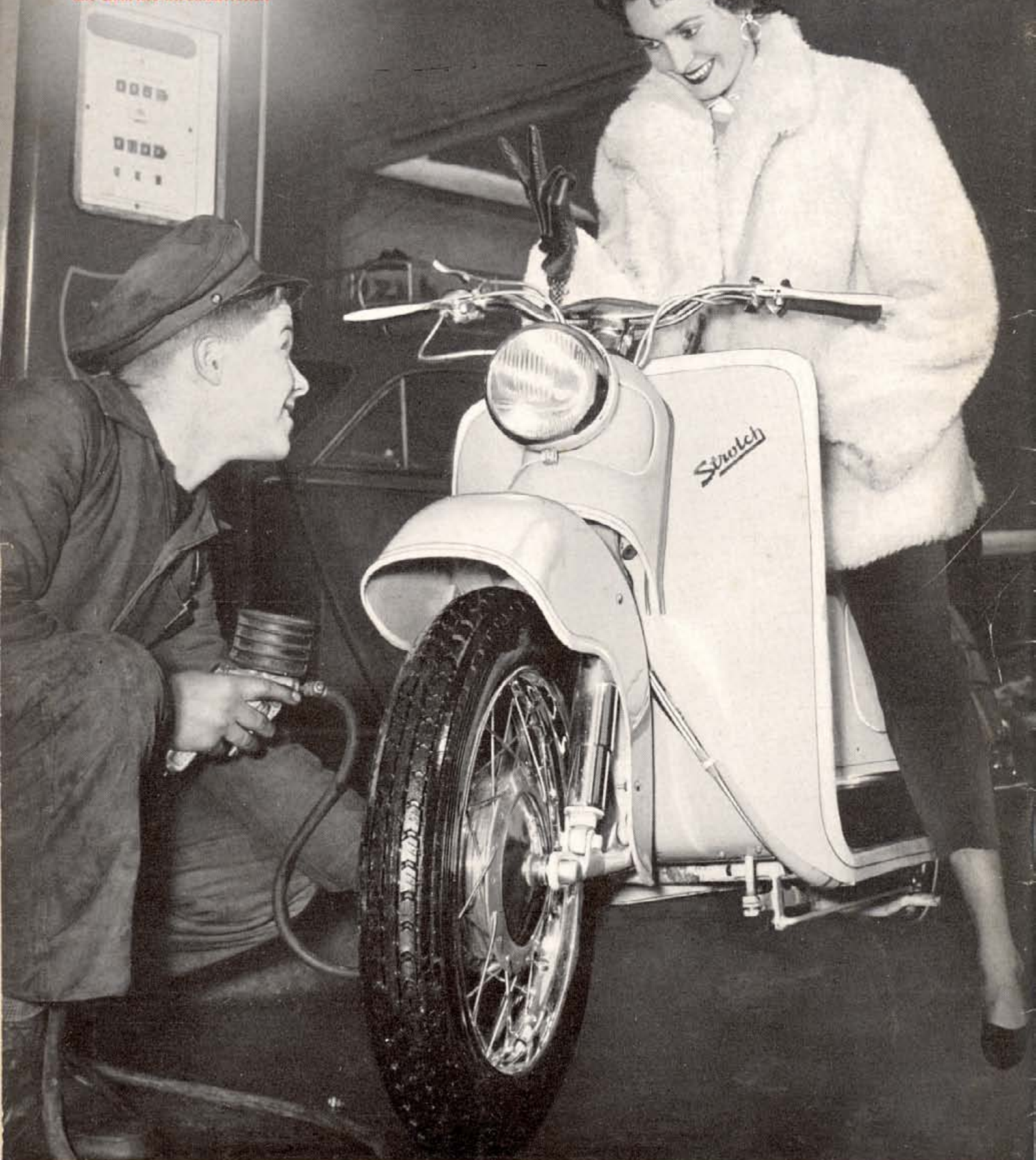
»PAGUSA«

Pagusa Werke / Hamburg-Schenefeld

Anzeigen- und Redaktionsschluß für die März-Ausgabe am 13. Februar 1954

Roller REVUE

MIT CAMPING-INFORMATIONEN



Das auf diesem Rücktitel deutlich sichtbare Mädchen Inge sieht nur so aus, als würde es sich ausschließlich auf Cocktailparties und sonstigen modisch qualifizierten Versammlungen wohlfühlen. Durch erstklassigen, tiefenpsychologischen Test ist es uns mühelos gelungen, festzustellen, daß die junge Dame in erster Linie auf ihren neuen Roller schwört (man beachte die Schwurfinger, die hier allerdings die Atü-Menge andeuten sollen). Sie ist mit den meisten technischen Daten und dem Tankwart so vertraut wie mit ihrem Friseur. Und das will vial heißen. Inge hat sich in einen „Strolch“ verliebt und fährt damit bestens.

FOTO: WOLFGANG SPECKMANN