

Roller

REVUE

MIT CAMPING-INFORMATIONEN



3

2. JAHRGANG
MÜNCHEN
MÄRZ 1954

Einzelpreis DM -.80 • Österreich ö. S. 6.-
Schweiz sfr. 1.- • Saargebiet ffr. 100.-

Die illustrierte Monatsschrift für alle Roller-Freunde



Erst mit der
Vorflügel-Scheibe
ist Ihr
Roller
»richtig angezogen«

Beste Bewährung auf der ADAC.-Wintersternfahrt 1954



Alleinhersteller: Durch den Fachhandel
Philipp M. Winter · Fürth/Bay.



Tourist 150 ccm
Commodore
200 ccm



elektrischer Anlasser · ölhydraulische Bremse
der elegante, zuverlässige Roller

Fahrzeugwerk Kannenberg K. G.
Salzgitter-Bad

Kroboth Motaroller
Sachs-Motor

jetzt auch mit gebremstem Seitenwagen



noch schöner
noch besser
noch billiger

FAHRZEUGBAU KROBOTH
Seestall a. Lech, Telefon Asch 95

Gen.-Vertr. **E. MITTAG**
MÜNCHEN Mü. 2, Augustenstr. 19 u. 45 · Tel. 50549

Gen.-Vertr. **MAX WÜSTNER**
NURNBERG Nbg.-West, Witschelstraße 129

Gen.-Vertr. **CARL SCHWERDT** Tel. 79909
FRANKFURT Frankf.-Rödelh. · Eschborner Landstr. 26

Gen.-Vertr. **EMIL BENTELE**
KÖLN Köln-Braunsfeld · Aachener Straße 24



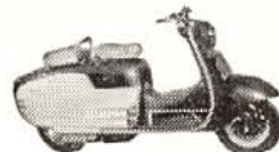
Endlich der ideale
HERHAUS
WETTERSCHUTZ
D. P. a.

für Motorroller-Fahrer in zwei
verschiedenen Ausführungen
(ab mit oder ohne Windschutz-
scheibe gefahren wird).
Lieferbar für alle Rollertypen
in mehreren Farben. Anbrin-
gung verbürgt ein leichtes Lösen.
Flattersicher.

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

HOREX

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



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

Vertretungen überall - Generalvertretung für Oberbayern

LASSNACK-KG. · MÜNCHEN

Bayerstr. 45, am Hauptbahnhof, Brienner Straße 50, Rosenheimer Straße 39
u. Betrieb Ramersdorfer Str. 9 · Kundendienst · Fil. Ingolstadt, Theresienstr. 25

SOFIE PAULI

Das führende Spezial-Geschäft für
VESPA-ZUBEHÖR

Sämtliche Ersatz- und Zubehörteile *für alle Modelle*
Bitte fordern Sie Bild-Preisliste an!

Kauf ist Vertrauenssache! Es berät Sie individuell:

VESPA-SALON · München 13 · Augustenstr. 104

Spezialwerkstätte: Lazarettstr. 11/g Ruf: 591920

Roller-
Seitenwagen

auf
Teilzahlung
für alle Typen
liefert:

Fr. Bartschat

Soest i./W.
Kl. Osthofe 2

Lederhandschuhe
und Halbschuhe

Mäntel, Jacken, Hosen,
Regendichte Anoraks
und Hosen · Katalog V.
HACKLANDER & Co.
BOCHUM · Bückenbergstr. 36 b



»CAMPO-junior«

der schnittige Gepäckraum für Roller und Motorrad | Tragfähigkeit 200 kg bei nur
30 kg Eigengewicht! — elegant — völlige Gewichtsentslastung des Rollers —
überragend gute Straßenlage —
Länge: 1,30 m, Breite: 0,70 m, Höhe: 0,90 m, Laderaum: 0,80 cbm

CAMPO-ANHÄNGER

U. Feldhoff, Kornwestheim /Wttbg., Kirchtalstraße 28, Telefon 88416



Liebe Rollergemeinde,

ganz allgemein läßt sich schon jetzt, nachdem sich der Frühling im ersten Kinderschlaf zu räuspern beginnt, der schrille Schrei nach dem Test aus dem Chor der vereinigten oder zum Teil noch verkinderten Rolleure vernahmen. Der Halbkreis der Umstreifer, d. h. derjenigen, die aus der Konversion eine Tugend gemacht haben und sich von dem Bauchmuskelpolster losrissen, um dafür auf dem Rollersattel reichlich Platz zu nehmen, schlägt dabei besonders vernünftig auf's Schutzblech. Eine Kleinigkeit strapaziös dabei ist der Umstand, daß möglichst alle Marken, und vor allem solche, die es noch gar nicht gibt, zuerst breitgetreten werden sollen. — Kinder, Kinder, vor ein paar Jahren freuten wir uns über jeden Fettfleck, den wir in irgendeinem Buch fanden und schmierten ihn sorgfältig auf unsere Stulle mit Brot. Damals ersetzte die Brutpfannenkorrosion den Worcestersaucen-Geschmack am Rübenschnitzel. — Und heute löst die kleinste Chromverzierung abendfüllende Diskussionen aus. Na ja, das liegt nun mal in der Natur der allzu menschlichen Sache und ist auch durchaus rechtens.

Da uns nun der Dienst am Leser zur zweit schönsten Sorge angewachsen ist und tagsüber kaum schlafen läßt — (Sie kennen wohl auch die Legende vom nahrhaften Büroeschlaf) — hängt nun, wie eine ganze Waffenkammer von Damoklesschwertern, die lieben Tests über unseren verstärkten Häuptern. Und woran liegt das? — Sie werden kaum dahinterkommen, es ist das Wetter, welches uns einen Strich durch die Jante-Diagramme macht. Ein Test im Saal jödert nämlich nur ziemlich unvollkommene Resultate zu Tage. Und mit den Extremwerten, die bei einer geschlossenen Straßendecke bzw. beim Schlamm oder Schneetreiben herauskommen, können Sie wenig anfangen, ganz abgesehen davon, daß sich unsere Tester selbstredend für die gute Sache mit Vergnügen sämtliche Ohren brechen würden — aber was soll das!? Mit dem, was da herausbrüte, müßten Sie ständig bei ganz schlechtem Wetter fahren und das hätten wir doch gar nicht vor. Im Gegenteil möchte ich beinahe behaupten.

Aber nun ganz im bitteren Ernst gesprochen; die Testfahrzeuge stehen mit Benzinkanister bei Fuß an den Fabrikatoren bereit, aber natürlich möchten die Werke bei dieser überreichlichen Witterung keinen Hund, geschweige denn einen Roller vor die Tür jagen. — In Berlin hat es sich auch auskonferiert und man kann nur hoffen, daß sich der recht frische Wind wieder normalisiert — bis zum nächsten Mal. Vielleicht hat das Wetter schon freundlichere Formen angenommen, wenn Sie diese gutgemeinten aber ehrlichen Zeiten zufällig lesen sollten. Zur Zeit jagt leider noch eine Schneeflocke dieselbe vor meinem klitzekleinen Kellerfenster.

Wie übrigens die Roller in den letzten Jahren aus den Kinderschuhen herausgewachsen sind, ersehen Sie aus der eingeschalteten Tabelle, die alle Monatszahlen enthält. Die Aufstellung spricht sämtliche Sprachen und dürfte selbst den letzten Zweifler überzeugen. Unser unseitiger Statistik-Bericht beseitigt dazu noch die letzten Klarheiten.

Nun hätte ich über all den wichtigen Sachen fast das Wesentlichste zu bemerken vergessen, daß wir trotz und allem weder Mühe noch Kosten gescheut haben, einen Testbericht über den Puch-Roller zu bringen, den wir somit auf vielfachen Wunsch der großen Gemeinde zu Füßen legen. Als nächste Herren stehen erstmal an: Der

„Progreß-Strolch“ aus Stadelhofen, der „Viertakt-Heinkel“ aus Stuttgart, die taufrische „Diana“ geb. Durkopp aus Bielefeld, dann der „Kroboth“ aus dem guten Seestall am Lech, der „Achilles-Sport“ aus Wilhelmshaven, der „Faka-Commodore“ vom Herrn Kannenberg aus Salzgitter-Bad (hydraulische Bremse!) und natürlich die neue „Kolletta“ von Erich Röhr aus Landshut. Ganz schönes Programm, wie? Die Reihenfolge ergibt sich völlig zwanglos, je nach Aufkreuzen der verschiedenen Untersätze. Die allernächste Nummer wird sich vermutlich um „Diana“ oder „Heinkel“ kümmern — wir werden sehen.

Zulassungen von fabrikneuen Rollern im Bundesgebiet

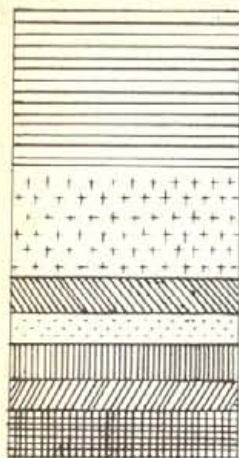
	1951	1952	1953
Januar	363	663	741
Februar	591	1084	1877
März	901	3216	7634
April	1109	3900	8351
Mai	1266	3329	7630
Juni	1343	3084	6755
Juli	1688	3671	6982
August	1891	3167	5416
September	1305	2219	3179
Oktober	1531	1577	1850
November	830	885	1062
Dezember	600	615	1065

Sie bemerken also ganz deutlich, daß sich unser gesamtes Sinnen und Trachten damit beschäftigt, Ihren Wünschen zu entsprechen. Das bezieht sich natürlich ebenfalls auf alles andere, was an- bzw. einfällt. Und, stellen Sie sich vor, wir werden jetzt sogar schon in Indien gelesen und das in mehreren Exemplaren; von Kanada, USA. und dem sowieso umliegenden Ausland ganz zu schweigen — wo wir doch noch ganz schön jung sind. Mit der Aprilnummer begehnen wir schlicht und zuversichtlich unser Einjähriges — aber das Nähere darüber plaudere ich dann später aus der Rollerschule. Für diesmal verbleibe ich mit ganz vorsichtigen Frühlingsgrüßen von Roller zu Roller

*Jhr
Fridolin*



„Natürlich habe ich noch eine neue Kerze bestellt, Liebling. Eine ganz besonders gute, Bienenwachs handgezogen.“

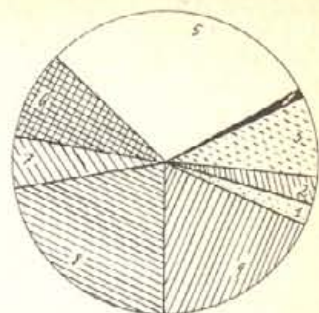


Anteile der Haltergruppen am Kraftrollerbestand im Bundesgebiet am 1. Juli 1953

Angestellte	34,7%
Arbeiter	24,9%
Beamte, Angehörige der Polizei	8,3%
Freie Berufe	7,2%
Handel	6,1%
Indust., Handwerk	7,2%
Sonstige	9,6%

Rollerstatistik — so'n Quatsch
(trotzdem, ruhig lesen - es bildet kolossal)

ROLLEREIGENE STATISTIK



Anteile der Länder am Rollerbestand

1. Schlesw.-Holst.	2,0%
2. Hamburg	3,0%
3. Niedersachsen	8,8%
4. Bremen	0,7%
5. Nordrh.-Westf.	30,0%
6. Hessen	9,5%
7. Rheind.-Pfalz	5,2%
8. Baden-Württ.	22,6%
9. Bayern	18,2%

Man muß eigentlich bei dem Wort „Statistik“ eine Gänsehaut bekommen?

Nun, liebe Rollerfreunde, ich kann mir vorstellen, daß manchem von Ihnen gerade so zumute ist, als ob er mit seinem Pferdchen unversehens auf Glätteis geraten ist, wenn er hört, daß unsere fröhliche Rollerei nicht nur eine Weltanschauung ist — wie wir letzters in der R. R. lesen konnten —, sondern auch ein Gegenstand statistischer Betrachtungen. Aber eigentlich ist eine Gänsehaut keinesfalls eine unbedingt notwendige Abwehrreaktion, die sich bei dem Betrachter der ungeheuren Zahlenfriedhöfe, welche in der Statistik ja so beliebt sind, von selber einstellt. Statistik muß keinesfalls sterbenslangweilig sein, es gibt auch da allerhand Interessantes und Wissenswertes, zumal für die langen Winter-sonntage, an denen der treue Roller im Stall bleiben muß. (Wußten Sie eigentlich schon, daß die Statistik die Wissenschaft ist, die zweifelsfrei erwiesen hat, daß die Hälfte aller in Deutschland verheirateten Personen Männer sind?)

So — nach diesem einleitenden Betätigen des Fernstumpers ist Benzin genug da für unsern Artikel, also wollen wir mal auf den Starter drücken!

Daß der Kraftroller trotz der Unkenrufe fast sämtlicher Motorradexperten sich in geradezu rasantem Tempo den Markt eroberte und eine ungeahnte Entwicklung erlebt hat, ist allgemein bekannt. Aber wie sieht denn dieser Siegeszug des Rollers nun in Zahlen aus, anders gefragt: Was „rollt“ den nun eigentlich alles auf den Straßen? — Nach den Statistiken des Kraftfahrt-Bundesamtes hatten

am 1. Juli 1950 ...	2 067	am 1. Juli 1952 ...	31 272
„ 1. Juli 1951 ...	10 441	„ 1. Juli 1953 ...	79 401

Fahrzeughalter im Bundesgebiet einen Roller zum Verkehr zugelassen, und zu Beginn des Jahres 1954 dürfte die Zahl der rollenden Untersätze bereits rund 100000 betragen haben. So groß ist also die Rollergemeinde!

Um uns eine anschaulichere Vorstellung von der Größe dieser Zahl zu verschaffen, wollen wir uns einmal vorstellen, daß alle diese Roller in einer Reihe dicht hintereinander aufgestellt würden. Sie würden dann eine Schlange von ungefähr 180 km bilden, das ist so weit wie von Frankfurt nach Köln oder von Bonn nach Darmstadt! (Vor der praktischen Ausführung solcher Gedankenversuche muß jedoch im Hinblick auf den § 1 StVO gewarnt werden!)

Wie man sieht, ist der Roller an der ganzen Front im zügigen Vorrollen begriffen. Diese Tatsache ist übrigens auch beim Vergleich mit dem Bestand an Kraftrollern überhaupt festzustellen. Waren im Jahre 1950 noch 0,2% des gesamten Kraftfahrzeugbestandes im Bundesgebiet Roller, so stieg dieser Anteil bis Mitte 1953 auf immerhin 4%, obwohl der Gesamtbestand an Kraftrollern im Bundesgebiet Mitte 1953 die Zwei-Millionen-Grenze überschritt. Wie setzt sich nun die Rollergemeinde zusammen, aus welchen Bevölkerungskreisen kommen die Rollerfahrer? Den größten Anteil der Rollerfreunde stellen nach der amtlichen Statistik die Angestellten mit mehr als einem Drittel, danach kommen die Arbeiter mit rund einem Viertel des Bestandes. 8,3% aller Roller werden von Beamten im öffentlichen Dienst und Angehörigen der Polizei gefahren. Auf die freiberuflich Tätigen entfallen 7,2% des Rollerbestandes.

Es dürfte aber auch einmal interessant sein, festzustellen, in welchen Ländern des Bundesgebietes sich unsere edle Rollerei die meisten Freunde erworben hat. Die Spitze hält Nordrhein-Westfalen mit 23860 Rollern, das ist fast ein Drittel des gesamten Rollerbestandes im Bundesgebiet! Dabei entfallen auf den Regierungsbezirk Düsseldorf allein fast 10000 Maschinen. Den

zweiten Platz im Wettrollern um die höchste Rollerbestandszahl hat sich Baden-Württemberg sichern können. Dort wurden 17963 Roller gezählt, das ist mehr als ein Fünftel aller Roller des Bundesgebietes. Den Dritten machte Bayern, das mit 14467 Rollern nicht allzu weit hinter Baden-Württemberg liegt — bei etwas mehr Gas sollte man die Baden-Württemberger doch einholen können? — Bedeutende Anteile am Rollerbestand des Bundesgebietes haben schließlich noch Hessen mit 7519 und Niedersachsen mit 6987 rollenden Untersätzen aufzuweisen.

Hätte man im alten Griechenland schon den Kraftroller gekannt, so hätte der berühmte Philosoph Heraklit, der als außerordentlich intelligenter Mann zweifellos zur Rollergemeinde gehört hätte, seinen ebenso berühmten Ausspruch: „Alles fließt!“ sicher nicht getan — er hätte, wie man nach den historischen Quellen als fast sicher erwiesen ansehen kann, sein geflügeltes Wort anders formuliert, nämlich: „Alles rollt!“ Und dieses Wort gilt auch für die Entwicklung auf dem Rollermarkt — seit der IFMA 1953, auf der eine ganze Reihe neuer Typen gezeigt wurde, ist alles ins Rollen gekommen. Neue Hersteller von rollenden Untersätzen sind auf den Plan getreten, aber auch die Hersteller der schon klassisch gewordenen Rollertypen haben mächtig Gas aufgedreht, so daß niemand sagen kann, wie das Rennen ausgehen wird.

Wenn Sie nun noch nicht wegen Ermüdung durch Zahlensalat am Steuer Ihres Rollerchens eingeschlafen sein sollten, dann vernehmen Sie bitte auch noch ein wenig Zukunftsmusik. Raten Sie einmal — wieviele Rollernovizen wird es im Jahre 1954 geben? Nun, die Statistik hat nicht den Ehrgeiz, den Wahrsagerinnen, welche die Zukunft aus dem Kaffeesatz destillieren, Konkurrenz zu machen. Kein Mensch kann genau wissen, was in der Zukunft passieren wird. Aber natürlich kann man auf Grund der gegenwärtigen Entwicklung Prognosen für den vermutlichen Verlauf der Ereignisse in der Zukunft machen. Das setzt allerdings voraus, daß sich der ganze Ursachenkomplex, der zu der beobachteten Entwicklung geführt hat, nicht wesentlich ändert, also in unserem Falle z. B., daß den Rolleranhängern nicht plötzlich durch überhöhte Stouern das Benzin aus- und die Lust am Rollern vergeht, daß es in der hohen Politik erstaunlicherweise doch nicht Mord und Totschlag gibt, daß der Geschmack und die Kaufkraft der Rollerfreunde nicht allzu großen Schwankungen unterliegen usw. Betrachten wir einmal die Zulassungen fabrikneuer Roller zum Verkehr in den letzten Jahren. Es ist immer wieder erstaunlich, wenn man sieht, welchen Aufschwung die Rollerei genommen hat! Und noch einiges andere lehren die Zulassungszahlen: Die Spitze der Zahl der monatlichen Neuzulassungen lag in den beiden letzten Jahren — wie man auch wohl erwarten konnte — im Frühjahr, und zwar im April. In dieser schönen Jahreszeit also pflegen die meisten Novizen sich ein Herz zu fassen und ihren Finanzen durch den Kauf ihres Pferdchens den Todesstoß zu versetzen. Wenn es der Wettergott in diesem Jahre einigermaßen gut mit uns meint, dann werden auch diesmal die meisten Neulinge in der Zeit zwischen Ostern und Pfingsten zur Rollergemeinde stoßen!

Nun kann man sich die Kurve der Neuzulassungen von Rollern in der bisherigen Form fortgesetzt denken. Dann kann man berechnen, daß im Jahre 1954 — wenn sich nicht die oben erwähnten Grundvoraussetzungen entscheidend ändern — vermutlich 90000 bis 100000 neue Kraftroller in den Verkehr kommen werden. Das würde ungefähr auf eine Verdopplung der Rollergemeinde hinauslaufen! (Da aber mit des Geschickes Mächten — bekanntlich! — kein ew'ger Bund zu flechten ist, muß diese Voraussage ohne Gewähr gegeben werden!)

Und damit sei's genug des grausamen Spiels. Einen guten Start ins Frühjahr wünscht

Bellatius!

*Einen Eskimo
impft man nicht
gegen Tropenkrankheiten*

und BV-Kraftstoffe nicht gegen Glühzündung.
Denn BV-Kunden kennen weder Glühzündung
noch kranke Kerzen.



ARAL BLEIBT IMMER ARAL

der Inbegriff der Qualität heute wie seit 30 Jahren
und bestimmt auch morgen. Unsere ernste, ge-
wissenhafte Entwicklungsarbeit – ausgerichtet
auf die motortechnischen Verhältnisse in unseren
Breiten – bürgt stets für den echten Fortschritt.



WIR KLOPFEN NICHT UND – »ZUNDEN RECHTZEITIG«!

Keep left! No right turn!

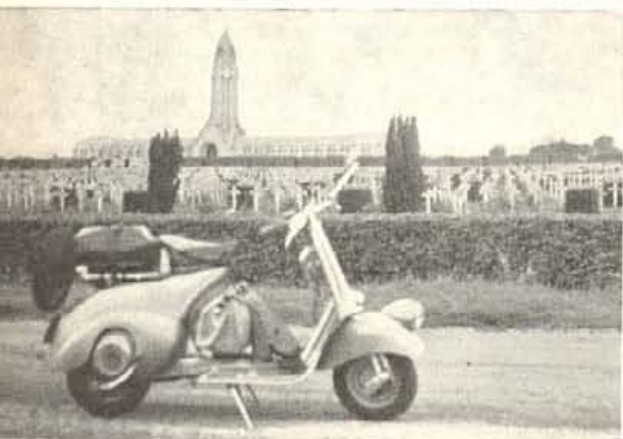
Mit dem Roller nach England



Schloß Windsor



Auf der Fähre in Dover.
Eine Vespa „aus
englischer
Familie“ wird
mit der „Wingsch“
auf das
Promenadendeck
„geschickt“



Ehrenfriedhof
am Fort
Douaumont

Als Urlaubsreiseziel hatte ich mir diesmal Großbritannien ausgesucht. Die Anfahrt sollte — trotz aller Warnungen wegen des Streiks — durch Frankreich führen.

Vom „Heimatstandort“ Würzburg ging die Fahrt mit der Vespa zuerst zum Odenwald und dann auf der Nibelungenstraße nach Worms. Nördlich von Frankenthal fuhr ich auf der Autobahn der Haardt entgegen und durchquerte den herrlichen Pfälzer Wald bis Kaiserslautern. Von dort ging es durch den Westrich und das Saargebiet nach Lothringen. In Frankreich stroifte ich Verdun, Fort Douaumont, Sedan, Arras und St. Omer. Der Streik, der sich bereits seinem Ende genähert hatte, machte sich für mich eigentlich nicht zum Nachteil bemerkbar. Ich kann vielmehr das Gegenteil behaupten. Durch den geringen Reiseverkehr war es nämlich stets ohne Schwierigkeit möglich, unangemeldet eine Übernachtungsmöglichkeit zu bekommen. In Sedan war ich sogar in einem Hotel mit 30 Zimmern der einzige Gast! Von individueller Bedienung kann man da wohl sprechen. Für die Kanalüberfahrt benutzte ich den kürzesten Seeweg, und zwar Calais—Dover, der 37 km beträgt. Die Überfahrt dauerte 1 1/4 Stunde und kostete 1, 14 sh. 3 d. und für den Roller 1, 2 sh. 6 d.

Als ich das erste Mal auf der Straße vom Hafen in Dover zur Stadtmitte das Schild „keep left“ las, war ich voller Erwartung, wie sich der Verkehr — nach unseren Begriffen — auf der verkehrten Seite abwickeln würde. Ich muß jedoch sagen, daß ich mir nach ein paar Kilometern — Verzeihung!, in England „miles“ — gar nichts mehr dabei dachte, und munter auf der linken Seite mit meiner Vespa losschnurrte, als ob ich dies von Jugend an gewöhnt sei. Im Vertrauen gesagt, das Schild „keep left“ ist so oft angebracht, daß man beim besten Willen das Linksfahren nicht vergessen kann. Und trotzdem —, gleich am zweiten Tag in England, als ich mittags gut gegessen und meine Vespa aufgetankt hatte und voller Aufgeschlossenheit, alles Neue in

dem mir fremden Land zu sehen, losfuhr, stellte ich mit Schrecken fest, daß ich auf der rechten Straßenseite fuhr. Ich konnte jedoch noch rechtzeitig zwei entgegenkommenden Personenwagen ausweichen. Eine gute Lehre! Diese Panne kam mir während der elftägigen Englandfahrt nicht mehr vor.

Die englische Südküste mit ihren Kreidefelsen, die ich zuerst entlangfuhr, hat ihre ganz besonderen Reize. Der Badestrand in den dortigen Seebädern ist aber bei weitem nicht so „gemütlich“ wie in Norderney oder auf der Insel Sylt. Das schöne Burgenbauen ist nicht möglich; ebenso fehlen die Strandkörbe. Am Strand in Brighton z. B. — es war dort wunderbares Wetter, als ich ankam — saßen die Kurgäste wie die Heringe nebeneinander in ihren Liegestühlen.

Die Fahrt am vierten Tag führte von der Südküste aus durch die südenglischen Grafschaften Kent, Sussex und Surrey nach London. Sattgrüne Wiesen, umsäumt von dichten Sträuchern und große Parks mit herrlichen Bäumen fügen sich dort harmonisch in die hügelige Landschaft ein.

Und nun zu London. Ich fuhr, von Croydon kommend, über die Westminster Bridge und strebte direkt — in Unkenntnis der Dinge — den verkehrsreichsten Straßen zu. Wer einmal in London war, weiß, was in dieser Hinsicht Trafalgar Square, Piccadilly Circus, Marble Arch, Oxford Street usw. heißen! Hervorzuheben ist jedoch das disziplinierte Verhalten aller Verkehrsteilnehmer. Viel zur Verkehrssicherheit tragen auch die internen Zeichen der Kraftfahrer bei. Wenn es vorne langsamer geht oder wenn gehalten wird, winken die Fahrer mit der Hand nach unten. Wenn nur der Fahrer selbst langsamer fahren will, winkt er mit der Hand nach vorne und gibt damit zu verstehen, daß man überholen soll. Aber trotzdem stellen die ersten Fahrstunden in London hohe Anforderungen an die Bremsen und an die Kupplung!

Links gefahren wird in: England, Irland, Schweden, Britisch Empire, Indien, Island, Afghanistan, Jemen, Mandshurei, Mongolei, Sinkiang, Tibet, Macao (port.), Japan, Indonesien, Pakistan, Siam, Mozambique, St. Thome und Principe, Sierra Leone, Ital. Somaliland, Sudan, Paraguay, Portug. West-Timor

Auch das Tanken erforderte in England eine kleine Umstellung. Mischkannen gab es nicht, da die Zweitaktmotoren fast unbekannt sind. Mit dem Benzin war es noch ziemlich einfach. 1 gallon (= 4,54 l), die 4 sh., 3 d. kostete (= 2,51 DM), ging gut in den Tank hinein. Aber als Ölmeßgerät hatten sie nur 1 pint (= 0,568 l)! Ich war also stets auf ein gutes Augenmaß angewiesen! 1 gallon Öl kostete 11 sh. Eine Mischung von 4 Litern war etwa 0,50 DM billiger als hier in Deutschland. Über die Qualität konnte ich nicht klagen.

Nach einigen Tagen, die mit „sight-seeing“ in London ausgefüllt waren, besuchte ich das fast märchenhaft anmutende Schloß Windsor mit seinem herrlichen riesigen Park. Dann machte ich noch einen Abstecher in die Universitätsstadt Oxford. Zurück ging es über Greenwich und Canterbury nach Dover.

Sehr gute Einrichtungen zur Hilfe ihrer Mitglieder haben die beiden britischen Automobilklubs „The Automobile Association“ (AA) und „The Royal Automobile Club“ (RAC) geschaffen. Überall an den Straßen stehen in einiger Entfernung an gut sichtbaren Stellen kleine Häuschen (Grundfläche 1—2 qm, Höhe etwa 2 m), die ein Telephon und Werkzeug enthalten. Jedes Mitglied hat hierzu einen Schlüssel, und kann sich bei vorkommenden Reparaturen und sonstigen Zwischenfällen bedienen. Außerdem unterhalten die beiden Automobilklubs laufend einen motorisierten kostenlosen Kundendienst. Die Fahrer sind schon von weitem zu erkennen, da sie blaue (AA) und gelbe (RAC) Uniformen tragen. Ebenso farbig sind auch die Häuschen gekennzeichnet. Die Fahrer haben in ihren Bewägen das notwendige Reparaturwerkzeug, beheben kleinere Schäden an Ort und Stelle selbst, und besorgen erforderlichenfalls einen kostenfreien Abschleppwagen. Gott sei Dank, daß ich diese Einrichtungen nicht benötigte, obwohl meine Vespa beim Start schon 25000 km auf dem Buckel hatte und in den 3 Wochen 3000 km abrollen mußte. Heimwärts ging es in Frankreich über Boulogne, Amiens, Versailles, Paris und Reims.

Text und Fotos: RICHARD NÖRPEL

Der Campingfrühling

Der Campingfrühling trifft zeitlich nicht genau mit dem Frühling in der Natur zusammen; er kommt später, und während in der Natur alles von alleine sproßt und blüht, kann so ein Campingfrühling eine recht kostspielige Angelegenheit sein. Man hat, das heißt natürlich „Sie“ hat nämlich festgestellt, daß das alte Zelt, das mit dem Nußölleck am Eingang, doch zu klein wäre für die kommende Saison. Man hat jetzt doch große Zelte, wirkliche Villen aus Leinwand. Wer will da noch in so einer Hundehütte leben. Man muß schließlich doch mit der Mode gehen und Camping ist modern. „Er“ sieht alles gerne ein, auch wenn ihm der Fettleck gar nicht so groß in Erinnerung ist und das Zelt gar nicht so klein vor seinem geistigen Auge steht. Es ist schließlich Frühling. Die Reisepläne, die bisher nur farblose Sprossen nach Art der Winterkartoffel getrieben haben, zeigen nun plötzlich auch die ersten wirklich grünen Triebe. So ein Campingfrühling beginnt ja nicht überall zur gleichen Zeit. Ach Gott, ein blühender Orangen-zweig über unserem neuen Zelt... sie hält das für himmlisch! „Er“ sieht inzwischen mehr wie ein Gott der Unterwelt aus, mit seinen rußigen Fingern und einem schwarzen Schmierfleck im Gesicht. Er hat angelangen, den guten alten Benzinkocher einer gründlichen Überholung und Reinigung zu unterziehen. „Weißt du übrigens“, sagt sie, „daß es überall herrliche neue Campingplätze gibt? In Deutschland sind es nun bald schon 350... Auch Triest, Neapel und Venedig hat gebaut und rund um den Comersee ist auch allerhand entstanden.“ „Klar“, meint der schwarze Höllenfürst, der inzwischen das Tischtuch und die Aufschläge seines Sakkos in seine düstere Sphäre mit einbezogen hat. „Wenn die Zelte größer werden, dann müssen doch auch die Zeltplätze mitwachsen. Wir Camper sind doch schließlich ein wirtschaftlicher Faktor!“ „Du bist wohl mehr ein landwirtschaftlicher Faktor mit deiner Sauerei, die du mir hier machst!“, sagt sie durchaus sachlich, aber sie schreitet nicht ein, sie betrachtet den „Fort-schritt“ aus der Ferne. Benzinkocher sind immer heimtückisch und kein Frauenherz wird jemals erforschen können, wann so ein Ding explodiert. Bei Männern ist das unkomplizierter, aber Benzinkocher... da weiß man weder wann, noch warum, noch in welcher Richtung sie losgehen. Also, wenn auch das Tischtuch immer dreckiger wird, die Campingplätze werden ja immer besser. Das ist doch was. Jedoch der schwarze Camper hat jetzt seine düsteren Gedanken und da wünscht er nicht unterbrochen zu werden. „Früher“, sagte er, „ja früher, da war das Zelteln noch ein Sport. Da haben die Bauern und die Gendarmen gemeinsam noch Jagd auf uns gemacht, denn damals haben wir angeblich noch einen Flurschaden verursacht. Das war oft gar nicht so einfach, ohne Anzeige davonzukommen. Aber heute... ein Zeltplatz ist heute schon nichts mehr, nicht mehr fein genug... ein Campingplatz muß es sein, das ist etwas besseres. Fließende



Zündapp Werkfoto

Toiletten mit Lautsprecheranschluß und Warenkiosk, Anschluß für elektrische Rasierapparate und Bügeleisen, magische Zeltplatzbeleuchtung und Schaukelstühle mit Telefonanschluß... ein bißchen Natur außenherum geniert niemand... Jetzt warte ich nur noch, bis das „Grand-Camping“ oder „Savoy-Camping“ kommt, dann habe ich gute Lust und verkaufe unser neues Zelt gleich wieder, sobald wir es haben!“

Der Benzinbrenner ist im Gegensatz zu „ihm“ inzwischen recht schön sauber geworden und sieht fast neu aus. „Sie“ lächelt wie eine Kirschblüte, es ist ja schließlich Frühling. Bald wird es wieder hinausgehen, hinaus in diese ewig neue, herrliche Natur, hinaus zu bisher unbekanntem Völkern und zu bisher unbekanntem Gestaden. Sie träumt nur in sich hinein und bringt keine Erwiderung. Schon morgen wird sie die Rußflecken aus der Tischtuchdecke waschen und mit ihnen alle schwarzen Gedanken hinwegfegen. Es ist Frühling, ein Campingfrühling wie noch nie... Bald geht es los! *Dr. Franz v. Hoven*

Kleine Vorschau auf Camping-Freuden

Wir haben uns einmal in den Sportartikelgeschäften umgesehen, was die Branche Camping in der kommenden Saison an Über-raschungen für uns bereit hält, und siehe da: es gibt allerlei Neuheiten für die Zeltzigeuner. Da sind erst einmal eine ganze Reihe von neuen Zelttypen, unter denen uns wiederum ein stabiles, aufblasbares Zelt — vorausgesetzt, daß es sich bewährt — besonders imponieren könnte. Kuppeldach und Boden sind fest miteinander verbunden, und werden durch ein Schlauchsystem, das mittels einer Motorradluftpumpe hart aufgeblasen werden kann, aufgestellt. Der Hauptvorteil für die Gemeinde der Rolleur besteht in der Leichtigkeit und dem Wegfall aller Stäbe. Stichwort beim Handel: **Pneumatikzelt!** Ferner gibt es neue Familienzelte, die aus zwei Spitzzelten mit einem überdachten Verbindungsteil bestehen. In jeder Hälfte können 3 Erwachsene bequem unterkommen und außerdem läßt sich jede Hälfte — z. B. bei Familienzwickigkeiten — für sich allein verwenden. Stichwort: **Muschelzelt!**

Für die begeisterten Küchenmeister gibt es zweiflammige Benzinkocher mit neuartiger Vorwärmvorrichtung für die Brenner. Neu ist auch ein Propangaskocher, der auf der Gasflasche montiert ist, und durch einen Aufsatz als Zeltbeleuchtung und als Heizung verwendet werden kann. Auf ähnlichem Prinzip wie die Spiritusgaslampen beruhen Benzingaslampen fürs Zelt, die kleiner und leichter gebaut sind. Leichtigkeit, Unzerbrechlichkeit und platzsparende Formen waren auch bei der Entwicklung von Geschirr und Proviantdosen aus Plastik maßgebend. Hier gibt es für billiges Geld eine sehr reiche Auswahl, die das Aluminium wohl bald vorzdrängt haben wird. Den Freunden eines gesunden

Schlafes sei verraten, daß auch auf dem Gebiet der Luftmatratzen für immer mehr Komfort gesorgt wird. Insbesondere gibt es für die 2-Meter-Männer jetzt Matratzen mit doppeltem Kopfteil zur Verlängerung. Daß man diese Liegestätten bei Tag auch als Klubsessel und sogar als Schlauchboot verwenden kann, versteht

INTERNATIONALE FRANKFURTER MESSE vom 7.—11. März 1954 im Zeichen des Camping-Gedankens

Dank der Initiative der deutschen Sportartikel- und Campingbedarf-Industrie ist für die Saison 1954 mit einem aussergewöhnlich vielseitigen Angebot zu rechnen. So wird im Rahmen der kommenden **INTERNATIONALEN FRANKFURTER FRÜHJAHRSMESSE**, die vom 7.—11. März 1954 stattfindet, erstmals eine internationale Campingmesse veranstaltet, um allen in- und ausländischen Einkäufern einen umfassenden Überblick über das Campingartikel-Angebot zu verschaffen.

sich von selbst. Apropos: Schlauchboot! Da hat das Sporthaus Schuster in München sogar ein Ding mit umgekehrten Vorzeichen herausgebracht. Ein aufblasbares Sportboot von 2 Meter Länge und 4 kg Gewicht, das man — umgedreht — als Matratze verwenden kann.

Campingmöbel werden übrigens immer leichter und kleiner, so daß sie auch der Roller-Zeltler in Betracht ziehen kann. Diese hübschen Klappstühle und Klapptische sind — ebenso wie die Schlafsäcke — in der kommenden Saison überdies noch etwas billiger als früher, was bestimmt kein Fehler ist. Und zum Schluß eine Sache, die speziell für Roller- und Motorradfahrer erfunden wurde: der Motorist-Anhänger — ein Zweiradanhänger, der alles Gepäck aufnimmt und zu einem kompletten 2-Mann-Zelt ausgebaut werden kann. Praktisch also der **„Wohnwagen des kleinen Mannes!“** Soweit unsere Vorschau auf die kommenden Campingfreuden! Nächstens mehr davon! *Havasch*



Am 2. Tag mittags — in alter Frische und neuem Make-up auf dem Marktplatz in Trient



Weg nach Bad Tusch — Kurz vor der Abfahrt besagte Gegenstände und 2 Personen waren 5 Stunden später am Franz-Josefshaus (Großglockner)

Liabu Rollna Ruwina,

es wird mir so viel von Deiner Zeitung und den Freuden mit Motorrollern erzählt, daß ich Dir heute mal von der Kehrseite meines Rollerlebens berichten möchte.

Ich armes, gequältes Vehikel stehe auf Holzklötzen aufgebaut in einem Keller, zugedeckt, völlig verstaubt, innerlich zerbrochen und verrostet, und habe nun Zeit, über mich und meine Herrin, genannt VESPARINA, nachzudenken.

Seit Oktober 1951, als ich von Vater Hoffmann in IHRE Hände kam, versuche ich geduldig meine Dienste zu tun. Man nennt mich unsinnigerweise, und ohne mich zu fragen „AVEC“, ein Name, den weder ich und vermutlich auch SIE nicht verstehen. Angegangen ist es damit, daß SIE mich, noch ohne Führerschein

staunlich. Dieses Geld verwendete sie dafür, meine Originalfarbe zu wechseln und mich fortgesetzt mit Zubehörteilen und Plaketten zu behängen (siehe Artikel Plakettenfimmel). Sogar einen Mäcki habe ich auf der Nase sitzen.

Einmal wollte ich sie ganz fürchterlich blamieren, und bin damit leider selbst hereingefallen. Als sie nämlich eines nachts alleine im Englischen Garten fuhr, ließ ich sachte einen Teil der Hinterradachse fallen. Aber meinst Du, dies hätte sie auch nur irgendwie erschüttert? — Sie nahm mein Hinterrad unter den Arm, ließ mich liegen, und bestieg eine vorbeikommende Lambretta. Ich vergoß bittere Benzintränen und schwor mir, diesen Scherz nicht zu wiederholen. Am nächsten Tag wurde ich dann auch prompt abgeholt, und — oh Wunder — kam in eine Werkstatt, nachdem SIE mich lange genug untersucht hatte.



Das Schmi AUS DEM KELLER

(ODER STOSSEUFZER EINES EINGEWINTERTEN)

oder die geringsten Fahrkenntnisse, 100 km weit durch die Nacht hetzte. Mit polizeilicher Verwarnung, völlig verfroren und heulend lungten wir dann am Ziel an, glücklicherweise ohne Panne, dank meiner grenzenlosen Geduld.

Während der nächsten zwei Jahre (SIE hatte schließlich das Schalten gelernt), jagt man mich von meiner Heimatstadt München aus, bei Sonne, Regen, Sturm und Schnee bis an die nördlichsten Ecken Bayerns, durch Schwaben, zum Bodensee, durch ganz Österreich und über den Großglockner, nach Italien, zu Vespatreffen, Gausfahrten und Korsos. Zuverlässigkeits- und Geschicklichkeitsfahrten, und, bis zum Überdruß, immer wieder an IHRE Lieblingsorte in Bayern. Ich wurde nicht nur den Zirler Berg hinauf- und heruntergequält, um den anderen meine Leistungsfähigkeit vor Augen zu führen — nein, weit schlimmer — SIE fuhr, schob und zog mich durch Felswege, Sümpfe, Wiesen und pfadlose Berghänge. Und fuhr wir mal auf einer anständig gepflasterten Straße oder Autobahn, dann gab es in der Nähe bestimmt einen anderen Roller, dem gezeigt werden mußte, daß ich ein bißchen schneller als meine Namensgefährten war, weil mein Innengeräusch original italienisch ist. Also — ein Ausruhen gab's für mich nicht.

Und diese Belastungen!! Ich glaube, daß wenig Roller derartiges erdulden müssen. Gegen SIE und ihre Freundinnen habe ich gewiß nicht das Geringste einzuwenden, aber später wurden alle Arten von Männern auf dem Sozius befördert, kleine Dünne bis große Dicke, was mich maßlos verdroß. Weiterhin wurde ich zum Möbelwagen degradiert, beförderte Christbäume, Katzen, Babies, Schallplatten, spielende Radios, Blumentöpfe, Gartendünger und sonstige Delikatessen.

SIE hat eine ausgesprochene Abneigung gegen Werkstätten. So etwas wie Kontrolle oder Kundendienst habe ich in meinem zweijährigen, 30000 km langen Rollerdasein noch nicht kennengelernt. Dorthin schickt sie mich nur, wenn es gar nicht mehr anders geht, d. h. wenn ich buchstäblich auseinanderfalle. Du wirst es kaum glauben, aber SIE repariert wirklich alles selbst, und das mit gutem Erfolg bis jetzt, mein Langmut ist riesengroß. Ihr Geschick, das Geld für Reparaturen zu sparen ist wirklich er-

Über unsere letzte größere Fahrt möchte ich Dir noch näher berichten. Die ging im September 1953 nach Italien. Wie ich schon sagte, habe ich nicht das Geringste gegen Sozias. Aber daß die beiden Damen mit einer Gepäckladung einer vierwöchentlichen Ferienreise für fünf Tage nach Italien führen, brachte mein südliches Temperament schon zu Anfang in Wallung. Ganz abgesehen davon, daß sie weder mich, noch die Sprache des Landes beherrschten, und außer Landkarten von den Straßenverhältnissen keine Ahnung hatten — also da kann selbst einer mit Münchner Bier getauften Vespa vor Wut der Auspufftopf platzen.

Meine sparsame Vesparina ging natürlich wieder nicht zur Werkstätte, sie setzte sich mit $\frac{3}{4}$ -Hose und Handschuhen bewaffnet vor mich auf den Boden, reinigte kurz den Zylinderkopf und wechselte das Öl, den Rest des Tages verbrachte sie damit, mich auf Hochglanz zu polieren. Sogar die Plaketten putzte sie mit Sidel. Sie ließ sich dann einige Ersatzteile aus, packte noch drei bereits gebrauchte Zündkerzen ein, und die technische Überwachung war beendet. Dafür verbrachte sie einige Tage damit, das Gepäck zusammenzustellen und kunstgerecht zu montieren. Jeder sagte natürlich, es sei Wahnsinn, zwei Mädchen so alleine, im fremden Land, usw., aber beide entgegneten, sie könnten Zündkerzen und Räder auswechseln, Vergaser und Zylinderkopf reinigen und Achsenbrüche erkennen, und was sollte sonst denn schon passieren.

Damit fuhrn wir also unbemannt in Garmisch ab. —

Die beiden wollten am ersten Tag bis Riva, und in den folgenden vier Tagen am Gardasee entlang, nach Mailand, zum Comer See, über das Stilferjoch und Reschenpaß zurück nach München. Ich persönlich hatte wenig Lust, in Verkleidung einer Städterin auf Hamsterfahrt im Jahre 1947, eine Paradeahrt durch mein Heimatland anzutreten. Na — wir fuhrn erst mal los.

SIE entschloß sich, vom Brennerpaß aus, nicht wie normale Menschen über Brixen nach Bozen zu fahren, sondern mich über den Jaufenpaß und Meran zu schinden. Diese Paßstraße besteht aus mehr oder minder großen Steinbrocken, die auf eine, wahrscheinlich von alten Römern angelegte Straße in übergroßer Menge geschüttet wurden. Dies zumindest war unsere Ansicht.

Die Paßstraße war außerdem nur 35 km lang! Bergauf tat mir dies nicht weiter weh, aber abwärts ging es dann holpernd im ersten Gang, abwechselnd mit Fuß- und Handbremse. Die beiden Damen fingen an zu schwitzen, und mir gefror die 240-BERU-Zündkerze im Leib. Und dann hatte ich plötzlich genug und fiel einfach nach rechts um. Es passierte uns allen dreien beinahe gar nichts, SIE erhob sich sofort, klopfte sich den Staub, und mir die restlichen Teile von Spiegel- und Scheinwerferglas ab, die Sozia saß schon wieder und rief Huh! — und weiter ging die Fahrt. Der Erfolg dieser Aktion für mich war gleich Null, ich fühlte mich gezähmt und zeigte wieder gute Manieren. In Meran wurde ich mit großer Zeitverschwendung neu eingeglast — und Riva lag für diesen Tag in weiter Ferne.

Als wir in Bozen landeten, war es Nacht, und man begab sich zur Ruhe. Leider konnte ich mich nicht einmal mit meinen italienischen Freunden unterhalten, denn SIE hatte mich boshafterweise alleine in einen Hausflur gesperrt, vermutlich aus Angst, ich würde ausrücken.

Am anderen Morgen starteten wir gegen 10 Uhr — nachdem SIE mich mit verschiedenen Obstsorten behängt hatte — und gelangten über Trento nach Torbole am Gardasee. Beim Anblick des Gardasees riefen wir alle drei ahlih, und ich blieb freiwillig im dritten Gang stehen. Wir waren so begeistert, daß Mailand, Comer See und weitere Pässe vergessen waren, und wir beschlossen, hier zu bleiben. Somit sah ich keinen Grund, während der weiteren Fahrt auch nur ein einziges Mal zu bücken. Zur Ruhe kamen wir aber trotzdem nicht, denn wir konnten nicht umhin, den Gardasee von allen Seiten zu besehen und fuhren daher rundherum.

Ein kleiner Abstecher führte uns nach Verona, wo ich mit Zubehörteilen aller Art behängt wurde, was mir, nach Aussagen meiner Kollegen, das Aussehen eines verchromten Affen gab. An diesem anstrengenden Tag gingen meine unruhigen Damen abends noch aus, und mir blieb wenigstens das Vergnügen, mich mit dem Roller der beiden Begleiter, einer schon etwas altersschwachen, aber waschechten Münchner Vespa zu amüsieren. — Ohne weitere Zwischenfälle, mit Chianti und Andenken beladen, fuhren wir — die Damen mit charmantestem Lächeln — durch die vier Grenzstationen. Ab Reschenpaß hinterließen wir eine Traubensaftspur auf den Straßen, und am Abend hatte uns München wieder, mit einem Riesenkorb leerer Reben und einigen Pfund Pflirschkernen.



Das letzte Zeichen des vereunkenen Dorfes im Reschensee — ein neues wurde am Ufer wieder erbaut

Nun habe ich meinem Herzen Luft gemacht, liebe Roller Revue, und es geht mir jetzt wesentlich besser. Bei gemauerer Betrachtung meines Innengeräusches habe ich festgestellt, daß ich auch nicht verrostet bin, und auch nicht alt. Nur eine kleine Werkstattpflege würde mir nicht schaden. Um etwas möchte ich Dich allerdings bitten. SIE sagte mal im Herbst, sie würde mich im Frühjahr verkaufen. Ich bin die rauhe Behandlung gewöhnt, laufe noch wie ein Wiesel, und lasse SIE auch nie im Stich, mit anderen Worten, ich möchte nicht verkauft werden, sondern bei IHR bleiben. Könntest Du bitte ein gutes Wort für mich einlegen? Und sage auch viele Grüße von mir.
Dein AVECO.

Welche Grenzübergangsstellen können wir passieren, wenn wir nach Österreich fahren?

Die deutsch-österreichische Grenze, die vorwiegend in mittlerer und höherer Gebirgslage verläuft, weist eine Länge von ungefähr 700 km auf. Es stehen uns demnach 3 bis 4 mal so viele Grenzkilometer gegenüber der deutsch-schweizerischen Grenze zur Verfügung, wenn wir dieses Nachbarland aufsuchen wollen. Wie fast an jeder Grenze, so sind auch hier für den großen Reiseverkehr eine Vielzahl von Übergangsstellen zugelassen. Diese stehen uns frei zur Wahl und wir haben die Gewähr, daß sie ganzjährig geöffnet sind. Die nachstehende Aufstellung zeigt, wo wir die Grenze passieren können, und es sei ausdrücklich betont, daß diese Grenzkontrollstellen, was für uns Rolleure wichtig ist, alle einen Landstraßenübergang aufzuweisen haben.

Grenzübergangsstelle auf deutscher Seite	Grenzübergangsstelle auf österreichischer Seite
Lindau-Ziegelhaus	Unterhoehsteg
Niederstaufen	Hohenweller
Neuhaus (Allgäu)	Hub
Aach	Sprünge
Balderschwang	Schönwalden
Oberjoch	Schattwald
Fallmühle	Enge
Pfronten-Stelnach	Schönbühl
Füssen	Pinzwang
Linderhof	Ammerwald
Griesen	Schanz
Schneeferner-Zugspitze	Kammhotel
Mittenwald-Leutasch	Leutasch
Mittenwald	Scharnitz
Vorderriß	Hinterriß
Fall	Achenwald
Stuben	Achenkirch
Bäckeralm	Ursprung
Kiefernfelden	Klause
Oberaudorf	Niederndorf
Reisach	Zollhaus Erl
Windshausen	Schwaigen
Sachrang	Wildbühl
Schlechting	Kössen
Reit i. W.	Kaltenbach
Steinpaß	Steinpaß
Zill	Dürrberg
Schellenberg	Hangender Stein
Schwarzbach (Autobahn)	Walsberg
Schwarzbach (Straße)	Walsberg

Grenzübergangsstelle auf deutscher Seite	Grenzübergangsstelle auf österreichischer Seite
Freilassing	Saalachbrücke
Laufen	Oberndorf
Tittmoning	Ettenau
Burghausen	Ach a. d. Salzach
Simbach-Innbrücke	Simbach
Eggling	Obernberg
Neuhaus (Inn)	Schärding
Passau-Vogtlan	Ingling
Passau-Mariahilf	Gattern
Passau-Saming	Saming
Passau-Halbach	Halbach
Passau-Achleiten	Esternberg

Nur eine Grenzstation nach der Tschechoslowakei . . .

Wohl selten kommt es vor, daß wir reisehungrigen Rollerfreunde den Wunsch haben, eine Fahrt in die Tschechoslowakei zu machen. Für einen solchen Fall jedoch steht uns nur ein Grenzübergang, der für den großen Reiseverkehr mit Landstraßenübergang zugelassen ist, zur Verfügung.

Dieser Grenzübergang ist Waidhaus. Es liegt an der Bundesstraße 14, die, östlich gesehen, nach Pilsen führt. Sein vis à vis ist Rozvadov.

. . . aber vier an der östlichen Zonengrenze.

Auch bei der Wahl eines Überganges in die sowjetische Zone wird uns die Wahl nicht zur Qual. Unsere vier angrenzenden Bundesländer, nämlich Bayern, Hessen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein, teilen sich redlich darin, diese — leider nur — vier offenen Türen zu betreuen. Diese vier Kontrollstellen mit Landstraßenübergang sind:

In der Bundesrepublik	In der sowjetischen Zone
Töpen	Juchhöh-Gefell/Thür.
Herleshausen	Wartha
Helinstedt	Marlenborn
Lauenburg	Horst



Kleine SOZIA-SOZIOLOGIE

Rollerketzereien von Otto Bierner

Hätte es ehemals zur Zeit der Philosophenskeptiker Nietzsche und Voltaire schon Motorroller gegeben, so hätten die beiden mißtrauischen alten Herren der Nachwelt bestimmt folgende glasklare Definition hinterlassen:

„Eine Sozia ist ein menschliches Wesen weiblichen Geschlechts, welches sich im Lebenskampf an die Schultern seines Mannes klammert, hinter dessen Rücken ein Windschattendasein führt, sich von fremden Kräften treiben läßt und in jedem Falle als erschwerender Umstand wirkt.“ Ein Zoologe würde die „Spezies Sozia“ bedenkenlos nach obiger Formulierung unter die Parasiten einordnen.

Fahrradbräute riechen nach Wind und Sonne, Motorradbeifahrerinnen nach Leder, Trockenspiritibus und Schmieröl. Rollersozius aber haftet ein unnachahmlicher Duft an — eine schwer definierbare Mischung aus Popeline und Kölnisch. Motorrollern ist eine Weltanschauung; von der Politik unterscheidet sie sich allerdings grundlegend darin, daß man sich weniger von Schlagworten, dafür aber mehr von Schlaglöffeln beeindrucken läßt. Sozius wissen Töne davon zu flöten!

Ist es nicht aufschlußreich, daß unsere sonst so ausdrucksreiche deutsche Muttersprache keinen Ausdruck für den männlichen Soziusfahrer hat? Ein „Sozius“ wäre Nonsense. Wie klar und hell klingt dagegen „Sozia“! Man darf gewiß sein, daß dieser Name sehr bald triumphalen Einzug in den Geburts- und Taufregistern halten wird. „Die Geburt einer gesunden kleinen Sozia beehren sich anzuzeigen...“

Sozius sind im Alter genau festzustellen. Es bewegen sich nur Damen zwischen . . . zehn und . . . zig auf den Sätteln der Roller. Es ist nicht richtig, daß „breite“ Schichten der Bevölkerung zu den Sozius zählen. Von einer gewissen Breite an bevorzugen die weiblichen Wesen Punkttroller mehr als Motorroller.

Weshalb ist die einfallslose Kraftfahrzeugindustrie noch nicht auf die Idee gekommen, an jedem Roller ein Kästchen anzubringen — für Lippenstift, Spitzentüchlein und Spiegel der Sozius? Es wäre nicht minder wichtig als das Werkzeugkästchen für den Fahrer.

An Rollerpannen wurde gedacht. Rollerromanzten kommen oft ebenso überraschend für Fahrer und Sozia!

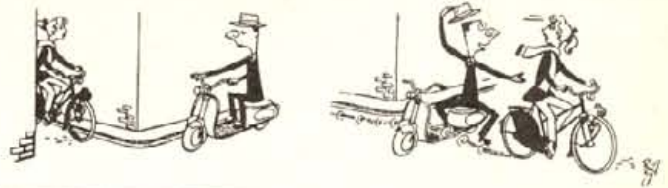
Für die echte, passionierte Sozia gibt es überhaupt keine „Lockung der höheren Steuerklasse“. Dicke Generaldirektoren mit schweren Wagen ringen ihr nur ein müdes Lächeln ab. Rolls Royce oder Roller — das ist hier keine Frage. Auf dem Sozius eines Motorrollers ist wenig Platz für weibliche Spekulationen. Dafür ist er zu schmal, zu windig und nicht weich genug gefedert. Der Unterschied zwischen Auto- und Rollerfahrern? Autofahrer tragen ihr Maskottchen vorne an der Windschutzscheibe — Rollerianer hinten auf dem Sozius!

Haben die Sozius nicht allesamt die Grazie und Anmut einer Zirkusreiterin der Hohen Schule? Nur giftböse Zungen können behaupten, sie hätten so unerbittlich um den Damensattel gekämpft, damit sie sich noch besser nach fremden Männern umsehen könnten! Trotzdem: Sozius sind weder Salonschlangen noch Mauerblümchen. Sie haben durchwegs hübsche Beine und die kommen im Damensitz noch viel, viel besser zur Wirkung. Ob sie ins Büro, in die Oper oder zum Zahnarzt rollern, diese bunten, stets ein wenig verliebt und südlisch anmutenden Popeline-tüpfchen auf dem Sozius, sie sind eine wohlthuende Augenweide und Abwechslung in unserem staubigen, blechernem und verchromten Großstadtverkehr!

Was uns an manchen Rollerfahrern nicht gefällt!

Diese, bei der Wahl der Fahrzeuge so fortschrittlichen Leute, haben zum Teil noch Reste eines überflüssigen Standes- bzw. Markendünkels. Muß es denn wirklich sein, daß der Fahrer des einen Fabrikates, weil seine Maschine mehr oder mehr Chromteile bzw. eine angeblich nettere Form oder aber noch rundere Räder hat, auf den anderen spöttisch herabblickt!

Daß sich die Besitzer von Maschinen verschiedener Firmen selbst in Großstädten mit verkehrsüberladenen Straßen jagen, andere Verkehrsteilnehmer gefährden und dabei sogar Unfälle verursachen. Daß an Rollerfahrern, die mit einer Panne am Straßenrand stehen, die „Sportkollegen“ des anderen und leider auch manchemal des gleichen Fabrikates, mit



Vollgas und einem netten Lächeln auf den Lippen vorbeibrausen. Fänden Sie es nicht selbst schon oft beschämend, wenn in derartigen Fällen der Unglückliche warten mußte, bis ein Motorradfahrer anhält und ihm im Rahmen des Möglichen weiterhilft!

Jeder von uns sollte sich gerade hier bei seinem Hobby von seiner besten Seite zeigen und, sofern er sich von den bisherigen Warten betroffen fühlt, die neue Fahrseason mit besseren Vorsätzen beginnen.

Eine besonders dankbare Aufgabe aber ist es auch für die vielen Rollerclubs, die vorhandene Eigenbrütelei zu beseitigen, indem sie die übrigen Rollerverbindungen ihres Gebietes zu gemeinsamen Veranstaltungen wie Fasnachtsabende, Sommernachtsfeste und zu Ausfahrten einladen. Ein herzliches und kameradschaftliches Verhältnis hat noch nie geschadet, aber schon vielen genutzt.

Wollen wir hoffen, daß sich bald die Früchte unserer kleinen Betrachtung zeigen, denn vielleicht sind Sie es, der die nächste Panne auf der Straße hat und die Hilfe eines Rollerfahrers braucht.

W. Offinger

VALVOLINE Zweitakteroel *Valvomix*

mischt sich selbst, besitzt das größte Schmiervermögen, ist frei von Rückstandsbildung, bietet den besten Korrosionsschutz, ist auf das dem Motor zuträglichste Gemischverhältnis abgestimmt.

VALVOLINE GM, nicht vorgelöst, auch weiterhin überall erhältlich.



VALVOLINE OEL GESELLSCHAFT M.B.H., HAMBURG



Seltsame Geräusche im Motor



Unser Schnurrer hat uns bisher nur Freude gemacht. Neuerdings klingt er uns aber ungewohnt, besonders anfangs, wenn er noch kalt ist. Erst merken wir es noch nicht richtig, bis wir schließlich aber doch deutlich heraushören, daß es ganz ähnlich wie das Geräusch eines hämmernden Ventils klingt. Aber wir haben doch keines in unserem Zweitakter. Das muß also schon etwas anderes sein. Sind wir dickfellig und achten auf diese Geräusche nicht, so kann es unter Umständen noch lange gut gehen. Es kann aber auch zu einem schnellen Zusammenbruch kommen, der eine teure Reparatur im Gefolge hat. Besser ist es, gleich zum Fachmann zu gehen und das Herz unseres lieben Eselchens abhören zu lassen.

Das seltsame Geräusch, das mit einem leisen, kaum wahrnehmbaren „Ticken“ bei noch kaltem Motor beginnt, kann verschiedene Ursachen haben. Es kann zum Beispiel vom Kolbenkippen her rühren. Nach etlichen tausend Betriebskilometern kann der Kolben im Zylinder zu viel Spiel bekommen haben. Das kann auch dann passieren, wenn der Kolben in der Fabrik bei der Motor-montage mit „Wurfsitz“ eingepaßt ist. Dieser Ausdruck ist übertrieben, denn er soll andeuten, daß man den Kolben einfach mit einem Ruck in den Zylinder geworfen hat, wo er sozusagen auch ohne weiteres hineinfiel. Wie gesagt, das ist übertrieben, aber im verkleinerten Maßstab kommt es einmal vor, ebenso wie auch einmal ein zu stramm eingepaßter Kolben, der in der Einfahrzeit dauernd „festgeht“. Ist ein Kolben von vornherein mit zu viel Spiel (es geht da um Hundertstel Millimeter!) eingebaut, oder hat er während längerer Betriebs zu viel Spiel bekommen, dann kippt er um seine Längsachse, wenn er über den oberen Totpunkt geht. Der Totpunkt ist der Augenblick, wenn der Kolben seine Laufrichtung ändert. Es gibt einen oberen Totpunkt in dem Augenblick, wenn der im Zylinder hochgehende Kolben in einem winzigen Sekundenbruchteil zum Stillstand kommt, um gleich darauf nach unten zu gehen. Umgekehrt ist es beim unteren Totpunkt, der in dem Moment überwunden werden muß, wenn der bis dahin abwärts im Zylinder wandernde Kolben sich anschießt, wieder umgekehrt nach oben zu steigen. Klingt ganz gemächlich. Aber das geht in Wirklichkeit so schnell, daß wir das mit bloßem Auge — wenn der Zylinder aus Glas wäre — kaum wahrnehmen könnten. In beiden Fällen, also im oberen und unteren Totpunkt, ändern sich die auf den Kolbenboden wirkenden Druckverhältnisse. Hier spielen dann weiter noch Zentrifugalkräfte eine gewisse Rolle. Volkstümlich gesagt: Der Kolben kommt ins Schlackern! Hat er wenig Spiel im Zylinder, so kann er eben nicht schlackern. Hat er viel Spiel, dann schlackert oder „kippt“ er. Das gibt ein tickendes Geräusch, das um so stärker wird, je größer das Spiel ist. Das Kolbenkippen kann im Anfang aufhören, wenn der Motor auf Betriebstemperatur ist. Der Kolben dehnt sich dann nämlich und kommt wieder zu genauem Passen, womit das Geräusch verschwindet. Im übrigen ist das Kolbenkippen nicht so schlimm. Manche Fachleute stehen auf dem Standpunkt, daß es auch bei neuem Zweitakter sowieso nichts auf sich habe, weil es vor Kolbenklemmern in der Einlaufzeit schützt. In Neckursulm vertreten sie beispielsweise diesen Standpunkt. Er hat etwas für sich, aber dem Chronisten ist ein kippender Kolben trotzdem ein Greuel, trotzdem er mit kippenden Kolben schon Zehntausende von Kilometern gefahren ist, ohne daß weiteres erfolgte. Alarmierender ist das Ticken schon, wenn es sich um „Lagerluft“ am Kolbenbolzen handelt. Diese „Luft“ entsteht, wenn der Kolben entweder zu viel Spiel in den Kolbenbolzenaugen oder im oberen Pleuellager hat. Entweder hat sich der Kolbenbolzen im Pleuellager abgenutzt, oder er hat die Kolbenbolzenaugen ausgeschlagen. Das letztere kennzeichnet sich meist durch dumpferes Hämmern, das erstere aber durch helleres „Ticken“. Beides kann sich im Anfangsstadium beim allmählich sich erwärmenden Motor wieder verlieren, und man kann mit einem solchen Motor noch mehrere tausend Kilometer fahren. Übermäßiges Beschleunigen im kalten Zustand — sogenannter Heldenstart — aber führt sehr schnell zur Endphase.

Beim Verdacht, daß der Kolbenbolzen das Karmickel der Geräusche ist, sollte man sofort zum Fachmann gehen, d. h. in eine erstklassige Werkstatt, die mit dem betreffenden Modell genaue Erfahrungen hat. Es kostet nicht die Welt, den Zylinderkopf abnehmen zu lassen. Der Meister fühlt das dann von oben mit den Fingern ab, ob mit dem Kolben oder dem Kolbenbolzen irgend-

etwas nicht in Ordnung ist. Notfalls ist auch der ganze Zylinder in wenigen Minuten herunter. Ein loser Kolbenbolzen schlägt sowohl das obere Pleuellager oval, wie er auch ähnliche Veränderungen an den Kolbenbolzenaugen verursacht. Tut man nichts dagegen, wird die Geräuschbildung immer schlimmer, und es kann zu Rissen im Kolben, schließlich aber auch zum Abreißen des Pleuels kommen. Der dabei im Innern des Motors entstehende „Salat“ macht dann unter allen Umständen eine Weiterfahrt unmöglich. Der rechtzeitige Austausch des Kolbenbolzens, eventuell samt des Kolbens, hätte mit geringen Kosten diese unschöne Erscheinung vermieden.

Eine weitere Ursache seltsamer Geräusche kann auch das untere Pleuellager verursachen, wenn es allmählich zu viel Spiel bekommt. Hier findet man häufig Rollenlager. Rollen können im Gegensatz zu Kugeln „schränken“, wenn sie zu viel Spiel haben. Sie klemmen dann auf der Kurbelwelle, einzelne werden dabei zerrieben, und schließlich sitzt das untere Pleuellager bombenfest. Der Motor läßt sich nicht mehr „durchdrehen“. Aus! Eine Generalreparatur ist fällig. Zu großes Spiel im unteren Pleuellager stellt der Meister ohne weiteres bei abgenommenem Zylinder fest, wobei also das ganze Triebwerk noch fest im Rahmen sitzt. Zeigt sich zu viel Spiel im unteren Pleuellager, so muß eben der Motor demontiert werden, um ein Festgehen des Pleuels auf der Kurbelwelle und damit weitere schwerste Schäden im Triebwerk zu vermeiden. Wer hier unbelehrbar ist, wird es nachher am Geldbeutel spüren, wenn er auf der Landstraße lieben bleibt und noch Abschleppkosten und ähnliches bezahlen muß.

Ein weiteres, aber kaum vernehmbares Geräusch machen auch ausgeschlagene Hauptlager. Das sind die Lager, in denen sich die Kurbelwelle im Kurbelgehäuse dreht. Beim Viertakter merkt man das meist erst, wenn die hierbei entstehenden mechanischen Geräusche sehr hörbar werden. Beim Zweitakter merkt das — auch ohne Geräusch — der Fahrer früher. Da hier das Gasluftgemisch durch das Kurbelgehäuse gesaugt wird, muß dieses absolut dicht sein, auch an den Hauptlagern. Bekommen diese Spiel, so gerät „Nebenluft“ ins Kurbelgehäuse. Enderfolg: Der Motor beginnt, einen ungewöhnlichen Durst zu zeigen. Er neigt zum Heißwerden. Die Leistung läßt nach und der Motor springt sehr schlecht an, weil diese Nebenluft die Bildung eines gut brennfähigen Gemisches verhindert. Wir brauchen nämlich für unsere normalen Treibstoffe rund gerechnet etwa 14 Teile Luft auf einen Teil Treibstoff. Verdächtig ist hierbei immer, wenn Öl auch in geringster Menge aus dem Kurbelgehäuse austritt, und zwar auf der Seite, wo das Kettenritzel sitzt. Es gibt ja auch Roller-motoren, die an Stelle der Primärkette (die Kette vom Motor zum Getriebe) mehrere Zahnräder aufweisen. Da das alles sowieso gut im Ölbad laufen muß, ist es kaum möglich, in diesem Falle ausgeschlagene Hauptlager durch Ölaustritt vom Kurbelgehäuse her festzustellen.

Aber auslaufende Hauptlager warnen den aufmerksamen Fahrer durch die oben angedeuteten Erscheinungen meist so frühzeitig beim Zweitakter, daß man immer noch Vorkehrungen treffen kann. Treten solche Anzeichen wie Geräuschentwicklung und starker Leistungsverlust beim Zweitakter spontan auf, so kann man über etliche Kilometer immer noch nach Hause kommen, indem man scharfes Beschleunigen vermeidet und das Fahrzeug „rollen“ läßt, also nicht „treibt“. Dieses Rollenlassen bekommt auch dem gesunden Motor stets besser als ewiges und rücksichtsloses „Treiben“.

Ein besonderes Geräusch allerdings muß hier ausgeschieden werden, nämlich das Zündungsklopfen, das ja auch deutlich hörbar ist. Dies entsteht bei Treibstoffen mit geringerer Klopfestigkeit, weiter bei falscher Zündungseinstellung und schließlich beim rücksichtslosen Treiben. Wer schaltfaul ist, dabei aber gern den Gasdrehgriff am Lenker „aufreißt“, so daß der Motor in der betreffenden Drehzahl überlastet wird, lernt dieses Zündungsklopfen zur Genuge kennen. Da es die Folge einer Detonation — zum Unterschied von gewöhnlicher Verbrennung ist — bekommen der Kolben, das Pleuel und die Kurbelwelle harte Schläge, so daß schließlich aus diesem Grunde die zuerst beschriebenen „mechanischen“ Geräusche mit all ihren weiteren Folgen entstehen. Auch beim Roller ist die „zarte“ Hand am Gasdrehgriff das Wichtigste, womit ja gerade die Rollerinnen gesegnet sind. *Mechanikus*



Mit dem Redaktionswagen versuchten wir auf einer Probeverfolgungsjahrt den Detektiv abzuschütteln — es gelang beim besten Willen nicht. Fotoreportage: Speckmann

Kombiniere: ROLLERDETEKTIV



Beim „Kombinieren“ beruhigen Goldfische auf dem Schreibtisch. Sherlock Holmes spielte Geige



12 Kegel — Ausgleichsrythmistik für Detektive. Jeder Schuß mehrere Treffer

Einer der erfolgreichsten Privatdetektive, Fritz Jennuwein in München, der bereits in großen Straf- und Zivilprozessen seine Fähigkeiten unter Beweis gestellt hat, gibt uns folgende Darstellung über seine berufliche Bekanntschaft mit dem Roller:

Es erscheint vielleicht im Augenblick unverständlich, wenn ich den Roller als ein unentbehrliches Hilfsmittel für die Ausführung meines Berufes bezeichne. Zu meinem Aufgabengebiet gehören aber u. a. die Überwachung und Beobachtung von Personen, die mit einem Motorfahrzeug unterwegs sind. Bei Verfolgungen, die nach auswärts oder über größere Entfernungen führen, bin ich allerdings nach wie vor auf den Pkw angewiesen, im Stadtverkehr jedoch hat sich der Roller ausgezeichnet bewährt.

Vor allem durch seine Wendigkeit war es mir bisher immer möglich, den Fahrzeugen aller Klassen auf den Fersen zu bleiben. Gerade bei Verkehrsstauungen, an Kreuzungspunkten oder ähnlichem, wo sehr leicht die Möglichkeit gegeben ist, daß der Verfolger von anderen Verkehrsteilnehmern abgedrängt wird, kann man sich mit dem Roller an das zu beobachtende Fahrzeug heranschlingeln.

Ein großer Vorzug, der mir bei meiner Tätigkeit zudem noch zugute kommt, ist, daß ich mich zum Rollerfahren stets gut kleiden kann. Dies ist deshalb wichtig, weil ich den Verfolgten unauffällig in Theater und Restaurants usw. folgen kann.

Bei meiner Tätigkeit habe ich mich bereits zum Rollerspezialisten entwickelt, da ich sämtliche Fabrikate gefahren habe, um nicht mit demselben Fahrzeug die Aufmerksamkeit des Überwachten zu erregen. Deshalb habe ich mit einem Rollerverleih einen Vertrag abgeschlossen. Aus diesem Grunde sind auch meine Mitarbeiter auf Roller jeden Fabrikats gedrillt. Durch diese berufliche Notwendigkeit ist das Rollerfahren bei mir zum Hobby geworden, welches ich auch privat nicht mehr missen möchte.

KREUZWORTRÄTSEL

Waagrecht:

1. Teil des Rollers
5. Stadt in Westfalen
9. allgemein
11. Verneinung
12. Kriemhilds Mutter
13. unzubereitet
16. Fluß in Italien
19. Engl. Titel
21. Südafrikaner
23. Gesundheitsgetränk
24. Haltung
25. Nachlaßempfänger
26. Sauerkirschenorte (Mz).

Senkrecht:

1. arbeiten
2. Gewürz
3. Verneinung
4. Kriegstauglich
5. Auerochse
6. Rollermarke
7. Verteidigungsorganisation
8. engl. Bier
10. lat. ich
13. Fahrzeug
14. deutscher Dichter und Denker
15. Rollertyp
16. Dichtform
17. Küchengerät
18. allg. Injektionsmittel (Mz)
20. kleinstes Teil
22. Fruchtstock.

1	2	3	4	■	5	6	7	8
9				10				
11			■		■	12		
■		■	13		14	■		■
15	■	16		■		17	■	18
19	20			■	21		22	
23								
24				■	25			
26								

Auflösung von Nr. 2:

1. Wetterfrosch, 2. Emilia, 3. rabiat, 4. Rollerteam, 5. Ostzone, 6. Lindbergh
7. Lenker, 8. extensiv, 9. Roberto, 10. Fatum, 11. Arsenal, 12. Eskapade
3. Hartlieb, 14. Roller Revue, 15. Tamburin.

„Mein Roller fährt, hat mehr vom Leben!“

Bald ist Frühling

Mit diesem Stoßseufzer will Justus nicht zum Ausdruck bringen, daß in seinem Innern neben paragraphös angehauchten Erwägungen auch zartere Regungen zugelassen sind. Ihm liegt ein ganz anderes Problem am Herzen.

Zusammen mit dem Quecksilber im Thermometer draußen vorm Fenster wird in den nächsten Wochen auch die Zahl der motorisierten Verkehrsteilnehmer wieder steigen. Nicht nur die im Winter stillgelegten Fahrzeuge werden wieder in Betrieb genommen, sondern auch die im Frühjahr immer besonders große Kauffreudigkeit wird manchen zum Erwerb eines neuen Rollers, Wagens, Motorrads verleiten. Wie viele Unfälle wird es wieder bei Wochenendfahrten auf verstopften Landstraßen geben, wieviele Stürze durch zu schnelles Fahren, wieviele Blechschäden im Stadtverkehr! Die Straßen wegen Verkehrsübertretungen, wegen fahrlässiger Körperverletzung, sogar wegen fahrlässiger Tötung werden sich häufen. Zeitungen und Zeitschriften werden mit Schlagzeilen wie „Der rasende Tod auf der Landstraße“, „Unverbesserliche Verkehrsübertreter“, „Wie lange soll das noch so weiter gehen?“ um sich werfen. Richter und Staatsanwälte werden auf die katastrophale Undiszipliniertheit der Verkehrsteilnehmer hinweisen, und mancher wird aufatmen, wenn sich im Herbst die Straßen wieder etwas leeren. Muß die Entwicklung aber so verlaufen? Ist wirklich immer nur der Kraftfahrer an den oben geschilderten Zuständen schuld?

Vor einigen Monaten wurde eine bekannte Sport- und Rennfahrerin zu einer Haftstrafe und zum Entzug des Führerscheins verurteilt, weil an ihrem überholten Wagen eine Bremse blockierte und der Wagen in den Straßengraben rutschte. Außer einigen minimalen Kratzern an Wagen und Insassen war nichts passiert. Ein anderer Fall: Bei einer Rauferei gab es bei einem Teilnehmer beträchtliche Verletzungen; der Schuldige wurde nur zu einer geringen Gefängnisstrafe verurteilt. Kurze Zeit später fuhr ein leicht angetrunkenen Fahrer seinen Wagen in die Garage und mußte dabei erleben, daß ihm ein Kollege in die Flanke knallte; das Gericht erkannte auf erheblich längeren Freiheitsentzug. Man stutzt. Warum werden nicht besondere Verkehrskammern gebildet, wie z. B. bei vielen Landgerichten eigene Kammern für Handelssachen bestehen? Warum liegen Anklage und Verfahrensleitung nicht in den Händen von Juristen, die täglich den Lenker ihres Rollers oder das Steuerrad ihres Wagens in den Händen haben und den Verkehr nicht nur aus der Fußgängerperspektive kennen? Man kann verkehrsunerfahrenen Richtern und Staatsanwälten eine gewisse Vereingemessenheit gegenüber einem schnelleren und damit „gefährlicheren“ Verkehrsteilnehmer ja gar nicht übelnehmen!

Zweites: Warum werden die teils ungemein großzügig gefaßten Pläne in bezug auf die Verbesserung der oft geradezu himmelschreienden Straßenverhältnisse nicht endlich verwirklicht? Ganz klar: Die Mittel

reichen nicht. Aber jedes Gerichtsverfahren, das sich mit einem durch die Straße (nicht durch den Kraftfahrer!) verursachten Unfall befaßt, jedes Tätigwerden der Versicherungen, jeder Einsatz von Funkstreife, Überfallkommando und Rettungswagen kosten doch auch ihre Pfennige. Langsam, wie es in Deutschland so üblich ist, mehren sich die Stimmen, die in den Kraftfahrern nicht immer nur die Sündenböcke für andere Mißstände sehen wollen. Manche Städte geben riesige Summen zur Verbesserung ihrer Verkehrsverhältnisse aus. Ganze Häuserfluchten werden zurückgenommen, Plätze werden zu Kreisverkehrsanlagen, die Führung der Bordsteinkanten wird verbessert — und automatisch sinken die Unfallziffern. In Bonn herrscht zur Zeit große Aufregung. Ein mit der Verteidigung eines angetrunkenen Fahrers beauftragter Verteidiger unternahm auf eigene Faust Feststellungen bezüglich des Beweiswertes der Blutalkoholbestimmung. Das sensationelle Ergebnis: Die von den einzelnen Untersuchungsstellen ermittelten Werte wichen teilweise bis zu 1,25/100 voneinander ab (bei 1,5/100 nehmen die meisten Gerichte bereits absolute Fahruntauglichkeit an!). Man arbeitet dort glücklicherweise eifrigst daran, auf diesem Gebiet endlich zu vernünftigen Ergebnissen zu kommen.

Auch auf dem Gebiet der Verkehrserziehung rührt sich langsam was. Fortschrittliche Städte errichten Verkehrsschulen für Kinder mit echten Verkehrszeichen, Kreuzungen, Einbahnstraßen usw.; die Aufsicht und Leitung liegt in der Hand eines ausgebildeten Verkehrspolizisten. Höhere Schulen veranstalten Wettbewerbe zur Vertiefung des verkehrstechnischen Wissens der einzelnen Schüler. Wie wichtig solche Maßnahmen sind, zeigte der aufschlußreiche Versuch der ADAC im vergangenen Jahr: Eine Reihe von Versuchspersonen beging in vielen Städten des Bundesgebietes Verkehrsünden am laufenden Band, ohne daß die Bevölkerung, die vorher hinreichend aufmerksam gemacht worden war und der nette Geldprämien winkten, wenn einer dieser Sünder in flagranti ertrappt wurde, auch nur in geringem Umfang auf das falsche Verhalten dieser Personen reagierte. Bei dieser erschreckenden Undiszipliniertheit und Unkenntnis weltlicher Kreise ist es nicht zu verwundern, wenn das bevorstehende Amnestiegesetz, das eine Reihe bezagener leichter Vergehen und Übertretungen strafflos erklären soll, die Vergehen bezüglich des Straßenverkehrs ausnehmen will. Aber grundsätzlich muß doch mit allem Nachdruck gefordert werden: Wenn schon ein Kraftfahrer für eine einmal bezagene Dummheit im Verkehr büßen muß, obwohl er vielleicht schon Jahrzehnte lang unfallfrei fuhr, dann muß auch unbedingt alles getan sein, um die Sicherheit und Reibungslosigkeit des Straßenverkehrs zu gewährleisten und dem wegen eines Verkehrsdeliktes Angeklagten eine gerechte und erzieherisch wirkende Bestrafung zu sichern.

Bis diese Zukunftspläne einmal verwirklicht sind, gibts nur eins: noch disziplinierter, noch vorsichtiger und aufmerksamer im Verkehr zu sein! Justus fordert deshalb alle Rollerfreunde auf, die ja in ihrer Gesamtheit bereits eine erklecklich hohe Zahl erreicht haben, einen Anfang zu machen, und statt neunundneunzigprozentig hundertprozentig verkehrssicher zu fahren! Das also war der Grund, warum Justus jetzt schon an den Frühling denken mußte.

Justus

Sprechstunde unseres Rollerarztes:

ZWEITE HILFE

Nachdem Sie hoffentlich die „Erste Hilfe“ auf Seite 7 der Februar-Nummer aufmerksam gelesen und auch behalten haben (sonst bitte nochmal lesen), zum selben Thema noch einige Bemerkungen: Wenn ich sagte, daß die erste und beste Hilfe für einen Schwerverletzten im Liegenlassen besteht, so soll das nicht heißen, daß die Zeugen erschüttert, aber tatenlos und neugierig um den Betroffenen herumstehen sollen, wie man es leider in der Regel erlebt. Handeln Sie — mit Überlegung — aber handeln Sie! In

Eine umfangreiche Broschüre, die das Thema „Erste Hilfe“ in Wort und Bild anschaulich behandelt, ist im Verlag Carl Gerber, München 5, erschienen. Preis DM 0,50

solchen dringenden Notfällen darf man sich nicht scheuen, energisch durchzugreifen, zu befehlen. Mit demokratischem Palaver verliert man kostbare Minuten. Klauen Sie Ihre Zivilcourage zusammen und übernehmen Sie die Leitung der ersten Hilfe, bis Arzt oder Polizei zur Stelle sind. In der jetzigen kalten Jahreszeit ist der Kälteschutz für einen bewegungsunfähigen Verletzten äußerst wichtig, um Erfrierungen zu verhindern. Verletzte Extremitäten sind besonders kälteempfindlich. Wenn es kalt ist, lasse man den Verletzten nicht auf der Straße liegen, sondern schaffe ihn, wenn möglich, in das nächste Haus. Dafür am besten eine Nottrage herstellen aus zwei körperlangen Latten (Zaun) oder Ästen, dazwischen eine Wolledecke oder ein Mantel straff gespannt, damit der Körper möglichst gestreckt zu liegen kommt. Wenn die Beschaffung solch einer Trage auf große Schwierigkeiten stößt, hebe man den Verletzten auf möglichst viele Arme und transportiere ihn unter langsamem, gleichmäßigem Gehen. Die Arme des Verunglückten nicht hängen lassen, sondern gestreckt an den Leib legen. Gebrochene Glieder sind erkenntlich an unphysiologischen Biegungen. Sie sind besonders vorsichtig zu betten, nicht gewaltsam geraderichten. Das Einrecken ausgekugelter Gelenke überlasse man dem Kundigen. Ist eine wärmende Unterlage nicht vorhanden, so lege man eine Wärmflasche an kältegefährdete Stellen.

Bleibt die Atmung trotz Öffnen des Kragens behindert, so besteht die Möglichkeit, daß die Zunge zurückgerutscht ist und so den Luftdurchgang im Rachen verlegt. Abhilfe dieser Atem-

behinderung durch Herausholen der Zunge. Ausgeschlagene Zähne vorsichtig aus dem Mund entfernen. Zunge mit einem Taschentuch auf dem Unterkiefer fixieren, Taschentuch im Nacken verknoten.

Auf keinen Fall versuchen Sie, einen Bewußtlosen durch Schütteln wieder zu wecken. Das kann schlimmere Folgen haben. Kopfbedeckung belassen, da bei jedem Verkehrsunfall mit Schädelverletzungen zu rechnen ist. Kommt der Verunglückte wieder zum Bewußtsein, so flößen Sie ihm nicht gleich Getränke ein, vor allem nicht, wenn die Gefahr innerer Verletzungen besteht. Auch ist das Verschlucken und damit verbundene Husten dem Verletzten kaum förderlich. Alkohol ist nichts für Schwerverletzte, dann schon besser starker Bohnenkaffee.

Zartbesaitete Damen, die zu Ohnmachten neigen, beteiligen sich besser nicht an der ersten Hilfe, sonst benötigen sie die Hilfe selbst.

Dr. Str.

ORIGINAL Beiersdorf PFLASTER

Hansaplast
Wund-Schnellverband

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

*„Hansaplast“ ist der gesetzlich geschützte Name für den Original-Beiersdorf-Wund-Schnellverband



Unser Test-Detektiv hat auch viel Sinn für nette Einzelheiten

Geschüнден und für gut befunden

RR testet den PUCH-Roller

Wir haben uns während des Tests des Puch-Rollers sehr oft gefragt, warum sein Motor bloß 125 ccm Hubraum hat, da der Antrieb die entschieden erstklassigen Fahrwerksqualitäten gar nicht voll ausschöpfen kann, d. h. das Puch-Rollerfahrwerk würde gut und gern auch einen 175er Motor vertragen. Warum hat er ihn nicht? Wir konnten uns lange keinen Reim auf die Angelegenheit machen, bis wir zuletzt dahinterkamen, daß dies in den österreichischen Führerscheinvhältnissen begründet liegt: In Österreich gibt es auch so etwas wie den Führerschein Klasse IV, allerdings heißt er dort Führerschein für die Klasse a, bis 125 ccm. Der Puch-Roller ist hart an der Grenze dessen, was man so im ursprünglichsten Sinn mit dem Namen Roller zu bezeichnen pflegt. Wir finden, daß am ehesten die Bezeichnung Motorrad mit Rollereigenschaften passen würde. Damit ist über die Fahrzeugeigenschaften schon sehr viel gesagt. Man setzt sich auf den Puch-Roller und fährt sicher und komfortabel! Das ist keine bezahlte Reklame, das ist so, jedermann kann's ausprobieren. Woher kommt die gute Straßenlage? Viele wollen das vielleicht gar nicht so genau wissen, jedoch einiges für die Wißbegierigen! Die Kombination von Lenkungswinkel, Nachlauf und Radstand sowie die motorradähnliche Gewichtsverteilung auf Grund des weit vorn gelagerten Antriebsblocks und last not least die 12"-Räder geben dem Puch-Roller seine entschieden erstklassige Straßenlage. Der Lenkungswinkel (Neigungswinkel der Steuerkopfachse) beträgt 66 Grad, der Nachlauf hingegen 66 mm (gemessen zwischen dem Durchstoßpunkt der Steuerkopfachse mit der ebenen Fahrbahn und dem Radauflagemittel). Und die Bewandnis mit den 12"-Rädern? Das ist ganz einfach! Sie sind infolge ihres größeren Trägheits- und Kreiselmoments spurtreuer. Noch etwas! Die 12"-Räder erwiesen sich als unempfindlicher gegen Nachlaufänderungen. Dies hat dieselben Gründe wie die größere Spurtreue. Die Federung des Puch-Rollers gehört ebenfalls zum besten dessen, was so an Rollern herumgefahren wird. Vorne Teleskopgabel, progressiv hydraulisch gedämpft (Dämpfungskraft nimmt mit der Federstauchung stark zu), 70 mm Federweg. Der Federweg mag auf den ersten Blick klein erscheinen, es wäre aber unbillig, unter Zugrundelegung der baulichen Gegebenheiten von der Gabel mehr Federweg verlangen zu wollen! Sie spricht weich an und ist nur bei einem ausgesprochenen Rodeo im Gelände zum gelegentlichen Durchschlagen zu bringen, dank der progressiven Dämpfung. Das Öl in den Federbeinen muß zeitweise gewechselt werden (s. Betriebsanleitung). Die neue Gleitrohrverschraubung funktioniert mitsamt Dichtung einwandfrei, die Gabelbeine trenzten nicht. Ihre Neigung entspricht der durchschnittlichen Stoßrichtung auf durchschnittlichen Fahrbahnen unter Berücksichtigung der Radgröße.

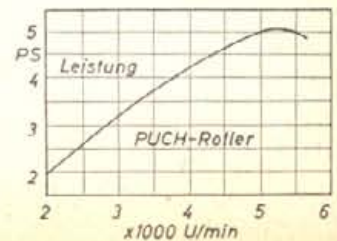
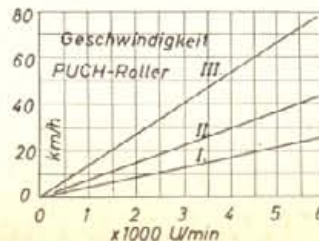
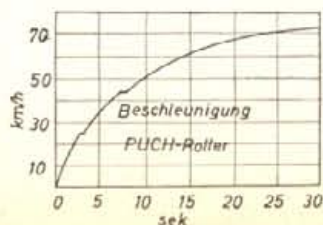
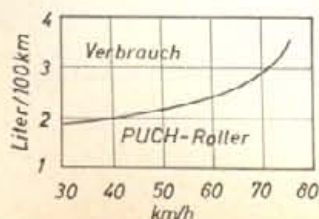
Wie ist das nun mit der Hinterradfederung? Ihr dient eine Schwinggabel, deren nach unten weisende Ausleger sich gegen horizontale Schraubenfedern abstützen. Innerhalb der Schraubenfedern ist je ein teils zylindrischer und teils konischer Gummiklotz angeordnet, der ab einer gewissen Federstauchung zum Wirken kommt und die Federung stark progressiv werden läßt, wobei der Federweg 80 mm beträgt (der gleichen Federstauchung entspricht nicht die gleiche, sondern eine immer größer werdende Zunahme der Federkraft). Gemessen am konstruktiven Aufwand

funktioniert die Federung ausgezeichnet! Mit ihr wird vor allem das Prinzip der positiven Schrägfederung verwirklicht, d. h. das Rad weicht annähernd in der Stoßrichtung aus, die ja nie ganz senkrecht zur Fahrbahn ist. Aufschaukeln der Federung, wobei das Fahrzeug zu unangenehmen Nickschwingungen kommt, gibt es nicht, obwohl das Rückfedern der Schwinge nicht besonders gedämpft wird. Apropos: Wer wissen will, was der Puch-Roller für eine Federung hat, gehe ins Gelände. Der Konstrukteur selber hat nämlich etliche Geländewettbewerbe mit dem Roller gefahren und siegreich beendet.

Die Sitzposition ist sowohl für den Fahrer als auch für den Mitfahrer sehr bequem, das Bodenblech ist glatt, man kann mit den Füßen seitlich nach ziemlich weitgehendem Belieben herumrudern. Unangenehme Kollision mit dem Lenker, der sich nach dem Lösen der zentralen Fixierschraube individuell einstellen läßt, hatte der Verfasser trotz 180 cm Größe nie, selbst nicht bei größtem Lenkereinschlag. Daß der Soziussattel die längeren Federn hat, ist nur zu natürlich, der Sozius bekommt ja die Stöße direkter, die Sattelfedern müssen sie daher mit längerem Federweg aufnehmen, um sie möglichst wenig unbequem zu machen.

Die Steiermark, das Geburtsland der Puch-Roller, ist mit Steigungen und Gefällen reichlichst gesegnet. Kein Wunder daher, daß bei der Entwicklung des Puch-Rollers größter Wert auf beste Bremsen gelegt wurde. Der Trommeldurchmesser von 125 mm entspricht bei 19"-Rädern einem solchen von 170 mm. Was der bei einem 125er Motorrad bedeutet, dürfte wohl klar sein. Das Bremsgestänge geht etwas ums Eck und führt bei der Schwinggabel über einen Hebel, der den linken Gestängeabschnitt in zwei Gestängeteile unterteilt. Dadurch bleibt die Bremswirkung trotz auf- und abschwingender Schwinge immer gleich. Fein ausgedacht das, nicht wahr? Das Bowdenkabel für die Vorderbremse ist mit Hilfe einer Flügelschraube und zweier Muttern nachstellbar, das Gestänge der Hinterbremse hingegen mit einer Flügelmutter alleine.

Es geht geradezu schon auf keine Kuhhaut mehr, wie wir den Motor geschüнден haben. Erfahrungsgemäß bekommt hurtiges Drehen in den Gängen, das ja bei einer gebläsegekühlten Maschine vollkommen ungefährlich ist, solange der Motor nicht Überdrehzahlen annimmt, den schnellaufenden Motoren mit ihren leichten Triebwerken und relativ klein bemessenen Pleuellagerungen weitaus besser als „Hacken“ und „Schliffen“ bei niedriger Drehzahl. Damit ruiniert man sich bloß die Lager, ob das nun ein Puch oder sonst noch was ist, bleibt sich vollkommen piegegal. Es kochen nämlich alle Konstrukteure mit Wasser! Wenn ein Motor 28 km/h im Dritten schafft, wie es z. B. der Puch-Roller-motor bei einwandfreiem Rundlauf tut, dann ist das bei der durchaus bürgerlichen Gesamtübersetzung von 6,63 ein Zeichen für eine gut durchentwickelte Spülung und sonst nicht viel mehr, auf keinen Fall aber ein Anreiz dazu, mit dieser Geschwindigkeit dauernd im dritten Gang zu fahren. So um die 35 bis 40 'rum würden wir im Dritten noch verantworten wollen. Im Zweiten macht er das auch, nur summt er da schon gehörig, säuft natürlich auch ein bißchen mehr und macht auch so manchen fürchten, er könne seinen guten Schlitten in die Luft jagen. Na, nur sachte-



mang, 40 im Zweiten sind immerhin noch eine Geschwindigkeit, mit der wir quasi stundenlang entsprechende Steigungen befahren haben. Der Motor wird nun einmal dabei nicht heißer, als wenn man ihn von Bielefeld nach Kassel mit 62 Schnitt (!) — auf Ehrenwort, das hat das Teststück geschafft — jagt, als wäre der Leibhaftige hinterher. Wir haben dabei auch 3,3 l/100 km verkurbelt. Na ja, von nichts kommt eben auch nichts! Im Sommer ging bei unserer Jagerei wegen der in den Brennstoffen enthaltenen Bleichloridverbindungen nach rund 2000 km jeweils eine gewöhnliche 225er Kerze nach der anderen drauf, die auch verhältnismäßig stark zur Brückenbildung neigten. Mit der 240er Bosch T 11 bzw. der 240er Boru-Zweitaktkerze war die Sache wesentlich besser, sogar praktisch störungsfrei. Diese Kerzen haben auch beim Langsamfahren durchgehalten und sind nicht verölt! Doch können wir uns denken, daß solide Fahrer immer mit 225ern auskommen. Vorsichtshalber die T 11 nehmen, wenn's eine Bosch sein soll! Der Motor läuft über den ganzen Drehzahlbereich weitestgehend vibrationsfrei, lediglich bei stark zugekoktem Auslaßschlitz haben wir beim Aufziehen nach dem Umschalten aus dem Zweiten lästige Vibrationen festgestellt.

Nach dem Hochklappen und Aufstützen der Antriebsblockhaube sowie Öffnen des linken Deckels ist die rechte vordere Motor-aufhängungsschraube und der Kettenspannbolzen vor dem Kurbelgehäuse zugänglich (zum Kettenspannen wird der Motorblock nach vorn gezogen).

Das Getriebe hat eine typische Bergstufung und damit für den Rollerfahrer einen gewissen Vorteil: Es hindert nämlich die zaghafteren Rollerbabys, am Berg zu früh auf den Dritten zu schalten und dann ihren Motor mit zu niedriger Drehzahl schön langsam, aber sicher kaputtzurucken. Im Flachland wirkt sich der reichlichere Zweite in rasanter Beschleunigung aus. Drehzahl schadet ja nicht, Kühlung ist genug da. Der Luftwiderstand einer Rollerkarosserie ist bei 40 bis 50 km/h leider schon beträchtlich. Das hohe Hinterraddrehmoment im Zweiten schadet daher nicht. Das

Technische Daten:

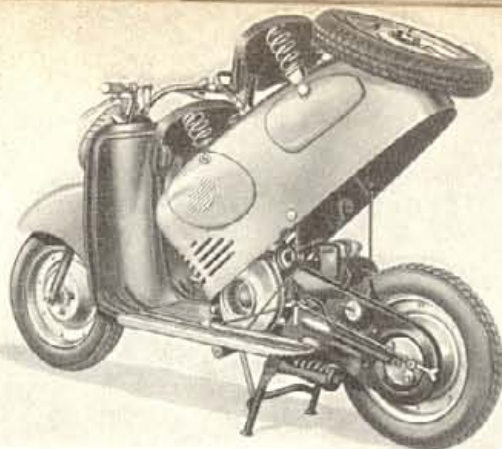
Umkehrgespülter Puch-Einkolbenzweitakter, Bohrung 52, Hub 57 mm, Hubraum 121 ccm, Verdichtung 6,5. Maximale Nutzleistung 5,1 PS bei 5300 U/min, höchstes Nutz Drehmoment 0,85 mkg bei 3500 U/min. Schwungrad-Lichtmagnetzündler, Type Bosch, 6 V, 30 W Leistung, 25/25 W-Bluxlampe. Zündungskurzschlußtaster neben rechtem Lenkergriff. Elektrodenabstand 0,5 mm, Unterbrecherabstand 0,4 mm. Mischungsverhältnis 1:25, Vergaser Fischer-Amal 19 E 1 K, Hauptdüse 100, Nadeldüse 2,67, Schieber 4, Leerlaufdüse 0,35 mm Durchm., Nadelstellung 3. R. v. o., Leerlaufschraube ca. 1 Umdr. offen, Motorbremse rechts im Obad, Dreiganggetriebe, Drehgriff-Handschialtung, Gesamtübersetzungen 6,63—11,6—20,4, Hinterradkette im Kettenkasten (oberes Trum über den Quersteg einführen). Reifen 3,25—12". Tank 6,7 l, 1,7 l Reserve. Normverbrauch 2,2 l/100 km, Höchstgeschwindigkeit 75 km/h.

Schaltgeräusch ist typisch, keine Angst, wenn's etwas kraecht, das ist normal. Für den Kupplungshebel darf man allerdings nicht zu kurze Finger haben. Man biegt ihn sich in diesem Fall eventuell zurecht. Das untere horizontale Rahmenrohr beinhaltet den Auspuffdämpfer. Man kann den Dämpfereinsatz nur bei entferntem Hinterrad herausnehmen. Man wird also jeweils Kettenbad und Entrussen zusammenlegen. Fein ist dabei, daß Einrohrrahmen und Karosserie kompromißlos getrennt sind. Das 1954er Modell des Puch-Rollers hat nun hinten eine richtige Steckachse mit allen ihren Vorteilen. Bremstrommel und Kettenrad bleiben auf der Schwinggabel, wenn das Hinterrad demontiert wird. Die Steckachse wird von links mit dem Kerzenschlüssel entfernt. Vorher werden die vier Muttern gelöst, welche Bremstrommel und Rad zusammenhalten. Weder Kette noch Kettenkasten müssen bei der Raddemontage geöffnet werden.

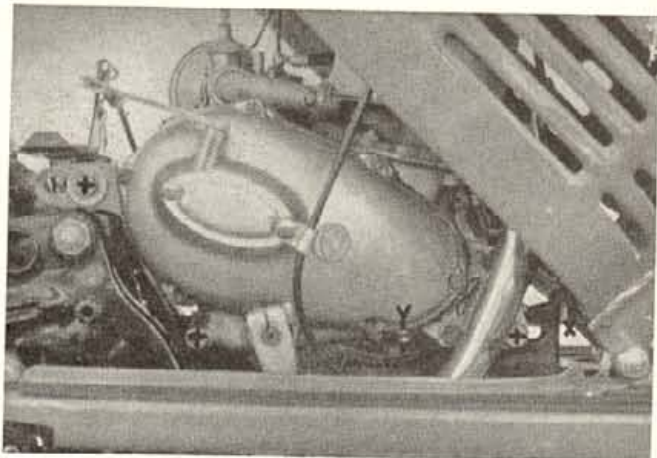
Was dem Puch-Roller nicht schaden würde? Ein Fersenbremshebel, ein etwas höheres, unten mit nicht zu hohen Dreieckteilen harmonisch seitlich abgedecktes Spritzblech. Manche Mädchen möchten gerne den Haltegriff an der Fahrersattelhinterkante, weil sie ihre Kleidehen nicht über die oft sehr reizenden Knie ziehen können, auf die dann der böse Wind zieht. Nun ja, eine einfache Lösung ist in diesem Fall, eine Hose oder einen Mantel anzuziehen. Aber wozu hat man schließlich hübsche Beine? Damit wir's nicht vergessen: Im Sommer der Säure und überhaupt der ganzen Batterie Augenmerk zuwenden, unter der Haube wird's ziemlich warm, das destillierte Wasser verdampft und das Horn tönt schließlich immer kümmerlicher. Also ab und zu aqua destillata nachfüllen, Spannung kontrollieren usw.

Insgesamt hat uns der Puch-Roller allerhand Freude gemacht. Im Stadtverkehr kommt man mit 2,8 bis 3 l/100 km zurecht, der angegebene Normverbrauch von 2,2 l/100 km ist auch erreicht worden. Das Teststück war in jeder Hinsicht serienmäßig, wir haben uns gelegentlich des Entrussens die Mühe gemacht, die Schlitz- und den Kolben nachzumessen und sie mit den Daten von einem garantiert serienmäßigen Stück verglichen. Schließlich wollten wir ja wissen, ob jedes Exemplar die gestoppten 75 km/h annähernd erreicht. Sitzend im Gummimantel haben wir auf der Autobahn 73 km/h gestoppt!

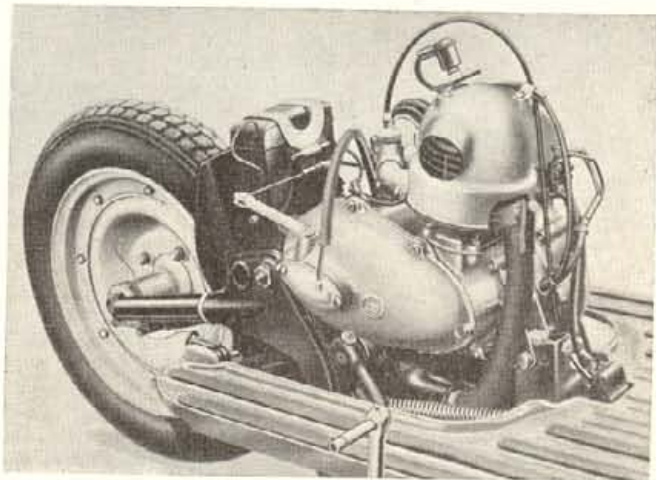
Rolli



Die Puch-Rollerwartung ist ein Kinderspiel. Bremsgestänge, Hinterradkettenkasten, Vergaseranordnung, Batterieranbringung und Kühlbläsehaube sind leicht erreichbar



Die angekreuzten Schrauben sind vor dem Kettenspannen zu lösen. X ist der Kettenspannbolzen, Y die Ölblafschaube für das Kurbelgehäuse



Der freigelegte Antriebsblock. Der vom Kupplungsgehäuse wegführende Schlauch führt Öl sprühen auf die Hinterradkette

Mit ein paar verzierenden Chromleisten, die von einer Zubehörfirma stammen, gewinnt das Aussehen des Puch-Rollers 1954 nicht unwesentlich





Barbara und Helga im Zwei-Fräulein-Zelt. Fotos: Barbara Beck

Zwei Mädchen – ganz allein

„Klar Mensch, ’t rlich aus Berlin“

Also, uns wurde unsere Insel zu eng, wir hatten Ferien und wollten endlich – ’raus!, reisen, in die Berge, an Seen, Italien, Schweiz, französische Riviera – all das wollten wir sehen – mit 120 M rklein pro Nase, denn mehr wies der traurige Inhalt unseres Geldbeutels nicht auf. Sie schütteln Ihren Kopf und meinen, uns fehle die Erfahrung, und weit kämen wir damit nicht? Nicht 3 Wochen?! Das sagten unsere Bekannten zwar auch alle, vor allem die weitgereisten! – aber sie kennen meine Freundin nicht, sie ist Finanztechniker, und ich sah es als ihre Pflicht an, uns gut durchzubringen. So zogen wir los und sagten stolz: Man kann – verschiedenes!

Die Fahrt durch die Zone, durch Westdeutschland, die Autobahnstrecken, die Regengüsse zählen nicht, von München aus starteten wir – kennen Sie das Gefühl? So frei, ungebunden, an nichts mehr denken müssen, als möglichst viel Schönes zu sehen, zu erleben – und um schönes Wetter zu bitten.

Zwei Mädchen allein, wenden Sie ein, etwas gefährlich? Aber wo, wir hatten doch unseren „Paps“ – unsere Lambretta, das Geschenk eines spendablen Paps und zu dessen Ehren so getauft, und die beschützte uns – ganz bestimmt. Alle waren r hrend besorgt um uns zwei. Ein barmherziger Kollege borgte uns sein Einmannzelt, wir hatten eine Luftmatratze geliebenerweise in einem Sportgeschäft erstanden, so stand dem nichts mehr entgegen, in Immenstadt am Alpsee zu nächtigen. Wie die Experten sahen wir aus, und nur ein scharfer Beobachter hätte die schielenden Blicke nach rechts und links bemerkt, denn eigentlich hatten wir ja keine Ahnung, es war der große Augenblick eines jungen Lebens – das erste Mal zelten!

Wir krochen beide in den einen Schlafsack und gemeinsam auf die Matratze, versuchten die Leinwand nicht zu berühren, denn es regnete, und wenn es durchgekommen wäre – nicht auszudenken... Nach wenigen Tagen bewegten wir uns wie alte Routiniers über die Zeltplätze, borgten uns Handwerkszeug, wo wir es brauchten, denn um unseren Paps nicht zu  berlasten, hatten wir nur das Nötigste bei uns. Daß man uns belächelte ob unserer kleinen Behausung, uns mit dem Feldstecher suchte unter all den komfortablen Zelten, erfüllte uns mit gro m chtigem Stolz; daß man die Berliner Nummer bestaute, sie teilweise gar nicht kannte, und unseren Mut, solch eine Tour zu wagen, steigerte unseren Seltenheitswert ins Unermelliche – wir waren ja so froh!

Mit dem Tag, an dem wir die Grenze passierten, fiel für uns der Begriff „Geldausgeben“ weg, und der zeitweilig auftretende Hunger wurde durch stramme Haltung ersetzt. „Quante costa?“ wurde zur stehenden Redensart, und alle Geschäfte außer einer „L iterie“ kannten wir nur von außen.

Vor schlechtem Wetter schlichen wir uns durch den Gotthard in den Tessin, genossen die Hitzewellen von Ascona, Locarno, Stresa, Lugano und des Comer Sees. Um keine Sehenswürdigkeiten auszulassen – der Dom von Como ist einzigartig – harreten wir auch

in der Sonnenglut des Mittags aus; als aber die Anzeichen eines ausbrechenden Sonnenstiches immer deutlicher wurden, entflohen wir über den Simplonpa  nach Brig ins Wallis.

Saas Fee und Zermatt waren ein Erlebnis. So oft auf Bildern bewundert, mit der Sehnsucht, selbst einmal dort zu sein, und plötzlich laufen Sie 9 Stunden, denn der Weg ist ab Stalden gesperrt, und die Bahn kostet 14 Fr nkchli (das „ch“ bitte krächzend rausbringen), die wir dafür nicht hatten – und während der Hälfte der Zeit überlegen Sie immer wieder, ob es auch wirklich wahr ist – bis Sie davor stehen – ein überragender Anblick! In strahlend blauem Himmel mit einem Wolkenkranz lag es vor uns, ihm zu Füssen Zermatt – hätte Helga nicht neben mir gestanden, ich hätte doch noch gemeint, ich träume! Dann möchte man bis zum Gipfel hinauf, Gefahren bestehen, dann erwacht ein unheimlicher Wille zum Leben. Wenn ich mir später unsere Blasen betrachtete und als Studiosine der Medizin, Abteilung unterste Semester, sie fachgerecht aufsabelte und versorgte, bestand kein Zweifel mehr über unsere Tour.

Das ganze Rhonetal bis nach Lausanne über Caux – man wollte uns zu keinem Meeting dabehalten, warum wohl? –  ber den Jaunpa  nach Interlaken brachte uns unser Paps anstandslos, gelegentliche Fehlzündungen und ein kleines Rupfen im 2. Gang ausgenommen – wir sind ja modern und können vom Vergaser bis zum Reifen alles (hm!) –, er hatte sich unserer Devise, keine Ansprüche zu stellen und sich der Ferien zu freuen, widerstandslos angepaßt – bitte, ward jemals so ein Mann gesichtet?

 ber den Susten-Oberalppa  bis nach Flims führte uns der nächste Tag, Pa fahrten sind bei so herrlichem Wetter die Krönung. Bei sportlicher Veranlagung und etwas Sandbahntechnik „derkratz“ man gut die Kurven und ist inmitten der Berge und Gletscher.

Die letzte Etappe über den Julierpa  nach St. Moritz war insofern etwas schwierig, als ich bei leichtem Regen nur mit der Handbremse fuhr. Leichtsin? Was sollte ich machen? Festzuziehen war sie nicht mehr, die Belage der Hinterradbremse waren eben aufgebraucht. Sechs Pässe auf 2000 km sind halt keine Kleinigkeit. Der kalte Angtschwei  aber brach mir aus, als vor uns ein Pkw. aus der Kurve rutschte und 25 m abstürzte. Mit den Beinen auf der Erde schleifend und mehr schlitternd als fahrend, erreichten wir wieder festen Grund und Boden – mir schien es eine Ewigkeit –, und obwohl es kalt war, klebte ich am ganzen Körper und lächelte schwach und sicher nicht sehr überzeugend, als Helga fragte, ob es auch für uns hätte gefährlich werden können...

St. Moritz, Pontresina, Landeck – ja, da waren wir schon wieder aus der Schweiz ’raus – wie schade, Innsbruck, Mittenwald, München!

Ja, und dann schlüpften wir auch wieder durch das Mausefallent rchen auf unsere Insel zurück – und wenn wir heute in Gedanken lächeln, dann denken wir sicher an nette Bekanntschaften und Erlebnisse wie Zelteinbr che, nachts servierte Espresso, unser Kauderwelsch von Italienisch und Französisch, an nächtliche Stadtbummel und Rundfahrten auf Seen. An Ausstellungen, Kirchen, Schlösser, vor allem aber an Naturschönheiten, die einen bef geln und den ganzen Tag nur singen lassen und über allem an das Matterhorn – ist es nicht wunderbar, solche Erinnerungen zu haben?

Barbara Beck



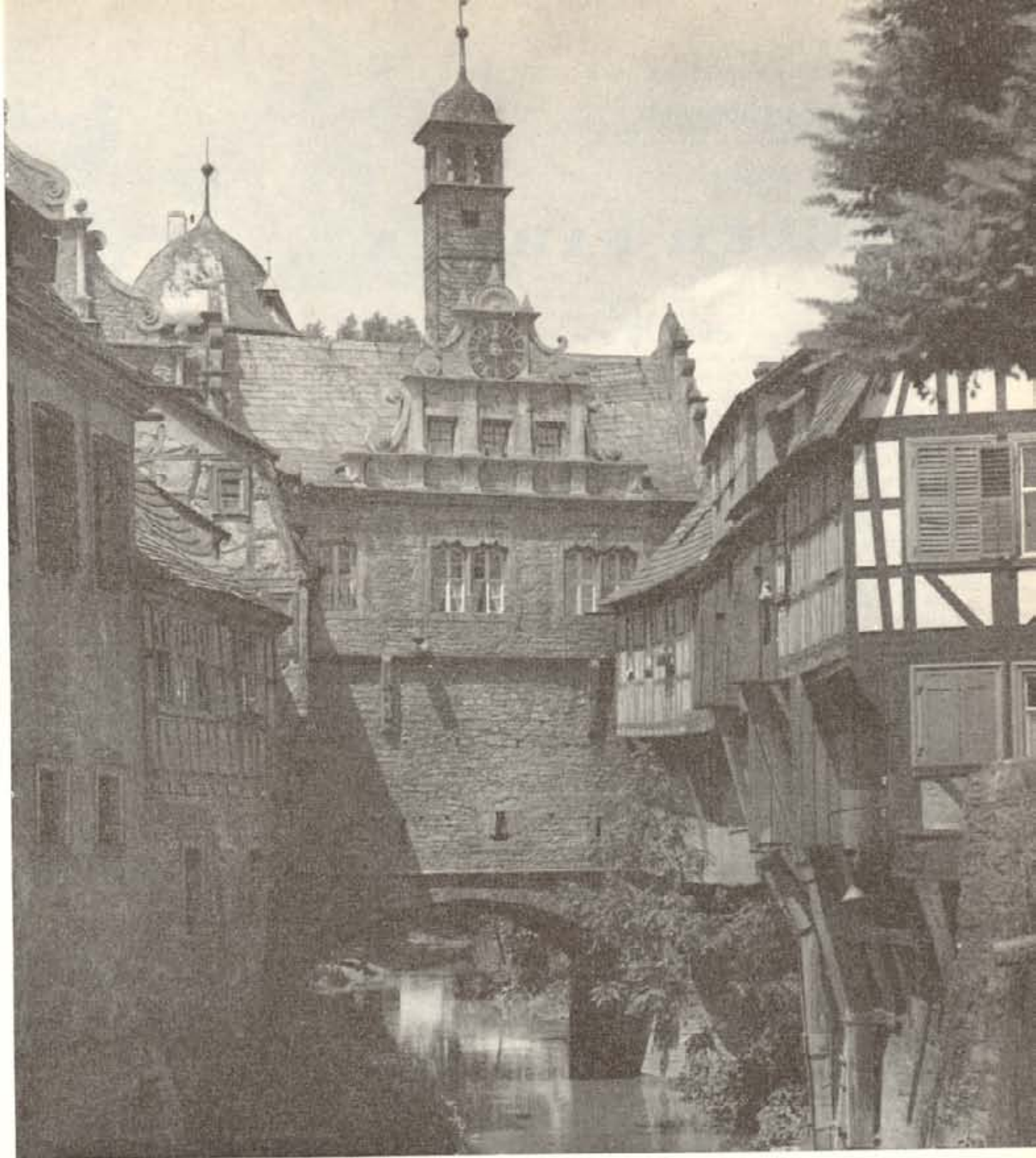
◀ Ein Mädchen ganz allein

▼ Camping im Rhonetal



Roller-Revue- Reisetip:

Marktheim am Main, vor gut 100 Jahren noch der bedeutende Kaffee-Umschlagplatz für Süddeutschland, bietet mit seinem schloßartigen Patrizierhäusern, dem prachtvollen, über den Breitbach gebauten Rathaus von 1579, den Stadt- und Befestigungstürmen, dem Renaissance-schloß, den alten Bürgerhäusern, Erkern, Portalen und seinen stillen Gäßchen und Winkeln jene Fülle des Reizvollen, wie sie für die weinfrohen Mainstädte typisch ist.



Am Main entlang zwischen Aschaffenburg und Schweinfurt



Es ist wieder soweit! Die erste Frühlingssonne lockt zur ersten Ausfahrt und unser erster Reisetip führt in diesem Jahr in eine der landschaftlich schönsten und klimatisch mildesten Gegenden Süddeutschlands: ins Maintal, zwischen Aschaffenburg und Schweinfurt. In zwei großen Schleifen durchzieht der Main — den man laut Kartenskizze sowohl von Frankfurt/Hanau oder Darmstadt, als auch von Bamberg oder Nürnberg kommend, auf guten Straßen erreichen kann — die liebliche Landschaft Unterfrankens, einen Kulturboden von seltener Schönheit und Heiterkeit. Alte Städtchen mit herrlichen Barock- und Renaissancebauten stehen, wie aus der Spielzeugschachtel aufgebaut, zwischen den um diese Jahreszeit noch kahlen Rebenhängen. Schlösser, Burgruinen und prächtige Kirchen säumen den Weg. Seien es Miltenberg mit dem bekannten sogenannten Schnatterloch, Stadtprozelten mit der Burgruine Henneberg oder das mittelalterliche Wertheim mit Stadtmauern, Toren, Türmen und malerischen Fachwerkbauten — immer ist das Bild romantisch. Weiter mainaufwärts begegnet uns Marktheidenfeld, das altertümliche Lohr und Zellingen, wo sich der Strom der von den Würzburger Fürstbischöfen aus dem Hause Schönborn geprägten barocken Mainmetropole Würzburg nähert. Wohl hat der Krieg dieser heiteren Stadt mit ihren unzähligen Kirchen und Klosterbauten tiefe Wunden geschlagen, aber er konnte den Zauber und den Reiz Würzburgs, über dem die Feste Marienburg auf einer der edelsten Weinlagen Deutschlands thront, nicht gänzlich zerstören. Veitshochheim z. B. ist in seiner einzigartigen Schönheit erhalten geblieben, ebenso wie die berühmten Weinorte Randersacker, Eibelstadt, Ochsenfurt und Marktbreit. Weiter mainaufwärts folgen Kitzingen, Volkach und schließlich Schweinfurt mit seinem prächtigen Renaissance-Rathaus und dem alten Zeughaus. Eine Fahrt, die sich auf jeden Fall lohnt — und sei es neben der Landschaft allein der guten Weine wegen, die es überall gibt.

H. W. A. Schoeller

ROLLER FAHREN

ein Vergnügen?

Roller fahren ist wirklich ein Vergnügen, wenn... na ja, wir Rollerfahrer wissen's schon — abgesehen von der Tücke des Objekts, die Unterlage, auf der wir dahinrollen, wenigstens einigermaßen glatt ist. Aber das alte, ewig neue Lied über den schlechten Zustand der Straßen, kann niemand besser singen als wir, die wir tagein, tagaus auf diesen halsbrecherischen Wegen rollern müssen. Da wir ja meist nur zwei Räder an unseren Fahrzeugen haben und diese noch dazu äußerst klein geraten sind, haben sie das unliebsame Bestreben, trotz artistischer Fahrtechnik, in jedes Schlagloch hineinzufallen und uns Verwünschungen zu entlocken, die eigentlich nur für die Straßenbaubehörden bestimmt sind.

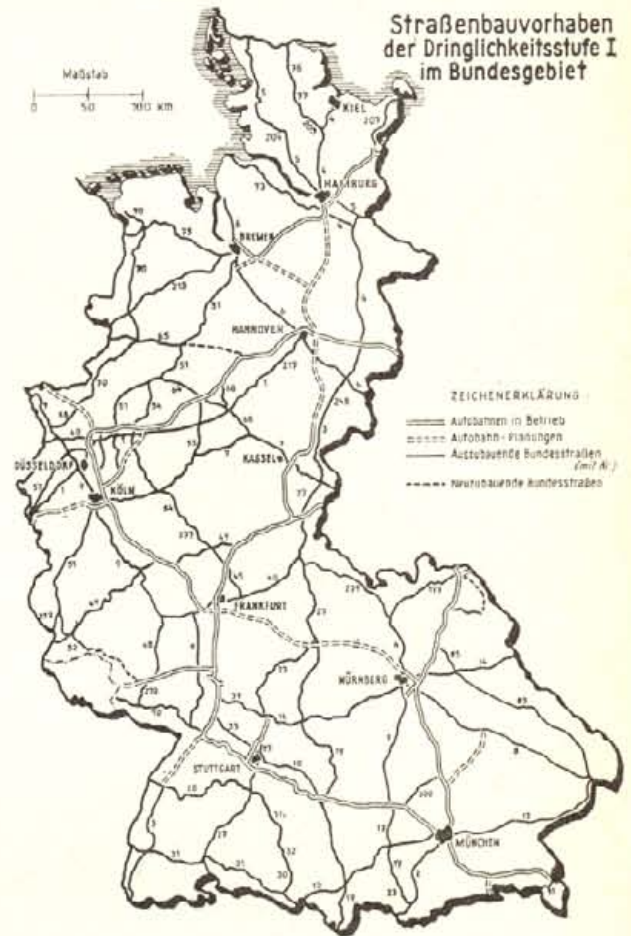
Schon unsere Urgroßväter haben Straßen gebaut und zwar dieselben, auf denen wir heute fahren, nur mit dem einzigen Unterschied, daß sie dem damaligen Verkehr, der ja in der Hauptsache aus bespannten Fahrzeugen bestand, voll und ganz gewachsen waren. Es waren schmale Schotterstraßen, die eine Verbindung von Ort zu Ort darstellten und der wirtschaftlichen Erschließung des Landes dienten. Doch schon die Erfindung des Automobils machte eine umwälzende Straßenbefestigung notwendig, denn die aufgewirbelten Staubwolken hinter jedem Fahrzeug waren keine angenehme Begleiterscheinung. Diesem Übel haben in den zwanziger Jahren wieder mal die Chemiker abgeholfen. Durch die Gewinnung des Teers aus Kohle war man in der Lage, die Straßen „staubfrei“ zu machen und damit war auch die Entwicklung des „schnellen Kraftfahrzeuges“ nicht mehr aufzuhalten. Die alten Straßen bekamen also eine sog. „Oberflächenschutzschicht“, teilweise wurden sie auch etwas verbreitert, um den immer weiter wachsenden Verkehr aufnehmen zu können. In den Städten und Dörfern war eine solche Maßnahme nicht immer erforderlich, da dort die „Staubfreiheit“ durch mehr oder weniger unebenes Kopfplaster erreicht wurde. Eine Verbreiterung war auch nicht möglich, da die Häuser so dicht aneinandergeschmiegt waren, daß man diese Engpässe nur unter größten Schwierigkeiten umgehen konnte. Während die Kraftfahrzeugindustrie von Jahr zu Jahr ihre Produktion steigerte und schwere, schwerste, aber auch schnellere Typen auf den Markt brachte, hinkte die Entwicklung der Straße immer etwas hinten nach.

Durch den Bau von Autobahnen hat man unwillkürlich den schweren Verkehr von der Schiene auf die Straße gelenkt. Da das Autobahnnetz aber heute noch unvollkommen ist, wirkt sich der schwere Lastenverkehr auch auf die Straßen aus, die dafür nicht geeignet sind.

Physikalische Untersuchungen ergaben, daß ca. 60% des gesamten Straßennetzes (ohne Autobahnen) nur für Fahrzeuge bis 5 t befahrbar sind, etwa 30% für Fahrzeuge bis 10 t und ca. 10% für Fahrzeuge über 10 t bei jeder Jahreszeit. Als Folgeerscheinung stellen wir fest, daß 40% der Straßendecken zerstört und weitere 20% einer baldigen Ausbesserung bedürfen.

Wenn ich nun von den „Über-Verkehrslasten“ geschrieben habe, so ist die Zerstörung hauptsächlich in dem nicht tragfähigen Unterbau zu suchen. Denn es ist vielfach so, wie ich schon eingangs erwähnt habe, man hat eben auf den alten, gegebenen Unterbau ge-teert, um eine „staubfreie“, keine tragfähige, Straße zu schaffen. Die beiden Ausschnitte eines Straßenquerschnittes sollen daher zeigen, wie die meisten Straßen befestigt sind (1) und daneben, wie sie befestigt sein sollten (2), um die Beanspruchung des heutigen Lastenverkehrs auszuhalten.

Straßenbauvorhaben der Dringlichkeitsstufe I im Bundesgebiet



Quelle: BVM, Aut. Industrie.

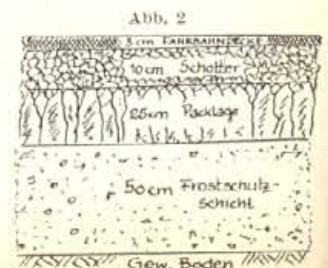
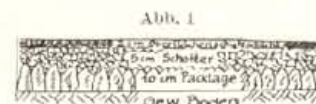
Im Querschnitt (2) lesen Sie den Ausdruck: Frostschutzschicht, den man noch gar nicht so lange kennt. Sie haben es ja sicherlich in der Presse gelesen, daß besonders nach diesem Winter die Straßen sehr unter der Frosteinwirkung gelitten haben, so ist letzten Endes auch wieder die drückende und saugende Verkehrslast die Hauptursache. Frostschäden treten in den meisten Fällen nur im Frühjahr bei Wechselwetter (kalt — warm) auf. Untertags taugend, wird das Wasser von den schweren Verkehrslasten verdrängt, sammelt sich auf unbelastetem Platz, nachts wieder scharfer Frost, wobei sich das Wasser bei über — 4° ausdehnt in Richtung des geringsten Widerstandes, dadurch die Straßendecke bricht und quillt und auf diese Weise eine Straßendecke innerhalb weniger Stunden zerstört.

Diese Dinge sind natürlich hinlänglich in Fachkreisen bekannt und nicht mehr neu, deshalb werden Sie berechtigterweise fragen, ja warum schafft man denn dann keine Abhilfe. Es gehen doch jährlich unvorstellbare Summen an Kraftfahrzeugsteuer ein, womit man eine generelle Straßenerneuerung leicht finanzieren könnte. Das Erstherr mag wohl zutreffen, aber was die Kosten für einen Ausbau des Straßennetzes betrifft, glaube ich, haben wir doch keine Vorstellung. Ich schätze, daß sich die Kosten für die Bauweise des Querschnittes 1 etwa auf 20000 bis 30000 DM pro km belaufen, während die Kosten für Querschnitt 2 etwa bei 100000 bis 150000 DM pro km liegen. Ich wage nicht, auszusprechen, was beispielsweise die Straßendecke von München nach Landsberg kosten würde.

Leider ist uns Rollerfahrern die Aussicht auf ein baldiges besseres Fahren sehr weit in die Ferne gerückt. Es ist ja anzunehmen, daß unsere Rollergemeinde immer größer wird und wir bald nicht mehr zu umgehen sind und wohl auch in dieser Sache ein Wort mitzureden haben, allerdings nur dann, wenn etwas dabei rauskommt. Vielleicht gibt es in 50 Jahren eine „Roll-Bahn“ für Rollerfahrer — wer weiß?

Karl A. Rinker

Rollerfahrer bevorzugen den Qualitätssattel »PAGUSA«
Vespa-Soziussattel Pagusa Werke / Hamburg-Schenefeld



Kummer mit dem Bowdenzug

Der Bowdenzug ist noch heute fast die einzige Möglichkeit, einen Druck oder Zug über einen gewundenen Weg zu übertragen. Ein Gestänge ist vorzuziehen, läßt sich aber nur auf geradem Wege anwenden. Man kann es natürlich auch um eine Ecke führen, braucht dann aber Gelenke. Einmal geht das auf diesem Weg, vielleicht auch gerade noch zweimal. Aber dann wird das Gestänge schon schwierig. Und an unseren Rollern bräuchten wir dann viel mehr Gelenke, womit neue Probleme entstünden, die sich wahrscheinlich nicht mehr beherrschen ließen. Also muß eben der getreue Bowdenzug wieder her. Aber er hat nun einmal seine Schwächen. Nach etlichen tausend Betriebskilometern bemerken wir plötzlich, daß sich unsere Kupplung nur noch mit Brachialgewalt von Schmiedearmen bewegen läßt. Ähnliches kann auch an den Bremskabeln auftreten, denn die hydraulische Bremsung auch für Roller steht erst an ihrem Anfang. Im Grunde genommen ist die hydraulische Kraftübertragung auch hier das Ideale, aber erheblich teurer als der Bowdenzug, der also bei uns nun an verschiedenen Stellen Sprenzen zu machen beginnt. Was ist los? Meist hat sich aus dem dicken Drahtzug, der aus vielen dünnen Drahtadern besteht, eines dieser dünnen Drähtchen gelöst, und wickelt sich nun um den ganzen Bowdenzug herum. Damit gewinnt dieser an Umfang und fängt nun an, innen an der Umhüllung zu scheuern. Mit der Zeit entsteht dann ein Durcheinander an Drähten, bis der ganze Zug schließlich in der Hülle festsetzt. Kräftige Handbeanspruchung mag ihn noch zu ziehen, die Rückholfedern aber sind zu schwach, um den Zug wieder zurückzuschieben. Unfug kann auch ein „verpichteter“ Bowdenzug anrichten. Das geschieht dann, wenn durch die Schmierlippe, die heute jeder Bowdenzug aufweist, Fett in die Bowdenkabel gedrückt worden ist. Dieses Fett



„Die RR gibt ganz gute Tips!“

zersetzt sich mit der Zeit und verhärtet oder verpicht, womit dann ähnliche Erscheinungen wie beim aufgedrehten Bowdenzug entstehen.

Hier sei ein uralter Trick verraten, den jeder alte Motorradexperte kennt, der sich seit Jahren mit dem Bowdenzug herumschlägt. Man nehme einen alten Gummiball und durchschneide ihn am Äquator. Damit erhält man zwei Schüsseln. An der tiefsten Stelle machen wir einen kleinen Einschnitt, gerade so groß, daß sich mit Gewalt das Ende eines Bowdenzuges samt Hülle durchstecken läßt. Wir füllen dann die Schüssel mit gutem, dünnflüssigem Schmieröl so weit, daß der Flüssigkeitsspiegel etwa 10 mm über dem gesamten Bowdenzugende steht, das in die Schüssel hineinragt. Das Ganze hängen wir dann mit Schnüren so am Lenker auf, daß das Öl aus der Schüssel abwärts in den Bowdenzug zu kriechen vermag. Innerhalb einer Nacht ist das Öl durch den ganzen Zug durchgekrochen, hat ihn geschmiert und mit einer Rostschuttschicht überzogen. In den meisten Fällen lassen sich an unseren Rollern die Bowdenzüge ohne Schwierigkeiten am vorderen Ende — also am Lenker — aushängen und in dieser Weise behandeln, mit der auch ein Laie fertig wird. Wiederholt man das alle Monat einmal, so hat der Bowdenzug auf Jahre hinaus seinen schlimmsten Schrecken verloren.

Schmierfink

Die Stiefelspitze ist kein Reifendruckprüfer

Im allgemeinen vergißt man im Fahrzeugbetrieb jene Dinge, die absolut sicher sind. Das gilt für die Reifen besonders. Wenn man nicht gerade einen Nagel erwischt — und die sind sehr selten geworden, so daß man sie heute unter Umständen jahrelang nicht erlebt —, dann fährt man zehntausend von Kilometern ohne dieses Problem. Unsere Reifenindustrie hat sich entsprechend der Prosperität des Rollergebrauches eifrig bemüht, auch hier die richtigen Profile und die günstigsten Wandstärken zu schaffen. Trotzdem schadet es nichts, wenn man von Zeit zu Zeit einmal die Rollerreifen untersucht, ob nicht irgend ein Nagel drinsteckt, der sich mit einer Zange leicht herausziehen läßt, ehe er vielleicht sich doch allmählich zum Luftschlauch dureharbeitet. Fahren wir auch nicht mit den hohen Motorrad- oder Wagengeschwindigkeiten, so bleibt auch beim Rollerreifen die Einhaltung des vorgeschriebenen Luftdruckes unabdingbare Forderung. Der Rollerreifen ist, besonders in der kleinsten Ausführung, ein ausgesprochenes Niederdruckreifen. Darauf ist in den Stärken der seitlichen Wände schon Rücksicht genommen. Trotzdem wirkt es sich aber auch bei ihm sehr nachträglich aus, wenn man mit zu niedrigem Luftdruck fährt. Ein etwas

höherer Luftdruck schadet weniger. Im Gegenteil, er kann sich auf die Lebensdauer günstig auswirken. Zu hoher Luftdruck ist aber ebenso gefährlich wie zu niedriger. Beide Extreme aber wirken sich beim Roller unangenehm in der Straßensituation aus. Gewiß fährt man mit niedrigem Luftdruck weicher, dafür aber auch labiler. Bei zu hohem Luftdruck sind die Schläge in die Arme und ins Kreuz härter und verursachen vorzeitige Ermüdung. Man sollte beim hinteren Reifen auch sorgfältig darauf achten, ob man mit Sozius und Gepäck oder solo ohne Gepäck fährt. Im letzteren Falle muß hinten der Luftdruck höher sein als vorn. Bei nassen Straßen und bei Glatteis kann man vorübergehend einmal etwas unter den vorgeschriebenen Luftdruck gehen, womit eine bessere Bodenhaftung des Reifens erreicht wird. Man besorge sich also die Luftdrucktabellen der betreffenden Reifenfirma oder halte sich an die Betriebsanweisung des Rollerfabrikanten — Sie wissen doch, das kleine Buch, das sofort nach Erhalt hoffnungslos unauffindbar verbuddelt wird. Und dann noch: Die Stiefelspitze ist kein Reifendruckprüfer! Man sollte sich schon einen ordentlichen anschaffen. Die Folgen werden sich sehr schnell am Reifenbudget ausweisen.

Centaur

„Teures“ Dosenöl

Unsere heutigen Motorschmierstoffe — so weit es sich um Markenöle handelt — sind durch die Bank gut. Hier hat jede Firma ihre eigenen Verfahren, die auch in vieler Hinsicht abhängig von der Herkunft der Öle sind. Denn Öl ist nicht gleich Öl. Die Grundzusammensetzungen z. B. zwischen pensylvanischen, arabischen, persischen oder sonstigen Ölen unterscheiden sich erheblich. Bis dann das helle oder dunkle Motorenöl daraus wird, muß viel geschehen, und die „Giftmischer“ in den großen Laboratorien aller Ölfirmen haben viel zu tun. Man könnte darüber dicke Bücher schreiben, die sich aber der durchschnittliche Fahrer nicht kaufen wird. Denn für ihn ist das alles nicht wichtig. Von einschneidender Bedeutung ist für ihn nur, daß er das richtige Öl für seinen Motor bekommt. Die Zweitakterleute schmieren ihr Triebwerk dadurch, daß sie das Schmieröl ihrem Treibstoff beimischen — und zwar im Verhältnis von 20 oder 25 Teilen Treibstoff auf ein Teil Öl, mit anderen Worten, auf fünf Liter Treibstoff also ein viertel oder ein fünftel Liter Öl. Man kann dabei natürlich ohne weiteres ein gutes Motorenöl aus der großen Kanne nehmen. Normalerweise ergibt sich daraus ein gutes Gemisch, mit dem sich der Zweitakterfahrer zufrieden geben könnte. Nun hat sich aber gezeigt, daß gerade der Zweitakterbetrieb seine besonderen Eigenarten hat. Es würde zu weit führen, warum unsere modernen Treibstoffe zum „Verrosten“ des Motorinneren beitragen. Der Fachmann nennt das Korrosion. Rost ist immer etwas Schlimmes. Stellt euch einmal die blanken Innenteile des Motors vor, wie sie sich sehr schnell — schon in wenigen Stunden Betriebsruhe — mit Flugrost überziehen! Daß sich diese Erscheinung alles andere als gut auf die Lebensdauer der einzelnen Teile auswirkt, kann sich wohl jeder vorstellen. Gerade bei der Betriebsart des Zweitakters ist dieser Korrosionserscheinungen stärker als die meisten Viertakter ausgesetzt. Wir haben heute eine Reihe von Zweitakter-Spezialölen mit Korrosionsschutz, die im Zweitakterbetrieb besser sind als gewöhnliche Schmieröle. Diese Sonderbehandlung des Öls bedeutet natürlich eine gewisse Verteuerung. Wohl gibt es Dosenöl, das nach wie vor wie gewöhnliches Motorenöl auch sorgfältig in der Mischkanne mit dem Treibstoff vermischt werden muß. Daneben gibt es Korrosionsschutzöle für Zweitakter auch „vorgemischt“. Man braucht dann also überhaupt nicht mehr den Mischtopf, sondern kippt den Inhalt einer solchen Dose einfach durch den Treibstoffeinfullstutzen zu dem vorher aus der Zapfsäule direkt eingepumpten Treibstoff. In wenigen Sekunden hat dann dieses vorgemischte Öl den ganzen Treibstoff durchsetzt. Gewiß stößt sich der sparsame Fahrer zuerst an dem höheren Preis. Die einfache Überlegung aber, wie wichtig solche Spezialöle für die Lebensdauer des Triebwerkes sind, und welche hohe Reparaturkosten sie auf die Länge ersparen, wird auch diese „Sparer“ zur Vernunft bringen. Wenn wir schon Markenbenzine fahren, weil uns für unseren Motor gerade das Beste gut genug ist — es brauchen durchaus keine Superbenzine für den Zweitakter zu sein —, so sollten wir beim Ölkauf genau so verfahren. Das „teure“ Dosenöl ist — auf lange Betriebsdauer gesehen — eben doch das billigste.

Schmierfink

Roller

und Beiwagen eine glückliche Ehe



Heinkel mit Seitenwagen

Foto: PIERER

Wenn je ein Zubehör geschaffen wurde, das Ihr Rollerdein erheblich verbessert, dann ist es der Seitenwagen. Man kann ihn sich nach Bedarf kaufen und man kann ihn sich als Liebhaberei kaufen. Hauptsache Sie kaufen ihn. Sie werden es bestimmt nicht bereuen. Vielleicht fragen Sie, wo der Bedarf ist? Wollen Sie nicht das mordsmäßige Gepäck der letzten Urlaubsreise mal ohne große Problemwältzerei unterbringen? Oder wie war's denn mit Ihrem Jüngsten? Sollte der nicht auch mitfahren dürfen? Und dann. Haben Sie nicht eine Heidenangst im Winter vor der verdammten Rutscherei? Was es auch immer sei, der Beiwagen überwindet in idealer Weise all diese Probleme. Außerdem. Die zu Beginn des Rollerzeitalters zu Recht bestehenden Gegenargumente gelten heute längst nicht mehr, zumindest nicht bei den schwereren Rollern mit 9 bis 10 PS, da bei diesen auch die Fahrgestellkonstruktionen steif genug geworden sind, den Seitenwagenbetrieb spielend auszuhalten. Auf der anderen Seite hat auch die Beiwagenindustrie nicht geschlafen. Die heute angebotenen Seitenwagen erfüllen im Rahmen des Möglichen alle Wünsche. Nun erklären Sie mir mal, weshalb ich meinen Roller nicht mit einer verwickelten Badewanne verheiraten sollte. Aber als ein Anfang muß der Roller da sein. Sollten Sie vor der Neumanschaffung eines Rollers stehen und erwägen dabei, einen Beiwagen anzuschließen, so empfehle ich Ihnen, möglichst folgende Punkte zu beachten:

1. Sie brauchen einen starken Motor von annähernd 10 PS und, wenn irgendwie möglich, 4 Gänge.
2. Einen stark dimensionierten Rahmen, wobei die doppelseitige Radaufhängung dem einseitig aufgehängten Rad vorzuziehen würde.

Sind Sie aber schon im Besitze eines Rollers, so müssen Sie unter Umständen eben sehen, wie sich aus dem Vorhandenen das Beste machen läßt. Denn ich meine: Seitenwagenbetrieb läßt sich praktisch mit jedem Roller durchführen, nur müssen eben bei den leichteren Modellen die Ansprüche in bezug auf Spitzengeschwindigkeit, Bergfreudigkeit, Belastungsmöglichkeit usw. dementsprechend reduziert werden. In diesem Falle bleibt Ihnen nur noch die Qual, das richtige Modell zu finden. Das ist nun einerseits Geschmacksache, hierbei kann ich Ihnen beim besten Willen nicht helfen. Technisch unterscheiden sie sich durch ihre Anschlußmöglichkeit am Roller und durch ihre Federung. Die Befestigung teilt sich auf mittels einer Profilbrücke, zum anderen dem 3-Punktanschluß. Der 3-Punktanschluß ist unbedingt der stabilere, hat außerdem den Vorteil des schnellen An-

und Abmontierens durch die verwendeten Kugelgelenke einerseits und da der einmal eingestellte Sturz auch durch das An- und Abmontieren nicht mehr verändert wird. Der Brückenanschluß hat aber auch seine Berechtigung, da verschiedene Rollerkonstruktionen für den 3-Punktanschluß denkbar ungeeignet sind. Dabei ist ein gut ausgeführter Brückenanschluß immer noch besser als ein 3-Punktanschluß, der nicht vom Rahmen her die benötigte Steifheit besitzt. Am besten gehen Sie zu einer Werksvertretung Ihres Rollers. Dort weiß man genau, welche Beiwagenmodelle für Sie in Frage kommen. Und wenn nun ein Beiwagen Ihren Roller ziert, möchte ich Ihnen doch einiges über Gespannfahren erzählen. Zuerst! Werfen Sie sämtliche Erfahrungen über Bord, die Sie im Laufe der Zeit beim Solofahren gewonnen haben. Sie gelten nicht mehr. Am besten gehen Sie so vor. Sie suchen sich einen freien Platz, auf dem Sie ungestört üben können. Dann geht's los mit Achterfahren und zwischen durch immer wieder ein Stück geradeaus. Bald werden Sie das nötige Gefühl für's Beiwagenfahren bekommen und Sie können sich in den Straßenverkehr wagen. Um Ihrem allzu großen Optimismus einen kleinen Dampfer aufzusetzen, will ich Ihnen noch erzählen, was Ihnen nicht passieren dürfte:

1. Daß der Lenker beim Geradeausfahren flattert. Abhilfe: Gas geben und Lenker starr festhalten.
2. Daß Sie beim Geradeausfahren ungewollt rechts oder links aus der Richtung scheeren. Abhilfe: Immer bewußt lenken. Ein Gespann kann ja nicht wie die Solomaschine durch Drücken und Ausbalancieren mit dem Körper gesteuert werden, sondern nur durch Ziehen am Lenker. Bei Linkskurven muß links gezogen werden, bei Rechtskurven rechts. Vielleicht klingt Ihnen das allzu selbstverständlich, aber beim Solofahren, wo Sie Schräglage in der Kurve hatten, machten Sie unbewußt gerade das Gegenteil, d. h. Sie zogen bei der Linkskurve rechts und umgekehrt bei der Rechtskurve links.
3. Daß bei Rechtskurven der Beiwagen in die Höhe kommt. Abhilfe: So langsam fahren, daß der Beiwagen erst nicht zum Steigen kommt. Passiert nämlich nur, wenn Sie mit zuviel Fahrt in die Rechtskurve donnern. Ist's aber trotzdem passiert, abbremsen und, sofern die Platzverhältnisse es erlauben, kurz nach links aufsteuern und wenn das Beiwagenrad wieder am Boden ist, vorsichtig in die Rechtskurve zurückziehen. Nach einiger Zeit haben Sie sozusagen ein Gefühl dafür, wann und wie der Beiwagen steigt.
4. Daß sich eine Verbindung zwischen Roller und Beiwagen löst, mit dem Erfolg, daß Roller und Seitenwagen in verschiedener Richtung ziehen. Abhilfe: Vor Antritt jeder Fahrt Anschlüsse auf ihren festen Sitz prüfen und durch Riemenchen absichern, denn, wenn es einmal passiert, ist alles zu spät. Dann hilft nur, Augen zumachen und warten bis es kracht. Das Weitere liegt beim lieben Gott.

Eines der schwierigsten Probleme liegt aber nicht im Fahren, sondern im leidigen Papierkrieg mit der Zulassungsbehörde; denn, wenn Sie einen Seitenwagen angeschafft haben, muß dies auch in den Kraftfahrzeugpapieren vermerkt sein. Nun, man wird Ihnen diese Änderung ohne weiteres eintragen, wenn der Anschluß ordnungsgemäß ausgeführt wurde, die Beleuchtung den Vorschriften entspricht und der Beiwagen als solcher nicht verkehrsgefährdend ist. Aber jetzt kommt der Perdefuß. Es muß auch das zulässige Gesamtgewicht geändert werden, damit Sie was 'reinladen dürfen in Ihr neuerworbenes Dampfschiff. Hier müssen Sie den Beamten bei der technischen Überprüfung genau auf die Finger sehen, was er zusammenrechnet. Es könnte sonst sein, daß die zulässige Belastung kleiner ausfällt als bei der Solomaschine. Lassen Sie sich nicht einfach mit leeren Redensarten abfinden, sondern bestehen Sie notfalls auf einer Überprüfung an der Waage, mit einigem Druck geht's dann schon.

Nun wäre ich eigentlich fertig, wenn nicht eine Firma so ein Ding gebaut hätte, das mit dabei sein muß, wenn vom Beiwagen gesprochen wird. Und dieses Ding ist der Rolly Einradanhänger. Wenn man von der Personenbeförderung und von der Fahrsicherheit auf drei Rädern absieht, hält der Rolly jeden Vergleich mit einem Beiwagen aus, im Gegenteil, er hat noch Vorteile. Ich will sie schnell einmal aufzählen: 1. ist er billiger, 2. wird durch ihn der Fahrbetrieb kaum beeinflusst, wobei unter Fahrbetrieb zu verstehen wäre Benzinverbrauch, Geschwindigkeit, Bergsteigfähigkeit und Straßenlage, 3. das An- und Abmontieren ist eine Angelegenheit von Sekunden und außerdem ist er so handlich, daß man ihn gegebenenfalls in der Wohnung im 3. Stock aufbewahren kann. Für alle die Campingfreunde, die mit Zelt und Faltboot auf die Reise gehen, trotzdem aber die Leistung ihres Rollers nicht durch einen Seitenwagen verringern wollen, der ideale Ausweg. Und nun noch ganz kurz die technische Seite. Der Aufbau wird in 5 oder 6 verschiedenen Ausführungen geliefert. Hier entscheidet wohl der Geldbeutel. Für das gutabgefederte Rad wird die 8-Zollgröße verwendet. Leitung und Anschlußdose für das Schlußlicht und die Nummernschildbeleuchtung sind beim Rolly schon dabei. Übrigens vergessen Sie nicht, sich ein zweites Nummernschild zu besorgen, sonst gibt's Ärger mit der Polizei.

Rollmops

RR-Leser

schreiben über

Beiwagenbetrieb



Maico mit Steib-Seitenwagen



Beim Dreipunktanschluß werden Kugelgelenke verwendet. Der Hebel zum Öffnen und Schließen (Pfeil) ist deutlich zu erkennen

Schon des öfteren hegen einige „Rolleure“ Zweifel an der Seitenwagenfestigkeit eines Rollers. Ich möchte all denen, die eventuell den Fahrkomfort und die Schlechtwetterfestigkeit ihres Untersatzes erhöhen wollen, folgendes sagen:

Nach entsprechendem Auswechseln des Ritzels sind nur die ersten Tage eine so große Umstellung, daß man alles wieder teilen möchte. Dann aber möchte man um keinen Preis wieder Solo fahren. Sehr zu empfehlen ist der 46 kg Rollerseitenwagen RS 1 von Steib, der nur einen Anschluß hat und demzufolge das „Gewicht des Ganzen“ keineswegs stört. Im Stadtverkehr ist in bezug auf Anzugsvermögen und Schnelligkeit sowie im Ausfahren der Gänge nach einiger Übung kein Unterschied, zumal wie in meinem Fall das Maico-Mobil trotz 175 cm immerhin 9 PS aufweist. Lediglich die Spitze von 95 sinkt auf etwa 80 Std./km, während der Reiseschnitt (Solo mit 70/75 Std./km mühelos ermittelt) weiterhin bei 70 Std./km liegen dürfte.

Notwendig zum Anbau eines Seitenwagens sind beim Maico-Mobil lediglich ein neues Ritzel und eine sog. Flatterbremse oder Steuerdämpfer. Gefahren wird mein Mobil mit Castrol-Öl, Esso-Super und $\frac{1}{5}$ Castrol auf 5 Liter Benzin. Meines Erachtens ist bei Seitenwagenbetrieb die Leistung mit Benzolgemisch (wie Esso-Super oder BV-Aral) höher. Besonders leistungsfähig bei langer Reise mit hoher Geschwindigkeit (Tagesstrecken von etwa 400 km) ist die Lodge-Zündkerze III 14.

Auf jeden Fall erhöht ein Seitenwagen die Fahrtsicherheit bis zu der eines Wagens und macht das Rollern auch bei Matsch und Schnee zur Freude.

Alfred H., Berlin-Halensee

Ich las in Heft 1/54 die Anfrage eines Schwerbeschädigten hinsichtlich der Anbringung eines Seitenwagens an einer Lambretta. Gleichzeitig erinnere ich mich, die Redaktionsnotiz „... es gibt noch wenige...“ schon so oft gelesen zu haben, daß es an der Zeit zu sein scheint, doch einmal etwas (und zwar etwas durchaus Positives) über Roller mit Seitenwagen zu sagen.

Hier sind unserer drei. Eine Vespa, eine Lambretta und ein Maico-Mobil (150 cm) und alle drei haben den Steib-Rollerseitenwagen. Nachdem alle drei die gleichen guten Erfahrungen und fast die gleichen Gewalttorenen unternommen bzw. gemacht haben, darf ich wohl als Musterbeispiel die Geschichte meines Gefährtes, eines Maico-Mobils erzählen. Ein Roller, der auf glitschigen und sandigen Straßen, auf Geröll und Kies meist seinen eigenen Kopf durchsetzt, wird durch den Beiwagen zum verlässlichen, folgensen Kameraden. Außerdem erleichtert das dritte Bein die ganze Fahrerei. Nicht nur für den Fahrer, der sich nun nicht mehr absolut auf die Beherrschung seines fahrbaren Untersatzes konzentrieren muß, sondern sich (ich bitte um Verzeihung), wie ein nasser Sack auf die Kiste hümmeln darf, der nun nicht mehr wie früher auf -zig Meter schon langsam die Geschwindigkeit reduzieren muß (um dann zu sehen, daß er sich total verschätzt hat und nun erst wieder einen Riesenanlauf nehmen muß, bis er auf die gewünschten Touren kommt), sondern in aller Ruhe ranfahren kann und dann trotzdem vor dem Krachen noch zum Stehen kommt, nein, auch die Sozia profitiert. Es ist, wenigstens sagte das meine Frau, x-mal schöner, bequem im Seitenwagen, geschützt gegen Zug an Kopf und Beinen, zu sitzen, als alle Schluger- und Schankelbewegungen sozialsitzenderweise mitmachen zu müssen, um schließlich doch noch herunterzufallen. Nein, wirklich, man fühlt sich so sicher.

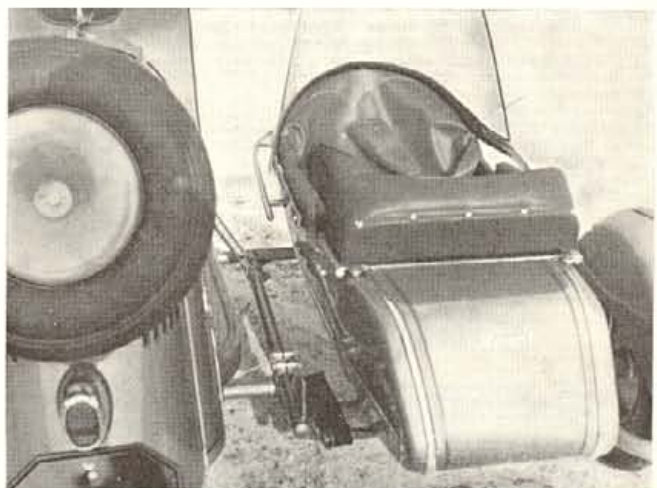
Natürlich sauft das Motorehen etwas mehr; als verständnisvoller Besitzer hat man damit ja von vornherein gerechnet. So zirka die Hälfte mehr. Deswegen nehmen manche Leute an, es müsse schneller verrußen. Das sind aber bloß solche, die den Motor niemals drehen lassen. Und wer das nicht lernen will, der braucht gar keinen Seitenwagen zu kaufen, er ärgert sich sonst krumm. Hochoctourig fahren, viel schalten, ist der oberste Grundsatz. Man braucht trotzdem nicht mehr Sprit und wenn man die Ausgabe nicht scheut und sich eine Seitenwagenübersetzung leistet, dann braucht man gar nicht einmal mehr schalten als früher, aber man fährt halt eine niedrigere Spitze. Für Sonntagsnachmittags-Ausflugfahrer absolut unwichtig, denn eine Dauerleistung von 55 bis 60 km/h kommt immer noch dabei heraus. Ich fahre normalerweise mit Frau und Kind plus einer Unmenge Gepäck, wozu man durch a) den großen Kofferraum im Maico-Mobil und b) durch die überreichlichen Verstaumöglichkeiten im Seitenwagen verleitet wird. Und dabei habe ich mich weder vor Alpen- noch Hochalpenstraßen (Rofelfeld, Scharitzkehl etc.) warnen lassen. Langsam, aber allen Voraussagen zum Trotz haben wir alle überwunden. Eine Meisterleistung vollbrachte unser „Felix“ im letzten Sommer, als wir mit insgesamt ca. 110 Pfund Belastung über 2000 km via Brenner nach Italien fuhren. Tagesleistungen bis zu 400 km, auch unter schlechtesten Bedingungen (regennasse Pflaßstraßen im Herbst), kann man ohne allzu große Anstrengungen erzielen.

Also... Rollerseitenwagen anbauen und losfahren. An die kleinen Eigenheiten gewöhnt man sich rasch. Wer aber einmal mit dem Gedanken gespielt hat, der soll ihn ruhig Wirklichkeit werden lassen und sich nicht durch die „großen Brüder“, die Seitenwagenfahrer zwischen 500 und 1000 cm abraten lassen, die sind uns ja bloß neidisch, weil wir mit unseren kleinen Haferln dasselbe können wie sie mit ihren Riesenpötten!

Werner L., Guffham



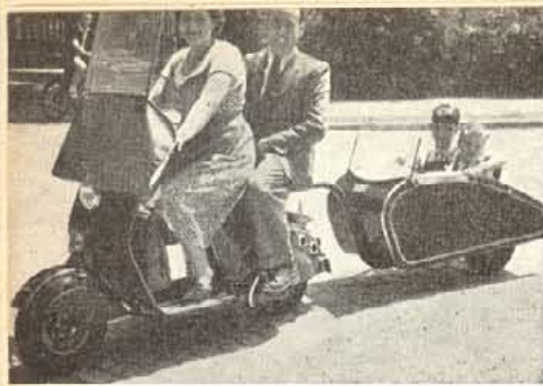
Hier handelt es sich um einen Brückenanschluß zwischen Maico-Mobil und Steib-Seitenwagen, eine sehr solide Ausführung



Der Dreipunktanschluß. Hier ist der Royal-Seitenwagen mit einem Goggo gekoppelt

Das 200 cm „Oscar“-Seitenwagen-Gespänn mit dem bekannten deutschen Kalsi-Seitenwagen wurde auf der Londoner Earls-Court Ausstellung von Messrs. Projects and Development ausgestellt. Der „Oscar“ erregte auch in London sehr großes Interesse, weil er als erster englischer Motorroller dort das erste Mal gezeigt wurde. Es wird vom Werk aus in England beabsichtigt, in Zukunft die „Oscar“-Roller mit der in Deutschland hergestellten Siba-elektrischen Anlage zu versehen.





Eine Tabelle mag Ihnen ungefähre Anhaltspunkte geben, was Sie von den verschiedenen Roller-Typen im Belwagenbetrieb verlangen können:

	Spitzen- geschw.	Bergsteig- fähigkeit	Benz- verbr.	Reise- durchsch.
125 ccm	45-50 km	16-18 %	3-4 l	35-40 km
150 ccm	50-55 km	20-22 %	3-4 l	40-45 km
175 ccm	65-70 km	26-28 %	8-5 l	50-60 km
200 ccm				



Hier sind zwei der praktischen „Elan“-Einradanhänger für Beruf und Camping (links und rechts oben)

(Fortsetzung von Seite 21)

... Apropos Belwagen! Ein Herr Josef H. aus Bodenburg in Hannover fragt in der letzten Ausgabe an, ob er an seine Lambretta einen Belwagen hängen kann. M. E. kann er das ohne Befürchtungen tun. Ich habe zwar nur Erfahrungen mit der Vespa, aber vielleicht können Sie Herrn H. meine Mitteilung übermitteln.

Beim Kilometerstand 10000 habe ich an meine Vespa einen OWB-Seitenwagen der Fa. Otto Wilmsen, Gelsenkirchen-Buer, Ackerstraße 8, angebaut. Der Seitenwagen wiegt 35 kg, hat Dreipunktanschluss, ist ohne Mithilfe leicht an- und abzubauen (es ist nicht oft vorgekommen), das Boot ist sehr geräumig und in Gummi aufgehängt. Im Heck ist ein anschließbarer Kofferraum. Ein Kofferträger für einen mittleren Koffer vorhanden. Zulässige Belastung 75 kg.

Nun muß ich zunächst das Gewicht unserer Besatzung aufzählen: Meine Wenkelert 94 kg, meine Stütze 60 kg, mein siebenjähriger Sohn 30 kg, dazu Reisegepäck (auf der Schwarzwalddtour waren es 40 kg — wenn nicht mehr), Gesamtgewicht: 221 kg, Gewicht mit Gespann: ca. 350 kg (also glatte sieben Zentner).

Bemerken muß ich noch, daß ich aber eine Belwagenuntersetzung in meine Maschine einbauen ließ. Das viele Schalten fällt also doch in etwa weg. Mit genügend Anlauf konnte ich 5% Steigung noch im dritten Gang schaffen, 7% noch im zweiten Gang.

Mit der obengenannten Belastung bin ich in einem Tag von Haltern nach Hamburg gefahren. 360 km in 11 Stunden, einschließlich 1 Stunde Mittagpause, dazu einige kurze Unterbrechungen. Berücksichtigt müssen dabei die schlechten Straßen um Osnabrück und die Ausläufer des Teutoburger Waldes mit teils 7% werden. Diese Angaben stimmen. Bei der hohen Drehzahl des Motors, bedingt durch die kleine Untersetzung, habe ich keinerlei Kerzenschwierigkeiten gehabt, obwohl ich eine normale Beru 225 benutzte. Das Reisetempo betrug 45 bis 50 km/h. Kurz vor Hamburg auf der Autobahn, als der Verkehr sehr stark wurde und ich nicht dauernd überholt werden wollte, steigerte ich auf 60 km. Der Motor wurde weder heiß und hat Hin- und Rückreise ohne die geringste Störung durchgehalten.

Meine Sommerreise in den Schwarzwald klappte ebenfalls tadellos. Sehr steil und schwierig war die Auffahrt zum Heidelberger Schloß. Aber auch hier zog die Maschine blendend hinauf, obwohl ich wegen der scharfen Kurven noch oft Gas wegnehmen mußte. Schließlich passierten wir die Schwarzwaldhöhenstraße von Baden-Baden aus. 14 km kam ich aus dem ersten Gang nicht heraus. Als ich am Hundseck die erste Pause einlegte, blübberte der Motor so ruhig im Leerlauf, als ob ich ihn eben angeworfen hätte. Wohl gemerkt: Immer mit der obigen Belastung. Die Autofahrer hatten Spaß an uns. Nach 5000 gefahrenen Kilometern war die Kupplung noch tadellos in Ordnung, obwohl mir meine Werkstatt das Gegenteil prophezeit hatte.

Kerze auf der Schwarzwaldfahrt Beru 225. Schwierigkeiten keine. Bevorzugter Kraftstoff: Gasolin-Super. Verdreckt die Kerzen nicht. Ich wollte mit diesen Ausführungen nur jenen Mut machen, die vielleicht Sonntags ihr Kind zu Hause lassen.

Wichtig ist natürlich eine gute Pflege des Motors. Alle 2000 km entferne ich die Ölkohle, Ölwechsel mache ich alle 1000 km.

Erich W., Haltern



Zwei Rolly-Einradanhänger. Oberes Bild zeigt die offene Form. Dazu gehört eine verstellbare Schutzdecke. Unteres Bild zeigt den geschlossenen Kasten. Alle Modelle werden in Farbe passend zum Roller geliefert



Schlafen Sie morgens gern etwas länger?

HANS GLAS ISARIA-VERTRIEBS-KG
VERKAUFSGESellschaft DER HANS GLAS GMBH
ISARIA-MASCHINENFABRIK DINGOLTING/BAYERN



GOGGO - 200 ccm
DER GERN GEKAUFTE ROLLER SEINER KLASSE

der freundliche Herr auf dem nebenstehenden Bild kann es sich leisten.

Als Besitzer eines

Goggo

hat er gut lachen.

Während seine Arbeits-Kollegen zu Fuß längst unterwegs sind oder auf die Trambahn warten, läßt er sich Zeit. Gut gelaunt drückt er auf den Knopf des elektrischen Anlassers, um kurz darauf — rechtzeitig, billig und sicher am Arbeitsplatz zu sein. Es ist ein großer Vorteil, den starken, wendigen, sparsamen und zuverlässigen

Goggo

zu fahren.

Wer ihn besitzt — kann sich sehen lassen!

Die Ölspurenkrankheit

Die meisten von uns sind zwar keine Mediziner, aber so viel wissen wir, die wir zur Rollergemeinde gehören, daß es Krankheiten gibt, deren Ursachen bekannt sind, aber ein regelrechtes und wirksames Gegenmittel zur Bekämpfung fehlt. Man kann sich zwar durch besonderes Verhalten weitmöglichst vor dieser Krankheit schützen, sollte man sie aber bei aller Vorsicht trotzdem bekommen, dann heißt es durchstehen. Manch einer hat Glück und kommt gut durch, ein anderer behält noch etwas davon zurück. Von dieser Warte aus müssen wir uns auch die „Ölspurenkrankheit“ betrachten, die, wenn es so weiter geht wie bisher, bald zur Pest für uns Rollerfahrer wird. Wer diese Krankheit schon einmal überstanden hat, weiß ein Lied davon zu singen. Man wird ganz plötzlich von ihr gepackt und ohne überhaupt einen Gedanken fassen zu können, „küst“ man ziemlich unsanft Gottes herrlichen Erdboden in Form von Basalt, Asphalt usw. Bei aller Naturliebe, ich glaube, das geht zu weit. Da haben wir in einer weniger schönen Zeit bis zur „Vergasung“ geübt und aufzuführen müssen, heute wollen wir die Natur auf eine andere, bessere Art bewundern. Abgesehen davon, ist die Stimmung für die weitere Tour zunächst erst einmal auf dem Nullpunkt angelangt, dafür sorgen bei „ihm“ die Beulen im Blech, die kaputte Lampe usw. und bei „Ihr“ die kaputten Nylons und der zu reinigende Mantel. Die Beulen und Schrammen, die beide am eigenen Körper erhalten haben, wollen wir noch nicht einmal mitrechnen, wenn es überhaupt dabei geblieben ist. Die Rechnung für Reparaturen kann sogar den ganzen Urlaub über den Haufen werfen, trotzdem ein vernünftiger Rollerfahrer so etwas mit einkalkulieren sollte. Haftbar kann man in den seltensten Fällen jemand für den Schaden machen. Also Kampf der Ölspur! Das Lied ist uns bekannt: Öl, und zwar meistens Dieselöl von Lastwagen und Omnibussen. Beobachten wir doch einmal genau, wo diese Ölsuren in Erscheinung treten. Wir werden sie in der Regel in scharfen Kurven und bei Steigungen vorfinden. Warum kommen sie gerade dort des

öfteren vor? Um diese Frage zu beantworten, muß ich ganz kurz etwas technisch werden. Dieselfahrzeuge bekommen ihren Treibstoff (Dieselöl) mit einem bestimmten Druck in ihre Vorkammern, Wälzkammern, und was es da sonst noch gibt, eingespritzt. Jetzt stellen Sie sich bitte einmal vor, diese Einspritzleitung ist defekt, oder besser gesagt auf irgendeine Weise nicht mehr dicht. Was geschieht? Das Öl spritzt heraus. Ich glaube, das ist sogar unseren Rollerbabys klar. Nun stellen Sie sich die Sache einmal weiter vor. Was machen Sie, wenn ein Berg kommt? Sie geben „Gas“, Jawohl, das machen die „Kapitäne der Landstraße“ auch bei ihren Kästen. Der Erfolg? Es spritzt noch mehr Öl heraus. Schließlich muß runtergeschaltet werden. Der Motor läuft auf höheren Touren, also viel „Gas“ und damit viel Öl. Merken Sie, worauf ich hinaus will? Die Ölsuren treten immer dort am stärksten auf, wo die „Kapitäne“ mit ihrer undichten Leitung (natürlich am Wagen) schuldigen müssen, und das ist in Kurven und bei Steigungen der Fall. Natürlich gibt es auch Ölsuren auf flachen Straßen und auch solche, die kaum zu sehen sind. Aber man kann sich, wenn man die Ursache des Übels kennt, doch ganz erheblich davor schützen. Sollte aber trotz aller Vorsicht einer von dieser Ölsurenkrankheit befallen werden, dann heißt es durchstehen!

Zum Punkt Haftbarmachen ist noch zu sagen, daß die Städte, Gemeinden usw., in denen die Ölsuren auftreten, nur dann haftbar gemacht werden können, wenn man nachweisen kann, daß sie von der Ölspur Kenntnis hatten und nichts dagegen unternommen haben. Oder aber man muß sich an den Kraftfahrer halten, durch dessen Wagen das Übel erzeugt wurde. Gucken Sie aber einmal mit dem Kopf aus dem Fenster, wenn Sie keinen haben! Ich kann Ihnen nur aus eigener Erfahrung sagen: Achten Sie außer auf Hühner, Hunde und Kinder auch auf Ölsuren. Dadurch setzen Sie die Gefahr einer unfehligen Bekanntheit mit dem Erdboden selbst so weit wie möglich herab. *Heinz Sautler*



Die Firma Gustav Eichenwald hat einen sehr ansprechenden Sportheim für Damen entwickelt, bei welchem das übliche Nackenleder mit Riemen durch ein flottes, buntes Kopf Tuch ersetzt ist, das unter dem Kinn verknüpft wird

Französisch für Kellner, Köche und Hotelangestellte. Erschienen in der Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5.

Das vorliegende Buch von Richard Geißler stellt eine vollständige Neubearbeitung des „Lehr- und Übungsbuches der französischen Sprache für Kellner- und Küchenlehrlinge“ von S. Fink dar, das sich in den Jahren zwischen dem ersten und dem zweiten Weltkrieg bei Lehrern und Schülern gleicher Beliebtheit erfreute.

Der bewährte Aufbau der Finkschen Methode wurde im wesentlichen beibehalten, doch wurde der Lehrstoff nach neuen Gesichtspunkten aufgeteilt. Der Wort- und Redensartenschatz wurde auf den heutigen Stand gebracht und um zahlreiche Ausdrücke der Spoken- und Weinkarte sowie insbesondere der Küchensprache vermehrt, der das Finksche Lehrbuch nicht genügend Rechnung getragen hatte. So wird das Buch in seinem räumlich bescheidenen Rahmen auch zum Selbstunterricht und zum Nachschlagen zu gebrauchen sein.

Bernd Boehle, „Das praktische Reisebuch“

C. Bertelsmann Verlag, Gütersloh, DM 8.50. Wollen Sie trotz der verlockendsten Prospekte für Auslandsreisen Ihre Ferien in Deutschland verbringen, dann greifen Sie zu diesem unerschöpflichen Nachschlagewerk. Nach Landschaften geordnet, durch farbige Panoramakarten, Fotos, Zeichnungen und Kartenskizzen erläutert, finden Sie hier auf 480 Seiten einen praktischen Reiseleiter, der seinesgleichen sucht. Von den Alpen bis zum Nordseestrand sind hier alle lohnenden Touren, Reise- und Ferienziele in erschöpfender Vollständigkeit geschildert. Zudem enthält das Buch Ratschläge für Fußwanderer, Radfahrer, Motorisierte, Gesellschaftsreisende und Omnibussgäste. Es ist das richtige Buch, um Reisepläne zu schmieden und ersetzt durch seine Angaben über alle bemerkenswerten Orte den detaillierten Reiseführer fast ganz. Wegen der Zusammenstellung verschiedener reizvoller Touren und dem Aufbau nach dem Bundesstraßennetz ist es das ideale Reisehandbuch für den Rollertouristen.

BÜCHER

Illustriertes Austria-Camping, Jahrbuch für Camp-Touristik mit Zelt und Wohnwagen in Europa 1953/54. Touristik Verlag Wien, DM 3.—.

Mit einer Liste der Camping-Organisationen und der Camping-Zeitschriften der einzelnen europäischen Länder verbindet dieses Handbuch eine Aufstellung der Zeltplätze in Österreich, Belgien, Dänemark, Deutschland, Saargebiet, Frankreich, Italien, Niederlande, Norwegen und der Schweiz. Neben diesen Listen enthält es eine Zusammenstellung der österreichischen Zelttypen mit allen Daten, die die österreichischen Zelthersteller angegeben haben. Sie umfassen Flachzelte, Spitzzelte, Hauszelte und Hochzelte mit Maßangaben, ferner Beschreibungen von Wohnanhängern, Wohnwagen und Campinghäusern aus vorfabrizierten Bauelementen für Wochenendgrundstücke usw. Zwischen den genannten Listen und Aufstellungen hat der Herausgeber des Jahrbuchs, Hanns H. Peters, Ratschläge für Camping, Campverpflegung usw. eingestreut, die das Handbuch angenehm vervollständigen.

Du und der Motor. „Eine moderne Motorenkunde für Jedermann.“ Von Edwin P. A. Heinze. Deutscher Verlag der Ulstein A. G. Berlin. 430 Seiten, 24 Tafelseiten, Ganzleinen DM. 12.80.

Es gibt viele Bücher über Kraftfahrzeuge. Meistens beschreiben sie systematisch die verschiedenen Bestandteile des Fahrzeugs und des Motors und erklären auch die Arbeitsweise dieses wichtigsten Teils des Kraftwagens, jedoch ohne auf das viel interessantere und vielfach wichtigere „Warum“ näher einzugehen. Das holt der Verfasser, ein gewiegter Fachmann mit langjähriger Praxis, in diesem Buche nach. Frei von jedem Schema plaudert er in leichtverständlicher und unterhaltender Weise über die Geheimnisse des Motors und ermöglicht dem Leser, in das Wesen des Motors in seinen verschiedenen Spielarten wirklich einzudringen. Der Leser erlangt einen tiefen Einblick in die inneren Vorgänge des Motors, erfährt, welche Aufgaben seine einzelnen Teile im Zusammenspiel zu erfüllen haben, und lernt verstehen, von welchen Gedankengängen die Konstrukteure sich bei der Entwicklung der verschiedenen Systeme leiten ließen, um ihr Ziel, höchste Leistungen bei niedrigstem Kraftstoffverbrauch zu erreichen. Neben dem Benzin-, Dieselmotor und anderen Gas- und Ölomotoren werden auch die immer mehr in Erscheinung tretenden Konkurrenten, der Dampf- und der Heißluftmotor sowie die Gasturbine behandelt. Den Kraftstoffen und der Schmierung sind besondere Abschnitte gewidmet, die alles Wissenswerte auf diesen Gebieten enthalten.

Susy Greiner: „Das kleine Campingbuch.“ Paul Hugendubel-Verlag, München, DM 3.80.

Dieses in lebenswürdigstem Plauderstil geschriebene Campingbüchlein mit seinen reizenden Illustrationen macht selbst dem größten Skeptiker und Hypochonder Appetit darauf, mit Zelt und Schlafsack durch die Gegend zu zigeunern. Daß die Verfasserin eine Frau ist, und daß also bei ihrer Betrachtungsweise die täglichen Probleme des ambulanten Ferienhaushalts (Kochen, Waschen, Kleiderfragen usw.) im Vordergrund stehen, ist ein Reiz mehr. Das passende Geschenk für die Sozial!

E. de Pomiane, „Kochen im Freien.“ F. A. Herbig Verlagsbuchhandlung, Berlin, DM 4.20.

Ein Freiluftkochbuch wie dieses hat schon lange gefehlt! Es bringt Verpflegungsvorschläge für Fußwanderer, Radfahrer und Rofleure, Auto- und Wassersportler und schließlich für Zeltbewohner. Das Hauptmerkmal dieser Hinweise und Rezepte ist aber dies, daß sie — aus der Feder eines der ersten gastronomischen Schriftsteller Frankreichs stammend — ausschließlich für Feinschmecker bestimmt sind, für Leute also, die der Gedanke an die ewige Erbswurstsuppe am Lagerfeuer zeitweilig davon abgehalten hat, in Gottes freier Natur zu kochen und etwa gar „abzukochen“. Sie kommen auf ihre Rechnung, denn so einfach und auf primitivste Küchenverhältnisse zugeschnitten die Rezepte Pomianes auch sind, sie machen jedem Küchenchef erster Klasse Ehre. Dazu die reizenden Illustrationen von Hans Möbi, die dem Buch bibliophilen Rang verhahen.

„Der Verkehrswegeplan“ ist beim Verlag August Lutzeyer, Frankfurt a. Main, erschienen und im Buchhandel erhältlich (Preis der 72 Seiten starken Broschüre DM 2.50).

Der Arbeitsausschuß Kraftverkehrswirtschaft legt der Öffentlichkeit mit einer Schrift „Der Verkehrswegeplan“ einen eigenen Vorschlag vor. Man geht dabei von der heute allgemein anerkannten Auffassung aus, daß langfristige Investitionen wie diejenigen der Verkehrswege nur auf dem Anleihewege zu finanzieren sind. Eine überraschende Neuheit in den Gedankengängen der Kraftverkehrswirtschaft ist es, daß man die Parallelität des ungedeckten Finanzbedarfes für den Straßenbau einspart und die Eisenbahnen andererseits heranzieht. Dementsprechend beschränken die Vorschläge sich nicht auf die Straßen, sondern sie beziehen sich auf die beiden großen Verkehrswege, die Straße und die Schienenwege. Mit dem „Verkehrswegeplan“ wird ein Gesetz vorgeschlagen, das für die Dauer von 10 Jahren Investitionen bei Eisenbahnen und Straßenbau sichern soll. Die Mittel zur Finanzierung sollen durch eine 10 Jahre lang in jährlichen Tranchen von 500 Millionen D-Mark aufzuliegende Verkehrswegeanleihe des Bundes aufgebracht werden. Die Mittel sollen anteilig für Straßenbau und Schienenwege verwendet werden.



...schreibt Dir einmal ein ganz kleiner Freund Deiner Zeitung. Immer wenn der Postmann kommt, darf ich Dich zuerd anschauen.
 Deine Bilder gefallen mir immer ganz prima.
 Warum schickst Du heute auch ein schönes von mir.
 Wie gern ich Roller fahre kannst du ja an meinem Gesicht ablesen. Schade, daß nicht alle Kinder Papas mit Roller haben.
 Viele viele Grüße schickt Dir und allen Roller-Kinder

Peter Rilk.
 8 Jahre alt.



Das ist Peter, vermutlich mit seinem Vater!

MRC Baden-Baden geht eigene Wege
 „Nicht das Markenfabrikat ist entscheidend, sondern die Freude am Rollern überhaupt“, referierte Redakteur Paulpeter Oldenburg anlässlich der von ihm einberufenen Gründungsversammlung des Motorroller-Club Baden-Baden (MRC). Das war im Spätsommer vergangenen Jahres. Diese These hat sich in der Folgezeit zur Freude des mitgliedermäßig rapid angestiegenen Clubs durchgesetzt.

Der MRC Baden-Baden, der sich für das laufende Jahr sehr viel vorgenommen hat, will neben seinen Auslandsfahrten, seinen bestehenden Helmatexkursionen, seinen Fuchs- und Schnitzeljagden vor allem sich aber auch in gemeinnütziger Weise dem Kulturleben und Fremdenverkehr der Kurstadt Baden-Baden zur Verfügung stellen. Darüber hinaus will der MRC die Geselligkeit und Kameradschaft mit allen in Clubs organisierten Rollerfahrern und -innen diesseits und jenseits der Grenzen pflegen. Sie alle sollen wissen, daß, wenn sie einmal nach Baden-Baden kommen sollten, ihnen dann gleichgesinnte Menschen zur Seite stehen, denen es die größte Freude bedeuten würde, ihnen den weltberühmten Kurort im Tale der Oos zu einem unvergeßlichem Ferienerleben zu gestalten.

Der Motorroller-Club Baden-Baden bittet heute schon um Zuschriften hieran interessierter Rollerzemeinschaften.

Anschrift: MRC Baden-Baden, König, 1. Vorsitzender, Baden-Baden, Laubstraße 17.

Liebe Roller Revue!

Nun möchte auch der Lambretta-Club Oberhausen im Rhld. sein Bestehen kund tun. Fünfzig begeisterte Lambrettisten waren im Oktober 1953 bei der Gründungsversammlung. Inzwischen haben weitere 25 Lambrettafreunde zu uns gefunden.

Den Clubabend, der an jedem Freitag um 20 Uhr im Clublokal (Fritz am Altmarkt) stattfindet, möchte keiner unserer Mitglieder mehr missen. Anschrift: Hans Weinand, Oberhausen i. Rhld. Helmholzstraße.



Foto: Eckerlein

Beim Freundschaftstreffen im Schloß Wasserburg überreichte Präsident E. Wagner des Liechtensteiner Rollerclubs dem 1. Vorsitzenden des Vespa-Lambretta-Clubs Lindau-Bodensee eine Erinnerungsplakette

Wir haben hier in Malmö auch einen Roller-Club, auf schwedisch Scooter-Club, der Lambretta-, Vespa-, Puch-, Goggo- und Parrilla-Mitglieder hat. Unser Club wurde im Frühling 1952 gegründet und hat jetzt ca. 70 Mitglieder.

Hans Johannesson
 Köpenhamnsvägen 46 B
 Malmö — Schweden

V. C. Braunschweig — Januar 1954

Am 27. Januar 1954 fand die Hauptversammlung des V. C. Braunschweig 1951 im Parkhaus Prinzenpark, Polizeistadion, statt.

Die Neuwahl des Vorstandes war eine schwere Zangengeburt, an der jeder praktische Arzt und Geburtshelfer seine helle Freude gehabt hätte. Aber als alte Vespafahrer schaukelten die anwesenden Mitglieder mit List und Tücke den Vorstand fast in der guten alten, bewährten Zusammensetzung wieder hin.

Der Vorstand sieht nunmehr so aus:

1. Vorsitzender: Friedhelm Wehrten, Braunschweig, Wilhelm-Bode-Str. 39, 2. Vorsitzender: Artur Lietz, Touren- und Sportwart: F. Schulze, Pressereferent: Reinhardt, Geschäftsstelle: V. C. Braunschweig, Münzstr. 12, z. Hdn. v. Herrn Kuhn. Post wird an diese Anschrift erbeten!

Goggo-Club DONAU, Sitz Donaueschingen

Am 25. Juli 1953, anlässlich des 1. internationalen Goggotreffens in Luzern, wurde der Goggo-Club Donau gegründet.

Die junge Vereinigung kann schon mit Stolz auf ein familiäres und motorsportliches Jahr zurückblicken. Der Club stellt sich mit Rat und Tat jedem, der nach Donaueschingen kommt, zur Verfügung. Clubwerkstätte: Mofa-Simon, Lehenstraße 7. Clubleiter: Walter König, Donaueschingen-Allmendshöfen, Eisenbahnweg 11.

Roller-Club Wilhelmshaven

Liebe Roller Revue!

Weil es uns zu anstrengend erschien, bei Begegnung mit einem Roller des gleichen Fabrikats grüßend zu hupen und gleich anschließend beim Erbrechen einer anderen Rollertypen ein finsternes Gesicht zu machen, haben wir in Wilhelmshaven am 14. Januar 1954 einen (All-) Roller-Club ins Leben gerufen. Jeder Rollerfreund ist uns willkommen. Vorläufig ist die Mitgliederzahl mit 15 Rollerkameraden noch sehr bescheiden, aber dieser Kern ist gut, und zum Frühjahr hoffen wir auf gehörigen Zuwachs. Die Anschrift des 2. Vorsitzenden ist: B. von der Ecken, Kleier Straße 21.

Büthe (1. Vorsitzender)

Bochumer Goggo-Freunde

Am 13. Februar 1954 wurde nach guter Vorarbeit der Motorrollerclub „Bochumer Goggo-Freunde“ aus der Taufe gehoben. Die Anschrift lautet: Heinz Krause, Bochum-Dahlhausen, Elberger Straße 24.



Der Vespa-Club Meschweiler-Saar beim Vespatreffen auf der Loreley

Liebe Roller Revue!

Das Erscheinen Ihrer Zeitschrift im Saarland hat uns allen große Freude bereitet, da wir im Saarland sonst keine Zeitschrift vom Roller besitzen. Es besteht nur eine in französischer Sprache. Da wir an der Saar große Rollerfreunde sind, wird die R. R. viel gelesen.

Hier an der Saar ist der meist vertretene Roller die Vespa. Dadurch sind viele Vespa-Clubs entstanden. Unser Club besteht aus 39 Vespafahrern. Wir nennen uns nun Vespa-Club Meschweiler-Saar. 1953 waren wir auf dem Vespa-Treffen in Deutschland (Loreley), in Belgien und Frankreich. Das Treffen auf der Loreley hat uns am besten gefallen. Unsere Fahrt ging über Kreuznach bis Bingerbrück. Mit dem Vespa-Club Sulzbach trafen wir auf der Loreley ein, wo wir am Treffen teilnahmen.

Wir grüßen von hier aus sämtliche Vespa-Clubs. Insbesondere möchten wir noch dem Vespa-Club Rhein-Lahn herzlichst danken.

Gerd B., Meschweiler-Saar



Zielfahrt zum 1. Süddeutschen Vespatreffen in Schiedsich-Gmünd, Vespa-Club Saarbrücken mit weißen Helmen der Bergwerksdirektion/Saar

Großer Bruder der westdeutschen Lambretta-Clubs in Berlin!

Was lange währt, wird gut! So wurde dann auch am 24. September 1953 ein stammer Berliner Lambretta-Club im Ratskeller des Schöneberger Rathauses geboren. Nachdem genau 100 Lambrettisten während der Geburtsstunde zugegen waren, zählt der Club heute 124 Mitglieder.

Schnell konnte mit einer Beteiligung von 113 Lambrettas die erste Abfahrt starten.

Einigen Unentwegten gelang es auch, noch kurz vor Toresschluss 4 Preise bei einer vom Motorsport-Club Berlin veranstalteten Seen-Suchfahrt zu erwerben. Dann mühten wir jedoch ein Winterquartier suchen. Und jetzt wurde der Beweis geliefert, daß trotz der Winterstürme der Club, wenn auch nur im kleinsten Gang, weiterläuft. Alle 14 Tage trifft man sich an seiner alten Geburtsstätte zu Filmvorführungen, Experimentalvorträgen, fachlichem Gedankenaustausch oder ... zum Vergnügen.

Im Januar verließ die erste Nummer einer vorerst zweimonatlich erscheinenden Clubzeitschrift „Die Lambrettisten“ die Druckerpresse.

Als Vorstand fahren Herr Dr. Hasso Schroeder und Herr Gerhard Moltracht.

Im Frühjahr hoffen wir, anlässlich einer Harzfahrt, unsere westdeutschen Geschwister kennenzulernen. Anschrift: Lambretta-Club Berlin e. V., Berlin-Schöneberg, Akazienstr. 28.

Ein Berliner Lambretta-Mädchen bei einem Geschicklichkeitsturnier
 Foto: Kindermann



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

Liebe Roller Revue!

Sel bitte nicht böse, wenn ich mit der Bitte an Dich herantrete, diesen Brief zu veröffentlichen. Wir fahren mit der Lambretta im Juli/August nach Italien und, wie Du weißt, hat unser Maschinchen genug zu tun, um meine Sozia und mich voranzuzucken. Nun haben wir eine liebe Freundin, die leider infolge eines Unfalls ein Bein verloren hat, sich aber deswegen nicht aus dem Kreis der lebensbedrohenden Menschen ausschließen möchte. Für sie suchen wir einen verständnisvollen Kollieur (Kolluse), der auch nach Italien möchte und der sich bereit findet, sie mitzunehmen. Natürlich zahlst sie die Hälfte der Fahrkosten. Sie besitzt eine Campingausrüstung und wird außer auf dem Soziusplatz nicht zur Last fallen.

Sie wohnt in Würzburg und es wäre schön, wenn sich ein Rollerkamerad(in) finden würde, um einem anständigen Menschen zu einem glücklichen Urlaub zu verhelfen. Noch schöner wäre es, wenn sich der Ideallist aus dem Raume Unterfranken melden würde. Der Rollerkamerad möchte sich bitte an folgende Adresse wenden:

Maxi Ziegler
Würzburg
Steinheilstraße 26

Dir, liebe R. R., möchte wir herzlichst für Deine Bemühungen danken.

Gerhard St. und Sozia, Würzburg

Liebe Roller Revue!

Unser Club, der im April dieses Jahres auf sein zweijähriges Bestehen zurückblicken kann (er war einer der ersten Lambretta-Clubs, die in Westdeutschland aus der Taufe gehoben wurden), möchte auch mit Dir in regen Kontakt treten. Unsere Existenz wurde leider von Dir nicht erwähnt. Unsere Mitglieder, die Deinen feinen gewürzten Inhalt mit Heißhunger verschlingen, würden auch gern mal den Namen ihres Clubs in Deinen Spalten vermerkt sehen. Der Schreiber dieser Zeilen, der selbst in einem großen Frankfurter Zeitungsverlag tätig ist, weiß zur Genüge, daß das nicht immer so auf Knall und Fall möglich ist. Da ist der Platzmangel und die termingebundenen Beiträge, die ja bei einer Monatschrift vielleicht noch viel prekärer sind, als dies bei einer Tageszeitung der Fall ist.

Trotz dieser bekannten Situation gestatten wir uns, Dir einen Beitrag unseres Clubdirectors Kurt Knobling zu präsentieren. Er hat seinen Roller auseinandergenommen und die vielen Einzelteile in ein Gedicht verwandelt, um den Tücken unserer fahrbaren Untersätze auf die Schliche zu kommen. Mit den besten Rollergrößen Lambretta-Club Frankfurt a. M. Günter Knobling (Schriftführer) Frankfurt a. M., Jahnstraße 18, „Welfes Haus“.

Die Veröffentlichung des Gedichtes (reife Leistung) erfolgt wegen Überflusses an Platzmangel das nächste Mal. (Die Red.)

Ist es möglich, an der Vespa eine Blinklichtanlage einzubauen; ist dies überhaupt ratsam, zumal die Vespa keine Batterie hat? Heinz R., Heidenheim
Schon möglich. Und zwar muß Herr R. einen Ladeanker einbauen, den er bei jeder Spezial-Vespa-Werkstätte bekommen kann.

Als Vespafahrer habe ich so meine lieben Sorgen mit den Zündkerzen. Keine 500 km hält eine neue Kerze bei mir (egal ob Bosch, Berni, Champion usw. mit Warmwert 175, 225, 240 oder 260). Bei meiner Urlaubsrunde (ca. 1500 km) habe ich für 10 DM Kerzen gebraucht. Immer wenn ich einen Berg fahre, mit viel Gas, oder auf schöner gerader Straße mit Vollgas, gibt's einen Knall und der Motor 2.20 sind fort. Wohl ist diese Kerze nicht ganz kaputt, aber ich kann damit keine hohen Leistungen oder Geschwindigkeiten mehr erzielen. Und ich finde, das ist doch kein Zustand. Ich fahre meine Vespa immer hochoberig und auch nie im 3. Gang unter 40, falls das ein Einwand ist von Dir. Neulich sagte mir ein Mechaniker, ich sollte doch mein Kerzengehäuse größer machen lassen, damit große Kerzen mit zwei Elektroden hineinpassen! Glaubst Du, daß es hilft? Oder soll ich es einmal (bei langen Strecken) mit einer Rennkerze versuchen? Gibt es überhaupt eine Kerze, welche in der Vespa (auch bei hoher Leistung) genau so lange hält, wie die Kerze eines Motorrades oder anderen Rollers? Alle Vespaspezialisten, die ich deshalb konsultierte, konnten mir nicht helfen und haben das Zündkerzenproblem als eine nicht zu ändernde Tatsache aufgefaßt.

Horst K., Frankfurt

Unser Vespaspezialist empfiehlt, mit seiner Vespa in erster Linie eine Spezial-Vespa-Werkstätte aufzusuchen und dort feststellen lassen, ob die Ölkohle im Zylinder sowie im Auspuff restlos entfernt ist, andererseits ob die Hauptdüse von 80 eingesetzt ist. Die Zündung genau auf Frühzündung, auf 4,5 mm vor dem obersten Totpunkt einstellen. Dann bei kühler Witterung eine Beru-Kerze, speziell für Magnetzündung, 225 verwenden. Bei wärmerer Jahreszeit oder starken Steigungen eine 240er Beru-Kerze.

Wie Du sicher weißt, ist die Lambretta mit einem Normverbrauch von 2,2 l pro 100 km und einer Spitze von 73 km/h deklariert. Mein Roller braucht aber, ich habe jetzt 6000 km runter und fahre meist nur weite Strecken (Wochenendfahrten), 3,5 l pro 100 km und kommt ohne Sozia nicht über 63 km/h hinaus. Der Werksvertreter versprach mir schon vor 4 bis 5 Wochen wegen des Verbrauchs sich mit dem Werk in Verbindung zu setzen. Bisher ist aber noch nichts erfolgt. Wegen der Geschwindigkeit könne er nichts machen, die Angabe im Prospekt von 73 km/h dürfe ich nicht so genau nehmen. Nun bin ich aber der Ansicht, daß ich für mein Geld auch das haben muß, was mir im Prospekt versprochen ist. Außerdem ist nach meinen Erfahrungen die Geschwindigkeit um 60 herum gerade die, mit der man hinter den Lastzügen hängen bleibt. Auch habe ich oft lange Strecken zu fahren, und da ist es manchmal ganz angenehm, wenn man mal ein wenig beschleunigen kann. Kann ich nun, und das ist meine Frage, wegen dieser Dinge reklamieren oder ist das aussichtslos? Ist das Werk an die Angaben in seinen Prospekten gehalten oder dienen diese nur zum Kundenfang?

Joachim J., Espelkamp-Mittwald

Leider wird nach wie vor von sämtlichen Rollerfahrern der von den Werken angegebene Normverbrauch mit dem Normalverbrauch verwechselt bzw. auf einen Nenner gesetzt. Wir unterrichten Sie hier kurz davon, daß bei einer Verbrauchsangabe, wie es bei einer Lambretta der Fall ist, zur Errichtung des Normalverbrauches weitere 40% des Normverbrauches hinzurechnen sind, d. h. bei Angabe von 2,2 l Normverbrauch plus 40% = 0,9 l, ist zusammen 3,1 l Normalverbrauch! Dieser Verbrauch könnte also an Ihrer Lambretta erzielt werden. Weiter wollen wir aber auch folgende Nebenerscheinungen mitanzuführen, die zusätzlich den Verbrauch erhöhen. Stadtfahrten, Bergfahrten und persönliche Fahrweise. (Vergaser Typ 1/16/50, Hauptdüse Größe 85, Nadelölgröße 310, Nadelablenkung 2). Auch zur Geschwindigkeitsprüfung raten wir, die bezeichneten Vergaserdaten erst zu kontrollieren, vielleicht liegt nach Ihrer Schilderung eine Überleistung des Kraftstoffgemisches vor, so daß bei evtl. Kontrolle, mit der Auswechslung der richtigen Einsätze, die vorgeschriebene Geschwindigkeit erreicht werden kann.

1. Ich beabsichtige den Kauf der „Aero“-Frontverkleidung, jedoch soll der Geschwindigkeitsverlust 10 km/h betragen bei 60 km/h. Dieser Wert scheint mir zu hoch, da der Stirnwindstand dieses Windschutzes wohl kaum den eines Erwachsenen übertrifft, und zudem auch wind-schlingig gestaltet ist.

2. Das Boshorn funktioniert trotz intakter Batterie nicht. Dies soll bei Lambretten häufig vorkommen. Wo sitzt der Fehler?

3. Ich habe den Roller 1953 mit Tachostand 12000 km gekauft, nehme jedoch an, daß frisiert worden ist. Wie kann dies technisch bewerkstelligt worden sein?

Herbert G., Berlin

1. Von einem Geschwindigkeitsverlust bei der Aero-Frontverkleidung ist uns überhaupt nichts bekannt, wir wissen sogar zu berichten, daß teils die Geschwindigkeiten an Rollern mit dieser Verkleidung sogar erhöht wurden.

2. Bei den Signallämpfern treten sehr häufig Störungen innerhalb des Horns, und zwar an der Spule, sowie am Kondensator hervor. (Eine Voris-Dienststelle ist hier hinzuzuziehen.)

3. Frisierarbeiten an Ihrer Lambretta können nach Abnehmen des Zylinders durch einen Fachmann ohne weiteres festgestellt werden.

Als alter begeisterter Motorsportler bin ich vor kurzem auf eine Lambretta umgestiegen, in deren Sellen — sie ist bisher 513 km gelaufen — ich mich noch nicht so zurechtgefunden habe. Vor allem beunruhigt mich eine Frage, die ich Ihnen schon vorgelegt hätte, nicht zuletzt ermutigt durch Ihre vielen netten Antworten auf teilweise nicht viel „gestvollere“ Anfragen in der R. R. NSU rät, die ersten 1000 km allein — ohne Sozia — zu fahren, zwecks besseren Einspielens der „beweglichen Teile“. Nun bringt es mein Beruf mit sich, daß ich — dessen ungeachtet — hin und wieder auf kurze Strecken (nicht mehr als 3—4 km in der Stadt) teilweise erheblich „gewichtige“ Herren mitnehmen möchte und muß. Wird sich das auf die Leistungsfähigkeit des Maschinchen auswirken? Wie und was kann ich dagegen tun? Oder läßt sich dieser bisher begangene Fehler dadurch ausgleichen, daß ich die nächsten 500 bis 800 km nun wirklich und konsequent allein fahre?

Dr. med. Jürgen W., Grafschaft (Hochsauerland)

Es ist im Grunde genommen verständlich, daß die Herstellerfirmen für die Einfahrzeit der Maschine rundwegs 1000 km ohne Sozia vorschreiben. Nachdem Sie aber als begeisterter Motorsportler vermutlich von einer schweren Maschine auf eine leichte umgestiegen sind, bringen Sie mindestens so viel Erfahrung mit sich, daß es der Maschine kaum einen Schaden zufügen wird, wenn Sie mal ab und zu während der Einfahrzeit (bedingt eben durch Ihre berufliche Tätigkeit) eine Sozia mitführen müssen.



Das ist der PIATTI-Roller, der auf dem Brüsseler Salon zu sehen war. 125 ccm, 75 km/h Spitze, Gewicht 70 kg, selbsttragende Karosserie. Etwas eigenwillig die Anordnung der Sitzmöglichkeiten. Fachleute sind von den Fahrignachrichten begeistert.

Dem Leser Herbert Sch. aus Köln-Mauenheim, der mit seinem Goggo nicht klarkommt (Nr. 2/54, S. 22), empfehle ich folgendes:

Zuerst Zylinderkopf und Kolbenbolzen von Ölkohle befreien. Kein Superbenzin mehr fäulen. Dieses ist für Zweitakter zu sohart und schadet den Lagern. Ein Ausgleich kann zwar geschaffen werden durch ein Mischungsverhältnis 1:20, aber profitiert ist dabei nichts. Eine Leistungssteigerung gegenüber Normalbenzin tritt nicht ein und Super kostet nur mehr. Dann eine 240er Kerze einsetzen englische Fabrikate (Lodge oder Champion) oder bestenfalls Beru u. 2! Lufthebel nur ca. zur Hälfte öffnen. Erst bei voller Betriebstemperatur ganz öffnen. An Steigungen wieder etwas schließen. Vorzündung nach Vorschrift 3 mm vor o. T.!

Meine Goggo 200 geht tatsächlich 90 km. Habe ihn auf der Autobahn gestoppt. Belastung 2 Erwachsene, 1 Kind, 2 Koffer! Wohlgemerkt: gestoppt mit der Uhr! Ich fuhr im vergangenen Frühjahr mit obiger Besetzung 1700 km München—Schwarzwald ohne auch nur den geringsten Defekt. Die Berggängigkeit des Goggo 200 ist ein Erlebnis. Läuft nun doch so manchen Motorradfahrer mit langsam Gesicht hinter sich.

Dieter A., München 9

Die Empfehlung von K. D., Barsinghausen (Nr. 1/54, S. 23), betreffend BERU-Zweitakterze, kann ich nur unterstützen. Auch ich mußte alle paar hundert Kilometer eine Kerzenreinigung vornehmen. Auf meiner Ferientour kaufte ich dieses Jahr in Regensburg die neuen BERU-Kerzen und ich muß schon sagen, ich hatte das Gefühl, daß meine alte Vespa überhaupt noch nie so schön lief wie mit dieser neuen Kerze und Reinigungen kamen viel weniger häufig vor.

Albert E.,
Schwarzenbach i. d. Schweiz

Mir wurde gesagt, daß der Kontaktstoff Orlisso von Prof. Dr.-Ing. Mayer in München ein ausgezeichnetes Mittel sein soll, um

- Treibstoff zu sparen.
- uhrwerksgleichen Leerlauf zu ermöglichen,
- klopfreien, weichen Gang bei starker Beschleunigung aus niedriger Geschwindigkeit zu erzielen,
- größere Dauerleistung ohne Überhitzung herauszuholen,
- Ansatz von Ölkohle zu verhindern usw.

Ich fahre eine Vespa und habe bei meinem vorjährigen Urlaub an Bodensee immer wieder Ärger mit heißgewordenem Motor gehabt, so daß er einfach nicht mehr zog (Belastung meine Frau und Gepäck). Frage: Ist Ihnen Orlisso bitte aus Ihrer Praxis bekannt und ist es wirklich so gut bzw. weist es wirklich alle die vorangeführten Eigenschaften auf?

Rudolf P., Gräfelfing

Herr P. kann mit ruhigem Gewissen mit dem Kontaktstoff Orlisso fahren, denn Orlisso hat tatsächlich die genannten Vorzüge. Wenn Herr P. anfängt, mit Orlisso zu fahren, muß er bei diesem Kontaktstoff bleiben, er wird nach kurzer Zeit die Vorzüge merken.

Liebe R.R.!

Als eifriger Leser der R. R. ist mir der Wim-Dussel-Reisebericht über Jugoslawien nicht entgangen und hat mein lebhaftes Interesse hervorgerufen. Im Gespräch mit Rollerkollegen kam uns die Idee, über Ostern, d. h. von Gründonnerstag bis Sonntag nach Ostern, Dussels Spuren von München aus zu folgen. Wir haben die Absicht, durch einen allgemein interessierenden Bericht die Reisemöglichkeiten in Jugoslawien für alle Nachfolgenden zu erkunden. Unser Vorkommando besteht vorerst aus 3 Rollern verschiedener Fabrikate. Jeder Rollerfahrer, der sich uns anschließen will, ist herzlich willkommen. Wir empfehlen allerdings, auf Grund der voraussichtlich schlechten Straßenverhältnisse und der relativ kurzen Zeit nur sportlichen Solofahrern, sich zu beteiligen. Wer mitmachen will, wird um Angabe seiner Adresse gebeten an: A. Wohlleben, München 23, Wilhelmstr. 8.

WEITERE BRIEFE

Ich bin frischgebackene Vespa-Besitzerin, möchte aber erwähnen, daß der Roller nicht neu ist und daß ich ihn von einem Kollegen gekauft habe, der sich jetzt ein Auto leisten kann. Der Roller ist sehr gut erhalten, und man sieht ihm seine 14000 km wirklich nicht an.

Und jetzt der springende Punkt: Ein Bekannter von mir (auch Vespa-Fahrer), der mir den ersten Fahr-unterricht gab, schärfte mir ein: Bis 20 km/h im 1. Gang bleiben und möglichst sogar noch länger (also den 1. Gang nicht nur zum Anfahren benutzen), bis 40 km/h und darüber im 2. Gang fahren und dann erst in den 3. Dieser Mann vertritt die Ansicht, daß man den Motor in den einzelnen Gängen gut durchdrehen lassen soll. Andere sind anderer Meinung: Schon bei 10 oder 15 km/h in den 2. Gang und auch entsprechend früher in den 3.; nur nicht so lange durchdrehen lassen! Ich selbst (wie wohl die meisten meiner Geschlechts-genossen) bin Laie auf diesem Gebiet. Aber nachdem man mir gleich zu Anfang meiner Fahrerei die Wirkungsweise des Motors und Getriebes erklärt hat, nehme ich eigentlich auch zu der letzteren Ansicht, daß man doch den Motor möglichst schonen sollte (wozu sind denn sonst die verschiedenen Übersetzungen da?), indem man ihn also nicht so sehr jagt. *Christel H., Essen*

Im ersten Gang bis 25 km/h, im 2. Gang bis 45 km/h und im 3. Gang je nach Wunsch Geschwindigkeiten nach oben bis zur Spitzenleistung. Dasselbe gilt beim Zurückschalten.

Liebe Roller Revue!

Die im Heft Nr. 9/53 von Herrn Herbert E., Soltan (Hann.), dargestellte Leerlaufkontrolle beim Goggo-Luxusausführung 150 ccm habe ich eingebaut und funktioniert großartig. Zur Erleichterung für alle Goggo-Fahrer, die diese leicht zu bastelnde Leerlauf-anzeige einbauen wollen, sei bemerkt, daß die Zuleitung zum Lämpchen am blauen Draht im Zünd-beleuchtungsschalter (Hupe und Stopplicht) angeklummt werden muß. Diese Klemme führt nur bei eingeschalteter Zündung Spannung. Die Anschluß-klemmen der grünen Leerlauf-Lampenfassung liegen bei mir unter dem großen Lampengehäuse, vor Regen geschützt. Die Zuleitung vom Zündbeleuchtungsschalter zum Lämpchen kann bequem noch durch das vorhandene Kabelrohr gezogen werden.

Im letzten Absatz des Artikels „Muß das Motor-roller-Schlußlicht ausfallen“, im Heft Nr. 1/54, er-wähnen Sie, man solle beim Umschalten von Ab-blend- auf Fernlicht, falls kurzzeitige Unterbrechun-gen eintreten, überlappend schalten. Diese „kurz-zeitige“ Unterbrechung wird bei Nachtfahrten von allen Goggo-Fahrern meiner Type als sehr nachteilig empfunden. Wie kann man eine überlappende Schaltung hier erreichen? *Fritz B., Königslutter*

Technisch hätte ich zu dem Brief in Nr. 9, S. 25, das Stopplicht betreffend, zu bemerken, daß der dort angeführte Überspannungsschutz nur dann für das Stopplicht benutzbar ist, wenn er über einen Wechselkontakt vor die Stopplichtlampe bei Über-spannung ein entsprechender Vorwiderstand ein-geschaltet wird.

Ein entsprechender Artikel in Nr. 1, S. 22, das Motorroller-Schlußlicht betreffend, zeigt ja die Über-spannungsfrage bei der Benutzung von Stopplichtern ebenfalls auf.

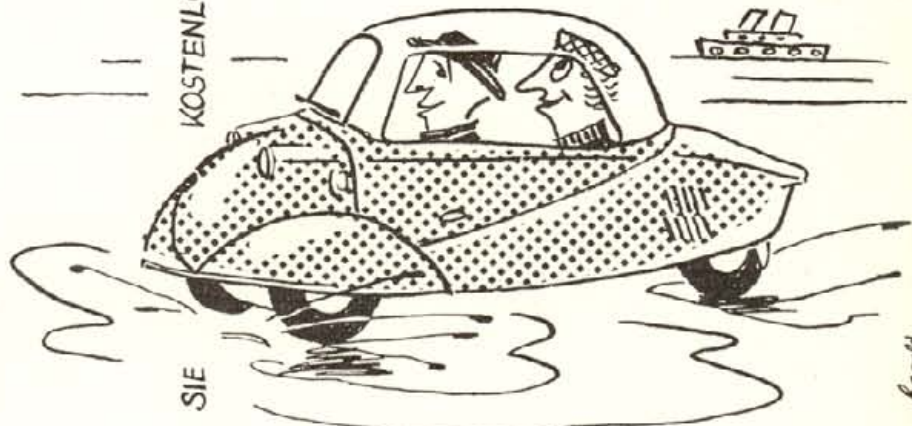
Weil bei den älteren Rollertypen ein Wechselstrom-generator verwendet wird, und die Höhe der Wechsel-spannung immer von der Drehzahl der Maschine abhängig sein wird, kann nur eine Konstruktions-änderung in der Wicklungsanordnung den Übel-stand beseitigen.

Vielleicht wäre zu überlegen, ob für das Stopplicht — wie es für das Moped später sicher einmal gefordert wird — nicht ein eigener kleiner Spannungserzeuger eines Fahrraddynamos verwendet werden kann. *Jusel B., Berlin-Marienfelde*

KOSTENLOS PROSPEKT UND HÄNDLERNACHWEIS



* KANN DER AUCH SCHWIMMEN?



* ... schwimmen kann er nicht, doch Sie fühlen sich in ihm so wohl wie ein Fisch im Wasser. Er kann mit elektrischem Anlasser u. Warmluftheizung geliefert werden.

MESSERSCHMITT-WERK-REGENSBURG, Prüfeninger Straße 104

Wort-Anzeigen

Wer interessiert sich für Neuheiten in **Motorroller-Zubehör** DPa. und verfügt über 20-25 Mille Kapital? Stiller oder tätiger Teilhaber gesucht. Ein Gesellschafter kann abgelöst werden. Zuschriften, die streng vertraulich behandelt werden, erbeten an Ca. 143, Publicitas, Frankfurt a. M., Friedrich-Ebert-Straße 6

Lambrettist

22 Jahre, sportl., möchte in Wuppertal oder Umgebung nette, fische Roller-freundin f. lustige Wochenendfahrten kennenlernen. Bildzuschriften unter Ca. 133 an Publicitas, Frankfurt a. M., Friedrich-Ebert-Straße 6

Raum Nürnberg

Ideal gesinnte Rollertfahrer zur Grün-dung eines allgemeinen Rollerklubs Raum Nürnberg gesucht. Zuschr. un-ter Ca. 134 an Publicitas, Frankfurt a. M., Friedrich-Ebert-Straße 6

Lambrettafahrer

sucht für Sommerreise nach Süden sportliche, nett aussehende junge Dame aus dem Kasseler Raum zwischen 18 u. 24. Wer schreibt an Ca. 132, Publicitas, Frankfurt am Main, Friedrich-Ebert-Straße 6

Italienkundiger Vesplst

28 J., Kaufmann, sucht Vespistin, auch Fahrer(in) der Konkurrenz, für Sizilien-fahrt. Offerten an Ca. 136, Publicitas, Frankfurt a. M., Friedrich-Ebert-Str. 6

Italien-Camping

1. 4. — 1. 5., Student, 22, Vespa, sucht hübsche Rollerin. Bildzuschriften an Ca. 137, Publicitas, Frankfurt am Main, Friedrich-Ebert-Straße 6

Junges Ehepaar

Goggo200, sucht (Ehe)Paar für Sommer-reise, Raum Miltenwald, Hamburger? Offerten an Ca. 141, Publicitas, Frank-furt a. M., Friedrich-Ebert-Straße 6

Maico-Mobil- oder sonstiger Rollerfahrer

(Bad., Württ.) für 14 tägige Reise nach Frankreich gesucht. Bildzuschriften an Ca. 139, Publicitas, Frankfurt am Main, Friedrich-Ebert-Straße 6

Lambretta-Fahrerin

25 J., sucht einen guten Kameraden, möglichst mit eig. Roller, für Fahrten in den Frühling, Raum Süddeutschl. Ca. 140, Publicitas, Frankfurt am Main, Friedrich-Ebert-Straße 6

Unternehmungslustige(r) Lambrettistin (aner)

für sommerliche Reise über südliche Grenzen gesucht. Ca. 138, Publicitas, Frankfurt a. M., Friedrich-Ebert-Str. 6

Suche junges Paar

das ab 6. 6. 1954 für 16 Tage eine Tour durch Italien mitmacht. Heinz Wiese, Südhemmern 153, Kreis Minden

Charmante Dame

mit oder ohne Roller, von Lambretta (Arzt) für Wochenend- und Ferien-pläne gesucht. Bildzuschr. an Ca. 142, Publicitas, Frankfurt a. M., Friedrich-Ebert-Straße 6

Private Wortanzeigen: (Spbr. 40 mm)
Fettes Überschriftswort . . . DM 1,-
Textwort bis 13 Buchstaben . . . DM 0,40
Ziffergebühr DM 1,-
Portokosten f. Zusendg. d. Off. DM 1,50

Camping-Service Biecker

Attendorf/Sauerland

Prospekte frei - jetzt bestellen

Auch jetzt ...



**MESSERSCHMITT
KABINENROLLER**

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

TONI BAUHOFFER

München 15
Schwanthalerstraße 18



Noch schöner!
Noch leistungsfähiger!

OTTO Pauli G.

Gegr. 1926

München
Schwanthalerstraße 10

Der Postbote kommt

zwischen 15. und 25. März ins Haus, um den Abonnementsbetrag für das nächste Quartal (also Heft 4-6/54) zu kassieren — **im voraus**, wie es nach den Postbestimmungen üblich ist. Bitte halten Sie daher den Betrag von DM 2.34 bereit und weisen Sie den Postboten nicht ab, wenn er kommt.

Bei den Beziehern, die uns bereits mitgeteilt haben, daß sie keinen Postbezug wünschen, wird der Postbote nicht kassieren.

Alle Abonnenten, die noch mit Zahlungen für das Jahr 1953 im Rückstand sind,

bitten wir um baldige Bezahlung ihrer Schulden auf das Postscheckkonto München 185 der Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber. Falls Sie inzwischen Ihren Wohnsitz gewechselt haben, geben Sie bitte auf dem Zahlkartenabschnitt auch Ihre frühere Anschrift an. Diese Angabe ist für uns unerlässlich.

Verlag der ROLLER REVUE

Pünktliche RR-Zustellung!

An unsere Postbezieher

richten wir die Bitte, bei verspäteter oder gar ausbleibender Zustellung der RR sich zunächst an die Zeitungsstelle ihres Zustellpostamtes zu wenden. Erst, wenn Sie dort keine zufriedenstellende Auskunft erhalten und die unregelmäßige Lieferung weiter anhält, sind wir in der Lage, den Fall durch eine Beschwerde beim hiesigen Zeitungspostamt zu verfolgen.

Verlagsbezieher,

also Abonnenten, die den Bezugsbetrag nicht beim Postboten bezahlen, sondern an den Verlag direkt, auf Postscheck oder Bankkonto überwiesen haben, wollen bitte evtl. Reklamationen an den Verlag richten.

Das nächste Heft erscheint Anfang April 1954

VERLAG DER ROLLER REVUE • MÜNCHEN 5

**R
O
L
L
E
R**



**Z
U
B
E
H
Ö
R**

Windschutzscheiben — moderne Stoßstangen — Gepäckträger — Radzierkappen — Sturzbügel — desgleichen für Damensitz — Gummimatten — Rückblickspiegel — Rückenlehnen — Fallgараgen — Beinschutzchromrahmen, laufend schöne Neuheiten bei folgenden Firmen erhältlich für:

Vespa

Bad Cannstatt-Stuttgart:
B. Soss, Brunnenstraße 51

Bremen:
J. Dabrychlop, Parkallee 7

Hamburg: Fandler & Lüdemann,
Ferdinandstraße 2

Köln: Vespa-Handelsges. mbH,
Breite Str. 70

München:
Otto Pauli, Schwanthaler Str. 22

Osnabrück:
H. Disselkamp, Iburger Straße 9

Rheydt: L. Schmitz, Markt 5

Stuttgart: Motorradhaus
Schwaben, Hospitalstraße 10

Trier: E. Warzoha & Co.,
Glockenstraße 10

Lambretta

Berlin: E. Mehnert,
Mehringdamm 33

Dortmund: H. Theisen, Hansa-
straße, Hochhaus

Elberfeld:
F. Hülsmann, Hofkamp 38

Hamburg: Gebr. Brüggemann,
Ferdinandstraße 32

Hamburg: E. Küster,
Chilchhaus B - Pumpen 8

Köln:
H. Lindlar, Hohenstaufenring 61

Offenbach:
H. Friedel, Bieberer Str. 58

Oldenburg:
H. Schauble, Hauptstraße 45

Recklinghausen:
H. Steinberg, Horner Straße 10

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

Hans Pfefferkorn

Bad Pyrmont, Postfach 113

Krallo
der neue
JDEAL
Wettbewerb
für Motorradfahrer
beginnt!

Die Teilnahme ist völlig kostenlos. Sie haben auf einer vorgedruckten Antragskarte lediglich 5 Fragen zu beantworten. Die Karte erhalten Sie kostenlos von Ihrem Motorradhändler oder dem Tankstellen, kurzum bei allen Geschäften, die Motorrad-Zubehör führen. Hat Ihr Händler noch keine Karten da, so fragen Sie ihn danach wie hoch in den Buch. Er liefert die Karten nur bei seinem Geschäft oder bei der Firma Eichenwald direkt anzufordern. Kosten sind nicht außer 99 „Trost“ gewinnlos (Doppelte, Stacheln usw.) werden folgende Hauptgewinne:

1. Ein Motorrad oder Roller eigener Wahl zum Listenpreis bis zu DM 3125.-
2. Ein Motorrad oder Roller eigener Wahl zum Listenpreis bis zu DM 2475.-
3. Ein Motorrad oder Roller eigener Wahl zum Listenpreis bis zu DM 1750.-

Die Gewinner können sich also von ADLER über NSU bis ZONDA PP (jede Maschine selbst aussuchen und die zuständige Händler liefern sie für ein Jahr verleiht und haftpflichtversichert) für und fertiggestellten vom Haus der Glücklichen.

Na, machen Sie mit ... ?

GUSTAV EICHENWALD • NEUSS-HAFEN



ROLLER REVUE erscheint monatlich, einmal. Zu beziehen durch die Post, den Buch- u. Zeitschriftenhandel sowie im Abonnement durch die Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 2. Einzelpreis DM —,80, Vierteljahresabonnement DM 2,25, zuzügl. 9 Pf Postzustellung. Postscheck München Nr. 185 / Bayer. Vereinsbank, München 20 11 24 / Kreissparkasse München Kto. 20. Alle Zuschriften redaktionellen Inhalts nur an die ROLLER REVUE, München 5, Angertorstr. 2. Für unverlangt eingeschickte Beiträge wird keine Gewähr übernommen. Rücksendung erfolgt nur, wenn Porto beiliegt. 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, Angertorstraße 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.

Roller

REVUE

MIT CAMPING-INFORMATIONEN



„Hallo, Specki, knips uns mal . . !“ „Bin ja schon dabei!“ Dies ein Wortwechsel zwischen unserem Reporter Speckmann und den Prinzessinnen von Sachsen (Enkelinnen des alten Sachsenkönigs mit dem klassischen Ausspruch bei seiner Abdankung: „Macht euren Dreck alleine!“), als sie sich rollerfahrend auf der Straße begegneten. Prinzessin Majo (25) ist eine tüchtige Modefotografin und will eine zweite Relang werden, während Schwester Maria-Anna (24) liebende Ehefrau ist! Zur Zeit (unser Foto) üben sie sich im Rollerfahren!! Die „Roller-Revue“ warnt alle Verkehrsteilnehmer!!!

Foto: Wolfgang Speckmann