

Roller

REVUE

Die illustrierte Monatsschrift für alle Roller-Freunde
MIT CAMPING-INFORMATIONEN

Aus dem Inhalt dieses
AMANDUS IN ISTANBUL



4 2. JAHRGANG
MÜNCHEN
APRIL 1954

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

Die illustrierte Monatsschrift für alle Roller-Freunde

Kroboth

der schnelle Motorroller
mit unübertroffener Straßenlage



150 ccm
»Standard«
DM 1.290.-

175 ccm
»Luxus«
DM 1.580.-

auch mit Seitenwagen lieferbar!

In Kürze kommt der »Allwetter«-Roller mit Sportkarosserie, Sitze nebeneinanderliegend, 10-PS-Motor, Allwetterverdeck, Zentralrohrrahmen, Einzelradfederung, Autolenkung, DM 2.490.—

Motorrollerwerk Seestall/Lech



Sedia
Silima
Süleika
3xWETZELL S

„Sedia“

der aufblasbare Campingstuhl mit zerlegbarem Stahlrohrgestell, verwendbar als Sitz- und Liegestuhl sowie als Luftmatratze.

Lieferung durch den Sportartikelhandel. Fordern Sie kostenlosen Prospekt von

Wetzell Gummiwerke A. G.
Abt. V — Hildesheim

-ccm-Roller!

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



BERU

Zündkerzen

52

auf allen Straßen
für jeden Motor

- zuverlässig
- zündsicher
- langlebig



Moro-Wetterschutz M53, DPa.
Als faltbare Garage und während der Fahrt für 1 oder 2 Personen verwendbar. Mit Armöffnungen zur Richtungsanzeige. DM 29,-

Moro-Regenumhang M54
Während der Fahrt für 1 Person als Wetterschutz, nach Abstellen des Rollers als Regenumhang verwendbar, DM 21,-

Moro-Regencap
für den Beifahrer M 54 a DM 15,-
Kapuze je St. DM 3,-

Hersteller: **Moro-Wetterschutz W. HERBERT KAUER, 13a Rösln**
Ausführlicher Prospekt kostenlos



Strolch

PROGRESS

Tourenroller
150 und 175 Sachs

Machen Sie eine Probefahrt
und Ihre Entscheidung
wird nur auf »Strolch« fallen

OTTO Pauli^o K. G.
Gegr. 1926
München
Schwanthalerstraße 10



Zelte und Zubehör

Philipp Riebel & Söhne

Ingolstadt (Donau)
Hindenburgstraße 21



Liebe Rollergemeinde,

wenn ein Menschlein seinen ersten Geburtstag feiert, dann ist er immer noch ein lieber, lullender Zwerg; und das Ereignis ist nur für die allernächste Umgebung wichtig und tränenrührend. Wenn eine Zeitschrift ihr Einjähriges mit Erfolg begeht, dann bedeutet es meist, daß sie bereits mit sämtlichen Füßen fest im Blätterwald steht und ihre Generallinie gefunden hat. Um nun nicht einer gewissen Rührung anheimzufallen, will ich's kurz, schlicht und ergreifend machen: wir, d. h. die Redaktion und ich bedanken uns sehr geräuschvoll für die unerhört aner kennenden und nett aufmunternden Briefe, die aus dem ebenso organisch wie blitzschnell gewachsenen Leserkreis kamen, und die im ersten Lebensjahr Tag für Tag eintrafen und damit in angenehmer Weise unsere Expositionen bestätigten. Und als wertvollstes Geburtstagsgeschenk empfinden wir das offensichtliche, schwarz auf weiß erbrachte Vertrauen unserer Kunden (das sagt zwar jeder Einzelhändler in seinem Geschäft, aber es stimmt nun mal). Ich kann mir nicht helfen, doch wenn ich so unseren ganzen Papierkrieg mustere, bleibt mir nichts anderes übrig, als festzustellen, daß die Rollergemeinde ein verdammte netter Verein ist — aber das wußten Sie ja bereits.

Trotz des feierlichen Moments muß ich leider, eben wegen verschiedener Leserbriefe, über ein ziemlich diffiziles Thema schreiben, welches mehr oder weniger allen Rollern Seelenknoten verursacht. Nämlich über den aktuellen Sturzhelm! — Erstmals möchte ich das, was ich noch gar nicht gesagt habe, in einem Satz (frei nach Otto Gebühr) zusammenfassen: „Jeder soll nach seiner Sturzhelmsaison selig werden!“ Auf unseren früheren Artikel „Der unerwünschte Eierkopf“ schrieb mir ein Sturzhelminteressent, ihm sei durch diesen Apparat einmal das Leben gerettet worden — nach näherer Erkundigung stellte es sich heraus, daß diese Rettung anlässlich einer Motorrad-Erprobungsfahrt stattgefunden hatte. Sehen Sie, hier liegt die Flinte im Pfeffer! Wiederum möchte ich vor lauter Angst vorausschicken, daß es mir weltfern liegt, den subtilsten Vorwurf gegen die Allgemeinheit der Motorradfahrer zu erheben — das wäre auch ziemlich albern, zumal ich mit etlichen Assen aus der Gilde bestens befreundet bin. Aaaber — es gibt da einige junge Kilometernarren, die von Haus aus den Begriff Verantwortung nicht mitbekommen bzw. nicht angenommen und uns diesen Kram eingebrockt haben. Es steht fest, daß die höchste Unfallziffer bei den Motorradfahrern liegt und bei einer ganz bestimmten Sorte — nämlich den Motorfriseursen mit Feile und Schraubenschlüssel und den Jugendlichen, denen man unverantwortlicher Weise gestattet, ein in ihren Händen so gefährliches Gefährt durch die Landschaft zu hetzen. Ich sprach neulich mit einem relativ vernünftigen Herrn dieser Sparte, der mir aber mit aller Bestimmtheit, trotz jeden Gegenarguments versicherte: Ihm läge beim Fahren nur an der Geschwindigkeit, eilig habe er es eigentlich nie, aber es gabe nichts Schöneres, als mit einem Schnitt von, na, wenn nicht noch mehr, Kilometern über die Landstraße zu zischen.

Einige Motorradfahrer mit Sturzhelm habe ich schon gesehen, natürlich auch sonst von Hals bis Fuß in enorm schneller Lederbekleidung. Es fehlte über der Straße nur das Start- oder Zielband. Da diese Geschwindigkeits-Fans nun keine abgesteckte Rennbahn haben, suchen Sie sich den berühmten Kugelbaum am Horizont und zittern mit einem Affenzahn darauf los (in einigen Fällen sogar dagegen), gucken auf die Uhr und dumm aus der Wäsche, dann sausen sie wieder nach Hause. Na, das war wieder mal ein Spaß. Und außerdem ist es ja von Bundes wegen erlaubt, die Straßen und vor allem die Autobahnen zu Rennstrecken zu befördern. Auf der Autobahn haben sich auch schon ganz umfangreiche Unfälle ereignet, wie Sie wohl wissen. Ich habe da schon die vorbildlichsten Schädelbrüche und Kopfverletzungen gesehen und zwar — bei Autofahrern. Mancher hat plötzlich den Rückspiegel in der Stirn stecken oder er, bzw. der Mitfahrer, die Windschutzscheibe um den Hals gelegt, oder sich auf andere Weise skalpiert — im Auto! Nun müten Sie mal den Autofahrern zu, einen Sturzhelm zu tragen. — Herr Direktor Sowieso mit Besuchsanzug, Schweinsledermappe und Sturzhelm — fürwahr, ein starkes Bild.

In Wirklichkeit interessiert es mich gar nicht, wie viele Motorradfahrer (abgesehen von den ehrlichen, wirklichen Rennen und Erprobungsfahrten) sich die Gräten brechen. Ich kann's nicht verhindern, sondern höchstens öffentlich darauf hinweisen, ganz davon abgesehen, daß es eine ziemlich undankbare Angelegenheit ist, weil mit diesen ledernen Zeitraffern schwer zu diskutieren ist. Genau so verhält es sich meiner Meinung nach mit den wilden Ski-Abfahrtsläufern oder Slalomexperten und ähnlichen „Sports“, die ebenfalls ganz schöne Verluste zu verzeichnen haben — und weshalb? Um Zehntelsekunden! Ich kann da nur gegulät lächeln. Das ist schun just etwas für Kriegsdienstgegner.

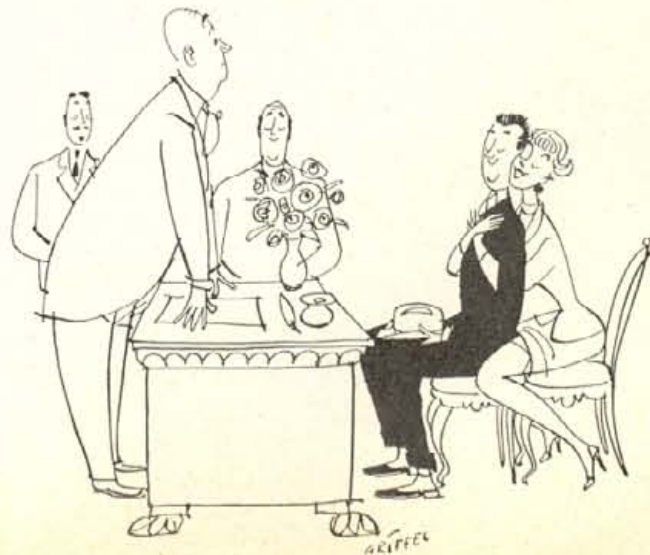
Hier an dieser Stelle möchte ich mich nur prophylaktisch gegen jegliche Assoziation wehren, die den Sturzhelm mit den Rollerfahrern zwangsweise in Verbindung bringt. Nur, weil der verkehrte 18jährige Rennfahrer X sich wegen hoher Geschwindigkeit sinnlos den Schädel eingerannt hat (übrigens werden Sie sich erinnern, daß es bei richtigen Rennen auch schon reichlich Unfälle gegeben hat bei Fahrern, trotz Helm, und Publikum), sollen Herr Y und Fräulein Z auf ihrer Urlaubsfahrt, auf der sie ein vernünftiges Tempo halten, weil sie nämlich etwas von Fahrt und Landschaft haben wollen, sich mit einem weichgekochten Stahlhelm schmücken? — Also, liebe Sturzhelmfabrikanten, das war mir nur so rausgerutscht, meine Meinung ist, daß es heute schon ganz kleidsame Behauptungen dieser Art gibt und — daß man vielleicht noch nettere Modelle schaffen konnte, denn — Sie dürfen mich auf keinen Fall falsch verstehen; so ein Möbel kann nämlich sein, selbst für Fußgänger, aber ich wehre mich ganz entschieden im Namen der Rollergemeinde, daß man uns mit dem wilden Teil der Motorradfahrer unter einen Helm bringt. Wenn man sagt, in der Schweiz sei es Zwang für alle motorisierte Zweiradfahrer, diese Dinger aufzusetzen, so kann ich nur erwidern, daß wir erstmal nicht in der Schweiz sind und zum anderen, daß es in anderen Ländern noch reichlich Verordnungen gibt, die wir auch nicht annehmen; z. B. in den USA muß jedes Jahr eine neue Führerscheinelizenz beantragt werden usw. Bei uns kann man den Führerschein erwerben und gelegentlich, nach 20 Jahren mal Auto fahren — ohne Rücksicht auf Erfahrung. Hier können sich auch uralte Damen, die sich mühsam aus Apfelkuchen mit Schlagsahne herausgegraben haben, die kaum allein 3 Treppenstufen steigen können und ohne Largon hilflos sind, hinter das Steuer setzen. Und das Verrückte ist, daß die kaum Unfälle haben. Zuerst rechnen sie einmal mit der Rücksicht der anderen und zweitens wird gebremst, was das Zeug hält — ob da hinten ein paar Leute zusammenschmeißen, weil niemand mit grundlosem Bremsen rechnen kann, ist ganz unwesentlich — wieso, bremsen ist doch nicht verboten. Aber dieses nur ganz nebenbei. —

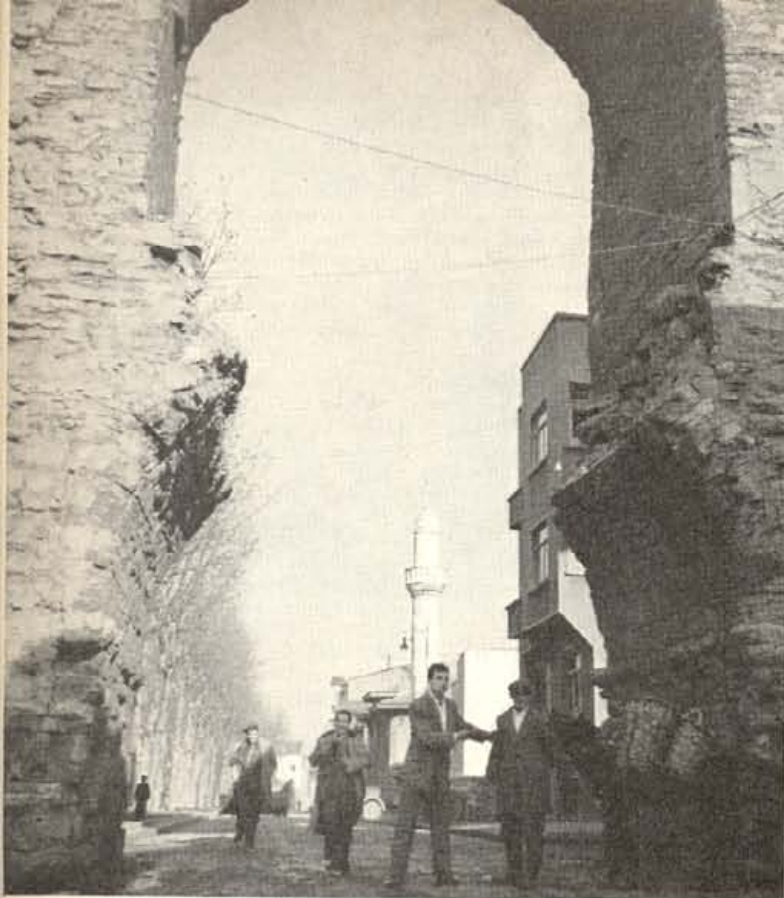
Für heute abschließend, möchte ich in gewohnter, vornehmer Zurückhaltung nur noch meiner Meinung Ausdruck geben, indem ich sage, daß das private Fahren ausschließlich um der Schnelligkeit willen wohl mit das Unsinnigste darstellt, was wir in der laufenden Epoche zu bieten haben — und es wird eine ganze Menge geboten. So, nun ist gerade genug gespaßt worden, jetzt wünsche ich ganz im Ernst unseren Lesern ein gedeihliches Frühlings-Anrollern und, daß Sie auch im kommenden Jahrgang der R. R. gegenüber ein so freundliches Verhältnis bewahren wie bisher — an uns soll's nicht fehlen.

Mit herzlichen Grüßen vom Roller zu Roller

Jhr
Fräulein

„So haben wir uns kennengelernt und so wollen wir auch getraut werden!“
(Zeichnung von Griffel aus dem Buch „Besser fahren auf Lambretta“ von Klaus Peter Heim)





Alter römischer Äquidukt. Ein höflicher Türke führt für mich Beyle; der Esel-treiber soll mit ins Bild! Im Hintergrund ein Minarett

In München hatte der Tauernexpress vier Stunden Verspätung, und Amandus paßte nicht durch die Wagentür. Amandus ist mein azurblaues Maicomobil mit Seitenwagen. Auf ausgedehnten Europareisen hatten wir das schon des öfteren exerziert: Seitenwagen ab und hinein in den Packwagen. Ich mühte mich vergebens, die Schrauben des Seitenwagens aufzukriegen. Wahrscheinlich drehte ich in der Aufregung immer noch fester zu. Im letzten Augenblick gab es hilfreiche Kavaliere und Amandus rollerte mit unserem Zug mit.

Durch die Verspätung erreichten wir in Belgrad den Anschluß nicht. Also einen Tag und eine Nacht Pause.

Am nächsten Morgen machte ich mich auf die Suche nach Amandus mit dem Gepäckschein in der einen und einem Bild von ihm in der anderen Hand. Das erleichterte die Verständigung ungemein. Von Amandus aber war keine Spur zu finden. Vielleicht sei er in einem Bummelzug in der Nacht schon weitergeleitet



Pera-Straße, die europäischste Straße von Istanbul. Diese Kreuzung war jedesmal, wenn ich dort war, eine Stätte hoffnungsloser Verkehrsknoten und Stockung

ROSMARIE PIERER

Amandus

IN ISTANBUL



Amandus wurde spontan von türkischen Matrosen geentert

worden. Ich ahnte Schreckliches: Auf dieser Reise gab es 8 Zollkontrollen und 4 Grenzen. Die direkte Route führte über Sofia, also Bulgarien. Die einzige Reismöglichkeit in die Türkei ist aber z. Z. ein riesiger Bogen durch Griechenland, weil es für Bulgarien kein Transit-Visum gibt.

Die Welle der nichtklappenden Zuganschlüsse setzte sich automatisch fort. Die Züge auf dem Balkan haben ohnehin eine Vorliebe für Ruhepausen auf offener Strecke. Man gerät in einen Zustand ohne Sinn und Gefühl für Zeit. Sie ist dort nicht kostbar, sie ist das billigste, was es gibt. Aufenthalt in Saloniki — Umsteigen in Alexandropolis — Aufenthalt in Pythion an der griechisch-türkischen Grenze einen ganzen Tag und eine Nacht lang. Ich schloß Freundschaft mit dem dortigen Grenzkommandanten, weniger weil er mir gefiel, sondern um Amandus' willen! Er telefonierte mit sämtlichen Grenzen: nirgends aber war eine Spur. Aber es war schon beruhigend, daß überhaupt einer etwas unternahm. „Ganz bestimmt sei Amandus unterwegs und kommen würde er sicher mit dem nächsten Zug!“ Aber soviel hatte ich bereits gelernt: Auskünfte haben auf dem Balkan durchaus keinen informatorischen Charakter, sondern sind nur als Trostzuspruch zu werten.



Orientalische Gassenätze: Malerischer Schmutz in einer Vorstadt von Istanbul (Sie sollen mal ein Farbphoto davon sehen) und die malerische Pracht der alten Moschee im Hintergrund

Einmal nimmt selbst eine Reise in die Türkei ein Ende. Fünf Tage und Nächte war ich nun schon unterwegs. Wo würde Amandus jetzt stecken, ging es mir oft durch den Kopf. Ortskundige Deutsche und Türken, deren ich zum Fragen habhaft werden konnte, alle waren sich darüber einig: Amandus mitzuschleppen, war eine Eingebung des Teufels! Wenn ich Glück hätte, würde das Fahrzeug noch vor meiner Abreise eintreffen. Aber Amandus kam an. Die Windschutzscheibe des Beiwagens war zwar eingedrückt, aber sonst nahm ich ihn heil und gesund beim Zoll in Empfang.

Ein Volksauflauf wie bei einem Fußballspiel hatte sich bei unserem Erscheinen vor dem Bahnhof gebildet. Die Schraubenschlüssel wurden mir kurzerhand weggerissen, um das Fahrzeug zusammenzuschließen. Ich hatte nichts mehr dabei zu tun, als zu fotografieren. Aber auch das war bald sinnlos, denn Amandus war nicht mehr zu sehen. Er war begraben unter Türken, die unter ihn krochen und auf ihm lagen, um den Motor zu besichtigen.

Unter lautem Freudengeschrei der Menge knatterte ich los. Einige sangen dabei sogar als besondere Ovation „Lili Marlen“ und „Deutschland, Deutschland über alles...“ Wenn ich nicht so mit den Schlaglöchern und dem dicken Verkehr beschäftigt gewesen wäre, die Rührung hätte mich überkommen.

Der Verkehr war allerdings gewaltig. Eine deutsche Istanbulerin hatte mir auf der Reise gesagt: „Man kommt ja oft nicht einmal als Fußgänger durch, wie wollen Sie da mit ihrem komischen Fahrzeug... Motorräder, nein, die gibt es dort gar nicht, die würden einfach zermahlen!“ Allerdings ging es sehr schnell zu — aber dicke amerikanische Wagen machten mir immer Platz. Die Schutzleute piffen ab und... an wie in Paris — wenn Amandus kam, salutierte sie auf preußische Art mit Hand an der Schirmmütze und lachelten.

Wo immer wir aufkreuzten erregten wir unwahrscheinliches Aufsehen. Ein Motorrad ist dort schon Grund zum Aufsehen. Nun aber erst dieses Riesenmonstrum eines Rollers, das Maicomobil, mit der pompösen Verkleidung, dem üppigen Armaturenbrett und mit dem schnittigen Beiwagen an der Seite. Und darauf saß nun — nach Möglichkeit unbekümmert lächelnd, soweit dies der Wahnsinnsverkehr zuließ — ein weibliches Wesen im schwarzen Dufflecoat mit zwei Fotoapparaten um den Hals gebaumelt. Kein Wunder, wir waren eine Sensation.

Gleich am ersten Tage mußte ich tanken. Der Tankwart schüttete Öl auf das Benzin. Menge: Guß aus einer großen Flasche über den Daumen gepellt. Gemischt wurde gar nicht. Ich halte alle Männer immer für Fachleute und tröstete mich, das sei sicher selbstmischendes Öl gewesen. Nach einigen hundert Metern gab es hinter mir eine riesige Rauchfahne, noch ein paar Sätze... und still stand der Motor. Zufällig war ich gerade an meinem Bestimmungsort angelangt und machte mir weiter keine Gedanken. Als ich aber starten wollte, natürlich wieder eine Zuschauermenge um mich herum, sprang er nicht um die Welt an. Zündkerzenwechsel — nichts half. Dann forderte ich die 5 kräftigsten Männer mit einladender Gebärde auf, ein bißchen zu schieben. Hin — her — her — hin, da kam er endlich mit lautem Geknatter und dicker Rauchfahne in Gang. Nicht einmal danken konnte ich meinen Wohltätern, aus Angst, Amandus könne wieder stehenbleiben.

Nach wenigen Tagen war ich in Istanbul bekannt wie ein bunter Hund! Das erleichterte vieles sehr. Bei Interviews hatte ich nicht die geringsten Schwierigkeiten, man half, wo immer ich auftauchte: „Aha, Madame mit dem blauen Fahrzeug, an dem in großen Chrombuchstaben ‚Amandus‘ steht.“

Dann kam der Tag der Abreise. Ein hilfreicher Konsulatsbeamter brachte Amandus in die Konsulatsgarage. Im Mai dieses Jahres will ich ihn dort wieder herausholen, um auf einem Trip die Türkei, Griechenland und ein Stückchen Jugoslawien zu bereisen.

Der Bazar ist das uralte, überdachte Verkaufs- und Handelszentrum von Istanbul, wo es alles, aber auch alles gibt, vom Orientteppich bis zum rostigen Nagel. Viele treiben auch seit alters her ihr Handwerk dort. Der Geruch von Jahrhundertern staut sich in dem Labyrinth
Foto: Pierer



Auch das muß einmal gesagt sein!

Nicht für jede Situation des Straßenverkehrs gibt es Paragraphen. In der StVO. und der StVZO. ist zwar eine Unmenge von Vorschriften enthalten; davon hat aber eine ganze Reihe für das Rollen im Verkehr keinen unmittelbaren Wert. Es bleiben viele Möglichkeiten übrig, die gesetzlich nicht geregelt sind. Die Gerichte bemühen sich deshalb, diese Lücken durch Urteile auszufüllen, die sowohl dem Willen unseres Gesetzgebers entsprechen wie auch dem Interesse der Verkehrsteilnehmer entgegenkommen sollen. Wenn solche Urteile auch nicht Gesetzeskraft haben, so ist es doch interessant, sich die Ansichten unserer Richter einmal näher zu betrachten; dies um so mehr, als sich jedes Gericht bei Beurteilung eines Falles erst informieren wird, ob ein ähnlicher Fall bereits entschieden wurde. Natürlich gibt es auch Entscheidungen, die unzumutbar sind und den wahren Verkehrsverhältnissen nicht gerecht werden. Aber lesen und stirnrunzeln Sie selbst!



Fotos: G&S

VORFAHRT

„Die Vorfahrtsregeln gelten nicht nur bei sich kreuzenden Fahrplänen, sondern auch dann, wenn diese einander berühren oder sich in drohender Weise nähern. Sie greifen auch in dem Fall ein, daß ein Verkehrsteilnehmer in eine nach rechts abweigende Straße einbiegt, auf der ein anderer Verkehrsteilnehmer kommt, um nach rechts einzubiegen.“

ALKOHOL

Der Bundesgerichtshof urteilt: „Ein Kraftfahrer ist bei einem Blutalkoholgehalt von mehr als 1,5‰ mit Sicherheit fahrtüchtig.“ Dagegen erkannte das OLG. Düsseldorf für Recht: „Bei einem Blutalkoholgehalt von mehr als 1,5‰ ist nicht immer Fahrtüchtigkeit gegeben. Auch bei einem Blutalkoholgehalt von 1,5‰ ist eine die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigende Beeinflussung nicht unwiderlegbar.“ Und das OLG. Köln sagte: „Dem angeklagten Motorradfahrer kann — auch bei 2,0‰ Blutalkoholgehalt — strafmildernd zugute gehalten werden, daß er „nach Vermögen vorsichtig“ gefahren und „keinen Unfall verursacht“ habe.“ Wer hat nun recht? (Auf jeden Fall immer der, der auch schon mit 1,0‰ im Blut zu Fuß heimgeht.) Schade ist nur, daß die in der letzten Nummer erwähnten Bonner Alkoholversuche, bei denen 7 Institute beim gleichen Blut zu Untersuchungswerten kamen, die bis zu 0,4‰ auseinander lagen, nicht vor einem halben Jahr schon durchgeführt wurden. Vielleicht wäre die Rechtsprechung dann einheitlicher.

FUSSGÄNGER

„Der Autofahrer muß bei Fußgängerwegen stets mit dem Auftauchen von Fußgängern rechnen und daher seine Geschwindigkeit so einrichten, daß er den Wagen auf kürzeste Entfernung zum Stehen bringen kann.“ Der allgemeine Grundsatz der relativen Höchstgeschwindigkeit wurde hier für einen speziellen Fall erneut festgestellt. (Gilt natürlich auch für Rollerfahrer.) „Der Fußgänger ist auf dem Überweg nicht bevorrechtigt.“ Also keine Wartepflicht des Kraftfahrers im Sinne der Vorfahrtsregelungen. „Der Fußgänger darf an einer Straßenbahnhaltestelle stehen vor dem völligen Halten der Straßenbahn die Fahrbahn betreten und ein Radfahrer hat daher schon vor dem Halten die Pflichten aus § 9 StVO.“ Radfahrer — Rollerer: § 9 StVO. — rechtzeitig Halten (siehe oben).

AUTOBAHN

„Das Wenden auf Autobahnen ist auch an den die bepflanzten Mittelstreifen unterbrechenden, betonierten, sog. Notübergängen verboten, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob diese Übergänge durch Sperrzeichen noch besonders gesichert sind.“ Also warten, bis man ordnungsgemäß wenden kann — auch wenn man plötzlich mit Schrecken feststellt, daß man die Sozla daheln vergessen hat.

ABSTAND

„Ein Abstand von 0,50 m mag ausreichend sein, wenn der Fußgänger auf der Fahrbahn steht und erkennbar auf den Verkehr achtet. In allen anderen Fällen muß er (nicht der Fußgänger, sondern der Abstand!) J.) mindestens 1 m betragen, oder die Geschwindigkeit ist entsprechend zu verringern.“ Andererseits: „Der Kraftfahrer darf beim Überholen und beim Vorbeifahren den Mindestabstand von 1 m erheblich überschreiten, sofern nicht die Verkehrslage entgegensteht.“

DUNKELHEIT

„Dunkelheit im Sinne des § 24 StVO. ist der Zustand, in welchem die normale Sicht nicht mehr vorhanden ist, man also die Gegenstände nicht mehr so deutlich wie bei normalem Tageslicht erkennen kann.“ § 24 StVO. betrifft die Beleuchtungspflicht an Kraftfahrzeugen. „Bei Dunkelheit muß ein Kraftfahrer seine Geschwindigkeit so bemessen, daß sein Bremsweg nicht größer ist als seine Sichtweite.“ Zwar Stoff der ersten Fahrstunde, aber trotzdem in einem Urteil der jüngsten Zeit zur Erinnerung erneut festgestellt. „Eine schuldhaft Vorfahrtverletzung liegt nicht vor, wenn der Wartepflichtige das Herannahen eines unbeleuchtet fahrenden Vorfahrtberechtigten nicht rechtzeitig bemerken kann.“ Eine sehr lebens- und verkehrsnaher Entscheidung!

DIVERSES

„Der Inhaber eines Führerscheins ist verpflichtet, sich vor Antritt seiner Fahrt auf seine Verkehrstüchtigkeit zu prüfen; dies gilt insbesondere dann, wenn er infolge seines Alters oder Schwäche hinsichtlich seiner Fähigkeit zum Führen eines Kraftfahrzeugs Bedenken haben muß.“ Wichtig für Oma und Uropa; auch wenn sie die Fahrprüfung mit „phänomenal“ bestanden haben, sollen sie nur mit Rücksicht auf ihr Alter und ihren Gesundheitszustand ihre Kreise rollern! „Ein allgemeiner Grundsatz, ein Kraftfahrzeugführer müsse von einem vor ihm fahrenden Kraftwagen einen derartigen Abstand halten, daß er ein Auffahren unter allen Umständen vermeiden könne, kann für den Großstadtverkehr nicht aufgestellt werden.“ So das Oberlandesgericht in Celle. Seine Ansicht leuchtet ein, wenn man auch als Fahrer eines Einspurgefahrtes lieber den nötigen Abstand einhält und dadurch Beulen an Roller und edlen Körperteilen vermeidet. „Beim Verkauf eines Kraftwagens gehört die Aushandlung des Kraftfahrzeugbriefes in der Regel zu den Verpflichtungen des Verkäufers,

deren Nichterfüllung dem Käufer ein Recht zum Rücktritt vom Vertrag geben kann.“ Und schließlich: „Eine auf Nichtabestimmung zwischen Kraftfahrzeugbrief und Kraftfahrzeug beruhende Zulassungsverweigerung kann einen Gewährleistungsmangel darstellen.“

Aus Anlaß einer Leseranfrage noch kurz einige Worte zur Mitnahme eines Kindes auf dem Roller: Durch die Anbringung eines Kindersitzes darf der Fahrer auf keinen Fall behindert sein, sein Fahrzeug sicher zu führen. Das ist z. B. der Fall, wenn der Fahrer die Fußbremse schwer erreichen kann. Grundsätzlich ist gegen die Anwendung von Kindersitzen nichts einzuwenden. Nur darf das in den Papieren angegebene zulässige Gesamtgewicht nicht überschritten werden. Belanglos ist, daß im Kraftfahrzeugbrief nur zwei Sitzplätze angeführt sind. Dies bedeutet nur, daß kein dritter Sitz für eine erwachsene Person angebracht werden darf. (Näheres über die Mitnahme von Kindern im Beiwagen oder Anhänger in Nummer 8/1 der R. R.) Justus

Die beiden Bilder auf dieser Seite (für deren Zusendung wir unserem Leser aus Westdeutschland herzlichst danken) sollen zur Illustration des letzten Artikels an dieser Stelle dienen. Sie sind nicht gestellt und lassen die vielen ungeahnten Möglichkeiten erkennen, die in Bezug auf originelle (im Ernst gesprochen: unverantwortliche) Straßenbeschilderung bestehen. Man könnte fast der Ansicht sein, daß es sich um einen vorfrühten Aprilscherz handelt. Justus

Sprechstunde unseres Rollerarztes:

Köpfchen, Köpfchen!

Mögen auch die modernen amerikanischen „Elektronen-Gehirne“ vielen Menschen die Denkarbeit abnehmen, so werden wir beim Rollen sicher noch lange auf diese Erfindung verzichten müssen und auf unser eigenes Gehirn angewiesen sein. Wir wollen es darum hoch schätzen und froh sein, wenn es noch einigermaßen den Anforderungen entsprechen kann, die der moderne Verkehr uns stellt. Denken Sie also bitte bei Verkehrsunfällen an die Wichtigkeit Ihres Kopfes! Unsere rasenden Motorradkollegen tragen Sturzhelme. Wir tragen keine. Nicht nur weil wir wissen, daß sie zwar den Kopf zusammenhalten, aber nur selten eine schwere Verletzung verhindern. Sollte es Ihnen einmal passieren, daß Ihr wertvoller Kopf beim Sturz hart aufprallt, so müssen Sie mit einer Gehirnerschütterung rechnen. An folgenden Symptomen können Sie das häufig schon selbst erkennen: Benommenheit, Kopfschmerzen, zeitweise Bewußtlosigkeit (oft nur Sekunden), Übelkeit, Erbrechen, Erinnerungslücken, Kreislaufbeschwerden, evtl. Nervenausfälle. Diese „klassischen“ Symptome können zusammen oder teilweise auftreten, auch fehlen. Im allgemeinen verschwinden diese genannten Beschwerden mehr oder weniger in kurzer Zeit. Trotzdem sollte jeder Verunglückte mit Gehirnerschütterung, bzw. bei dem der Verdacht auf Gehirnerschütterung besteht, einen Arzt aufsuchen, selbst, wenn er keine Beschwerden mehr verspürt! Eine ausgedehnte Erholungspause mit strenger Bettruhe wird in der Regel anzuraten sein. Den Rat eines Arztes nicht befolgen, ist weder Schneid noch Härte, sondern meist grobe Dummheit! Die Folgen einer unbehandelten Gehirnerschütterung können sehr unangenehm sein, wobei dauernde Kopfschmerzen noch das harmloseste Übel sind. Ist die Gehirnerschütterung mit einer Hirnquetschung oder einem Schädelbruch vergesellschaftet, so gehören Sie sowieso ins Krankenhaus! Sollten sich aber nach einem Schädelaufrall die oben beschriebenen Beschwerden erst später einstellen, oder noch verschlimmern, bzw. ein zunehmender Schädeldruck sich einstellen, so kann Lebensgefahr bestehen, zumindest Verdacht auf eine Blutung im Schädelinnern. Dann ist schnelle ärztliche Hilfe vonnöten. Darum rate ich Ihnen: Achten Sie auf Ihren Kopf (vielleicht wird er noch gebraucht). Dr. St.

selbstmessend



selbstmischend

Mit Mobil Mix TT arbeitet der Zweitakt-Motor besser, kühler und behält auf lange Zeit seine volle Leistungsfähigkeit. Mobil Mix TT hält die Kolbenringe und Auspuffschlitze frei und gibt allen gleitenden Teilen des Motors eine vollkommene Schmierung. Darüber hinaus wird die Korrosion im Motorinnern selbst bei längerem Stillstand wirksam bekämpft.

Aus der neuen Abfüllkanne kann jetzt je „Schuß“ genau die richtige Menge Oel je Liter Kraftstoff abgegeben werden (soviel „Schuß“ TT wie Liter Kraftstoff getankt wurden). Damit wird das vorgeschriebene Mischungsverhältnis von 1:25 immer gewahrt.

Der Vorteil der Abfüllkanne:

richtige Bedienung, schnelle Bedienung, markensicher.

Mobil Mix TT



im In- und Ausland empfohlen

DEUTSCHE VACUUM OEL AKTIENGESELLSCHAFT · HAMBURG



Primavera Italiana

Oberitalienische Route für 2-3 Wochen

I. Omersee, Mailand und Riviera

Frühling in Italien — ein Übersäumen von Knospen, Blüten und frischem Grün! Aber Vorsicht — diese ein wenig phantastische Vorstellung kann enttäuschen. Italien ist karg, und auch im Süden kommt alles hübsch hintereinander, nur eben schneller. Trotzdem: da Sie nicht stationär, sondern beweglich sind, können Sie in gewissem Sinne dennoch alles gleichzeitig haben: Üppiges Grün in den Tälern, Blütenrausch an den Hängen und springende Knospen auf den Bergen. Das gilt etwa von Mitte April bis Mitte Mai.

Dieser Vorschlag will Ihnen in Stichworten Konkretes über eine der schönsten Frühlingsreisen sagen. Entschuldigen Sie also bitte, wenn in aller Kürze.

Erwachen in ungewohnt milder Luft — Äuglein reiben — draußen tatsächlich Palmen und goldgelbe Mimosen, und dahinter der blaue Comersee. Frage: Ost- oder Westufer? Antwort: Straße auf der Ostseite schneller, vom See aber getrennt durch die Bahnlinie. Beide gleich schön — am Morgen fotogünstiger wohl das Westufer. Rechnen Sie einen ganzen Tag für die Uferstraße! Como — Mailand: Autostrada oder Landstraße? Die erstere etwas weniger monoton durch die zunächst ungewohnte Beschilderung („Pibi-



Tor am Klostergärtchen von Certosa/Pavia

gas“!). Dann aber: keine Angst vor dem Mailander Verkehr! Er ist wohl stärker, aber auch elastischer als bei uns. Wer nicht stur ist, fühlt sich pudelwohl; das gilt für alles in Italien. Wer sich erboet, „verliert sein Gesicht“, wird heimlich ausgelacht, und niemand hilft ihm. Dabei freut sich der Italiener immer, helfen zu können, und zwar meist ganz ohne Trinkgeldgedanken. Das letztere gilt allerdings nicht für den Bereich der Grandhotels. Mailand: Sehenswürdigkeiten weit zerstreut: Dom, Abendmahl, die beiden Galerien, die Scala usw. Bei Zeitmangel (leider meist chronisch) geradeaus zum Domplatz (Parken am besten hinter dem Dom) und Aufstieg zum Dach dieses seltsam italienisch-gotischen, ungeheuren Marmorgebirges. — Dann wieder die eintönigen Maulbeer- und Maispflanzungen der Poebene; kurz vor Pavia Abzweigung nach links zur Certosa di Pavia, einem schrullig kostbaren und unbedingt sehenswerten Kartäuserkloster.

Autostrada nach Genua benutzen! Zeitersparnis und Erlebnis der prachtvollen Bergstraße mit Tunnels. Vorsicht, namentlich in den gebogenen! Herunterschalten! Man schwimmt manchmal in völliger Finsternis. Dann lange Talfahrt fast bis ins Herz von Genua. Die Fremdenführer schleppen zum Leuchtturm, auf die Festung Righi und zum monströsen Camposanto. Besser: mit dem Lift auf die Plattform (gutes Café) des Wolkenkratzers, des geliebten Crattaciolo. Berge, Meer, Häfen und eigenartig staubgraues Häusergewinkel! Abends auf eine der Panoramastraßen in halber Höhe. Sehr starker Eindruck: Italien. Wärme, Duft und glitzernde Sterne.

Riviera di Levante. Auf dem breiten Corso d'Italia nach Nervi. Durch den Botanischen Garten (Palmenanlagen) wenige Schritte zu der kilometerlangen felsigen Strandpromenade. Legen Sie zu solchen Gelegenheiten alles ab, was zum Fahrzeug und nicht auf die Straße gehört — auch Staubmütze und Brille! Kurz vor Rapallo dann rechts ab und hinunter nach S. Margherita, am Hafen wiederum rechts und auf schmaler, überaus romantischer Uferstraße nach Portofino. Kurzer Aufstieg zur Kirche auf Felsen. Unten der winzige, bunte, amphitheatralische Hafen — englisch-amerikanisches Reservat. — Weiterfahrt über den Passo del Bracco (613 m), Straße mit hervorragender roter Splitdecke, hinauf in die Apenninen. Unter Umständen nebelig und kalt, auch im April noch Schneetreiben möglich! Grundsätzlich warmes Zeug mit in den Süden nehmen, namentlich warme Hausschuhe (in den Albergos Steinböden). Bei La Spezia Fotoverbot! Nach endloser Fahrt hinter rußigen Blenden (Marinewerft!) geht es rechts ab nach Lerici an sehr schöner Bucht; hier ertrank der englische Dichter Shelley auf Sturmfahrt mit seiner Jaacht.

Riviera di Ponente — die Baderiviera. 20 km hinter La Spezia links in der Forno die weltberühmten Marmorbrüche von Carrara. Dann etwas ganz Merkwürdiges: ausgedehnte, dichte Pinienwälder mit mächtigen Bäumen. Pisa — aha! der schiefe Turm!



Text und Fotos:
L. RITZ

Verona.
Mitte im
römischen
Theater steht
eine
Barockkirche

Er ist aber nur der kleinste Teil eines prachtvollen dreiteiligen Komplexes: Dom, Baptisterium und Campanile, mitten in grünem Rasen außerhalb der Stadt. Beachten Sie die wundertätigen, ganz blankgegriffenen Stellen an den Bronzeportalen (in ganz Italien). Hier z. B. eine zweischwänzige Eidechse — Berührung „porta fortune“ — bringt Glück! Dann auf schöner kurvenreicher Straße auf felsigem Strand an alten Burgen vorüber nach Livorno. —

II. Toskana, Venezien und Gardasee

Bei Cecina, 40 km hinter Livorno, links ab und erst durch ein sanft ansteigendes Tal, dann immer steiler und kahler hinauf nach Volterra — das „italienische Rothenburg“ genannt. Jedoch viel wilder und ertümlicher. Alte Etruskerverfestung, auf vulkanischer Höhe gelegen, einsamer als das ähnliche vielbesuchte S. Gimignano. Unvergesslicher Ausblick von den Bastionen über die frühlinghaft grün überhauchten Berge der Toskana. — Dann vorüber an weiteren Vulkankegeln auf zunächst schlechter, später hervorragender und sehr abwechslungsreicher Rennstrecke (allwöchentliche Privatrennen der Florentiner Wochenendheimkehrer — jeder mit einer talentierten Rennbraut auf dem Gastsitz der frisierten Lambretta oder Vespa) über Val d'Elsa nach Florenz. Zunächst die Unterkunft — gilt für alle großen Fremdenstädte: suchen Sie sich 10 oder 20 km vorher ein kleines Albergo (Sie brauchen kein DDT). Am anderen Morgen dann mit Ihrem Roller schnell und gut ausgeschlafen in die Stadt. — Viererlei sollten Sie besuchen in Florenz: Dom, Piazza della Signoria und Uffizien, Piazzale Michelangelo und Fiésole.

Dom: Marmorintarsien weiß-grün-rot. Namentlich der Campanile ein Wunderwerk an Präzision und Harmonie. Details aus der Nähe ansehen! Auf der Kirche die Kuppel von Brunelleschi (1420). Aufstieg durch die Kuppelkonstruktion zwischen den beiden Kuppelschalen! Von der Laterne aus Blick 90 m tief sowohl nach außen über Stadt und Gebirge, als auch nach innen lotrecht ins Kirchenschiff.

Piazza della Signoria: Einer der markantesten Plätze der Erde mit einer Fülle merkwürdiger Bild- und Bauwerke. Anschließend Palazzo Vecchio, Uffizien, dann der ladenbehängte und übrigens baulich gefährdete Ponte Vecchio. Vom Ufer aus links oben, jenseits des Arno, der riesenhafte David von Michelangelo auf der gleichnamigen Piazzale.

Piazzale Michelangelo: Kurze schöne Auffahrt über den Ponte Ferro auf breiter Promenadenallee zu der ein wenig an Paris erinnernden lichüberfluteten Piazzale. Aussicht von der Balustrade. Fiésole: Durch die berühmten Florentiner Gärten hinauf zur weiten Piazza (sehr alte Kirche, römische Badeanlagen), dann empor zur Aussichtsplatte.

Zur Weiterreise Querung des

Spennin in sehr interessanter Fahrt auf guter kurvenreicher Straße (Passo della Futa, 903 m). Talfahrt nach

Bologna, das nach Florenz ein wenig abfällt. Hohe und dünne „Geschlechtertürme“, einst im Wettbewerb immer höher hinaufgetrieben. Enge großgeplasterte Arkadengassen. Fahrt vorüber an Reisfeldern und riesigen Obstplantagen in allen Stadien der Blüte.

Ferrara mit bemerkenswertem Dom. Dann urplötzlich in der Ebene die

Euganäischen Berge. Von Abano aus ein Sträßchen mitten in die alten Vulkane. Zu Unrecht wenig besucht; von den Zinnen der vielen Burgen Ausblick weit über die grüne Ebene und die Lagunen bis nach Venedig.

Padua — über den Kanal kurzer Abstecher zum Dom. Dann die Autostrada Venedig oder aber, namentlich bei abendlicher Ankunft, besser die Landstraße, der Unterkunft wegen. Die Autostrada endet nämlich erst dicht vor Venedig bei dem Industriecort Mestre. Am andern Morgen dann vorüber an wenig reizvoll gelegenen Campingplatz und auf breitem hervorragendem Damm — rechts, jenseits der Lagune, die Euganäischen Berge — nach Venedig. Halbrechts die vielstöckige Rimessa (Hochgarage), und unmittelbar links dahinter der sehr bescheidene, aber wohlorganisierte Unterstellraum für Zweirädrige. Dann keinesfalls zu Fuß weiter! Sie verlieren sich mit Sicherheit. Vielmehr mit Taxe (Gondeln, teuer) oder Straßenbahn (Motorboot, billig) durch die Rialto-Brücke (älteste Brücke) zur Piazza S. Marco, dem weltberühmten Markusplatz. Einstieg 50 m von der Rimessa.

Venedig — seltsamer Akkord von Perlmutter (Landschaft) und Altgold (Architektur). Alles schimmert golden, von den feuchten Hauswänden über das Venezianer Glas bis zum uppigen Interieur der Kirchen und Paläste. Einzelheiten zu geben ist unmöglich; Sie müssen bummeln und schauen. Abends jeweils Rückfahrt zu Ihrem Standortquartier.

Zurück nach Padua und weiter nach

Verona. Gleich eingangs links über der Etsch das alte römische Theater — schöner und interessanter als die Hauptattraktion der Arena. Eindrucksvolle Bilder entlang der Etsch. Menzels ge-



Frühling in der ländlichen Toskana



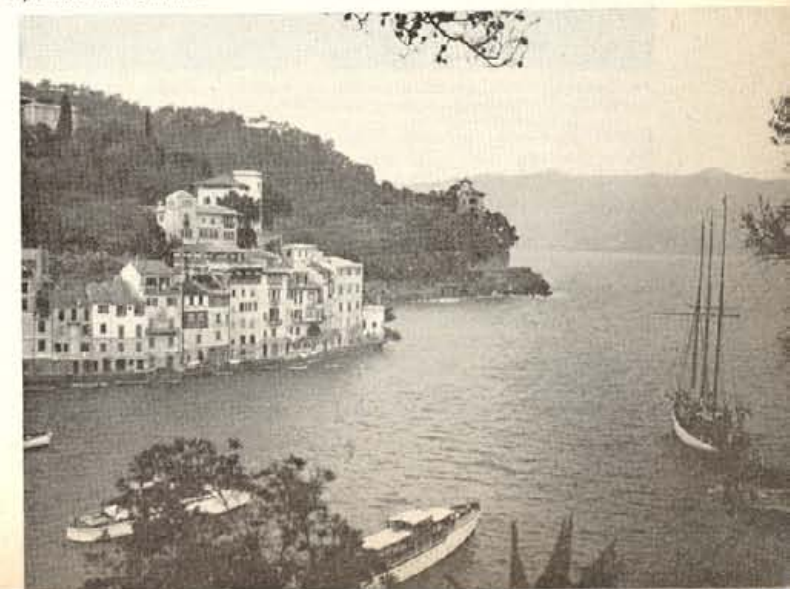
Frühlingsabend am Gardasee. Leider fehlt die Wiedergabe von Vogelstimmen, Blütenduft und sommerlicher Wärme.

plante große Italienreise endete schon hier an den unzähligen (auch Foto-) Motiven Veronas. — Durch die blühende und duftende Gartenlandschaft der südlichen Alpenhänge zum Gardasee.

Gardasee. Auch hierfür, wenn möglich, einen ganzen Tag. Wenig bekannt, aber reizvoll: die Ruine des Castells in Malcesine, von der Goethe in seiner Italienischen Reise ein ungemütliches Abenteuer berichtet. —

Soweit der Vorschlag in Kürze. Die Strecke läßt sich bei Nonstopfahrt theoretisch in einer Woche abschnurren; bei zwei Wochen reicht es zu einigen Besichtigungen und Dokumentaraufnahmen. Haben Sie aber drei Wochen zur Verfügung, so können Sie ein genußreiches Erlebnis und eine Anzahl netter Fotos mit nach Hause bringen — es sei denn, daß Sie in ein mehrwöchiges Tief geraten wie beispielsweise wir auf unserer letzten Italienreise. Auch das ist möglich, sogar in Italien. Aber die Regel ist es nicht.

Aprilreuen über Portofino





Für Camping und Sport sind eine Reihe von Gefäßen und Tellern gedacht, die wegen ihrer Unzerbrechlichkeit und Elastizität für den Gebrauch außerhalb des Hauses gute Dienste leisten. Hier eine Kaffeeflasche und ein Teller, die durchaus nicht zart angefaßt zu werden brauchen. Fotos: dpa

Die Camping-Idee ist aus den Kinderschuhen heraus. Von ihrer wachsenden Bedeutung war immer wieder in verschiedenen Zusammenhängen die Rede. In bisher nicht gekannter Deutlichkeit zeigte sie sich auf der „Sport- und Campingbedarfsmesse“, die erstmalig im Rahmen der Frankfurter Frühjahrsmesse 1954 veranstaltet wurde.

Auf rund 3000 qm Hallenfläche und weiteren 1500 qm Freigelände zeigten die Sportartikel-firmen eine umfassende und repräsentative Schau, auf der CAMPING ganz groß geschrieben wurde. Wenn vor gar nicht so langer Zeit der Campingfreund seine Ausrüstung beinahe etwas mühsam zusammensuchen mußte, wird er nun mit einem so vielseitigen Angebot zu tun haben, daß auch für ihn das alte Sprichwort von der Qual der Wahl Geltung bekommt.

Was zum Camping gehört, hängt weitgehend von den Ansprüchen des einzelnen ab. Was dazu gehören kann, wenn es nach den Köpfen findiger Kaufleute ginge, ließe sich selbst in einem Lastwagen schwer unterbringen. Für uns Rollerfahrer ist das Hauptproblem, möglichst viel Campingkomfort mit den immerhin begrenzten Transportmöglichkeiten unseres Fahrzeugs zu verbinden. Was in dieser Richtung auf der Frankfurter Messe geboten wurde, werden wir laufend in der R. R. berichten.

Schon heute läßt sich feststellen, daß eine revolutionäre Neuheit — jedenfalls für den Roller-Camper — nicht dabei ist. Aber von neuen Zelttypen über Gummiboote und zahlreiche



Für Campingfreunde: Ein neuartiges Zelt, das kein Gestänge kennt. Spezialschläuche, die mit jeder Luftpumpe aufgepumpt werden können, geben dem Zelt Halt und Form.

Konstruktionen von Sitz- und Liegemöbeln bis zu den tausend Kleinigkeiten, die man zum Zelten braucht oder doch gern haben möchte, sind doch einige nette neue Ideen verwirklicht worden, die das Wochenende oder den Urlaub im Freien angenehmer machen werden oder manchen Ärger des letzten Sommers beseitigen helfen.

Nicht alles, was gezeigt wurde, überzeugte sofort, und erst die Praxis wird erweisen, was nicht nur neu, sondern auch gut ist. In der Industrie befassen sich eine ganze Reihe von Firmen plötzlich mit Camping-Artikeln, die bisher nichts oder nur sehr entfernt damit zu tun hatten, im Handel interessieren sich neben den Sportartikelgeschäften in zunehmendem Maße Haushaltswaren-, Gummiartikel- und nicht zuletzt Kraftfahrzeugzubehör-

Camping - groß geschrieben!

geschäfte für den Verkauf von Campingbedarf. Diese Ausweitung der Produktion und der Absatzmöglichkeiten hatte eine Vielzahl von Geräten und Artikeln zur Folge, die wohl zunächst dem Fachhandel und auch dem Campingfreund einiges Kopfzerbrechen machen dürfte. Es bleibt zu hoffen, daß sich daraus aber die Tendenz zu weiteren Verbesserungen und — durch verschärften Wettbewerb — zu Verbilligungen entwickeln wird. Trotzdem soll und darf nicht übersehen werden, daß seitens der Industrie und des Handels sehr viel Anstrengungen unternommen wurden, der Bedeutung der Campingidee gerecht zu werden. Diese Sonderschau während der Frankfurter Frühjahrsmesse war ein überzeugender Beweis dafür. Für den Campingfreund wird es bald volle Schaufenster geben, die schließlich das Herz schwer und die Brieftasche leicht machen werden. Auf jeden Fall sollte mit beabsichtigten Neu- oder Ergänzungskäufen so lange gewartet werden, bis das reichhaltige Angebot der Messe beim Fachhandel eingetroffen ist — und der kluge Campingfreund wird jetzt schon zu sparen anfangen, um dann im richtigen Moment seine Wünsche erfüllen zu können. Felix Richter

Camping 1954

Camping-Ausstellungen in fast allen Großstädten weisen zur Zeit auf die große wirtschaftliche Bedeutung hin, die unsere junge deutsche Campingbewegung in raschem Ansturm erworben hat.

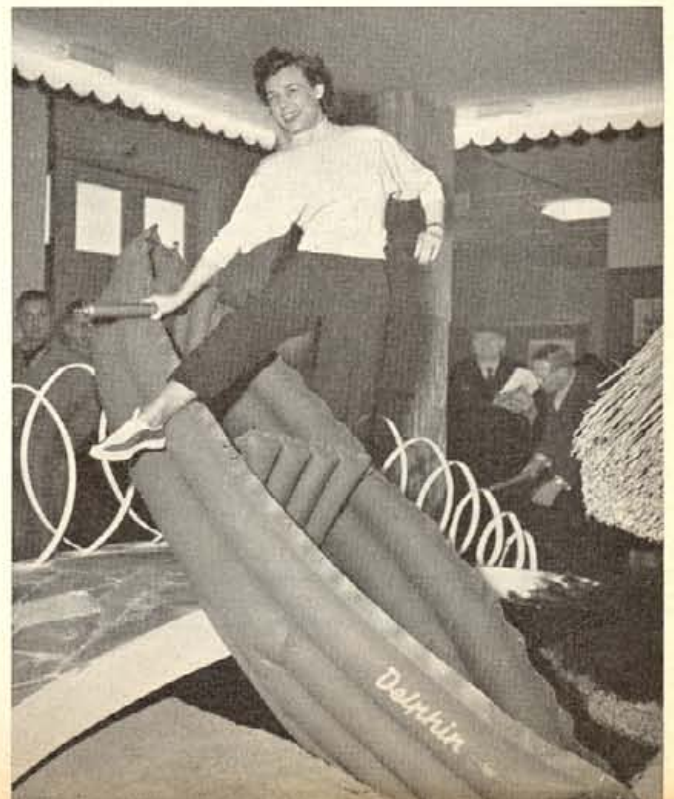
München, im Zentrum der Campingbewegung gelegen, mit dem meistgelobten Campingplatz versehen, der Vorbild für zahllose deutsche Städte sein wird, bringt den bayerischen Campingfreunden eine Campingschau ganz besonderer Art. Die Interessengemeinschaft der Münchener Sportgeschäfte baut auf der Theresienhöhe eine Zeltstadt von rund 2000 qm Umfang auf, in der alles zu sehen und zu begutachten sein wird, was den Campingfreund interessiert und — das sei besonders betont — was allen Anforderungen auch wirklich entspricht.

Es wird eine richtige Zeltstadt und nicht etwa ein Nebeneinander von Ausstellungsständen der verschiedenen Sportgeschäfte, deren Namen diesmal ganz hinter der Idee verschwinden sollen, und der Besucher wird sich rasch so fühlen, als befände er sich draußen auf dem Gelände eines der schönsten Zeltplätze.

Campingküchen und Kocher in den verschiedensten Größen und Formen, verblüffend schönes und praktisches Geschirr, neuartige Sessel und Hocker samt Zelt-Tischen, verlockend zum Faulenzen, neuartige Zeltverspannungs-Vorrichtungen, und schließlich allerlei Sportgerät, wie sie der Camper liebt, vom schönsten Spiel für den Campingplatz, dem Badminton, bis zu den Faltbooten und neuartigen aufblasbaren Gummiboote. Die traumhaft schönen Schlafsäcke und die unentbehrlichen Luftmatratzen, darunter die, so man tagsüber in Clubessel verwandeln kann, fehlen ebensowenig wie zweckmäßige und schicke Campingbekleidung.

Und wie auf jedem großen der Campingplätze in der Welt betragen die Zeltplatzgebühren, die „Taxi“ genau 50 Pfennige für den Besucher dieser zeitgemäßen Schau, die am 2., 3. und 4. April von 10 Uhr bis 22 Uhr täglich offenstehen wird. Hus.

Im Rahmen der Camping-Sonderschau wurde dieses Zweimann-Campingboot „Delphin“ gezeigt, das nur 8 kg wiegt, aufblasbar und kentersicher ist.





Der Campo-Anhänger, „Filius“ für Motorroller. Es läßt sich darin sehr viel Gepäck unterbringen. Außerdem gibt es kein Garagenproblem, denn der Campo ist schnell zusammengelegt und in der Wohnung untergebracht. Der Filius-Einspuranhänger ist 90 cm lang, 45 cm breit und die Höhe des Laderaums beträgt ebenfalls 45 cm.



ÜBER DEN „Benimm“

AUF DEM ZELTPLATZ

Wäre zu Zeiten des seligen Freiherrn von Knigge das Zelten und Kamping schon so gebräuchlich gewesen wie heute, hätte er sicher in seinem weltberühmten Buch über den guten Ton auch dem richtigen Verhalten bei dieser Gelegenheit ein Kapitel gewidmet. So bedauerlich es ist, wir müssen gestehen, daß das Benimmen mancher, besonders jugendlicher Camper, auf diesem Gebiet oft sehr zu wünschen übrig läßt. Im Überschwang der Freude, endlich den Fesseln des Großstadtlebens und des Alltags entronnen zu sein, tut da mancher des Guten an Lautstärke zu viel und vergißt, daß seine Zeltnachbarn vielleicht lieber in besinnlicher Ruhe den schönen Abend genießen möchten. Besonders die Kofferradios haben es bei dieser Gelegenheit häufig in sich. Grundregel Nr. 1 für den Campingplatz sollte also sein, nach Möglichkeit überflüssigen Lärm zu vermeiden, um den lieben Nachbarn nicht zu stören. Dies gilt besonders für die Abendstunden und die Nacht, wo viele Menschen das Bedürfnis nach Schlaf und Ruhe haben. Grundregel Nr. 2 gilt der Ordnung und Sauberkeit sowohl während des Aufenthalts auf dem Campingplatz als auch besonders beim Aufbruch. Abfallkörbe und Tönnen stehen auf den meisten Zeltplätzen nicht nur zur Zierde, sondern zum Gebrauch bereit, und es ist nicht unbedingt nötig, auf dem Zeltplatz ein Denkmal in Gestalt von Papier, leeren Konservendbüchsen oder Flaschen zu hinterlassen. Dies gilt besonders beim Zelten in freier Wildbahn, wo man derartige Abfälle am besten verbrennt oder vergräbt. Haust man länger mit seinen Nachbarn

ZOEPPRITZ REISEDECKEN



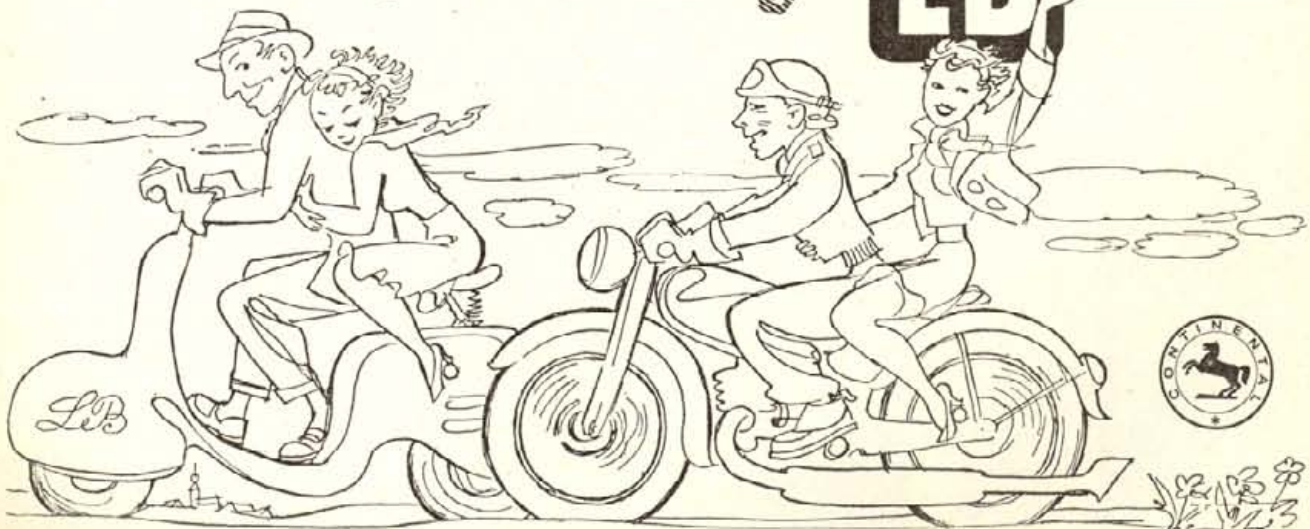
WARM
WOHLIG
WEICH

Qualität
-Decken für's Leben

Zelt an Zelt, so wird man nach wenigen Tagen ihren Lebensrhythmus und ihre Gewohnheiten kennen gelernt haben. Man weiß, wann sie Siesta halten, wann sie baden, wann sie in den Schlafsack kriechen und wird sich bemühen, sie gerade dann nicht durch Musik, Tanz, Spiel oder lautes Gespräch zu stören. Man wird ihnen auch nicht, wenn die Zeltfrau gerade große Wäsche hätte, die Wäscheleine vor die schöne Aussicht oder über ihren Sitzplatz hängen, um die freundnachbarlichen Beziehungen nicht zu stören. Man sollte also — um es auf eine einfache Formel zu bringen — beim Camping immer Rücksicht auf die anderen nehmen! Schließlich kommt einem die so geübte Toleranz selbst zugute. Und schließlich sollte man den fremden Nachbarn gegenüber eine gewisse Zurückhaltung walten lassen. Mancher ist mit einem freundlichen Gruß vollauf zufrieden und möchte es dabei bewenden lassen. Also wartet man — und sei einem die Zeltnachbarschaft vom Ansehen her noch so sympathisch — besser ab, ob ein näherer Verkehr von Zelt zu Zelt erwünscht ist. Es gibt auch unter den Benutzern von Campingplätzen Sonderlinge, die lieber allein bleiben und alle Eigenschaften von Einzelgängern aufweisen — man sollte auch sie und ihre Eigenart respektieren!

Hawasch

Der Motorsport LB Reifen



Achilles-Sport

der energiegeladene, moderne 175-ccm-Roller!



Achilles-Sport ist eine Klasse für sich! Den Knieschluß und den starken Stahlrohrrahmen hat er vom Motorrad — die formschöne Karosserie und die Reifengröße kennzeichnen ihn als neuzeitlichen Roller. Volle 9 PS leistet der F & S-Motor — eine Spitze von über 90 km/h.

Eine kurze Probefahrt zeigt Ihnen, was dieser sportliche Roller leistet. Prospekte und Händler-Adressen durch

Achilles-Werke-West
Weikert & Co. KG, Wilhelmshaven Langewerth
Fernruf: Wilhelmshaven 4530/32

achilles



Sicher und sauber ● sportlich und schnell ● stark und sparsam



Roller- oder Campinganzug (Weste und Hose) aus buntgewebtem Popeline, besonders günstig für sehr schlanke Damen
Modell: E. P. Winkler, Riederich



Es ist jetzt an der Zeit, daß man an die Dispositionen für den Sommerurlaub denkt. Deshalb ist ein nettes sommerliches Bild wie dieses gar nicht unzeitgemäß. Es zeigt die flotte Strandjacke „Biarritz“ der gerade in diesem Genre viele schöne Modelle aufweisenden Kollektion der Frotteerwarenfabriken Alfred Böhner, Kulmbach und Murnau



NEUHEIT!
Gefederte Kindersitze DBGM.
für LAMBRETTA und VESPA

Einfachste Anbringung ohne Veränderung am Roller. Lieferung direkt ab Werk.
Kompletter Sitz für LAMBRETTA DM 2,50
Kompletter Sitz für VESPA . . . DM 10,50
Verlangen Sie bitte kostenlosen Prospekt.
Alleinhersteller: Fa. EUGEN HERZOG
14b Schramberg/Wtbg. Postfach 58



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

mit der einzigartigen »Bella« von Zündapp

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

E Es fährt sich bequemer mit der Bella. Dabei ist sie natürlich so sprichwörtlich zuverlässig wie alles von Zündapp. Ihr 150 ccm 2-Takt-Motor, 7 PS, läuft in 260 000 Exemplaren – das sagt genug!

L Lange Monate haben die Zündapp-Meisterkonstrukteure an ihrer Bella gebaut, bis sie war, was sie werden sollte: Bella, die Schöne – und Zündapp, die Zuverlässige! Es gibt keinen Motorroller, der sie ausstechen könnte.

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

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

VON ZÜNDAPP

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





Frühjahrs- Hausputz

Die Pooten haben nicht immer recht, wenn sie von der Frühjahrszeit reden. So hold ist die gar nicht, wie stets behauptet wird. Manchmal rettet einen nur der Sprung über den Besenstil hauswärts, um nicht in Wasserfluten der frühjahrsreinigungswütigen Hausfrau ertränkt zu werden. Es sei nicht zur Meuterei gegen dieses Tun aufgerufen. Denn es ist notwendig, genau so notwendig wie die Frühjahrsreinigung unsers lieben Packesels. Im Vertrauen, lieber Leser, machen Sie nicht auch die Frühjahrskur mit Lezithin und ähnlichem? Sie sollten dieses Recht auch Ihrem Koller zugestehen.

Und da wäre mit der inneren Reinigung zu beginnen. Ein Koller ist zwar ein Allwetterfahrzeug — vom Standpunkt der Einspurigen aus gesehen — aber er hat wahrscheinlich im Winter doch des öfteren gerastet, wenn seine Gebieter — teils männlich, teils weiblich — es nicht vorzogen, ihn ganz über diese für uns nicht besonders erfreuliche Zeit stillzulegen, schon um Steuer und Versicherung zu sparen.

Rastzeit ist Rostzeit. Das ist nun nicht so schlimm in unserem Falle, wenn wir beim Stillsetzen etwas mit Öl und Fett gearbeitet haben. Hoffentlich haben Sie unseren Rat befolgt und haben brav immer ein Zweitakter-Korrosionsschutzöl gefahren. Korrosion ist nämlich in erster Linie bei uns Rost, nur klingt es eben gelehrter. Eisen und Stahl rosten, auch innen drin im Motor, obwohl da scheinbar alles zu ist und im Stillstand gar keine Luft daran kommen kann. So dachten Sie und der Berliner hat hierfür den netten Slogan: „Mechtste woll!“ Stellen Sie sich einmal in Ihrer Stammwerkstätte dazu, wenn ein Motor aufgemacht wird, der längere Zeit gestanden hat. Da können Sie unter Umständen an Rollen- und Kugellagern, an der Kurbelwelle und an den Schwungradscheiben etwas sehen, das Ähnlichkeit mit Flugrost hat. Darüber ist niemand entzückt, am wenigsten der Motor. Wo diese Korrosion herrührt, kann in diesem Augenblick nicht näher untersucht werden. Es gibt da viele Möglichkeiten, beginnend bei Benzolzusätzen zum Brennstoff und ähnlichen Dingen, die unsere ewig fleißigen Brennstoff- und Schmierölfabrikanten mit entsprechenden Zusätzen wieder zu bekämpfen suchen, meist in Gestalt der Korrosionsschutzöle. Schließlich saugt ja der Motor bei nassem Wetter auf dem Wege über seine Atmungsgeräte — hierzu gehören Filter und Vergaser auf der einen Seite — mehr Feuchtigkeit ein, als ihm gut ist. Und glauben Sie ja nicht, daß hier Leichtmetall unempfindlich ist, weil man keinen Rost darauf sieht. Auch Leichtmetalle korrodieren bzw. verwittern, selbst wenn sie auf Hochglanz poliert sind. Auch hier tut ein gutes Korrosionsschutzöl seine Pflicht.

Wir sagen nun keineswegs, daß Sie zur Frühjahrsreinigung Ihren Motor zerlegen und innerlich auf Hochglanz bringen sollen. Wenn Sie Bastler sind, können Sie das ja machen. Im Vertrauen gesagt, der Schreiber hat es früher getan, regelmäßig im Frühling oder schon in den dunklen Wintermonaten. Schon aus Neugierde. Jetzt hat er sich das abgewöhnt. Man soll einen Motor nur dann auseinandernehmen, wenn es unbedingt notwendig erscheint. Gewiß hat die Reinigung, vor allem der Kolbenringe und der Ringnuten, viel für sich. Aber man muß sich darüber klar sein, daß nach dem Wiederzusammenbau Kolben und Ringe erst wieder lernen müssen zu tragen, weshalb sich dann für einige hundert Kilometer neuerliches vorsichtiges Einfahren empfiehlt. Auch da sind die Korrosionsschutzöle zum Wohltäter geworden, weil sie beim Zweitakter weniger Ablagerung von Ölkohle verursachen, da die Verbrennung des Öl-Treibstoff-Gemisches eine bessere ist. Das haben weise Leute im Laboratorium herausgefunden und der Verfasser fand es in der Praxis bei gelegentlichen Demontagen bestätigt.

Wenn wir hier etwas unternehmen wollen, so ist es der Vergaser- ausbau. Das Luftfilter muß sorgfältig gereinigt werden. Da sitzt meist ganz schön Schmutz. Wenn der weg ist, sind die Nasenlöcher unseres Motors wieder frei und er kann die Frühlingsluft

in vollen Zügen genießen. Natürlich haben Sie nicht daran gedacht, ehe Sie Ihren Motor stilllegten, bei zugekehrtem Sprithahn den Vergaser mit laufendem Motor leer zu saugen. Im Schwimmergehäuse blieb Gemisch. Die leichten Teile sind verdunstet, zurück blieben die schwer verdunstenden Teile, vor allem Öl. Auch im Tank kann bei monatelangem Stillstand eine gewisse Entmischung eintreten. Das Öl sammelt sich unten an und der Motor bekommt dann, wenn er zum ersten Male wieder in Gang gesetzt wird, zu wenig Sprit und zu viel Öl. Beim Viertakter ist das nicht so schlimm, aber beim Zweitakter kann das zu viertelstündigem Schwitzen führen, bis unser Motor zum ersten Male wieder ja sagt. Und dann qualmt er erst einmal tüchtig. Beim Bemühen, ihn in Gang zu setzen, bekommt die Kerze erst einmal zu viel des Guten. Sie wird naß und bekommt Schluß, womit sie überhaupt nicht ihr segensreiches Werk beginnen kann. Vergessen Sie nicht, daß gerade auch die Kerze bei langer Rast Korrosionserscheinungen zeigen kann. Deshalb muß auch sie zu Beginn herausgenommen und sauber gemacht werden. Hierzu nimmt man eine weiche Drahtbürste. Die Werkstätten haben hierfür häufig ein kleines Sandstrahlgebläse, mit dem man einer „vergamelten“ Kerze wieder auf die Strümpfe helfen kann, vorausgesetzt, daß ihre Elektroden nicht zu weit abgebrannt sind. Der Elektrodenabstand soll etwa 0,7 mm betragen. Dazu gibt es ein kleines, messerartiges Instrument, eine Lehre, die ein paar Pfennige kostet. Man sollte sie sich beschaffen. Häufig finden wir sie sogar serienmäßig dem Werkzeug beigegeben. Das ist das Stahlfoderehen, das am kleinsten Schraubenschlüssel sitzt, der für die Schraubchen am Unterbrecher bestimmt ist. Der Elektrodenabstand der Kerze ist für einwandfreien Lauf der Maschine sehr wichtig. Wahrscheinlich fahren Sie schon die Zweitakter-Spezialkerzen, so daß Sie sich seit etlichen tausend Kilometern um die Kerze gar nicht mehr gekümmert haben. Das sollten Sie jetzt aber bei der Frühjahrsreinigung unbedingt tun.

Aus der Schwimmerkammer des Vergasers muß der ganze alte Schmutz heraus. Beim erstmaligen Fluten muß da tadellos aufbereitetes Gemisch hinein. Versteht sich, daß man auch alle Durchgänge bzw. Kanäle sauber reinigt. Durchblasen mit Druckluft ist dabei das Beste. Haben Sie vor dem Stilllegen den Tank nicht leerlaufen lassen — was immer von Vorteil ist — so sollte auch er jetzt gereinigt werden. Also ganz entleeren und mit etwas reinem Treibstoff ausspülen — ohne Öl —, ehe man neues Benzin-Ölgemisch einfüllt. Das Spülbenzin muß aber ganz herauslaufen, durch Filter und Dreiwegehahn, womit auch diese gereinigt werden. Das macht man natürlich bei offenem Einfüllstutzen, damit auch der letzte Rest herausläuft. Lassen wir das Spülbenzin im Tank, so stimmt nachher das Gemisch nicht mehr. Schalten Sie dabei mehrfach auch auf Reserve, damit auch der Reservekanal durchgespült wird. Die Düsen sollten ebenfalls durchgeblasen werden.

Sauber muß auch der Auspuffschalldämpfer sein. Fahren wir mit etwas zu großer Düse, was sich dann besonders bei neuen Motoren empfiehlt, wenn sich eine gewisse Neigung zum Festgehen zeigt, so betreiben wir den Motor mit etwas überfettetem Gemisch. Dies erbringt leicht eine Verkokung der inneren Schlitze des Auspuffschalldämpfers. Mit der Zeit wird der Widerstand oder Rückstau des Schalldämpfers, der außerordentlich wichtig für das einwandfreie Arbeiten des Motors ist, dann zu groß. Je mehr die Schlitze zuwachsen, desto schlechter arbeitet der Motor. Er neigt zum Heißwerden und die Leistung sinkt spürbar ab, bis der Motor seine Arbeit ganz einstellt. Haben Sie Verdacht, daß der Auspuff „zugewachsen“ ist, dann lassen Sie ihn reinigen, was durch Ausbrennen geschieht. Das ist eine häßliche Arbeit, die am besten Ihr Mechaniker macht. Es qualmt furchtbar und riecht keineswegs gut. Ihre Nachbarn sind darüber nicht entzückt.

Finger weg vom Aufbohren des Auspuffes! Sie ändern damit das Rückstauverhältnis, das beim Zweitakter genau auf Vergaser und Ansaugerschulldämpfer mit Luftfilter abgestimmt sein muß, wenn Sie wirklich wirtschaftlich und den Motor schonend fahren wollen. Ein aufgebohrter Auspuffschalldämpfer macht den Motor nur „akustisch“ schneller. Er macht mehr Lärm, aber Ihr Koller läuft deshalb keinen Kilometer in der Spitze schneller, vielleicht eher langsamer. Und Sie verärgern damit Tante Emma, die den Einspurigen sowieso nicht grün ist. Und auf das geehrte Fräulein Braut machen Sie mit dem vermehrten Lärm keinen vermehrten Eindruck, seitdem das liebe Mädchen weiß, daß laises Fahren vornehm ist und auch seine eigenen Nerven schont.

Zur Frühjahrsreinigung gehört auch das Gängigmachen der Bowdenzüge. Wir haben darüber schon einmal ausführlich berichtet. Besser flüssiges Öl statt dickes Fett durch die Schmiernippel pressen. Überhaupt, auf jeden einzelnen Schmiernippel achten. Manche sitzen zu und das Schmiermaterial drückt sich außen weg, ohne an die gewünschten Schmierstellen zu gelangen. Die laufen dann trocken und die Gelenke schlagen sich aus.

Lieber für ein paar Pfennige einen neuen, aber genau passenden Schmiernippel einschrauben lassen. Seitdem der Chronist einmal seinen Kollegen H. W. Bönsch bei der Begleitung einer Sechstagesfahrt sich furchterlich hinlegen sah, weil infolge eines solchen unzulänglichen Nippels die Vordergabelgelenke trocken liefen und sich festsetzten, ist er in dieser Beziehung sehr vorsichtig geworden.

Haben Sie Glück, einen Roller zu fahren, dessen Motor die Kraft mittels ständig im Eingriff befindlicher Zahnradersätze auf das Hinterrad überträgt, so brauchen Sie sich um dieses Detail überhaupt nicht zu kümmern. Geschicht die Kraftübertragung vom angeblockten Getriebe auf das Hinterrad mittels Kette, so tut man gut daran, einmal die Kottenspannung zu prüfen, selbst wenn die Kette, wie heute meist üblich, in einer öldichten Verkapselung läuft. Zu viel Spiel, das ein Durchhängen der Kette verursacht, bedeutet raschen Verschleiß der Kette und der Zahnkränze. Jedemal erhält die Kette beim Gasgeben einen Schlag, was weder den Kettengliedern noch den Zähnen bekommt. Zu stramm darf die Kette auch nicht sein, sonst wird sie ebenso wie die Zähne auf den Kränzen „zerwürgt“. Darunter leidet dann auch die Antriebswelle im Getriebe und ihre Lager. Eine Kette kann sich auch ungleichmäßig längen. Sie sitzt bei einer bestimmten Stellung zu stramm, dann wieder zu lose. Eine solch ungleich gelängte Kette ist irreparabel und muß durch eine neue ersetzt werden. Das muß alles stimmen, wollen wir nicht in der Sommersaison unangenehme Überraschungen gerade auf einer Ferienfahrt erleben.

Sind unsere Bremsen beim Stilllegen tadellos in Ordnung gewesen, so brauchen wir uns jetzt auch nicht weiter um sie kümmern. Im anderen Falle läßt man sie vom Fachmann neu belegen, was auch nicht die Welt kostet, aber auf alle Fälle einen Beitrag zur Lebensversicherung darstellt.

An den Verkleidungsblechen haben wir beim Roller viel Fläche und daher auch viel Lack. Wo er schadhast ist, muß er nachgepinselt werden. Das kann man selbst machen. Wo der Lackschutz weg ist, kann Feuchtigkeit eindringen. Dann kommt der Rost auf dem darunterliegenden Metall und zerstört den Lack und das Blech weiter. Unser Eselchen leidet damit vorzeitig an unvorteilhaftem Aussehen, was besonders unsere Rollerinnen mit Recht ärgert. Denn gerade die Rollerleute lieben adrettes Aussehen.

Legen Sie Ihren Roller auch ruhig einmal vorsichtig auf die Seite. Aufpassen, daß dabei nichts aus dem Tank herausläuft! Der Blick auf die Unterseite ist recht lehrreich. Trotzdem wir immer sauber zu putzen pflegen, entdecken wir doch allerhand Schmutz, der jetzt sorgfältig entfernt werden sollte. Die Unterseite der Roller, die uns ja so schön Nässe und Schmutz fernzuhalten pflegt, sammelt das alles. Ein Tip! Lassen Sie Ihren Roller gelegentlich auch einmal von unten mit Caramba abnebeln, das bekommt ihm genau so wie jedem Wagen. Das Wasser läuft dann besser ab und die Batzen von vertrocknetem Öl verschwinden, an denen sich der Schmutz mit besonderer Vorliebe ansammelt und festhält.

Und endlich lassen Sie Ihre Zündlichtanlage nachprüfen, allerdings wieder vom Fachmann. Wichtig sind hier vor allem die Unterbrecherkontakte. Wollen Sie einen einwandfreien Zündfunken, so müssen nicht nur die Kerze und das Zündkabel einwandfrei in Ordnung sein, sondern vor allem auch die Unterbrecherkontakte richtig abheben. Auch sie nützen sich mit der Zeit etwas ab und verschmoren. Ihre Berührungsfächen müssen ganz sauber sein und „plan“ aufeinander liegen. Eine einschlägige Elektrowerkstätte mißt das in einer halben Stunde durch, auch die Scheinwerferkabel, und sorgt für guten Kontakt an den Schaltern. Auch da gibt es bei längerem Stillstand Korrosion mit ihren üblen Folgeerscheinungen.

Hoffentlich waren Sie so klug, Ihre Batterie beim Stilllegen auszubauen und alle vier Wochen nachladen zu lassen. Wenn ein paar Monate mit einer Batterie gar nichts geschah, so ist sie leer, denn sie entladet sich bei Stillstand. Der Säurespiegel muß die Platten bedecken. Und vor allem muß die Zusammensetzung der Säure selbst stimmen. Sie kann sich gewaltig verändern, füllt man lediglich destilliertes Wasser nach. Ihre Werkstatt hat dafür ein besonderes Prüfgerät. Wollen Sie nach längerem Stillstand über etliche Wochen Ihren Roller wieder in Gang setzen, ohne sich in dieser ganzen Zeit um Ihre Batterie gekümmert zu haben, dann laufen Sie, aber nicht Ihr Roller. Die Batterie ist an Ihrem Roller das empfindlichste Detail, das sorgfältigste Pflege verlangt, vor allen Dingen, wenn ein elektrischer Anlasser vorhanden ist. Und wenn dann alles pikfein wieder in Ordnung ist und das Herz Ihres lieben Eselchens wieder einwandfrei und gesund schlägt, wünscht Ihnen eine gute Fahrseason mit vielem, strahlendem Sonnenschein Ihr
Mechanikus



BOSCH

Bosch liefert Batterien für alle Motorräder vom kleinsten Roller bis zur stärksten Sportmaschine.

BOSCH-Motorradbatterien sind rüttelfest und zuverlässige Sammler elektrischer Energie.

Für Roller mit elektrischem Anlasser die neue Spezialbatterie STARTFEST BEI JEDER TEMPERATUR

ROBERT BOSCH GMBH STUTT GART

Rollerfrühling

von Herbert A. Löblein

Jetzt beginnen die Verjüngungsapostel und Rohkostler an Kiesgrubenrändern den ersten Hufblattich zu grasen, während die Leute mit den Kalkgruben in den Arterien den Knoblauch pfundweise verschlingen! Die ewig Junggebliebenen, die Jungen und die Jüngsten aber haben den wahren Lenz in Lack und Chrom — sie haben einen Roller!

Nur noch Hebammen im Altersheim wissen um die frühere menschliche Entwicklung vom Embryo über Säugling, Bettwärmer, Nasenbohrer und Realschüler bis zum Oberlandesgerichtsregistrator. Legen Sie als Vater Ihre ehrgeizigen Träume, daß der Sprößling Kriminalinspektor oder Staatsanwalt werden könnte, rechtzeitig zum Akt. Denn mit sieben Jahren kennt Ihr Schorsch sämtliche Roller und Motorräder am Auspuffgeräusch.

Es kommt der Tag, wo der Mars über den Ascendenten im Horoskop Ihres Schorsch läuft, was nach Ansicht der Astrologen einen Rollerspezialisten verkündet! Es kann auch sein, daß der Junge Ihrem neuen Rauchtisch Kinderwagenräder an die Beine nagelt, das sollte Sie aufhorchen lassen! Die Zeiten und die Lenze ändern sich, denn der Motor hat den Dietzl (Schnuller), Grimms Märchen und die Flögeljahre verdrängt. Die Entwicklung verläuft nunmehr über Schraubenschlüssel, Teleskopgabeln, Doppelvergaser und Rollerprospekte direkt in die Pubertät hinüber! Väter, die von einer freitragenden Stahlkarosserie nichts verstehen, müssen mindestens den Eintritt ins Aschenbahnrennen stiften.

Der Roller gehört daher zum Frühling des heutigen Lebens! Er endet zuweilen im Gipsverband, denn ab März legen sich die ersten Motorsportler in die Klinikbetten der scheidenden Skispringer. Während draußen die Schneeglöckchen läuten, tröpfelt erstes Amsellageolett mitten in die Brust von Fräulein Lilo Pföderl, wo es den bekannten Alpdruck auslöst nach dem Motto: „Ich möchte so gerne, ich weiß nur nicht was.“ Bis ein rollender junger Mann kommt, der weiß, worauf es ankommt!

Aber auch die Eisbabies, die ulkigsten Geschöpfe auf dieser Welt, die wintersüber bei Frost halbnackt herumliegen und sich jetzt wieder anziehen, werfen Balletthöschen und Sambakostüm in die Mottenkiste und studieren Rollerprospekte oder sortieren ihre Frühlingfreunde in die Führerscheinklassen I bis IV.

Väter solcher Töchter sind gemütsmäßig völlig ausgelastet. Sie denken manchmal an ihren eigenen Motorenfrühling — an Cockerells, die bei dreißig klingelten, und an „Kabrioletts“, die niemals abgespritzt werden durften, weil Dreck und Isolierband noch das einzige waren, was sie zusammenhielt. Mit einem Lack, der bei heftigem Start wie Blätterteig abbröckelte und „Betriebsvorschriften“, die wohlmeinend rieten: „Bleiben Sie auf der Geraden, meiden Sie größere Hügel, steigen Sie öfters aus und betrachten Sie sich die Natur, falls der Kühler kocht. Nehmen Sie ein nettes Mädchen mit und der Wagen macht Ihnen Spaß!“ Welche Frühlingorgien bescherten uns diese alten Rollöfen, die sogar nach ihrer Pensionierung noch als Knödelbrot-Schneid-



maschinen oder fahrbare Messerschleifereien ihren Besitzer ernährten!

Heute verlangt schon der Bumshackl-Schorsch eine Viergangschaltung, einen Anlasser und siebzig Schnitt. Glühendster Lenztraum aber: Als lebendiger Flammenwerfer durch die Landschaft zu rasen, hinter sich Feuer, Schwefel und Stank, zitternde Fußgänger und sterbende Hennen!

Wir aber von der genüßlichen Gilde der rollenden Lenzfahrer freuen uns über unseren lackglänzenden Untersatz, freuen uns ohne Neid, wenn sie an uns vorüberziehen — die Mammutschöpfungen aus Chrom und Glas — samt den Sorgen jener, die diese Glassärge unterhalten müssen. Denn ihrer ist die Repräsentation, das Prestige, die Zuckerkrankheit, das Fettherz und die Krampfadern.

Gepriesen seien unsere kleinen Sosen und großen Freuden! Gelobt sei unser nimmermüdes Zylinderchen mit den ehrlichen Sechzig, die uns erlauben, Berge, Wälder, einen blühenden Kirschbaum und eine Margeritenwiese zu sehen! Ganz zu schweigen von der kleinen Rast — im verschwiegenen Tann, am Ufer eines Sees oder am Fuße eines Zweitausenders — mit Lilo, Ingo oder Erna. Die Freundinnen werden wechseln — vielleicht, vermutlich oder sicher. Unserem Roller aber bleiben wir treu!

Goggo beflügelt den Start in den Frühling

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



Goggo der formschöne Roller, ausgestattet mit allem neuzeitlichen Fahrkomfort

Goggo der bewährte Roller, mit der guten Straßenlage

Goggo der bergfreudige Roller, das starke Reisefahrzeug des anspruchsvollen Touristen

Goggo der Roller, den 25000 begeisterte GOGGO-Besitzer fahren

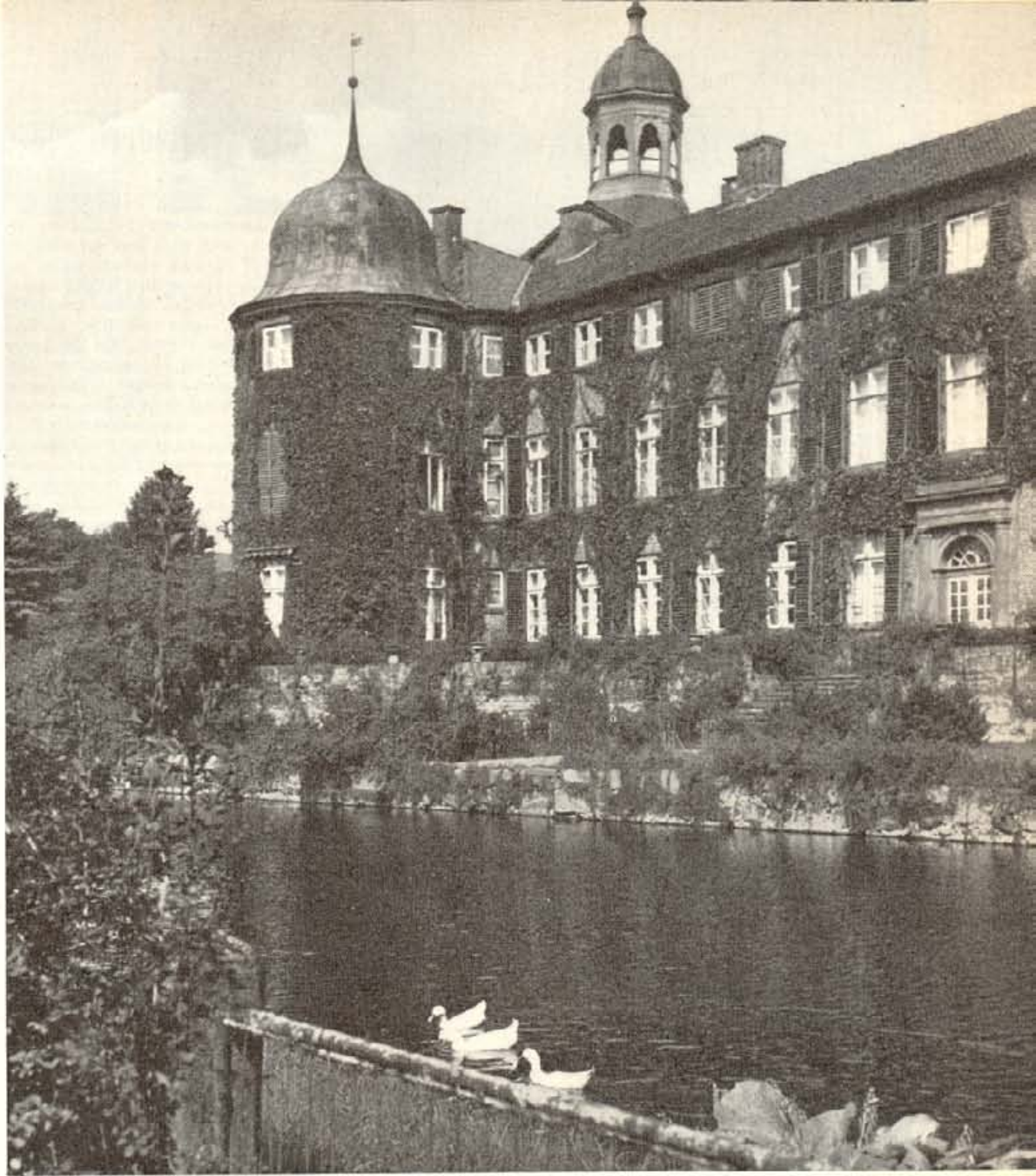
150 ccm • 200 ccm

12-Liter-Tank, davon 2 Liter Reserve. Auch mit elektrischem Anlasser

Roller Revue- Reiselip:

Eutin am Rande der Holsteinischen Schweiz, malerisch zwischen dem Großen und Kleinen Eutauer See gelegen, wurde um die Mitte des 12. Jahrhunderts gegründet. In dem alten Schloß mit seinem prächtigen Garten residierten einst die Lübecker Bischöfe. Eutin ist die Geburtsstadt des Komponisten Karl Maria v. Weber (1786 bis 1826). Der Dichter Joh. Heinr. Voss hat in der Stadt viele Jahre seinen Wohnsitz gehabt.

Photo: Else Müller, Gauting



Karte aus: VISCOBIL Autotourenkarte, 48 Bildkarten mit Text und Übersichtskarte, Preis DM 3,50. Verlag: Deutsche VISCOBIL Öl G. m. b. H. Hamburg.



Hamburg-Lübeck-Holsteinische Schweiz und zurück

Eine Rundfahrt in Norddeutschlands schönster Gegend von ca. 260 km Länge — also ein gemüthlicher Wochenendausflug — führt von Hamburg zunächst auf der Autobahn nach Lübeck, wo man nicht versäumen sollte bei Niederegger Kaffee zu trinken und Marzipan zu kaufen, die Kirchen, das Holstentor und die mittelalterlichen Bürgerhäuser zu besichtigen, von den trotz Zerstörung im letzten Krieg noch viele erhalten oder wiederhergestellt sind. Von da weiter an die Ostseeküste nach Travemünde, Niendorf, Timmendorfer Strand, Scharbeutz, Haffkrug, — die schönen Seebäder mit steinfreiem Strand — die auf die sommerlichen Badegäste warten. Nun geht es landeinwärts in die landschaftlich berühmte Holsteiner Schweiz, über Süsel, mit dem „Süseler Baum“, der romanischen Kirche und den Resten eines wendischen Ringwalls, nach Eutin, dem Sitz der Lübecker Fürstbischöfe. Sehenswert: der Marktplatz, die Pfarrkirche und das Schloß — im übrigen Geburtsort von Carl Maria von Weber. 2 km vor Plön am Plöner See „Fegetasche“ — eine empfehlenswerte Gaststätte. In Plön selbst besichtigt man das Schloß, die Prinzeninsel und die alten Giebelhäuser in der Lange- und Johannisstraße. Von hier aus Abstecher nach Preetz an der Schwentine mit seiner tausendjährigen Eiche inmitten von Seen und Wäldern und dem Kloster mit Klosterkirche aus dem frühen 13. Jahrhundert. Nun geht die Fahrt über Plön südwärts, über Aechenberg, Damsdorf, Borlin — nicht zu verwechseln mit der alten Reichshauptstadt — und Gnissau nach Bad Segeberg, mit interessanten Kirchen, Kalksteinhöhlen usw. Von da, auf kürzestem Weg über Groß-Niendorf, Itzstedt, Kayhude, Ochsenzoll nach Hamburg zurück.

H. W. A. Schoeller



Dax ist er!

Foto: Seitz

Bisher ist mir alles, was ich gebaut habe, fast zu stabil und schwer geraten, erzählt der Augsburger Josef Ostertag. Man glaubt es, wenn man sich den Roller ansieht, den er in vierjähriger Arbeit gebastelt hat. Obwohl alles daran, von der Gabel bis zu den Achsen, vom Rahmen bis zum Seitenblech so stabil ist, daß man sich wohl sehr anstrengen müßte, um diese Konstruktion mit Gewalt kleinzukriegen, trotzdem also hat dieser Roller einen solchen Fließband-Look, daß sogar das Adlerauge des Roller-Revue-Reporters dadurch getäuscht wurde, der nach eingehender Betrachtung des Fahrzeugs fragte, welches Werk denn diesen Roller herstelle. Und als er hörte, es sei ein Eigenbau, da wettete er noch fünf Mark dagegen — und verlor sie. Josef Ostertag gab sich allerdings auch große Mühe. Noch dazu kann man ihn zu den Roller-Pionieren rechnen, denn die Anfänge seines Fahrzeugs liegen in einer Zeit, zu der bei uns noch keine Lambretta zu sehen war. Bastler Ostertag sah anno dunnormals

Mit zwei Rädern von der STEG fing es an

einen Amerikaner auf einem der kleinen „Invasionsroller“ dahingebrausen, und weil ihm der sein Vehikel nicht verkaufen wollte, beschloß er, sich einfach selbst einen Roller zu bauen. Mit ein paar Rädern von der STEG fing es an. Dazu kam ein 200-ccm-Motor von einem Framo-Dreirad. Und dann begann der Augsburger zu biegen und zu schweißen, zu bohren und zu schrauben — vier lange Winter. Für die Seitenverkleidung mußten ein paar alte VW-Türen erhalten, die einfach maßgerecht zerschnitten und andersrum wieder zusammengeschweißt wurden. Jede freie Minute gehörte dem Roller, wenn Ostertag nicht gerade an einem seiner Motorräder herumbastelte. „Mei Frau und mei Tochter ham gschimpft gnua“, erzählte das Familienoberhaupt. „Aber heut fahrn's doch ganz gern damit.“

Rasch noch ein paar technische Daten: Länge 1900 mm, Achsabstand 1350 mm, Breite 700 und Höhe ebenfalls 700 mm. Bereifung 12x4, Stahlfelgen. Die Bremstrommeln von 150x45 haben fast schon mehr Lastwagen- als Rollerformat. Der Motor schafft mit seinen 7 PS eine Spitze von 75 bis 80 Sachen. Im übrigen: Kettenantrieb, Fußschaltung, Batteriezündung, Teleskopfederung vorne. Besonderheiten: Das Hinterrad ist überhaupt nicht abgedefert, was bei den großdimensionierten Reifen und dem Schwingsattel gar nicht auffällt. Die Hupe ist im Mittelholm unter dem Sattel angebracht. Zwei Tanks, wobei von einem in den anderen umgefütet werden kann. Kein Gebläse, sondern Fahrwindkühlung. Kostenpunkt des Materials: 600 DM. Besser und billiger geht's wirklich nimmer. *Helmut Seitz.*

Beim Grenzübergang...

... brauchen wir Grenzdokumente. Erstens für uns selbst, nämlich den Reisepaß (mit oder ohne Visum) und zweitens für unseren Roller. Je nachdem in welches Land oder in welche Länder wir fahren, haben wir uns für eine Art von Grenzdokumenten zu entscheiden. Auch spielt das „wie oft“ eine große Rolle bei der Wahl der Papiere. Da ist zuerst das Triptyk, dann das Carnet de Passages und schließlich der Einreise-Erlaubnischein. Letzteres Dokument bis jetzt aber nur für die Schweiz und Österreich. Um solche Grenzdokumente zu erhalten, ist es nicht notwendig, daß Sie Mitglied eines der deutschen Automobilclubs (ADAC, AvD, DTC) sind. Allerdings sind für Nichtmitglieder die Kosten um ca. 50% höher, mit Ausnahme der Kosten für den Einreise-Erlaubnischein. Diese sind für alle gleich; sie werden vom ausländischen Zollamt erhoben.

Die nachstehenden Aufstellungen geben darüber Aufschluß, welche Grenzdokumente Sie benötigen, was sie kosten; kurzum, eine Übersicht über das Wichtigste für Fahrten ins Ausland.

Land	Visum	Triptyk oder Carnet
Andorra	nein	nein
Belgien	nein	ja
Dänemark	ja	ja
Finnland	ja	ja
Frankreich	ja	ja
Gibraltar	ja	ja
Griechenland	nein	ja
Italien	nein	ja ¹⁾
Jugoslawien	ja	ja
Liechtenstein	nein	nein
Niederlande	nein	ja
Norwegen	ja	ja
Österreich	nein	nein ²⁾
Portugal	ja	ja
Saargebiet	nein ⁴⁾	ja
Schweden	ja	ja
Schweiz	nein	nein ³⁾
Spanien	ja	ja
Türkei	nein	ja

Erläuterungen:

- 1) Kostenlos bis zu einem Aufenthalt von 3 Monaten.
- 2) Ein Laissezpasser ist für bis zu 3tägige Ausflüge nach Italien oder Durchreise durch Ital. Gebiet erhältlich durch a) das Polizeibüro beim Zollamt Gondo, b) das Zollamt Castasegna und c) das Polizeibüro in Lugano.
- 3) Einreiseerlaubnis für 10 Tage gegen Zahlung von 30 Schilling, für 20 Tage „ „ „ 40 „ „ „ „ „ 60 „ „
- 4) Einreiseerlaubnis für 10 Tage gegen Zahlung von 30 Schilling, für 20 Tage „ „ „ 40 „ „ „ „ „ 60 „ „

⁴⁾ Reisepaß notwendig.

⁵⁾ Einreiseerlaubnis für einen Monat gegen Zahlung von 2,— sfrs (einmalige Ein- und Ausreise).

... and last not least, die Haftpflichtversicherung für das Ausland, aber darüber lesen Sie nächstens mehr.

WT

Gebühren der Grenzdokumente für Roller

Für Clubmitglieder	Triptyk in DM				Carnet de Passages in DM	
	bis 125 ccm		über 125 ccm		bis 125 ccm	üb. 125 ccm
	MT	JT	MT	JT		
Gebühr	3.—	4.—	5.—	9.—	10.—	20.—
Pfandbetrag	3.—	4.—	5.—	9.—	10.—	20.—
Für Nichtmitglied.	6.—	8.—	10.—	18.—	20.—	40.—
Gebühr	4.—	7.—	7.—	12.—	16.—	27.—
Pfandbetrag	4.—	7.—	7.—	12.—	16.—	27.—
	8.—	14.—	14.—	24.—	32.—	54.—

MT = Monats-Triptyk, JT = Jahres-Triptyk

Achtung Rollerfreunde! Damit Sie sich, wenn Sie in die Schweiz fahren und Ihrem Roller einen Anhänger beigesellen, vor unangenehmer Überraschung und vor Schaden bewahren können, müssen Sie unbedingt wissen,

daß in der Schweiz Zweirad-Kraftfahrzeuge keine Anhänger mit sich führen dürfen (dies besagt eine schweizerische Polizeivorschrift, die in unserem Nachbarland genau beachtet wird), und daß demnach ausländischen Zweirad-Kraftfahrzeugen, die einen Anhänger mit sich führen, keinen Einlaß in die Schweiz gewährt werden kann.

Wie gesagt, dies gilt für Zweirad-Kraftfahrzeuge und Anhänger, nicht aber für Zweirad-Kraftfahrzeuge mit Belwagen.

Strolch der redliche Roller **Strolch** der redliche
 der redliche Roller **Strolch** eine Klasse für sich **Strolch**

150 ccm
175
 PROGRESSWERK OBERKIRCH AG
 STADELHOFEN/BADEN



„Inter“ Kabinenroller



Ami-Sport neu! Der deutsche „Achilles-Roller“



Ein Puchroller mit Differential und Hinterachse

Es rollerte im Plainpalais

Die fast unglaublich rasch einsetzende, sommerliche Wärme hat auch an den Ufern des Genfer Sees die Rollermännlein und Rollerweiblein herausgelockt und den Händlern, die sich in der ganzen Schweiz schon seit vielen Wochen mit den Vorbereitungen zur Internationalen Ausstellung im Plainpalais, dem neuerlich vergrößertem Ausstellungspalast, allerhand Kopfschmerzen bereitet. Soviele Rollerbeiwagen gabs noch auf keiner Ausstellung — nicht weniger als ein halbes Dutzend zählte ich auf der Galerie einer einzigen Halle (Zündapp Bella, Goggo, Rumi, Iso, Vespa, Peugeot). Sie zu finden war zwar nicht sehr leicht, denn die Veranstalter sorgten geradezu künstlich für eine weitgehende Unordnung. Motorräder, Roller, Werkzeuge, Zubehör, Reifenstände, Tankstellen- und Garagenausrüstung, Fahrräder, alles wild zusammengewürfelt auf engen Galerien, so daß man mehr über Maschinen und Kabel stolperte, als vorwärts kam.

Im Rahmen des Internationalen 24. Genfer Auto-Salons erregte der neue $\frac{3}{4}$ -to-GOGGO-Schnell-Laster der Hans Glas GmbH., Isarla-Maschinenfabrik, Dingolfing, Bayern, sowohl bei technischen und kaufmännischen Experten, wie auch in breiten Kreisen des Publikums besonderes Aufsehen.

Da wird zum Beispiel der „Amisport“-Roller als eidgenössischer Sprößling gezeigt, der als „Achilles“ in Deutschland schon einige Zeit wohlbekannt ist.

Eine fast ebensogroße Hausse als in Beiwagen ist in Kabinenrollern wahrnehmbar. Ein Neuling ist hier zum Beispiel der „Inter“, ein dreirädriges Fahrzeug, der in Lyon fabriziert wird, aber gegenüber unserem Messerschmitt etwas klobig anmutet. Er kostet aber auch nur 3200 Schweizer Franken. Die zwei deut-

schen Kabinenroller finden diesmal immerhin eine harte Konkurrenz an der italienischen Isetta, diesem vier-rädrigen Zwitter von Auto und Roller mit dem Einstieg vorne. Weiß Gott keine Neuheit mehr, denn schon sah man das Ding ebenso in Turin wie in Paris

und auch die deutsche Öffentlichkeit hat sich mit dieser Kuriosität abgegeben. Für die Schweizer ist es aber eine Sensation und die Filmmannequins und Wochenschaureporter haben viel zu tun. 3980 Schweizer Franken ist nur etwas viel Geld, wenn ein Volkswagen plötzlich schon um 4900 zu haben ist.

An noch einer Kuriosität wollte ich nicht vorbeigehen: Ein gewöhnlicher Puch-Roller wird bei Condor in Courfeyve rückwärts mit einer Doppelachse und einem kleinen Differential versehen und erhielt an den beiden Enden der kurzen Halbachsen Rolleräder und Kotschützer. Zwei Serien wurden bereits schnell verkauft an Körperbehinderte und etwas fürchtsame Damen. Nun ich glaube eher, diese Damen waren dank der reichlichen Kost schon so korpulent, daß sie das Gleichgewicht zu verlieren befürchteten. Nur um 600 Schweizer Franken wurde der Dreiradroller durch das „dritte“ Rad gegenüber dem normalen Preis von 1750 Schweizer Franken verteuert.

Insgesamt waren es nicht weniger als 30 Rollertypen, auch weniger bekannte unter ihnen, wie Sparta aus Holland oder Mors-Speed aus Frankreich — eine internationale Schau!



Zündapp Bella mit Beiwagen

**Motorrad
und Roller immer glänzend**

durch Polifac Silicon-Politur. In einem Arbeitsgang reinigen und polieren Sie damit den Lack und erzeugen eine langhaltende, witterungsfeste Hochglanzschicht.

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

AUS DEN SIDOL-WERKEN · KÖLN

**ZWEIFACH
PFLEGE**
in einem
Arbeitsgang
reinigt und
poliert zugleich



DER *Strolch* IST RICHTIG

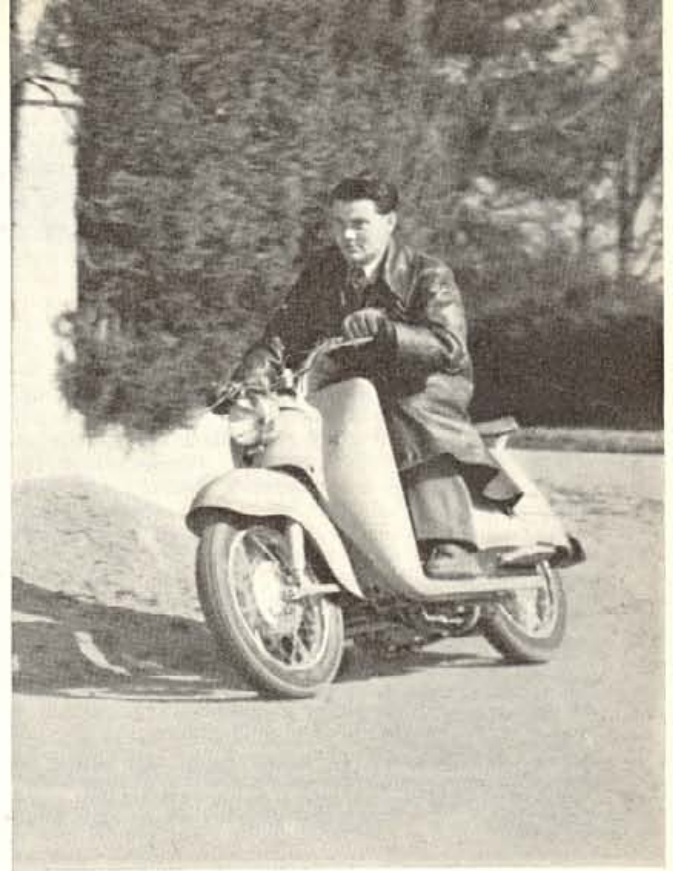
RR-Tester prüfte den Strolch-Roller der Progreßwerke hart aber gerecht auf seine sämtlichen Eigenschaften

Jedes Religionsbuch beginnt mit der Geschichte der Erschaffung der Welt und, da ja ein Test beinahe als ein Evangelium angesehen wird, muß leh auch ganz kurz auf die Geburtsstunde des Rollers zurückkommen. Es ging so ähnlich zu wie bei Adam und Eva. Drunten im Lande Italien war der Friede ausgebrochen. Freund und Feind waren nach Hause gefahren. Nur hatten sie verschiedenes dgelassen, unter anderem Flugzeugräder in rauhen Mengen. Findige Leute zerbrachen sich die Köpfe, was man damit wohl anfangen könnte. Ein vernünftiges Motorrad konnte man mit ihnen keinesfalls bauen, das war klar. Bis einer vom Baum der Erkenntnis nasehte und auf die Idee kam, den Motorroller auf die Räder zu stellen. Damit war auch schon die Todsünde fertig. Und wie jede Todsünde, so trat auch diese, allen Unkenrufen zum Trotz, ihren Siegeszug in die Welt an. Das Urland des Rollers ist also Italien. Analog dazu gibt es einen italienischen Rollerstil. Seine Merkmale sind: Bestechend schön in der Karosserieform, leicht und zierlich, ein klein wenig verspielt, fast zerbrechlich anzuschauen in harten Männerhänden. Köln Wunder, daß all die feldgrauen Theoretiker laut HDV und die eingelleichteten Motorradfahrer von Bernis wegen nur einen verächtlichen Blick, ein mitleidiges Lächeln für den Roller übrig hatten. Freilich, ein klein wenig neidisch waren sie auch: die Eleganz bestach und der Schmutzschutz war zu schön. Wie wenig versprochen sie sich vom Roller und wieviel hielt er doch. Millionen von Kilometern trug er seine Fahrer in die ganze Welt hinaus. Ja selbst in schwersten Wettbewerben, wie z. B. in der Internationalen 6-Tagefahrt wurde er mit Erfolg eingesetzt.

Inzwischen hatte der Motorroller auch in Deutschland Fuß gefaßt. Deutsche Fabriken gingen daran, Roller zu bauen. Vieles war verbesserungsfähig, speziell an deutschen Verhältnissen gemessen. Da war einmal die Straßenlage, vor allem auf schlechten Straßen, größere Geländegängigkeit, leistungsfähigerer Motor, um ihn allen Zwecken gerecht werden zu lassen, sogar das Rollergespann wurde geschaffen. In fast allen Punkten konnte mit Erfolg weiterentwickelt und neunkonstruiert werden. Nur in einem nicht, das war die Geländegängigkeit und Straßenlage auf schlechten Straßen. Alle Versuche, dem abzuhelfen durch den Einbau von großen Rädern, endeten mehr oder weniger beim verkleideten Motorrad. Und gerade das wollen die Leute nicht.

Einem einzigen Roller des deutschen Rollerbaus ist es bisher gelungen, optimale Fahreigenschaften und einen relativ starken Motor zu vereinigen, ohne dabei auf das Rollergesicht zu verzichten und das ist der „Strolch“. Die großen Vorteile auf der einen Seite bedingen natürlich gewisse Einschränkungen auf der anderen Seite: Zierliche Eleganz muß dem stärkeren zweckgebundenen Aufbau weichen, die größeren Räder bringen den Verzicht des Reserverades mit sich (Motorräder haben auch keins). Ein höheres Gewicht muß in Kauf genommen werden. Hat man sich aber mit den einmal gegebenen Tatsachen abgefunden, wird man von den Qualitäten des Strolchrollers restlos begeistert sein. Der langen Vorrede kurzer Sinn ist also: Der Strolch weicht vom herkömmlichen Rollerbau stark ab, ohne den Rollercharakter zu verlieren. Er muß zwar auch mit Rollermaßstäben gemessen, jedoch anders gewertet werden. Und nun zum Test selbst.

Allgemeines: Nimmt man die Karosseriehaube ab, wozu nur zwei Schnellspannverschlüsse geöffnet werden müssen, so liegt Motor und Fahrgestell vollkommen frei. Da die Karosserie aus



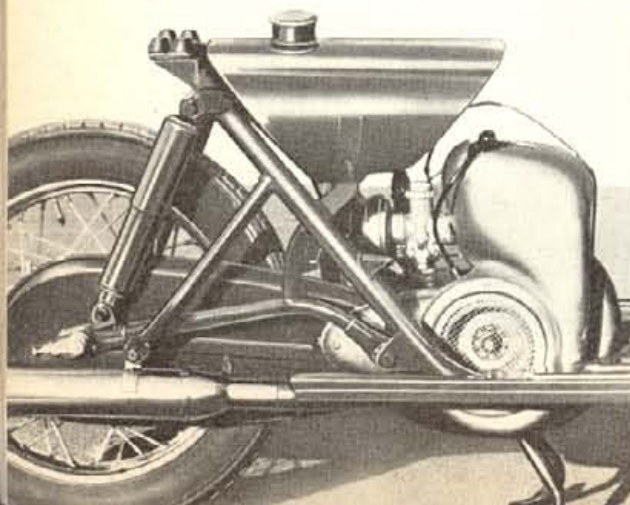
Straßen- und Kurvenlage seien gewaltig — sagt der Tester

einem Stück besteht und somit auch ganz abnehmbar ist, werden zwei Fliegen auf einen Streich getroffen: Einmal gibt es bei der Reinigung keine unerreichbaren Ecken und Winkel mehr, zum anderen ist der Motor bei einer eventuellen Reparatur von allen Seiten frei zugänglich. Die Karosserie aus einem Stück hat noch einen Vorteil. Da keine Blechteile zusammengeschraubt sind, kann niemals etwas klappern. Ein schwaches Mädchen hat es allerdings nicht ganz leicht, die Verkleidung wieder aufzusetzen, denn diese ist nicht gerade leicht. Das hat einen guten Grund, denn durch die stabile Bauweise konnte der Aufbau resonanzfrei gehalten werden, und der Strolch ist somit einer der leisesten Roller überhaupt, die ich je gefahren habe. Hier möchte ich gleich hinzufügen, daß auch die Auspuffgeräusche ganz hervorragend gedämpft sind, und unter keinen Umständen der Motorenarm als lästig empfunden werden kann.

Das Fahrgestell besteht aus einem Doppelrohr-Wiegerahmen mit zwei hydraulischen Stoßdämpfern, deren Federwirkung verstellbar ist, was ich allerdings für gar nicht so wichtig halte, da bei diesen guten Federungseigenschaften doch die meisten zu faul sind, die werksseitige Einstellung niemals zu ändern. Der Durchstieg ist etwas zu eng geraten, aber das ist weiter nicht schlimm, da für die Füße genügend Platz ist und die Schalt- und Bremsmöglichkeit nicht beeinträchtigt werden. Die Fußschar und Bremshebel liegen vollkommen richtig, nur würde ich die beiden querliegenden Fußscharthebel etwas weiter auseinanderziehen. Das vordere Schutzschild ist in seiner Größe für jede Figur vollkommen ausreichend. Im unteren Teil ist ein abschließbarer Raum für Batterie und Werkzeug, oben ein Amateurbrett angebracht für Zündschloß und Tacho, der übrigens sehr schön im Blickfeld liegt. Vorne wird ebenfalls eine Schwingarmgabel mit zwei hydraulischen Stoßdämpfern eingebaut. Für die Räder werden 3,25 x 16" Reifen verwendet. Als Antriebsaggregat dient der 175-ccm-Sachsmotor mit 4-Ganggetriebe, die Übertragung zum Hinterrad erfolgt durch eine völlig gekapselte Kette. Die Bremsen sind ebenfalls von Sachs und zählen mit zum Besten, was es überhaupt an Bremsen gibt.

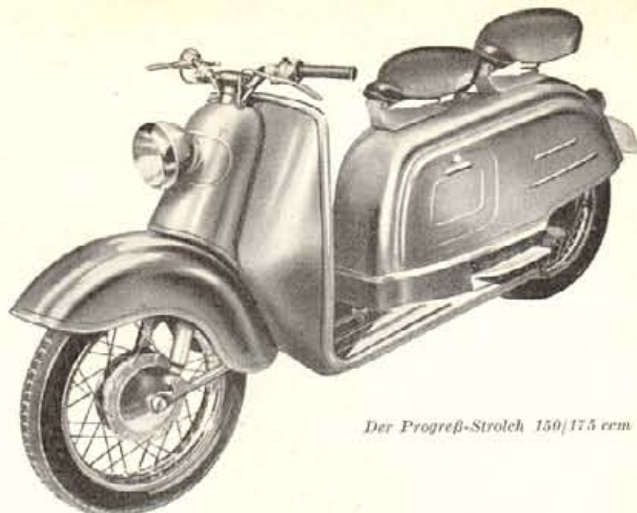
Nicht ganz befriedigen kann die Größe des Tanks, dessen Fassungsvermögen 8 Liter beträgt, eine Vergrößerung auf 12 Liter wäre wünschenswert. Einer der vielen Pluspunkte beim Strolchroller ist auch das Licht. Der Scheinwerfer ist mit dem Vorderrad fest verbunden, folgt diesem also in jede Richtung. Und zum Schluß noch ein Lob dem Finish. Nicht nur daß Lack und Chrom geschmackvoll aufeinander abgestimmt sind, auch die Qualität ist über jedes Lob erhaben.

Ganz kurz noch möchte ich auf den Motor zurückkommen. Verwendung findet wie gesagt der 175-ccm-Sachsmotor. 9 PS beträgt die maximale Leistung bei 5250 Umdrehungen. Diese hohen Drehzahlen sind heute eine Selbstverständlichkeit, selbst



Der Strolch bei abgenommener Haube von der Gehäuseseite aus gesehen. Sehr schön zu erkennen wie der Drehpunkt der Hinterradschwinge mit dem Antriebsritzel zusammenfällt. Eine Augenweide der geschlossenen Kettenkasten.

bei wesentlich größeren Motoren. Trotzdem ist man immer wieder erstaunt über die Laufruhe dieses Motors in allen Drehzahlbereichen und dem guten Durchzugsvermögen von unten her. Ich wüßte in dieser Hubraumklasse keinen besseren Einbaumotor. **Fahrbetrieb:** Gibt es eine besseres Merkmal für die Straßensituation eines Fahrzeugs, als wenn man behaupten kann: Man fühle sich am ersten Tage so sicher darauf, wie nach einem Jahr. Beim Strolch fällt die sonst übliche Zeit des Eingewöhnens praktisch fort. Bereits in den ersten Minuten schneidet man überhöhte Trambahnsechienen im spitzen Winkel an und denkt nicht mehr daran, die Fahrbahn auf ihren Zustand hin zu betrachten, um Unebenheiten oder sonstigen Hindernissen dieser Art auszuweichen, ganz einfach deshalb, weil sie von der ausgezeichneten Federung gefahrlos geschluckt werden. Das bedeutet eine bei den Rollern bisher unerreichte Sicherheit, z. B. bei Nachtfahrten, wo ja vielfach gefährliche Stellen gar nicht bemerkt werden. Schnelle Kurven durchläuft der Strolch wie auf Schienen, ohne jemals den Gedanken einer Nachkorrektur des Lenkers aufkommen zu lassen. Mit diesem Fahrgestell einen Sturz zu



Der Progöß-Strolch 150/175 ccm

Technische Daten 150 ccm

Motor: Fichtel & Sachs-Gebläsemotor, 150 ccm, 1 Zylinder, Bohrung 57 mm, Hub 58 mm, Verdichtung 1:6,5, Leistung 6,5 PS bei 4700 Umdrehungen/Min. Kolbenschiebervergaser.
Getriebe und Antrieb: Blockgetriebe mit 4 Gängen und Fußschiebung, Kraftübertragung durch Rollenkette in geschlossenem Kettenkasten.
Fahrgestell: Doppelstahlrohr-Wiegerahmen
Radstand: 1400 mm
Bremsen: Fichtel & Sachs-Leichtmetall-Vollbremsen, 150 mm Bremsdurchmesser, Steckachsen.
Elektrische Anlage: 6 Volt Boschlichtanlage, 30 Watt mit Magnetzündung, einschwenkbarer Scheinwerfer mit 130 mm Leuchtmittel.
Gewicht des Fahrzeuges: 130 kg
Zulässiges Gesamtgewicht: 280 kg

175 ccm

9 PS bei 5250 Umdrehungen
 Bohrung 62 mm
 Verdichtung 1:6,6
 45 Watt
 135 kg
 285 kg

bauen ist eine Leistung. Eine winzige Kleinigkeit könnte in diesem Zusammenhang geändert werden: In sehr starker Schräglage kratzt der sonst tadellose Ständer am Boden. Dieses Fahrgestell ist so gut, daß es auch die Leistung eines stärkeren Motors einwandfrei am Boden bringen würde. Vom Rollergedanken gesehen ist diese Überlegung zwar abwegig, da gerade der Roller nie mit Schnelligkeit und Kraftreserve aufwarten wollte, sieht man aber, wie oft man ihn heute schon als Reisemaschine mit Gepäck und Kind und Kegel benutzt, wäre ein 250-ccm-Motor durchaus vertretbar. Ob aber die Raumverhältnisse beim Strolch den Einbau eines stärkeren Motors zulassen, steht auf einem anderen Blatt. Wie schön, daß dieses wundervolle Fahrgestell ebenso gute Bremsen erhalten hat. Die mit ihnen erzielte Verzögerung kommt an die Grenze des Möglichen, sie greifen außerdem so weich, daß niemals die Gefahr des Blockierens besteht.

Um es gleich vorweg zu nehmen, die nachstehenden Werte wurden mit einer neuen Serienmaschine ermittelt, von der niemand wußte, daß sie für den Test verwendet werden sollte. Der Tachostand war bei der Übernahme unter 50 km. Die gestoppte Höchstgeschwindigkeit betrug aufrechtstehend 86 km. Nach weiteren 1000 Fahrkilometern durfte sie 6 bis 7 km schneller sein. Weiter zur Bergsteigfähigkeit. Um es kurz zu machen, nach einwandfreiem Befahren einer 28%igen Steigung kapitulierte der Tester, nicht aber der Strolch, der mit zwei erwachsenen Personen beladen war. Die 4 Gänge liegen in ihrer Übersetzung gerade richtig, hier bleibt nichts mehr zu wünschen übrig. Auch läßt sich das Getriebe so weich und exakt schalten, daß ein Verschalten auch für den Laien unmöglich wird.

Zu guter Letzt das berühmte Kapitel Benzinverbrauch. Über die ganze Testfahrt gemessen ergab sich ein Mittel von 3,2 Litern pro 100 km. Dabei waren aber auch die ganzen Bergfahrten einbegriffen, die der Erprobung der Steigfähigkeit dienten. 50 km Stadtfahrt ergaben einen Verbrauch von 2 Litern. Vergessen Sie bitte nicht, daß es sich um einen brandneuen Roller handelt, dessen Vergaser besonders fett eingestellt war, um ein Blockieren möglichst zu verhindern.

Sprechen wir noch von ein paar Kleinigkeiten, die sich aus der Praxis ergaben: Da wollten die Strolchbauer der Streitfrage Sitzbank oder Sattel aus dem Weg gehen und liefern ihren Roller sowohl mit Sitzbank als auch mit Sattel. Nun bin ich zwar ein Anhänger der Sitzbank und das nicht nur rein gefühlsmäßig, sondern auch auf Grund verschiedener Überlegungen. Ich will diese aber gar nicht aufzählen, denn beim Strolch spricht nämlich etwas ganz anderes für die Sitzbank. Mit dem Sattel steigt die Höhe der Sitzfläche und da der Strolch an sich schon ziemlich hoch ist, müssen kleine Personen automatisch zur Sitzbank greifen. Ein kleiner Tip: Wenn Sie die Karosseriehaube abnehmen, vergessen Sie möglichst nicht, den Stecker für Rücklicht und Nummernschildbeleuchtung wieder zusammenzustecken. Sonst kommen Sie in Konflikt mit der Polizei (mich kostete der Spaß zwei gute Deutsche Mark). Und noch eine häßliche Kleinigkeit. Vor dem Schloß des Werkzeugkastendeckels ist ein kleiner Schutzdeckel. Um ihn wegschieben zu können, muß man sich beinahe den Fingernagel abbrechen. Vielleicht war es aber auch nur beim neuen Testroller so. Dafür aber gleich ein Plus. Wieviel Ärger gab es doch schon wegen Ölflecken, die durch das ausgetretene Gemisch am Benzintankdeckel immer ihren Weg zu den Kleidern fanden. Der Strolch hat um den Einfüllstutzen einen schönen breiten Filzring verpaßt bekommen, so daß dieser Ärger ein für allemal beseitigt sein dürfte. Hinsichtlich des Radwechsels und Reifenflickens sind wir nun glücklich wieder beim Motorrad angelangt. Mit den Steckachsen ist der Radaus- und -einbau wirklich kein Problem.

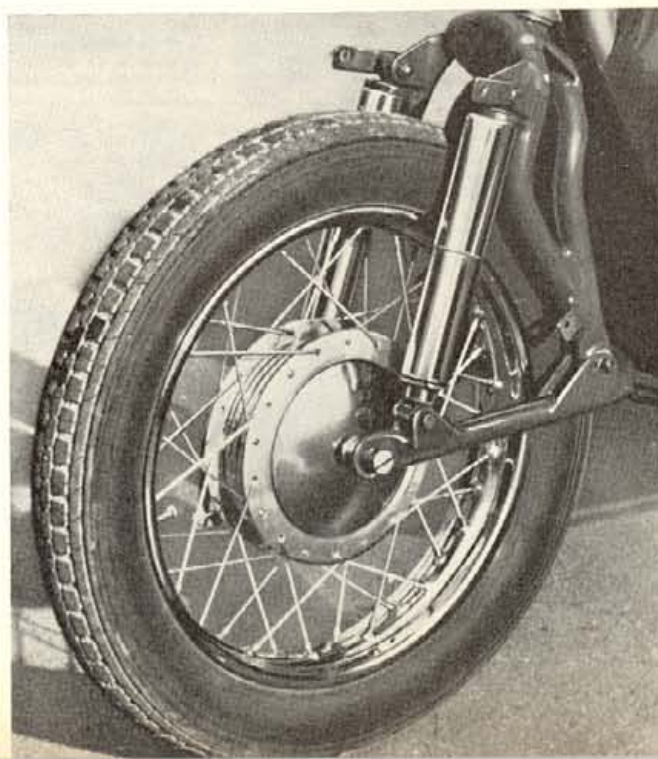
Und die Quintessenz, die die Prüfung mit sich brachte? Die Fahreigenschaften des Strolchrollers sind heute mit den besten Motorrädern auf eine Stufe zu stellen. Motorradfahrer, die bislang vor dem Rollerfahren Angst hatten, können hier getrost zugreifen, sie werden es keine Minute bereuen. Dasselbe gilt für Leute, die von Berufs wegen laufend Wald- und Wiesenwege zu befahren haben und deshalb vorsichtshalber auf einen Roller verzichten. Daß der Strolch auch unter den gesamten anderen Rollerfahrern eine begeisterte Aufnahme finden wird, ist bei der gelungenen Form wohl selbstverständlich. Seine Konstruktion ist so fortschrittlich, daß er wahrscheinlich für Jahre richtungsweisend im Rollerbau sein wird.

E. v. F.



Die Armaturen vom Strolch. Links die beiden Schallhebel, rechts die Bremse

Vorderradfederung bei abgenommenem Schutzblech





Kinder — lest die Betriebsvorschrift!

Da habt Ihr nun den heißersehten Roller, den Ihr nach Monaten Studiums aller Prospekte gewählt und mit hart verdientem Gelde bezahlt habt oder noch bezahlen müßt. Wir haben beobachtet, daß unsere Rollerinnen da ängstlicher sind und sich hartnäckig durch die Bedienungsvorschriften durcharbeiten. Und manche Bedienungsvorschriften sind so trocken und sauer geschrieben, daß es wirklich kein Vergnügen ist, sie von A bis Z zu lesen. Aber, glaubt einem alten Manne. Der Schreiber hat sich in 32 Jahren Umgang mit Kraftfahrzeugen einen kleinen Schatz an Erfahrungen erworben. Er wechselt seine Maschinen fast so häufig wie seine Leibwäsche. Aber ehe er sich mit einem Testfahrzeug auf die Fahrt begibt, liest er prinzipiell vorher genau die Betriebsanleitung durch. Auch die trockenste! Gewiß steht für ihn viel darin, was ihm nur kalter Kaffee ist. Aber es gibt immer wieder Kleinigkeiten in der Bedienung und in der konstruktiven Abart, die eben für jede Marke typisch sind. Hand aufs Herz, wer

von uns ist nicht schon einmal mit einer „rätselhaften“ Panne liegen geblieben, weil er die Reservestellung beim Treibstoffhahn noch nicht gefunden hat? Da gibt es manchmal so „komische“ Hebelchen, deren Bedeutung einem nicht klar ist, vor allem wenn man sie gar nicht sieht, weil sie so versteckt sind. Der Konstrukteur oder die Fabrik wissen natürlich ganz genau, wozu das alle da und wie wichtig es ist, aber der Fahrer — auch der versierteste — weiß das häufig nicht. Er weiß vielleicht, daß es da sein muß, aber er findet es erst nach stundenlangem Suchen. Jedoch in der Betriebsanweisung steht es drin, vielleicht in Fettschrift dick und breit. Der Herr der Schöpfung hat sie aber nicht gelesen, weil er das seiner Meinung nach gar nicht nötig hat. Er weiß ja doch schon alles. Er fragt den Händler oder den Reparateur auch nicht, schon um sich nichts zu vergeben. Unsere Damen sind da anders. Sie haben viel mehr Respekt vor diesen Dingen. Sie schämen sich auch viel weniger, einmal etwas zu fragen, denn auch der rauhbanzigste Mechaniker wird hier seine fachliche Überlegenheit unterdrücken und eine nette Antwort finden, besonders wenn das Mädchen jung und hübsch ist. Der Schreiber kennt die Männer, denn er ist selber einer. Andererseits ist aber die Wissenschaft um das Kraftfahrzeug so vielgestaltig, daß sich auch der bestausgebildete Mechaniker zu spezialisieren pflegt, wie eben der Mediziner auf Augen, Nasen, Ohren, Hals, auf die Innereien oder die Außenhaut. Er schiekt seinen Patienten ja auch nach der Diagnose zum Spezialisten. Nur wir bilden uns ein, alles zu wissen. Ein Roller ist keine Taschenuhr, die man regelmäßig aufzieht und dann jahrelang trägt, bis sie einmal versagt. Er verlangt Liebe, Pflege und Vertrautheit. Die letztere beginnt bei uns mit dem sorgfältigen Studium der Betriebsanweisung. Sie kostet dem Fabrikanten Geld,



Seit Jahren schon klagen die Jäger darüber, daß das Wild den Wald nicht mehr regelmäßig an derselben Stelle verläßt, sondern unkontrollierbar mal hier, mal dort wechelt. Die alteingesessenen, stationären Hochsitze haben daher ihren Sinn verloren. Zum Glück blieben die NSU-Konstrukteure den Tieren des Waldes auf der Spur: sie entwickelten die neue Jäger-Lambretta, die in der Tat geeignet ist, neue Perspektiven zu eröffnen. An Stelle des Soziussitzes erhielt die Jäger-Lambretta einen versenkbaren, drehbaren Hochsitz, der nach dem Prinzip der Hebelbühnen hydraulisch auf eine Höhe von 2,80 Meter gebracht werden kann. Ein ausschwenkbares Stativ gibt dem Fahrzeug die nötige Stabilität. Mit der Jäger-Lambretta erreicht der fortschrittliche Jäger mühelos jene Stellen des Waldes, die ihm als hinreichend abschüssig erscheinen.

denn manche sind schon nett, gut und lesbar zusammengestellt, dazu hübsch ausgestattet und gut gedruckt. Manche liest der Schreiber sogar mit Genuß und lernt viel dabei. Denn auch hier heißt es eben mal wieder: „Scio nescio“, ich weiß, daß ich nichts weiß. Also, ehe ihr das Ding anfaßt, lest die Betriebsanweisung. Das erspart in jedem Falle Ärger und Kummer. Man sollte nicht losfahren, bis man alles genau kennt.

Centaur

Buchbesprechungen

Max Reisch, Indien — lockende Ferne, 13000 km mit dem Motorrad, Verlag Ullstein, Wien

Max Reisch, der gebürtige Tiroler, schildert in diesem mit schönen Photos ausgestatteten Reisebuch eine Reise nach Indien auf dem Landweg, die er im Jahre 1933 zusammen mit seinem Freund Herbert Tichy auf einer 250er-Puch-Maschine unternahm. Das Motorrad erhielt nach dieser Reise, deren Bericht reichlich humorgewürzt und unterhaltsam zu lesen ist, einen Ehrenplatz im Technischen Museum in Wien, der Verfasser einen Ehrenplatz unter den modernen Reiseschriftstellern.

Holland. Ein Reiseführer, von J. van Rhijn, Verlag J. M. Meutenhoff, Amsterdam

In Zusammenarbeit mit der Niederländischen Fremdenverkehrszentrale und einer Anzahl örtlicher Fremdenverkehrsvereine hat hier der Verfasser ein praktisches und instruktives Reisehandbuch mit

kurzer Beschreibung der wichtigsten Orte und ihrer Sehenswürdigkeiten geschaffen. Kartenmaterial und Ratschläge für den ausländischen Reisenden vervollständigen das Handbuch, das jedem Hollandfahrer wärmstens empfohlen werden kann.

Touring und Camping, Selbstverlag des Herausgebers Ludwig Schneller, Wien 101, Postfach 63

Dieses Handbuch, aus dem Gesichtswinkel des Österreicher geschrieben, enthält auch für den deutschen Zeitwanderer und Touristen wertvolle Angaben: ein Verzeichnis von fast tausend Zeltplätzen in ganz Europa, Fahrtvorschläge in Österreich, Italien, Schweiz, Frankreich, Deutschland, Belgien, Holland und Skandinavien, ein kurz gefaßtes Campingkochbuch, eine Anleitung zum Zelten und einen Reisesprachführer, in dem die für den ausländischen Reisenden wichtigsten und gebräuchlichsten Redewendungen in fünf Sprachen zusammengestellt sind. Das Handbuch stellt eine wertvolle Ergänzung der Camping-Literatur dar.

Deutsche Jugendherbergen 1953, Verlag Deutsches Jugendherbergswerk Detmold, Preis DM —,95

Das handliche Buch enthält eine Liste aller Jugendherbergen in Westdeutschland nach dem Stand von 1953, ferner alle für die Benutzung der Jugendherbergen wichtigen Bestimmungen, sowie praktische Ratschläge für Wanderfahrten. Kann als Unterkunftsverzeichnis auch dem Rollerfahrer nützlich sein.

Unterkunftsverzeichnis, Touristenheime, Hütten und Herbergen, Ausgabe 1953, Verlag Jugend und Sport, Abmannshausen am Rhein, Preis DM 1,50

Ein Verzeichnis aller Unterkünfte in der Touristenklasse, also einfach und preiswert mit Angaben der Übernachtungspreise usw. Das Taschenbuch enthält außerdem Hinweise für Fahrten ins Ausland. Bei Neuauflage müßten allerdings die neuen Visa-Bestimmungen berücksichtigt werden.

Ein Schlager ersten Ranges der Deutschen Spielwaren-Fachmesse in Nürnberg (März 1954) war der Kinder-Motorroller „Puck“ mit einem $\frac{3}{4}$ P-S-Motor, der 25 km in der Stunde schafft. Der Roller wurde von der Düsseldorfer Fahrzeugfabrik Puck GmbH. herausgebracht. „Leider nicht für uns!“ klagen die 7- bis 10-jährigen Rollerfreunde in Deutschland, denn der Kinder-Motorroller „Puck“ ist ausschließlich für den Export, vor allem nach Amerika und Südamerika, bestimmt, wo auch die Kleinen schon motorisiert sind. In Deutschland ist der Kinder-Motorroller „Puck“ fährerscheinpflichtig (Klasse 4) und daher nicht für die motorrollerbegeisterte Jugend zugelassen.

Foto: Lorz

Nachdem die Flicßbandproduktion der Hans Glas GmbH., Isaria-Maschinenfabrik, Dingolfing, im April 1952 angefahren war, verließ am 8. März 1954, gegen 16 Uhr, der 25000. Goggo-Roller das Band.

Dies ist ein erneuter Beweis für den einmaligen Erfolg des Goggo, der durch seine Leistungsfähigkeit und Formschönheit mit im Vordergrund der Rollerindustrie steht. Seine internationale Anerkennung findet Ausdruck in der Tatsache, daß 20% der Gesamtproduktion ins Ausland gehen.

Um die Verbundenheit Niederbayerns mit der früheren Reichshauptstadt zu zeigen, wurde dieser 25 000. Roller, das stolze Produkt niederbayerischen Unternehmertums, nach Berlin gesandt.



Da ich eine Lambretta 53 fahre, in deren Betriebsanweisung immer wieder in Fettdruck auf ein Kraftstoffgemisch von 1:20 hinwiesen wird, glaube ich, im Interesse aller Lambrettafahrer zu sprechen, wenn ich Dich bitte, einmal folgende Fragen eindeutig zu klären:

- a) Gilt das Kraftstoffgemisch 1:25 nur für die Lambretta 54?
- b) Kann man auch die früheren Typen ohne Schwierigkeiten mit diesem Gemisch fahren?
- c) Unter welcher Beanspruchung ist es ratsamer, bei dem bisherigen Verhältnis 1:20 zu bleiben? *Heinz D., Hamburg-Bramfeld*

Zu den Unklarheiten über das Mischungsverhältnis an dem Lambretta-Roller nehmen wir folgende Stellung: Als die Lambretta in Deutschland zur Einführung gelangte, hielt man sich auch von Seiten der Herstellerwerke (Lizenzbau) an die mitgeführten Bedienungsanweisungen. Das damals angegebene Mischungsverhältnis für die Lambretta betrug 1:12. Die Mischung führte aber bei unseren Witterungsverhältnissen zu übermäßigen Störungen, so daß man sich dann von Seiten der Werke entschloß, die Mischung auf 1:20 zu reduzieren. Dieses Mischungsverhältnis wurde wiederum auf 1:25 geschmälert und wird von den Kraftstofffirmen als ausreichend anerkannt. An Hand von Erfahrungen, die in Fachkreisen von Rollerfahrern gesammelt wurden, raten wir Ihnen für folgende Mischungsverhältnisse, bei denen man dem Grundsatz treu geblieben ist: „Wer gut schmirt, fährt gut!“

Für Fahrten, die ausschließlich im flachen Gelände durchgeführt werden, wird das Mischungsverhältnis 1:25 empfohlen. In höheren Lagen, wie z. B. in Süddeutschland, Württemberg usw. raten wir für ein Verhältnis 1:20 und für Fahrten über die Alpen, nach Italien usw. wird sogar zu einem Mischungsverhältnis 1:15 geraten.

Obwohl ich bisher noch nicht zu den glücklichen Besitzern eines Motorrollers zähle, bin ich seit langem begeisterter Leser Ihrer Zeitschrift. Wir haben nunmehr die Absicht, uns in Kürze einen Roller zuzulegen. Ein Artikel in der letzten Ausgabe „Das Auto — Motor und Sport“ diskutiert die Frage, ob man zum eigenen Schutz der Motorrollerfahrer ähnlich wie in England das Tragen eines Sturzhelms zur Pflicht machen soll. Gleiche Gedankengänge habe ich kürzlich auch in Artikeln an anderen Stellen gefunden. Bei der uns Deutschen angebotenen Gründlichkeit würde es mich nicht wundern, wenn man auch den Rollersportlern solch einen geschmackvollen Hut verpaßt. Daß dies wohl den meisten Rollerbegeisterten die Freude verleidet würde, braucht nicht besonders bemerkt zu werden. Ich habe daher an den Verkehrsausschuß des Bundestages ein entsprechendes Schreiben gesandt und bin auf die Antwort gespannt. *Stefried L., Walsrode*

Fahre Vespa seit Oktober 1953, z. Z. 3500 km. Klage: zu hoher Kraftstoffverbrauch. Bis 2500 km Einspritzdüse 77, Verbrauch 3,8 bis 4,1 je 100 km. Einbau der Einspritzdüse 75 durch Vespa-Handler. Jetzt Verbrauch 3,3 bis 3,5 l auf 100 km. Verwende lt. R. R. im Winter Beru 175, jetzt Beru 225 (0,5 Abstand). Fahre Esso 1:20 (Büchsenöl). *Walter G., Krefeld*

Der Vespa-Vergaser ist normal mit einer 77er Hauptdüse ausgestattet. Der Verbrauch müßte mit dieser Düse, sofern die Fahrweise eine geeignete ist, den Normverbrauch von 2,3 Liter erfüllen. Selbstverständlich steigt der Kraftstoffverbrauch bei Einhalten höherer Geschwindigkeiten. In diesem Zusammenhang machen wir darauf aufmerksam, daß es äußerst wichtig ist, daß die Einstellung der Leerlauf-Luftregelschraube den augenblicklichen Witterungsverhältnissen entsprechend erfolgt.

In einem Ihrer Hefte schreiben Sie, daß man beim Kauf eines Rollers von dessen die Finger lassen soll, bei welchen der Gang herauspringt. Ich habe nun so ein liebes Vehikel, welches mir treu und brav seine Dienste tut. Nur hat es die bereits oben erwähnte dumme Marotte. Sie können sich denken, daß dies nicht allzu angenehm ist. Nach etwa 3000 km, welche ich den Roller gefahren habe, ging das Malheur los, und zwar mit dem 2. Gang. Ich fuhr dann zu meiner Werkstatt und ließ den Roller nachsehen. Der Gangzug wurde nachgestellt und als ich frohgemut heimwärts fuhr, war es dann plötzlich der 3. Gang, welcher seine Dienste versagte. Nach allen Versuchen, die die Werkstatt bisher anstellte, war jedoch noch keine Besserung zu verzeichnen. Wenn der Gang neu eingestellt wurde, dann geht es etwa 200 km (unter günstigen Umständen) gut. Dann aber geht das alte Lied von vorne los.

Können Sie mir nun einen guten Ratsschlag erteilen, was ich tun soll und an was die Sache liegen könnte.

Meiner Ansicht nach sollte es doch möglich sein, hier Abhilfe zu schaffen. Geben Sie mir also bitte eine möglichst ausführliche Auskunft. Bei meinem Fahrzeug handelt es sich um eine NSU-Lambretta des Baujahres 1952, mit etwa 7500 km gefahrene Strecke. Da die Angelegenheit für mich dringend ist... *Helmut Kern, Forchtenberg*

Dem Bearbeiter unseres Briefkastens ist es unverständlich, warum Ihre Kundendienstverkäufte sich auf derartig lange Bemühungen zur Behebung der Schallschwierigkeiten an Ihrem Roller einläßt. Nach genauen Informationen kann dieser Fehler doch einwandfrei mit dem Umbau der gesamten Schaltanlage am Lambretta-Roller behoben werden. Bekanntlich wurde in den Modellen 52 die neue Magura-Kreiselschaltung verwendet, bei der derartige Beanstandungen wie Sie sie hier anführen, nicht mehr in Erscheinung treten.

Setzen Sie sich also nochmals mit Ihrer Kundendienstverkäufte in Verbindung, die Ihnen bei einem Aufpreis von ca. 30 bis 40 DM den Umbau ohne weiteres durchführen kann.

Bei verschiedenen Lambrettas, die mit den gleichen Schwierigkeiten zu tun hatten, war der Fehler allein schon mit der Auswechslung des Schallgriffes und des hierfür benötigten Doppelbolzenzuges einwandfrei behoben.

Hallen Sie sich also an die von uns erteilte Auskunft, und Sie werden auch mit Ihrem Roller wieder vollste Zufriedenheit erreichen.

Wie kann ich z. B. den Kraftstoffhahn so dicht mit dem Tank meiner Lambretta verschrauben, daß nicht fortgesetzt Gemisch herausströmt? Ständig sind Hahn, Schlauch und die darunter liegenden Teile mit Öl verschmiert, nachdem das Benzin verdunstet ist. In der irrigen Meinung, es läge nun Hahn, habe ich diesen schon durch einen neuen ersetzt, jedoch ohne Erfolg. Der Dichtungsring besteht aus Fiber. Vielleicht ist dieses Material zu hart und nicht genügend anschnitzsam? Vielleicht sollte eine Dichtung während des Gebrauchs etwas aufquellen, das tut aber Fiber nicht. Was käme als Ersatz in Frage? Das übliche Lecken aus der Einfüllöffnung des Tanks habe ich dadurch beseitigt, daß ich den leichten Quetschkegel durch einen massiven Schraubverschluss aus Messing ersetzte. Oben ist's nun gut, aber unten fehlt es noch.

Walter F., Wunsiedel

Nach der uns gegebenen Schilderung über das ständige Undichtsein Ihres Kraftstoffbehälters, das Sie dem Kraftstoffhahn zuschieben, vermuten wir, daß es sich hier um ein Lecksein des Kraftstoffbehälters an der vorderen bzw. hinteren Aufhängung des Behälters handelt. Untersuchen Sie deshalb den Kraftstofftank nach unseren Angaben.

Es handelt sich um eine 52er „Lambretta“.

1. Ist es empfehlenswert, im Winter bzw. Hochsommer Kerzen mit einem anderen Wärmewert als 225 zu fahren?
2. Hat es Zweck, bei steilen Bergabfahrten auf den 1. oder 2. Gang runterzuschalten, um die Bremsung des Motors auszunutzen? Bremst so ein 125er Zweitakter überhaupt so, daß man bei steilem Gefälle dadurch die Bremsen merklich entlasten kann? Wenn ja, was ist dabei zu beachten (motorisch)? Können dabei Schäden am Motor auftreten?
3. Ist es für Motor oder Getriebe schädlich, die Lambretta bei langen flachen Autobahngefallstrecken im Leerlauf rollen zu lassen (natürlich nur bis zu einer vertretbaren Geschwindigkeit)? Können dadurch Schäden am Motor oder Getriebe auftreten. Natürlich kann man nur über den 2. Gang in den Leerlauf schalten, aber mich interessiert diese Frage generell. Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, was ist dabei zu beachten?
4. Wird es „kriminell“, die Lambretta bis 10% zu überlasten (gewichtsmäßig)?
5. Es ist mir bei einer großen Zahl von Lambrettas aufgefallen, daß das Vorderrad taumelt und dadurch die Profile ungleichmäßig „ausgewaschen“ werden. Ist Ihnen darüber was bekannt? Mir wurde gesagt, die dicken kleinen Reifen verziehen sich; meiner Ansicht nach taumelt aber die Nabe. Woran könnte das liegen, was kann man dagegen machen? (Unfall als Ursache ausgeschlossen!)
6. Alle wieviel Kilometer müssen Auspuff und Zylinderkopf gereinigt werden?



Liebe Roller Revue!
Nun feierst Du Deinen ersten Geburtstag, und wir gratulieren Dir von ganzem Herzen. Mach's weiter so, denn Du bist nun ein lieb gewordener Freund. Unser Sohn, als jüngster Rollerfahrer, schenkt Dir dieses Bild und wünscht Dir ebenfalls viel Erfolg.

Mit freundlichen Rollergrüßen
Heinz K., Hagen

7. Empfiehlt es sich, im Winter ein Getriebeöl mit dünnerer Viskosität zu verwenden als im Sommer? Was empfehlen Sie für Sommer- und was für Winterbetrieb?

8. Gibt es irgendeine Möglichkeit, die freiliegenden Federn der Vorderradfeder gegen Eindringen von Schmutz zu schützen? *Peter J., Berlin*

1. Vorgeschrübener Wärmewert 225. (Für Winter- und Sommerbetrieb.)

2. Bekanntlich ist eine Motorbremse am Zweitakt so gering, daß sie bei Bergfahrten nicht in Erscheinung tritt. Außerdem wird bei vollständiger weggenommener Kraftstoffzuführung die Schmierung des Motors unterbunden.

3. Einer Geschwindigkeit für Ihren Roller bei Autobahn-Gefallstrecken im Leerlauf sind keine Grenzen gesetzt, soweit Sie über die Herrschaft Ihres Fahrzeuges verfügen.

4. Überlastung Ihres Rollers ist nach den Vorschriften nicht zulässig! Jedoch wird Ihre Lambretta bei einer 10%igen Überlastung noch kaum in die Breche gehen.

5. Das von Ihnen beobachtete Auswaschen des Reifenprofils wurde inzwischen behoben. Man verwendet ein von Conti neu herausgebrachtes Rillen-Lamellen-Reifenprofil.

6. Reinigen der Auspuffanlage (einschl. Überström- und Auspuffkanäle) ca. alle 5000 km. Bei kalten Jahreszeiten und beim Fahren mit niedriger Tourenzahl im großen Gang kann eine Verlegung bereits schon nach 1000 bis 1500 km erfolgen.

7. Das Verwenden eines Getriebeöls mit geringerer Viskosität ist zu empfehlen. (SAE 20 — 30.)

8. Eine Abschirmung für die an der Vordergabel freiliegende Federung ist uns nicht bekannt.

Bei meiner Vespa, Baujahr 52, springt der zweite Gang bei 3/4 Gas und Steigungen ab 8% heraus und wieder rein, bei 15% Steigung sogar der erste Gang. Das Motorinnere ist in Ordnung. Die Vespavertretung kann mir hierüber auch keinen Rat geben... Die Vespa, Baujahr 1952, ist mit einer Gestänge-schaltung versehen. Wir vermuten, daß hier das Gestänge durch Stein Schlag oder sonstige äußere Einwirkung verbogen ist. Die Folge des Verbiegens des Gestänges ist auf die Dauer gesehen, ein Sichabrunden der Kanten des Schallkreuzes und evtl. der Mitnehmerflanken der Getriebezahnräder. Hier hilft nur, daß das Gestänge wieder in Ordnung gebracht wird und ein neues Schallkreuz zum Einbau gelangt. Dabei ist zu beachten, daß die Schallkreuzführung entsprechend abgesichert und die Befestigungsschrauben sehr kraft angezogen werden. Wird dies bei einer Montage außer acht gelassen, so kann auch das Loslösen der Schallkreuzführung Anlaß zum Herausspringen der Gänge werden. *Genl. Z., Hannover-Hainholz*

Stroch der redliche Roller **Stroch** der redliche
der redliche Roller **Stroch** eine Klasse für sich **Stroch**

150
175 ccm
PROGRESSWERK OBERKIRCH AG
STADELHOFEN/BADEN



Foto: Schedlbauer

Ungarnhorde auf „Lambretta-Rössern“!

„Wenn es vor 999 Jahren den Ungarn nicht gelungen ist, die Fuggerstadt zu erobern, so hat dies beim heutigen Faschingsumzug der Augsburger Lambretta-Club bestimmt nachgeholt.“ So und ähnlich klangen die Urteile und Gespräche nach Beendigung des Augsburger Faschingsumzuges am 28. Februar. Es war in der Tat ein prächtvoller Anblick, wenn man die auf 21, mit Pferdeköpfen und Stoffverkleidungen versehenen „Lambretta-Rössern“ dabeijagenden Ungarn sah, wie sie mit gelbgeschminkten Gesichtern und schwarzen Asiatenbärten lanzen- und schwerterschwingend den dichtgedrängten Zuschauern die Wildheit und Grausamkeit der damaligen Kriege demonstrierten. Hätte Petrus noch ein bißchen die Sonne dazu scheinen lassen, so wäre mit den silbernen und golden blinkenden Helmen und Waffen die Illusion von einer Wiederkunft der Ungarnschlacht auf dem Lechfeld vollständig gewesen. Abends traf sich dann die 40köpfige Ungarnhorde beim Faschingsstreben in der Stadionsgaststätte, wo noch eine nette Überraschung auf sie wartete. Nämlich: der 1. Preis der Stadt Augsburg für die beste Faschingszuggruppe mit 70 DM und ein schöner Faschingsorden für den 1. Vorsitzenden des Clubs, mit Küßchen verliehen von der zarten Hand der Augsburger Faschingsprinzessin. Da waren alle Vorbereitungen und -plagen vergessen und das unsichtbare Band zwischen den Augsburger Lambrettisten wurde noch fester geknüpft. E. B.



Foto: Prothmann

Lambretta-Club Oberberg trifft erstmalig den Vespa-Club Oberberg

Zufällig feierten wir mit unserem Lambretta-Club den Karneval im gleichen Lokal wie auch der Vespa-Club. (Des Faschings Haare sträubten sie! — Nicht so bei uns!) Wir hatten vorbereitend einen Lambretta-Herzorden mit einer Vespa- und Lambretta-Abbildung für den Kapitän des Vespa-Clubs und Blumen für die Vespiastinnen bereitgestellt! Mit einem Zug durch den Saal erschienen wir am Tisch der Vespiastinnen und übergaben die Geschenke mit dem Wunsch auf eine gute Rollerkameradschaft und ein faires Nebeneinander der „Kollegen auf kleinem Rad“! Im Gegenzug jedoch brachten uns die Vespiastinnen einige Flaschen Wein und die Versicherung gegenseitiger Hilfsbereitschaft, und unserer Einladung zu einem unserer Kegelabende zu folgen. Der Abend endete dann an einem Tisch. Die einzelnen Clubtraditionen werden durch solche und ähnliche Treffen von Zeit zu Zeit nicht gebrochen, und wir bekommen den nötigen Kontakt. Rollerfahren bedingt eine eigene Einstellung, und diese sollte, ja kann sogar verbinden!

Lambretta-Club Oberberg,
Frederik Klein, Gummersbach (Rhld. 22c)
Franz-Schubert-Straße 48

In dem Münchner Faschingszug erregte der selbstgebastelte Messerschmitt-Hubschrauber beachtliches Aufsehen.
Foto: J. E. Kwidars



Lambretta-Club Kovelaeer

Trotz der augenblicklichen flauen Rollerzeit starteten einige unentwegte Rollerfreunde des Lambretta-Clubs Kovelaeer (Rhld.) zu einer Gemeinschaftsfahrt an den Niederrhein. Da seit längerer Zeit eine Freundschaft mit holländischen Clubs besteht, war es für die Lambrettistinnen und Lambrettisten eine besondere Freude, daß ein Niederländer aus Venlo an dieser Fahrt teilnahm.

Bedingt durch das kalte Winterwetter, wurde von einer größeren Fahrt abgesehen und dafür eine Rundfahrt zum Niederrhein gemacht. Zunächst ging es nach Wesel und Rees. Hier setzte man mit der Fähre über den Rhein und fuhr zum Reichswald, wo in einem Ausflugsklokal Rast gemacht wurde. Zu Beginn des heiter aufgezogenen Abends begrüßte Vorsitzender Aloys Seegers jr., besonders den holländischen Gast. Der dankte für die schöne Aufnahme und lud die Rollerfahrer zu Fahrten nach Holland ein. Im Mittelpunkt des lustigen Teils stand ein Preiskegeln, bei dem besonders die Damen ihr Wurfvermögen unter Beweis stellten. Dann wurde das Sommerprogramm besprochen. Es wurde noch beschlossen, monatlich wenigstens einmal zusammenzukommen, um auf diese Weise das Kameradschaftsverhältnis zu festigen.

Die Anschrift des Lambretta-Clubs Kovelaeer: Aloys Seegers jr., Kovelaeer (Rhld.), Gartenstraße.



Goggo-Club Flensburg

In der nördlichsten Stadt der Bundesrepublik, im Grenzland Schleswig-Holstein, wurde am 20. August 1953 der „Goggo-Club Flensburg“ gegründet, der sich laufend guten Zuwachses erfreut.

Es wurden noch in den letzten Sommerwochen, die uns zur Verfügung standen, einige sehr nette gemeinsame Ausfahrten im Land Schleswig-Holstein durchgeführt, darunter eine ganztägige, über eine Fahrstrecke von etwas über 300 km. Auch unser Goggo-Club im hohen Norden wächst immer mehr und mehr zu einer großen Familie zusammen. Wir Flensburger sind sehr daran interessiert, auch mit anderen Clubs enge Verbindung aufzunehmen und evtl. gemeinsame Veranstaltungen und Fahrten durchzuführen. Wir bitten um Vorschläge. Im übrigen ist noch zu bemerken, daß auch Flensburg seit einiger Zeit einen hübschen an der Förde gelegenen Camping-Platz besitzt.

Goggo-Club Flensburg,
Hans Gosch, Vorsitzender,
Flensburg, Hochstraße 30

Lambretta-Club Essen e.V.

Auf der Jahreshauptversammlung des Lambretta-Clubs Essen e. V. wurde der neue Vorstand gewählt. Er setzt sich zusammen aus den Herren:

H. Peppmüller, 1. Vorsitzender
H. Siebert, 2. Vorsitzender

Einmütig wurde der Antrag des Vorstandes, in Zukunft auch Rollerfahrer anderer Fabrikate in den Club aufzunehmen, angenommen. Die Clubabende finden ab sofort jeden Donnerstag, ab 19.30 Uhr, im neuen Clublokal, „Haus Ruhreck“, Essen-Steele (an der Ruhrbrücke), statt. Gäste sind jederzeit herzlich willkommen.

Braunschweiger Lambretta-Club

Braunschweig, Spinnerstr. 3

Um auch in der Winterperiode den Clubbetrieb mit seinem kameradschaftlichen Geist, seiner Hilfsbereitschaft sowie seiner vielgerühmten Geselligkeit aufrechtzuerhalten, hält der Braunschweiger Lambretta-Club regelmäßig seine Clubabende ab, die nicht nur der Geselligkeit, sondern auch dazu dienen, alle Mitglieder mit ihren Rollern und deren Feinheiten vertraut zu machen. So werden fachmännische Vorträge über die einzelnen wichtigen Teile des Rollers unter Zuhilfenahme von Anschauungsmaterial gehalten. Trotz des frostigen Winterwetters fanden unter überraschend zahlreicher Teilnahme mehrere Ausfahrten in die nächste Umgebung statt. Frohe Kegel- und Schießnachtsabende mit viel Jubel und Heiterkeit lösten sich ab.

Abschließend möchten wir allen Rollerfahrern und RR-Lesern sagen, daß die Roller-Revue auch bei uns „die“ Fachzeitschrift ist. Wir sind von ihrem guten und lehrreichen Inhalt und ihrer geschmackvollen Aufmachung begeistert und erwarten freudig jede neue Ausgabe. Hallo, Lambretta-Club Hamburg! Bitte Anschrift, wir wollen Euch am 1. Mai besuchen.



Ja, das war eine Gaudi beim Münchener NSU-Lambretta-Club!

Sehen Sie selbst! Wie gefällt Ihnen das abgebildete Plakat? Wir sagen nettlos: Es ist schön! Schön war es auch bei jeder der beiden Faschingsveranstaltungen. Über 100 Gäste waren jedesmal anwesend und freuten sich über die nette Zusammensetzung des Personenkreises, über den reichlich mitgebrachten Witz und über die netten Einlagen einer Gesangsgruppe, eines Degenschlackers sowie über die ungeheuer spannende Maskenprämierung. Das nächste Jahr soll ein noch größeres Lokal gemietet werden, damit nicht nur die Lambretta-Freunde, sondern auch andere Clubs eingeladen werden können.

Lambretta-Club Crailsheim

Am 24. Januar dieses Jahres haben sich nun auch die Lambrettisten in Crailsheim zu einem Club zusammengeschlossen, und wir möchten es nicht versäumen, auf diesem Wege allen Clubs und Lambretta-Fahrern unsere herzlichsten Grüße zuzurufen.

Wir beabsichtigen, am 1. Mai am Ebnl-See (Murrhardt (Wttbg.)) unser 1. Schwäbisches Treffen zu veranstalten und würden uns freuen, wenn recht viele Lambretta-Fahrer an diesem Tag ihren Kurs auf diesen schönen Platz richten würden. Die RR hat uns schon recht viel Spaß gemacht und hat uns darüber hinaus wichtige Aufschlüsse zukommen lassen. Ihre Zeichnungen haben selbstverständlich zu unserem Kappenband nicht gefehlt. Lambretta-Club Crailsheim, Friedrich Delfs, Crailsheim (Wttbg.), Mittlerer Weg 6.

Adressenänderung des Vespa-Clubs Berlin e. V.

Die Anschrift des Vespa-Clubs Berlin e. V. im ADAC lautet ab 1. Januar 1954 wie folgt:
Heinz Nehrenberg, Berlin-Schöneberg, Gustav-Müller-Straße 28. Sämtliche Post ist an diese Anschrift zu richten.

Am 4. April 1954 veranstaltet der ADAC-Ortsclub Aachen E. V. die „2. Aachener Orientierungsfahrt für Motorroller“. Verlangt wird eine Gleichmäßigkeit mit einer Sollgeschwindigkeit von 40 km/st und eine Orientierungsfahrt von 2 1/2 Stunden Dauer (kein Gelände). Wie im Vorjahre sind wieder nette Preise, auch für Damen, ausgesetzt. Ausschreibungen können bei der Geschäftsstelle des ADAC Aachen, Burgstraße 18, angefordert werden.

Düsseldorfer Goggo-Club

Der Düsseldorfer Goggo-Club veranstaltet vom 17. bis 19. April 1954 eine Oster-Sternfahrt. Für diese Fahrt sind wertvolle Pokale und Einzelpreise ausgesetzt. Außerdem findet am 1. Ostertag, nachmittags, in Düsseldorf ein Geschicklichkeitsturnier statt. Jeder Goggo-Fahrer ist herzlich eingeladen. Ausschreibungen und Nennungsformulare bitten wir bei der Geschäftsstelle Düsseldorf, Erkrather Str. 139, anzufordern.

Rollerfahrer ganz verrückt (Karneval)

Foto: Zimmermann



Umbenennung des Vespa-Clubs Düsseldorf-Bonnath

Der Vespa-Club Düsseldorf-Bonnath hat sich lt. einstimmigen Beschluß seiner Mitglieder-Hauptversammlung in

„Düsseldorfer Vespa-Club 52“

umbenannt. In einem auftragenden Bericht mit noch aufregenderem Bild teilt der Club der R. R. (redaktionell leider zu spät) mit, daß er am Karnevalsmaschtag einen Kostümball gefeiert hätte, der alles bisher Dagewesene gesehahen hätte. Das Motto lautete offensichtlich: „Was war ein Vespa-Club ohne seine Sozias?“.

Düsseldorfer Vespa-Club 52
Karl Post
Düsseldorf, Schwerinstr. 94

Goggo Club Ludwigsburg

Der Club besteht schon seit Mai 1953. Im Laufe des Jahres wurden bereits viele sehr schöne Fahrten gemacht, darunter die zum internationalen Goggotreffen in Luzern, bei dem der Club mit 24 Rollern vertreten war.

In der Stadt der Schlösser und Aaleen findet in diesem Jahr anlässlich der 250-Jahrfeier eine Jubiläumsgartenschau „Blühendes Barock“ statt, die vom 23. April bis 11. Oktober dauert.

Eine ADAC-Zielfahrt vom 3. bis 25. Juli führt zur Mozart-Woche ebenfalls nach Ludwigsburg. Am 11. Juli findet dann ein Blumenkorso statt. Alle Goggofahrer sind herzlich eingeladen. Der Goggo-Club Ludwigsburg wird Sie nach besten Kräften unterstützen, sei es bei der Quartiersbeschaffung oder Führung.

Für die Sportfreunde unter den Rollern veranstaltet der ADAC Gau Württemberg die 1. nationale Roller- und Moped-Prüfung in Ludwigsburg. Näheres hierzu ist aus der ADAC-Ausschreibung zu ersehen.
Goggo-Club Ludwigsburg
H. Klubunde
Eberhardstr. 10

Letzte Meldungen:

Neue Gebrauchsmuster, die jetzt angemeldet wurden, wahrscheinlich aber noch nicht greifbar sind: Ein Betwagen, dessen Belagrad die Größe eines Motorroller-Rades besitzt, der keinen Sitzraum wie die üblichen Betwagen besitzt, sondern der auf einem Gestell einen Sattel in gleicher Höhe des Fahrer-sattels besitzt, hat Christian Christophe angemeldet. — Die Auto-Union hat eine Konstruktion für Motorroller angemeldet, bei der die für die Füße des Befahrers bestimmten, sich von der Fußplattform nach rückwärts erstreckenden Trittbretter den rückwärtigen Fahrzeugaufbau umschließen und eine vollständige Sicherung gegen Schmutz und dazu eine Stoßleiste bilden.

In Zukunft wird das vollkarosserierte Maico-Mobil mit einem 200-cem-Motor ausgerüstet. Das Gebläse wird unmittelbar auf die Lichtmaschine aufgesetzt, so daß der bisherige Keilriemenantrieb entfällt. Die Bereifung wird auf 3,25 x 14" verstärkt. Ein geschlossener Kettenkasten soll den Fahrkomfort vervollständigen. Entsprechend den neu erlassenen Zulassungsbestimmungen für die Geräuschdämpfung erhält das Modell 1954 einen neu entwickelten Schalldämpfer und einen Luftsaug-Geräuschdämpfer.

1. Europäisches Vespa-Treffen in Schaan, Fürstentum Liechtenstein. 5., 6., 7. Juni 1954 (Pflingsten). Ziel- und Sternfahrt nach Liechtenstein. Vespa-Korso durchs ganze Land und Geländefahrt mit Hindernissen. Anmeldeformulare können durch Ihren Club oder direkt durch den ÖK-Präsidenten: Ed. Walsor Schaan FL bezogen werden (welcher bis spätestens 25. April ab. im Besitze sämtlicher Meldungen sein muß).

Die Firma Kroboth, das Werk, das die bekannten Kroboth-Roller herstellt, bringt jetzt einen Dreirad-Roller, den sog. „Allwetter-Roller“, auf den Markt. Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um ein Dreirad mit 1600 mm Radstand, 1200 mm der Vorderbreite. Die nebeneinanderliegenden Sitze sollen für zwei Erwachsene und ein Kind Platz bieten. Fahrzeug-Innenbreite ca. 1150 mm. 175-cem-Sachs-Motor mit Gebläsekühlung, 75 km/h Spitze, elektrischer Anlasser, Heizung, Verbrauch 3,5 Liter auf 100 km. Dies sind die Werkangaben. Die R. R. wird gelegentlich dieses Fahrzeug unter die Testlupe nehmen.

Liebe R. R.!

In Heft 3/54 klagt unter der Rubrik „Briefe an die R.R.R.“ Herr Joachim J., Espelkamp-Mittwald, sein Leid mit seiner Lambretta. Nachdem mir bei meiner Lambretta ähnliches passierte, will ich Dir dies schildern. Vielleicht ist dies ein kleiner Fingerzeig für Herrn J.

Meine Lambretta habe ich im Mai vorigen Jahres gekauft. Lt. Betriebsanleitung soll nach 1000 km (Einfahrzeit) die Düsenadel des Vergasers um eine Rille tiefer (von Nadelstellung 3 auf 2) eingehängt werden. Mein Händler empfahl mir, dies vorläufig noch nicht zu tun, da die Leistung abfallen würde, noch dazu ich anschließend eine Urlaubsfahrt an den Bodensee machen wollte. Bei dieser Fahrt legte ich ca. 1200 km zurück. Der Verbrauch betrug durchschnittlich 2,5 l auf 100 km. — Belastung: Meine Frau (58 kg), meine Wenigkeit (63 kg) und Gepäck (ca. 30 kg). Der Verbrauch war so konstant, daß ich nach dem Kilometerstand tanken konnte, wohlgernekt bei Nadelstellung 3.

Den 4000-km-Kundendienst ließ ich bei einer anderen Werksvertretung durchführen, da ich wieder einmal unterwegs war. Diese Werkstätte senkte nun ohne mein Wissen die Düsenadel auf Rille 2. Schon nach einigen Kilometern spürte ich einen merklichen Leistungsverlust. Das Beschleunigungsvermögen war wesentlich herabgesetzt. Während ich bei meiner Fahrt zum Bodensee auf der Autobahn beim Überholen Spitzen von 75 km/st (natürlich bei günstigen Windverhältnissen) erreichen konnte, kam ich plötzlich über 65 km/st kaum mehr hinaus und diesmal allein. Es war selbstverständlich, daß ich sofort kehrt machte und die Werkstätte wieder aufsuchte. Trotz einer nochmaligen Kontrolle konnte kein Fehler entdeckt werden. Ich wurde darauf hingewiesen, daß diese Erscheinungen vielleicht mit der durchgeführten Entrostung zusammenhängen. Als Laie mußte ich dies glauben. Wie groß aber war mein Erstaunen, als ich unterwegs auf Reserve schalten mußte, obwohl nach meiner Berechnung noch fast 2 l Treibstoff im Tank sein mußten. Ich habe dann genaue Vergleiche angestellt und mußte nach mehreren 100 km feststellen, daß der Verbrauch auf 3,1 bis 3,2 l auf 100 km angestiegen war und dies bei der erwähnten Leistungsminde rung. Ich habe dann den Vergaser selbst auseinandergenommen und dabei die Tieferstellung der Nadel festgestellt. Nachdem ich die Nadel wieder höher eingestellt hatte, war die alte Leistung und der Verbrauch wieder da. Ich erreiche auf der Autobahn wieder Spitzen über 70 km/st, bei einem Verbrauch von fast genau 2,5 l auf 100 km. Als Treibstoff verwende ich „Eso“ und hauptsächlich normales Dosenöl.

Vielleicht unternimmt Herr J. auf Grund dieser Zeilen einmal einen Versuch mit einer höher gestellten Nadel. Der Versuch kostet ja nichts. Ich wünsche Herrn J., daß dieser zum Erfolg führen möge.

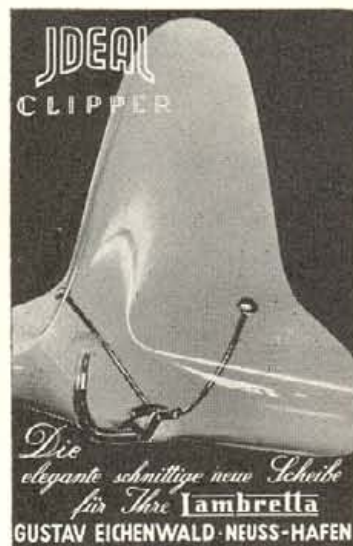
Daß ich von der R.R. begünstigt bin, brauche ich gar nicht zu erwähnen! Mit den besten Rollergrüßen!

Ihr
Herbert H., Trostberg

... 1953 im August fuhr ich mit meiner Frau durch die herrliche Schweiz. Leider gingen uns sämtliche geknipsten Filme verloren. Wert legen wir auf schöne Negative vom Berner Oberland, Bern, Thuner See, Briener See, Interlaken, Melnigen, Sustenpaß, Wassen, Axenstrasse, Vierwaldstätter See. Wer von den Mitlesern kann sie mir leihweise überlassen?
Hans Ingewartha
Rheinhausen b. Duisburg,
Hochemmericher Straße 37

Schlagen Sie nach R. R. Nr. 9, Seite 24, „Eine halbtote Batterie“. Ich sage dazu als Elektriker: Man kann das, wenn man viel Geld im Beutel hat und sich sofort eine neue Batterie kaufen kann, sonst läßt man lieber die Finger von sog. Schnellladegeräten weg. Eine kleine Batterie könnte man beim Roller mit einem kleinen Kind vergleichen. Mehr wie auf einmal durch den Mund geht, geht auch nicht in den Magen, und das vergleichen Sie bitte auch mit der Batterie. Eine Rollerbatterie hat im höchsten Falle 7 bis 14 Amp.-Std. Will ich diese einmal sehr schnell laden, dann bräuchte ich immerhin 7 bis 10 Stunden Ladezeit mit einem Ampere. Die Vorschrift besagt aber bei den kleinen Batterien als Ladestrom höchstens 1/2 Amp. Ein stärkeres Laden mit etwa 3 oder 4 Amp. muß unbedingt zum Nachteil der Batterie sein und kann u. U. die Platten verbiegen und kurzschließen. Dann gibt es nur noch: Wegschmeißen und neu kaufen ... H. M.

Hamburg-Marmstorf 1



IDEAL CLIPPER

Die elegante schnittige neue Scheibe für Ihre Lambretta

GUSTAV EICHENWALD-NEUSS-HAFEN

CAMPING-ZELTE

REISE MIT ZELT
IN ALLE WELT

Unsere Zellprospekte empfehlen wir den Campingfahrern des Jahres 1954. Angebote unverbindl., Fröhrabatt bis 30, 4, 54. 2-Mann-Hauszelt ab DM 74.-
HEILMANN - POSTFACH 709 - BIELEFELD 9



Sie wünschen sich eine Schreibmaschine?

Wir erfüllen Ihnen den Wunsch durch unser neues Relenssystem. Beratung und Marken-Katalog kostenlos. Körchen **Pilgrim** genügt. Das große Versandhaus für Schreibmaschinen Herford/Westf. 77

Camping-Service Biecker

Attendorf/Sauerland

Prospekte frei - jetzt bestellen

Bei Abgespanntheit

Kopfschmerzen
Unpässlichkeit



Schmerzen beeinträchtigen die Sicherheit im Verkehr. 1-2 Tabl. wirken schnell und zuverlässig schmerzlindernd und auffrischend - ohne unangenehme Nebenwirkungen.

Temagin

Das gute Schmerzmittel für den Tag und die Nacht
10 Tabl. DM -93 in allen Apotheken

ROLLER REVUE erscheint monatl. einmal. Zu beziehen durch die Post, den Buch- u. Zeitschriftenhandel sowie im Abonnement durch die Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 2. Einzelpreis DM —,80, Vierteljahresabonnement DM 2,25, zuzügl. 9 Pf Postzustellung. Postscheck München Nr. 185 / Bayer. Vereinsbank, München 201124 / 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-Str. 6. Zur Zeit Anzeigenpreisliste 2a gültig. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 2. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der photo-mechanischen Wiedergabe und der Übersetzung in andere Sprachen, behalten sich Urheber und Verleger vor. Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung.



Hatte einen Unfall
mit zackigem Schädelbruch.
Natürlich hatte der andere schuld.
Daß ich keinen Sturzhelm trug,
war allerdings
meine Schuld!



Der
IDEAL
Sporthelm

schützt Ihren Kopf vor Verletzungen, er ist
angenehm im Tragen und sieht gut aus.
Natürlich ist er absolut wasserdicht und
deshalb in Verbindung mit dem Nackenleder
für Winter- und Regenfahrten hervorragend
geeignet. Für die Sozia gibt es den gleichen
Helm mit dem flotten bunten Kopftuch!

GUSTAV EICHENWALD
NEUSS-HAFEN

CAMPING-VERSANDHAUS

Zelte, Boote, Möbel, Schlafsäcke,
Matratzen, Kocher, Geschirr und die
Camping-Kleidung
Fordern Sie Preisliste u. günst. Beding.
Herbert Pixberg · Wuppertal E/1
Neue Friedrichstraße 28

Wort-Anzeigen

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

Raum Würzburg

Lambrettist, 39 J., sucht naturliebende
Sozia, Bildrücksendung Ehrensache.
Ca. 152, Publicitas, Frankfurt am Main,
Friedrich-Ebert-Straße 6

Gebrauchte

Lambretta - Sättel gesucht.
Ca. 146, Publicitas, Frankfurt am Main,
Friedrich-Ebert-Straße 6

Italienfahrt (Lambretta)

Welche(r) Rollerfahrer(in) fährt mit
zu den Turn-Weltmeisterschaften nach
Rom, Anfang Juli? Ca. 144, Publicitas,
Frankfurt a. M., Friedrich-Ebert-Str. 6

Lambrettistin (aner)

oder Sozia mit Führerschein für Oster-
reise an die franz. u. ital. Riviera u.
andere Auslandsstrips gesucht. Ca. 153,
Publicitas, Frankfurt a. M., Friedrich-
Ebert-Straße 6

Goggo

200 Luxus, neuwertig, zu verkaufen.
5700 km. Ca. 151, Publicitas, Frankfurt
am Main, Friedrich-Ebert-Straße 6

Welche Rollerfreundin

aus dem Raum Passau-Regensburg-
Landshut fährt mit Bin Beamter, 32/182,
mit Goggo 200. Wochenendfahrten
(an Ostern, im Juli/August und ins
Ausland). Ca. 148, Publicitas, Frank-
furt am Main, Friedrich-Ebert-Straße 6

Lambretta-Fahrer

39 J., sucht für Urlaubsfahrt Schweiz/
Italien anfangs Mai lustige Kameradin
als Sozia oder mit eigenem Roller.
Bildzuschriften unt. Ca. 149, Publicitas,
Frankfurt a. M., Friedrich-Ebert-Str. 6

Lambrettist

32, sucht Lambrettistin oder Sozia im
Raume Oldenburg/Bremen für Sonn-
tagsfahrten. Ca. 150, Publicitas, Frank-
furt am Main, Friedrich-Ebert-Straße 6

Aufsehenerregende Schönheit

nicht gesucht, doch eine nette, dar-
mante Sozia für Lambrettisten (30/172,
Raum München). Zuschr. unter Ca. 145,
Publicitas, Frankfurt a. M., Friedrich-
Ebert-Straße 6

Junges Ehepaar

Goggo 200, sucht (Ehe) Paar f. Urlaubs-
reise v. 30. 4. — 26. 5. 54 nach Jugo-
slawien. H. G. Otto, Bremerhaven,
Erikaweg 33

Goggo-Fahrer

Diplom., 25 J., sucht Partner oder
Partnerin mit eigenem Roller f. Italien-
reise. Ca. 154, Publicitas, Frankfurt
am Main, Friedrich-Ebert-Straße 6

Vespa-Club Riegelsberg

b. Saarbrücken sucht Vespa-Club im
Gebiet Rheinland-Pfalz-Mosel bis zu
30 Mitgliedern, als Partner für gegen-
seitige Clubtreffen. Zuschriften an
Vespa-Club Riegelsberg in Riegels-
berg/Saar, Wirtschaft Wacker-Wirth

Schweiz/Italien/Dalmatien

Wer startet mit uns (er 24 J., sie 24 J.)
zu einer 4 wöchigen Vespa-Fahrt nach
Jugoslawien? Abfahrt 1. oder 15. Mai.
Ca. 158, Publicitas, Frankfurt am Main,
Friedrich-Ebert-Straße 6

Unternehmungslust. Sozia

für Italienfahrt Mai-Juni (3-4 Wochen)
sucht 30-jähriger Lambrettist. Bildzu-
schrift, möglichst aus dem Raum Düssel-
dorf an Ca. 157, Publicitas, Frankfurt
am Main, Friedrich-Ebert-Straße 6

Rollerfreundin

für Wochenend u. Campingreisen von
24-jährigem Bellafahrer gesucht. Nähe
Frankfurt. Ca. 147, Publicitas, Frank-
furt am Main, Friedrich-Ebert-Str. 6

Maico-Mobil

neuwertig, 5000 km, Baujahr 1953, mit
oder ohne Steib-Seitenwagen (siehe
RR Märzheft), äußerst günstig abzu-
geben. Raum München. Zuschriften
unter Ca. 156, Publicitas, Frankfurt
am Main, Friedrich-Ebert-Straße 6

Junges Ehepaar

Vespa, sucht nordd. Paar für Italien-
Campingreise ab 20. Mai f. 3 Wochen.
Günter Steuder, Heide in Holstein,
Waldschlößchen 29

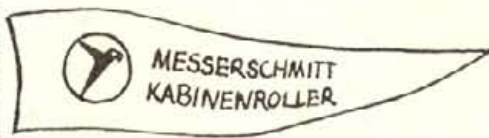
Lambretta-Fahrerin

sucht einen g. Kameraden zu Wochen-
endfahrten, der Geist und Humor hat.
Raum Frankfurt-Wiesbaden. Alter 30
bis 40 J. Ca. 155, Publicitas, Frankfurt
am Main, Friedrich-Ebert-Straße 6

Alle Anzeigen-Zuschriften

bitte nur an
Firma Publicitas GmbH.
Frankfurt a. M., Friedrich-Ebert-Str. 6

KOSTENLOS PROSPEKT UND HÄNDLERNACHWEIS
VERLANGEN SIE



* KANN DER AUCH SCHWIMMEN?



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

MESSERSCHMITT-WERK-REGENSBURG, Prüfeninger Straße 104 d

Mit Camping-ROLLY in den Frühling!

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



Camping
Rolly-Anhänger

Schumacher & Co.
Wuppertal Sonnborn
Schließfach 8

Ledertuchmäntel

Herren- und
Damenmäntel
ab DM 58,-

Spezial-Ausführung für Rollerfahrer (innen).
Von echtem Leder
äußerlich nicht zu unterscheiden.
Garantiert unempfindlich
gegen Öl, Benzin, Säure,
absolut wasserdicht, winddicht,
kältebeständig, reißfest.
Prospekt, Qualitäts- und Farbmuster
kostenlos durch

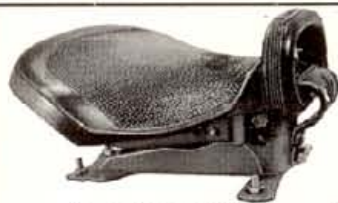
MAX MAYERHOFER K. G. gegr. 1882
München 2, Färbergraben 5, Telefon 290403



RICHARD LIETZ

Gepäckträger-
Spezialfabrik für
Motorräder
und Motorroller
Lohne/Old.

ORIGINAL
Lietz



Vespa-Soziussattel

Rollerfahrer
bevorzugen den
Qualitätssattel

»PAGUSA«

Pagusa Werke / Hamburg-Schenefeld

Goggo

Spezial-
Zubehör

Kindersitz
Sitzbankverlängerung kompl.
Seitenständer
Stahlrohr-Chromkofferträger

bei

SCHORSCH MEIER · MÜNCHEN
GOETHESTR. und DACHAUER STR.

R
O
L
L
E
R



Z
U
B
E
H
Ö
R

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

Lambretta

Berlin: E. Mehner, Mohringdamm 33
Dortmund: H. Theisen, Hansastraße, Hochhaus
Elberfeld: F. Hülsmann, Hofkamp 38
Hamburg: Gabr. Brüggemann, Ferdinandstraße 32
Hamburg: E. Küster, Chilehaus B, Pumpen 8
Köln: H. Lindiau, Hohenstaufenring 61
Offenbach: H. Friedel, Bieberer Str. 58
Oldenburg: H. Schauble, Hauptstraße 45
Recklinghausen: H. Steinberg, Harnier Straße 10

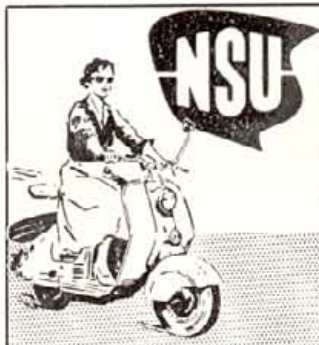
Vespa

Bad Cannstatt-Stuttgart: B. Soss, Brunnenstraße 51
Bremen: J. Dabrychlop, Parkallee 7
Hamburg: Fendler & Lüdemann, Ferdinandstraße 2
Köln: Vespa-Handelsgeos. 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. Warzecha & Co., Glockenstraße 10

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

Hans Pfeffecke

Bad Pyrmont, Postfach 113



NSU - Lambretta

Deutschlands berühmter Autoroller

Modell 1954
mit elektrischem Starter!

Fabrikvertretung seit 1912:

A. WICKENHÄUSER

München 15, Schwanthalerstr. 36
Telefon 531 45

Verkauf · Kundendienst
Ersatzteillager



Auch für Vespa lieferbar!



Kindersitz

für NSU-Lambretta und
für Vespa (DBGM)

HEINZ LUCK

Metallwaren
Zizishausen/Nürtingen

„CAMPO“-Anhänger DBP u. DBGM ang.

der schnittige Gepäckraum für Motorräder und Motorroller!

Type „Junior“: Tragfähigkeit: 200 kg bei nur 30 kg Eigengewicht!
Länge: 1,30 m — Breite: 70 cm — Höhe: 90 cm — Laderaum: ca. 0,80 cbm

Type „FILIUS“: Tragfähigkeit: 100 kg bei nur 18 kg Eigengewicht!
Länge: 90 cm — Breite: 45 cm — Höhe: 45 cm — Laderaum: ca. 0,20 cbm
elegant - völlige Gewichtsentlastung des Rollers - verblüffend gute Straßenlage

„CAMPO“-ANHÄNGER

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



Achilles-Sport

der energiegeladene, moderne 175-ccm-Roller!



Achilles-Sport ist eine Klasse für sich! Den Knieschluß und den starken Stahlrohrrahmen hat er vom Motorrad — die formschöne Karosserie und die Reifengröße kennzeichnen ihn als neuzeitlichen Roller. Volle 9 PS leistet der F & S-Motor — eine Spitze von über 90 km/h.

Eine kurze Probefahrt zeigt Ihnen, was dieser sportliche Roller leistet. Prospekte und Händler-Adressen durch

Achilles-Werke-West
Weikert & Co. KG, Wilhelmshaven-Langewerth
Fernruf: Wilhelmshaven 4530/32

achilles



Sicher und sauber ● sportlich und schnell ● stark und sparsam