

Roller

REVUE

MIT CAMPING-INFORMATIONEN



5

2. JAHRGANG
MÜNCHEN
MAI 1954

Einzelpreis DM -80 - Österreich 0. 5.6.-
Schweiz sfr. 1.- Saargebiet fr. 100.-

Die illustrierte Monatsschrift für alle Roller-Freunde

Maico MOBIL

jetzt mit 200-ccm-Motor

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



Maico MOBIL

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

Werk-Vertretung: FRITZ HAPP • München 2 • Augustenstraße 25 • Telefon 57120
Zentral-Ersatzteillager



„CAMPO“-Anhänger DBPa 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 Gewichtsentslastung des Rollers - verblüffend gute Straßenlage

„CAMPO“-ANHÄNGER

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



Chrom-Schlitzrohr
auf die Außenkante
der Stirnwand zu be-
festigen.

DBP u. DBGM angem. Preis u. Garantie:
Lambretta 21.-, Zündapp Bella 22.-,
Vespa 50-53 21.-, Vespa Königin 21.-,
Heinkel Tourist 23.-, Goggo 24.-.
Lieferung d. d. Fachhandel und
HANS PFEFFERKORN
Bad Pyrmont, Postfach 113

CAMPING

Zelte

DIREKTAB FABRIK

AB DM 69⁹⁰

VERLANGEN
SIE
PROSPEKT



ZELTFABRIK ACHIM
ACHIM 1. BEZ. BREMEN

Lederhandschuhe und Halbes

Mäntel, Jacken, Hosen.

Regendichte Anoraks

und Hosen • Katalog v.

HACKLÄNDER

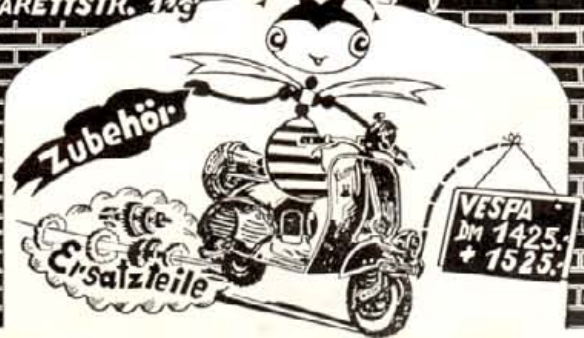
BOCHUM • Bückenbergstr. 36 b



Werkstätte

LAZARETTSTR. 113

Gräfe Pauli



Fordern Sie bitte illustrierte Zubehörliste an - München 13

Camping-Service
Biecker

Attendorn/Sauerland
Prospekte frei - jetzt bestellen

VESPA-SALON

Augustenstr. 104
Tel: 591920



Liebe Rollergemeinde,

wenn es auch diesjährig den Osterhasen gelungen ist, dem Weihnachtsmann erfolgreich Konkurrenz zu machen, so lehrt doch ein scheuer Blick auf den Kalender, daß sich der Mai nicht verhindern läßt und — daß nun der Vollwonnemond ausgebrochen ist, in dem auch der junggeselligste Roller plötzlich Reime hastet und ein ebenso anmutiges wie gleichberechtigtes Mägdlein weiblichen Geschlechts für den frisch abgestaubten Soziussitz anheuert, um mit ihm gleicher Frühlingsansicht zu sein. Einzelne alleinstehende Rollerleuten sollen angeblich auf charmanteste Ball-paradox-Weise ähnliche Maßnahmen treffen, und selbst älteste Ehepaare erinnern

Vom 21.—23. 4. 1954 hielt der Verband der Motorjournalisten (VDM) seine Jahres-Hauptversammlung in Hamburg ab. Die Esso AG sowie die Tempo Werke veranstalteten zu dieser Zeit Pressekonferenzen, um die in großer Zahl versammelten Journalisten mit ihren gewaltigen Aufbauwerken nach dem Kriege vertraut zu machen. Die Esso zeigte erstmals einen großen Dokumentarfilm des Regisseurs Wolf Hart über die Esso-Ölraffinerien. Wir berichten noch darüber.

sich in dieser Jahreszeit mit einigem Vergnügen der Anfangsgründe ihrer Partnerschaft und freuen sich der neuen Impulse, die ihnen das Rollerdasein schenkt. — Soviel über den Frühling als solchen. Es widerstrebt mir eigentlich ungemein, in der schönen Maienzeit dienstlich zu werden, jedoch ist es nicht ganz zu vermeiden, über das weißglühende Eisen, welches unser Justus auf Seite 6 ganz vorsichtig mit der Zunge angefaßt hat, einige passende Worte in den Gegenwind zu sprechen. Es geht um das Fährerscheinproblem I oder IV, über welches neulich in Frankfurt abendfüllend von maßgeblichen Leuten verhandelt wurde. Es wurde da z. B. der Probe-fährerschein vorgeschlagen. Wenn es gelingt, sich eine gewisse Zeit ohne Mißerfolg auf der Straße zu bewegen, darf ihn behalten. Pfliffige Leute könnten auf die Idee kommen, die Karenzzeit verstreichen zu lassen, um sich erst dann ein Fahrzeug zu kaufen, bzw. den Untersatz während der Zeit aufs Eis zu legen; es sei denn, die selbstgefahrenen Kilometer sind zur Endprüfung mitzubringen. Also, so geht es wohl auch nicht ganz. — Eins steht jedenfalls fest: Seitdem, gegen früher gemessen, die Spitzenkilometer die Kubik-inhalte weitestgehend überstügelt haben, hat sich dieses Problem zwangsläufig aufgetan. Blutjunger Bursche kauft sich so ein hochgezüchtetes Vehikel, ist fest davon überzeugt, es fahren zu können, kann diesen Irrtum jedoch nicht mehr einschen, weil er mit Windeseile, trotz reichlicher Freizeit, zwei Kurven nahm, wo bloß eine vorhanden war. Womöglich richtete er noch fremden Personen- oder Sachschaden an. Diese Dinge kann man täglich in kleinsten Provinzblättern lesen.



Wohin geht die Fahrt! — Natürlich in den Frühling! Foto: Speckmann

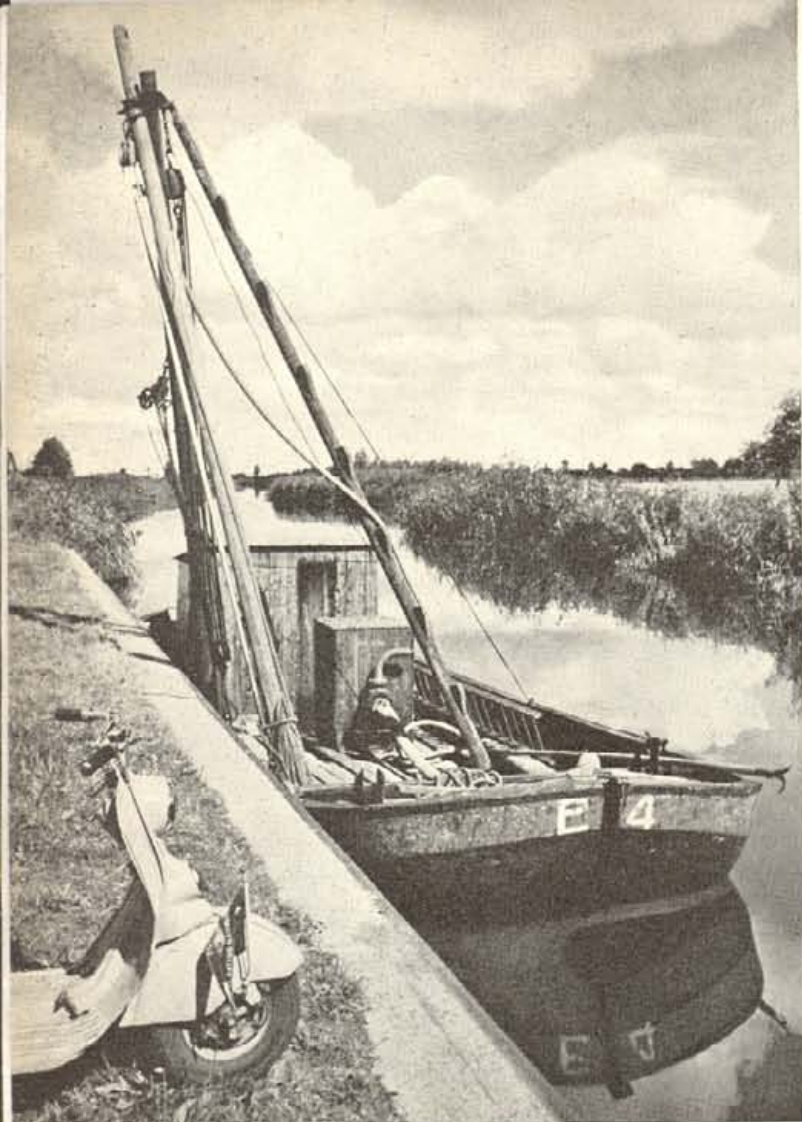
Vielleicht wäre es ganz praktisch, unseren Ratschlag öffentlich in der R.R. zu diskutieren bzw. aus der Gemeinde selbst oder dem Nachwuchs praktische Vorschläge zu erhalten. Ich würde ein lebhaftes Echo sehr begrüßen, denn diese Sache geht uns alle verdammt nahe an. Jeder muß helfen, unsere Straßen so sicher wie möglich zu machen. Gerade die aktuelle Sturzhelm-Kampagne ist absolut symptomatisch für die derzeitige Verkehrsunsicherheit. Mangelnde Fahrpraxis und wenig ausgeprägtes Verantwortungsgefühl mancher Fuhrwerkbenutzer, dafür aber keinerlei Geschwindigkeitsbegrenzung nach oben, ergeben oft eine überaus häßliche Diskrepanz auf der Bundesverkehrsebene. (In der US-Zone dürfen die Amerikaner selbst auf der Autobahn nicht über 80 fahren — geht auch!) Wir werden über die Verkehrssituation und ihre Auswirkungen einen umfangreichen Beitrag, der diese brennenden Probleme behandelt, aus der ebenso sachlichen wie spitzen Feder eines Experten veröffentlichen. — Es hat meiner Ansicht nach, per Saldo wenig Sinn, diese Fragen zwischen zwei Stühlen sitzen zu lassen, nur um niemandem wehe zu tun. Wenn nämlich in der bisherigen Weise weiter verfahren (!) wird, dann sieht der Anfang vom Ende ungefähr so aus, daß jeder Handwagen ein Radargerät mit sich führen muß und die Radfahrer durch ZZ-Verfahren auf den Wegen gehalten werden. Die Technisierung ist eifrig dabei, die menschliche Natur zu ver-gewaltigen und sie allmählich der Roboterei anheim fallen zu lassen — nur die Strafen bei Nichtbefolgung werden auch dann allzu menschlich bleiben. Wenn einmal der höchste Grad der Abstumpfung (z. B. Schildermüdigkeit) gegenüber gesetzlichen und verkehrspolizeilichen Maßnahmen erreicht ist, dann wird man sich darauf besin-nen müssen, welche Art Freiheiten und Drosselungen die menschliche Natur auf die Dauer gesehen wirklich verkraften kann; mit dem Rechenschieber allein läßt sich diesen Dingen bestimmt nicht beikommen. — Industrie- und Bundesverkehrsverantwortliche müßten gelegentlich ohne Rücksicht auf vermeintliche Verluste in engster Tuch-führung zusammenstehen, zum Wohle eines jeden Straßenbenutzers. Ohne mehr für heute, verbleibe ich wie stets, aber diesmal mit aller-besten Frühlingsgrüßen

von Roller zu Roller

*Zfr
Frühlin*



Afrikanischer Verkehrsunfall



Was ein richtiger Fotonarr ist, der läßt sich solch ein malerisches Motiv niemals entgehen, selbst nicht, wenn er durch das Vorbereiten dieser Aufnahme so viel Zeit verliert, daß er aus der Wertung ausscheidet. Gerade diese so kühl und so blank die holländische Landschaft prägenden Grachten haben wir auf dieser Fahrt ganz besonders liebgewonnen.

Hinaus in die Ferne! Ist die Devise des Lambrettaclubs Düsseldorf. Von dem Lambrettaclub Nederland war eine Einladung zu einem internationalen Scooter Rallye nach Epe/Holland ergangen. Herr Gaston Westphal, der erste Vorsitzende des reiselustigen Rollervolkchens, brauchte darum gar nicht erst lange zu reden,



...MAL EBEN NACH HOLLAND FAHREN

das ausnehmend schöne Wetter tat ein übriges dazu, und so versammelte sich an einem prächtigen Sonnabend in den frühen Nachmittagsstunden alles, was sich nur irgend freimachen konnte, um an diesem Ausflug in das benachbarte freundliche, kleine Ländchen teilzuhaben. 12 Roller und Rollerinnen samt Sozia und Sozias.

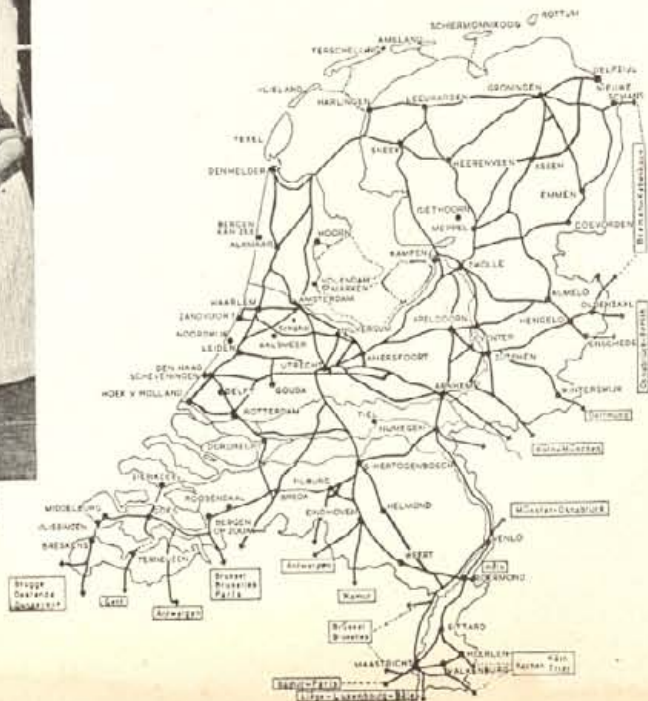
Mit einem gelegentlichen Töff-Töff und Tut-Tut, mit schnurrenden Motoren surren unsere schmucken Pferdchen über die Autobahn, biegen bei Oberhausen nach Westen ab und sind schon bald in der flachen, scheinbar endlos weiten niederrheinischen Landschaft, passieren Wesel, eine Reihe kleiner Dörfchen und sind auch schon nach knapp zwei Stunden an der Grenze. Schnell sind die notwendigen Formalitäten erledigt, und da sind wir auch schon in Holland. Fahren durch das fremdliche, blitzsaubere Arnheim und finden uns nach wenigen Kilometern in einer prächtig blühenden Heide Landschaft und bedauern nur, daß wir am frühen Abend in Epe sein müssen, da von dem veranstaltenden Club noch eine abendliche Wertungsfahrt vorgesehen ist. Unvergesslich der gepflegte, anheimelnde, saubere Eindruck, den die zahlreichen Ortschaften, durch die unsere lustige Kavalkade hindurchbraust, hinterlassen. Dem Anschein nach herrscht hier überall eitel Wohlstand. Minderbemittelte wie auch Notwohnungen scheint es überhaupt nicht zu geben.

5 Pfennige nur kostet das Übersetzen für Mann und Maschine in Amsterdam, das ja durch den Kanal in zwei Teile gespalten ist. Also, wer als Rollerist je nach Amsterdam kommt, der mache seiner Maschine, auch sich selbst eine Freude und gönne ihr eine kleine Scerwise mit der preiswerten Fähre. Am anderen Ufer angekommen, ist es dann nicht weit bis Volendam.



Volendam, wo noch alt und jung die schönen Trachten pflegt. Selbst das Meisje trägt sonntags wie werktags ihre hunte, hübsche Tracht.

4



Neues

VON WIM DUSSEL

Lahore, Pakistan, den 23. März

Lieber Herr Schimpke!

Ich nehme an, daß Sie allmählich „schimpfen“, weil der Dussel noch immer keine neuen Geschichten (allerdings nicht aus dem Wiener Wald) geschrieben hat. Trösten Sie sich: innerhalb einer Woche werden Sie wieder welche haben. Ich habe im Winter in der Türkei, Syrien usw. so viele Schwierigkeiten gehabt, daß es mir kaum möglich war, meine holländischen Zeitungen rechtzeitig mit Sachen zu versehen. Das heißt aber NICHT, daß die Roller Revue ganz hinten liegt, denn ich war der Meinung, meine Artikel werden, weil ich ja Ausländer bin, niemals so interessant sein können, und deshalb habe ich eigentlich auch nicht so viel schreiben wollen. Jetzt kommt aber die Freude: ich habe jetzt schon etwa 10 Briefe aus verschiedenen Teilen Deutschlands bekommen, die alle anfangen mit „Lieber Freund und Rollerkollege, ich habe in der Roller Revue Ihre (manchmal auch: Deine) Erfahrungen aus Jugoslawien gelesen und möchte...“ Und dann fängt's an! Man möchte Routen wissen, Hotelpreise: man möchte mit mir in Korrespondenz treten, ja, ich könnte, wäre ich kein verstockter Lediger, schon verheiratet sein mit einer der vielen schönen deutschen Rollerinnen!



Typisch für die holländische Landschaft sind ja neben den Grachten die zahllosen Windmühlen, die noch durchweg walterhalten und in Betrieb sind und sich überaus malerisch in das Bild der friedlichen, sauberen Landschaft einfügen. Überhaupt habe ich gefunden, daß der Anblick einer ihrer langen Flügelarme im Winde schwingenden Windmühle ein ganz eigenes, unvergleichliches Gefühl hervorruft, das allein schon eine Fahrt in dieses gesegnete Land lohnt. Fotografen! Gelbfalter nicht vergessen, sonst ist von den Wolken nichts mehr da.

Text und Photos: H. LACHMANN



In Harderwijk (sprich Harderweik) besuchen wir als erstes den Fischereihafen und nutzen natürlich die Gelegenheit zu einem Schnappschuß, um daheim dann nicht mit leeren Händen dazustehen. Überhaupt drängen sich die braungebrannten, alterstrotzigen Fischkutter ja geradezu als Fotomotiv auf.



Eine Karte mit diesem Foto schickte uns unser holländischer Weltreisender Wim Dussel aus Aleppo. Er sitzt dort zwischen den Einzelteilen (nicht Trümmern) seines Maico-mobils, die er zwecks Überholung auseinandergepult hat. Da er bereits in Indien ist, muß angenommen werden, daß er die Maschine wieder zusammenkommen hat.

Bitte, schreiben Sie irgendwo im nächsten Heft, dick umkreist mit einem schwarzen Rand (nicht zu dick, denn ich lebe noch), daß es mir furchtbar leid tut, aber daß es mir wirklich UNMÖGLICH ist, all diese Briefe zu beantworten! Man kann mir schreiben, natürlich, das freut mich furchtbar, und je mehr, je interessanter. Dann und wann braucht man sogar Briefe von Lesern, damit man weiß, wie es geht mit der Sache. Ich nehme an, daß Sie verstehen, was ich meine!

Und dann noch was: ich reise jetzt mit zwei Deutschen, die mit einer BMW fahren (allerdings schon geschworen haben, bei der Rückkehr einen Roller zu kaufen). Nicht wohl deswegen, wohl zusätzlich möchte ich Sie höflich bitten, nach Empfang dieses, sofort ins Postamt zu schnellen mit den letzten zwei (vielleicht drei?) Nummern der Roller Revue, damit wir in Delhi wenigstens wieder etwas wissen! (Meine letzte Nummer war Januar.) Und (ich bin noch nicht fertig) ist es kein Skandal, daß ich, Rollerfahrer Nummer eins (?!?!?) noch keine Roller Revue-Plakette habe!!! Auch das, möglichst schnell (bitte beeilen Sie sich, kommen Sie bitte nicht ohne Atem, sondern mit diesen Sachen ins Postamt!).

Ich höre natürlich von Ihnen in Delhi? Sicherheitshalber die Adresse hier: Wim Dussel, c/o Netherlands Embassy, 4, Ratendoneroad, New Delhi, India. Auf Wiederhören.

Ihr

Wim Dussel

(Berichte mit Bildern (zwischen eingetroffen. Sind bestens. Erscheinen nächste Nummer.) Die Redaktion

Alarmnachrichten aus Bonn

Wahrscheinlich ist auch dort bereits der Frühling eingezogen, denn in unserer Bundeshauptstadt brütet man zur Zeit über allerlei interessanten Reformplänen.

Da soll zuerst einmal die Grenze zwischen den Führerscheinen Nr. 1 und 4 auf 100 ccm festgesetzt werden. Ohne Zweifel: Diese Maßnahme ist gerechtfertigt. Die derzeit gültige Regelung wurde vor über 15 Jahren getroffen, als ein Motorrad mit einem Zylinderinhalt von 250 ccm es höchstens auf 80 km pro Stunde bringen konnte. Heute ist es praktisch so, daß ein Sechzehnjähriger sich auf seiner schnellen 250er vom Führerscheinbesitzenden Freund zur theoretischen Fahrprüfung bringen läßt, dort einige auswendig gelernte Sätze über Vorfahrt von rechts und Einteilung der Führerscheine herunterleiert, sich daraufhin das wichtige Papier mit Lichtbild in die Hand drücken läßt und nun mit 120 Sachen stolz abbrausen kann, ohne jemals einen Gasgriff in den Fingern gehabt zu haben. Die neue Einteilung würde bedeuten, daß jeder zukünftige Rollerfahrer von Vespa und Lambretta aufwärts 1. einige Wochen lang Fahrstunden und theoretischen Unterricht nehmen muß, 2. frühestens mit 18 Jahren die Fahrerlaubnis erwerben kann, und 3. für den ganzen Spaß mindestens die zehnfache Summe wie bisher aufwenden muß. Justus glaubt nicht fehlzugehen in der Annahme, daß sich ein verkehrsverantwortlich fühlender Rolleraspirant ohne viel Widersprüche einer theoretischen und praktischen Prüfung unterziehen würde, die es in sich hat, wenn er nur vorher nicht eine dreistellige Zahl, in Deutscher Mark ausgedrückt, aus der Brieftasche blättern muß.

Ein Vorschlag zur Güte: Es würde sicher vollkommen ausreichen, wenn so ein zünftiger Zukünftiger mit einem Fahrlehrer oder fahrtechnisch ausgebildeten Ingenieur auf dem Sozius der eigenen Maschine oder des eben erstandenen Rollers nach Zahlung einiger weniger Marker ein paar Fahrstunden absolvierte. Auf diese Weise käme der Staat zu seinem zylinderinhaltlich herabgesetzten Führerscheinen Nr. 1 und der zitternde Fahrlehrer zu einem stark verbilligten Fahrkurs. — Glücklicherweise gelten alle bis dato bestandenen Prüfungen der Klasse 4 weiter. Damit ist ein neuer neuralgischer Punkt des Verkehrsrechts angeschnitten. Wenn auch eine überwältigende Zahl von Abbestellungen der RR die Folge sein sollte, so muß Justus doch behaupten, daß zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle die Bestimmung einen großen Schritt vorwärts darstellen würde, wenn alle 2 bis 5 Jahre eine Ergänzungsprüfung für sämtliche Kraftfahrer vorgenommen werden würde. Gegenwärtig spielt es ja keine Rolle, ob man die Fahrprüfung vor 40 Jahren machte, als die Verkehrsregeln viel primitiver waren als heute oder erst vorgestern. Es ist Tatsache, daß einem Großteil unserer Verkehrsgenossen eine Reihe neuer Bestimmungen noch gar nicht zu Ohren gekommen ist!

Weiterhin erfährt Justus, daß die Kraftfahrzeugsteuer stark herabgesetzt, der Preis pro Liter Benzin bzw. Gemisch aber angezogen werden soll. Grund: Man will durch Verminderung der jährlichen fixen Kosten den sog. Wenigfahrern entgegenkommen. Das Defizit soll durch den Absatz des verteuerten Benzins gedeckt werden, wobei noch ein erheblicher Überschuß erwartet wird; dieser soll zum Ausbau unseres Straßennetzes verwandt werden. Schon dieser Grund macht das Projekt sympathisch. Natürlich werden die berufsmäßigen Dauerreisenden durch diese Regelung benachteiligt.

Um der Gefahr vorzubeugen, daß durch Fridolins Anti-Zwangsturzhelm-Rede im letzten Leitartikel die Ansicht der R.R.-R. bezüglich selbigen Problems falsch aufgefaßt wird, erhebt Justus seine vom vielen Gesetzbuchblättern kurzzeitig gewordenen Augendeckel

von
JUSTUS



und stellt fest: Wie vielleicht schon bekannt, haben wir ein Grundgesetz mit vielen schönen Freiheiten und Grundrechten. Aber schon nach der Lektüre einiger jener Artikel muß man sich fragen, ob ein Gesetz, das das Tragen vorschriftsmäßiger Sturzhelme proklamiert, demnach überhaupt statthaft ist. Aber dies ist nicht einmal der springende Punkt. Wenn man irgendwohin zum Klettern fährt, sei es auf den Eiffelturm, den Nockherberg oder auf irgendeinen Buckel, dann bleibt es auch ganz der eigenen Initiative überlassen, ob man sich anseilt oder nicht. Genausogut sollte jeder Fahrer eines Einspurgerätes das Recht haben, die Frage „Besturzhelm oder nicht?“ selbst zu entscheiden.

Das war's wieder für heute. In den nächsten Nummern will Justus einiges über den Entzug der Fahrerlaubnis berichten, von Gefälligkeitsfahrten und Gefährdungshaftung erzählen und einen kleinen Ausflug ins Strafbuch unternehmen.

Sprechstunde unseres Rollerarztes:

Ist der Mai auch warm und trocken ...

Wenn die warmen Strahlen der Frühlingssonne über dem Asphalt der Großstädte flimmern, so werden viele sonnenhungrige Rollerfahrer aus ihren Wohnungen gelockt zur Fahrt ins Grüne. So mancher wird auch sein Zelt schon mit hinausnehmen zur Wochenend- oder Urlaubsfahrt. So gern ich selbst zelte — ich tue es seit früher Jugend — muß ich Ihnen doch einige warnende Ratschläge mit auf die Fahrt geben. Nicht nur vor Bauern und Förstern ist Vorsicht geboten, da sie das Eindringen in ihre Reviere oft mit wenig freundlichen Maßnahmen beantworten, nein, Ihre Gesundheit fordert manche Vorsicht! — Bedenken Sie im Frühjahr beim Zelten folgendes (besonders, wenn Sie es nicht gewohnt sind):

1. Ist der Tag auch warm, so können die Nächte noch recht kühl sein, sogar Nachtfröste nicht selten.
2. Trockener Asphalt garantiert keineswegs ebensolchen Wald- und Wiesenboden.
3. Wassernahe Wiesen und Niederungen sind bis in den Sommer naß.
4. In kühlen Nächten fallen erhebliche Mengen Tau.
5. Der Waldboden ist bis in den Hochsommer kalt und feucht.
6. Mit steigender Höhenlage steigt auch die Nachtkälte.
7. Ihr Zelt sollte unbedingt einen Gummiboden haben! Hat es noch keinen, so kaufen Sie eine Gummiunterlage entsprechender Größe (oder leihen Sie sie von Ihrem Säugling aus).
8. Bodenkälte ist für den ruhenden Körper besonders gefährlich, darum sind wärmende Schlafunterlagen wichtig!
9. Nicht in der Tageskleidung schlafen, da die feuchte Hautausdunstung sich in der Nacht kalt auf der Haut niederschlägt.
10. Abends rechtzeitig die Wollachen anziehen, nicht erst, wenn Sie beginnen zu frösteln.
11. Auch nach kalter Nacht nicht vor einem kalten Bad scheuen. Sie werden sich freuen, wie angenehm dadurch die Wärmeproduktion des Körpers aktiviert wird.
12. Das Zelt immer an erhöhten Geländepunkten aufschlagen, nie in Senken (sonst: siehe Foto)!
13. Wassergraben um das Zelt nicht vergessen. Auch sonnige Tage sind kein Freibrief gegen nächtlichen Regen.

Und nun: Vergnügen Zelten! O, Verzeihung — heute heißt es ja perfekt ausländisch „Camping“. (Bitte original englische Aussprache mit leichtem Snob-Näseln.)
Dr. R. St.

So ist das Campen sicher keine reine Freude!





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.

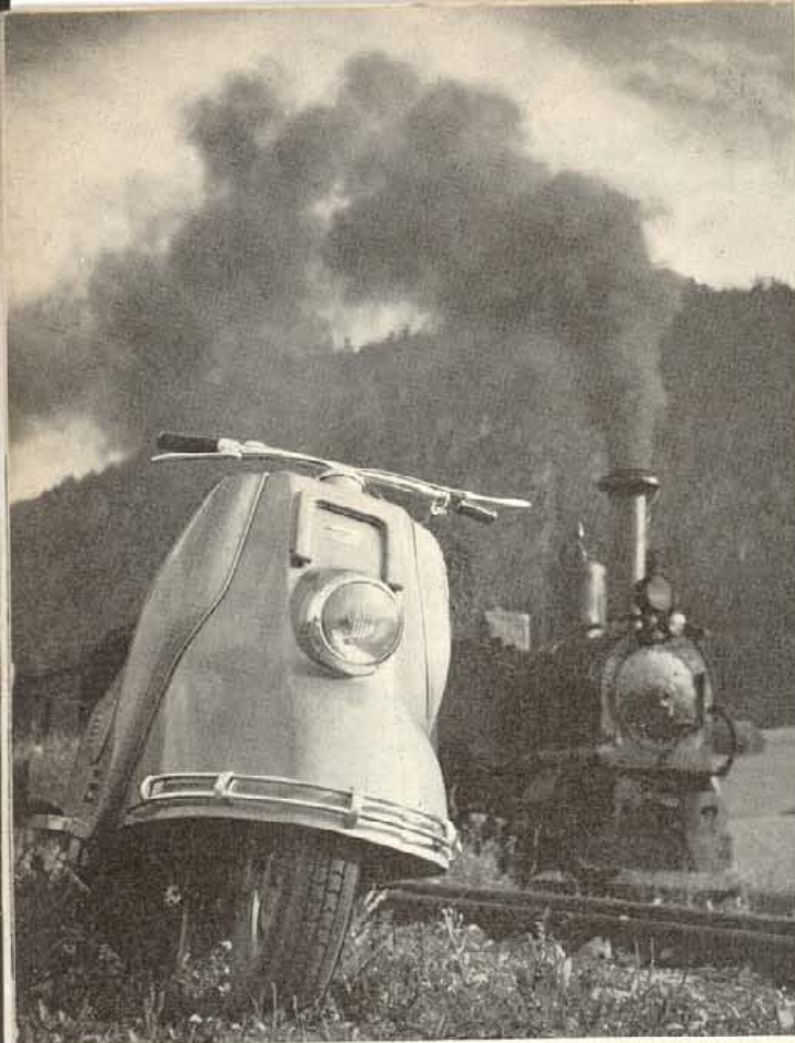
Aus der neuen Abfüllkanne kann jetzt je „Schuß“ genau die richtige Menge Oel je Liter Kraftstoff abgegeben werden (soviel „Schuß“ TT wie Liter Kraftstoff getankt wurden). Damit wird das vorgeschriebene Mischungsverhältnis von 1:25 immer gewahrt. Der Vorteil der Abfüllkanne: richtige Bedienung, schnelle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

Mobil Mix TT



im In- und Ausland empfohlen

DEUTSCHE VACUUM OEL AKTIENGESELLSCHAFT · HAMBURG



Zwei Jahrhunderte begegnen sich

Foto: Rob. A. E. Bauer



HEINKEL Tourist

EIN ROLLER AUS GUTEM HAUSE

Dem Heinkel-Tourist 150 wurde
vom RR-Tester nichts geschenkt

Ein sehr origineller Einzelfall unter der immer länger werdenden Reihe der deutschen Roller! Es steckt viel schwäbische Eigenwilligkeit in dieser Konstruktion und daß da so manche Einzelheit auf gewissen Erfahrungen im Flugzeugbau fußt, ist für den kundigen Thebaner unverkennbar. Besehen wir uns die Sache erst einmal gründlich von außen, um dann langsam ins Innere zu dringen. Man hat bei Heinkel an den typischen Rollerringredienzen orthodox festgehalten. Obwohl hier schon oft festgestellt, seien sie kurz wiederholt: Kleine Räder, volle Motorverkapselung, gute Frontabdeckung für den Fahrer; verschalteter Hinterradantrieb, dieses natürlich gefedert und schließlich freier Durchstieg. An diesen Rollereigenarten hat Heinkel eisern festgehalten.

Von der Seite betrachtet sieht das Ganze erhablich schwerer aus, als es wirklich ist. Alles in allem kommen vollgetankt und betriebsfertig weniger als 110 kg heraus. Das läßt sich hören, zumal der „Tourist“ überstabil aussieht und es in Wirklichkeit auch ist. Denn üblicherweise würde ihm vom Tester nichts geschenkt. Die Leute sollen ja auch schließlich wissen, was sie da kaufen, ob Männlein oder Weiblein. Dem Tester murmeln seine schlimmsten Freunde hinterher, daß er bei seinem Privathobby — nämlich der Literatur- und Kunstgeschichte — pennibel wie ein Oberlehrer wäre. Diese Zeitgenossen genießen aber beim Schreiber Denkmal-schutz, weil er neben einigem Bösen viel Gutes gelernt hat, so wie etwa auch beim Kommiß. (Alle mal weghören!) Ein bißchen was von diesen Hobbygewohnheiten farbt dabei eben auf die Rollerbeurteilung ab. So richtig mit Noten im Notizbuch. Und da kriegt der „Tourist“ vom äußerlichen her schon einmal eine dicke Eins! Rein vom technischen Gefühl aus ist das Ding bildschön. Auf die Faustformel gebracht: Beim Heinkel sieht man von den Rädern fast überhaupt nichts mehr. Das Vorderrad ist von oben nach unten bis zu drei Vierteln abgedeckt. Es hat eine „Halle“ für sich, in der es werkeln kann. Diese Halle bildet mit dem weit nach hinten umgelappten Stirnbrett und dem Scheinwerfergehäuse ein geschlossenes Ganzes. Außerdem läuft vorn vor der Unterkante des Schutzbleches eine elegante doppelte Stoßstange herum, die nicht nur gut aussieht, sondern von hohem praktischem Wert ist. Leider schwenkt der Scheinwerfer, der ein voll ausreichendes Licht gibt, nicht mit. Er sollte es aber, denn der Heinkel „Tourist“ ist ein windschneller Apparat mit ungewöhnlicher Beschleunigung, so daß es von Vorteil wäre, wenn man beim nächtlichen Kurvenfahren den Scheinwerferkegel in der Richtung hätte, wo man hinfährt. In die Note Eins fällt auch der Hinterbau, der hinsichtlich

seiner Linienführung nichts zu wünschen übrig läßt. Wenn man auch in technischer Hinsicht für einfachste Klarheit stimmen mag, so gefallen als reine Epiteta ornantia die großen Chromknöpfe — zwei an jeder Seite — durchaus. Sie bilden einen gewissen Unterbruch der sehr glatten Seiten und erhöhen die Wucht des Aussehens. Heinkel hat auch auf einzelne Sättel für Fahrer und Mitfahrer verzichtet und zum „Sofa“, also der durchgehenden Sitzbank für zwei Mann oder zwei Mädchen gegriffen. Womit wir gleich mit dem „Benimm“ dieser mehr als ansprechenden Rollerkonstruktion auf der Straße beginnen können.

Fangen wir also ruhig mit dem Teil des Fahrers an, der am innigsten mit diesem Gefährt in Berührung kommt. Man sitzt auf diesem Sofa hervorragend, ob auf dem ersten oder zweiten Platz. Dieses Sofa ist bequem und weich und nagelt den Fahrer nicht auf eine bestimmte Position hinter dem Lenker fest. Man hat genügend Raum, etwas vorwärts oder rückwärts zu rutschen, um so ohne technische Veränderungen allzu lange oder sehr kurze Laufgeräte in Sekundenschnelle auszugleichen. Das ist auch sehr angenehm auf langer Strecke, um durch Positionsveränderung gewisse Ermüdungserscheinungen einmal ausgleichen zu können. Allerdings sei ausdrücklich bemerkt, daß diese Ermüdungserscheinungen, die beim einspurigen Fahrzeug ebensowenig vermeidbar sind wie beim schönsten Wagen, überraschend spät auftreten. Sie sind zum Teil auch auf Schwingungen im Rahmenwerk oder in der Verkleidung zurückzuführen. Der „Tourist“ scheint keine zu haben. (Er hat sie natürlich doch! aber sie sind so hervorragend gedämpft, daß sie praktisch kaum fühlbar sind. Ein sehr wesentliches Kriterium.) In diese Rubrik der Ermüdungsanlässe gehören auch die Geräusche. Und auch hier verdient der „Tourist“ die Note 1. Die Verkleidung ist an allen Stellen nahezu vibrationsfrei. Und dies wurde bei einer Dreipunktaufhängung der hinteren Verkleidung erreicht. Ein technisches Kunststück! Gehalten wird die Verkleidung hier durch zwei Rohrschellen rechts und links, die unter Zwischenlage einer Gummimuffe vorn die Hinterverkleidung auf die doppelt geführten starken Rahmenrohre aufklammern. Diese Schellen werden durch Flügelmuttern bombenfest angezogen und ebenso schnell gelöst. Hinten sitzt die dritte Befestigung, ein mächtiger Schraubenbolzen, der in eine auf das hinten herumlaufende Rahmenrohr aufgeschweißte Laseche mit Gewindebohrung eingreift. Der Kopf dieses Schraubenbolzens ist nach Abnahme des Reserverades mittels Steckschlüssel bequem zu erreichen. Man hat nun nur noch das große Luftfilter am Vergaser abzuschrauben und kann dann die ganze Verschalung nach oben hochklappen, womit das ganze Triebwerk vollkommen frei liegt. Notwendig war das während der ausgedehnten Testfahrten nicht. Aber in solchen Dingen sind wir eben neugierig und wollen es ganz genau wissen. Denn schlecht gelöste Demontagemöglichkeiten der Verkleidung können die Reparaturzeiten und damit auch die elektrischen Kabelverbindungen zum Rücklicht mittels Bananensteckern blitzschnell zu lösen. Diese Stecker könnten etwas solider sein. Das war einer der drei kritischen Punkte, an denen sich das manchmal sehr gehässige kritische Auge des Testers festsaugte. Neben dem starren Scheinwerfer und diesen etwas windigen Bananensteckern mißfiel dem Tester etwas die Lage des Brennstoffhahnes. Zum Abstellen des Hahnes oder zum Umschalten auf

Reserve muß man mit langen Fingern durch die einzige Seitenklappe auf der rechten Seite der Verkleidung durchfühlen, bis man den Hahn findet. Stellung nach links waagrecht ergibt abgestellten Treibstoffzulauf zum Vergaser, Stellung senkrecht nach unten geöffnete Hauptleitung, Stellung waagrecht nach rechts die Reservestellung. Das muß man etwas üben, bis es auch im Dunkeln klappt.

Links ist in der Verkleidung oben unter dem sehr gut seitensteifen Sofa, auf dem man nicht „schwimmt“, ein Knopf, das Sesamöffnedich. Nach Eindrücken läßt sich das ganze Sofa, das auf einer Metallfläche liegt, seitlich nach rechts aufklappen. Und dann liegt alles frei. In erster Linie der Einfüllstutzen für den Zehnliter-Tank. Wirklich zehn Liter, die ganz hineingehen. Wir brauchen dabei nicht den beim Zweitakter notwendigen Zusatzraum für das dem Treibstoff beigemischte Öl. Denn der Motor des Tourist ist ausnahmsweise ein Viertakter, zur Zeit der einzige Viertakter im Rollerbau. Und was für einer! Doch det kriege mer später!



Schon der äußeren Form nach bekommt der „Tourist“ eine dicke Eins.

Technische Daten:

Motor: Obengesteuerter Einzylinder-Viertaktmotor, mit Kupplung und Getriebe zu einem Block vereinigt; Hubraum 149 cm³; Verdichtungsverhältnis 1:6,3; 7,2 PS bei 5200 U/min; Gebläsekühlung; Batterie-Zündlichtanlage 35/45 W; automatische Zündverstellung.

Getriebe: Vom Lenker geschaltetes Dreiganggetriebe; 1. Gang 1:14,3 / 2. Gang 1:8,1 / 3. Gang 1:5,3. Kraftübertragung auf das Hinterrad durch im Ölbad laufende Kette.

Rahmen: Verbindungssteifer Stahlrohrrahmen mit stabilem Mittelständer.

Federung: Doppelseitige Teleskopgabel mit Zentralfederung.

Hinterrad: Schwingarm mit großdimensionierter Schraubenfeder und Öl-druck-Stoßdämpfer.

Räder: Leicht auswechselbar; Bereifung 4,00x8" auf geteilten Leichtmetallfelgen.

Bremsen: Innenbackenbremsen; Handbremse auf Vorderrad, bequem liegende Fußbremse auf Hinterrad wirkend.

Abmessungen und Gewichte:

Gesamtlänge	1930 mm	Sitzhöhe von Fahrbahn	675 mm
Gesamtbreite	660 mm	Gewicht	ca. 105 kg
Radstand	1315 mm		

Verbrauch:

Normverbrauch 2,05 Liter/100 km

Serienmäßige Ausrüstung: Lenkschloß, Tachometer und Zeituhr, 130-mm-Scheinwerfer mit 25/25-W-Biluxlampe, Stand- und Stoplicht, 6-Volt-Batterie, kombinierter Zünd- und Lichtschalter, elektrisches Horn.



Sitzpolster hochklappen — kleine Klappe auf — Kerzenschlüssel rein — alles kinderleicht

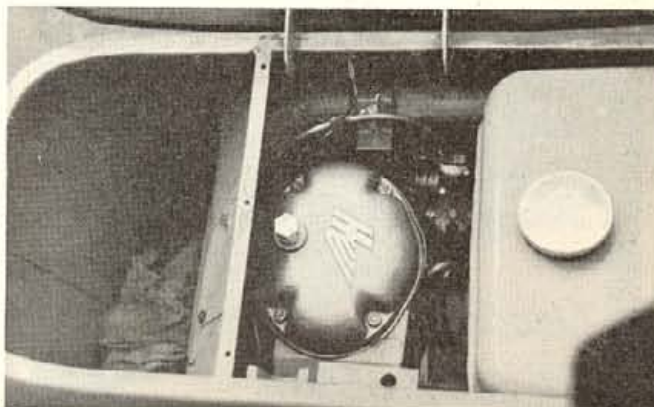
Weiter liegen jetzt der Motoroberteil und der Werkzeugbehälter frei. Dieser Behälter ist so groß, daß sich da noch ein erheblicher Stauraum für allerlei Gepäck oder Krimskrams ergibt. Noch etwas sehr Ansprechendes: An der Hinterwand dieses Stauraumes ist eine Schwenkklappe angebracht, die eine größere Öffnung freigibt. Und an dieser Stelle läßt sich spielend und ohne irgendwelche Schwierigkeiten mittels Steckschlüssels die Zündkerze herausnehmen und wieder einsetzen. Man wünschte sich, daß es bei jedem Roller so wäre. Nach Hochklappen des Sofas ist von oben auch ohne weiteres der Ölmeßstab zu erreichen. Hier kann man den Stand des Schmierstoffes, der ja beim Viertakter getrennt vom Treibstoff ist, nachkontrollieren, was übrigens beim jeweiligen Tanken geschehen sollte. Der Ölverbrauch dieser Umlaufschmierung ist beim Heinkel so gering, daß der Schmierstoff schon schwarz zu werden beginnt, ehe die Markierung für den niedrigst zulässigen Stand am Ölmeßstab erreicht wird. Es kann dann, allerdings nach erheblicher Laufzeit, notwendig werden, anstatt den Ölstand nach oben hin zu korrigieren, gleich einen Ölwechsel vorzunehmen. Diese Einzelheit charakterisiert eben die außerordentliche Sparsamkeit des Heinkel-Motors auch in dieser Richtung.

Dazu auch gleich ein Wort zum Treibstoffverbrauch. Ein sehr ruhiger Fahrer kann jederzeit mit etwas über zwei Litern Treibstoff auskommen. Aber auch mit scharfem Fahren bei gleichzeitigem Ausfahren der Gänge und langen Autobahnjagden sind wir nicht über drei Liter gekommen, es sei denn, sturmartiger Gegenwind hätte sich bemerkbar gemacht. Aber auch dann stieg der Verbrauch nicht alarmierend, wie es z. B. vorkommen kann, daß man mit einem 125er bis 150er Zweitakter fünf und mehr Liter Treibstoff auf 100 km Weg verbraucht. Eine lange, schweißtriufende Schiebestrecke auf der Autobahn bringt einem dann zu der bitteren Erfahrung, daß Treibstoffverbrauchsüberschläge zur Schimäre werden können, sobald starker Gegenwind herrscht. Auch der Tester sammelte solche Bitternisse am Wegrand auf, bis er es genau wusste.

Auffällig aber war in dieser Situation, wie wenig der für seine 150 cm bärenstarke Motor auf Gegenwind reagierte. Man spürt sehr wenig — wie häufig in solchen Fällen — ein starkes Absinken der Geschwindigkeit, die ja aus dem wachsenden Luftwiderstand resultiert. Je kleiner ein Motor ist, um so stärker wirkt sich das aus. Der „Tourist“ bleibt aber auch in solchen Fällen bei flotten Rollen.

Liebe Rollerin, nicht böse sein, wenn wir jetzt einmal ein wenig ins streng Technische abrutschen. Es muß gesagt werden. Der kopfgesteuerte Heinkel-Motor leistet bei 5200 U/min (heißt Umdrehungen in der Minute!) 7,2 PS. Die scheinen da zu sein, auch bei Gegenwind und auf Steigungen. Auch in niedrigeren Drehzahlen sind immerhin noch allerhand Pferdechen da. Das Verdichtungsverhältnis ist mit 1:6,3 ziemlich klobig. Wir hatten erst etwas Angst bezüglich des Klingelns beim raschen Gasgeben. Mit Superbenzinen — für einen kopfgesteuerten Hochleistungs Viertakter immer empfehlenswert — haben wir überhaupt kaum eine Neigung zum Klingeln beobachtet. Vergaser und Gasführung im Verbrennungsraum sind ausgezeichnet aufeinander abgepaßt. Der Motor ist sehr weich mit guten Übergängen innerhalb des Drehzahlbereiches. Die automatische Zündverstellung — hier besonders wichtig — klappt ausgezeichnet und trägt das ihrige zu der überraschend großen Unempfindlichkeit dieses Hochleistungsmotors bei.

Die Auslegung des Getriebes ist in der Abstufung der Gänge ebenfalls hervorragend ausgewogen. Der Heinkel „Tourist“ kommt gut mit seinen drei Gängen aus. Und zwar im ganzen Geschwindigkeitsbereich. Man kann den Motor im großen Gang auch auf



Links Stauraum — Mitte Motor mit Ölmeßstab, Tupfer — rechts Tankverschluß.

biasigen Steigungen überraschend lange „hungern“ lassen, womit sich die Tatsache ergibt, daß auch in niedrigeren Drehzahlbereichen eben die genannten Pferdchen nur sehr langsam weniger werden. Wen es besonders interessiert: Das Übersetzungsverhältnis beträgt im ersten Gang 1:14,3, im zweiten 1:8,1 und im dritten Gang 1:5,3. Schalten tut sich dieses Getriebe hervorragend leicht. Man hat im Motor-Getriebe-Block anscheinend genügend Raum für große Kupplungsscheiben mit weicheeren Kupplungsfedern vorgesehen. Denn der Kupplungshobel geht ungewöhnlich weich und geschmeidig. Dies ist besonders wichtig, weil hier ja die „Kupplungshand“ auch noch die Drehgriffschaltung gleichzeitig mit zu bedienen hat. Dies ist besonders wichtig für die Frauenhand, aber auch der massive Tester ist ja von hartgehenden und viel Kraft verlangenden kleinen Kupplungsscheiben mit ihren sehr strammen Kupplungsfedern keineswegs angetan, besonders nicht im Stadtverkehr. Beim „Tourist“ ist dieser sehr kritische Punkt einwandfrei gelöst.

Die Kraftübertragung vom Getriebe zum gefederten Hinterrad geschieht mittels voll verkapselter, im Ölbad laufender Kette. Diese hat den Vorteil, daß sie in sich elastischer ist und weniger Kraft verzehrt als ein Zahnradübertragung oder eine Kardanwelle mit Kegelzahnradern. Was bei starken und großen Motoren ohne weiteres hingenommen werden kann, nämlich der größere Kraftverlust in der Übertragung, macht sich beim kleineren Motor eben doch stärker bemerkbar.

Die mechanischen Geräusche sind beim „Tourist“ trotz des vorhandenen Ventiltriebes auffällig gering. Die Hinterradfederung ist als Schwinge ausgeführt. Die Änderung der Kettenspannung ist daher nur geringfügig und bedeutet keine zeitliche Überlastung der Kette. Der Schwingarm ist mittels großdimensionierter Schraubenfederung abgefangen, deren Bewegung noch durch ausgezeichnete Öldruckdämpfer gut beruhigt wird. Das gleiche gilt für das Vorderrad, das beiderseits in einer Doppelteleskopgabel aufgehängt ist, die ihrerseits wieder eine Zentralfederung aufweist. Da die Hinterradfederung nicht verstellbar ist, muß die gesamte Federung auch hinten im Solo- und Sozusbetrieb gleichmäßig ansprechen. Das zu erreichen, ist sehr schwierig und wir haben deshalb dem „Tourist“ hier ganz besonders auf den Zahn gefühlt. Trotz der kleinen Räder wälzt sich der Heinkel-Roller sicher durch Schlaglochserien, die teilweise mit großem Dampf mit Ein- und Zweimannbesatzung angefahren wurden, um zu sehen, was das Fahrzeug dabei macht. Dabei erschien die Vorderradfederung als etwas weich, aber der normale Fahrer benimmt sich auch in solchen Fällen nicht als rasender Roland, wie es in der Testerei



Der „schnelle“ Gepäckträger an der Stirnseite des Heinkel-Tourist fabrikmäßig angebracht, ist die außerordentlich praktische Lösung eines Roller-Kleinproblems.

aus naheliegenden Gründen üblich ist. Hier sei gleich noch der Bremsen Erwähnung getan, weil sie ja mit in das Gebiet der Straßenlage hineingehören. Die Bremsen reichen auch bei diesem sehr schnellen Roller mehr als aus. Sie sprachen beim Testfahrzeug weich und progressiv doch sehr rasch ansteigend an. Eigentlich hatte bei dem getesteten Roller die Hinterradbremse fast immer Ferien. Bremsenwechsel bei langen Bergabwärtsfahrten zur Schonung der Bremsbeläge war auch bei voller Besetzung stets möglich. Wie überall verlangt natürlich auch beim „Tourist“ die Hinterradbremse eine leichte Sohle, eben weil sie so giftig zieht. Lage und Wirkung des Bremspedals (Hinterrad) sowie des Bremshebels (Vorderrad) sind gut durchdacht.

Für die Rollerin besonders wesentlich ist der Kippständer. Zusammen mit dem Halteriemen für den zweiten Mann auf dem Sofa ergibt sich ein so müheloses An- und Abheben, wie man es leider beim Roller nur sehr selten findet. Hier geht es wirklich einmal ohne Überanstrengung der Leistendrüsen.

Recht bequem ist der Radwechsel bei Reifenpannen. Auch damit wird eine Frauenhand, wenn nicht gerade fünf Daumen daran sind, ohne weiteres fertig. Mittels dreier Stehbolzen ist auf dem Reserverad ein Gepäckträger so angebracht, daß die Last nicht zu weit nach hinten kommt, was gern einmal zum Schlingern führt. Nett auch der kleine Gepäckträger auf der Stirnseite des vorderen Schutzbleches. Auch hier läßt sich allerhand unterbringen. Eines der zahlreichen Beispiele sorglicher Durcharbeit bis ins Kleinste beim „Tourist“ ist der Staubschutzdeckel aus Gummi, der die zentrale Öffnung des Reserverades abdeckt. Es fehlen weder der Aufhängehaken für die Aktentasche, noch eine gute Zeituhr, ebenso wie natürlich auch ein Geschwindigkeitsmesser mit Kilometerzähler serienmäßig und hübsch angeordnet vorhanden ist.

Das Gesamturteil: Eine Arbeit wie an einer hochwertigen Armbanduhr. Äußere Ansicht vorbildlich, fast schon Flugzeug-Aerodynamik. Der alte Flieger, der unter dem eigenartigen Heinkelzeichen sechs Jahre lang so viel erlebte, schmunzelt angesichts dieses Zeichens, das er in ersterer Lage kennen und achten lernte. Straßenlage ungewöhnlich gut. Motor hervorragend mittels eines sehr geräuscharmen Gebläses gekühlt. Fahrcharakteristik ähnelt stark der eines sehr sportlichen Motorrades. Dabei hervorragend leise im Ansaug und Auspuff. Ein bildschönes Fahrzeug ebenso für den Alltagsfahrer als auch den Mann mit etwas sportlichen Ambitionen. Das Triebwerk trotz seines auf hohe Leistung ausgelegten Motors uberaus robust.

Abschließend noch die Spitze, obwohl diese für vernunftbegabte Fahrer — und das sind Roller und Rollerin unbestrittenermaßen durch die Bank — gar nicht ausschlaggebend ist. Heinkel gibt „etwa“ 90 km/h an. Nun, die haben wir mit der Testmaschine nicht erreicht. Wir haben uns allerdings bei den Versuchen auch nicht lang gelegt, wie es manche Fabriken zur Erreichung der Spitze vorschreiben. So etwas tut man beim Roller schließlich auch nicht. Den besten Wert fanden wir in einer Richtung mit 84 km/h. Mag sein, daß hier Wind und Witterung eine Rolle spielten. Aber — und das ist wohl doch das wesentlichste — erheblich über 80 km/h waren immer mit „drin“ und das so blitzschnell, daß man die paar an den versprochenen Kilometern ganz oben noch fehlenden Schlußfußern in keiner Weise entbehrt. Mit einigen winzigen Frisuren in der Vergasereinstellung und mit einem 125-Pfund-Mädchen — der Tester bringt immerhin 90 kg in den Sattel — wird man wohl an die 90 km/h herankommen können. Wir fanden kein so leichtes Mädchen, das bereit gewesen wäre, das Letzte herauszuholen. Das ändert aber nichts an unserem Urteil: Besser als im „Tourist“ hätte man die gestellte Aufgabe wohl kaum lösen können.

Mechanikus

ZOEPPRITZ REISEDECKEN




WARM

WOHLIG

WEICH

Qualitäts
Decken für's Leben

Haftpflichtversicherung

für das Ausland

In Deutschland kennen wir die gesetzliche Haftpflichtversicherung, ohne deren Abschluß eine Zulassung eines Kraftfahrzeuges nicht möglich ist. Aber nicht in allen europäischen Ländern ist dies der Fall. Eine Zwangshaftpflichtversicherung besteht in den Ländern: Großbritannien, Irland, Belgien, Luxemburg, Norwegen, Dänemark, Finnland, Schweden, Österreich und Schweiz, während in den Ländern: Portugal, Spanien, Italien, Frankreich und Jugoslawien lediglich eine freiwillige Haftpflichtversicherung besteht.

Die deutsche Haftpflichtversicherung wird in den meisten europäischen Ländern anerkannt und gewährt uns ausreichenden Schutz. Damit uns aber beim Grenzübertritt der Schlagbaum geöffnet wird, ist es allerdings erforderlich, daß wir eine Haftpflichtversicherung mit den erhöhten Deckungssummen DM 250000 für Personen-, DM 25000 für Sach- und DM 10000 für Vermögensschäden abgeschlossen und die Prämie bezahlt haben. Dies ist zumindest für die Zeit erforderlich, für welche man sich im Auslande aufhält. Unsere Versicherungsgesellschaften geben nach Abschluß einer solchen erhöhten Haftpflichtversicherung kostenlos und ohne Formalitäten für die Dauer des Aufenthaltes bzw. für die Dauer der bestehenden erhöhten Haftpflichtversicherung eine sogenannte „Grüne Versicherungskarte“ (die internationale Versicherungskarte für Kraftverkehr) an den Versicherungsnehmer ab. Sie gilt im Hochstfalle ein Jahr und nach Ablauf kann erneut eine Ausstellung verlangt werden, sofern die erhöhte Versicherung weiter aufrecht erhalten wird. In allen Ländern, in denen diese Karte Gültigkeit hat, sind Büros eingerichtet, welche den deutschen Kraftfahrer bei einem Unfall betreuen. Genau wie in unserem Heimatland meldet man den durch einen Unfall entstandenen Schaden dort an, und diese Büros erledigen dann alles weitere. Die Namen und Adressen der Büros findet man auf der letzten Seite der „Grünen Karte“. Die internationale Versicherungskarte für Kraftverkehr der deutschen Haftpflichtversicherung hat bis jetzt Gültigkeit für folgende Länder: Österreich, Belgien, Schweiz, Dänemark, Spanien, Irland, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, Norwegen, Schweden und Finnland.

Der deutsche Kraftfahrer und insbesondere wir Rolleure sind mit der deutschen Haftpflichtversicherung mit ausreichendem Schutz gegen Schadenersatzansprüche im Ausland versehen. Wenn aber z. B. die Schuld auf der Gegenseite liegt und in dem betreffenden Land eine Erstattung der Kosten auf Grund von Unfallschäden durch eine Versicherung des Ausländers nicht gewährleistet ist, dann sieht die Sache für uns nicht so erfreulich aus. Wohl ist der Schuldige ersatzpflichtig, aber das nützt uns nichts, wenn die Begleichung eines Anspruches auf Schadenersatz an der Zahlungsunfähigkeit oder an komplizierten Rechtsverfahren im Ausland scheitert. Doppelte Vorsicht bei Fahrten im Ausland ist also erforderlich, um sich vor unangenehmen Überraschungen zu schützen.

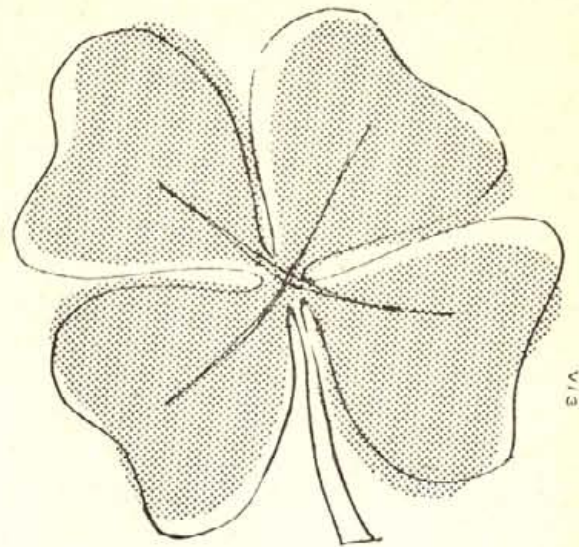
Wt.

Der Name verpflichtet:

Darum die neuen Modelle
BMW · HOREX · ADLER · VICTORIA
GOGGO- UND HEINKEL-ROLLER
bei

Schoersch Meier · München

Gothestraße 3 (am Hauptbahnhof) · Dachauer Straße 96



Ein vierblättriges Kleeblatt bringt Ihnen vielleicht Glück -

Bei der Wahl Ihrer Rollerbereifung
ist es jedoch zweckmäßiger, wenn Sie sich
weniger auf das Glück verlassen,
sondern mehr auf die Zuverlässigkeit
der Reifen.



Fahren auch Sie
die zuverlässigen FULDA-
Motorroller-Reifen



Fulda-Reifen
halten und greifen!

GUMMIWERKE FULDA K.G.a.A. · FULDA



DER ROBORO

Unübertrefflich aber bewährt sich ROBORO im Außendienst. Wenn man ihm die Milchkanne an die Handbremse hängt und das Geld in eine Klappe am Scheinwerfer steckt, dann geht er selbständig zum Milchladen, vorausgesetzt, daß man ihm zweimal mit der Hand zart über den Sattel streicht (nicht dreimal! denn das würde bedeuten, daß er Kohlen aus dem Keller holen soll). Ist er am Ziel, das man ihm auf einer Radar-Super-Straßenkarte am Schlußlicht eingezeichnet hat, so läuft automatisch das in seiner Hupe befindliche Tonband ab, welches man mit dem Auftrag besprochen hat. So erledigt ROBORO alle Besorgungen und findet mühelos mit der vollen Milchkanne den Weg zurück, ohne einen Tropfen zu verschütten.

Nun will ich meinen Bericht schließen, denn eben höre ich ihn vom Holzhacken im Hof die Treppe heraufschmaufen. Dann flüstere ich ihm diesen Brief an die Roller Revue-Leser in den Vergaser. Im Motor laufen meine Worte durch eine eingebaute Diktaphon-Schreibmaschine und kommen fehlerfrei getippt aus dem Auspuff — DIN A 4 gefalzt, gleich mit Kuvert.

Vielleicht fallen mir bald noch neue Verbesserungen ein. Einen Nachteil hat der ROBORO aber doch noch: er kann nicht zweien Herren dienen. Ich muß mit diesem Bericht per Straßenbahn in die RRR. (Roller-Revue-Redaktion) fahren, weil meine Frau den vielseitigen ROBORO nicht hergibt. Eben hat sie unsern Freund und Helfer nämlich zum Wäschewaschen angestellt.

In wohlgefälligem Erfinderstolz Ihr ergebener
W. Baranowsky

Liebe Rollerfreunde!

Wenn ich mich auch aus angeborener Bescheidenheit in der Öffentlichkeit wenig hervortue und mehrfache Anerbieten auf Verleihung des Bundesverdienstordens ablehnte, so bin ich doch mindestens den Roller Revue-Lesern als glorreicher Erfinder des Universalrollers, über den ich in der Nr. 1/1953 berichtete, ein Begriff. Mein wissenschaftlicher Blinddarm ließ mich seitdem nicht ruhen (meine Frau kann für meine technische Begabung eidesstattlich bürgen: wenn ich einen Nagel in die Wand schlage, wird die Wand krumm, der Nagel blau und der Finger bröckelt ab). Soeben habe ich nun meine neueste Schöpfung zum Patent angemeldet. Sie hat den Namen ROBORO. Endlich ist er da — der Roboterroller!

Der Fortschritt der Technik schreitet von altbackenen Vorstellungen immer weiter fort, daß ein Roller nur zum Fahren zu gebrauchen wäre. Noch sind die ungeahnten Möglichkeiten in aller Munde, zu denen mein Universalroller verwendbar war. Nun aber ist ein wesentliches Manko überwunden — die Garagenfrage ist gelöst. Der ROBORO kann in die Wohnung mitgenommen werden! Zu diesem Behufe ist er vorn und hinten neben den Reifen mit Klettereisen versehen, durch die er in der Lago ist, die steilsten Treppen mit 40 Sachen zu nehmen. Und in der Wohnung gebärdet er sich nicht etwa als unnütz herumstehendes Möbel. Im Gegenteil! Meine Frau ist ganz begeistert, daß er sich als hervorragende Nähmaschine benützen läßt, bei der sie nicht einmal mehr zu treten braucht. Nach dem Essen wäscht er selbsttätig das Geschirr, das man ihm vorn in den Wanst schiebt. Hinten kommt es fertig abgetrocknet wieder heraus. Derweile schält das Hinterrad noch die Kartoffeln für die nächste Mahlzeit, und im Tank brutzelt unterdessen ein sahniger Schokoladenpudding.

Renate sucht einen Roller

Sie sieht ihn zum erstenmal mit offenen Augen und findet ihn ausgesprochen hübsch. Es ist eine Vespa, die da auf dem Parkplatz steht.

Renate geht also gleich nach Hause und sagt Papa Bescheid, daß sie gern einen Roller kaufen möchte. Dann bummelt sie wieder durch die Stadt. Sie ist sehr kritisch und prüft gut, bevor sie kauft. Mein Gott, wie soll sie sich entschließen, wo ihr doch einer besser als der andere gefällt...

Renate sieht vor dem Laden eine „Bella“ stehen und erkundigt sich nach dem Preis. Renate setzt sich auf eine „Lambretta“ und besieht sich die Farben der vielen anderen Lambrettas um sie herum.

Renate wagt es schließlich gar, mit einem „Goggo“ eine kleine Probefahrt zu machen und zu guter Letzt läßt sie sich auf dem Sozjus von einem „Maico-Mobil“ durch die Straßen der Stadt fahren.

Renate kommt nach Hause. „Nun“, fragt der Papa, „hast du dir einen Roller gekauft?“

„Nein“, sagt Renate, „aber ich bin den ganzen Nachmittag spazieren gefahren... mit vielen Rollern.“

„Und welcher hat dir am besten gefallen?“

Renate überlegt... „Am besten? Der junge Monteur von Müller & Co., in zwei Wochen werden wir uns verloben!“

Ja, ja, Renate weiß schon, was sie will.

mp

Strolch
PROGRESS

150
ccm
175

Die neue Rollerklasse wird am besten vom „Strolch“ repräsentiert. Man verlangt heute das zweckmäßige, starke Gebrauchsfahrzeug für Stadt und Fahrt. „Strolch“ ist große Klasse!



... mit den großen Rädern

PROGRESSWERK OBERKIRCH AG
STADELHOFEN/BADEN



Der Allwetter-Kroboth

Unsere Notiz im vorigen Heft, daß die Kroboth-Werke in Seestall am Lech einen Allwetter-Roller herausgebracht haben, wollen wir heute mit Bild und einigen Werksangaben erweitern. Der Allwetter-Roller wird in zwei Ausführungen hergestellt, als Sportwagen (siehe Bild) und als geschlossenes Fahrzeug, von dem wir in Kürze ebenfalls Illustrationen bringen werden.

Wie Herr Kroboth sagt, soll sein Allwetter-Roller nicht etwa einen Pkw ersetzen, sondern seinem Besitzer, bei Anschaffungs- und Haltungskosten eines einspurigen Rollers oder Motorrades, den Watterschutz und die Bequemlichkeit eines Wagens bieten. Er meint, daß sein neuer Dreiradroller diesen Anforderungen vollauf gerecht würde. Er kostet kaum mehr als ein gleich starkes Gespann. An Steuern und Versicherung sind jährlich DM 94.— zu zahlen. Den Verbrauch gibt er mit ca. 3,5 l auf 100 km an.

Die wichtigsten technischen Daten

Zentralrohrrahmen mit Einzelradfederung
 Länge: 2800 mm Breite: 1300 mm
 Höhe: 1200 mm Radstand: 1000 mm
 Spur: 1150 mm Gewicht: 210 kg
 Radgröße: 4.00-8 Verbrauch ca. 3,5 l per 100 km
 Spitzengeschwindigkeit: 70—80 km/h.
 Autolenkung, gewölbte Sicherheits-Glasscheibe, Stahlblech-Karosserie, Führerschele Klasse 4.
 Motor: Entweder 175 ccm Sachs, 9 PS, 4 Gänge, oder 200 ccm Ilo, 10 PS, 3 Vorwärts- und 1 Rückwärtsgang.
 Elektrischer Anlasser für beide Modelle DM 98.—.

In der Tat ist die Sitzgeräumigkeit enorm groß. Zwei gewichtige Erwachsene kommen nebeneinander kaum zur Berührung, im Gegenteil, man kann noch ein Kind dazwischen setzen. Hinter den Sitzlehnen befinden sich zwei sehr große Kofferräume. Und, so lange Beine kann kaum jemand haben, um sie nicht im vorderen Raum unterzubringen. Bei dem geschlossenen Modell ist das Verdeck leicht und schnell vom Sitz aus zu schließen bzw. zu öffnen. Seitliche Aufsteckfenster und Warmluftheizung sichern größten Fahrkomfort.

Grenzübergänge:

SCHWEIZ-ITALIEN

Die Grenzübergangsstellen von der Schweiz nach Italien (bzw. von Italien nach der Schweiz) liegen durchweg im Alpengebiet. Die verkehrstechnische Erschließung durch Verbindungswege nach beiden Ländern bilden die sogenannten Paß-Strassen. Diese Alpenstraßen weisen verschiedene Schwierigkeitsgrade hinsichtlich Steigung und Gefälle mit unterschiedlichem Straßenausbau auf. Im Rahmen dieser Betrachtung werden alle Grenzübergangsstellen zwischen der Schweiz und Italien namhaft gemacht, welche für den großen Reiseverkehr geöffnet sind. Beginnen wir mit dem 2473 m hohen Col du Gd. St. Bernard, der von Orsières schweizerseits zu erreichen ist, während dann die Abfahrt gen Italien nach Aosta führt. Als Bezeichnung der Grenzstationen gilt der Name des Passes Col du Gd. St. Bernard für beide Länder.

Eine weitere Möglichkeit, die schweizerisch-italienische Grenze zu passieren, bietet der Simplon-Paß mit einer Höhe von 2009 m, zwischen Brig und Domodossola. Das schweizerische Zollamt befindet sich in Gondo, das italienische in Iselle.

Eine andere Passierstelle liegt an der Strecke von Locarno am Lago Maggiore nach Domodossola, und zwar in Camedo bzw. in Ponte Ribellasca.

Rund um Lugano aber haben wir mehrere Möglichkeiten, nach Italien zu gelangen. Zuerst sei Termino-Cassinone/Palone genannt, dann folgen: Ponte Tresa (dieser Name gilt ebenfalls für beide Länder), dann der Hauptverkehrsknotenpunkt von der Schweiz nach Italien: Chiasso/Como (Chiasso Strada/Ponte Chiasso) und schließlich noch der Grenzübergang in Gandria-Confine/Orta.

Mit dem Splügen-Paß (2117 m) wurde eine weitere Möglichkeit geschaffen, von der Schweiz aus Italien zu erreichen. Auf der Strecke von Splügen nach Chiavenna befinden sich die Grenzübergänge in Splügenberg und Monte Spluga.

Chiavenna aber ist ein weiterer Zufahrtort vom 1817 m hohen Maloja-Paß her. Sollte diese Strecke gewählt werden, so sind die Grenzposten in Castasegna und in Villa di Chiavenna den Beamten vorzuweisen. Wählt man aber den Bernina-Paß (2330 m), zwischen Pontresina und Tirano, dann erwartet uns die Grenze kurz vor Tirano, nämlich in Campocologno und italienischerseits in Plattamala.

Die letzten Grenzposten in dieser Reihenfolge zwischen der Schweiz und Italien befinden sich in Sta. Maria/Umbrail, oder — von Sta. Maria nach Staderno — in Müstair-Tubre. Wf.

Roller und Motorrad unter strahlendem Schutz!

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

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

AUS DEN SIDOL-WERKEN · KÖLN

ZWEIFACH PFLEGE
in einem Arbeitsgang
reinigt und poliert zugleich

Roller - New Look 1954

Wie einfach haben es die Herren der Schöpfung, die eigentlich in jedem Aufzug passend angezogen sind. Ein sportlicher Anzug: wenn es warm genug ist, statt des Jacketts einen feichen Pullover oder ein Lumberjack, es stimmt immer. Wir Frauen dagegen müssen uns doch einiges Kopfzerbrechen machen, wie wir uns sportlich-praktisch und modisch zugleich auf unseren fahrbaren Untersatz schwingen können.

Die Modekönige Fath und Dior kommen uns mit ihrer neuen Frühjahrs- und Sommermode sehr entgegen. Sie ist jugendlich und sportlich, mit dem nötigen Schuß Charmo. Für das Frühjahr helle, lustig genoppte Mäntel und Kostüme aus Tweed — für den Sommer bezaubernd schlichte Kleider aus Baumwolle in allen Farben. Wie praktisch für uns, denn schnell ist ein Baumwollkleid gewaschen, und die leuchtenden Farben machen sich bei einer vorbeirauschenden Amazone besonders gut. Die Rocklänge ist etwa bei der Mitte der Wade stehengeblieben. — Die Modefarbe ist „Blau“. Blau in allen Schattierungen, von hell bis nachtdunkel, vom zärtlichen Pastell des Abendhimmels bis zu kraftvoll leuchtenden Tönen südlicher Meere oder des Bergblümchens Enzian wurde zur Modefarbe erhoben.

Wenn man die Berichte von der Frankfurter Frühjahrsmesse richtig liest, stellt man fest, daß die Spezialkleidung für Rollerfahrer ein neuer Begriff geworden ist. Sie hat nichts mit der Lederkleidung des Motorradfahrers zu tun, sondern ist gefälliger und in ihrer Art modischer. Da haben Firmen „Lambretta“-Jacken aus Velvet oder Rollerblusen aus Popeline und Cordsamt zum doppelseitigen Tragen herausgebracht, da gibt es vom Duffle-Coat beeinflusste Rollermäntel und vieles andere mehr. Wie die „Textilzeitung“ in ihrem Messebericht schreibt, ist diese Motorsportkleidung zum ausgesprochenen Messeschlager geworden. Hier liegt also zweifellos eine Konjunktur vor, die sich aus den ständig wachsenden Zahlen der Rollerzulassungen erklärt, die in diesem Jahre 200 000 überschreiten werden. — Sollte sich hier das Maßschnelderhandwerk nicht einschalten und Motorrollerkleidung schaffen und propagieren? (n)

Nach wie vor ist die Stola mit ihrer Vielseitigkeit in ihrer Verwendung große Mode, alle anderen hübschen Dinge, lange enge Hosen, Jacken, Pullis, Schals und Westen kann man je nach Geschmack und Laune lustig durcheinander mixen.

„Ja, 1954 wird das Jahr der Baumwollstoffe“, sagte mir schon vor längerer Zeit ein großer Modepionier im Vertrauen. Dieser Stoff gilt als Favorit, und gleich kamen mir Gedanken, wie viele Möglichkeiten uns Rollerfahrerinnen damit gegeben sind, vor allen Dingen praktisch und billig zugleich. Fieberhaft arbeitete die Textilindustrie, um diesen Stoff zu veredeln. Das Gewebe läßt sich in seiner Flüssigkeit und Weichheit kaum noch von einer reinen Seide unterscheiden.



Die Verfasserin stellt sich hier in einem besonders netten Rolleranzug vor, den sie selbst entworfen und geschneidert hat

So habe ich mir einige Kombinationen ausgedacht, und wer Lust hat, mache sie gestrost nach.

Zu unseren Einkäufen am Morgen durch die Stadt empfehle ich für kühlere Tage das sportlich-elegante Kostüm oder Kleid aus Tweed, auch Flanell, mit flachen Schuhen und passendem Mützchen. Für heiße Tage ein modisch gearbeitetes Baumwollkleid, auch Popeline mit kurzem Kopftuch aus gleichem Material und luftigen Sandaletten. Zur Ausfahrt ins Grüne eine enge, gutsitzende lange Hose mit einem feichen Pulli oder Blüschchen. Darüber die immer wieder modisch neue und vielseitig verwendbare farbenfrohe Ninoflexjacke, die mit einer angeschnittenen Kapuze für uns bei kühlem Wetter besonders geeignet ist!

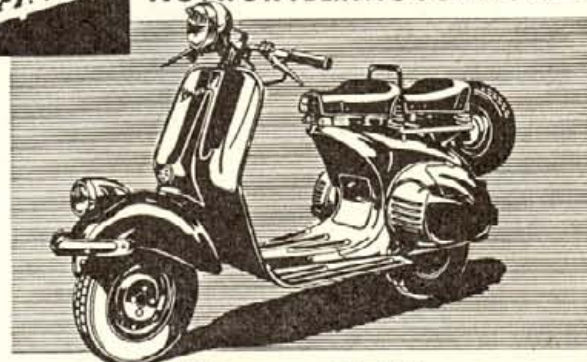
Für hochsommerliche Tage ein Verwandlungskleid aus buntem Wollstoff, bestehend aus einem Wickelrock, der beim Fahren ausgesprochen praktisch ist, einem kleinen Jäckchen, darunter Shorts und schulterfreies Oberteil, jederzeit bereit zum Sonnenbad. Diese Art Bekleidung gibt es nun in jeder Variation und läßt alle Möglichkeiten offen für jeden persönlichen Geschmack.

Bei allem vergessen wir nicht die Wirkung und modische Untermahlung durch die Riesenauswahl netter Kleinigkeiten und modischem Schmuck, der gerade beim großen Ausschnitt besonders dekorativ sein kann. Bunte, lustige Tücher, leichte farbige Handschuhe aus Stoff (große Mode in diesem Sommer), effektvolle Gürtel, Taschen und große Beutel aus apart bemaltem Plastik zum Umhängen oder Anhängen, darf man dabei nicht vergessen.

Der klassische Motorroller mit der grossen Leistung



KÖNIGIN DER MOTORROLLER



Die neuen Modelle:

MODELL A 4,5 PS

einfache Ausführung mit Normalausstattung DM 1.350.— a.W.

MODELL 1954 5 PS

Luxusausführung mit Scheinwerfer, Nebellampe, Chromverzierung DM 1.525.— a.W.

Spitzengeschwindigkeit 70 km/h · Normalverbrauch auf 100 km 2,5 ltr.

Technischer Einfallsreichtum und gediegene Verarbeitung machen die VESPA zu einem Fahrzeug ohne Beispiel:

- ... bestechende Formschönheit
- ... zuverlässig und leistungsfähig
- ... schnell und bergfreudig
- ... hervorragende Kurven- und Straßentlage
- ... bequemer Sitz für Fahrer und Beifahrer
- ... preiswert in Anschaffung und Unterhaltung

Bitte, verlangen Sie Prospektmaterial oder eine zu nichts verpflichtende Probefahrt beim nächsten Hoffmann-Händler



hoffmann-Werke LINIENORF BEZIRK DÜSSELDORF

Camping-VERSANDHAUS

Zelte, Boote, Möbel, Schlafsäcke, Matratzen, Kocher, Geschirr und die Camping-Kleidung. Fordern Sie Preisliste und günstige Bedingungen. Herbert Pixberg · Wuppertal E 1 · Neue Friedrichstraße 8

2-Mann-4-Mann-Zelte

ab DM 49,50 · ab DM 123,—

Schlafsäcke ab DM 29,85

Luftmatratzen ab DM 34,50

Versand ohne Risiko Katalog anfordern

CAMPING-BEENSEN
Hannover 3 · Deisterstr. 43



140 km durch den

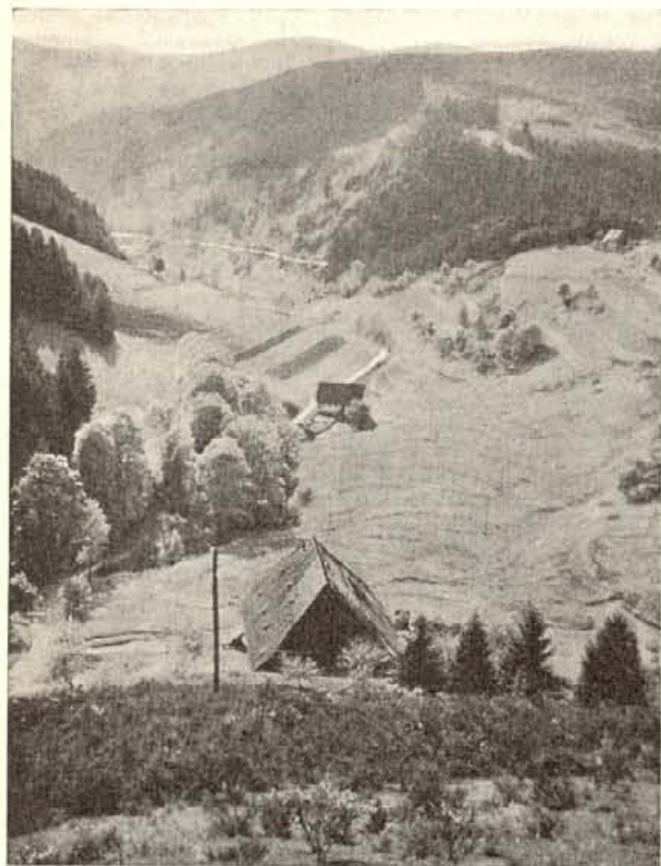
Hochschwarzwald



Rast auf dem Schauinsland im Angesicht des Feldbergs (1500 m)

Foto: Reinert

Es regnet, als ich in Freiburg starte. Zunächst drücke ich mich hinter meinen Cellonschirm und lasse den Dingen ihren Lauf. Als sie ihn aber zwischen Hals und Mantelkragen zu nehmen versuchen, muß ich anhalten, um den Schirm ein wenig schräg zu stellen. Zwar entwickeln die 125 cm unter mir keine solche Geschwindigkeit, daß man unter dem Regen durchfahren könnte.



Sommer im Hochschwarzwald

Foto: Ritz

Aber man erreicht doch, daß die Tropfen von vorn kommen, so daß nur noch Kopf und Schultern einiges abbekommen. — Das Höllental rauscht und dampft. Bäche und Seen glitzern auf der Straße und trommeln dumpf gegen meinen Gummiboden, wenn ich sie kreuze.

In Hinterzarten (dem Popodolee der Römer) zeigen sich Silberstreifen im Regenschleier, und als ich bei der kleinen Station Titisee hart steuerbord schwenke, lacht wahrhaftig die Sonne. Auf dem makellos roten Lack meines Rollers glitzern die letzten Rinnsale des Regens — also erst die Tropfen weg, damit sie von der Sonne nicht eingebrannt werden (wenn doch diese zarte Sorgfalt der ersten verliebten Einfahrzeit bliebe!). Aus den Kurhotels am andern Ufer quellen jetzt die ersten Gäste in die frischgewaschene Sonne. Ein unbeschreiblich prickelnder Schwarzwald-duft steigt aus den diamantübersäten Wiesen und den nassen Fichten.

Vierhundert Meter Höhenunterschied hinauf zum Feldbergerhof — nun muß mein Bienchen zeigen, was es kann. Aber wir schaffen es leicht.

Das Hotel scheint voll besetzt zu sein. Aber ein Parkplatz ist da. Gepäck vom Träger und — fast immer in gleicher Höhe — zwischen moosigen Blöcken durch den Wald zum Feldsee (gute halbe Stunde). Unter einer alten Schirmtanne treffe ich die beiden Freunde, wie wir es verabredet haben. Sie wollen hinauf zum Feldberggipfel, und einigen botanischen Gletscherrelikten nachspüren. Zwischen Wurzeln und Heidelbeerkraut tafeln wir. Mücken tanzen in der Sonnenglut über dem dunklen See. Wunderbar still ist es ringsum.

Ich gehe zurück zum Parkplatz. Schon von weitem leuchtet mir mein Roller entgegen, zierlich glänzend zwischen wahren Gebirgen aus Glas und Chrom. Im zweiten Gang rollen wir bergab. Und im Bärenal schnurrt dann das Rollerchen zwischen Wiesen und durch Wälder dahin, vorbei am Windgfallweiher zum Schluchsee. Unterhalb Oberaha schiebt sich das Bahnchen zwischen mich und den See; aber oberhalb Unteraha kreuze ich es mit elegantem Schwung und lande mitten zwischen Bademänteln und Sonnenschirmen. Die Sonne meint es auch fast zu gut heute; erst ein guter Kaffee mit Zigarette, dann einige Stunden süßes Nichtstun.

Weiter! St. Blasien, Präg; sanfte Fahrt hinab ins Tal der Wiese. Todtnau — nun muß Motorchen wieder ziehen! Und es zieht und zieht. Notschrei (nein — nicht der Zylinder; so heißt das nächste Dorf), noch ein Stück höher — heureka, ich hab's! Wir sind tatsächlich oben auf dem Schauinsland! Eben geht die Sonne wie eine Orange im Dunst der Vogesen unter.

140 km lang ist diese Fahrt durch den Hochschwarzwald; alles in allem 1000 m Höhenunterschied. R.

BERU ZÜNDKERZEN

U2

- zuverlässig
- zündsicher
- langlebig



„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



Gute Laune auch bei Regen!

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.



Immer sinnig mit den kalten Pferden

Die Philosophen sagen: Den Motor nicht warmlaufen lassen!

Sie haben, verehrteste Rollerfreunde und -freundinnen, schon längst erkannt: Ohne ein Mindestmaß an Technik kommt selbst ein Rollerchauffeur nicht aus. Wer sich eimbildet, ohne jegliche technische Vorbelastung vegetieren zu können, dem präsentiere ich rasch die bekannte Milchmädchenrechnung der Kfz-ler: Rechnung: Fehler in der Zündung behoben 1,20 DM Da gewußt, wo Fehler lag 5,— „ macht zusammen 6,20 DM

Daß ein Motor erst dann seine volle Leistung ausspielen kann, wenn er die richtige Betriebswärme aufweist, wissen alle, die nur die leiseste Mitgift von Logik auf den Lebensweg erhalten haben. Sie wissen es alle, restlos alle. Ich wette . . .

Auf volle Touren kommt der Motor, wenn er gut durchgewärmt ist. Soweit war ich auch mit meinem Freund und Kfz-Meister einig. Und tatsächlich wäre die weitere logische Folgerung ganz einfach: Wir treten unseren fahrbaren Untersatz an und lassen ihn im Stand warmlaufen. Daher spielen wir mit dem Gasregulator, lassen das Rollerchen mal schön aufheulen, dann wieder und wieder und . . .

Besagter Kfz-Meister war damit einverstanden. Ich sagte nein. Ich, der Ihnen nur nach dem Pseudonym bekannt bin, sage: Ne, Freunde, ist Dein Roller angesprungen, dann nischte wie rauf auf das Pferdechen und munter losgetrabt.

Da ich leider auch „in Philosophie mache“, weiß ich nur zu gut, daß ich die Behauptung beweisen muß. Ein logischer Schluß (Conclusio) hat mindestens zwei gültige Prämissen zur Voraussetzung. Uff:

1. Prämisse: Beim Fahren wird der Motor belastet.
2. Prämisse: Ein belasteter Motor wird schneller betriebswarm als ein unbelasteter.

Conclusio: Also wird der Motor beim Fahren, da er belastet ist, rascher betriebswarm und kommt dadurch rascher auf Touren und Leistung.

Der Herr Kfz-Meister fand daran keinen Trug- oder Fehlschluß, bloß sagte er: Ich kann doch nicht mit einem kalten Motor fahren und Leistung verlangen.

Selbstverständlich, Freunde, darf man nicht gleich mit Vollgas losfahren. Und auch nicht gleich in allen 3 oder 4 Gängen aufdrehen — nein, piano, heimlich still und leise anfahren, mit wenig Gas den Motor „kommen“ lassen, etwas Gas zu, hat er das Gas angenommen und er dreht schneller, leicht wegnehmen. Hat der Motor die entsprechende Tourenzahl erreicht (die dazu adäquate Geschwindigkeit), dann schalten wir auf den nächsten Gang, beginnen das Spiel von vorne usw. usw. Sie haben sicher schon bemerkt, daß ein eben angeworfener und angefahrter Motor anfangs gar nicht auf Vollgas reagiert.

Sie sollten mit Ihrem Zweitakterchen (Heinkel-Tourist ausgenommen) ruhig eine kleine Weile mit abgestellter oder abgedrosselter Luftzufuhr fahren, bis der Motor das Gas (Gemisch von Luft und Schnaps) mit voller Luft annimmt. Aber, Freunde, jene, die ihre Motoren im Leerlauf immer wieder hochjagen, nein, das sind gar nicht meine Freunde. Wer dem Motor weh tut, tut auch mir weh und: „Die ersten 500 Umdrehungen eines Motors nach etwas längerem Stillstand sind entscheidend für die Länge des Motorenlebens“, sagen nicht unerfahrene Leute. Beweis: Während dieser Zeit ist noch nicht überall dort, wo sich Metall gegen Metall reibt, ein lückenloser Schmierfilm entstanden. Was da passieren kann, malen Sie sich selbst aus! Unterschätzen wir unsere Roller ja nicht! Sie sind die modernsten Kinder unserer Fahrzeugindustrie, bestens gekühlt, autobahnfest und alpenpaßfest gekühlt. Rechnen Sie mit mindestens ¼ Stunde bis der kaltgestartete Roller richtig betriebswarm ist — wird er belastet, d. h. gefahren. Soll er im Leerlauf richtig warm werden, dann lassen Sie ihn mal eine halbe Stunde drehen, vielleicht ist es dann so, als wären Sie höchstens 10 Minuten gefahren. Vorsicht auch, wenn Sie Ihren Liebling Nr. 2 (nach der Sozia als Nr. 1) zum Wochenende frisch geputzt, gewaschen und geölt haben, dort drüben an der Tankstelle. Und nun, da er wieder funkt, gehört, zum Neiderblaffen der mißgünstigen, weil unmotorisierten, Nachbarn und zum maßlosen Staunen der Umstehenden, eine rassige Abfahrt, augen- und ohrenfällig: Gang rin, Vollgas, eine Ehrenrunde um den Häuserblock, immer ganz aufgedreht! — Denkste: Das sind Sargnägel für das treue Gefährt. Nichts für ungut und mit frohem Rollergeschnurr Ihr

Frank Witten



PUCH-ROLLER

statt DM 1560.- jetzt DM 1445.-

L. ROTHENANGER K.G.
Puch-Generalvertretung

München 15 · Schwantlachstr. 4
Telefon 591304



Roller FALT-GARAGEN

leicht im Beutel verpackt
DM 23,50

Bezugsquellennachweis durch
Wato
OFFENBURG

Zelte und Zubehör

Philipp Riebel & Söhne

Ingolstadt (Donau)
Hindenburgstraße 21

Suche laufend neuestes

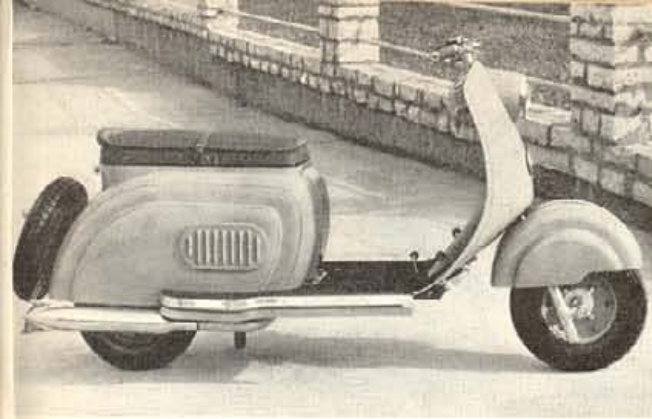
Vespa-Zubehör

Vespa-Salon Sofie Pauli
München 13, Augustenstr. 104



NEUHEIT! Gefederte Kindersitze DBGM. für LAMBRETTA und VESPA

Einfachste Anbringung ohne Veränderung am Roller. Lieferung direkt ab Werk.
Kompletter Sitz für LAMBRETTA DM 12,50
Kompletter Sitz für VESPA DM 10,50
Verlangen Sie bitte kostenlosen Prospekt.
Alleinhersteller: Fa. EUGEN HERZOG
14b Schramberg/Wilbg. Postfach 58



Venus Eine willkommene Ergänzung im bunten

Frühjahrsstrauß der Roller

Vor kurzem hatten wir einen Neuzugang in unserer Rollerfamilie. Das Venusprogramm. Dieses soll nun an dieser Stelle einer kurzen Betrachtung unterzogen werden. Drei verschiedene Typen werden uns von Venus angeboten. Da ist einmal der kleine Benjamin der Familie, der 100 ccm Venus. Er repräsentiert eigentlich die Klasse, die für den Rollermarkt vollkommen neu ist. Bestimmt aber gibt es unter den Rolleranwärttern viele, die gerade ein Fahrzeug dieser Art suchen. Schon allein aus diesem Grunde scheint es mir angebracht, den 100er Venus später einmal genauer zu betrachten. Für heute bleibt uns nur die Beschreibung der beiden größeren Brüder, des 150er und des 175er.

Allen drei gemeinsam ist die Verwendung des Sachs Motors als Antriebsaggregat. Es hat schon einen guten Grund, warum immer wieder der Sachs Motor eingebaut wird. Dieser Motor verfügt nicht nur über eine hohe Leistung, sondern auch seine Zuverlässigkeit ist geradezu sprichwörtlich geworden. Dabei ist es gleichgültig, welchen der verschiedenen Motormarken man ins Auge faßt. Auch der Käufer weiß diese Vorteile wohl zu schätzen und ist dankbar, wenn er nicht mithelfen muß, die Kinderkrankheiten, die bei einer Neukonstruktion nun einmal unvermeidlich sind, mit auszumerzen. Dieser Motor wird in einen Zentralrohrrahmen eingebaut, der einen durchaus vertrauenserweckenden Eindruck macht. Bei der Federung hat man sich sowohl beim Vorderrad wie beim Hinterrad der Teleskopfederung verschrieben, wobei hinten zusätzlich eine Öldämpfung eingebaut wird. Interessant ist hierbei die Lage der Hinterradfederung, die nicht wie üblich schräg nach vorn verläuft, sondern gerade entgegengesetzt schräg nach hinten. Wie weit das allerdings die Federung und die Straßelage verbessert, kann ich im Moment nicht beurteilen. Erst nach ausgiebigen Fahrversuchen kann man sich hierüber ein Urteil bilden. Die Räder haben die Standardgröße, nämlich 8 x 4 Zoll. Nun zur Karosserie: Harmonische Formgebung und Zweckmäßigkeit wurden hier glücklich vereint, so daß trotz äußerster Stabilität ein relativ leichtes Gesamtgewicht erreicht werden konnte. Die Karosseriehaube ist vollständig abnehmbar, was bei einer Reinigung oder Demontage des Motors sehr angenehm ist. Gerade aber in diesem Punkt wäre leicht eine kleine Verbesserung möglich. Zur Demontage dieser Haube müssen 5 Schrauben gelöst werden. Wie wäre es hier mit einem Schnellverschluß? Und da es in einem Aufwaschen geht: Die Schaumgummiablage der Sitzbank dürfte ruhig etwas kräftiger gehalten werden. Bis jetzt sitzt man für meine Begriffe noch reichlich hart. Aber sonst ist alles wirklich so, wie man es sich wünscht. Das Frontschild bietet ausreichenden Schutz, das Armaturenbrett liegt richtig im Blickfeld. Ein ausgesprochenes Plus ist der Lenker. Endlich einmal kein so breites Hirschgeweih, sondern ein schmales elegantes Rohr. Und dazu gleich die richtigen Griffhebel, die ein Nachstellen des Bowdenzugs für Bremse und Kupplung während der Fahrt erlauben. So

F&S-Einzylinder-Zweitaktmotor mit Kühlgebläse. Gegenstrompflügel Patent F&S. Zylinderbohrung 62 mm, Kolbenhub 58 mm, Zylinderinhalt 174 ccm, Verdichtung 1:6,5.

Viergang-Blockgetriebe, Antrieb durch Rollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{3}{16}$ auf das Hinterrad. Fußschaltung, doppelte Schaltwippe mit Autamat, Leerlaufwähler. Dreischeiben-Korklamellen-Kupplung. Kickstarter. Auf Wunsch gegen Aufpreis mit elektrischem Anlasser.

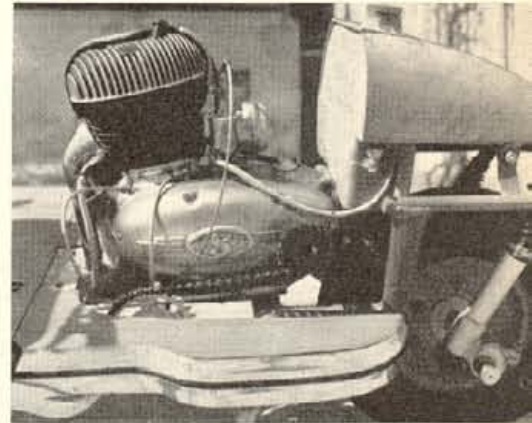
Elektrische Anlage: Bosch-Schwungrad-Lichtmagnetzylinder 6 Volt, 45 Watt, Scheinwerfer, Schlußlicht, Wechselstromhorn.

Tankinhalt: Ca. 8 Liter

Abmessungen und

Gewicht:

Radstand . . . 1390 mm
Sitzhöhe . . . 710 mm
Lenkerhöhe . . . 970 mm
Länge über alles 2000 mm
Gesamtgewicht ohne Tankinhalt . . . 115 kg



FOTOS: Speckmann (1), Archiv (2)

während des Rundherumschnüffeln entdeckte ich noch eine Kleinigkeit, die mir angenehm auffiel, und das war der seitliche Kippständer. So etwas müßte meines Erachtens an jedem Roller dran sein, dann kann auch das kleinste und zierlichste Mädchen sein Fahrzeug spielend parken. Allerdings müßten dann wie bei der Venus gesonderte Stützen vorhanden sein, um bei einem eventuellen Radwechsel nicht 3 Leute zusätzlich zum Halten der Maschine in Anspruch nehmen zu müssen. Eine weitere vielversprechende Änderung, die sich die Venusleute zu eigen machten, ist der aufvulkanisierte Bremsbelag, der wesentlich bessere Bremsleistungen ergeben soll. Aber auch hier spricht erst die Fahrpraxis das letzte Wort. Zusammenfassend kann gesagt werden: Sowohl der 150 ccm wie der 175 ccm Roller stehen ebenbürtig jeglicher Konkurrenz des Rollerangebots gegenüber, und sowohl der eine wie der andere Typ wird sich sicher seinen Freundeskreis erwerben. Blicke uns abschließend nur noch die erfreuliche Feststellung, daß der Rollerbau bereits einen so hohen Standard erreicht hat, daß man ein Fahrzeug schon bis in die kleinsten Details untersuchen muß, um kleine Verbesserungen oder auch kleine Mängel feststellen zu können. Es ist also heute wirklich weitgehend eine Frage des Geschmacks, sich einen Roller auszusuchen. Sollte gerade die Venus ihrem Geschmack entsprechen, greifen Sie ruhig zu. Sie sind bestimmt gut bedient.

Dici



Sport-Scheck-Werbezelt für 2-3 Pers. in bekannt guter Ausföhr. nur DM 99.50

Das neue Pneumatik-Zelt aufblasbare Luftschläuche ersetzen das Zeltgestänge . . . DM 204.-

Sport-Scheck-Sonderklasse erstmalig aus dem NINO-CAMP-Zeltstoff in farbenfreudig, Pastellföhlen Gr. III DM 156.50 Gr. I 115.90

Sie brauchen nur unser Camping-Programm - für Sie kostenlos - im Färbergraben abzuholen. Wir schicken Ihnen dieses Programm mit unserem Camping Katalog (48 S. mit 400 Abb.) auch kostenlos zu!

SPORTHHAUS SCHECK MÜNCHEN IM FÄRBERGRABEN - Telefon 277 58 u. 275 55



Der neue 75er Roller der Halleiner Motorenwerke



Der „Colibri“-Roller aus Wien



Der neue Lohner 125 cm Roller (Werkfoto)

Wiener Zweiradschau 1954

Nach dreijähriger Pause hat man sich in Wien wieder einmal dazu entschlossen, eine Kraftfahrzeugausstellung zu veranstalten, die allerdings im Rahmen der diesjährigen Wiener Frühjahressmesse abgehalten wurde. Dadurch bekam diese eine ganz besondere Note, man möchte fast sagen, daß es sich um eine Ausstellung gehandelt hat, wie sie schon seit Jahren nicht mehr in Österreichs Metropole abgehalten wurde. Neben reger ausländischer Beteiligung auf dem Rollersektor müssen auch einige österreichische Neukonstruktionen genannt werden, die der Wiener Zweiradschau 1954 ein besonderes Gepräge gaben.

Dem Puch-Rollertest in Heft 3/54 ist übrigens hinzuzufügen, daß die Kurbelwelle künftig auf Schulterrollenlagern laufen wird. Nun zu einer Sensation der Schau. Der 75er Roller der Halleiner Motorenwerke ist gemeint, der den Namen 75 RG trägt. Mit 46,5 mm Bohrung und 44 mm Hub leistet der gebläsegekühlte Motor bei einer Verdichtung von 6,5 und einem Höchst Drehmoment von 0,5 mkg 3,3 PS bei 5000 U/min! Der Zylinder ist umkehrgespielt. Sowohl das Vorder- als auch das Hinterrad sind durch eine Schwinge abgedeckt. Zwischen Motor und Hinterrad ist ein Vierganggetriebe eingeschaltet, das mit Hilfe eines Lenkerdrehgriffes geschaltet wird.

Noch eine Sensation bot die Schau, nämlich das Debut des neuen 125er Lohner-Rollers. Er wird durch den neuen Rotax 125-Zweitakter mit Umkehrspülung, 54 mm Bohrung und 54 mm Hub, Verdichtung 6,6 und 5,5 PS Höchstleistung bei 5500 U/min sowie einem Höchst Drehmoment von rund 0,9 mkg angetrieben. Das fußgeschaltete Getriebe ist droigängig. Der Motor wurde übrigens von den Fichtel & Sachs-Werken für die oberösterreichischen Rotax-Werke in Gunkirchen bei Wels entwickelt. Die Räder sind einseitig, also „fliegend“ gelagert. Der Vorderradfederung dient eine geschleppte Schwinge mit Druckfeder, während der hintere Schwingenarm vom Kettenkasten gebildet wird. Nicht nur dieser ruht auf einer Druckfeder ein, er ist links mit einem kurzen Arm verbunden, der ebenfalls eine Druckfeder betätigt. 4,00-8"-Superballonreifen, 95 kg Gewicht und 8,5 l Tankinhalt seien als weitere charakteristische Daten genannt.

Der „Colibri“ stammt auch aus Wien. Er hat nicht nur eine sehr ansprechende Form, sondern auch bemerkenswerte Konstruktionsdetails wie Teleskopgabel, Hinterradfederung und den fußgeschalteten 125er DKW-Dreigangmotor, der über ein Kühllufttunnel mit Frischluft versorgt wird. Der Roller kann auch mit dem 200er DKW-Motor ausgerüstet werden. Andere nennenswerte Daten sind 35-W-Biluxlampe, 10,5-l-Tank, 4,00-8"-Reifen und schönes Finish.

Auf die 100er Roller, die es in Österreich seit längerem gibt, wollen wir nur ganz kurz eingehen. Der 100er Lohner ist mit dem 98-cm-Rotax-Zweigangmotor und einer Vorderradschwinge ausgerüstet. Auch andere Konstruktionen, wie z. B. der „Lux“, folgen denselben Richtlinien.

Der 200er Lohner-Superroller existiert bereits seit einem Jahr

und ist auch für Beiwagenbetrieb bestens geeignet. Geschleppte Vorderradschwinge, gummigefederte Hinterradschwinge, kurvenausleuchtender Scheinwerfer und der gebläsegekühlte 200er Rotax Zweitakter mit 8,6 PS und Vierganggetriebe sind die wichtigsten Details. Die Fußschaltung mit Schaltwippe muß auch noch genannt werden.

Eine Neuerung an der 150 cm Zündapp-„Bella“ war in Form eines großen Fächerrippen-Zylinderkopfes zu sehen, der seine Wärmefestigkeit erheblich steigern dürfte. Der „Tourist“ von Heinkel und die „Rolletta“ von Röhr erfreuten sich ebenfalls lebhaften Interesses. Dasselbe gilt vom Goggo mit dem neuen Schwingenfahrgestell.

Unter den Rollern aus dem schönen Italien war der von Rumi der interessanteste. Der 6,5 PS Zweitaktzylinder der Firma, welcher Kolben mit — von vorne betrachtet — dachförmigen Nasen hat und auch in ein Motorradmodell eingebaut wird, dient als Antrieb. Der Zweizylinderzweitakter kommt in puncto Laufruhe, Vibrationsfreiheit und Temperament einem Vierzylinderviertakter gleich und übertrifft infolge der kleineren Massenkräfte des Triebwerks, die auch auf den kleineren Hub zurückzuführen sind und außerdem durch die Kurbelversetzung um 180 Grad zum Erreichen eines gleichmäßigen Zündabstandes nahezu ganz gegenseitig ausgeglichen sind, einen gleichstarken Einzylinder an Beschleunigungsvermögen. Das Vierganggetriebe ist fußgeschaltet. Teleskopgabel, Vollnabenbremsen, Hinterradschwinge und 3,25-14"-Räder (!) müssen weiters genannt werden. Der Rumi-Roller heißt lustigerweise „Eichhörnchen“!

Die in Motorradfahrerkreisen, welche am Renngeschehen interessiert sind, bestens bekannte italienische Firma MV Agusta aus Gallarate, zeigte die einfachere Ausführung ihres Rollers „Ovunque“. Der fahrwindgekühlte 125er Zweitakter leistet maximal 6 PS. Vorder- und Hinterradschwinge, 3,50-8" Pneus, Schaltgriff und ein sehr niederes Schutzblech sind weitere Details. Besonders der Messerschmitt-Kabinenroller erfreute sich übrigens regen Interesses.

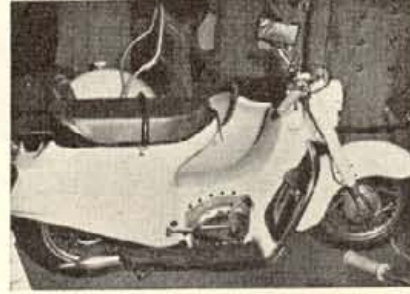
Eines der interessantesten österreichischen Dreiräder ist das Felber-Cabrio, das in einem renommierten Wiener Beiwagenwerk erzeugt wird. Schwingenfederung vorne und Triebsatzschwinge hinten, 400 cm Rotax-Zweitaktzylinder mit Vierganggetriebe (16 PS bei 5000 U/min) und 80 km/h Höchstgeschwindigkeit sowie ein Siemens-Lichtanlasser charakterisieren dieses Fahrzeug, dem die Österreicher den Kosenamen „Laubfrosch“ gegeben haben.

Eine in Westösterreich gefertigte Dreiradkonstruktion, welche „Libelle“ heißt, und eine Viergang-Lenkradenschaltung aufweist, wird sowohl als Personenroller wie auch als Lastfahrzeug hergestellt. Wieder ist es der 200er Rotax Zweitakter mit Gebläsekühlung, der zum Antrieb dient. Die Hinterradschwinge hat zur Dämpfung Rückprallfedern. Nahezu das ganze Passagiergewicht ruht auf den Vorderrädern, so daß sich eine günstige Gewichtsverteilung ergibt, welche die Fahreigenschaften gut beeinflußt. Rollt



Gesamtansicht des MV Agusta-Rollers „Ovunque“

Fotos: Kordik



Der Rumi-Roller „Eichhörnchen“ aus Italien, hier mit Beiwagen. Doppelarmige Schaltwippe, nach vorne niederzutretender Kickstarter



Die vierrädrige „Isotta“ aus Bresso. Die Fronttür wird nach links aufgeklappt, sie trägt Lenkradlager und Schaltkasten. In der Lenksäule befindet sich unten ein Kardangelenk

Camping-Spezialitäten

FÜR ROLLERFAHRER

Bekanntlich hat sich die Camping-Industrie in diesem Jahr erheblich angestrengt, um den Campnern sowohl beim Zelten als auch beim gesamten Zubehör ein Höchstmaß an Komfort zu bieten. Da findet man ganze Leinwandvillen mit angebauter Garage, Kochnische und Sonnenterrasse, da findet man Klubgarnituren, die man wechselweise als Paddelboot, Badefloß und Nachtlager benutzen kann und was dergleichen Scherze mehr sind. Wir Rollerfahrer haben uns aber an die Tragfähigkeit und die Verpackungsmöglichkeiten auf und an unserem Benzinesel zu halten, und deshalb fallen diese Luxus-Ausrüstungen für uns flach. Unsere

Wenn wir unsern Urlaub auf dem Campingplatz zubringen, brauchen wir Anzüge und Kombinationen, die praktisch sind und auch einmal Grasflecke vertragen können.

Was verstehen wir nun unter einem vollständigen Camping-Anzug? Beginnen wir mit einer langen oder dreiviertellangen Hose und einem in der Farbe dazu passenden Pullover. Unentbehrlich für kalte Nächte und feuchte Tage ist der seit Jahrzehnten bewährte Trainingsanzug, der imprägniert ist. Anoraks mit und ohne Futter, in und auch buntgewebt gehören dazu. Für Sonnentage braucht man ein mehrteiliges Verwandlungskleid, das z. B. aus einem lustig gestreiften Rock, einem Blusenhemd, einer Strandkorsage mit Shorts und einer zuknöpfbaren Pikeegarnitur — sie wird über die Korsage gezogen, meist in Baumwolle. Zum Schutz gegen die Sonne tragen die Damen Kullhüte aus naturfarbenem Stroh, stumpfkegelig oder spitz. Neben Stroh und Filz sind Hüte aus amüsan bedruckten Stoffen, aus Cellophan etc. beliebt, ebenso die Capritücher in lebhaften Farben.

H. G. D.

Ansprüche an Campingkomfort müssen sich nach Ausmaßen und Gewicht der Dinge im verpackten Zustand richten. Unter diesem Gesichtspunkt haben wir unter den vielen angebotenen Zelten das „Pionier-Spezialzelt Motourist“ entdeckt, das neben einem Schlafräum für zwei Personen auch noch einen abgeschlossenen Garagenteil für den treuen Roller bietet. Verpackt mißt der ganze Apparat 48x28x15 cm und wiegt 8 kg, nimmt also großemäßig nicht mehr Raum ein als ein kleiner Koffer. Einen anderen Gag entdeckten wir in den neuen Campingmöbeln im Koffer. Da ist z. B. ein Tisch mit zwei Hockern in einem bequemen flachen Kofferchen, das die Tischplatte bildet in den bescheidenen Ausmaßen 72x27x8 cm untergebracht. Der kleinste und leichteste Benzinkocher, das sogenannte „Benzin-Baby“, auf dem sich herrliche Mahlzeiten kochen lassen, ist in einer Aluminiumdose von 11x14x7 cm verpackt, die gleichzeitig den Windschutz bildet. Für Eß- und Trinkgeschirr gibt es das elastische, leichte und unzerbrechliche Lupolen, das kaum Platz wegnimmt und fast nichts wiegt. Teller, Tassen und Schalen lassen sich leicht ineinander verpacken und in einen Plastikbeutel verstauen, der gleichzeitig als Wassertragsack verwendet werden kann. Damit wollen wir diese kleine Übersicht beschließen, werden aber weiter die Augen offenhalten, um praktische Neuheiten für das Roller-Camping zu entdecken.

Hausch



Die belgische Firma „Motaro“ zeigte unlänglich des Brüsseler Salons eine leicht montierbare Rollerkabine für Einmann- sowie Sozialfahrzeuge aller Fabrikate. Die Straßenlage soll in keiner Weise beeinträchtigt werden.



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

mit der einzigartigen »Bella« von Zündapp

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

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!

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

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 150g Bremsen und die ölgedämpfte Schwinggabelfederung geben absolute Sicherheit.

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.





JA
nein
JA
nein
Ja!

ein
Goggo

das ist der mit elektr. Anlasser und 12-l-Tank, der wie verrückt auch die schwierigsten Steigungen nimmt und immer da ist, wenn man ihn braucht.
Und vor allem:
Er ist der, dem man sooft begegnet, der so schick aussieht und mit dem nicht nur verliebte Leute restlos glücklich durch die Welt fahren.

Vespa
Zubehörteile

Wenn Sie Ihre Vespa verschönern wollen, dann fordern Sie bitte unseren Bildkatalog mit Preisen. Wir liefern sofort nach dem gesamten Bundesgebiet. Beste Bezugsquelle auch für Händler

OTTO Pauli KG
gegr. 1926
München 15 **nur:**
Schwanthalerstr. 10



RICHARD LIETZ
Gepäckträger-Spezialfabrik für Motorräder und Motorroller
Lohne/Old.

ORIGINAL Lietz



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

Vespa-Soziussattel

Großer CAMPINGKATALOG gratis!

Seit 20 Jahren sind wir Spezialausrüster. Sie werden sich wundern, was wir Ihnen in Zelten, Zubehör, Bekleidung und Wassersport bieten. Der neue Sommerkatalog ist soeben erschienen. 72 Seiten stark, viele Abbildungen. Versand nach überall, ab DM 30,— porto- und verpackungsfrei. Schreiben Sie gleich eine Postkarte.

SPORT MÜNCHEN 15  **BOCK** SCHILLERSTR. 39

AC

VALVOLINE *Valvomis*
Zweitakteroel

mischt sich selbst, besitzt das größte Schmiervermögen, ist frei von Rückstandsbildung, bietet den besten Korrosionsschutz, ist auf das dem Motor zuträglichste Gemischverhältnis abgestimmt.
VALVOLINE GM, nicht vorgelöst, auch weiterhin überall erhältlich.

VALVOLINE VALVOLINE OEL GESELLSCHAFT M.B.H., HAMBURG



Unverletzten Verschluss
Inhalt dieser Dose rein VALVOLINE OEL GEST

Der GOGGO-Lastenroller

200 ccm

Im letzten Heft der Roller Revue war ein Foto zu finden, auf dem zu sehen war, daß der 25 000. Goggo das Fließband verlassen hat. Ich nehme an, daß sich kaum einer der Leser Gedanken gemacht hat, wie weit der Weg war, den die bis dahin in Kraftfahrzeugkreisen kaum bekannte Firma Glas gehen mußte, um aus dem ersten unbekanntem Rollerezugnis der Firma die, heute International in hohem Ansehen stehende, Goggo zu machen. Es war eine bewundernswerte Energieleistung, für die die Leiter der Fabrik, Herr Glas sen. und Glas Jun., in gleicher Weise verantwortlich zeichnen. Angespornt von den Erfolgen mit der Goggo hat man ein neues Modell in Angriff genommen, den Lastenroller Goggo 200.

Man muß gesehen und miterlebt haben, wie gerade dieser Lastenroller Monate und Monate über Tausende von Kilometern in den Händen von Versuchsfahrern gejagt und geschunden wurde, um verstehen zu können, daß dieses Fahrzeug bis ins kleinste Detail abgeschliffen und bis ins letzte durchkonstruiert, zum Verkauf gelangen konnte. Erstaunlich, mit welch sicherem Instinkt die Glasleute wieder das berühmte Loch fanden, denn wenn noch eine Lücke im Bau von Transportfahrzeugen vorhanden war, so schloß sie dieser Kleinlaster.

Was die Betrachtung eines Lastenrollers, auch vom Standpunkt des normalen Rollerfahrers, so interessant macht, ist die Möglichkeit zu zeigen, wie groß die Leistungsfähigkeit eines Rollermotors von heute ist. — Der Antrieb erfolgt durch einen Zweitakt-Ilo-Motor 200 ccm, gebläsegekühlt, mit einer Leistung von 9,7 PS, der elektrisch gestartet werden kann. Das angeblockte Getriebe hat 3 Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang. Der Hinterrad-antrieb erfolgt über eine Kardanwelle und ein Differential auf beide Räder. Alle 3 Räder sind einzeln abgefedert und zusätzlich mit Ölstoßdämpfern versehen. Rädergröße 4.00 x 8. Der Benzintank faßt 11 Liter. Die nächstliegende Frage ist, was leistet dieses Fahrzeug. Das zulässige Gesamtgewicht des Rollers beträgt 550 kg. Da das Eigengewicht bei 215 kg liegt, verbleiben für die Nutzlast 235 kg. Die gesetzliche Nutzlast wird aber mit 250 kg angegeben. Voll beladen erreicht der Lastenroller eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h und verfügt über eine Steigfähigkeit von 25%. Straßenlage und Federung sind dabei so gut, daß ohne Bedenken auch empfindliche Lasten transportiert werden können. Wirklich erstaunlich ist das Beschleunigungsvermögen, das man einem Fahrzeug dieser Art nie zutrauen würde. Man kann sehen wie man will, dieses Fahrzeug hat keine Schwächen mehr. Um so mehr, als man auch gleich daran gedacht hat, für die verschiedenen Verwendungszwecke auch die diversen Aufbauten zu liefern. Vom



Chassis, das mit einem Spezialaufbau versehen werden kann, über die offene Ladebrücke bis zum geschlossenen Kasten ist alles zu haben. Aber auch der Fahrer wurde nicht vergessen. Ein Führerhausaufbau kann zusätzlich erworben werden. Der Komfort und die Einsatzmöglichkeit unterscheiden sich nicht wesentlich vom Lieferwagen. Die Unterhaltungskosten aber bleiben so niedrig wie beim Roller.

Bleibt uns nur noch übrig, anzuerkennen, daß der Firma Glas wieder einmal der große Wurf gelungen ist. Bestimmt wird nun die Familie Glas bei der vererbten Vitalität nicht auf den Lorbeeren ausruhen. Im Gegenteil. Lassen wir uns überraschen, was dort an Neuem ausgebrütet wird.

E. v. F.

Falls doch jemand an den „Anstandroller“ in unserer Aprilnummer Seite 12 geglaubt haben sollte — es war nur der übliche Versuch eines passenden Scherzes.



Ein Begriff
für sportliche

Eleganz

POROLASTIC

COMO • Elegante Form und guter Sitz - die besonderen Vorzüge dieses modischen Badeanzuges aus feinsten, relief-gestrickter Jacquardwolle mit ausgearbeiteter Büste und Röckchen. Unser großer Farbkatalog verrät Ihnen mehr von der Bademode 1954. Hier unsere Adresse: POROLASTIC-Werke, Reutlingen 216

Hansaplast
Wund-Schnellverband

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

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



„Hallo, hallo! Hier meldet sich Mülheim a. d. Ruhr, die grüne Stadt im Ruhrrevier! Ja, ihr lieben Rollerfreunde, auch in unserem Gebiet, dem Gebiet der rauchenden Schlote, der Kohle und des Stahls, gibt es solche schöne Gegenden, daß man glauben möchte, es könnte nirgendwo schöner sein. Und in diesem Mülheim a. d. Ruhr haben sich im Januar 1954 Lambretta-Fahrerinnen und -Fahrer im Lambretta-Club Mülheim-Ruhr zusammengefunden, zu Lust und Freude am kleinen Motorsport. Es ist erquicklich, wie sich ganz fremde Menschen zusammengefunden haben, und heute, nach knapp einem Vierteljahr seit Bestehen ihrer Gemeinschaft, bereits eine große Familie bilden. Der Winter, mit seinem Schnee und Eis hat die „verhinderten“ Autofahrer nicht abhalten können, kleinere Fahrten in die nähere Umgebung der Heimatstadt zu unternehmen. Am 21. März 1954 (Frühlingsanfang) startete nun der Lambretta-Club Mülheim-Ruhr seine Jungfernfahrt

mit 24 Rollern und den dazugehörigen Sozialen. Bei diesem Wetter fuhren wir los, aber die Sonne meinte es gut mit uns, und bei herrlichem Sonnenschein machten wir eine kleine Korsfahrt durch die Hauptstraßen Mülheims. Es war eine reine Freude, zu sehen, wie diszipliniert die Fahrt trotz der kurzen Zusammengehörigkeit verlief. Somit ist der Lambretta-Club Mülheim-Ruhr auch fahrttechnisch aus der Taufe gehoben.

Wir haben den Wunsch, mit allen Lambretta-Clubs in gute, kameradschaftliche Verbindung zu treten, wenn wir mal in andere Gegenden kommen, und bieten allen Lambretta-Freunden, die einmal in das so oft verpönte, und doch so schöne grüne Herz des Ruhrreviers kommen möchten, an, ihnen die besonderen Schönheiten dieses Gebietes zu zeigen. Wir freuen uns sehr darauf. Unsere Anschrift ist: Lambretta-Club Mülheim-Ruhr, Denkhauser Höfe 74.“

Foto: E. A. Schmidt



Foto: H. Klein

Goggo-Club Gladbeck

Im Mai 1953 wurde der Goggo-Club Gladbeck gegründet. Der Vorstand setzt sich zusammen aus Herrn Alfred Janes als Vorsitzendem, Herrn Wille Wach als Fahrtenleiter und Herrn Werner Slagheek als Kassenwart. Am Gründungstag bestand der Club aus 20 Mitgliedern. Im Laufe des Jahres wurden viele schöne gemeinsame Ausfahrten unternommen.

Programm 1954 des Motorroller-Clubs Bonn e.V.

- 2. 5. Geschicklichkeitsturnier in Krefeld; Veranstalter: Lambretta-Club Krefeld.
- 9. 5. Fuchsjagd; clubeigene Veranstaltung.
- 23. 5. Bergische Orientierungsfahrt; Veranstalter: Lambretta-Club Düsseldorf.
- 27. 5. (Himmelfahrtstag) Herrenpartie; Fahrt ins Blaue.
- Pfingsten (5/7. 6.) Moselfahrt nach Trier und Luxemburg; clubeigene Veranstaltung.
- 13. 6. Geschicklichkeitsturnier in M.-Gladbach; Veranstalter: Lambretta-Club M.-Gladbach.
- 19/20. 6. 3. Internationales Rollertreffen in der Bundeshauptstadt Bonn, verbunden mit einem großen Camping für zeltende Rollere.
- Sommerfest, verbunden mit internationaler Sternfahrt und Camping (Waldau am Venusberg).
- 26/27. 6. Wochenend-Zeltfahrt; clubeigene Veranstaltung.
- 4. 7. Geschicklichkeitsturnier; clubeigene Veranstaltung.
- 29. 8. Bildersuchfahrt; clubeigene Veranstaltung.
- 5. 9. Turnier in Bottrop; Veranstalter: Rollerclub Bottrop. Motorroller-Club Bonn e. V. Hotel Zaeske, Bonn, Roonstr. 22

Liebe R. R. - R.!

Eine ganze Anzahl unserer Rollerfahrer „protestierte“ beim letzten Clubabend, daß wir Ihnen noch nicht von UNS berichtet haben. Das soll hiermit tunlichst nachgeholt werden!

Wir feierten am 24. Februar 1954 unseren 2. Geburtstag als Motorroller-Abteilung im Bergischen Motor-Club e.V. (ADAC), Wuppertal. Unsere „Mutter“, der BMC, ist allerdings erheblich älter und mit über 1200 Mitgliedern der größte ADAC-Ortsclub im Bundesgebiet. Wir haben uns also vor 2 Jahren mit ca. 50 Rollern diesem Club angeschlossen.

In dieser nun hinter uns liegenden Zeit haben wir mit unseren Vehikeln so etliche Hunderttausend km-chen abgerollert, ohne dabei jemals ernsthaft zu verunfallen. Fahrdisziplin und Kameradschaft sind vorzüglich, auch die Zusammenarbeit mit unseren rd. 400 Motorradfahrern. Die touristische Erfahrung ist dank der zahlreichen Ausfahrten, Weekendtrips und Auslandsferienfahrten sehr groß, und auch die sportliche Betätigung ist rege.

Im Jahre 1953 legten zwei unserer MoRo-Fahrer auf einer Fahrt bis Span.-Marokko je mehr als 8200 km zurück. Ihre Lambretten ließen sie nicht im Stich. Andere Fahrerinnen und Fahrer benutzten ihren teilweise kurzen Urlaub, um eben einmal 4000—5000 km herunterzuschrauben.

Zehn Veranstaltungen befreundeter Clubs sahen uns als Gäste, dabei errangen wir 2 Goldmedaillen, 5 erste Plätze, 2 zweite und 2 dritte Plätze. In Summa-Summarum: 1953 war für uns ein erfolgreiches Jahr!

Unsere internen Veranstaltungen (Findigkeits- und Geschicklichkeitsturnier, Fuchsjagd der Roller-Abteilung und dito des Gesamtclubs) erfreuten sich regen Zuspruchs, auch des „Nachwuchses“.

Inzwischen hatten wir uns nun der „Rollerwinterfreizeitbeschäftigung“ zugewandt: Kegeln, Tischtennis, Filmabende und Verkehrserziehung. So wird das Unterhaltende mit dem Nützlichen verbunden und jetzt werden schon die Pläne für den Sommer geschmiedet. Bei unseren Clubabenden kommt natürlich auch das Studium der Roller Revue nicht zu kurz, die auch bei den Nichtabonnenten die Runde macht.

Wenn wir wieder einmal etwas auf dem Herzen haben, hoffen wir, Ihnen nochmals schreiben zu dürfen. Sollten Sie die Möglichkeit haben, unseren Brief, evtl. auch auszugewisse, zu veröffentlichen, wären wir Ihnen sehr dankbar, da wir Wert darauf legen, mit anderen MoRo-Clubs Verbindung aufzunehmen, die ebenfalls zu Ihrem Leserkreis gehören und weniger Wert darauf legen, ein bestimmtes Fabrikat zu bevorzugen, als den Rollerfahrer an sich zu schätzen. Wie Sie ja jetzt wissen, haben wir es schon seit zwei Jahren so gehalten und die besten Erfahrungen dabei gemacht!

Wir grüßen die Rollerfahrer und Leser der „R.R.“ und wünschen ein gutes Rollerjahr 1954!

Mit ADAC-Gruß und Toff-toff-hurra!
Geue (1. Referent) Bongardt (Schriftf.)

40. Deutscher Goggo-Club gegründet

Dingolfing. Im Leben der Goggo-Clubs hat sich zum letzten Wochenende auch ein Ereignis vollendet: der 40. deutsche „Goggo“-Club wurde im nahen Pilsting gegründet und hat schon eine stattliche Anzahl von Mitgliedern. Die Goggo-Clubs in Niederbayern wollen sich im Laufe des Sommers gegenseitig besuchen. Es gibt aber insgesamt mindestens 80 Goggo-Clubs, wenn man jene aus dem Ausland dazu rechnet; außerdem wird durch laute Neugründungen erwartet, daß noch in diesem Jahre der 100. Goggo-Club entstehen wird. (n)

Liebe Roller Revue!

Nachdem sich nun überall aus West, Süd und Nord die Rollerclubs ihr Bestehen anzeigen, wollen wir uns aus der Reiterstadt Verden a. d. Aller melden. Unser Club wurde im April 1953 geboren und aus der Taufe gehoben. Nach einjähriger Lebenszeit ist der Club mächtig gewachsen und immer neuer Zuwachs stellt sich ein.

Das Fahrtenbuch 1953 schloß mit einer Club-km-Zahl von nahe 70.000 km. Der Start für das Jahr 1954 ist schon gefallen. Wir grüßen alle Rollerclubs in der Bundesrepublik!

Lambretta-Club Verden a. d. Aller, Brunnenweg 17

Der Vespa-Club de Strasbourg veranstaltet vom 5. bis 7. Juni 1954 ein europäisches Treffen in Strasbourg. Anmeldungen sind bis spätestens 15. Mai an den Vespa-Club de Strasbourg, 10. rue des Grandes Arcades, Strasbourg, zu richten.

Goggo-Club Schweinfurt e. V.

Der am 31. Oktober 1953 gegründete Goggo-Club Schweinfurt hat in den Wintermonaten für seine Mitglieder und Goggo-Freunde in den allmonatlich stattfindenden Clubabenden Lichtbildervorträge verschiedener Art abgehalten.

Nachdem nun der Winter langsam weichen mußte, führte der Club am Sonntag, den 4. April 1954 seine erste Ausfahrt auf die Halburg und nach Volkach an der Mainschleife durch.

Mittwoch, den 5. Mai 1954, Clubabend. Am Sonntag, den 16. Mai 1954 Fuchsjagd in der Umgebung von Schweinfurt.



Vom Zelten und Kochen
in fröhlichen Camping-Wochen.

Kleine Camping-Fibel

mit praktischen Winken und tüchtigem
Küchenfahrplan für „alte Hasen“ und
das „Greenhorn“, heiter serviert von

MAGGI Fridolin

Sie erhalten die Camping-Fibel kostenlos.

Schreiben Sie bitte an MAGGI-FRIDOLIN Frankfurt/IM Schließfach 1188; Stichwort Camping



O, wie praktisch!

Wenn Sie an Ihrem neuen Roller ein klapperndes oder rasselndes Geräusch beobachten, dem Sie nicht auf die Spur kommen, dann öffnen Sie doch mal das Werkzeugkästchen. Wahrscheinlich fahren dort nämlich die Schraubenschlüssel und Schraubenzieher lose herum, und beginnen bei einer gewissen Geschwindigkeit ein munteres Klapperkonzert. Abhilfe: Wickeln Sie die Apparate in ein Stück von Omas altem, mottenzerfressenem Woll-Unterrock. Gewisse Länder und Ländchen, wie zum Beispiel Spanien und die Schweiz, verlangen ein zweites Nummernschild vorne. Allerdings muß das kein amtliches sein, und Sie können es aus einem Stück Blech und mit etwas Schwarz-Weiß-Maleri selbst fabrizieren. Bei der Montage müssen Sie Ihrem Herzen einen Stoß geben und den schönen Kotflügel anbohren. Im Helmstutzen nehmen Sie das Nummernschild wieder ab und verschließen die beiden Löcher durch verchromte Schrauben. Das sieht nicht schlecht aus und bei Bedarf können Sie Ihr zweites Nummernschild in fünf Minuten wieder aufmontieren.

Haben Sie irgendwo zu Hause ein Paar alte Fingerhandschuhe herumliegen? Es kann nichts schaden, wenn Sie die neben der Sonnenbrille und der letzten Benzinquittung im Handschuhkasten verstauen. Auf diese Weise kommen Sie nämlich auch dann mit sauberen Händen ins Büro oder zum Rendez-vous, wenn Sie unterwegs eine Kerzenpumpe lauten oder rasch mal den Vergaser sauber machen müßen. Und wenn Ihnen sowas nachts passiert, dann sind Sie heilfroh, wenn Sie eine kleine Taschenlampe dabei haben.

Wußten Sie schon, daß ein verschmutzter Luftfilter die gleiche Wirkung hat wie eine zu große Düse? Im Interesse Ihres Geldbeutels empfiehlt es sich deshalb, den Luftfilter von Zeit zu Zeit in einem Benzlnbad zu reinigen und anschließend in Öl zu tauchen. Lassen Sie aber das Öl gut abtropfen, bevor Sie den Filter wieder aufsetzen. Die Wirkung einer zu kleinen Düse hat dagegen ein verschmutztes oder verstopftes Sieb im Benzlnbad. Auch das dürfen Sie ab und zu gut mit Benzin durchspülen. Es ist wichtig, daß Ihre Kerze immer genau den in der Betriebsanleitung angegebenen Elektrodenabstand hat. Dabei sollten Sie aber nicht über den Daumen pellen, sondern sich in einem Auto-Zubehörgeschäft eine Meßlehre besorgen, die für wenig Geld zu haben ist.

Die PAGUSA-Werke bringen neben den bekannten Standard-Modellen für Gepäckträgerbefestigung, nunmehr für fast jede gängige Maschine einen Spezial-Soziussattel heraus. Diese Sättel sind ohne Einbohren von neuen Löchern in den Kotflügel mittels an der Maschine vorhandenen Löchern zu befestigen.

Außerdem bringen die PAGUSA-Werke nunmehr ein Sozius-Sitzkissen heraus, das vollkommen aus Gummi hergestellt ist. Dieses Kissen soll nahezu unbegrenzt haltbar und unempfindlich gegen Feuchtigkeit sein.

Es geht auch so...

Sie erinnern sich doch noch an Herrn von F. mit seinem schwer beladenen Goggo (Nr. 7, Okt. 1953). Herr von F. hatte natürlich allen Komfort beim Camping, aber gerade angenehm muß das Fahren nicht gewesen sein, denn ein Roller wird doch ziemlich rücklastig mit so viel Gepäck. — Wir waren letzten Sommer eine Woche in der Schweiz und kamen mit verhältnismäßig wenig Gepäck aus, das Essen nahmen wir natürlich in der Gaststätte ein. Auf den Fotos können Sie ja selber sehen, wie wir alles verstauten. Vielleicht kann ich manchem von Ihnen durch untenstehende Liste der von uns mitgeführten Ausrüstungsgegenstände, helfen, ihre eigene Tour im Sommer mit wenig Gepäck und doch mit allem Notwendigen noch schöner als letztes Jahr zu gestalten.

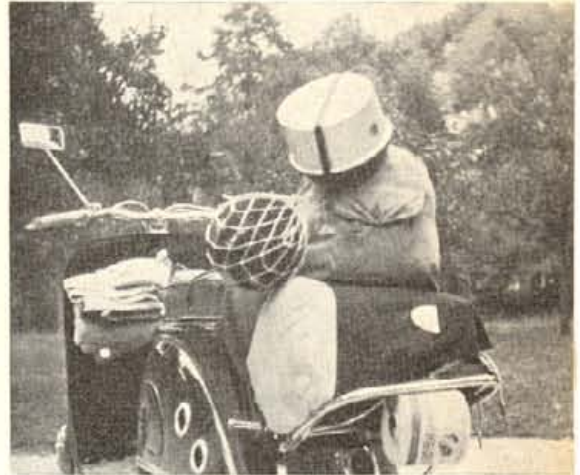
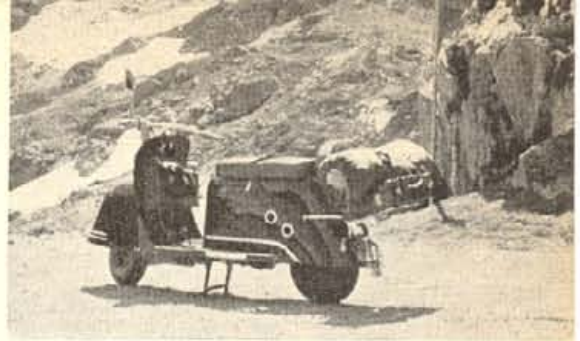
Liste unseres Gepäcks:

Im Zeltsack: Zelt mit Stangen und Heringen, zwei Luftmatratzen und eine Decke brachten wir auch noch hinein.

Im Koffer: Hose, Pullover, 2 Paar Schuhe, Kostüm und Strümpfe zum Wechseln, 2 Trainingsanzüge. In der Tasche, die vorn aufgehängt wurde: Waschsachen und Kartenmaterial, Taschenlampe usw. Unterm Sitz 2 Regennäpfe. Eine weitere Decke wurde zwischen Zeltsack und Koffer geklemmt. Wollen Sie aber im Freien selbst abkochen, so können Sie leicht Ihren Gasherd und Ihre Töpfe noch am Zeltsack befestigen.

Dieser Campingfreund hat seine Goggo aber auch mit allem Nötigen beladen. Drei Decken hat er nach kurzem Überlegen an den Haken für die Aktentasche gebunden. Im Campingsack sind alle erforderlichen Gegenstände für einen angenehmen Aufenthalt, im Rucksack sind belegte Brote und sonstige Fressalien, der Kochtopf wurde nicht vergessen, der Sport wird auch nicht zu kurz kommen und ... ja unser Freund hat wirklich an alles gedacht.

Hans H.



Die Mora-Welterschutz-Leute haben nach dem 2-Mann-Umhäng (der gleichzeitig als Rollergarage dienen kann) jetzt auch an die „Einzelabfertigung“ gedacht. Auf Grund der bisher gesammelten Erfahrungen wird der Welterschutz nunmehr aus einer bis minus 10° C bruchstärkeren u. aufs äußerste reißfesten Kunststoffolie hergestellt. Für den Fahrer wird zur besseren Richtungsanzeige Armöffnungen eingearbeitet. Der Welterschutz für eine Person ist gleichzeitig auch als Regenumhang verwendbar. Er kann auch hinter einer Windschutzscheibe verwendet werden. Auf unserem Bild sehen Sie zwei Personen mit Einzelumhang, im Hintergrund verbrennt gerade der letzte Schnee.



Wer Roller fährt, fährt auch

LB



Continental LB spurfest und brems sicher

Nachdem ich bereits bei verschiedenen Reparatur-Werkstätten die verschiedensten Auskünfte bekam, möchte ich mich einmal bei Dir einen Rat einholen. Nachdem von den 5 im Februarhft angeführten Punkten 4 ausscheiden, kann das pfeifende Geräusch bei meiner Lambretta nur von einem Kurbelwellenlager auf der Lichtmaschinenseite herrühren. Das Geräusch tritt bei meinem Roller meistens erst auf, wenn ich mehr als 10 km gefahren bin. Fahre ich eine größere Strecke, dann ist es manchmal so schlimm, daß — bei ruhendem Motor — ein leichtes Nippen des Klebstarters mit der Hand genügt, um das Pfeifen und Zwißern zu hören.

Nach einer Auskunft soll das Lager unbedingt ausgewechselt werden; ein anderer meint, das wäre nicht schlimm, ich solle es nur pfeifen lassen. Da ich nun nicht weiß, was richtig ist, bitte ich gern die folgenden Fragen von Dir beantwortet zu werden:

1. Wieso kann das Lager trocken laufen und warum erhält es nicht genügend Schmierung? Warum tritt es nicht immer auf? Warum ist es beinahe fast an jeder Lambretta, handelt es sich um einen Konstruktionsfehler?
2. Was ist dagegen zu tun, müssen die Lager ausgewechselt werden, wird der Fehler dann behoben sein, oder wird nach kurzer Zeit wieder derselbe Umstand eintreten?
3. Wenn eine Auswechslung nicht erfolgt, kann ein ernsthafter Schaden entstehen? Gibt es sonst eine Abhilfe?

Konrad D., Heidelberg

Zu Punkt 1: Hier handelt es sich keineswegs um einen Konstruktionsfehler, sondern um Korrosionserscheinungen, die in der Hauptsache etwa vom Fahren mit schlechtem Kraftstoff herrühren, und deren Ablagerung fast ausschließlich am Kurbelwellenlager vorzufinden sind. Ein weiterer Faktor kann aber auch das Fahren mit einem Gemisch von zu geringem Ölgehalt sein.

Zu Punkt 2: Wechseln Sie also bitte dieses schadhaft gewordene Lager aus, und versuchen Sie es einmal mit einem Mischverhältnis von mindestens 1:20 Ihre Lambretta zu fahren.

Zu Punkt 3: Wird das Auswechseln dieses Lagers unterlassen, so führt dies allmählich zu einem dauernden Pfeif-Geräusch, das man keinesfalls mehr anhören kann. Von ernst aufgetretenen Schäden, bei denen eventuell noch andere Nebenggregate in Mitleidenschaft gezogen wurden, ist uns nichts bekannt.



Meine vier kleinen Katzen auf unserer Lambretta 50
Foto: Dr. Borkowsky

Als Leser der Roller Revue möchte ich auf die div. Anfragen in der Märznummer, Seite 26, betreffend:

Stopplicht an Vespa

meine Erfahrung zur Kenntnis bringen. Der Unterzeichnete hat schon seit einem Jahre ein Stopplicht mit Kontrolllicht an seine Vespa installiert, ohne daß je die Birne durchgebrannt ist, und das ohne Verwendung von Überspannungsschutz und Vorwiderstand.

Als Birne verwende ich eine 6-8-Volt-5-Watt-Lampe, wie sie in den Autos gebräuchlich sind, mit Bajonettfassung.

Da ich an meiner Vespa ein Instrumentenbrett mit Uhr, Voltmeter 0-12 Volt und Kontrolllicht installiert habe, weiß ich über die Spannungsverhältnisse während der Fahrt Bescheid.

Bei 50-60 km/h zeigt das Voltmeter 8 Volt an, bei höherer Geschwindigkeit bis 10 Volt, so ist es schon möglich, daß, wenn bei großer Geschwindigkeit gestoppt werden muß, die Birne durchbrennt.

Der Idealzustand wäre der Einbau eines 6-Volt-Akkus, wodurch keine höhere Spannung mehr eintritt.

Dies zur Orientierung Ihrer werten Leserschaft, zur weiteren Auskunft bin ich gerne bereit.

Indem ich Ihrer Roller Revue weiterhin guten Erfolg wünsche, zeichnet

Mit Hochachtung:
H. Weisskopf, Binningen bei Basel,
Florastr. 9 (Schwiz)



Viele Grüße an die R.R. aus San Remo von einer Reise auf Heinkel nach Frankreich und Italien
Foto: Karl-Heinz Peters

Dem Leser Joachim J. Espelkamp-Mittwald, möchte ich zu seiner Lambretta folgendes sagen (aus Heft 3/54, S. 25):

Nach Ihrer Schilderung nehme ich an, daß Sie Ihre Lambretta in der Einfahrzeit zu langsam fahren, woraus evtl. zu erkennen ist, daß dieselbe jetzt „faul“ wird.

Ich habe meine Lambretta mit elektrischem Anlasser seit November 1953 eingefahren bis 500 km bei gutem Mischungsverhältnis (1:20) bis 60 km/h, bis 1000 km um 70 km/h bis Vollgas, natürlich keine Dauerracerel, sondern nur sekundenweiser Test auf höhere Geschwindigkeit. Muß sagen, ich bin dabei in jeder Beziehung gut gefahren und ohne jede Beanstandung.

Der Benzinverbrauch während der Einfahrzeit stellenweise mit Sozia:

Stadtverkehr	2,9-3,1 l/100 km
weite Strecken (zügiges Fahren)	2,4-2,6 l/100 km
Nach Einfahrzeit (habe jetzt 4000 km Stand):	
Stadtverkehr	2,6-2,8 l/100 km
Sonntagsfahrten	2,3-2,5 l/100 km

Vor allen Dingen nach der Einfahrzeit Zündkerze 240 T (Bosch) und Nadel im Vergaser einstellen (muß von NSU-Werkstatt gemacht werden, Inspektion), und dann die unteren Gänge (1 und 2) gut hochziehen, im Berg lieber einen Gang tiefer (1. Gang bis 25 km/h, 2. Gang bis 50 km/h). Es ist auch möglich, daß Ihre Lambretta schon bei 6000 km im Motor und Auspuff Kohle angesetzt hat (durch zu langsames Fahren), da Sie mit 6000 km sowieso Inspektion haben, würde ich der Sache ganz gehörig auf den Grund gehen, denn eine Lambretta mit diesem geradezu minimalen Teuchstand, welche nur auf 63 km geht, das ist der reinste „Roller-Witz“. Meine läuft Solo (gestoppt) 78 km/h mit Sozia 73 km/h

Ludwig Sch., Darmstadt

Als der Frost einsetzte, machte mir die Gangschaltung ordentlich zu schaffen, indem sie einfror. Welche Erfahrung haben andere Lambrettafahrer gemacht? Wie kann man das Einfrieren verhindern? Wie fette ich wirksam die Züge? In dem Buch „Besser fahren auf Lambretta“ wird der Ölfix empfohlen. Hat man hiermit schon Erfahrungen gemacht und wenn, wo sind sie erhältlich?

Klaus-Jürgen Sch., Dinslaken

Wir empfehlen das bereits aus dem Buche „Besser fahren auf Lambretta“ bekannte Ölfix, das Sie in jeder Motorradzubehörhandlung erhalten können. Wir raten außerdem noch zu den stabilen (Klemmnippeln) Schmierrippeln, die man separat, jeweils an die meistgebräuchlichsten Boxendzüge anbringen kann.

... Die Kerzensorgen habe ich auch gehabt, bis ich mir zwei Kerzen gekauft habe, und zwar Bosch T 11 225 und T 11 240. Die 225er benutze ich bei Stadtfahrt, die 240 bei Überlandfahrt. Die Kerzen zu wechseln ist eine Sache, die eine Minute in Anspruch nimmt, bei doppelter Lebensdauer der Kerzen macht sich die Montage schon bezahlt. Im übrigen kann ich allen Vespafahrern nur zu scharfer Fahrweise raten, der Motor hat sich als unverwundlich erwiesen, im zweiten Gang bei 50-55 schafft er anstandslos. Selbstmischendes Öl möchte ich aus eigener Erfahrung nicht empfehlen, beim Abnehmen des Zylinderkopfes fand ich auf dem Kolbenboden stärken, zähen Ölkohlensatz, ebenso im Auspuffschlitze. Außerdem verölen die Kerzen bei meiner Maschine sehr leicht...

H. S., Bremerhaven

Betr.: „O, wie praktisch!“ R.R. Nr. 2/1954, Seite 20.

Ihren unter obiger Überschrift veröffentlichten Tip des Herrn Günter K. aus Konstanz kann ich nicht unwidersprochen lassen. Er empfiehlt etwas, was sogar sehr schädlich ist und zur sicheren Zerstörung der Triebwerksteile führt; nämlich 200 m vor Beendigung der Fahrt den Benzinbehälter zu schließen. Das Ergebnis ist ein vollkommen offenes Triebwerk. Für den Motor ist es aber von größter Wichtigkeit, einen starken Ölnderschlag zu erhalten, um ihn vor Korrosion zu schützen und eine gute Schmierung zu gewährleisten. Die genannte Methode kann höchstens bei einem Viertakter Anwendung finden, bei dem das Öl ja nicht mit dem Kraftstoff ins Triebwerk gelangt, sondern sich dort in flüssiger Form befindet und bei jeder Umdrehung herumgeschleudert wird, auch wenn die Zündung bereits abgestellt ist.

Besonders bei kürzeren Fahrstrecken tritt die Gefahr der Korrosion ein, da die nötige Betriebstemperatur nicht erreicht wird, um das bei der Verbrennung des Kraftstoffes sich bildende Kondenswasser zu verdampfen und auszustoßen. Ein großer Fehler, der besonders jetzt im Winter häufig begangen wird und von manchen Zeitungen sogar empfohlen wird, ist der, das abgestellte Fahrzeug wöchentlich einmal im Leerlauf warm werden zu lassen oder eine kurze Strecke damit zu fahren. Niemals wird hierbei die Temperatur erreicht, die erforderlich ist, das entstehende Wasser verdampfen zu lassen. Man tut mehr für sein Fahrzeug, wenn man lediglich ohne Zündung den Klebstarter 10 bis 20 mal durchtritt. Am besten ohne Zündkerze, dann geht es leichter.

Es ist auch falsch, vor Antritt einer Fahrt den Motor im Leerlauf warm werden zu lassen. Durch sofortige Beanspruchung der Maschine wird auch hier die Bildung von Kondenswasser vermieden. In der Bedienungsanleitung von J10 wird hierauf mit Nachdruck hingewiesen. Außerdem werden die Nachbarn dankbar sein, wenn der Lärmerzeuger um die Ecke verschwunden ist.

Vor Abstellen des Motors gebe man nochmals tüchtig Gas, ziehe dann den Zündschlüssel heraus und lasse den Motor mit geöffnetem Gaschleier auslaufen. Der Erfolg ist ein kräftiges Kraftstoff-Luftgemisch im Kurbelgehäuse und Zylinder, durch dessen Ölgehalt die Triebwerksteile bestens geschützt werden. Bei erneutem Start wird die Maschine auch besser anspringen.

So schnell, wie Herr K. das glaubt, setzt sich das Öl im Kraftstoff auch wieder nicht ab. Höchstens nach wochenlanger Außerbetriebsetzung. Niemals aber bei täglichem Gebrauch des Fahrzeuges. Wenn allerdings Herr K. ein Mischungsverhältnis von 1:12 bis 1:15 verwendet, was ich mir nicht vorstellen kann, so dürfte die Zündfähigkeit des Kraftstoffes überhaupt stark nachlassen. Wenn ich ein solches Mischungsverhältnis verwenden würde, so käme ja das Öl aus allen Knopfbohrern unverbrannt wieder heraus. Zumindest muß der Auspufftopf in Öl schwimmen. Aber Herr K. schreibt, man solle bei Bergfahrten auf 3 bis 4 Liter Benzin ¼ Liter Öl nehmen!!!
Dieter A., München 9

... Ich besitze eine Vespa, 13000 km gelaufen, Baujahr 1950. Der Verbrauch ist ziemlich hoch, ca. 4 Liter, die Maschine wird allerdings scharf herangegenommen. Trotzdem erscheint mir dieser Verbrauch als reichlich hoch. Kann der Auspuff schon zugesetzt sein? Da eine Entfernung der Rückstände bei der einteiligen Auspuffanlage meines Wissens nicht möglich ist, käme wohl nur eine Auswechslung in Frage. Paßt der Auspuff der Vespa 54 auf den Zylinder der alten Vespa und auf den Rahmen, wo er ja mit einem Bolzen gesichert ist? Oder müßte ich in diesem Falle einen alten Auspuff beschaffen?
H. S., Bremerhaven

Wenn der Kraftstoffverbrauch in der letzten Zeit gestiegen ist, so kann vieles die Ursache sein. Sie selbst schreiben, daß die Maschine scharf herangegenommen wird. — Wie Sie wissen werden, steigt der Kraftstoffverbrauch bei zunehmender Geschwindigkeit stark an. Selbstverständlich kann durch Ansetzen von Ölkohle die Leistung der Maschine beeinträchtigt werden. — Wir bitten zu überprüfen, ob der Vergaser Ihrer Maschine noch einwandfrei arbeitet. Haben Sie daran gedacht, das Luftfilter zu reinigen? Ein zugesetztes Luftfilter mindert nicht nur die Leistung der Maschine sondern führt u. a. auch zu erhöhtem Kraftstoffverbrauch.

Die Schwimmeradel kann verhothen sein; der Vergaser kann schief sitzen, so daß der Schwimmer klemmt.

Alles dies kann dazu führen, daß der Kraftstoffverbrauch Ihrer Vespa steigt.

Der Auspuff Ihrer Vespa ist bei einer Laufzeit von 13000 km noch nicht zugesetzt. Wir empfehlen aber trotzdem, diesen ausbrennen zu lassen, damit evtl. Rückstände entfernt werden.

Die Auspuffanlage der Vespa, Modell 54, paßt nicht auf Ihre Vespa, Baujahr 1950.

Herr Hermann Meute, Hamburg-Marmstorf, Reimersweg 10, bittet alle R.R.-Leser aus dem Raum Hamburg-Harburg und Umgebung, mit ihm in Verbindung zu treten zwecks Gründung einer Roller-Gemeinschaft.



Der Felber-Autoroller am Großglockner. Kollege Marold vom Österreichischen Autoroller-Club hatte keinerlei Scheuerigkeiten und ist ohne Kühlpause bis zum Fahnenmast gekommen.

Ich fahre eine NSU-Lambretta, Baujahr 1953, Kilometerstand 3600 km (wenig gefahren, zugelassen im Mai 1953). Von der angegebenen Höchstgeschwindigkeit von 73 km/h bin ich weit entfernt. Die Maschine kommt auf ebener, guter Straße ohne Gegenwind mit Solobelastung (65 kg) kaum auf 60 km/h im 3. Gang. Meine Werkstatt antwortet mir auf meine Klagen, ich hätte die Maschine wohl zu vorsichtig eingefahren, da ließe sich nichts mehr ändern. Ich bin nun zwar kein Geschwindigkeitsfanatiker, möchte aber doch für meine Urlaubsreise im Sommer nach Italien einen ordentlichen Autobahndurchschnitt fahren — auch auf Kosten des Benzolverbrauchs! Was ist da zu tun? — Ich habe zwar noch immer meine erste Kerze drin (Bosch W 225, ab und zu gereinigt), möchte aber doch einiges wissen: NSU schreibt in der Betriebsanleitung einen Elektrodenabstand von 0,1 bis 0,5 mm vor, empfiehlt aber die Bosch W 225 mit einem Abstand von 0,7 mm. Stellt die Boschkerze nun eine Ausnahme dar oder muß auch sie zurechtgeklippt werden? — Ist für die Autobahn während des Sommerurlaubs und für die Berge in der Schweiz eine Kerze mit höherem Wärmewert erforderlich?

Neuerdings soll NSU für die Lambretta ein Mischungsverhältnis von 1:25 vorschreiben. Gilt dies nur für das neue Modell 54 oder auch für die älteren Typen? Ist auch evtl. beim Mischungsverhältnis ein Wechsel nötig bei Autobahn- und Bergfahrten? Ist es möglich und vor allem polizeilich zulässig, eine zweite, kleine Lampe auf dem Kotflügel anzubringen, um die Kurven auszuweichen, und wie müßte sie geschaltet sein? Beim Gaswegnehmen treten an meiner Maschine vorne eigentümlich pfeifende und sierende Geräusche auf. Woran könnte dies liegen, kündigt sich evtl. eine Gefahrenquelle an?

Eberhard P., Kiel

Bei einem Kilometerstand von 3600 km brauchen Sie sich noch keine Sorgen zu machen, wenn Ihre Lambretta nicht die Spitzengeschwindigkeit von 65 bis 70 km erreicht. Bringen Sie ruhig erst einmal die Italienreise hinter sich, und wir glauben Ihnen jetzt schon sagen zu dürfen, daß Sie dann mit Ihrer Lambretta in bezug auf Leistung und Geschwindigkeit zufrieden sein werden. Wir wissen zu berichten, daß es Lambrettas gibt, die ihre Höchstgeschwindigkeit erst nach einer Fahrleistung von 4000 bis 6000 km erreicht hatten.

Der in der NSU-Betriebsanleitung angegebene Elektrodenabstand von 0,1 bis 0,5 mm bezieht sich auf die Magnetzündung (0,7 = Batteriezündung).

In bezug auf die Auskunft über das Mischungsverhältnis bitten wir Sie, auf Heft Nr. 4, Seite 23, zurückzugreifen, worin wir bereits ausführlich berichtet haben. Das Anbringen einer Zusatzlampe ist gestattet. Die Schaltung müßte Ihrem Wunsch entsprechend parallel mit dem großen Licht geschehen. Hierbei werden Sie aber in Konflikt mit der Watt-Leistung Ihrer Lichtanlage kommen (6/30 W). Sie müssen demnach Ihre Stromquellen aufteilen. Da wir aus Platzmangel nicht näher auf Ihre Frage eingehen können, bitten wir Sie, diesbezüglich sich mit einem Autoelektriker in Verbindung zu setzen, der Sie dann über den Umbau entsprechend beraten kann.

In der Roller Revue Nr. 4 1954 klagt ein Vespa-Fahrer über das Herauspringen der Gänge. Bei meiner Vespa, auch Baujahr 1952, trat gleicher Fehler in Erscheinung. Die Ursache für dieses Herauspringen der Gänge lag am Schaltsegment. Durch viele Schalten im Stadtverkehr bekommt die Schalttraste auf dem Schalthebelarm im Laufe der Zeit zu großes Spiel, und dieses kann der Anlaß zum Herauspringen der Gänge sein. Dieser Fehler wurde durch Auswechseln des Schaltsegmentes behoben.

K.-H. B., Bielefeld

Antwort unseres Lesers Günter K. zu Artikel „Wo bleibt der Familienroller?“ von Rührich, aus Heft 1/54.

Zuerst muß ich mal die Frage nach dem Fabrikat und nach dem Hubraum Ihres Rollers stellen? Nach Ihren pessimistischen Ausführungen muß ich bestimmt annehmen, daß es sich um ein Fahrzeug mit 125-cm Hubraum und ungefähr 5—6 PS handelt. Sollte dieses zutreffen, so kann ich nur sagen, daß die Schuld bei Ihnen und bei den betreffenden Rollerfahrern liegt. Es liegt wohl klar auf der Hand, daß man mit einem 125-cm-Motorchen mit 200—250 kg Belastung keinen anständigen Schnitt an einer starken Steigung herausholen kann. Niemand kann mehr gehen als er hat, trotzdem man auch von den lechteren Rollern allerhand Wunderdinge hört.

Ich fahre seit einem Dreivierteljahr einen „Goggo“ 200 und habe es immerhin auch schon auf 15000 km gebracht, wovon der Roller bestimmt 6000 km nur in Berg- und Paßfahrten gelaufen ist. Wohlgerückt mit derselben Belastung von 200 bis 250 kg. Ich kann nur feststellen, daß mir meine 10 PS unter dem Sattel immer gerichtet haben. Ungefähr 5000 km ist der Goggo nur auf Autobahnen gelaufen. Ich kann nur immer wieder betonen, wenn jedes Motorrad so viel Stehvermögen zeigt, wie mein Goggo, so kann der Besitzer zufrieden sein.

Leider kenne ich die Haarnadelkurve des Zirler Berges bei Innsbruck nicht. Falls Sie aber den Klausenpaß schon mal gefahren sind, oder den Fiselapaß sowie den Simplonpaß in beiden Richtungen, vom Furka, Julier, Grimsel, Gotthard- und Sustenpaß ganz zu schwächen, so werden Sie wohl wissen, daß diese Pässe auch keine Hügelchen sind. Glauben Sie mir, die meisten Autos und Motorräder, die ich an diesen Paßstraßen am Kande parken sah, hielten nicht nur alle, um die schöne Gegend zu genießen oder eine Rauchpause einzulegen. Viele hatten es bitter nötig, eine Ruhepause einzulegen — aber für Ihr Fahrzeug, währenddessen mein Goggo 200 kein einziges Mal gestreikt hat. Um das Können des Goggos mal unter Beweis zu stellen, habe ich mit dem Fahrer eines 250-cm-Motorrades, einer bekannt bergfreundigen Maschine, die Probe an einem schwierigen Bergstück gemacht, wobei mein Goggo besser abgeschnitten hat. Abschließend kann ich nur nochmals betonen, daß alle Rollerfahrer, die 10 PS in ihrem Motorchen haben, mir beipflichten werden. Günter K., Konstanz.

Immer mehr besteht die Gefahr, daß wir eines Tages einen Sturzhelm aufgestülpt bekommen. Gewiß ist es richtig, daß etwas gegen den Verkehrstod unternommen werden muß, gegen rücksichtsloses Fahren, gegen Trunkenheit am Steuer, gegen Unachtsamkeit. Dabei ist es eherlei, ob man eventuell teilweise oder in bestimmten Stadtteilen wieder auf 40 km/st geht, ob man Zebrastreifen auf die Dämme malt, ob man rigoros bestraft und den Führerschein bei Wiederholungen entzieht, oder ob man wirklich Jugendlichen erst mit 18 Jahren ein Fahrzeug in die Hand drückt.

Das alles geschähe zum Schutz Unschuldiger und wäre zu verstehen. Aber warum will man die „rasenden Ungeheuer“ schützen, indem man sie nicht ohne Sturzhelm auf die Menschheit losläßt? Ohne unseren werten Kollegen der „knatternden Fakultät“ mit rollerischer Arroganz entgegenzutreten zu wollen, warum läßt man sie nicht den Schädelbruch riskieren? Abgesehen davon, daß sie sich mit Helm erst recht als Rennfahrer fühlen. Wir Roller sind die Dummen. Wir, die wir auf der Malco, Lambretta oder Vespa, Goggo, Bella oder Bastard zur Freude und Erholung fahren, für die unser Fahrzeug ein eleganter Kleinwagen ist, indem wir auch — und hier der Sinn des Rollers — in die Oper oder ins Theater fahren. Wollen wir hoffen, daß auch vor dem Gesetz der Unterschied zwischen Roller und Motorrad gemacht wird, daß man uns die bescheidene Freiheit läßt, menschlich und unbehelmt im Pelz oder Duffelcoat zu reisen.

Noch kurz zu dem oft zitierten Ausland, wo der Helm schon lange Pflicht ist.

Nirgends ist das „Zweirad“ so sehr Gebrauchsfahrzeug und Ersatz für den Wagen wie in Deutschland. Also darf man uns durch die Helmvorschrift nicht zu Rennfahrern stempeln, deren heiligstes Ziel es ist, die Tachonadel um die 100 herum pendeln zu sehen.

Alfred H., Berlin

Sättel

Wissen Sie warum es für schlanke, mollige, und superbreite Hinterteile nur eine Größe Fahrersättel gibt? Ich weiß es auch nicht, es würde mich aber brennend interessieren. Wenn nämlich der Sattel für einen 2-Ztr.-Mann paßt, dann kann er unmöglich einen 100-Pfd.-Mädchen oder Jüngling gerecht sein. Na also, die Herren Sattelmacher! Zwei Größen sind das Mindeste, was der Kunde verlangen kann. Preisdifferenz braucht nicht zu sein. Schuhe kosten ja auch von 35 bis 39 gleich! Ich würde liebend gern für einen schmälere Sattel, der meinem Gerippe entspricht, das gleiche bezahlen, wie für den, auf dem sich der 2-Ztr.-Mann noch nach 8 Std. wohl fühlt.

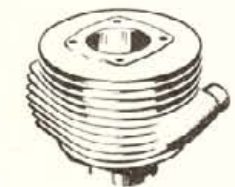
L.G., Stuttgart



Hervorragende Beine



Krimskrams



Kraft und Krach



Gewußt wie



Krachfoto



Krachfoto

DER BRIEFKASTENONKEL IM NACHTKASTL

das ist für alle Lambrettafahrer das Handbuch

BESSER FAHREN AUF LAMBRETTA von Klaus Peter Heim

Wer dieses Buch besitzt, hat die Antworten auf alle Fragen um die Lambretta schwarz auf weiß zuhause. Das Netze dabei: es ist kein Fachbuch voll trockener Zahlen und langweiliger Theorien, sondern ein amüsantes Brevier mit Humor. Der Chefredakteur der ROLLER REVUE schrieb im Dezemberheft: „Es ist unmöglich, davon nicht gefesselt zu sein“ und „das nenne ich fürwahr eine klassische Gebrauchsanweisung, wie sie (hier) im Buche steht; wie man mit der Lambretta und überhaupt noch besser rollert, lernt man mit Vergnügen aus diesem Buch“. Was soll man diesem gewiß neutralen und fachkundigen Urteil noch hinzufügen? Schauen Sie sich „Besser fahren auf Lambretta“ mal in Ihrer Buchhandlung an und sehen Sie selbst! Es kostet (bei 308 Seiten!) DM 9.80

Weitere Bücher für den Rollerfahrer:

GUTE FAHRT IN FRANKREICH UND SPANIE UND GUTE FAHRT IN ITALIEN

— zwei Reiseführer, die die Strecke durch das betreffende Land vorschlagen — mit allen Angaben für den Rollerfahrer, wie Benzin- und Hotelpreise, Straßenbeschaffenheit, Sehenswürdigkeiten, gute Lokale usw., und außerdem den Übersetzungen der wichtigsten technischen Ausdrücke. Jeder Band DM 4.80

DIE SCHÖNSTEN TOUREN

— eine Zusammenstellung der beliebtesten Touren von Süd- oder Nord- und Westdeutschland für die, die nur ein paar Tage Urlaub haben. Jeder Band DM 7.80

Bitte, lassen Sie sich Prospekte kommen vom VERLAG KLASING & CO, BIELEFELD MAUERSTRASSE 8

BÜCHER

Anny Stecher, Erprobte Campingküche. Verlag Eduard Denzel, Innsbruck, DM 4.50 (160 Seiten, flexibler Einband im Taschenformat, illustriert). Man merkt diesem Camping-Kochbuch sofort an, daß es aus der Praxis für die Praxis geschrieben wurde. Es nimmt Rücksicht auf die mehr oder weniger primitiven Bedingungen des Zeltens und bringt außer allgemeinen Ratschlägen für Lagerleben und Lagerküche, Kochgeräte, Ausrüstung usw. 300 Rezepte internationaler Herkunft, mit deutlicher Betonung der guten österreichisch-italienischen Küche. Als sehr praktisch wird sich bei Auslandsreisen das angelegte gastronomische Wörterbuch erweisen, das in den Sprachen Deutsch, Italienisch, Französisch und Englisch alle Ausdrücke enthält, die den Zelt Haushalt und den Einkauf von Lebensmitteln und Speisen im fremden Land betreffen. Illustrationen und kleine gerahmte praktische Ratschläge beleben den Inhalt und machen die Lektüre zu einem Vergnügen.

Artur Nikolaus, Campingbuch für Jedermann. Franck'sche Verlagshandlung Stuttgart, DM 5.80 (122 Seiten, 37 Abb. im Text und 15 Fototafeln). Hier hat ein Fachmann des Zeltwanderns alle die Erfahrungen, für die ein Neuling auf diesem Gebiet Lehrgeld zahlen müßte, in einem übersichtlichen und unterhaltsam geschriebenen Buch zusammengefaßt. Auf alle Arten des Zeltwanderns, zu Fuß, mit Fahrrad, Motorrad, Roller oder Auto, wird eingegangen, und für jeden und jede Gelegenheit hat der Verfasser praktische Ratschläge und Kniffe bereit. Das „Campingbuch für Jedermann“ ist aber nicht nur für den Neuling wichtig, sondern es wird auch dem erfahrenen Camping-Spezialisten zeigen, wie man preiswert und praktisch reist, und vor

allem, wie man auf seinen Fahrten die rechte Erholung findet. Es gehört ins Reisegepäck jedes Rollers, der auf Zeltfahrt geht. Einige Reisevorschläge im In- und Ausland und ein Verzeichnis der Landesgruppen des Deutschen Campingclubs, unter dessen Schirmherrschaft das Buch herausgegeben wurde, vervollständigen den reichhaltigen Inhalt des praktischen Handbuchs.

Neuer Münchener Stadtführer, Stadtplan und ausführliche Beschreibung der Sehenswürdigkeiten. Herausgegeben von Dr. Willy Wiegand. Verlag Hans Carl, München-Nürnberg, DM 2.50. Dieser sorgfältig gezeichnete Stadtplan im Sechsfarben-Druck (Format 63 x 44,5 cm) stellt durch seine Verbindung mit dem Text, der geschleckt neben das Kartenbild gefaltet werden kann, etwas Neues auf dem Gebiet der Kartographie dar. Die von einem ausgezeichneten Sachkenner geschriebenen Texte geben einen Überblick über Ursprung, Wachstum, Lage, Kunst und Kulturgeschichte der Stadt und schildern alle Sehenswürdigkeiten. Im Kartenbild sind die Kriegszerstörungen und das geschichtliche Wachsen der Stadt und ihrer Vororte sowie — für den Rollerfahrer ebenfalls vielleicht wichtig — die Parkplätze berücksichtigt. Eine Umgebungskarte ergänzt den praktischen Führer.

Deutsche Helmatkarten, Oberbayern, Blatt 1-4. Herausgegeben von Dr. Willy Wiegand, Verlag Hans Carl, Nürnberg, DM 3.80 in haltbarem Schutzumschlag. Bl. 1: Starnberger See — Ammersee, Bl. 2: Wetterstein — Karwendel, Bl. 3: Tegernsee — Rosenheim, Bl. 4: Chiemsee — Berchtesgaden. In Vorbereitung: Freising — Wasserburg, Mühldorf — Burghausen. Maßstab: 1:100000. Ähnlich wie bei dem „Neuen Münchener Stadtführer“ sind diese sehr übersichtlichen Karten, die auch die kleinsten Nebenwege enthalten, durch einen neben das Kartenbild zu faltenden Begleittext helmatkundlicher, kunsthistorischer, geologischer, geschichtlicher und botanischer Angaben ergänzt.

Letzte Nachrichten

7 Siege an einem Tag mit Goggo

Dingolfing. Bei der 2. Nordwestfälischen Zuverlässigkeitsfahrt 1954 des ADAC (Gau Westfalen-West Dortmund) in Münster am 4. April über 500 km waren von vier gestarteten Goggos 200, ungeachtet großer Konkurrenz sowie schlechtester Witterungs- und Straßenverhältnisse, alle vier Goggos auf den ersten Plätzen der Rollerklasse geschlossen am Ziel. Der Erfolg waren drei Goldmedaillen, ein Silbermedaille und ein Mannschafts-Silberbecher. Zwei Goldmedaillen und eine Silbermedaille sowie der Mannschaftspreis gingen nach Wanne-Eickel und eine Goldmedaille nach Ibbenbüren. — Am gleichen Tage waren zwei weitere Goggo 200 mit doppeltem Punktvorsprung in der Rollerklasse bei der Lechtaler Berge- und Seefahrt mit Sonderprüfungen in Schongau erfolgreich. Hier hießen die Sieger Hans Zettler-Dingolfing und Pepp Baierlein-Mühldorf, die jeder eine Goldmedaille errangen. (n)

Erster Camping-Platz im Bayerischen Wald Deggendorf. In der kommenden Wander- und Reisezeit werden die Camper erstmals Gelegenheit haben, auch im Bayerischen Wald ihre Zelte aufzuschlagen. Der erste Campingplatz befindet sich auf dem Grunde der Stadt Deggendorf, direkt an der Eisenbahnbrücke der Linie Landshut—Eisenstein über die Donau. Der 3500 Quadratmeter große Platz wurde vom Deutschen Camping-Club bereits anerkannt. Er wurde am 1. April eröffnet und ist bis 1. Oktober zugänglich. Er wurde auch bereits in das Verzeichnis der „FICC“ (Federation Internationale de Camping et des Caravanning) aufgenommen. (n)

Beilagenhinweis:

Dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der BV-Aral AG über die weiter verbesserten BV-Kraftstoffe BV-Aral und Aralin bei, ferner ein Prospekt der Klepper-Werke, Rosenheim, sowie ein Prospekt der Fa. Continental. Wir empfehlen diese Schriften der Aufmerksamkeit unserer Leser.

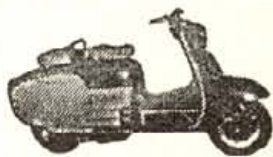
HOREX

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

Vertretungen überall - Generalvertretung für Oberbayern

LASSNACK-KG. · MÜNCHEN

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



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

IDEAL CLIPPER

Die elegante schnittige neue Scheibe für Ihre Lambretta
GUSTAV EICHENWALD · NEUSS-HAFEN

Jetzt auch für GOGGO und HEINKEL lieferbar



Für letzte
Sicherheit
des Motor-
Sportlers
den neuen

„TRESOR“-Sturzhelm

DM 29.50 in bequemen Raten

1. Rate 1/3 Anzahlung, Rest in 2 Monatsraten.
Verlangen Sie den ausführlichen Sonderprospekt für die echte

TRESOR-Lederbekleidung

Ledermäntel und Lederwesten
Motorrad-Hosen, -Häuben, -Handschuhe
bis zu 5 Monatsraten

FERN-KAUF-WEST
Lederwaren GmbH, Ottenbach a. M. 90

Anzeigenschluß für Nr. 6 der Roller Revue ist am 15. Mai

FARMERHOSEN „blau“ aus DONGERY
„blue jeans“ aus
Eine moderne, sehr praktische Hose, die Sie im Beruf, im Haus, im Garten... bei Sport und Camping tragen können. Farbige Nüfte, Kupfermatten.
Für Damen: Gr. 38-46 10.75
Für Herren: Gr. 44-54 nur 11.90

KOSTENLOS erhalten Sie großen Kleiderkatalog mit Sommer- und Campingkleidung, Latz- u. Kinderhosen, Zelte, Herrenhosen, Berufskleidung usw. Schreiben Sie eine Karte an:

Marquardt & Schulz
KLEIDERFABRIK · HANNOVER 13313

Der neue **Kroboth**

ALLWETTER-ROLLER



kommt

Ein Fahrzeug mit denhaltungskosten eines Motorrads und dem Fahrkomfort eines Wagens

mit 175-ccm-Motor **DM 2 480.—**
mit 200-ccm-Motor **DM 2 650.—**

Goldmedaille bei 10-Stunden-Berge- und Seefahrt im schwierigsten Alpengelände.

Fordern Sie Prospekte vom

Motorrollerwerk Seestall/Lech

R
O
L
L
E
R



Z
U
B
E
H
Ö
R

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

Lambretta

Berlin: E. Mahner, Mehringdamm 33
Dortmund: H. Theisen, Hansastraße, Hochhaus
Elberfeld: F. Hülsmann, Hofkamp 38
Hamburg: Gebr. Brüggemann, Ferdinandstraße 32
Hamburg: E. Küster, Chilehaus B, Pumpen 8
Köln: H. Lindlau, Hohenstaufenring 61
Offenbach: H. Friedel, Bieberer Str. 58
Oldenburg: H. Schöuble, Hauptstraße 45
Recklinghausen: H. Steinberg, Herner Straße 10

Vespa

Bad Cannstatt-Stuttgart: B. Sass, Brunnenstraße 51
Bremen: J. Dabrychlap, Parkallee 7
Hamburg: Fendler & Lüdemann, Ferdinandstraße 2
Köln: Vespa-Handelsges.mbh., Breite Str. 70
München: Otto Pauli, Schwanthaler Str. 22
Osnabrück: H. Dissekamp, Iburger Straße 9
Rheydt: L. Schmitz, Markt 5
Stuttgart: Motorradhaus Schwaben, Hospitalstraße 10
Trier: E. Warzaha & Co., Glackenstraße 10

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

Hans Pfeffeckern

Bad Pyrmont, Postfach 113



Gefederter Kindersitz DBGM

für Lambretta, Vespa, Goggo und Heinkel Roller
Auf Wunsch für alle Typen mit Fußrasten lieferbar

HEINZ LÜCK
Metallwaren
Zizishausen/Nürtingen



MESSERSCHMITT KABINENROLLER

175 ccm F & S 9 PS
4 Gänge, Gebläsekühlung
DM 2375,— ab Werk
Werksvertretung:

TONI BAUHOFFER

München 15
Schwanthalerstraße 18

V-GARAGEN

(nur echt mit V-Zeichen und Garantie-Nr.)
auch für Roller, Mopeds und Motorräder



Fordern Sie Preisliste

Signal-Depot Hans R. Volk
Pforzheim-DW



Roller- Sturzkappen

Fordern Sie Katalog von
Paul Lange & Co.
Stuttgart-O · Schubartstr. 4

VENUS



Der Roller,
von dem man spricht!

mit Sachs-Motor

VENUS GMBH. · DONAUWÖRTH

Achilles-Sport 175 ccm

– neue Roller-Freuden!



Die Knie fest an den Tank geschlossen – so meistert der Achilles-Fahrer seine Maschine sicher, selbst in schärfsten Kurven, selbst bei hoher Fahrt! Über 9 PS gibt der Sachs 175 ccm her – über 90 km/h! Achilles-Sport ist für zwei Personen gebaut – die Sozia sitzt ebenso bequem und sicher wie der Fahrer. Das müssen Sie selbst einmal ausprobieren! Verlangen Sie ausführlichen Prospekt und Händler-Adressen bei

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

achilles



Sicher und sauber ● sportlich und schnell ● stark und sparsam