

Test: Triumph-TESSY 125 ccm

Roller

WIRTSCHAFTSZEITSCHRIFT

MIT INFORMATIONEN



5 4. JAHRGANG
MÜNCHEN
MAI 1956

Einzelpreis DM.—,80 • Österreich ö. S. 6.—
Schweiz sfr. 1.— • Saargebiet fr. 100.—

Die erste deutsche Fachzeitschrift für Roller und Rollermobile

Höchste Leistung, beste Schonung, ruhigste Fahrt.

Reisen Sie nur mit „Vitamin M“, Duckham's Adcoids. Das pat. Obenschmiermittel in Würfelform für Ihren Motor. Duckham's Adcoids verjüngt Ihren Motor.



Kein Geld einsenden! Soweit nicht im Fachhandel, können Sie direkt bestellen und nach Zufriedenheit bezahlen. Verbrauch von 4 Würfeln gestattet. Packung zu 18 Würfeln für 90 l Benzin oder Gemisch DM 3,—. Prospekt R anfordern.

Wir stellen aus auf der 8. Deutschen Handwerksmesse, München, Kraftfahrzeughalle.

Z. Littmann, Mü. 2, Erzgießereistr. 29/R

Wissen Sie wirklich alles über das Camping-Leben?

Selbst wenn Sie ein mit allen Wassern gewaschener Zeltler sind, wird es ab und zu noch ein paar kleine Weisheiten geben, die Ihnen bis jetzt verborgen waren. Sollten Sie aber als neugeborener Säugling in das Camping-Leben treten, so wird Ihnen ein Sack voll guter Ratschläge sicher willkommen sein. Schreiben Sie an KLEPPER, Rosenheim (Oberbayern), und verlangen Sie das originelle, reizende und mit vielen guten Ratschlägen gefüllte Büchlein F 200 C

»Die Klepper-Camping-Fibel«

Wir senden sie Ihnen gerne und kostenlos zu



KLEPPER-WERKE ROSENHEIM/OBB.

Größte Faltbodyerwerf der Welt



BK 139

Brisk-frisiert machen Sie den besten Eindruck

Die Frisur sieht den ganzen Tag über tadellos aus. Mit Fett oder Leitungswasser erreichen Sie das nicht. Erst Brisk-Frisiercreme gibt dem Haar diesen lockeren und natürlichen Sitz - ohne zu fetten, ohne zu kleben.

BRISK  Frisiercreme hält Ihr Haar in Form

Gebirgsdarstellung — Pafßstraßen mit Steigungs-, Zustands- und Sperrzeit-



Ein Licht geht ihm auf,

warum die „alten Hasen“ der Landstraße den

K+F-Autokarten

vertrauen. Mit K+F fährt man sicher, weil sie genau gezeichnet und ständig auf Zuverlässigkeit überprüft werden.

Sie genießen die Fahrt mehr, weil Sie durch die vielseitigen Eintragungen der K+F (für Fotografen unentbehrlich) die Landschaft auch absichts der Hauptstraßen reicher erleben. So haben sich die K+F-Karten international durchgesetzt. Verlangen Sie daher stets die preiswerten Kümmerly & Frey - Autokarten mit dem blauroten Umschlag.

K+F-Autokarten gibt es für jedes Land Europas. K+F-Autokarten bekommen Sie in jeder Fachbuchhandlung.

Zumsteins Landkartenhaus · München 22

Berühmte Kuranstalten — Sebenswürdigkeiten — Kurzführer — Strand-Heilbäder — Campingplätze

Angaben — Klare Art- und Höhen-Angaben — Straßennummern — Eisenbahnen — Straßenschilder

Begeistert ist - wer KREIDLER fährt

Zweigang-Synchrongetriebe
Bergstarker Kreidler-Motor
Mit 20% Steigfähigkeit



KREIDLER JUNIOR 151
mit Allradfederung und
Tourentank DM 598,—



KREIDLER JUNIOR 151
DM 495,—

KREIDLER ROLLER

DM 795,—



KREIDLER FAHRZEUGBAU KORNWESTHEIM

Liebe Rollergemeinde,

als Ministerialverkehrsdirigent Straulino, Minister Seeborns einzige rechte Hand im Straßenverkehrswesen, mit leidenschaftlichem Timbre in der Löwenbräustimme ausstieß: „Hilf dir selbst, so hilft dir Gott! Das gilt auch für das Gebiet des Straßenverkehrs“ — du konnte ich nur mit Mühe die Tränen zurückhalten. Diesen neuen Verkehrslogan verzeichnete Herr Straulino ausgerechnet vor dem versammelten Verband der Motorjournalisten, anlässlich der Verleihung des Dieselrings an Ford-Generaldirektor Vitger im Casino der BV-Arui in Bochum für seine Verdienste um den Aufbau des Schülerlotsendienstes. Der Redner meinte, daß sein Herr Minister und er mit großer Sorge die Zunahme der Unfälle im Straßenverkehr verfolgen und es sei seit Jahren alles (!) geschehen, was die Behörden in der Gesetzgebung, Exekutive und Rechtsprechung für die Verkehrssicherheit tun konnten. Mit behördlichen Maßnahmen allein jedoch könne das Problem nicht gelöst werden, der gute Wille und die aktive Mitarbeit aller Verkehrsteilnehmer seien unerlässlich. — Da sind in wenigen Worten bereits soviel Gemeinplätze auf einem Haufen, daß schon ein großer Gemeincampingplatz daraus gemacht werden könnte. — Jetzt pfeift also die Bürokratie auf dem letzten Auspuß, weil Straßen und Verkehrszunahme keineswegs mehr zusammenpassen. Es bleibt nichts mehr übrig, als der letzte Appell an den einzelnen Verkehrsteilnehmer. Falls es zu Herrn Straulino noch nicht durchgedrungen sein sollte, diese Idee wird schon seit Jahren lauthals von der Presse und von einschlägigen Organisationen verbreitet, ohne daß sich ein fühlbarer Erfolg eingestellt hätte, und wenn die jährlichen Verkehrsopfer an einen mittleren Krieg erinnern (1955: 12255 Tote und 350408 Verletzte), so liegen die Ursachen doch nicht allein beim Individuum. Der Herr Ministerialdirigent betonte ganz richtig, daß sich eine stürmische Entwicklung der Motorisierung gezeigt hatte und er vermutet, daß ein Korrektiv auf der menschlichen Seite fehle. Da hat er gewaltig recht, nur ist leider das fehlende Korrektiv zu hohem Prozentsatz so zeitbedingt wie die Managerkrankheit. Die Rücksichtslosigkeit im Erwerbsleben — und bei uns dreht sich doch leider all und jedes ums Geld — wird aus dem Geschäft auf die Straße mitgenommen. Aber ganz vergessen hat Herr Straulino die Korrelation zwischen Fahrzeugen und Straßen bzw. Zustand. Hier wird es nämlich peinlich für die Beteiligten. Zwar wächst die Bürokratie ins Gigantische, ähnlich den Autos, Mobilien, Motorrädern, Rollern, Mopeds und Lastwagen, jedoch die Straßen sind noch genau so wie vor 20 Jahren. Weshalb gelingt es z. B. den Behörden auch nicht, den Verkehrsrichtern die Haltung eigener Fahrzeuge zu erleichtern, um besser in die Materie einzusteigen? Aber es wurde, wie eingangs erwähnt, alles getan! Bisher haben eigentlich nur Berufsgenossenschaften, Verkehrswacht und andere Organisationen und vor allem der ADAC sowie die Industrie die Initiative ergriffen, ohne daß sich eigentlich eine besondere Initialzündung bei den Gesetzgebern ergeben hätte. Hier wurde lediglich mit Papier zu löschen versucht — so wie es jetzt der Godesberger Verkehrsausschuß ab 1. Mai befiehlt. Dazu eine kleine Frage: Weshalb hat man es in Godesberg abgelehnt, Fachleute zur Lösung der Fragen zur Geschwindigkeitsbegrenzung heranzuziehen?

Die menschliche Seite ist der wichtigsten eine, in jeglicher Hinsicht, und ich glaube, daß ich an dieser Stelle seit Jahren dieses Faktum Nr. 1 immer soweit wie möglich herausgestellt habe, indem ich gegen die Brutalität gewisser Straßenbenutzer, gegen sinnlose Geschwindigkeiten und gleichartigen törichten Eigensinn angeschrieben habe, um ihnen klein bei klein die Spitze abzubreaken. Gelegentlich durfte ich dafür Polemiken einstecken, hatte aber auf der anderen (menschlichen) Seite die verdammte Freude, von vielen Lesern meine Meinung bestätigt zu bekommen. Nun braucht aber auch das Menschliche die

Ich muß etwas Luft aus dem Reizen lassen, weil der Sattel sonst zu hoch ist



Drei mobilisierte Mädchen beim Picknick. Sovas müßte man mal treffen, meine Herren. In der Schnapsflasche ganz rechts ist übrigens nur etwas Rum drin, gegen die Abendkühle. Am Tage sind die leichten Popelineanzüge ganz angebracht. — Man sollte doch viel mehr campen. Lesen Sie darüber in unserem Bericht.

Foto: Hubus Flöter (Bogner Modelle aus Ninoflex)

Möglichkeit zum Gedeihen, in diesem Fall gute Straßen, während der jetzige Zustand schnurgerade zum Verderb führt. Nur eingengt durch laufende Gesetzeszusätze und Verbotsschilder kann ein vernünftiger Verkehr kaum organisch wachsen. Solange Bonn nichts besseres einfällt, haben wir den Verkehrskrieg im Lande. Wir brauchen die erforderliche Grundlage; Leute guten Willens sind genug da, die anderen, denen ein Schornstein aus dem Ohr wächst oder die immer die Schuhe verkehrt anhaben, werden dann mangels Reibungsmöglichkeit von allein weniger.

Doch wollen wir über diesem unwirschen Thema nicht vergessen, daß es Mai ist, daß es Straßen gibt, die abseits liegen und, daß die Urlaubsplanung bereits Formen annimmt. Wer sich schon im Frühling ärgert, kann vom Sommer überhaupt nichts Gutes erwarten und in diesem Sinne möchte ich Ihnen im schönsten Monat des Jahres empfehlen: Stellen Sie die Freizeit gänzlich in den (Minne-) Dienat des leider nur einmaligen Wonnemonds. Sie werden es nicht bereuen, andernfalls sind Sie selbst schuld. Vorsichtig wie wir sind, empfehlen wir auf der Modeseite (148) warme Jacken für kühle Tage, da die „Koyuken“ nicht immer die praktischsten sind. Allerdings werden die letzteren wohl von Damen nicht so häufig angezogen. Die besseren Sachen, Badeanzüge und so sind am 1. Juni dran. Wir haben da einige ganz hervorragende Dinge auf Lager.

Ähnlich wie auf dem deutschen Inlandsmarkt, ist zur Zeit auch der deutsche Motorroller in der Ausfuhr dabei, dem Motorrad den Rang abzulaufen. Von 1953 auf 1954 hat sich die Ausfuhr fast vervierfacht, um ein Jahr später mit rd. 45 000 Stück, d. h. dem dreifachen des Vorjahres, etwa die Höhe der Motorradausfuhr zu erreichen. Wahrscheinlich wird der Motorroller-Export, der jetzt schon fast 30% der Produktion umfaßt, in diesem Jahr die Motorradausfuhr übertreffen.

Die Campingausstellung in Karlsruhe hat kaum Neues gebracht. Schon gar nicht für uns. Teure Wohnanhänger in Mengen — aber wer von uns ist schon so vergnügungssüchtig? Was wir herausgefunden haben, finden Sie auf Seite 142/43.

Ganz besonders freuen wir uns, Ihnen die schlüsselfertige Triumph „Tessy“, das jüngste Kind der Rollerfamilie, schon im Test vorstellen zu dürfen. Wir haben weder Mühe noch Kosten gescheut, um das frische Gericht „nach Art des Hauses“ servieren zu können. Sie werden vermutlich Freude daran haben, genau wie wir, wenn wir Ihnen das Neueste bieten können. Auch über die, neulich schon von mir angeschnittene „schlichte Bella“, können Sie sich orientieren — ganz zu schweigen vom „kleinen“ Lloyd 250 ccm, dem wir hoffentlich bald ausführlicher unter die Haube blinzeln werden.

Für die Vespafahrer im VOVD wird der 9. und 10. Juni ein großes Ereignis werden, soweit sie am großen europäischen Treffen in München teilnehmen. Dem zuverlässigen Vernehmen nach soll es eine außerordentlich große, kreisrunde Veranstaltung werden mit ca. 1500 Teilnehmern, die letzten Endes auch dem allgemeinen Rollergedanken zugute kommt. Übrigens war am 28. April der 10-jährige Geburtstag des jungen Fräulein Vespa und ziemlich gleichzeitig rollerte die millionste Vespa vom Band des italienischen Piaggio-Werkes in Pontedera. Ich werde noch vom Geburtshaus des modernen Urrollers Rühmliches zu berichten wissen. Das hat es nämlich verdient. Soviel für heute. Also Maifahrer, hört auf eure Sozias und seid ganz vorsichtig. Friede auf den Nebenstraßen wünscht mit herzlichen Frühlingsgrüßen von Roller zu Roller und Mobil

F. Fröhlin



Serman über das Reisen

Weniger sehen, mehr erleben —
Kleine Bosheiten zum Nachdenken

Vom Roller ist in diesem Artikel gar nicht so oft die Rede; wenn Sie ihn gelesen haben, werden Sie wissen, wer hier die Hauptrolle spielt — Goethe bestimmt nicht, denn der verstand zu reisen.

Wenn Goethe verreiste — beispielsweise nach Oberschlesien, was vor 266 Jahren noch möglich war —, so ließ er nicht nur Kisten und Kasten, sondern auch eine Batterie Weinflaschen in die Kalesche verstauen, auf daß er während der langen Fahrt nichts entbehre. Der Geheimbude Rath verstand zu leben und also auch zu reisen. Andere Leute verreisten erst dann, wenn sie bereits dicke Bücher über die Gegend geschrieben hatten, die sie sich ansehen wollten. Schiller und Karl May sind ja geläufig.kehrten die großen Reisenden in Literatur — die Reiseschriftsteller und angesehenen Korrespondenten — zurück, so brachten sie nicht bloß ein paar Souvenirs und bunte Hotelzettel am Koffer — für Plaketten oder Abzichbildchen hatten sie meistens mangels Auto keine Verwendung —, sondern ein neues, zunächst erst in Gedanken vorhandenes Buch mit, das wir heute nur deshalb nicht lesen, weil wir glauben, es nicht nötig zu haben. Theodor Fontane genügt die Spaziergänge vor die Tore Berlins, um seine Wanderungen durch die Mark Brandenburg zu schreiben.

Heute ist uns bereits Europa zu eng geworden. Spanien, vor wenigen Jahren noch weißes Gebiet in der Karte des Tourismus, ist nicht mehr Reiseziel, sondern Ausgangsbasis für einen Sprung nach Marokko, die Kanarischen Inseln erscheinen plötzlich so erstrebenswert wie früher Helgoland; von Griechenland, das heute kein Mensch mehr mit der Seele sucht, sondern mit Kursbuch und

Sprechstunde unseres Rollerarztes:

Nüchtern bleiben

Wie die Statistik uns verrät, nimmt auch der Alkoholkonsum in der Bundesrepublik ständig zu. Der glücklich hinter uns liegende oisige Winter brachte verständlicherweise eine Verbrauchsspitze. Aber auch die kommenden Monate werden die begehrten hochprozentigen Wasser kaum zum Versiegen bringen.

Hand aufs Herz — die meisten von uns kennen das unangenehme Gefühl, wenn man mit einem schlechten Gewissen morgens aufwacht und denkt: „Eigentlich hättest du gestern Abend nicht dein Gefährt besteigen dürfen — na, ist ja nochmal gut gegangen“. Mit gutem Gewissen schläft man aber sicher besser, als mit Alkohol im Blut. Es ist verständlich, daß mancher im Stadium der Alkoholisierung zu einem sogenannten Ernüchterungsmittel greift, wenn er sich hart an der 1/00-Grenze fühlt.

Mit vielversprechender Reklame sind schon mehrere solcher angeblich sicher wirkender „Ernüchterungsmittel“ den gutgläubigen Kraftfahrern aufgeschwatzt worden. Der „Bedarf“ ist groß, und das Geschäft lohnt sich immer. Bis sich herausstellt, daß ein Mittel nicht den gewünschten Erfolg bringt, hat der Hersteller schon ein gutes Geschäft gemacht. Doch lassen Sie sich versichern — z. Z. gibt es noch kein sicher wirkendes Ernüchterungsmittel. Die medizinischen Kenntnisse über den Alkoholstoffwechsel im Blut und die praktische Erfahrung berechtigen zu dem Schluß, daß es kein für die Hand des Konsumenten geeignetes Mittel gibt, das einen Rauschzustand, vor allem aber die Wirkung des Alkohols nach erfolgter Resorption entscheidend beeinflussen kann. Ist der Alkohol erst einmal durch die Darmwand ins Blut gelangt, so ist er nicht mehr daran zu hindern, seine bekannte Wirkung zu tun.

Diese Tatsache muß publiziert werden, damit jeder Kraftfahrer weiß, was er von den käuflichen „Ernüchterungsmitteln“ zu erwarten hat. Dies umso mehr, da sich die Zahl dieser Mittel zu vermehren scheint. Ein Mittel, das nicht die gewünschte und gedachte Wirkung zeigt, kann erhebliche Gefahren in sich tragen. Wer sich auf den Ernüchterungseffekt eines Mittels verläßt, ist vermehrt unfallgefährdet. Die beste Maßnahme gegen zu hohen Alkoholgehalt im Blut ist immer noch — wenig trinken. Dr. St.

Travellerschecks, geht es weiter in die Türkei. Immer weiter, immer weiter . . .

Wieder werden Reisepläne geschmiedet; vom Schmieden ist allerdings wenig mehr die Rede. Man folgt dem allgemeinen Sog der sommerlichen Völkerwanderung des 20. Jahrhunderts, wobei sich die Staffeln der Urlaubsregionen lediglich aus den Einkommensgrenzen ergibt — als untere Norm, auch für motorisierte Hilfsarbeiter bereisbar, scheint Italien zu gelten.

Am bequemsten in der Reiseplanung erweist sich die konfektionierte Reise, wie sie die Reisebüros liefern. Bei der Reise von der Stange braucht man nichts weiter zu tun, als einen Berg Prospekte oder den Inseratenfriedhof einer Reisebeilage mit seiner Brieftasche abzuwägen. Dafür wird man im Omnibus in sechs bis achtzehn Tagen durch drei Länder geschleust — alles inklusive. Solche Reisen sind dann im Fotoalbum an Bildern zu erkennen, die viel Straße, einige unscharfe Bäume und einen Berg zeigen — Unterschrift: Schweiz, vom fahrenden Autobus aus.

Unter den Insassen der Autobusse gibt es immer einige, denen die Nase ihres Nachbarn mißfällt, die lieber ein Picknick am See halten wollen, als mit droßig anderen filzpantöfflich durch das Lustschloß Ludwigs mit der zerhackten Wange zu rutschen. Aus diesen Leuten, die sich zum Leidwesen des Reiseleiters in stummem Protest absondern oder freche Witze machen, rekrutieren sich die künftigen Fahrzeugkäufer. Ein Fahrzeug zu haben — und sei es ein 50-cm-Rollerchen —, ist der erste Schritt zum Individualismus des Reisens, zur Wandervogel Ungebundenheit von heute, zum Globetrotter von morgen.

Aber welche Verkehrsmittel man auch wählt — man muß zu reisen verstehen. Gerade das eigene Fahrzeug, das dem touristischen Expansionsdrang kaum technische Grenzen auferlegt, verführt zur Kilometerfresserei, zur Urlaubshetze. Benzin nährt nämlich immer neue Wünsche: ein „Abstecher“ kommt zum andern, und schließlich wird in vierzehn Stunden ein Dreitage-Rundreiseprogramm absolviert. Dafür erweisen sich jedoch Autobus oder Bahn als zweckentsprechender, weil man darin wenigstens zum Schlafen kommt.

Es gibt zwar Leute, die verreisen vor allem, um viel erzählen und Ansichtspostkarten schreiben zu können. Es ist ein Glück, daß diese Hochstapler unter den Touristen nur von ihresgleichen ernst genommen werden. Der überwiegende Teil der Urlaubsreisenden sieht den Sinn des Urlaubs in der Erholung und in der Urlaubsfreude. Je mehr sich beide überschneiden — Erholung und Freude —, desto gelungener ist der Urlaub.

Für manchen wäre es wahrscheinlich erholender, vierzehn Tage lang Spaziergänge durch den Bayerischen Wald zu unternehmen, als in der Sonnentglut auf den Vesuv zu kraxeln. Schon Heinrich Heine war es jedoch ein Herzensbedürfnis, den Staub des Vaterlandes von den Füßen zu schütteln, was auch heute verständlich wäre. Da wir aber vornehmlich im Auslandsurlaub auf Landsleute treffen, die uns auch zu Hause auf die Nerven gehen — unsere ehemaligen Unteroffiziere, unsere Chefs, die Erfinder des deutschen Wunders, und langweilige Snobs —, gibt es auch noch andere Gründe, die uns ins Ausland ziehen. Diese sind: die Sonne der Riviera, der Zauber von Paris, sowie Stierkämpfe. Weil es im sonnigen Süden genauso regnen kann wie in Salzburg, Paris halb soviel Spaß macht, wenn unser im Verkehrsstrudel gestrandetes Fahrzeug gerade in einer Werkstatt ausgebessert wird, und manche Spanienfahrer im Tierschutzverein sind, sollten wir überlegen, ob es nicht noch andere reizvolle Gegenden gibt, in denen wir uns womöglich noch wohler fühlen. Daß Jugoslawien zwar oft un bequem, dennoch sehr schön ist, hat sich inzwischen herumgesprochen. Es existieren beispielsweise noch Holland und die skandinavischen Staaten. Nur der Vollständigkeit halber soll auch Deutschland erwähnt werden, wo es, was manche nicht wissen, neben Alpen und Nordsee, Rhein und Heidelberg auch Sachen wie die Fränkische Schweiz und den Westerwald gibt.

Das Reiseziel sollte nicht das einzige sein, was vorher möglichst tiefsinngig bedacht wird. Ist es aber anscheinend manchmal. A und O der Reiseplanung ist die moralische Vorbereitung, die in diesem Falle nichts mit dem mahnenden Zeigefinger zu tun hat. Das Minimum der moralischen Vorbereitung besteht darin, einen Reiseführer zu kaufen und ihn vor Antritt der Fahrt zu lesen. Statt ihn an Ort und Stelle zum Abhaken der pflichtgemäß besichtigten Sehenswürdigkeiten zu benutzen, sollte man ihn zweimal lesen — vorher. Wichtiger als Baujahre, Berghöhen und Einwohnerzahlen sind die Kapitel, die über den Charakter des Landes und seiner Bevölkerung Auskunft geben; das Kapitel „Geschichte des Landes“ gehört mit dazu. Zündkerzen, Isolierband und Heftpflaster kann man unterwegs kaufen oder, wenn man Glück hat, „borgen“. Den auf unseren ganz privaten Geschmack zugeschnittenen Fahrplan unserer Reisefreuden müssen wir uns selbst zusammenstellen. Erst dann macht die Reise Spaß — Monate vorher schon —, erst dann wissen wir, warum wir mit dem eigenen Untersatz reisen. Nach einem droßig Jahre alten Schulatlas zu planen und sich dann über fehlende Zeltmöglichkeiten an der Hauptstraße Como — Mailand zu wundern, kommt nur noch selten vor.

Motorisierte Urlaubs-Nomaden haben nicht ein Reiseziel, sondern zwei bis drei pro Tag. Natürlich ist unser Fahrzeug dazu da, uns dorthin zu tragen, wohin wir sonst nicht oder nur umständlich gelangen würden. Wenn wir aber ewig auf Achse sind, haben wir es nicht besser als ein Klinken putzender Geschäftsreisender.

Rundreise — gut, aber dann mehrmals festes Quartier beziehen und von da aus kurze Exkursionen unternehmen. Man glaubt gar nicht, wie schön Laufen sein kann (bei „Wandern“ denken viele leider gleich an Klumpfe und Wimpel) oder ein Stück mit dem Schiff fahren, mit der Drahtseilbahn oder sogar — mit dem Autobus.

Probieren wir einmal, wie es sich auf einer blühenden Wiese liegt — mit oder ohne Almglocken im Ohr — einen ganzen Vormittag lang, den Schwalben nachsehen und den Wolken. Oder im Dünen-sand das Schauspiel der Brandung genießen, selbst wenn die blonde Gazelle schon längst davongefedert ist. Oder in einer Kleinstadt zwei Stunden lang auf einer Bank sitzen und beobachten . . . Das Glück des Urlaubs besteht darin, Zeit zu haben. Zeit zu haben, ist nicht abhängig von den PS unter der Motorhaube. Ein kurzer Urlaub, selbst nur ein Wochenende, werden länger, wenn wir uns Zeit lassen. Wer seinen Urlaubsplan vollpropt mit allem Möglichen, was „man gesehen haben muß“, der wird nach einem Vierteljahr feststellen, daß alles wie ein Film vorbeigerauscht ist und von der Flut der Eindrücke nur die Bruchstücke einer blassen Erinnerung geblieben sind. Chartres? Das war doch, wo wir den Luftfilter reinigen mußten . . . So ist das.

Goethe, der immerhin genug zu denken hatte: an die Bergwerke von Ilmenau, die Frau von Stein und den „Faust“, Goethe dachte vor seinen Reisen an den Wein für unterwegs. Wir, die wir heute in einer Tagestour von München nach Mailand hasten, brauchen uns weder um den Wein für uns noch um den Sprit für unser Gefährt zu sorgen; aber auch wenn wir nur mit zwei Nylonhemden und einer Badehose im Koffer nach Italien reisen, auch wenn wir nur Venedig sehen und eine Ansichtskarte schreiben wollen — vorbereiten sollten wir sowohl die Reise als auch uns. Viele Reisetips sind beherzigenswert; aber dieser ist der wichtigste: Laß dir Zeit!
W. S.

Ein Kalb hat keine Verkehrsdisziplin

Friedrich lag die Straße in der Sonne und Müller hinter seinem Steuer, einen Fuß auf dem Gaspedal, den anderen irgendwo daneben. Friedlich auch zog Thusnelda dahin, umgeben von 8 Kälbern mit Mama. Müllern auf der Bundesstraße traf dieser Anblick unerwartet und so benahm er sich denn auch. Erst gab er Gas, dann gab er Laut, wollte sagen, ein Signal, und dann machte er eine Erfahrung. Die Erfahrung nämlich war diese: Ein Kalb hat keine Verkehrsdisziplin. Sie sollten rechts 'rangehen, sie sprangen nach links — Müller auch. Sie brüllten, er brüllte, Thusnelda schrie. Die Kälber quiekten, der Frieden war hin — Müller auch. Sein letzter Ausweg war der Straßengraben, und in diesen senkte er denn sich und seinen LKW.

Nach oben stattgehabtem Schrecken, fuhr er zu einem Rechtsanwalt und dieser wieder zum Gericht.

„Die Tiere“, sprach er, „hätten müssen angekoppelt sein an ein ruhiges, älteres Exemplar. Sie waren nicht. Der Bauer muß bezahlen.“ „Muß er auch“, sagte das Gericht. „Die Beschädigung des Lastwagens ist durch das, der tierischen Natur entsprechende selbstständige, willkürliche Verhalten der Jungtiere der Herde deshalb verursacht, weil das Heroinlaufen der Tiere in die freie Fahrbahn bei Müllern in einer nach der Lebenserfahrung typischen Weise die Wirkung ausgelöst hat (vergleiche Reichsgericht Band irgendwo), den Tieren von der Fahrbahn weg auszuweichen. Na, wie hab' ich das gesagt!“

„Einwandfrei und unverständlich.“

„Tiere sind eben so“, sprach darauf sein Rechtsanwalt, „das genügt!“ „Leider nein“, sprach das Gericht, „der Bauer hat seiner Aufsichtspflicht über sein lebendes Inventar nicht genügt — daher Schadensersatz. Aber — Müllern ist auch ein Vorwurf zu machen. Er hat grundsätzlich für jeden beim Betrieb seines Kraftfahrzeugs entstandenen Schaden einzustehen, es sei denn, er habe jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet. An die Sorgfaltspflicht des Kraftfahrers werden strengste Anforderungen gestellt. Er hat sich in seiner Fahrweise nicht auf die Viecher eingestellt, und darum teilen wir den Schaden. Der Einfachheit halber z. B. in Achtel. Dann hätte Müller sieben selbst und der Bauer eines zu herappen.“

„Nur ein Achtel für das Rindvieh!“ fragte Müller leicht verstört. „Die andern Achtel sind für Dich“, nickte das Gericht verbindlich.

A.M.

Urteil des Oberlandesgerichts Koblenz vom 25. 3. 1955 (AZ: 2 U 351/54).



prima!

ESSO ZWEI-TAKT OEL ist jetzt noch besser geworden! Allwöchentlich werden Hunderttausende von Dosen an den ESSO-Stationen von Zweitaktfahrern gekauft. Bedarf es einer weiteren Empfehlung?

Was immer wir bieten: Esso hat's in sich!



RR-Test: Triumph Tessa 125 ccm Luxus

KLEINER ROLLER MIT GROSSER LEISTUNG

Die Triumph „Tessa“, die uns zu Testzwecken zur Verfügung stand, trug genau die Seriennummer 3, das heißt, es war die dritte Maschine, die vom Band lief. Daß man werksseitig diese Maschine überhaupt zu Testfahrten freigab, beweist, daß die Konstrukteure der „Tessa“ sicher waren, diesen Roller zur absoluten Serienreife durchentwickelt zu haben. Übrigens, nach Abschluß der Testfahrten, kann man diese Überzeugung nur bestätigen.

Wir haben uns natürlich Gedanken darüber gemacht, wieso gerade die Triumphwerke, die doch mit der Contessa bereits einen ausgezeichneten Roller herstellen, sich zum Bau eines weiteren Rollers entschlossen. Wie weit man sich mit der Tessa einen neuen Käuferkreis erschließen kann, ist natürlich Sache des Herstellerwerks. Daß aber Bedarf an einem Roller dieser Bauart vorhanden ist, ja, daß durch die Tessa geradezu eine Lücke im Rollerbau geschlossen wird, läßt sich mit einiger Überlegung durchaus beweisen und zwar durch die Frage nach dem Allroundroller. Der Durchschnittsfahrer sucht doch einen Roller, der billig in der Anschaffung und im Unterhalt ist, einfach zu bedienen, leicht und wendig im Stadtverkehr; in vielen Fällen muß ja auch die Ehefrau mit ihm fertig werden. Auf der anderen Seite werden genügend Leistung für die alljährliche lange Urlaubsreise verlangt, außerdem muß auch das Urlaubsgepäck untergebracht werden können. Gefälliges Aussehen und ein ausgezeichnetes Finish verstehen sich am Rande. Viele Wünsche sind nur schwer unter einen Hut zu bringen, bei der Tessa werden all diese Punkte nahezu kompromißlos erfüllt. Damit muß auch die Frage nach der Notwendigkeit und dem Bedarf eines solchen Rollers zwangsläufig bejaht werden. Abgesehen von der glücklichen Allgemeinkonstruktion weist die Tessa Luxus so viele interessante Merkmale im Detail auf, daß es sich schon lohnt, diesen Roller einmal genau ins Auge zu fassen:

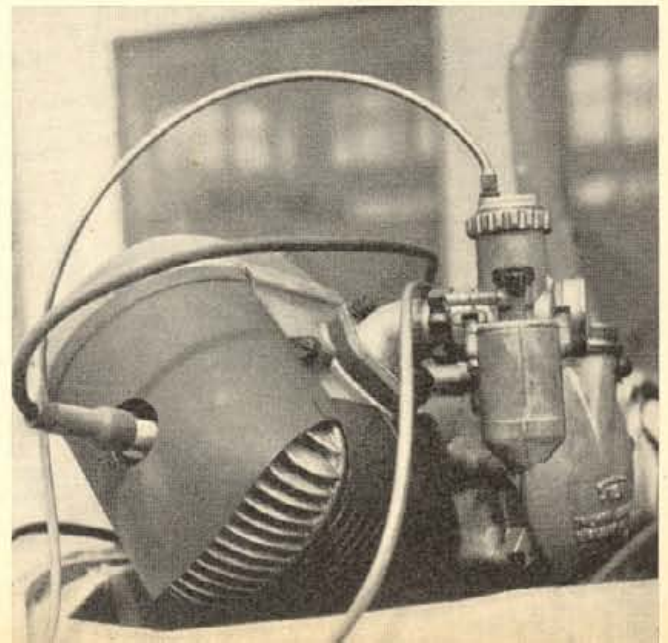
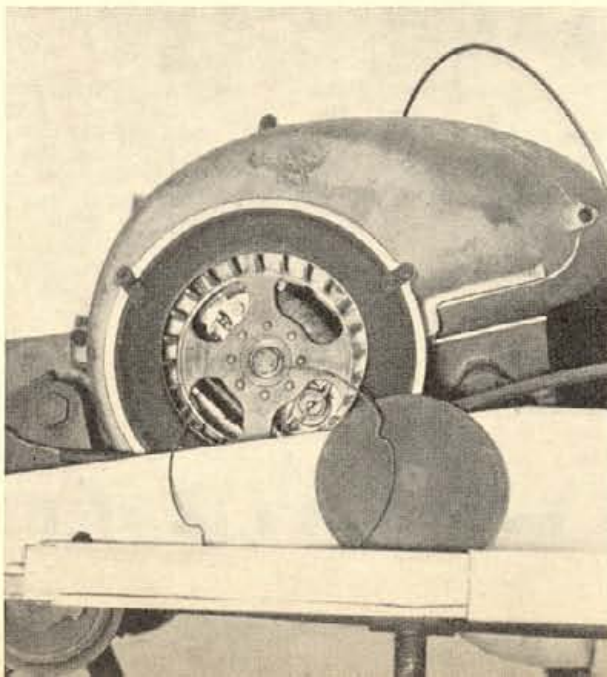
Die Bautendenz schließt sich genau der klassischen Rollerform an. Also einfache Handhabung, kleine Räder, freier Durchstieg

und voll verkleidet. Damit erreicht man: Größtmögliche Wendigkeit im Stadtverkehr, elegantes Aussehen, leichte Handhabung, die auch technisch unbelasteten Damen keine Schwierigkeiten bereitet, geringes Eigengewicht, die Tessa Luxus wiegt vollbelastet mit vollem Tank und Gepäckträger nur 110 kg, und die Möglichkeit, viel Gepäck unterbringen zu können. Gerade in diesem Punkte dürfte nun die Tessa richtungweisend sein, denn man hat alles getan, nicht nur viel Gepäck unterbringen zu können, sondern auch dafür zu sorgen, daß eine günstige Gewichtsverteilung erreicht wird. So wurde der serienmäßig mitgelieferte Frontgepäckträger so groß ausgelegt, daß auch ein großer Koffer bequem darauf befördert werden kann. Der übliche Gepäckhaken für die Aktentasche unter dem Armaturenbrett ist selbstverständlich ebenfalls vorhanden. Wer damit noch nicht zufrieden ist, kann einen weiteren Gepäckträger am Heck der Tessa montieren, so daß selbst die Unterbringung eines großen Campinggepäcks keine Schwierigkeiten macht. Das Knieschutzblech ist übrigens etwas schmal gehalten, trotzdem bleiben Hose und Schuhe hundertprozentig trocken, dafür kann ich persönlich garantieren, denn ich bin mit der Tessa stundenlang durch starken Regen gefahren. Schon immer legten die Triumphwerke großen Wert auf eine möglichst günstige und bequeme Sitzposition. Diese Eigenschaft ist auch bei der Tessa vorhanden. Beinfreiheit und Lenkerhöhe sind für kleine und große Personen gleich gut. Zusammen mit der erstklassigen Federung ergibt sich daraus ermüdungsfreies Fahren auch auf langen Strecken. Mit der Federung sind wir aber schon beim Fahrgestell angelangt:

Der Schalenbau der Tessa ist mit einem sogenannten Triobsatzträger ausgerüstet. Die langarmige Hinterradschwinge, deren Drehpunkt mit dem Kettenritzel zusammenfällt, wird durch Druckfedern, Gummistoßdämpfer und einen Teleskopstoßdämpfer abgefedert. Die geschobene Vorderradschwinge hat Zugfedern und ebenfalls einen hydraulischen Teleskopstoß

So einfach ist der Zugang zum Unterbrecher. Nach Abheben des Sprengrings braucht nur der Deckel abgenommen werden, um am Unterbrecher arbeiten zu können

Die Tessa Luxus besitzt einen Leichtmetallzylinder. Um die vom Zylinder abfließende Wärme vom Vergaser abzuhalten, wurde zwischen Vergaseransaugstutzen und Zylinder eine dicke wärmeisolierende Dichtung gelegt



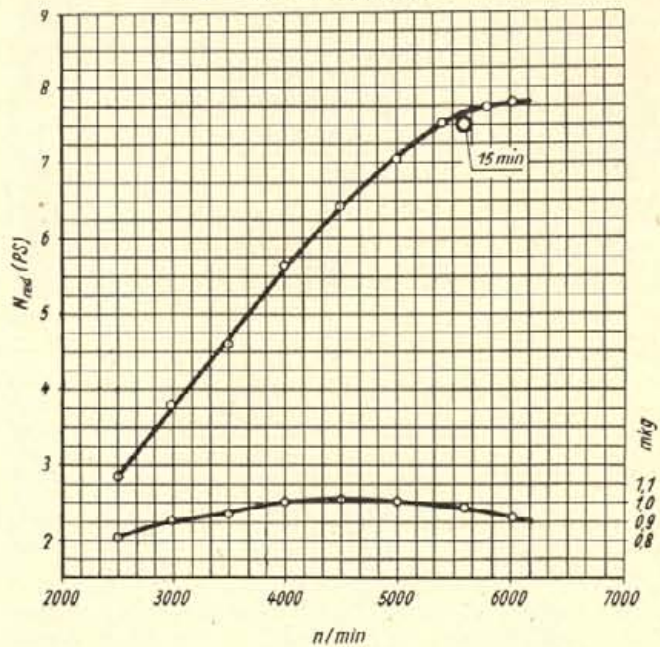
Leistungsschaubild des Triumph-Motors Typ: Tessa 125 Luxus

Werte von unten nach oben gemessen.

TRIUMPH

$$N_{red} = N_{gem} \frac{760}{b} \sqrt{\frac{273 + t}{273 + 20}} \quad b = 740 \quad t = 20^\circ$$

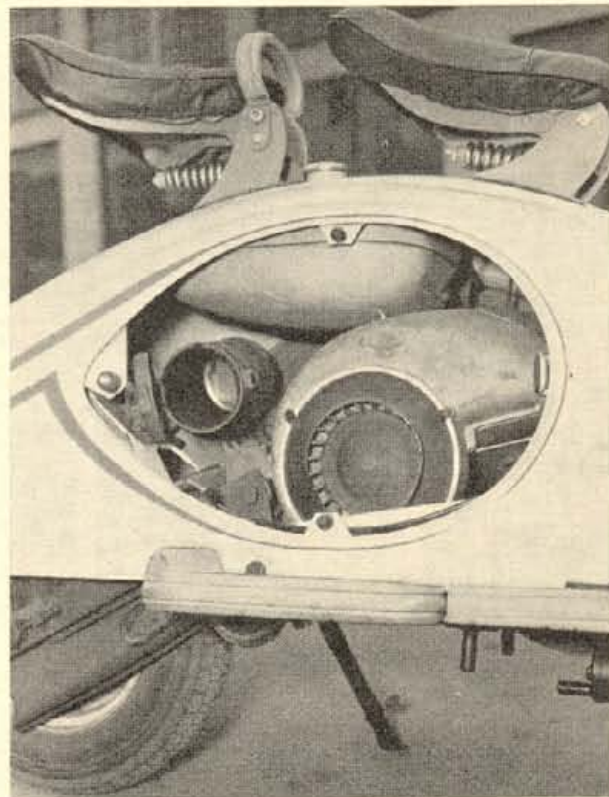
$$N_{red} = 7,5 \text{ PS bei } 5600 \text{ U/min}$$



dämpfer. Die teilbaren Flachbettfedern sind mit einer Bereifung der Größe 3,50—8 ausgestattet. Zum Abstellen des Rollers dient eine seitliche Abstellstütze, die nicht nur leicht zu bedienen ist, sie gibt auch auf gewölbten Straßen dem Roller einen sicheren Stand, was man nicht gerade von allen Abstellstützen behaupten kann. Für besondere Arbeiten wie Reifenwechsel usw. gehören zur Ausrüstung der Tessa noch zwei aufsteckbare Ständerrohre. Der Benzintank faßt 7,5 Liter Treibstoff, davon sind etwa 1,5 Liter Reserve.

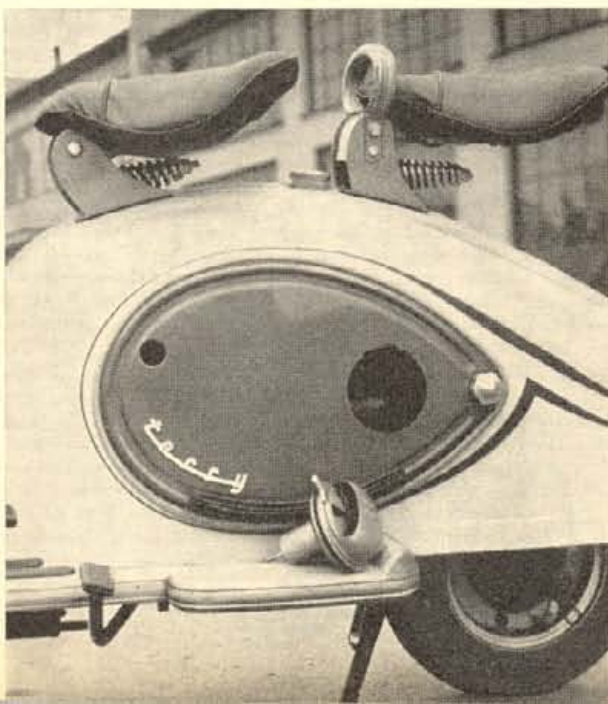
Ein technischer Leckerbissen ist der 125-ccm-Einzyylinder-Zweitaktmotor mit Gebläsekühlung, der bei 5600 U/min 7,5 PS leistet (dies gilt übrigens nur für die Tessa Luxus, die Standard Tessa leistet bei der gleichen Drehzahl 6,1 PS). Der Leichtmetallzylinder hat eine eingeschrumpfte Laufbuchse. Das mit dem Motor verbundene Dreiganggetriebe wird durch eine Drehgriffschaltung betätigt. Der Kraftfluß vom Motor zum Hinterrad erfolgt über eine gekapselte Kette. Für Zündstromversorgung wurde ein Noris-Schwung-Lichtmagnetzunder eingebaut, der auch die 25/25 Watt Biluxbirne des Flauchscheinwerfers speist.

Der Streit, ob 125 ccm den heutigen Ansprüchen genügen, ist vollkommen müßig, denn schließlich entscheidet nicht die Kubikzahl, sondern die tatsächlich erreichte Fahrleistung und hier bietet die Tessa Luxus weit mehr als man von 125 ccm jemals zu erwarten wagt. Die gestoppte Spitzengeschwindigkeit von 89 km/h besagt dabei nur wenig. Viel interessanter ist schon die Leistung am Berg. Mit zwei Personen besetzt schaffte die Tessa im 2. Gang noch 14% und im 1. Gang waren es ebenfalls mit zwei Personen noch knapp 30%. Entsprechend gut ist natürlich die Beschleunigung, die gerade beim Überholen eine wichtige Rolle spielt. Auch hier kann man sich auf die Tessa voll verlassen. Der zweite Gang reicht voll ausgefahren etwa bis 68 km/h, das genügt, um die vielen Fernlaster, die sich durchschnittlich mit 60 km/h auf den Landstraßen fortbewegen, zügig überholen zu können. Im 3. Gang wird dann die 80-km-Marke am Tacho sehr schnell erreicht, erst von da an sinkt die Beschleunigung ab und es bedarf einigen Wartens, bis die angegebene Höchstgeschwindigkeit erreicht ist. Der Vermutung, es handle sich hier um einen hochtourigen Motor, der seine Leistung nur in den oberen Drehzahlen abgibt, muß man entschieden widersprechen, denn bei aller Leistung ist dieser Motor sehr elastisch. So läßt er sich im 3. Gang aus einer Geschwindigkeit von 30 Stundenkilometern noch ruckfrei bis zur Höchstgeschwindigkeit beschleunigen. Besondere Aufmerksamkeit verdient die Laufruhe dieses Motors, die durch weitgehende Lagerung in Gummi erreicht wurde sowie die geringe Geräuschentwicklung. Hier spricht die gemessene Phonzahl von 76 Phon eine Sprache für sich. Eigentlich war es ja von den Triumphwerken, die als erste das flüsternde Motorrad propagierten, gar nicht anders zu erwarten. Ein Wort noch zum Benzinverbrauch: Daß der Normverbrauch nur theoretischen Wert besitzt, ist bekannt. Bei der Tessa Luxus wird er mit 2,4 Litern angegeben. Es dürfte Sie aber interessieren, daß, natürlich bei entsprechend zäher Fahrweise, tatsächlich der Normverbrauchwert erreicht wurde. Im durchschnittlichen Stadtverkehr und auf der Landstraße stieg der Verbrauch bei normaler Fahrweise auf ca. 2,7 Liter an, um bei scharfem Jagen knapp die 3-Liter-Grenze zu übersteigen.



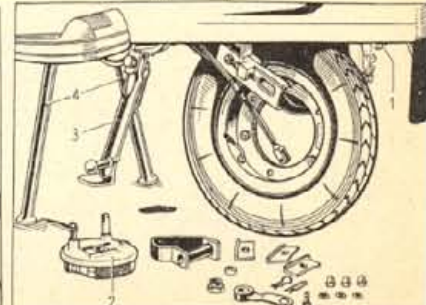
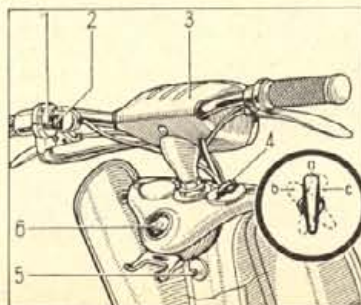
Der Werkzeugkasten liegt im Motorraum. Der darüber liegende Benzintank faßt 7,5 Liter Treibstoff

Der Vergaseransaugfilter kann zur eventuell notwendigen Reinigung nach Lösen einer Schraube bequem abgenommen werden



Diese Zeichnung vermittelt einen Eindruck von der leichten Durchführung des Hinterrad-Ausbaus. Die Räder von TESSY sind übrigens untereinander austauschbar! Die Ziffern zeigen: 1 = Steckachse, 2 = Bremsdeckel, 3 = Abstellstütze, 4 = Ständerrohre. — Diese sind TESSY eigens für den Zweck des Radausbaus beigegeben. Sie werden nach Gebrauch an der Innenseite der rechten Seitenklappe untergebracht

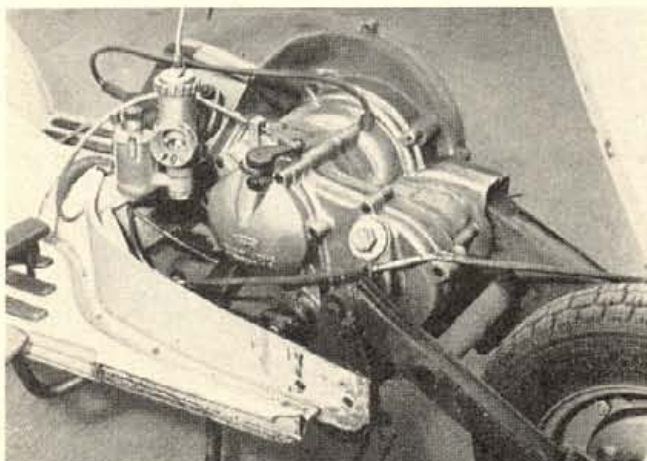
Armaturenbrett mit Scheinwerfer- und Lenker-Anordnung
Die Ziffern zeigen: 1 = Abblendschalter, 2 = Signaldruckknopf, 3 = Scheinwerfer, 4 = Licht- und Kurzschlußschalter, 5 = Diebstahlsicherungssehloß, 6 = Tachometer





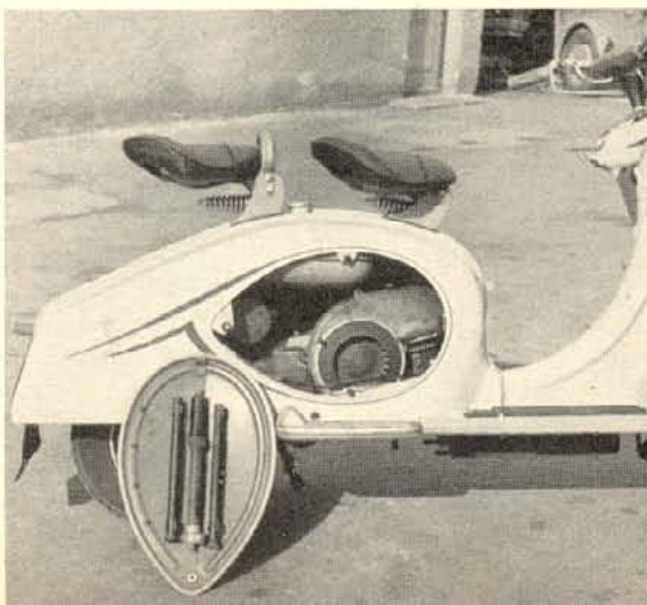
Man glaubt gar nicht, wieviel „Dampf“ in der kleinen Tessa Luxus steckt. Federung und Straßentage können ein altes Rollerfahrerherz nur erfreuen

Natürlich ist der beste Motor nutzlos, wenn nicht ein entsprechend gutes Fahrgestell die Ausnutzung der vollen Motorleistung erlaubt. Aber auch hier kann der Triumph Tessa nur das beste Zeugnis ausgestellt werden. Die langhubige und gut gedampfte Federung lassen die Räder förmlich am Boden kleben, so daß man schnell alle Angst vor Rutschasphalt und nassen Straßenbahnschienen verliert. Bodenwellen und Schlaglöcher beachtlicher Größe werden klaglos geschluckt, ohne die Federung zum Durchschlagen zu bringen oder die Lenkung zu verreißen, was auch auf eine einwandfrei ausgelegte Lenkgeometrie zurückzuführen wäre. Ein weiterer Beweis dafür ist, daß sich die Tessa ohne weiteres freihändig fahren läßt (Sie sollen es aber trotzdem nicht nachmachen). Natürlich sind der Tessa im extremen Gelände gewisse Grenzen gesetzt, aber einmal liegen diese Grenzen jenseits dessen, was man als Straße oder Weg bezeichnen könnte, und zum anderen sind Rollerbesitzer keine Geländefahrer, die nur aus Freude an der Sache Schlammflöcher und ausgetrocknete Bachbetten zu ihrem



Der freigelegte Tessa-Motor nach Abnehmen der Karosseriehaube. Die Einstellschraube für die Kupplung und die Getriebeöleinfüllschraube sind auch durch den Seitendeckel gut erreichbar

Im rechten Seitendeckel befinden sich Klemmhalter für die beiden Ständerrohre und die Luftpumpe



Tummelplatz ausersuchen haben. Erfreulicherweise kann man mit der Tessa nicht nur gut fahren, man kann auch mindestens ebenso gut mit ihr bremsen, denn diese Bremsen gehören mit zu dem Besten, was mir an Bremsen je unter die Finger bzw. unter die Füße gekommen ist. Die Vorderradbremse würde in ihrer Wirkung dabei vollauf genügen, trotz aller Rasanz ist der Einsatz weich und zügig. Dabei verlangt sie so wenig Kraftanwendung, daß sie auch eine Damenhand voll ausnutzen kann. Wichtig dabei ist, daß beim plötzlichen harten Zugreifen in einer Schrecksituation das Rad nicht blockiert wird, sondern das zügige Greifen erhalten bleibt. Das gleiche gilt für die Hinterradbremse, die übrigens als Hackenbremse ausgebildet ist.

Wie eingangs schon erwähnt, war die Test-Tessa Serienmodell Nummer 3. Wo bleiben da die Kinderkrankheiten, werden Sie fragen? Es tut mir leid, aber es waren beim besten Willen keine zu finden. Wenn schon etwas kritisiert werden soll, dann wäre es vielleicht der Tacho, der etwas ungünstig im Blickfeld liegt. Weiter könnte man sich den Gepäckhaken in einer Ringausführung wünschen, damit die Aktentasche sich auf keinen Fall selbständig machen kann. Womit es mit jeglicher Kritik bereits wieder am Ende wäre.

Dafür gibt es aber bei der Tessa noch einige kleine technische Details, die so ausgezeichnet sind, daß sie keinesfalls unerwähnt bleiben dürfen. Wie z. B. der Kickstarter. Er wird nach vorn durchgetreten, dabei ist seine Übersetzung so günstig, daß man das erste Mal beim Durchtreten denkt, der Motor hätte überhaupt keine Kompression, so wenig Kraft braucht man, um die Tessa anzuwerfen. Die angesaugte Luft wird über ein Filter durch den

Die technischen Daten

- Motor:** Einzylinder, Zweitakt, Hubraum 123 ccm, Verdichtung 7,5:1, Leistung 7,5 PS bei 5600 U/min, Gebläsekühlung, Vergaser Bing 1/24/94, Zündanlage Noris Schwung Lichtmagnetzündler, Zündkerze 225—240 Wärmewert.
- Antrieb:** Mehrscheibenakkupplung, Klauenschaltgetriebe, Drehgriffschaltung.
Gesamtübersetzungen: 1. Gang 1: 15,64,
2. Gang 1: 7,74,
3. Gang 1: 5,06.
- Fahrgestell:** Schalenbauweise mit Triebstrahlträger.
Vorderradfederung: Schwinggabel mit geschobener Schwinge, Zugfedern und Teleskopstoßdämpfer.
Hinterradfederung: langarmige Schwinge mit Druckfedern, Gummi- stoßdämpfern und Teleskopstoßdämpfer.
- Bereifung:** 3,50—8 auf teilbaren Flachbettfelgen.
Kraftstoffbehälterinhalt: ca. 7,5 Liter, davon ca. 1,6 Liter Reserve.
Hellblauflachscheinwerfer mit Kalotte 25/25 W.
Eigengewicht 110 kg fahrbereit, vollgetankt mit Werkzeug. Zulässiges Gesamtgewicht 260 kg.

Preis: 1270 DM (Standard: 1195 DM)

Deckel der linken Seitenverschalung zum Vergaser geführt, und um das Filter zur Reinigung herausnehmen zu können, braucht nur eine Schraube gelöst zu werden. Ähnlich verhält es sich mit der Antriebskette, bei der die untere Hälfte des Kettencastens nach Lösen einer Rändelmutter abnehmbar ist. Die beiden Seitendeckel in der Karosseriehaube sind so groß, daß bequem alle Pflegearbeiten am Vergaser oder Kupplungsnachstellen usw. durchgeführt werden können.

Billiger Herstellungspreis auf der einen Seite und Komfort auf der anderen verlangen natürlich immer einen Kompromiß. Hier aber genau den richtigen Mittelweg zu finden, ist nicht immer leicht. Die Triumphwerke haben bei der Tessa diese Aufgabe so gut gelöst, daß aus der Not beinahe eine Tugend wurde. Den Verzicht auf Batterie und Standlicht werden die wenigsten Rollerfahrer als Verlust empfinden, wir wenigstens haben beides nie vermißt, im Gegenteil man ist auf diese Art die Sorge um die Batteriepflege los. Die dabei notwendige Verwendung einer Schnarre statt eines Horns wird nur ausgesprochene Klangästheten stören. Viel wichtiger erscheint mir, daß der vordere Gepäckträger bereits serienmäßig mitgeliefert wird. Ein Gepäckträger fürs Heck, ein Reserverad mit Halter, Soziussitz und Fußbretter für den Soziusfahrer können als Zubehör geliefert werden.

Sicher gefällt Ihnen die Tessa vom Ansehen genau so gut wie uns. Um sich aber ein Bild von den hervorragenden Eigenschaften dieses Rollers machen zu können, muß man ihn schon gefahren haben. Die Billigkeit in der Unterhaltung, bedingt durch die kleine Hubraumklasse, seine Wendigkeit im Stadtverkehr und seine große Leistung auf langer Strecke und bei Bergfahrten, machen die Tessa zu einem Allroundroller, der kaum einen Wunsch offen läßt. Wir können die Triumphwerke zu dieser Konstruktion nur beglückwünschen.

Ernst Franke

Kleines Benzingespräch

Zu Besuch bei BV-Aral

Schaden Superkraftstoffe dem Zweitakter?

Leider läßt sich auch der schönste und beste Roller nicht dazu herbei, ohne Treibstoff auch nur einen Meter von selbst zu fahren, wenn es zufälligerweise nicht gerade bergab geht. Nun ist dies ein gutes Recht, denn schließlich ist der Treibstoff seine Nahrung und auch sie würden ohne Frühstück, Mittag- und Abendessen nach kurzer Zeit keine Arbeit mehr leisten können. Von der menschlichen Ernährung her wissen Sie, daß es absolut nicht gleichgültig ist, mit welchen Nahrungsmitteln man sich den Magen füllt. Dem Motor Ihres Fahrzeugs geht es nicht anders, er möchte anständigen Qualitätstreibstoff schlucken und nicht irgendwelches Fuselzeug aus undefinierbaren Kanistern.

Wie schwer es ist, leicht verdaulichen Treibstoff für den Magen des Motors in immer gleichbleibender Qualität herzustellen, wird jedem klar, der wie wir zum Beispiel bei der BV-Aral AG den Produktionsverlauf unserer Treibstoffe verfolgen konnte. Das aus dem Rohöl zunächst gewonnene Benzin ist nämlich für unsere Motoren absolut unbrauchbar und es bedarf vieler chemischer Kunstgriffe und eine Unmenge von Fertigungs- und Prüfungseinrichtungen, bis der Treibstoff in zufriedenstellender Qualität aus den Zapfsäulen fließen kann.

Worauf kommt es nun eigentlich an, das heißt welche Eigenschaften muß das Benzin besitzen, um den gestellten Anforderungen gerecht zu werden? Das kann in kurzen Worten gesagt werden. Erstens soll es eine möglichst hohe Klopfestigkeit besitzen, die hier erreichte Qualität läßt sich ohne weiteres an der Oktanzahl, kurz OZ genannt, erkennen und zum zweiten soll es möglichst wenig oder gar keine Fremdstoffe, wie z. B. Schwefel oder Harze enthalten. Was in dieser Richtung qualitätsmäßig vom BV-Benzin das unter dem Markennamen Aralin vertrieben wird, erreicht

Der VFM gibt folgende Produktionszahlen bekannt:

Bezeichnung	Februar 1956 endgültig	März 1956 vorläufig
Motorräder	10 553	11 051
Motorroller	11 949	13 077
3- und 4-rädrige Personen- und Lastenroller	4 147	4 816

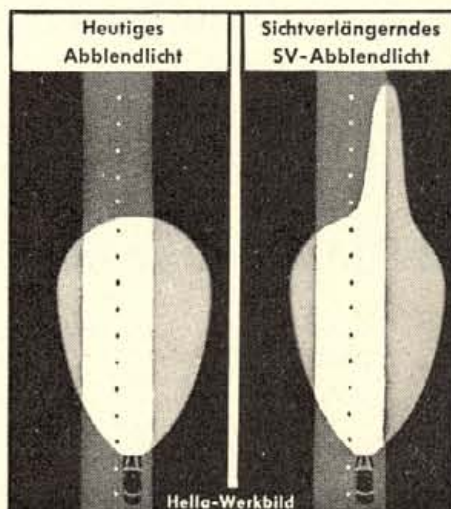
werden konnte, läßt sich am besten in Zahlen ausdrücken. So konnte der OZ-Wert, der 1953 noch bei 79 lag, bis 1955 auf 83 gesteigert werden. Dies wurde erreicht, ohne daß der Bleizusatz, der 0,015% beträgt, gesteigert werden mußte. Selbstverständlich handelt es sich bei Aralin um ein chemisch reines Benzin, das frei von schädlichen Zusätzen ist. Der Bleizusatz nimmt dabei eine besondere Stellung ein, denn einerseits besitzt er die erfreuliche Eigenschaft, die Klopfestigkeit des Benzins zu erhöhen, zum anderen ist dieser Bleizusatz für manche Unart des Motors, es sei hier nur die lästige Brückenbildung an der Zündkerze erwähnt, verantwortlich. Aralin ist trotz hoher Oktanzahl nur sehr schwach verbleit, ein idealer Treibstoff sollte aber eben doch möglichst gar keinen Bleizusatz enthalten.

Dieses Problem hat die Aral-Leute nicht ruhen lassen und es ist ihnen 1955 gelungen, ihren Superkraftstoff, das BV-Aral ohne jeden Bleizusatz herzustellen. Die Oktanzahl beträgt dabei 90! An dieser Stelle lohnt es sich, einmal ein paar Worte über das Superbenzin zu verlieren: Bei Superkraftstoffen handelt es sich um ein Gemisch von Benzin und Benzol. Dabei herrscht in weiten Kreisen die Ansicht, daß Superbenzin gerade in Zweitaktmotoren eher schädlich als nützlich sei. Diese Ansicht ist absolut falsch und es ist schwer verständlich, wieso dieses Gerücht selbst von berufenen Leuten, wie von Tankwarten, die es eigentlich wissen sollten, in Umlauf gesetzt werden konnte. Benzol hat hervor-

ragende Eigenschaften als Treibstoff. Es ist kompressionsfest, gibt keine Ölverschlechterung, zieht kraftvoll aber weich durch, verbrennt geruchlos, schont die Maschine und verleiht ihr längere Lebensdauer. All diese Vorteile kommen auch im Zweitaktmotor voll zum Tragen und es ist kaum ersichtlich, warum zum Beispiel BV-Aral in Zweitaktmotoren nicht verwendet werden sollte. Die restlose Auswertung seiner besseren Qualität findet Motorenbenzol jedoch erst in der Mischung mit Benzin. Aus diesem Grunde stellt BV-Aral auch ein Gemisch aus Benzin und Benzol dar.

Aus diesem Gemisch von Benzin und Benzol ist auch der Name Aral, der nichts anderes als die Abkürzung von Aromaten (Benzolkohlenwasserstoffe) und Aliphaten (Benzinkohlenwasserstoffe) darstellt, entstanden. Daß die große Anhängerschaft des Benzin-Benzol-Gemisches BV-Aral nicht enttäuscht wird, dafür arbeiten Tag für Tag Tausende von Menschen in den Laboratorien, in den Büros und an den Tankstellen des BV unermüdet im Dienst an dem Kraftfahrer.

Ernst Franke



Asymmetrisches Abblendlicht

In diesen Tagen wurde ein neues europäisches Abblendlicht-System, das in Zusammenarbeit der Firmen Bosch, Osram, Hella und Philips nach jahrelangen Versuchen bis zur Verkaufreife entwickelt worden ist, der Automobilindustrie, den zuständigen Behörden und der Fachpresse praktisch vorgeführt.

Die Vorfürhungen haben klar gezeigt, daß die asymmetrische Lichtverteilung beim Abblendlicht in bezug auf Reichweite und Blendwirkung gegenüber dem bisherigen System wesentliche Vorteile bringt. Man hat hier gewissermaßen die Vorteile des bisher in Europa üblichen Abblendsystems mit symmetrischer Lichtverteilung mit denen des anglo-amerikanischen Sealed-Beam-Systems vereinigt und ein Licht geschaffen, das auf der linken Fahrbahnseite die Hell-Dunkel-Grenze beibehält, auf der rechten Fahrbahnseite aber eine Aufhellung der Fahrbahn durch Ablenkung der Lichtstrahlen nach rechts, unter Wegfall der Hell-Dunkel-Grenze, eine größere Reichweite bewirkt.

Dieses Mehr an Licht auf der rechten Fahrbahnseite — ohne Entgegenkommende mehr als bisher zu blenden — ermöglicht höhere Geschwindigkeiten beim Bogenfahren, bei größerer Sicherheit. Unter der Voraussetzung einer richtigen ScheinwerferEinstellung bringt das neue System eine Zunahme der Reichweite des Lichts bis zu 50%. Auch die Blendung durch Entgegenkommende ist wegen der größeren Helligkeit des eigenen Lichts auf der rechten Seite geringer geworden.

Die asymmetrische Lichtverteilung beim Abblendlicht, d. h. die Anhebung des Lichtbündels und seine Konzentration auf die rechte Fahrbahnseite wird erreicht durch eine besonders ausgebildete Abdeckkappe für den Abblendfaden. Das neue System erfordert also neue Glühlampen, die mit einem neuartigen Sockel, für zwei verschiedene Brennweiten des Spiegels passend, geliefert werden. Gleichzeitig wird dadurch eine sehr genaue Lage der Glühdrähte zum Brennpunkt des Reflektors gewährleistet. Das System erfordert auch eine besondere Streuscheibe mit einem Segment mit besonders ausgebildeten Streurillen. Die neue Glühlampe für die Scheinwerfer mit 165 und 180 mm Durchmesser soll eine Leistungsaufnahme von 45/40 Watt haben, was gegenüber dem bisherigen System eine Steigerung um 10 Watt beim Fernlicht und 5 Watt beim Abblendlicht bedeutet. Diese geringe Steigerung der elektrischen Leistungsaufnahme ist für Lichtmaschine und Batterie ohne weiteres tragbar; sie verbessert aber das Licht und damit die Sichtverhältnisse erheblich. Es ist sehr zu wünschen, daß das neue Abblendlicht-System schon recht bald in den einzelnen Ländern die behördliche Genehmigung findet, zumal man sich vom neuen System eine Verbesserung der nächtlichen Verkehrssicherheit erhoffen darf.

Dipl.-Ing. H. K. (mop)

Besser heute einen Roller, als morgen einen Wagen





Straße nach TITOV VELES in Mazedonien

Foto: Wim Dussel

RR-Auslandstourentip:

Wunderland Jugoslawien

Über Innsbruck-Brenner und die Dolomitenstraße ging es nach Triest. Wieder Vorzeigung des Passes mit jugoslawischem Touristenvisum, Carnet de Passage abgestempelt, die „grüne Versicherungskarte“ hatten wir vorsichtigerweise ausstellen lassen. Benzinmarken waren durch die Dienststellen des ADAC gekauft, und so gerüstet erwarteten wir die Wunder des für uns neuen Landes. So freundlich die Zöllner sind, so streng aber sind sie denen gegenüber, die nur den geringsten Versuch unternehmen, ihre Reisekasse durch kleinen Schmuggel in das industriearme Land zu verbessern.

Auf einer verhältnismäßig guten Asphaltstraße fahren wir über Opatija auf der Halbinsel Istrien nach Rijeka (Fiume). Schon hier die ersten Wunder. Herrliche Palmen, Kakteen, Kamelien und weitere subtropische Pflanzen. Da wir hin und wieder auch realistisch sind, sahen wir ein zweites Wunder darin, daß die Preise in diesem lieblichen Küstengebiet Dalmatiens etwas unter den Fremdenverkehrszentren anderer Länder liegen. Selbst in dem luxuriösesten Seebad Jugoslawiens, dem mondänen Opatija, kostet ein Pensionstag in einem der besten Häuser 1300 bis 1900 Dinar. Das sind nach deutschem Geld zwischen DM 13,50 und DM 18,50. Zur allgemeinen Information sei hier zunächst der derzeitige Kurs angegeben und anschließend eine kleine Übersicht über die gebräuchlichsten Lebensmittel, die vor allen Dingen unsere Campingfreunde interessieren werden.

Kurs z. Z. 1.- DM = 95,29 Dinar (95 Dinare und 29 Para)			
1 kg Weißbrot	80 Din.	1 kg Teigwaren	200—270 Din.
1 l Wein	120—200 Din.	1 kg Mehl	92—96 Din.
1 l Milch	40—50 Din.	1 kg Reis	200—270 Din.
1 kg Butter	680—720 Din.	1 Ei	18—22 Din.
1 kg Schweinefleisch	360—400 Din.	20 Zigaretten	50—100 Din.
1 kg Zucker	145—160 Din.	100 g Tabak	180—650 Din.

Hier auf der Istrischen Halbinsel liegen auch die anderen herrlichen, aber kleinen und ruhigen Badeorte Lovran, Mošenička Draga, Ika und Medveja, die mit Opatija durch einen wunderschönen Strandweg verbunden sind. Von Rijeka (Fiume) bestehen Schiffsverbindungen nach den nahen und bekannten Inseln Krk, Rab und Cres. Die beiden ersteren sind für längeren Aufenthalt, überhaupt für Reisende, die nicht allzuweit fahren wollen, auf das Beste geeignet. — Außerdem geht von hier aus eine Schifflinie entlang der Küste bis Dubrovnik und Kotor.

Gestärkt durch einen „erna- oder turska Kava“ (echter türkischer Kaffee) und einen doppelt gebrannten Pflaumenschnaps „Sljivovica“ rollen wir aus Rijeka, und auf einer modernen, guten Teerstraße geht es die 34 km am Fuße des Gebirgsmassivs „Kapela“ nach dem bekannten Badeort Crikvenica, welcher durch sein günstiges Klima und den langgestreckten Sandstrand von vielen aufgesucht wird.

Vorbei an dem alten Novi nach Senj. Hier fährt um alles in der Welt nicht weiter am Meer entlang. Die Straße über Jablanac nach Karlobag ist im Neubau und kaum zu befahren. Seht euch ein neues und einzigartiges Wunder an und fahrt auf einer mittleren Straße über Otočac nach dem Naturschutzgebiet der 16 übereinanderliegenden Seen von Plitvice. Um genauer zu sein, bis Otočac ist die Straße mittelmäßig, d. h. eine Schotter- bzw. Staubstraße. Die übrigen ca. 30 km sind noch schlechter, aber die einzige Möglichkeit, wieder nach der Küste und dem Süden zu

kommen. Nach diesem wirklich einzigartigen Anblick geht es weiter über Titova Korenica nach Gospić; die Straße ist wieder mittelmäßig geworden.

30 km danach führen zwei befahrbare Straßen weiter und wir müssen uns entscheiden, ob wir den etwas besseren Landweg über Knin nach Šibenik wählen oder den schlechteren, längeren, aber schöneren Küstenweg über Zadar. Bei letzterem müssen wir kurz vor dem Ziel eine Fähre benutzen. Aber all dies trägt dazu bei, uns die Freude am Erschließen eines bestimmt romantischen Landes zu steigern. Vor Split erwartet uns plötzlich eine wunderbare Betonstraße. Die Stadt selbst ist Ausgangspunkt zum Besuch einer Anzahl schöner Badeorte auf dem Festland und auf den in der Nähe liegenden kleineren und größeren Inseln. Jetzt eine wirklich landschaftlich schöne Küstenstraße bis Podgora. Allerdings, die Straße selbst ist noch mittelmäßig. Hier wieder ein breiter Natursandstrand, wie er nur an vier Stellen an der gesamten jugoslawischen Küste anzutreffen ist. Biegt hier lieber nach dem Innenland ab oder ihr erlebt ein Fiasko auf der weiteren Straße über Drvenik. Wir erreichen Metković und fahren über Slano unserem Hauptaufenthaltsort Dubrovnik (Ragusa) entgegen. Kurz vor dem Endziel noch eine 14 km lange Asphaltstraße und wir fahren in diese malerische Stadt mit reicher subtropischer Vegetation ein. Schöne Villen, pompöse Hotels, alte Paläste, lange, schattenspendende Palmalleen und das offene Meer. Hier, wo all das ist, was wir uns erträumen können, schlagen wir unser Standquartier, für unsere weiteren Reisen in die nähere und weitere Umgebung, auf.

Da reizte uns zuerst der weltberühmte Lovćen-Paß mit seinen Serpentinaen und dem herrlichen Blick auf das von alten Festungsmauern umgebene Kotor mit seiner großen Bucht. Eigentlich gar keine Bucht mehr, sondern eine regelrechte Fjordlandschaft, wie ich sie von Norwegen in Erinnerung habe. Bei Perast, durch ein Paradies an Blumen vorbei, erblicken wir mitten im Fjord zwei kleine Inseln, von denen eine als Beerdigungsstätte benutzt wird. Es ist ein wunderbares, einmaliges Erlebnis, wenn die Toten auf einer Barke hinübergerudert werden. Böcklin wurde dadurch angeregt, sein berühmtes Bild „Die Toteninsel“ zu schaffen.

Wir rollten weiter über Budva-Bar mit dem Blick rechts auf das himmelblaue Meer hinab und links steigt zerklüftet der „Rumija“ mit über 1500 m empor. In Stari Bar stand Margarita staunend das erstmal vor den Zeugen des Islams. Dickbäuchige Moscheen und zierliche Minarets. Das Städtchen selbst ist von einem mächtigen Olivenwald umgeben, dessen Bäume teilweise seit über 1000 Jahren Schatten spenden. —

Es ist ein eigenartiges Land, dieses Montenegro. Einsam geht die Fahrt durch die Berge und man wird überrascht durch die Herzlichkeit der Bewohner. Doch schnell rinnt die Zeit für uns und es heißt Abschied nehmen.

Auf einer guten Staubstraße von Dubrovnik über Ljubinje in die Hauptstadt der Herzegowina, das orientalische Mostar. (Bekannt aus dem Film „Die letzte Brücke“). Die Straße wird etwas schlechter, und über Jablanica geht es in die Stadt der hundert Moscheen, die bosnische Metropole Sarajewo. Es ist ein langsames Fahren in diesem Gebirgsmassiv, dessen Berge alle zwischen 1000 und über 2000 m hoch und von einer Ursprünglichkeit sind, die überwältigend ist.

In Donji Vakuf beginnt wieder eine gute Straße, und über Jajce durch das wildromantische Vrbas Tal und über Banja Luka erreichen wir die große internationale Durchgangsrouten bei Okučani. Auf dieser, teilweise Asphalt- und Betonbahn gelangen wir in schnellem Tempo in die Hauptstadt Kroatiens, Zagreb. Man spürt in dieser Stadt den Aufbauwillen des Volkes und man wird überzeugt, daß im Laufe der Zeit eine wirkliche Verbesserung der Straßenverhältnisse kommen wird. Schon seit langer Zeit wird überall abschnittsweise eine rege Bautätigkeit entfaltet. —

Über Ljubljana (Laibach) und den Wurzenpaß fahren wir nach Kärnten in Österreich ein und beim langsamen Aufwärtsfahren über den Großglockner hängen unsere Gedanken noch dem fremden Lande nach.

Waldi

Neue Visagebühren für Jugoslawien

Zur Beantragung eines Visums ist ein Fragebogen erforderlich, der kostenlos von den jugoslawischen Konsulaten abgegeben wird. In Frankfurt auch vom jugoslawischen Verkehrsbüro.

Anschrift der zuständigen Konsulate:

Mehlem/Rhein	Schloßstraße 1
München	Böhmerwaldplatz 2
Berlin-Grünwald	Tauberstraße 18
Hamburg	Harvestehuderweg 101

Die Visumsgebühren können nur in bar oder durch Postanweisung beglichen werden. Nicht durch Briefmarken.

Normalvisum für Geschäftsreisen	DM 12,60
Touristenvisum für eine Ein- und Ausreise	DM 8,40
Touristenvisum für zweimalige Ein- und Ausreise	DM 16,80
Transitvisum für 4 bis 7 Tage Durchreise	DM 12,60
Dauer-Visum für mehrmalige Ein- und Ausreise innerh. 3 Monaten	DM 25,20
Transitvisum für einmalige Ein- und Ausreise, ohne Aufenthalt (Bahn)	DM 4,20
Transitvisum für zweimalige Ein- und Ausreise, ohne Aufenthalt (Bahn)	DM 8,40
Sammelvisum für 5 bis 50 Personen	DM 12,60
zusätzlich je Teilnehmer	DM 2,10

**Schnellfahren
im Straßenverkehr
hat keinen Zweck**

hatte eine Sondergenehmigung zur beliebigen Überschreitung jeder Geschwindigkeitsbegrenzung unter Beachtung aller übrigen Verkehrsregeln und unter Vermeidung jeder Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer. Das zweite Fahrzeug hatte so zu fahren, als würde für das gesamte Stadtgebiet eine einheitliche Begrenzung der Geschwindigkeit auf 50 km/h bestehen.

Für jede Versuchsfahrt waren Start, Ziel und genaue Fahrtstrecke vorgeschrieben, ein Begleitfahrzeug der Polizei kontrollierte das Verkehrsverhalten der beiden Fahrer. Der Start erfolgte jeweils gleichzeitig durch den Überwachungsbeamten des TÜV, der am Ziel dann jeweils die Fahrtschreiberblätter zur Auswertung an sich nahm. Gestoppt wurde die gesamte Fahrzeit des langsameren Fahrzeuges und die Zeitdifferenz am Ziel zwischen beiden Fahrzeugen.

Die Ergebnisse der vier Versuchsfahrten waren kurz folgende:

- I. Fahrt (16 km Länge) Vorsprung des Schnellfahrers 2 Min., 2 Sek.
- II. Fahrt (13 km Länge) Vorsprung 1 Min., 35 Sek.
- III. Fahrt (13 km Länge) Vorsprung 5 Min., 30 Sek.
- IV. Fahrt (8 km Länge) Vorsprung 45 Sekunden.

Die drei ersten Fahrten wurden bei normaler Verkehrslage in den Mittagsstunden, die vierte Fahrt in der Hauptverkehrszeit um 17 Uhr durchgeführt. Der größere Zeitvorsprung des schnellen Fahrers bei der dritten Fahrt erklärt sich durch das Vorhandensein von zwei ziemlich langen Ausfallstraßen, auf denen jeweils bis zu 110 km/h Geschwindigkeit gefahren wurden, während das zweite Fahrzeug auch hier genau die 50-km-Grenze einhielt.

Die Versuche haben klar erwiesen, daß ein wesentlicher Zeitgewinn bei Stadtfahrten auch durch Rasen nicht zu erzielen ist und in gar keinem Verhältnis zum erhöhten Benzin-, Reifen- und Bremsenverbrauch, ganz zu schweigen von der beträchtlichen Gefahrenerhöhung, steht.

Karl Lidl

Mit besonderer Genehmigung des bayerischen Staatsministeriums des Innern und unter Aufsicht des technischen Überwachungs-Vereins fanden im März 1956 in München eingehende Versuchsfahrten mit zwei PKW statt, in die Dreistunden-Tachographen von Kienzle eingebaut waren. Das eine Fahrzeug

**Rothenburg lädt zu seinen
Jubiläums-Festspielen**

**75 JAHRE
Historisches Festspiel
„MEISTERTRUNK“**



Wer Rothenburg ob der Tauber in malerischem Kolorit alter, längst vergangener, romantischer Zeit erleben will, der muß es zu Pfingsten besuchen, wenn die ganze Stadt eine einzige große Bühne ist, auf der sich ehrwürdige Rats Herrn, sittsame Bürgermädchen in ihren reizenden Kostümen, Schwedenreiter, Schanzbauern, Kroaten und Panduren zum Festspiel der „Meistertrunk“, das heuer 75 Jahre besteht, ein unvergleichbares, zauberhaftes Stelldichein geben. Unser Bild zeigt wilde Panduren und Kroaten aus der Heerschar Feldmarschall Tillys, der die Stadt 1631 nach heftiger Belagerung einnahm und wütend zerstören wollte, wenn es keiner fertig brächte, den ihm zum Willkommen und zur Besänftigung seines Zornes gereichten Riesenhumpen mit 3 1/4 Liter Wein auf einen Zug zu leeren. In Altbürgermeister Nusch fand sich der Retter. Laut Festspielprogramm haben die Panduren und Kroaten auf richtigen Pferden zu reiten. Für die Roller Revue machten sie mal eine Ausnahme und stiegen für unsere Leser auf eine Vespa.

Anläßlich der Jubiläumsfestspiele 1955 wird eine sehr schöne vergoldete Silber-Meistertrunkmünze geprägt, die jeder Besucher erwerben und die Rollerfahrer an ihr Fahrzeug anschrauben können.

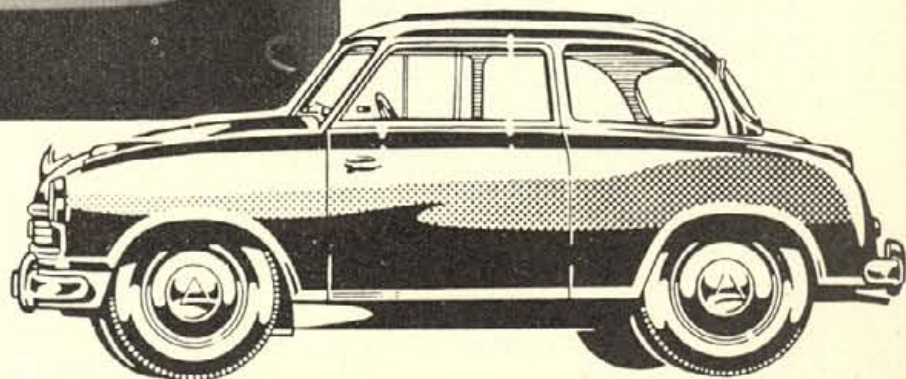
Köhler



**„Ehrliche 95 km/Std.
vom Polstersessel aus!“**

Der starke, luftgekühlte, kopfgesteuerte 600-ccm-LLOYD-Viertaktmotor beschleunigt in 12 Sek. von 0 auf 60 km und hat einen Normverbrauch von nur 5,5 Liter auf 100 km.

Sie schaffen sich und Ihrer ganzen Familie mit LLOYD ein schöneres Leben, denn der mit allem Komfort – bis zur steuerbaren Klimaanlage – ausgestattete Wagen bietet vier erwachsenen Personen bequemen Sitzraum und gestattet die Mitnahme umfangreichen Gepäcks.



Ab DM 3 350,-

Mit dem Kraftfahrzeug-Vormerkschein: OHNE TRIPTIK ODER CARNET INS AUSLAND

Wenn in den letzten Wochen durch die Initiative unserer Bundesregierung viel darüber geschrieben und gesprochen wurde, für alle Kraftfahrzeuge im (west-) europäischen Verkehr künftig das Triptik und Carnet als bisher notwendige Zolldokumente zur zollfreien Einfuhr eines Kraftfahrzeugs in ein außerdeutsches Land abzuschaffen, wird es wohl bis zu einer Realisierung dieses Wunschbildes noch längere Zeit — vielleicht Jahre — dauern. Viel zu wenig ist jedoch bekannt, daß es jedem Deutschen als Besitzer eines privaten Kraftfahrzeugs möglich ist, ohne Triptik und ohne Carnet schon seit Jahren in verschiedene, an die Bundesrepublik grenzende Länder, einzureisen. Es handelt sich hier um Österreich, Italien, Frankreich und die Schweiz. Im vergangenen Jahr hatte auch Jugoslawien den Vormerkschein für fremde Kraftfahrzeuge eingeführt, jedoch wurde dieses Grenzdokument seit dem 11. Januar 1956 wieder abgeschafft. Wenn wir in diesem

Schweiz hebt Anhängerverbot auf

Ab 1. März genehmigte der Bundesrat der Schweiz das Mitführen von einachsigen Anhängern für Motorräder und Fahrräder mit Hilfsmotor. Damit schließt sich die Schweiz den Forderungen der internationalen Motorreisenden an. Dieser Beschluß setzt gleichzeitig bestimmte Maße und Geschwindigkeitsbegrenzungen fest. Höchstbreite 1 m, Höchstlänge von der hinteren Achse des Motorrades 2 m, Höhe 1,20 m. Möglichst vorn am Rande muß der Anhänger 2 weiße Rückstrahler tragen und hinten ein rotes Schlußlicht, eine Vorrichtung zur Beleuchtung des Nummernschildes und 2 rote Rückstrahler aufweisen. Geschwindigkeitsbegrenzung für Motorräder mit Anhänger auf freier Strecke 50 km/h, innerhalb geschlossener Ortschaften 30 km/h. Für Fahrräder mit Hilfsmotor, außerhalb 40 km/h, innerhalb von geschlossenen Ortschaften 30 km/h.

Jahr also in das Land Titos wollen, müssen wir uns für unseren Roller oder fürs Mobil entweder ein Feriencarnet oder das Carnet de passages bei einem Automobilclub besorgen. Triptiks werden für Jugoslawien nicht ausgestellt.

Da Österreich, Italien, Frankreich und die Schweiz zu den beliebtesten ausländischen Reiseländern für uns Deutsche gehören, ist der dort eingeführte Kraftfahrzeug-Vormerkschein schon eine feine Sache. Vor allem für diejenigen, die fernab von einer Geschäfts- oder Triptik-Annahmestelle des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC), Automobilclubs von Deutschland (AvD) und des Deutschen Touring-Clubs (DTC) sitzen. Denn nur diese Clubs sind berechtigt, Triptiks oder Carnets auszustellen. In vielen Fällen arbeiten im Auftrage des Clubs an größeren Plätzen auch die bekanntesten Reisebüros.

Wer also keine Zeit oder Möglichkeit hatte, sich für die vier genannten Länder ein Triptik oder Carnet ausstellen zu lassen, weiterhin vielleicht auch eine Kostenersparnis entdeckt hat, kann munter und ohne Sorgen mit Roller oder Mobil bis an die österreichische, italienische, französische oder Schweizer Grenze fahren. Vor dem jeweiligen Grenzzollamt angelangt, gibt er dem Zollbeamten die Daten (Art des Fahrzeugs, cm-Inhalt, pol. Kennzeichen, Motor-Nr., Fahrgestell-Nr. usw.) seines motorisierten Untersatzes an, der sie dann auf dem Vormerkschein einträgt. Natürlich werden auch Name und Anschrift des Fahrzeugbesitzers genannt, der im übrigen eine Erklärung mit dem Vormerkschein unterzeichnen muß, wonach sein Fahrzeug binnen der auf dem Vormerkschein genannten Frist wieder auszuführen ist.

Wichtig ist noch zu wissen, daß man den Kraftfahrzeug-Vormerkschein an allen großen Straßenzollämtern erhält. Wenn man also beispielsweise von Frankreich kommt und in die Schweiz einreisen will, erhält man den Vormerkschein natürlich auch beim Schweizer Zoll an der französisch-schweizerischen Grenze. Verläßt man die Schweiz, um nach Italien zu fahren, stellen die italienischen Zöllner den Vormerkschein gleich aus. Vielleicht setzt man seine Rundfahrt in Österreich fort. Also wartet der österreichische Beamte an der italienisch-österreichischen Grenze schon, um wiederum das Grenzpaper für unseren Untersatz auszufüllen. Praktisch kann man also eine Fünfländerfahrt machen, ohne ein Triptik oder Carnet zu besitzen.

Nun ist es in der Hauptreisezeit möglich — doch noch lange nicht obligatorisch —, daß man bei dem einen oder anderen Grenzzollamt etwas auf die Ausstellung des Vormerkscheins warten muß. Aber dieses Warten dauert bei weitem nicht so lange wie nach der Beantragung eines Triptiks oder Carnets. Dann muß man sich auch im Klaren darüber sein, daß man für den Kraftfahrzeug-Vormerkschein in der jeweiligen Landeswährung bezahlen muß. Aber da uns ja nun für jede Reise bis zu 1500,— DM in Devisen zur Verfügung stehen, wir im übrigen bei jedem Grenzzollamt unser deutsches Geld in den Wechselstuben oder im Zollamt selbst umwechseln können, zählen diese Verrichtungen nicht mehr zu den sorgenreichen. Hätte ich auf einer Reise nach

Italien einmal nicht die Möglichkeit gehabt, Vormerkscheine zu bekommen, wäre meine Reise nach dort mit einem Carnet auf Tage unmöglich gewesen, da in das Carnet irrtümlicherweise eine falsche Motor-Nummer eingetragen worden war. Wird das entdeckt, kommt man unter Garantie nicht in das Land seiner Träume hinein. Lehre: Vor Antritt einer Fahrt immer alle Eintragungen im Triptik oder Carnet nicht nur mit den Daten in den Fahrzeugpapieren vergleichen, sondern vor allem mit den eingeschlagenen Nummern auf Fahrgestell und Motor! Diese Nummern werden vom Zöllner verglichen. Man sollte dafür sorgen, daß sie beim Grenzübergang saubergewischt und gut lesbar sind. Ebenfalls wichtig zum Vergleich der entsprechenden Daten auf dem Kraftfahrzeug-Vormerkschein. So heißt er auch in Österreich. In der Schweiz nennt man ihn jedoch „Provisorische Eintrittskarte“, in Frankreich „Laissez-Passer“ (sprich: laßee-paßee) und in Italien ein „Trittico“.

Die Preise und jeweilige Gültigkeitsdauer dieser Kraftfahrzeug-Vormerkscheine, die übrigens auch in den deutschen Straßenzollämtern für ausländische Motortouristen ausgegeben werden, sind recht unterschiedlich. Entgegen der Staffeln beim Triptik oder Carnet macht man beim Vormerkschein keinen Unterschied zwischen den verschiedenen Kraftfahrzeugen bzw. deren Kubikinhalt. Deshalb stehen sich Autofahrer oftmals besser als wir mit unserem Roller oder Mobil, was die Kosten betrifft. Eine rühmliche Ausnahme macht jedoch die Schweiz. Am teuersten sind die Vormerkscheine in Frankreich und Österreich. Wer Mitglied eines bekannten deutschen Automobilclubs ist, wird in den meisten Fällen mit einem Triptik und selbst mit einem Feriencarnet (das 3 Monate gültig ist und mit dem man 16 mal in außerdeutsche Länder beliebig einreisen kann) billiger und besser fahren. Denn die Vorteile, die man als Clubmitglied nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland hat, sind so bedeutend, daß sich doch mancher kluge Mann einem Club anschließt, da der Jahresbeitrag für die niedrigste in Frage kommende Klasse (Krafträder und Kraftfahrzeuge bis zu 500 ccm) bei all den gebotenen Leistungen und Annehmlichkeiten wirklich nicht hoch ist.

Zum Vergleich mit den Kosten eines Kraftfahrzeug-Vormerkscheins mit den Gebühren eines Triptiks oder Carnets (unterteilt in Club-Mitglieder und Nichtmitglieder) hier erst einmal eine Tabelle der Klasse B für alle Grenzdokumente, die wir für unseren Roller oder unser Mobil erhalten können:

Klasse B Preise in DM	Clubmitglied Dokument-Gebühr	Nichtmitglied		
		Dok.-Geb.	+ Pfand	= Gesamtsumme
3-Tage-Triptik	2,—	3,—	3,—	6,—
Monats-Triptik	4,—	6,—	6,—	12,—
Jahres-Triptik	6,—	6,—	6,—	18,—
Ferien-Carnet	8,—	12,—	12,—	24,—
Carnet de passages	12,—	18,—	18,—	36,—

Wie aus dieser Aufstellung ersichtlich, müssen Nichtmitglieder einen Pfandbetrag in Höhe der Dokument-Gebühr zahlen, der jedoch bei Rückgabe des Zolldokuments zurückerstattet wird.

Und nun wollen wir uns einmal die Kosten und Gültigkeitsdauer der Kraftfahrzeug-Vormerkscheine in den einzelnen Ländern ansehen.

Italien	
5 Tage =	500 Lire (3,50 DM)
10 Tage =	600 Lire (4,20 DM)
20 Tage =	700 Lire (4,90 DM)
30 Tage =	800 Lire (5,60 DM)
180 Tage =	1600 Lire (11,20 DM)

Das „Trittico“ erhält man in den Grenzzollämtern bzw. in den an der Grenze stehenden Kiosken des A.C.I. (Automobil-Club Italiano) oder des ital. Fremdenverkehrsverbandes E.N.I.T. Auch die Benzinzugschelne (30 Prozent Ermäßigung) kann man auf diesen Stellen erhalten. Eine Verlängerung des Trittico ist im Landesinnern bei den Büros des A.C.I. und E.N.I.T. möglich, jedoch nicht länger als 180 Tage.

Frankreich	
10 Tage =	400 frs. (4,80 DM) weiß
20 Tage =	800 frs. (9,60 DM) rosa
30 Tage =	1200 frs. (14,40 DM) gelb
90 Tage =	2000 frs. (24,— DM) grün

Je nach Gültigkeitsdauer des „Laissez-Passer“ gibt es ein Formular in der oben angegebenen Farbe. Bei den sich in den Städten befindlichen Zollämtern können Vormerkscheine bis zu einer Gesamtdauer des Aufenthalts von 90 Tagen zusätzlich ausgestellt werden.

Österreich	
10 Tage =	30 ö.Sch. (4,90 DM)
20 Tage =	60 ö.Sch. (9,80 DM)
30 Tage =	90 ö.Sch. (14,70 DM)

Die Vormerkscheine für Österreich werden in den österreichischen Grenzzollämtern oder in den Grenzkiosken des ÖAMTC (Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring-Club) beantragt. Der Vormerkschein über 10 Tage kann bei den Stellen des ÖAMTC zweimal jeweils um weitere 10 Tage zum Preis von je 30 ö.Sch. verlängert werden.

Schweiz	
30 Tage =	2 sfrs. (2,— DM)

Die „Provisorische Eintrittskarte“ wird beim schweizerischen Straßenzollamt gelöst und ist mit einer Erklärung verbunden, daß man mit dem Kraftfahrzeug nicht länger als 30 Tage im Lande bleibt.

Die hinter der jeweiligen Landeswährung in Klammern verzeichneten DM-Beträge sind zur Kontrolle genannte, nach oben abgerundete Richtpreise. Und nun wird es wohl jedem Leser der „Roller-Revue“ ein Leichtes sein, vor einer geplanten Ferienfahrt in die benachbarten Länder Italien, Frankreich, Österreich und Schweiz festzustellen, welches Grenzdokument für ihn das günstigste ist.

Egon E. Merten

Neue Verkehrsbestimmungen in Kraft

Das Flickwerk an unserer längst antiquierten Verkehrsgesetzgebung wurde durch die Verordnung vom 14. März 1956 zur Änderung der StVO und der StVZO mit einer Anzahl neuer Bestimmungen fortgesetzt, die mit Ausnahme der Bestimmungen über die Kennzeichnung und Ausrüstung der Fahrzeuge am 1. Mai in Kraft getreten sind.

Am einschneidendsten sind wohl die Verordnungen, welche den Lastkraftwagenverkehr betreffen; aber auch alle anderen Fahrzeuggattungen werden in irgendeiner Form von der Verordnung berührt. Wir greifen hier nur die Bestimmungen heraus, die den Roller- und Rollerobilfahrer unmittelbar angehen:

§ 8 Abs. 3 StVO erhält folgenden Zusatz: „Wer links einbiegen will, hat ihm entgegenkommende Fahrzeuge vorbeifahren zu lassen.“ Gleichzeitig wurde der Absatz 4 des § 13 in seiner bisherigen Fassung gestrichen, aus dem diese Bestimmung in wesentlich unklarerer Form zu entnehmen war. Die Neufassung des Abs. 4 § 13 enthält nunmehr die Regelung des Kreisverkehrs. Das neu eingeführte Verkehrszeichen „Kreisverkehr“ (Bild 27b; Blaues rundes Schild mit drei weißen Pfeilen in Kreisform) räumt allen bereits im Kreisverkehr befindlichen Fahrzeugen die Vorfahrt ein und macht somit eine besondere Beschilderung jeder einmündenden Straße mit dem Schild „Vorfahrt achten“ überflüssig.

Die bisher nur für Lastzüge geltende Bestimmung, daß sie sich gegenseitig nur dann überholen dürfen, wenn die Geschwindigkeit des überholenden Fahrzeuges wesentlich größer ist, als die des vorausfahrenden, ist nunmehr auf Fahrzeuge aller Art ausgedehnt worden, gilt also selbstverständlich auch für Roller und Rollerobile.

Das Anzeigen der Überholungsabsicht durch Hupen ist künftig nur mehr außerhalb geschlossener Ortschaften erlaubt. Innerhalb der Ortschaften darf diese Absicht am Tage überhaupt nicht, bei Dunkelheit nur durch kurzes Auf- und Abblenden der Scheinwerfer kundgetan werden. Zur Warnung gefährdeter Verkehrsteilnehmer ist das Hupen auch weiterhin in Ortschaften gestattet. Der Gebrauch der sogenannten Lichthupe bleibt weiterhin nur während der Dunkelheit gestattet. Ob außer den Verfassern dieser

Bestimmung noch irgendein Verkehrsteilnehmer diese Lösung als glücklich bezeichnet, möchten wir sehr in Zweifel ziehen.

Der lange währende Streit um die Parkuren ist nunmehr zu deren Gunsten entschieden worden. Sie gelten jetzt als amtliche Verkehrseinrichtungen; die Parkgebühr für eine halbe Stunde darf den Betrag von DM 0,10 nicht übersteigen.

Das Fahren von Begleitpersonen im Damensitz auf Motorrollern ist künftig verboten. § 34 Abs. 4, Satz 2 StVO bestimmt: „Begleitpersonen auf Krafträdern und Kraftrollern müssen in gleicher Weise wie die Kraftfahrzeugführer auf dem Fahrzeug Platz nehmen.“

Neu eingeführt wurde der Fußgängerüberweg nach englischem Muster: 50 cm breite weiße Farbstreifen auf der Fahrbahn und zwei — bei einem Übergang mit dazwischenliegender Verkehrsinsel vier — blinkende gelbe Kugellampen auf schwarz-weiß gestreiften Säulen. Auf dieser Art von Überwegen hat der Fußgänger vor jedem Fahrzeug — also auch vor der Straßenbahn — den Vorrang, wenn er sich auf dem Überweg befindet, bevor das Fahrzeug diesen erreicht hat. Daneben bleibt aber auch die bisher übliche Art von Fußgängerüberwegen bestehen: Farbstreifen auf der Fahrbahn und das Dreieckschild mit der Fußgängersilhouette. Bei diesen Übergängen haben bekanntlich die Fahrzeugführer mit Ausnahme der Straßenbahn den Fußgängern lediglich das Überqueren der Fahrbahn in „angemessener Weise“ zu ermöglichen.

Schließlich gibt es auch noch Überwege, die nur durch weiße Linien oder Nagelung, nicht aber durch ein Verkehrszeichen gekennzeichnet sind. Sie verpflichten den Kraftfahrer nur zu besonderer Aufmerksamkeit. Es gibt also in Zukunft drei verschiedene Arten von Fußgängerüberwegen mit verschieden rechtlicher Bedeutung. Ein beachtlicher Beitrag zur „Vereinfachung“ des Verkehrsrechtes!!

Durch die Änderungs-Verordnung wurde auch eine Reihe neuer Verkehrszeichen eingeführt, die größtenteils im Auslande schon länger im Gebrauch sind. Die symbolische Darstellung macht ihre Bedeutung meist ohne weiteres verständlich. Lediglich das Zeichen für das Ende einer Geschwindigkeitsbegrenzung (weiße runde Scheibe mit schrägem, schwarzem Querbalken) bedarf der Erklärung.

Das bisher schon bekannte Verkehrszeichen „Überholverbot“ erhielt eine präzise Auslegung: Kraftfahrzeuge dürfen andere Kraftfahrzeuge mit mehr als 2 Rädern (auch Krafträder mit Beiwagen) nicht überholen.

Karl Lidl



Ein Blick genügt ... das Herz entflammt,

das schöne Kind von ZÜNDAPP stammt!

Ein Roller ist's, den jedermann
zu jedem Zweck sich leisten kann.
Die BELLA im Gewühl der Stadt,
wohl kaum noch ihresgleichen hat.

Man kann mit ihr die Stadt auch fliehn,
mit viel Komfort, wenig Benzin.
Der Motor? - Schrecklich einfach, - man
drückt auf den Knopf, schon springt er an.

Beim Fahren, dies vor allen Dingen
schwebt man dahin - auf Bella-Schwingen.
Dazu noch, wichtig wie man weiß,
trotz großer Räder - kleiner Preis!

Drum - ist sie nicht begehrenswert?
Ja, Köpfcchen hat, wer BELLA fährt!



Die neue



R 153
7 PS

DM 1545.- ab Werk kleine Anzahlung



Camping-Auftakt in Karlsruhe

Wenn die Tage ein bißchen länger und so ganz allmählich auch ein bißchen wärmer werden, erwachsen überall Reiselust und Campingschnsucht. Lange genug hat man schließlich seine Freizeit in mehr oder weniger wohltemperierten Räumen verbracht, um sich nun endlich wieder draußen, in Gottes freier Natur, die erste Sonnenbräune und den ersten Schnupfen holen zu können. Ehe man sich jedoch mitten ins Abenteuer stürzt, ist es für die ganz alten und die ganz jungen Campingfreunde sicherlich von Vorteil, eine kleine Umschau unter den Campingneuheiten zu halten.

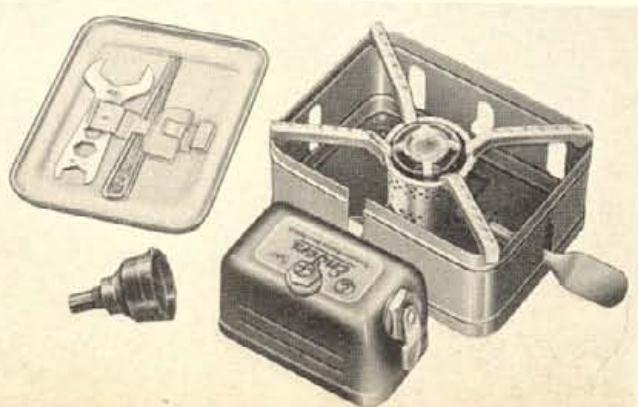
In Karlsruhe öffnete die 3. Deutsche Camping-Ausstellung vom 7. bis 15. April ihre Tore. In der Schwarzwaldhalle und auf dem Freigelände gab es recht viel Nützliches zu sehen, mit dem man sich das Campingleben angenehm und bequem gestalten kann. Vom komfortablen Wohnwagenanhänger bis zur Zeltlaterne war alles zu finden. Der Besucher hatte sich lediglich nach dem Umfang der eigenen Brieftasche und nach den ihm zur Verfügung stehenden Platzverhältnissen zu richten. Immerhin ist ein Roller kein Omnibus und wenn er nicht zum Lastesel degradiert werden soll, dann bedarf es schon einiger Überlegung, um nur das Notwendigste zu befördern.

Absolute Neuheiten hatte die Karlsruher nicht aufzuweisen. Dafür gab es aber viel Bewährtes und Verbessertes, denn auch



▲ Kleine Wurstkeiche mit Hilfe des bewährten „Enders“-Standard-Kochers, ca. 1/2-Liter-Füllung = 2 Stunden Brenndauer. Gewicht: ca. 1,350 kg. Maße: 20,4 x 17,5 x 9,1 cm DM 28,50

▲ „Enders-Benzin-Baby“, das kleine Kochwunder, ca. 1/2-Liter-Füllung = 1,2 Stunden Brenndauer. Gewicht: ca. 0,700 kg. Maße: 14,2 x 10,8 x 7 cm DM 19,50



die Campingindustrie hat im Laufe der letzten Jahre ihre Erfahrungen gesammelt und sich auf Ausrüstungs- und Zubehörteile spezialisiert, die sich im Campingleben als praktisch und dauerhaft erwiesen haben.

Um hier an dieser Stelle einen kleinen Überblick zu bieten, soll mit dem Haus im Freien, mit dem Zelt, begonnen werden. Eine Reihe von Firmen zeigten ihre Erzeugnisse. Ein äußerst praktisches Kleinzelt sah man bei Klepper. Es heißt Klepper-Schneek und wiegt nur 6,4 kg. In eine dazu gehörige Motorradtasche verpackt ist der Schneek 50 cm lang und hat einen Durchmesser von 20 cm. Sein größerer Bruder, der Schneek A hat ein Gewicht von 7,3 kg. Ein neues Spezialzelt für Kleinwagen und Mobilfahrer stellt das Klepper-Motozelt dar, das nicht nur den Campingsportlern, sondern auch ihrem Transportmittel, dem Mobil oder Roller eine schützende Unterkunft gewährt. Es ist mit einem zusätzlichen Vordach ausgestattet, unter dem auch das Fahrzeug untergestellt werden kann. Das Gewicht dieses Motozeltes beträgt 10,4 kg.

Ebenso groß wie die Auswahl an Zelten war auf der Schau die der verschiedenartigsten Luftmatratzen und Schlafsäcke. Als neuartig ist bei den Schlafsäcken die Dralonfüllung zu bezeichnen. Sie wurde auf der letzten Deutsch-Österreichischen Himalaja-Expedition ausprobiert und zeichnete sich durch Leichtigkeit, Wärme und Unempfindlichkeit gegen Nässe aus.

Ebenso wichtig wie Haus und Bett sind natürlich auch Geschirr und Kocher, denn jede Campingfrau weiß, daß auch im Zeitalter des Jazz die Liebe nach wie vor durch den Magen geht, und das Stimmungsbarometer sofort unter den Nullpunkt sinkt, wenn sie nicht in der Lage ist, auch auf dem Campingplatz etwas Schmackhaftes zu zaubern. Wie man am schnellsten und einfachsten zaubert, wurde in Karlsruhe auf den Ständen von Pfanni, Maggi und Knorr gezeigt. Man konnte sich dort gleich ein paar Kochrezepte aneignen, um der Campingküche die notwendige Abwechslung zu verleihen.

Kocher in verschiedenen Ausführungen stellte Enders aus. Die auf Zierlichkeit bedachten Rollerfahrer dürften wahrscheinlich das Benzin-Baby mit einer 1/4-Liter-Füllung, den Standard-Kocher mit einer 3/4-Liter-Füllung oder den Benzin- oder Petroleumkocher mit einer 1/2-Liter-Füllung und mit eingebautem Düsenreiniger wählen. Es- und Kochgeschirre waren in allen Preislagen vorhanden, ebenso Plastikbeutel, Wasch- und Spülschüsseln.

Auf dem Stand von Wilk gefiel die Wilk-Waschanlage mit einem 10 Liter fassenden Waschbehälter mit Abflußhahn und Aufhängvorrichtung und der dazu gehörigen zusammenlegbaren Gummimischschüssel. Beim Kleinwagen und Mobil läßt sich diese Waschanlage sehr praktisch an der Regenrinne befestigen. Für heiße Tage dürfte auch die Kühlbox zum Frischhalten von Getränken und Lebensmitteln das Wohlgefallen jedes Campingenthusiasten erregen.

Sehr zahlreich waren auf der Schau auch die Campingmöbel vertreten. Zusammenlegbar und leicht zu tragen wie eine Aktentasche fiel hier der Flex-Junior-Tisch mit zwei Sitzgelegenheiten auf. Ein Gewicht von nur 4 kg hat die Motorrad-Tischgarnitur mit ebenfalls zwei Sitzen auf dem Stand von Enders. Die Transportmaße dieser Garnitur sind 46 x 29 x 5 cm.

Viel Beachtung verdient die Metzeler-Schaumstoppdecke mit Schlafsackkombination. Mittels eines 240 cm langen Reißverschlusses ist diese Schaumstoppdecke teilbar zur Umgestaltung in einen Einzel- oder Doppelschlafsack. Dieser Schlafsack besitzt eine Schaumstofffüllung aus Moltopren und ist dadurch äußerst leicht, denn Moltopren wiegt nur 1/10 soviel wie Kork. Da Moltopren ständig atmet, ist dieser Schlafsack ein besonders guter Rheumaschutz und beim Camping oder Schlafen im Auto empfehlenswert.



Für den Lloydfahrer, der es vorzieht, in seinem Wagen zu übernachten, sah man bei Wilk ein abnehmbares Lenkrad. Durch Betätigung zweier Spannhebel am Lenkradkopf kann das Lenkrad vor dem Gute-Nacht-Kuß gelöst werden, so daß auch der zweite Reisende, der die linke Wagenseite als Schlafgelegenheit benutzt, seine Beine ausstrecken kann, ohne mit dem nicht allzu weichen Lenkrad zu kollidieren.

Wie schon erwähnt, es kam letztlich beim Rundgang durch die Camping-Ausstellung in Karlsruhe nur auf die Brieftasche und die zur Verfügung stehenden Platzverhältnisse an. Zu kaufen gab es nahezu alles, vom Wohnwagen mit eingebauter Toilette bis zum Kleiderhaken und zum Zeltbesen für die Reinigungsaktionen, um für die kommende Campingsaison und das Robin-sonleben gerüstet zu sein.

Simone



Klepper-Motozelt

Dieses Zelt ist das neue Spezialzelt für alle, die in einem kleinen Wagen auf große Reise gehen. Es ist ein behagliches, praktisches und natürlich auch sehr preiswertes Zelt. Ganz sicher wird es aber nicht nur den Kleinautos, sondern auch den Rollern große Freunde machen. Denn unter seinem schützenden Dach fühlen sich nicht nur die Besitzer, sondern auch deren kleine Fahrzeuge wohl.

Farbe: sand mit braunen Zieraspeln. Ausstattung: 10 cm wannenartig hochgezogener Zellboden — Eingang mit Reißverschluß — 3 Lüftungsfenster mit Moskitonetz und Schließvorrichtung — Regentraufe entlang der Seitenwand — elastische Gummiringverspannung kombiniert mit Schnurverspannung. Maße: Fläche 150 x 200 cm, Firsthöhe 160 cm, Seitenhöhe 45 cm, hochgestelltes Vordach 200 cm, überdeckte Fläche 200 x 200 cm, verpacktes Zelt 60 cm lang, 23 cm ø, Gew. 10,4 kg, Preis DM 237,—, Parktasche DM 12,—.

Der Camping-boy

Der „Camping-boy“ ist ein gefederter, leichter Einradanhänger für Motorrad und Roller zum Reisen, für Wochenend und Camping. Er wurde von Ingenieuren und Fachleuten des Fahrzeugbaues in Zusammenarbeit mit Spezialfirmen für Zeltbau, Piekniek- und Camping-Einrichtungen herausgebracht. Der „Camping-boy“ ist in Leichtbauweise gebaut und bietet dem Rollerfahrer denselben Komfort wie ein großer Kofferraum oder ein kleiner Wohnwagen dem Autosportler. Das Äußere des „Camping-boy“ ist in harmonischen Farben gehalten. Der Ladekasten — abschließbar — ist aus Fliegerplatten hergestellt, die durch Eschenholzleisten verstärkt sind. Diese Art ist unempfindlich gegen Stöße und Kratzbeschädigungen.

Der „Camping-boy“ Luxus-Zubehör: Sperrholzkoffer für Bekleidung und Wäsche, staubdicht, vernickelter Griff, Wascheinrichtung, Eßgeschirreinrichtung für 2 Personen, Koch- und Kochgeschirreinrichtung, 1 Tisch, 2 Zeltthocker. Camping-Zelt für 3 bis 4 Personen mit Ansis für Anhänger.

Der „Camping-boy“-S ist ausgerüstet mit Kochgeschirreinrichtung, Sperrholzkoffer, Wascheinrichtung, Eßgeschirreinrichtung für 2 Personen, Tisch.

„Camping-boy“ leer. Einbauten und Zubehör sind einzeln erhältlich. Es ist erstaunlich, was der „Camping-boy“ alles in seinem Inneren aufnehmen kann! Die ideale Einteilung läßt folgende Gegenstände gut unterbringen: Im untersten Teil: Zelt und Zubehör, Schlafdecken, Luftmatratzen, Zeltthocker; im mittleren Teil: ein staubdichtes Kofferabteil für Wäsche, Anzüge usw. daneben vollständige Koch- und Vorrateinrichtung; im Deckel: Wasch- und Eßgeschirreinrichtung und Tisch.

Außerdem ist noch genügend freier Raum für Vorräte usw. im Kastenende vorhanden. (Hersteller: Ing. Hans Baudisch, Königshofen i. Gr.)

Technische Daten:

Chassis:

Zentralrohr-Chassis

Federung:

Differenzierende Gummifeder mit Stauämpfung und Schwinke, Federweg 110 mm (+ 65 mm — 45 mm)

Laufrad:

Seltenstabes Speichenrad 20" x 2,25", mit Bereifung verstärkt

Elektrische Einrichtung:

Brems-Schlutz-Kennzeichenleuchte und Kabel

Bei dem geringen Eigengewicht des „Camping-boy“ von nur ca. 25 kg kann eine Zuladung bis 100 kg erfolgen.

Ladekasten:

Bodenfläche ca. 600 x 1200 mm

Deckelgröße ca. 600 x 800 mm

Innenhöhe ca. 450 mm

Klappständer: klappsicher

Gesamtabmessungen:

Länge ca. 170 cm, Breite ca. 60 cm,

Höhe ca. 70 cm

Leergewicht: ca. 25 kg

Tragfähigkeit:

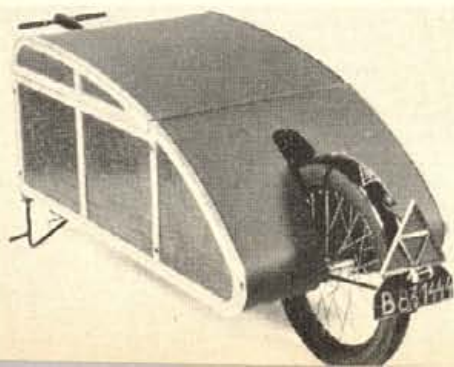
100 kg bei 60 km Reisegeschwindigkeit

Stabilität



Der Camping-boy „in Tätigkeit“ ...

... und „Jahrbreit“



Das METZELER-Neptun-Boot, ein- oder zweiseitig ohne Heckmotor erreicht sich wegen seines geringen Gewichtes und dadurch, daß es in der Tasche leicht zu transportieren ist, also in jedem Kraftfahrzeug mitgenommen werden kann, heute bereits größter Beliebtheit. Auch an die ehemals nicht vorgesehene zweiseitigen Neptun-Boote kann mittels der neu konstruierten Vorrichtung der Außenbordmotor Zündapp Delphin angebracht werden. Dieser erprobte Motor von 70 cm und 2,3 PS bei 1500 U/Min. besitzt eine wasserdichte Spezialzündkerze und einen Vergaser, der gegen Wassereintritt durch Luftansaugeschlauch (Schnorchel) und Gummiklappe geschützt ist. Der Auspuff befindet sich unter Wasser in der Propellerwelle. Das Gewicht beträgt 12,4 kg, der Kraftstoffverbrauch 0,5 bis 1,0 l/h je nach Geschwindigkeit. Mit dem aalgalten, schnittigen Neptun-Boot erreicht man mit Hilfe dieses kleinen Motors über 20 km Geschwindigkeit.

Sportlich und praktisch ist diese Windjacke aus Nino-Flex, die für den Rollerfahrer besonders gut geeignet ist. Neuartig und sehr zweckmäßig sind die bequem geschnittenen Ärmel, die beim Tragen genügend Bewegungsfreiheit lassen. Seitliche Schlitz betonen die modische Linie. WWM-Foto Georgi

Zum olympischen Jahr 1956 wird dieses „Melbourne-Hemd“ kreiert, das aus Nino-Trux gearbeitet ist und den Herrn im Sommer auch ohne Jackett gepflegt und angezogen wirken läßt. Es wird über der Hose getragen und ersetzt das Sakko. WWM-Foto Lohmaier



Einfahren ist keine Hexerei



Köpfchen-Köpfchen!

Ein wenig Nachdenken, und es gibt

Autos - Roller - Motorräder
zu gewinnen,

30 Jahre nach dem Beginn seiner Zweiradproduktion ist MAICO heute eine der bestbekanntesten deutschen Motorrad- und Roller-Marken. MAICO verdankt dies der durch unzählige Siege in schwersten internationalen Zerreißproben erhärteten fortschrittlichen Konstruktion, der unübertrefflichen Leistung, Fahr-sicherheit und Zuverlässigkeit seiner Maschinen. Jetzt bringt MAICO mit seinem „Champion“ auch den neuzeitlichen flotten Hochleistungswagen für den kleinen Geldebeutel.

Heute ruft MAICO seine Freunde zu einem besonderen Wettbewerb. Er soll wertvolle Anregungen für die Produktionsplanung geben. Es werden fünf Fragen gestellt, deren Beantwortung erbeten wird.

Für die richtigen Lösungen sind folgende Preise ausgesetzt:

1. Preis 1 MAICO „Champion“, vier-sitzige Limousine
Wert DM 3590.-



2. Preis 1 MAICO „Champion“, Sport-Cabriolet
Wert DM 3480.-



3. Preis 1 MAICOLETTA-Gran Turismo-Roller 250 ccm
Wert DM 1870.-



4. Preis 1 MAICOMOBIL „das Auto auf zwei Radern“ Wert DM 1785.-



5. Preis 1 MAICO-Motorrad M 175. Typ Geländemeister
Wert DM 1395.-



6. Preis 1 MAICO-Moped „Wiesel“ Wert DM 565.-

7.-10. Preis je 1 MAICO-Marken-Fahrrad Wert DM 120.-

Verlangen Sie die MAICO-Zeitschrift „Motor-Magazin“, welche die für das Preisausschreiben gestellten Fragen und wichtige Hinweise für deren Beantwortung enthält von MAICO-Werk Pfäffingen/Württ. oder dem nächsten MAICO-Händler

Kolbenklemmer und Einfahrvorschriften

Gerade im Frühling, wenn all die vielen neuen Roller zugelassen werden, wird das Thema Einfahren besonders akut. Geheimrezepte werden ausgetauscht und der Anfänger bekommt so viele Warnungen und Ratschläge, daß er am liebsten gar nicht mehr mit seinem neuerworbenen Roller fahren möchte. Was aber das Schlimmste ist, keiner der wohlgemeinten Tips deckt sich mit dem anderen, eben gehörte Methoden werden vom nächsten angeprangert, der seine Art, einen Motor einzufahren, als allein seligmachend anpreist. Kein Wunder, daß dem Neuling dann der Kopf schwirrt und er am Schluß gar nicht mehr weiß, was er machen soll. Versuchen wir mal, soweit wie möglich Klarheit in die Angelegenheit zu bringen.

Zunächst soll festgestellt werden, daß keineswegs der Roller als ganzes eingefahren werden muß, sondern nur ein Teil desselben, nämlich der Motor. Und auch hier sind es nach dem heutigen Stand der Technik nur der Kolben und Zylinder, die eine gewisse Einlaufzeit benötigen. Früher war die Sache wesentlich schwieriger. Da gab es z. B. noch lange Bronzeleitlager, die eine lange Einlaufzeit benötigten, bevor sie Höchstbelastungen gewachsen waren. Diese Feststellung ist absolut nicht so unwichtig, wie Sie vielleicht denken, denn mancher gutgemeinte Tip, gerade von alten Hasen, stammt aus dieser Zeit, hatte damals wohl auch seine Richtigkeit, ist aber heute längst überholt. Wir haben also festgestellt, daß nur Zylinder und Kolben eingefahren werden müssen, es taucht damit die Frage auf, was eigentlich durch dieses Einfahren erreicht werden soll. Zwei Dinge sind es, die der Fahrer mit einer bestimmten Einfahrmethode erreichen will: Einmal sollen die Flächen von Kolben und Zylinder so weit geglättet werden, daß der Kolben durch genauen Paßsitz dem Motor zu einer möglichst großen Leistung verhilft, dabei aber auch eine entsprechende Lebensdauer gewährleistet, zum anderen soll vermieden werden, daß sich der Kolben durch frühzeitige Überbeanspruchung festfrißt.

Wie sieht es nun in der Praxis aus?

Ob bei der heutigen Feinstbearbeitung von Kolben und Zylinder eine weitere Glättung der Gleitflächen durch entsprechendes Einfahren noch möglich ist, wage ich nicht zu entscheiden. Wohl aber steht fest, daß ein neuer Kolben viel eher die Neigung zeigt, festzugehen als ein eingefahrener Kolben. Nun gilt aber ein Kolben nicht einfach dadurch eingefahren, daß er etwa eine Laufzeit von 2 bis 3000 km hinter sich hat. Es kann durchaus vorkommen, daß ein Kolben bei einem Kilometerstand von 3000 km bei Vollgas frißt, wenn ihm solches vorher noch nie angeboten wurde, er im Gegenteil mit einem Zuckeltempo von 40 km/h ständig laufen mußte. Das heißt mit anderen Worten, daß der Motor regelrecht an Höchstbelastungen gewöhnt werden muß und es ist eine bekannte Tatsache, daß ein Fahrzeug, das ständig mit hohen Geschwindigkeiten auf der Autobahn läuft, schneller und lebendiger ist, als ein gleiches Fahrzeug, das hauptsächlich im Stadtverkehr, und da nur kurze Strecken, läuft.

Mit Recht kann man nun daraus folgern: Schnelles Einfahren ergibt einen schnellen, drehfreudigen Motor und es wäre auch gegen diese Theorie nichts einzuwenden. Gerade Versuchsfahrer fahren ihre Maschinen grundsätzlich nach dieser Methode ein und erzielen damit den gewünschten Erfolg. Leider kann man Herrn Huber oder Herrn Meier ein gleiches absolut nicht empfehlen, denn die Geschichte hat einen Haken. Und der besteht in der Möglichkeit, daß der Kolben frißt. Gerade das schnelle Fahren erhöht die Gefahr des Festgehens des Kolbens. Nun ist der versierte Fahrer, wie etwa ein Werksfahrer gegen diese Gefahr gefeit, sein geübtes Ohr hört sofort das härtere Arbeiten des Motors und er wird die Kupplung ziehen, bevor der Kolben überhaupt zu klemmen beginnt. Nicht aber Herr Meier. Bei ihm frißt der Kolben bestimmt, bevor er die Kupplung gezogen hat und wird dabei mehr oder weniger beschädigt. Schlimmstenfalls blockiert die Maschine so stark, daß Herr Meier eben stürzt. Aus diesen Gründen kann einem Anfänger keinesfalls das schnelle Einfahren empfohlen werden. Andererseits wird gegen das langsame Einfahren oftmals der Einwand geltend gemacht, daß dadurch Korrosionsschäden im Motor auftreten würden. Wie steht es nun damit? Nach Kriegsende, als wir noch sehr schlechtes Benzin hatten, bestand dieser Einwand tatsächlich zu Recht, denn Benzine schlechter Qualität verlangen, um restlos zu verbrennen, eine möglichst hohe Betriebstemperatur, die eben nur durch entsprechend scharfe Fahr-

weise erreicht wird. Bei unterkühlten Motoren blieben Rückstände zurück, die sich an den verschiedenen Motorenteilen niederschlugen und Korrosionsschäden verursachen konnten. Bei der Qualität unserer Markenbenzine ist diese Gefahr aber weitgehend gebannt. Freilich, seine Betriebstemperatur braucht der Motor immer, woraus zu folgern wäre, daß ein neues Fahrzeug auch nie zu langsam gefahren werden sollte.

Wie steht es eigentlich mit den Einfahrvorschriften der Herstellerwerke?

Bestehen sie zu Recht? Man kann sagen, der ungeübte Fahrer sollte sie unbedingt befolgen, ein routinierter Fahrer kann sie mehr oder weniger außer acht lassen, wenn er eben genügend Erfahrung im Einfahren eines Motors besitzt. Auf alle Fälle muß er sich bei Außerachtlassung darüber im klaren sein, daß er auf eigene Verantwortung handelt und gegebenenfalls keine Garantieansprüche an das Herstellerwerk stellen kann. Zu ängstlich braucht aber auch der Anfänger nicht zu sein, wenn er die zur Einfahrzeit vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten einmal kurzzeitig überschreitet; es passiert bestimmt noch nichts, soviel Toleranz haben die Werke in ihre Einfahrvorschriften schon eingebaut. Führt nun ein Anfänger seine Maschine folgerichtig schonend ein, so ist durchaus nicht gesagt, daß sie nach einer gewissen Laufzeit von 1000 bis 2000 km auch vollgasfest geworden ist. Gerade der Übergang zu schnellem Fahren zu diesem Zeitpunkt ist also für ihn gefährlich. Inzwischen hat er aber eine gewisse Fahrpraxis hinter sich und ist mit der Maschine so vertraut geworden, daß ihn ein kurzer Klemmer so leicht nicht aus dem Sattel wirft. Er soll nur daran erinnert werden, daß er zu diesem Zeitpunkt die schon erlahmende Vorsicht nicht außer acht läßt. Wie und wo soll nun eigentlich eingefahren werden? Dazu braucht nur die Frage beantwortet werden, was bekommt dem Motor bzw. was bekommt ihm nicht? Was der Motor gar nicht mag, sind ständig Kaltstarts und Untertemperatur. Daraus folgt, daß man zum Zigarettenholen keinen Motor einfahren kann und für den Anfänger der ganze Stadtverkehr nicht in Frage kommt, denn er fährt im dichten Verkehr bestimmt so zaghaft, daß der Motor auch im Sommer noch unterkühlt ist. Autobahn halte ich für ihn auch nicht das Richtige, also bleibt nur noch die Landstraße, auf der sein Fahrstil einigermassen flüssig ist und die ihn zu gelegentlichem Schalten und Drehzahlwechsel zwingt.

Wann sind Kolbenklemmer am ehesten zu erwarten?

Hierzu wäre zu sagen, daß die meisten Roller ein Gebläse besitzen, die Motortemperatur bei ihnen also konstanter bleibt, als etwa bei Fahrzeugen, die nur auf den Fahrtwind zur Kühlung angewiesen sind, für sie treten die nachfolgenden Punkte auch nicht so stark in Erscheinung. Entgegen einer allgemeinen Ansicht ist die Belastung beim Bergauffahren ziemlich ungefährlich. Durch die starke Erwärmung dehnt sich der Zylinder verhältnismäßig stark und der Kolben hat kaum eine Möglichkeit zu fressen. Folgt der Bergauffahrt sofort eine Bergabfahrt, so tritt genau das Umgekehrte ein, der Zylinder zieht sich zusammen und damit wächst auch die Gefahr des Kolbenfressens. Hier kann man schon zur Vorsicht einmal den Starter oder Lufthebel ziehen, um etwas mehr Gemisch und damit auch Öl in den Zylinder zu bekommen. Beim Zweitakter, der ja sein Öl durch Beimischung im Benzin erhält, ist vor allem darauf zu achten, daß nie die Treibstoffzufuhr gedrosselt wird, da dadurch auch das zur Schmierung notwendige Öl fehlt. Also rechtzeitig auf Reserve schalten und tanken. Kurzzeitiges Hochdrehen des Motors in den unteren Gängen schadet kaum, dagegen kann Vollgas im großen Gang, auf der Autobahn z. B., schon einmal zu einem Klemmer führen. Der Viertakter ist in diesen Punkten durch seine getrennte Ölschmierung etwas unempfindlicher, man muß bei ihm aber auf jeden Fall darauf achten, daß die vorgeschriebenen Ölwechsel während der Einfahrzeit genau durchgeführt werden.

Ein Gerücht über das Einfahren besagt, daß die ersten 1000 km kein Sozius mitgenommen werden sollte. Das ist natürlich blanke Unsinn. Wahrscheinlich wollte ein gehässiger Mensch auf diese Art für einige Zeit seine Frau los werden und sowas macht natürlich Schule. Genau so verhält es sich mit dem Verbot, Steigungen zu befahren. Auch hierfür gibt es keinen vernünftigen Grund, obwohl auch ich den Großglockner für relativ schwache Motoren nicht gerade ideal zum Einfahren für die ersten 500 km halte. Ich darf dazu aber bemerken, daß der Großglockner in dieser Richtung ein Extrem darstellt.

Aus all dem Gesagten geht hervor, daß ein geübter Fahrer naturgemäß eine Maschine leichter einfahren kann als ein Anfänger. Aber auch dieser braucht nicht zu ängstlich zu sein, wenn er nur einige Grundregeln befolgt. Vor allem flüssig fahren, nicht zu schnell und nicht zu langsam. Häufige Kaltstarts und dichten Verkehr, in dem er noch unsicher ist, vermeiden. Nach einer gewissen Laufzeit, wenn die Maschine Höchstgeschwindigkeiten abgeben soll, ist noch einmal Vorsicht geboten. Werden diese Regeln befolgt, so sind keine Überraschungen beim Einfahren zu befürchten.

Technikus



Wie merkwürdig — was ist das?

Eine Mondlandschaft?

Nein, eine böse Überraschung im Motor:
Diese Lagerkugel ist von *Korrosion* stark angegriffen.

Korrosion, der chemische Verschleiß des Motors, schädigt beim Zweitakter vor allem die Lager. Diese schleichende Auszehrung des Metalls entsteht durch Säuren, die sich aus der Verbindung gewisser Verbrennungsrückstände mit Kondenswasser bilden. Je kälter der Motor gefahren wird (bei häufigem Halt mit Leerlauf z. B.), desto mehr Rückstände und Kondenswasser bilden sich, desto rascher greift die Korrosion um sich. „Was tun?“ fragen Sie als sorgsamer Zweitaktfahrer.

Hier unsere *Tips*: Zur Motorschmierung das schlammverhütende, korrosionswidrige **ENERGOL ZWEITAKTEROEL SPEZIAL** wählen (dank besonderer Zusätze hält es auch den Verbrennungsruß weich; die Rußteile bleiben mikrofein und werden spielend ausgepufft). —

Im übrigen: Vergaser- und Zündeneinstellung prüfen; nur hochwertigen Markenkraftstoff fahren (BP BENZIN oder BP SUPER); richtige Betriebswärme anstreben.

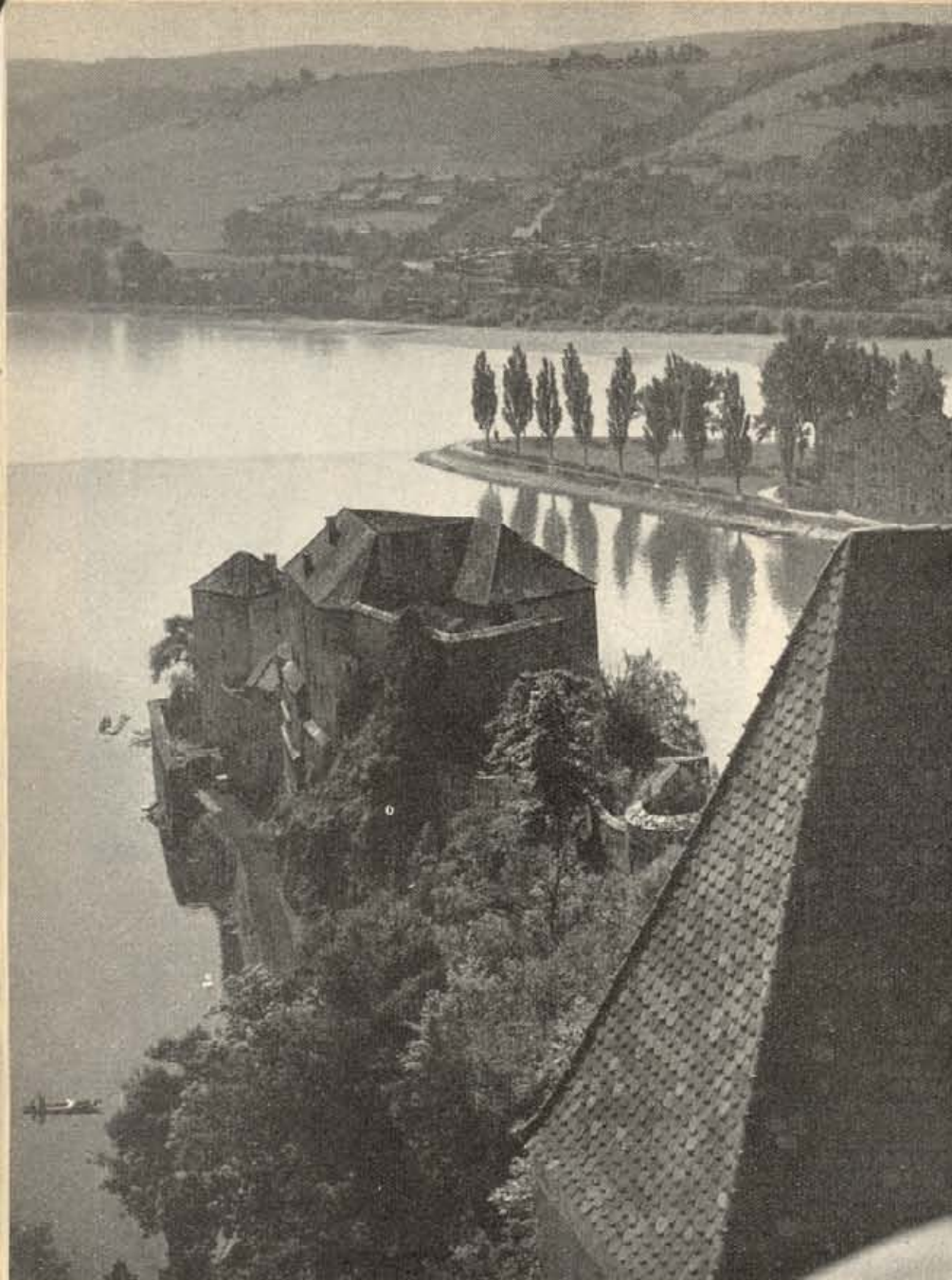
So schützen Sie Ihren Motor gegen seine drei Erzfeinde: Korrosion, Ablagerungen, Schlamm Bildung!



ENERGOL

Zweitakteroel **SPEZIAL** selbstmischend

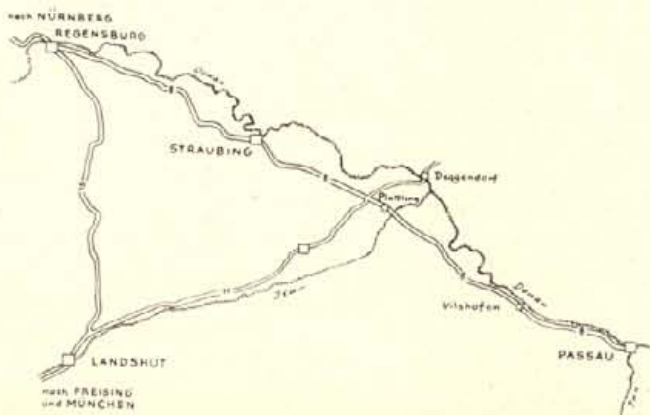
Der Schutz, der wirklich wirksam ist



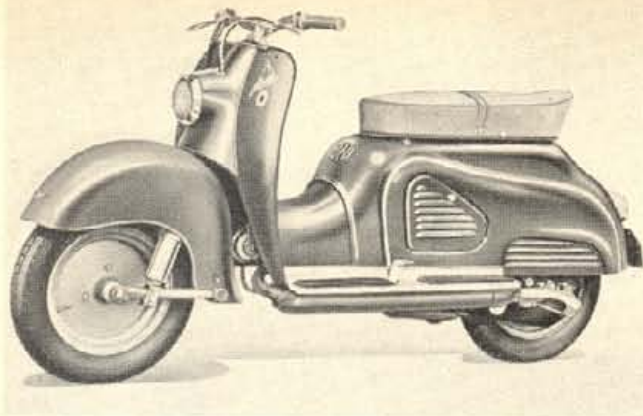
Passau, die alte Bischofsstadt mit dem berühmten Dom und dem stimmungsvollen Residenzplatz, ist als „Dreiflüssestadt“ bekannt. Von den bewaldeten Fels­hängen am linken Donauufer, das die ausgedehnte, 1219 im Bau begonnene Veste Oberhaus aussichtsreich krönt, blicken wir auf die von Pappeln gesäumte „Dreiflüß­ecke“ hinüber, vor der die kalkgrauen Ge­wässer des Inns sich mit der gelb-grünen Donau (vor den Pappeln) vereinen. Diesseits der altertümlichen unteren Veste Niederhaus (in der Mitte unseres Bildes) mündet als Dritte im Bunde die aus den nahen Gefilden des Bayerischen Waldes kommende moorbraune Ilz. Die Farbmischung der drei Flüsse ergibt dann die vielbesungene „blaue“ (!) Donau.

Schöne alte Städte an der Donau

Von München nordwärts, die Autobahn nach Nürnberg links liegen lassend, fahren wir auf der Bundesstraße 11 an der Bischofsstadt Freising vorbei, auf deren heiligen Berg der ehrwürdige Dom thront, nach Landshut, der alten bayrischen Herzogstadt mit der Burg Trausnitz, mit ihren alten Giebelhäusern und der Martinskirche mit ihrem 130 m hohen Turm. Sehenswert ist auch die herzogliche Stadtresidenz, der erste italienische Renaissancepalast auf deutschem Boden, wo sich heute Museen befinden. Auf der Bundesstraße 15 fahren wir nordwärts nach Regensburg,



dem alten Ratisbona der Römer, deren nördlichstes Bollwerk hier Wache hielt. Das mächtige Nordtor des römischen Legionärlagers steht heute noch. Hier haben wir im übrigen eine Stadt, die ihren mittelalterlichen Charakter in seltener Reinheit bewahrt hat. Romanische, gotische und spätgotische Bauwerke und Kirchen, vor allem aber der hochragende Dom, geben dieser alten Stadt ihr Gepräge. Die 1135 über die Donau gebaute „Steinerne Brücke“ galt als technisches Bauwunder des Mittelalters. Auf der Straße Nr. 8 erreichen wir donauabwärts Straubing, den Mittelpunkt der bayrischen Kornkammer. Auch hier finden wir ein bezauberndes altes Städtchen, dessen Wahrzeichen der fünfspitzige Stadtturm mitten auf dem Marktplatz ist. Kurz vor Plattling kreuzen wir die Bundesstraße 11, die uns über Deggendorf in den Bayrischen Wald führt, wenn wir nicht vorziehen, dem Donaulauf zu folgen. Unsere nächste Station ist Plattling an der Isar. Ein behäbiges Landstädtchen mit seiner St. Jakobskirche aus dem 11. Jahrhundert. Donauabwärts kommen wir dann nach Vilshofen, das sich ebenfalls viel Altertümliches bewahrt hat, um endlich das Ziel und die Krone unserer Fahrt zu erreichen: die Drei-Flüsse-Stadt Passau. Mit Recht wird Passau von Kennern als eine der schönsten und eigenartigsten deutschen Städte bezeichnet. Es liegt am Zusammenfluß von Donau, Inn und Ilz. Es hat durch den im ganzen Innthal feststellbaren italienischen Einfluß einen so südlichen Charakter, das man in einer italienischen Stadt zu sein glaubt. Dom, Residenzplatz mit der fürstbischöflichen Residenz sind sehr sehenswert. Auf der Landzunge zwischen Donau und Ilz ist die Wasserburg Niederhaus, die einen Teil der trotzigen, über die Stadt wachenden Veste Oberhaus darstellt. Von hier aus können wir die Gelegenheit zu einem Abstecher in den Bayerischen Wald benutzen oder die Heimfahrt antreten. *Schoeller*



Die schlichte Bella R 153

„Die schlichte Bella“ nennt das Zündapp-Werk eine neue Roller-version ihrer Bella-Serie, die gerade für einen Kundenkreis bestimmt ist, der bei dem Anschaffungspreis gezwungen ist, scharf zu kalkulieren, trotzdem aber ein Höchstmaß an Leistungen und guten Fahreigenschaften als Gegenwert erhalten will. Die Bella 150 cm hat sich längst den deutschen Rollermarkt erobert, über ihre bewährte Konstruktion bestehen keinerlei Zweifel, das Ziel bei der Neukonstruktion einer Bella für einen Kundenkreis, der weniger kaufkräftig ist, konnte also nur der Verzicht auf Luxus sein, das Fahrzeug selbst mußte aber dem letzten Stand der Technik entsprechen. Das Ergebnis dieser Zielsetzung ist die Bella R 153.

Wie eingangs schon erwähnt, wurde sie die schlichte Bella genannt. Der Ausdruck schlicht wird dem Fahrzeug nicht ganz gerecht und man darf sagen, daß das Zündapp-Werk hier etwas zu bescheiden ist, denn die Bella R 153 weist neben seiner technischen Ausgereiftheit doch soviel Komfort auf, daß man an diesem Fahrzeuge seine Freude haben muß. Ein kurzer Steckbrief wird Sie selbst überzeugen:

Der durch den Fahrtwind gekühlte 150-cm-Zweitakt-Zündapp-Motor gibt eine Leistung von 7 PS ab, mit dem Motor verblockt ist ein Vierganggetriebe, das durch Fußschaltung betätigt wird. Die Kraftübertragung vom Motor zum Hinterrad erfolgt über eine

voll gekapselte Kette. Vorder- und Hinterradschwinge, die die Federung der 12 Zoll Räder übernehmen, sind mit hydraulischen Stoßdämpfern ausgerüstet. Elektrischer Anlasser und Startvergaser sorgen für eine möglichst einfache Bedienung der neuen Zündapp Bella. Daß bei einer solchen Federung den Sitzen keine Federungsaufgaben mehr zufallen, sondern nurmehr bequemster Sitz gefordert wird, ist wohl selbstverständlich. Aus diesem Grund wird die Bella R 153 auch generell mit einer Sitzbank ausgestattet. Eine seitliche Abstellstütze macht das Aufstellen der Bella zu einem Kinderspiel.

Nicht jeder an einem Motorroller Interessierte kann sich das teuerste Modell kaufen, seinen wirtschaftlichen Verhältnissen angepaßt aber ein Fahrzeug mit entsprechendem Gebrauchswert und die Note der schlichten Eleganz zu erhalten, lautet heute die Forderung vieler. Sie alle seien auf die neue Bella R 153 verwiesen, die diese Ansprüche in hohem Maße erfüllt. Preis: DM 1545.—n.W.



SPEZIALEMPFÄNGER FÜR DIE ISETTA

Die Philips-Spezialkonstruktion für die BMW-Isetta nimmt mit ihren kleinen Abmessungen sehr wenig Platz ein. Das Autoradio kann in kürzester Zeit montiert werden und soll durch seinen robusten Aufbau äußerst strapazierfähig sein. Es ist ein Mittelwellensuper ND 344 V-01. Betriebsspannung 12 V.

Ihr Fahrzeug - Ihre Visitenkarte

Geben Sie dem Lack Glanz und gepflegtes Aussehen mit dem flüssigen Hartwachs

JOHNSON'S CAR-PLATE

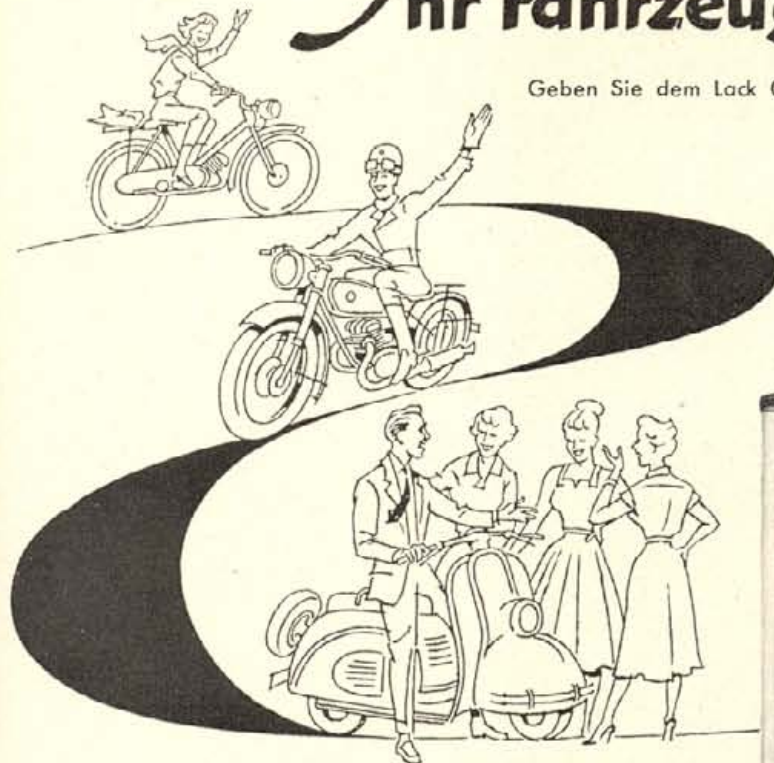
Das ist so einfach! Nur auftragen - abwischen: In Minuten glänzt der Lack und ist überdies für Monate gegen Regen, Sonne und Schmutz geschützt.

Ob Roller, Moped, Motorrad... ein gutes Fahrzeug - mit CAR-PLATE gepflegt - macht Freude, dem Besitzer und denen, die es sehen.

... und für die Vorreinigung **JOHNSON'S CARNU** der ideale Lackreiniger.



DM 1,50



Car-Plate/Carnu in allen Tankstellen und Fachgeschäften erhältlich.

JOHNSON'S WACHS PRODUKTE GMBH., HAMBURG 11

Wichtig sind **JACKE** WIE **HOSE**

Auch Frühling, Sommer und Herbst haben kühle Tage

Sämtliche Modelle: „PORTONA“ (dort auch Bezugsquellennachweis), Freising/Bayern. Fotos: Robert A. E. Bauer (6)



Diese rote Flausjacke — sozusagen ein Roller- oder Motorboot, gibt es auch in verschiedenen anderen Pastelltönen. Kennzeichen: warm, bequem, leicht.



Mit dieser Kombination ist die RollerfahrerIn auch fürs Camping ladellos angezogen. Schwarz-weiß gestreifte Hose und Weste aus reinem Kammgarn. Weste auf drei Knöpfe gearbeitet



Reinwollene Karojacke (kann auch „Kabinroller“ heißen) in Grün-Rot-Weiß. Ein neues original französisches Muster

Hier eine hellgelbe Flausjacke mit kariertem Wollfütter und passender Karo-Hose



Die große Kombination, bestehend aus reinwollenem, rostfarbenem Duffelcoat (Kapuze) mit gestreifter Innenseite und zu dieser passend Weste und Hose. Duffelcoat doppelseitig tragbar



Ganz besonders schneidig wirkt diese mit weißgestreifter Teddyfütterung versehene Popeline-Jacke (Nino-Flex). Schräge Taschen, Bambusknebel. In allen Nino-Flex-Farben erhältlich

Sehr praktischer, doppelseitig tragbarer Autocoat aus rot-schwarz kariertem französischem Mohair. Die andere Seite ist imprägnierter Popeline. Mufftaschen und Lederknöpfe



Trau, schau, wem!

Roller billig abzugeben.

Ist der Kauf eines neuen Rollers Vertrauenssache, dann ist der Erwerb aus zweiter Hand Sache des Selbstvertrauens und einiger technischer Kenntnisse. Ein Laie, ohne Unterstützung eines erfahrenen Rolleurs oder eines Fachmannes, riskiert, daß ihm das Fell über die Ohren und das Geld aus der Tasche gezogen wird.

Die Gründe, die zum Vorkauf einer Maschine führen, können verschieden sein. Es gibt solche, die dem Käufer erzählt werden und solche — und das sind die wirklichen — die er meist nicht erfährt. Aber gerade diese Gründe zu finden, soweit sie ihre Wurzel in einer Krankheit des Fahrzeugs haben, ist Sache des technischen Fingerspitzengefühls.

Daß der Roller erst mal gefahren wird, ist klar. Bremsen und Gangschaltung zeigen dann, wenigstens oberflächlich, ob sie in Ordnung sind. Zweckmäßig ist es, durch eine längere Bremsung die Bremsstromeln zu „heizen“ und dann die Probe aufs Exempel zu machen und in die Bremsen zu steigen. Zieht sie dann noch gut, sind sie in Ordnung. Durch häufiges Schalten, wenn möglich am Berg, wird geprüft, ob die Gänge zum Herauspringen neigen. Tun sie es, dann sind bald neue Schaltfinger, wenn nicht sogar ein ganzer Radsatz samt Klauen fällig, wenn nicht überfällig.

Die Kerze, die man vor Antritt der Probefahrt genau ansehen sollte, sagt nach der Rückkehr — vielleicht — einiges darüber aus, „wie es da drinnen aussieht“. Ist die Kerze neu oder sauber gemacht, dann Vorsicht. Es kann gut gemeint sein, kann aber auch Tarnung sein. Allerdings — ein unschuldiges Kerzengesicht ist weder ein Beweis für die technische Intaktheit des Fahrzeugs, noch dafür, daß sein Eigentümer wirklich aus „Gesundheitsgründen“ sich nur schwer von seinem Untersatz trennen kann.

Die Prüfung der Federung sollte auf einer schlechten Straße mit gut gepflegten Schlaglöchern erfolgen. Am geeignetsten dürfte eine Bundesstraße sein. Trotzdem sollte man aber auch die Stoßdämpfer ausbauen und prüfen. Lassen sie sich ebenso leicht auseinanderziehen, wie sie sich zusammendrücken lassen, dann sind auch sie erneuerungsbedürftig.

Das „make up“ des zu verkaufenden Untersatzes wird meistens — blendend sein. Es empfiehlt sich, dann den Roller mal kurz auf die Seite zu legen und von unten her zu betrachten. Sind die „Dreiecke“ sauber, die diversen Muttern an den Kanten gut erhalten, kann man etwas optimistischer an die Prüfung der „Innereien“ gehn. Das Sprichwort: Wie der Herr so's Gescherr — gilt hier ganz besonders. Stellt man aber schon äußerlich Schlamperei fest, dann sieht es im Innern meist noch viel schlimmer aus.

Zylinderkopf und Zylinder sollten abgenommen und das Pleuellager, Kolben und Pleurringe in Augenschein genommen werden. Hat das Pleuellager in der Senkrechten Luft, dann muß es erneuert werden. Auch nach rechts und links darf das Spiel nicht mehr als 2mm betragen. Zeigt der obere Rand des Zylinders eine sicht- oder fühlbare Wulst, dann bleibt dem Käufer das Ausschleifen des Zylinders nicht erspart.

Kette und Kettenrad sind ebenfalls wert, genauer betrachtet zu werden. Sind die Zähne spitzgeschliffen (Haifischzähne), läßt die Kette sich in gespanntem Zustand an einem Glied mehr als die Hälfte einer Zahnhöhe hochziehen, dann muß Kette, Kettenrad und Antriebsritzel erneuert werden. Die Kette selbst, abgenommen und flach auf den Boden gelegt, darf sich nur um etwa 3% ihrer Gesamtlänge strecken lassen, nachdem man sie vorher zusammengestaucht hat. (Vgl. RR H. 12, S. 8.) Der Ausbau des Getriebes und seine Prüfung werden nur selten möglich sein.

Schweißstellen am Rahmen und anderen unmotivierten Stellen deuten auf gehabte Unfälle hin und da läßt man die Finger am besten ganz weg. Hat ein Roller an „Beulenpest“ gelitten — überspritzte Stellen fühlen sich rau an — dann ist äußerste Vorsicht am Platze, wenn nicht wirklich plausible und belegbare Erklärung erfolgt. Da sollte man sich Rechnungen der Werkstatt, Schreiben der Versicherung und dgl. vorlegen lassen.

Das Gesagte gilt auch dann, wenn nur zwei oder drei der genannten möglichen Mängel — die Aufzählung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit — vorhanden sind. Wenn man die Möglichkeit hat, sollte man die elektrische Anlage durchmessen lassen.

Daß die Räder völlig frei spielen müssen, andererseits die Lager aber keine Luft haben dürfen, versteht sich am Rande. Auch die Gängigkeit der Bowdenzüge läßt Rückschlüsse auf die bisherige Wartung des Fahrzeugs zu. Die Leistung der Maschine prüfe man, unabhängig vom Tachometer, mit einer Stoppuhr auf einer geeigneten Strecke zwischen zwei Kilometersteinen. Daß der Leerlauf auch dann noch rund und ruhig sein muß, wenn der Roller gejagt wurde, ist wohl klar.

Sind bei der Prüfung keinerlei Mängel der genannten Art aufgetreten, wird gegen einen Abschluß bei angemessenem Preis nichts einzuwenden sein. Zwei oder gar mehrere Fehler sollten andererseits Grund genug sein, von der Kaufabsicht zurückzutreten. Krankenhauskosten oder eine Beerdigung machen den billigsten Golegenheitskauf — zu teuer.

Wählen Sie Ihre DKW

Ob Sie eine leichte oder eine schwere Maschine bevorzugen, — das umfangreiche DKW-Zweiradprogramm erfüllt Ihnen jeden Wunsch! Und besonders begeistert werden Sie von den neuen DKW-Schwingenmodellen sein! Besitzen diese Maschinen der neuen DKW-Linie doch Fahreigenschaften, die alles Bisherige weit übertreffen! Überlegene Straßenlage aber bedeutet zugleich auch erhöhte Fahrsicherheit. Schnell und trotzdem sicher fahren — diese Forderung eines jeden Motorradfahrers wird durch die neuen DKW-Schwingenmodelle wirklich erfüllt. Trotz ihres sportlichen Charakters bleiben aber auch diese Maschinen echte DKW-Motorräder: sparsam, wirtschaftlich und unverwundlich, weil sie in der Leistung nicht überzüchtet sind!

DKW Hobby-Luxus

Der ideale Motorroller für jedermann. Bei ihm gibt es kein Schalten — nur Fahren, so einfach ist es zu bedienen! Leistung 3PS, Spitze 60 km/st, Normverbrauch 1,75 l, Preis nur 950,— DM (Aufpreis für Soziusitz und Fußstützen 40,— DM).



DKW RT 125

Eine leichte, handliche und darum besonders einfach zu beherrschende Maschine. Allein von diesem Typ wurden bisher nach dem Kriege über 130.000 Stück gefertigt. Leistung 6,4 PS, Spitze 92 km/st, Normverbrauch 2,3 l, Preis in Normalausführung 1045,— DM.



DKW RT 175 S

Die beliebteste Maschine ihrer Klasse! Sportlich und dennoch äußerst wirtschaftlich, mit einem Wort, eine echte DKW! Leistung 9,6 PS, Spitze 101 km/st, Normverbrauch 2,75 l, Preis in Normalausführung 1475,— DM.



DKW RT 200 S

Die kraftvolle Tourenmaschine der wirtschaftlichen Steuerklasse, also das richtige Modell für jeden, der sparsam und doch schnell fahren will. Leistung 11 PS, Spitze 103 km/st, Normverbrauch 2,8 l, Preis in Normalausführung 1525,— DM.



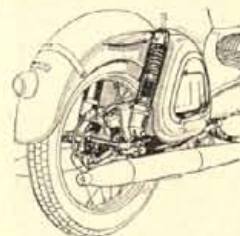
DKW RT 250 S

Jetzt ebenfalls mit Hinterradschwinge! Eine kraftvolle bei weitem beste Tourenmaschine, ebenso ein echtes Sportmodell! Leistung 15 PS, Spitze 116 km/st, Normverbrauch 3,3 l, Preis in Normalausführung 1795,— DM.



DKW RT 350 S

Die Maschine mit der großen Kraftreserve. Aus dem Stand beschleunigt sie in nur 10 Sekunden auf eine Geschwindigkeit von 80 km/st! Leistung 18,5 PS, Spitze 120 km/st, Normverbrauch 3,8 l, Preis in Normalausführung 2250,— DM.



Das ist die DKW-Hinterradschwinge!

Ihr vor allem verdanken die neuen RT-Modelle überlegene Straßenlage und höchste Fahrsicherheit. Die Schwinge verfügt über den erstaunlich langen Federweg von 100 mm. Und als besonderer Vorteil: Mit einem Handgriff kann sie auf Solo- oder Soziusbetrieb umgestellt werden.

Für jeden erschwinglich!

Die Anschaffung einer DKW ist jedem leicht gemacht. Denn bereits ein Viertel der Kaufsumme genügt als Anzahlung — schon können Sie starten! Ein Beispiel: Für die DKW RT 175 S (= Hinterradschwinge) benötigen Sie zunächst nur 406 Mark. Den Restbetrag einschließlich Teilkasko- und Haftpflichtversicherung begleichen Sie in 18 bequemen Monatsraten à 77 Mark. Das sind kaum mehr als **wöchentlich 16 Mark!** Lassen Sie sich die neuen Modelle bei Ihrem DKW-Händler vorführen! Und — machen Sie bald eine Probefahrt!

AUTO UNION G.M.B.H.



Ist das Ihr Hobby?



Reisen, etwas von der Welt sehen . . . eines der schönsten Hobbys überhaupt. Aber auch weniger kostspielige Passionen können viel Freude bereiten.



Der unablässig seinen Geschäften nachjagende Mensch von heute braucht so oft wie möglich Entspannung, um die Lebensbatterie wieder aufzuladen. Im Zeitalter des Motors ist die Flucht aus dem Alltag kein Problem.



Sicher und schnell, aus den Fesseln des Berufes in die Erholung, zum Vergnügen - auf FULDA-Reifen.

FULDA-Reifen gehören zum Besten, was der Reifenmarkt zu bieten hat. Auch Autofahren ist ein Hobby, mit FULDA-Reifen ein besonders schönes.



GUMMIWERKE FULDA K.G.d.A. - FULDA



Eine Handvoll „fremde“ Erde

Das ist unsere Heimat an der Grenze. Dieses geliebte, geschundene und immer wieder neu erblühte Stueckchen Land. — Die Pfalz. — Und das ist eine unserer liebsten Fahrten.

Über den Wiesen liegt noch weißer Nebel und die Berge der Hardt und der Vogesen sind in blauen Dunst gehüllt. Als wir mit unserem Motorroller losfahren, verschluckt der strahlend aufsteigende Frühlingsmorgen das letzte Restchen Dämmerung und wischt mit einemmal die Schlafaugen der Welt so sauber, daß Dunst und Nebel verschwinden, wie eine Hexerei. Alles liegt vor uns, wie frisch poliert und greifbar nahe.

Gleich hinter der Stadt hoppelt schlaftrunken und steif ein Hase über unseren Weg. Er liefert uns für eine Weile Gesprächsstoff, weil Maxchen mit mir streitet, ob es nicht doch eine Katze war. In den Dörfern rumort es schon. Kühe brüllen und Hunde bellen und es ist viel wärmer als auf der freien Strecke. So fahren wir von einem Dorf zum anderen, bewundern die weißgekalkten Häuser, die mit ihrem schwarzgeteertem Fachwerk in den kompliziertesten Mustern so sauber und heimelig aussehen. Wie aus einem Bilderbuch eigens für uns hingestellt.

Die Felder ziehen wie Dunen leicht gewellt den Bergen entgegen und ehe man sich versieht, taucht man hinein in den Wald und die Straße wird wie eine große Berg- und Tal-Bahn. Wir haben einen kleinen Umweg durch den Wald gemacht. Denn ich finde im Wald, wo das glucksende Bächlein versucht, die letzten Schneereste zwischen den störrischen, alten Gräsern am Ufer wegzuspülen, dort riecht es nach feuchtem Moos und nach Frühling. Und das zwingt einen tief einzuatmen.

Als uns die Straße wieder aus dem Wald herausführt, und wir das kleine Kurstädtchen durchfahren haben, sind die Hänge voll von Weinbergen, so weit man sehen kann. Und je näher wir der Grenze kommen, desto dichter liegen riesige Steinhäufen in den Weinbergen verstreut. Das sind zerschossene, gesprengte Bunker, die ihre bizarren Stahlgerüste zwischen riesigen Zementbrocken mahnd in den Himmel recken. Wirkliche Denkmäler eines irrsinnigen Krieges. Denkmäler einer Nachkriegszeit, die mit ihrem neuerwachenden Leben, in ihrer Moral, ja selbst in der Kunst, dieselben bizarren Auswüchse geboren hat. Da stehen sie nun, diese Mahnmale einer schrecklichen Zeit. Gras wächst aus ihren Fugen, die Wurzeln schon stattlicher Bäume haben Boden und Halt gefunden zwischen den Trümmern, und wilder Efeu versucht zu verdecken, was wir alle selber nicht mehr sehen wollen.

Wir schweigen eine ganze Weile und in uns sind die gleichen Gedanken. Dann endlich, als wir um die nächste Kurve gefahren sind, sehen wir das „Deutsche Weintor“ vor uns liegen. Mächtig und trotzig und trotz der vielen Artillerieeinschüsse noch unverehrt. Nur der Reichsadler, der mit grimmig geöffnetem Schnabel nach Frankreich hineingeschaut hat, den haben sie zerschossen, als der Krieg zu Ende war.

Hinter dem Weintor, das wir dann durchfahren, hebt drüben im Elsaß der Geißberg seine kahle Kuppe gegen den Himmel. Das Denkmal vom Krieg 1870—71, das die Deutschen nach gewonnener Schlacht dort aufgestellt, hat auch den Krieg von 1914—18 und den von 1939—45 überstanden.

Und dann kommt das, was die Menschen die Grenze nennen. Die gleiche Landschaft, dieselben Bäume, die Wiese, die sich im Tal hinzieht, das Bächlein, das weiterrauscht, die Straße, die ihr weißes Band durch diese friedliche Welt zieht. —

Aber drunten im Tal stehen zwei kleine Häuser und ein Schlagbaum. Ein lächerlicher, angemalter Baumstamm — quer über der Straße, das ist die Grenze.

Wir parken unseren Roller weiter oben in der Kurve und laufen die paar Schritte, bis zum „Ende von Deutschland“. Ich hebe einen Stein auf und werfe ihn über den Schlagbaum hinweg in die

dahinterliegende Wiese. „Laß das!“ sagt Mäxchen sehr streng, aber er gibt mir keine Erklärung ab, warum. Fürchtet er, die Grenzbeamten könnten sich angegriffen fühlen, oder glauben, ich wirfe eine Zeitbombe? Und ich frage mich, warum Männer das mit der Grenze und alles, was amtlich ist, viel ernster nehmen als wir Frauen.

„Komm, wir fahren lieber wieder weiter“, bitte ich Mäxchen, „das hier, diese Grenze, das verstehe ich sowieso nie.“

Wir wenden und fahren ein Stück durchs Niemandsland bis ins nächste Dorf. Im Niemandsland sind die Wege schlecht und die Äcker voller Disteln. Wir fahren die Straße ganz nahe an der Grenze entlang. Eine Strecke lang ist ein kleiner Bach die Grenze und jeder Steg und jedes kleine Brücklein ist von Zöllnern bewacht. Ehe die Straße in den Wald einbiegt, nahe einem Gasthaus, das direkt an der Grenze liegt, finden wir dicht am Weg ein schlichtes Grab. Wir steigen ab für eine Weile und rücken den Waldstrauß etwas beiseite, der vor dem einfachen moosbewachsenen Stein steht. Es ist das Grenzergrab, wie die Leute sagen. Hier liegt ein Zöllner, der an dieser Stelle von unbekanntem Schmugglern ermordet wurde, 1952, mitten im Frieden, keine zwanzig Schritte von der Grenze entfernt wurde er hinterrücks erschossen. Weil es noch nichts Grünes gibt im Wald, das wir ihm auf sein Grab legen könnten, säubern wir es nur von alten Blättern und kahlen Zweiglein und fahren wieder weiter.

Vögel, die das Geräusch unseres Motors aufscheuchen, fliegen unangefochten über den Grenzbach, hin und zurück. Drei alte Raben lassen ein paar Flügelschläge lang ihre Beute liegen, kehren aber gleich gierig zu ihr zurück. Ist das Opfer selber ein Vogel, oder ein junger Hase? Sind es nun französische Raben oder deutsche Raben?

Mäxchen findet mich übertrieben.

Unsere letzte Rast machen wir an der Stelle, ehe die Straße von der Grenze weg wieder ins Land hineinführt. Unter irgendeinem Vorwand kann ich Mäxchens aufmerksamen Beschützerblick für eine Weile entgehen. Und während er seinem Zigarettenrauch nachblickt, schleiche ich mich langsam, aber betont aufrecht an den Bach.

Kein Mensch — kein Zöllner weit und breit. Einen Augenblick lang bleibe ich am Ufer stehen und schaue wie gelangweilt auf das Wasser, während meine Augen den Waldweg jenseits des Bächleins absuchen. Dann mache ich noch einen großen Schritt, trete auf einen Stein im Wasser, bucke mich und nehme mir eine Handvoll Waldboden vom anderen Ufer.

Mit großen Sätzen laufe ich zu Mäxchen zurück, der mir erstaunt und besorgt entgegenseht. Da halte ich ihm die feuchte Erde entgegen. Er schaut mich verständnislos an, dann suchen seine Augen in dem Klümpchen Erde nach etwas Besonderem. Aber es liegt nur schwer und dunkel in meiner Hand.

„Das ist Frankreich“, erkläre ich ihm, „fremde Erde!“

Mäxchen schüttelt den Kopf über mich. Dann dreht er meine Hand um, daß die französische Erde auf die deutsche Erde fällt und küßt mich. „Ich weiß ja, wie du es meinst“, sagt er zärtlich, „und ich verstehe dich auch! — Aber wir zwei können es doch nicht ändern!“

Dann trägt uns unser Roller heimwärts und hinter uns geht rot und riesengroß die Sonne im Westen, in Frankreich unter.

Und je weiter wir die Grenze hinter uns lassen und dem Herzen der Heimat entgegenfahren, desto mehr wächst in mir das Gefühl, wie es Kinder haben, wenn sie von draußen, wo zwar viele Geheimnisse, aber auch Gefahren warten, wieder heim zur Mutter in die warme Stube kommen. *L. M.*

Es werden bald 15000 Goggomobile sein, die auf den Straßen Europas und in Übersee fahren. Mit Inbetriebnahme eines weiteren Montagebandes in Dingolfing wird ab April die Produktion auf 150 Goggomobile täglich erhöht.

Die Zündapp-Werke, Nürnberg, haben die Fertigungsrechte des „Delta-Mobil“ der Dornier-Werke erworben. Es wird jedoch in erheblich veränderter Form, als es auf der Autoschau 1955 zu sehen war, auf den Markt kommen, und zwar wahlweise mit Motoren verschiedener Hubraumklassen. Wir hoffen nur, daß die „Oberflur-Straßenbahnfeder“, die beim Prototyp Vorder- und Hinterrüföffnung besorgte, einer anderen Mechanik Platz macht.

Die in unserem Heft 4 auf Seite 119 gebrachte Meldung „Schlechte Wegstrecke“ beruhte auf einem 1. April-Irrtum. Allerdings würde es nicht wundernehmen, wenn es geslimmt hätte.

HEINKEL-PERLE



das Moped mit
Allradfederung,
Kette im Ölbad
und Zweigang-
Getriebe

HEINKEL

HEINKEL-KABINE Viertakt, 9 1/2 PS
elektrischer Anlasser, Viergang-Getriebe
Rückwärtsgang



HEINKEL KARLSRUHE

Egon

will lange Strecken fahren

Am letzten Rollercubabend überraschte Egon seine beiden Clubfreunde und Lehrmeister, Herrn Meier und Herrn Spengerlein, mit der Frage, wieviel Kilometer er mit seinem Roller eigentlich an einem Tag schaffen könnte. Er hatte sich die Sache etwa so vorgestellt: Mein Roller hat eine Spitze von 90 Stundenkilometern, ich kann also auf der Autobahn bequem mit 80 km durchfahren. 12 Stunden Fahrzeit am Tage sind gut durchzuhalten, ergibt also eine runde Fahrstrecke von 1000 km. Und auf der Landstraße gedachte er eben 10 km von der Durchschnittsgeschwindigkeit abzuziehen. Das ergab immer noch eine Tagesleistung von etwa 750 km. Nun kam ihm aber die Höhe der Zahlen selbst etwas unheimlich vor, er traute seiner Theorie selbst nicht ganz über den Weg und wollte nun gerne wissen, wieviele Kilometer praktisch an einem Tage zu schaffen sind und wo der Fehler in seinen Überlegungen steckte. Nun, dieser Fehlspekulation ging zunächst einmal Herr Meier ganz gründlich zu Leibe:

„Abgesehen davon, daß die genannten Kilometerleistungen von erfahrenen Langstreckenfahrern tatsächlich gemeistert werden, sie sitzen dabei aber wahrscheinlich noch länger als angegeben im Sattel, liegt der Kardinalfehler in einer falschen Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeit. Die Dauergeschwindigkeit eines Fahrzeuges kann nämlich der Durchschnittsgeschwindigkeit nicht gleichgesetzt werden. Diese liegt wesentlich niedriger, da jede Steigung, jedes Anhalten und wieder Anfahren usw. die Durchschnittsgeschwindigkeit herabsetzt. Als Anhaltswert könnte man etwa festlegen, daß bei einer Dauergeschwindigkeit von 80 km/h auf der Autobahn, der Schnitt bei etwa 70 km/h liegt. Das setzt aber eine zügige und gleichmäßige Fahrweise voraus. Auf der Landstraße wird der Schnitt sogar auf 65 bis 55 km abfallen, je nachdem, wie die Strecke beschaffen ist. Der zweite Fehler liegt darin, daß mit den 12 Stunden nur die reine Fahrzeit zugrunde gelegt wurde. Jede Kaffeepause, jedes Tanken und die Zeit fürs Mittagessen verlängern natürlich die Gesamtfahrzeit vom Start bis zum Ziel, so daß man statt der 12 Stunden in Wirklichkeit etwa 15 Stunden unterwegs sein wird. Dazu kommt noch, daß der auf lange Strecken untrainierte Fahrer mit der Zeit ermüdet, die Durchschnittsgeschwindigkeiten gegen Ende der Fahrt immer langsamer und die Pausen immer länger werden. Eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen auch die Witterungsverhältnisse. Regen, Schnee und Kälte lassen nicht nur den Fahrer viel schneller ermüden, sie drücken auch das Durchschnittstempo herab. Für den durchschnittlichen Fahrer sind 500 km Autobahn und 400 km Landstraße schon eine recht ordentliche Tagesleistung. Geht es gar ins Ausland, wo Streckenführung und Markierungszeichen völlig unbekannt sind, so dürfen ruhig auch noch ein paar Kilometer abgezogen werden.“

Herr Spengerlein gibt anschließend noch ein paar Ratschläge wie man sich eine lange Strecke am besten einteilt und wie man sich dabei möglichst lange frisch erhält:

„Vor allem sollte man eine lange Fahrt so früh wie möglich am Tage beginnen. 6 Uhr morgens ist eine durchaus christliche Zeit, wenn nicht gewichtige Gründe, wie Eisefahrt, die um diese Zeit auch im Frühling noch auf Waldstrecken besteht, oder Dunkelheit eine spätere Startzeit ratsam sein lassen. Dann sollte man versuchen, ein möglichst langes Stück in einem Zuge zu bewältigen. Wenn man sich also 500 km am Tage vorgenommen hat, sollte die erste Pause, die man am besten gleich zum Mittagessen verwendet, erst nach 250 bis 300 km gemacht werden. Sie darf ruhig etwas ausgiebiger ausfallen, auch kann es gar nicht schaden, wenn man sich vor der Weiterfahrt noch 10 Minuten die Beine vortritt. Bei der Auswahl der Mahlzeiten sind leicht verdauliche Speisen unbedingt zu empfehlen, da durch das dauernde Sitzen der Magen sowieso schon stark beansprucht wird. Man ist nun für die nächsten 150 km wieder fit. Nach dieser Strecke kann nochmals eine Kaffeepause eingelegt werden, wobei man nicht versäumen sollte, auch hier für ein paar Minuten spazieren zu gehen, um die steif gewordenen Glieder wieder aufzulockern. Das letzte Stück läßt sich dann noch ohne allzu große Schwierigkeiten bewältigen und man hat bei dieser Einteilung den Vorteil, auch am Ziel noch verhältnismäßig frisch zu sein. Selbstverständlich wird man sich sofort nach der Ankunft so gründlich wie möglich waschen, denn danach fühlt man sich gleich wieder viel frischer. Eigentlich sollte es gar nicht erwähnt werden müssen: zum Langstreckenfahren gehört auf jeden Fall eine gute Schutzbrille. Unerlässlich ist eine zuverlässige Wetterkleidung, die vor Regen und Kälte schützt, denn mit nassen und steifgefrorenen Gliedern wird nicht nur das Fahren zur Qual, es sinkt auch die Fahrsicherheit erheblich ab.“

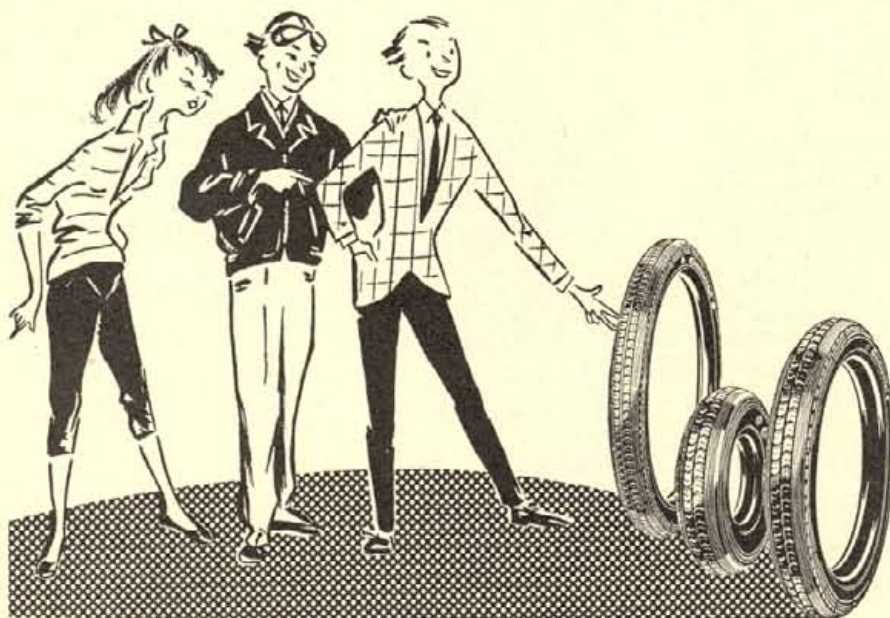
Das war also Egons Gesprächsthema im Rollercubabend. Die nächsten Sorgen von Egon erzählt euch wie immer

euer Kiebitz



Auf dem neuen zweifarbigem 50-cm-Kreidler-Kleinroller mit Soziussitz fährt es sich gut angezogen noch besser. Dieses Mädchen trägt einen fanggestrickten Parallelstreifen mit andersfarbigem Längsstreifen. Modell: Ampezzo-Bleye

Foto: Klimek



Aller guten Dinge = 3

Anfangs war es nur ein Sprichwort, heute ist es längst Symbol: ein Symbol des Guten wie der LB Reifen für

MOPED
ROLLER
KRAFTRAD



Continental



Neue Bücher für Reise und Camping

Reisen in Deutschland

noch unbeschwerter und genußreicher zu ermöglichen: diese Aufgabe hat sich der Verlag Erwin Jaeger in Darmstadt gestellt. Sein

Deutsches Handbuch für Fremdenverkehr

beweist, daß er dieses Ziel erreicht hat. Dafür spricht die Tatsache, daß das eindrucksvolle und instruktive Werk bereits in seiner 15. Ausgabe erscheint, auch diesmal wieder wesentlich verbessert. Jetzt liegt Band II vor, der eines der beliebtesten Reisegebiete Deutschlands behandelt: das Ferienland vieler Tausender, das Land Bayern. Wer sich informieren will, was ihm der erwähnte Ferienort zu bieten hat, für den ist das „Handbuch“ eine wahre Fundgrube; nicht weniger für den, der auf einer Urlaubs- oder Geschäftsreise die Orte kennenlernen will, die diesmal für ihn am Wege liegen. Wer sich noch nicht schlüssig ist, wohin die Ferienreise gehen soll, der findet nach kurzem Studium mit Sicherheit seinen idealen Ferienort. Die bewährte Einteilung in Reisegebiete und reichhaltiges Kartenmaterial gestatten eine schnelle und gründliche Information. Die Ortsbeschreibungen aller Fremdenverkehrsgemeinden wurden auf den neuesten Stand gebracht. Außerdem ist nun auch in diesen Teilband als neuer Abschnitt ein umfassendes Unterkunftsverzeichnis mit Telefonnummern, Bettenzahl und Preisen aufgenommen worden.

In einem einleitenden Artikel zeichnet Ludwig Friedrich Barthel mit viel Liebe ein Bild der bayerischen Landschaft. Schilderungen der Sehenswürdigkeiten und kunsthistorischen Plätze befriedigen die kulturellen Wünsche der Leser. Damit und mit den 1200 ein- und mehrfarbigen Fotos wird das „Handbuch“ zu einer kurzweiligen Lektüre.

Das Werk wird im Auftrag des Bundes Deutscher Verkehrsverbände e.V. und in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Bäderverband e.V. herausgegeben. DM 12.— beträgt der Preis für die Bände I (Württemberg—Baden—Bodensee), II (Bayern) und IV (Berlin West, Niedersachsen, Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein); DM 15.— für Band III (Hessen, Rheinland, Pfalz, Westfalen); DM 45.— für das Gesamtwerk.

Campingführer 1956. Herausgegeben vom Deutschen Camping-Club e.V., Verlag Deutscher Camping-Club. DM 5,20.

Die Neuausgabe 1956 mit einer Gesamtauflage von rund 90000 Exemplaren bringt mit einem Verzeichnis von 548 deutschen Campingplätzen etwa die gleiche Zahl wie im Vorjahr, doch enthält sie trotzdem 85 neue Plätze, während 90 Plätze aus verschiedenen Gründen in Fortfall kamen. Das diesjährige Verzeichnis ist wiederum das Ergebnis sorgfältig durchgeführter Überprüfungen durch Inspektoren und Beauftragte des Clubs. Es ist für den Campingfahrer unentbehrlich.

Europa-Camping 1956. Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart, ca. 300 S. mit Campingatlas aller europäischen Campingländer. DM 4,80.

Dieses europäische Verzeichnis empfehlenswerter Campingplätze ist jetzt in dritter, erweiterter und auf den neuesten Stand gebrachter Auflage erschienen. Neben dem Platzverzeichnis enthält das Handbuch einen Touren-Teil von über 100 Auto- und Campingfahrten mit wertvollen Hinweisen aus der Praxis. Ganz neu ist der beigefügte Camping-Atlas mit Teilkarten aller europäischen Campingländer, der eine wertvolle Ergänzung zum Camping-Verzeichnis bildet.

Internationaler Campingführer München-Palermo

Er liegt nun zum 5. Male vor und man kann wohl sagen, daß die beiden Bearbeiter und Pioniere des Zeltspportes zahlreiche, wertvolle Ergänzungen vorgenommen haben. So ist jetzt u. a. jeder Campingplatz außer mit den üblichen Code-Zeichen für Wasser, sanitäre Anlagen, Strom, Lebensmittelversorgung, Geländebeschaffenheit usw. zusätzlich noch hinsichtlich seiner Lage in bezug auf Geräusche und Verkehrslärm beurteilt. Auch sonst ist das Werk viel übersichtlicher geworden und eine neue, praktischere Zeichenfolge ermöglichte es, auf 352 Seiten über 900 Zeltplätze (davon mehr als 200 neu!) in jenen südlichen Gegenden zu beschreiben, die seit jeher das Ziel der überwiegenden Mehrheit aller Zeltler sind. Besonders angenehm die vielen Bilder, die den Leser gleich erkennen lassen, in welcher Landschaft der zu wählende Platz zu finden ist. — Man merkt, daß hier echte Zeltler an der Arbeit gewesen sind, die ihre Sache verstehen. — (Alleinvertrieb für Deutschland: Zumstein's Landkartenhaus, München. Preis: DM 5,20)

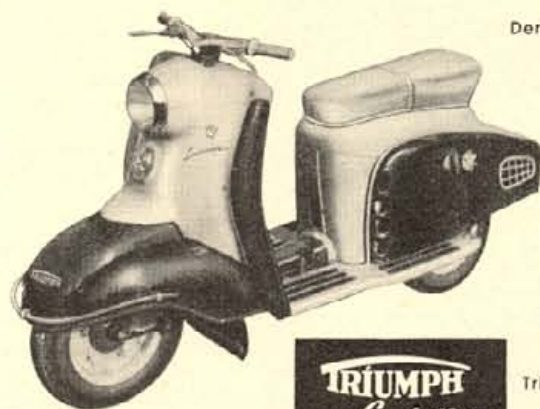
Ebenfalls werden durch „Zumstein“ vertrieben:

Die **K + F-Autokarte Italien** 1:1 Mill. ab München, Ausg. 1956, zuverlässig, mit Kunstführer, Nebenkarte oberital. Seen, Neapel Umg., Rom Umg. DM 4,80.

Die **K + F-Autokarte Alpenländer** 1:1 Mill. mit neuem Alpenrelief. DM 4,80



Ein Traum
geht in Erfüllung...



TRIUMPH
Contessa

Wer die steuerlich günstige 125-ccm-Klasse vorzieht, für den ist die TESSY das richtige Fahrzeug; ein spritziger Roller, der in Form und Leistung ebenfalls eine Sonderstellung einnimmt.

Mit 7,5 PS ist die TESSY der stärkste Roller in der 125-ccm-Klasse. Die TESSY-Karosserie, der die neue Delphin-Linie eine außergewöhnlich interessante Note verleiht, ist übrigens selbsttragend wie die moderner Autos.

TRIUMPH
tessy



125-ccm-Einzelkolben-Zweitaktmotor mit Spezialspülverfahren und Gebläsekühlung, 3-Gang-Getriebe, Vorder- und Hinterradschwinge

TESSY-Standard 6 PS - 75 km/st - DM 1195.- a.W.

TESSY-Luxus 7,5 PS - 87 km/st - DM 1270.- a.W.

Soziussitz auf Wunsch

Bitte fordern Sie Prospekt Nr.746a an

TRIUMPH WERKE NÜRNBERG A. G.

Ein „Dach über dem Kopf“ macht noch kein Auto und ein Stück Blech vor den Knien noch lange keinen Motorroller. Der Roller von heute muß schon mit ganz anderen Eigenschaften aufwarten, mit Feinheiten wie sie ausschließlich die CONTESSA besitzt. Eleganz, motorische Kraft, Fahrsicherheit und Komfort vereinen sich bei ihr in höchster Vollendung und verwirklichen in jeder Hinsicht den Wunschtraum des anspruchsvollen Rollerfahrers.

Ideale Gewichtsverteilung und Straßenlage durch den in der Stirnseite eingebauten Tank-Triebsatzschwinge mit einmaligen Federungseigenschaften - Leerlaufschaltung - flüsternder 200-ccm-Doppelkolbenmotor mit Leichtmetallzylinder und Gebläsekühlung - 4-Gang-Getriebe - elektrischer Anlasser - 97 km/st Spitze - 10,4 PS - 2,7 l/100 km Normverbrauch. Preis DM 1795.— a.W.

Diese Leistung jedermann durch Tex-Schmelz erreichen kann

der wohlgeschmeckende **Traubenzucker** für 30 Pf
in allen Apotheken und Drogerien

Mit reinem Bohnenkaffee besonders für den Kraftfahrer

HERCULES

Fabelhaft

der HERCULES-Langstrecken-Roller R 200. Ideale Fahreigenschaften, herrliches Finish, ein Roller, der jeden hell begeistern muß.

Ebenso interessant das HERCULES-Motorrad-Programm, vor allem das neue 98 ccm 3-Gang Vollschwinger-Modell K 100 und die 175 ccm Maschine mit elektrischem Anlasser.

Gratis erhalten Sie den kombinierten Roller-, Moped- und Motorrad-Prospekt durch ...

**NÜRNBERGER
HERCULES
WERKE GMBH**
Nürnberg/Fürther Straße

JUSTUS:

Bitte merken Sie sich,

daß Ihnen, falls Sie durch einen Fahrfehler einen Unfall verursachen, der Richter die Fahrerlaubnis nicht ohne weiteres entziehen kann, sondern daß neben Ihrem einmaligen Versagen auch Ihre Gesamtpersönlichkeit gewürdigt werden muß (BGH), daß aber auch schon aus einmaliger Trunkenheit am Lenker oder Steuer auf die Ungeeignetheit zum Führen eines Kraftfahrzeugs geschlossen und die Fahrerlaubnis entzogen werden kann (OLG Hamm) und daß schließlich das Fehlen eines Schadens bei einem durch Trunkenheit verursachten Unfall bei der Prüfung der Frage, ob die Fahrerlaubnis zu entziehen ist, keine Rolle spielt (OLG Karlsruhe);

daß Sie Ihren Roller dann beleuchten müssen, wenn die herrschenden Lichtverhältnisse derart sind, daß Sie durch unbeleuchtetes Weiterfahren die Verkehrssicherheit beeinträchtigen würden (BGH), daß es also nicht darauf ankommt, ob Sie die Fahrbahn noch genügend gut überblicken können, sondern auf die Möglichkeit bei den *anderen Fahrern*, Ihren Roller rechtzeitig zu erkennen;

daß das gelbe Farbzeichen an Kreuzungen für Verkehrsteilnehmer in der vorher freien Richtung nur dann „Halt!“ bedeutet, wenn ein Anhalten noch ohne Gefahr möglich ist, sonst auf das Gebot „Beschleunigt weiterfahren!“ darstellt (OLG Celle);

daß ein Fußgänger nachts nicht auf jeden Fall die Fahrbahn verlassen muß, wenn sich ein Kraftfahrzeug nähert (BGH);

daß Sie, wenn Sie bei einem Unfall an der Beschädigung des anderen Fahrzeugs schuld sind, auch die Kosten ersetzen müssen, die dem anderen dadurch entstehen, daß er bis zur Wiederinstandsetzung seines Fahrzeugs ein anderes mietet (OLG Karlsruhe);

daß Sie bei einer nach außen abfallenden Linkskurve diese nicht schneiden dürfen, weil auch die schlechte Bauweise bzw. Befahrbarkeit einer Straße nicht von der Beachtung der gesetzlichen Fahrvorschriften (auf unübersichtlichen Strecken muß immer die äußerste rechte Seite der Fahrbahn eingehalten werden) befreit kann. Andererseits müssen Sie aber auch damit rechnen, daß ein entgegenkommendes Fahrzeug die Kurve schneidet, wenn sie nach außen abfällt (LG Frankenthal);

daß Sie zwar an Stellen, an denen kein entsprechendes Verbotsschild steht, nicht halten oder parken dürfen, wenn Sie dadurch andere Verkehrsteilnehmer gefährden oder behindern würden, daß Ihnen aber bei Prüfung dieser Voraussetzungen keine *weitgehenden* Überlegungen zugemutet werden können, weil man sich als biederer Straßenbenutzer grundsätzlich darauf verlassen kann, daß die Behörden an solchen Orten schon Park- oder Halteverbotsschilder aufgestellt hätten, wenn es erforderlich wäre (OLG Koblenz). Es genügt also, wenn Sie sich kurz umsehen und dabei einen Augenblick lang Ihr Verkehrsgewissen zu Rate ziehen, ob Sie Ihren Roller am beabsichtigten Platz stehen lassen können (daß dies z. B. nicht neben der Kanzel eines Verkehrsschutzmannes erlaubt ist, wird Ihnen sowieso gleich klar sein);

daß der ganz kurz vor einem Unfall genossene Alkohol sich noch nicht auf die körperliche und geistige Verfassung des Fahrers

Die neue
Super Paxette II

mit Wechseloptik und gekuppeltem Meßsucher
Prontor SVS-Verschluss Steinheil Cassarit 1:2,8/45



Bitte fragen Sie Ihren Fotohändler

DM 198.-

CARL BRAUN · CAMERA-WERK · NÜRNBERG



ausgewirkt haben kann, sondern erst später zur Beeinträchtigung der Fahrsicherheit führt, und daß die Blutentnahme frühestens eine Stunde nach Beendigung der Alkoholfuhr erfolgen darf, wenn ein genauer Alkoholwert festgestellt werden soll (OLG Braunschweig);

daß Sie auch dann allgemeine oder nur örtlich festgesetzte Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten müssen, wenn Sie von der außerordentlichen Wirksamkeit Ihrer Bremsen überzeugt sind, da Ihr Fahrzeug ja auch bei guten Bremsen bis zum Eintreten der Bremswirkung durch die erhöhte Geschwindigkeit einen weiteren Weg zurücklegt, als wenn Sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten hätten, und dadurch dann die Gefahr eines Unfalles größer ist (BGH);

daß Sie dann, wenn Sie aus bestimmten Gründen einmal unbedingt ein betriebsunsicheres Fahrzeug benützen müssen (bei dem z. B. die Fußbremse schlecht funktioniert), so langsam fahren müssen, daß Sie sofort anhalten können, wenn Sie das Gefühl haben, die Herrschaft über den Roller zu verlieren (BGH) — versteht sich eigentlich von selbst;

daß unser höchstes Gericht immer noch an seiner Ansicht festhält, daß ein Kraftfahrer bei einem Blutalkoholgehalt von 1,5 Promille (das sind rd. gerechnet 8 bis 10 Steinhäger) und mehr absolut fahrtüchtig ist, daß aber die Fahrtüchtigkeit auch schon bei geringeren Werten vorliegen kann (es gibt nämlich auch männliche Rollerer, deren Gedanken sich bereits beim Anblick einer Flasche Dreistern zu trüben beginnen);

daß Sie an Übergängen bei Straßenbahnhaltstellen auch dann langsamer fahren müssen, wenn sich im Augenblick kein Zug nähert, weil an diesen Orten (auch wenn es sich um Übergänge an Fernverkehrsstraßen handelt) erfahrungsgemäß stärkerer Fußgängerverkehr herrscht, und daß ähnliches auch an den Ausgängen von Untergrundbahnhöfen gilt (BGH);

daß Farbenblinde grundsätzlich auch dann zur Führung eines Kraftfahrzeugs geeignet sein können, wenn sich die Farbuntüchtigkeit auf die Unterscheidung der Verkehrsampelfarben rot und grün erstreckt (OVG Lüneburg);

daß Sie im Nebel damit rechnen müssen, plötzlich in ein ganz dichtes Nebelstück zu geraten, bei dem auch Geschwindigkeiten von 25 bis 30 km/h zu hoch sind, und daß Sie die Drehung am Gasgriff auf diese Tatsache einstellen müssen (OLG Bremen);

daß die Bildung von besonderen Verkehrsgerichten dadurch erschwert wird, daß der Bundesfinanzminister es ablehnte, Richtern und Staatsanwälten durch Steuererleichterungen die Haltung eigener Kraftfahrzeuge zu ermöglichen, wodurch der Rechtsprechung in Verkehrssachen künftig größere Lebensnähe verliehen werden könnte;

daß manche Gerichte (z. B. das Hessische Landessozialgericht) dazu kommen, auch angetrunkene Fußgänger als verkehrsunfähig anzusehen;

daß Sie einen fremden Roller, der Ihnen zu irgendeinem Zweck übergeben wurde, besonders auf seine Verkehrssicherheit (vor allem, was den Zustand der Reifen anbelangt) prüfen müssen (OLG Hamm);

daß die Aufstellung des Verkehrszeichens „Allgemeine Gefahrenstelle“ (Ausrufezeichen ohne Punkt im rotumrandeten Dreieck) noch nicht zur Einhaltung einer bestimmten Geschwindigkeit zwingt (OLG Hamm);

daß Sie bei Blendung durch ein nachkommendes Fahrzeug damit rechnen müssen, daß ein vor Ihnen fahrender Radler durch die Blendung ebenfalls das Orientierungsvermögen verliert, und beim Überholen diesen Umstand nicht vergessen dürfen (BGH);

daß es rollerfahrende Damen gibt, die wirklich nur zur Erprobung ihres neuen (Roller-)Modells ins Blaue oder Grüne fahren, und Sie es daher nicht ohne jede Überlegung riskieren sollten, durch verbotenes seitliches Heranpirschen ein Strafmandat einzustecken.

...lutscht noch auf dem Finger?



„Finger in den Mund“ ist meistens die erste Reaktion, wenn man sich geschnitten hat. Aber genügt das? Heilt die Wunde dadurch schneller? Können Sie so weiterarbeiten?

Nein! Kleine Verletzungen müssen auch mit „Hansaplast“ verbunden werden. Es ist immer gebrauchsfertig und im Nu angelegt. Ihre Arbeit brauchen Sie nicht zu unterbrechen. „Hansaplast“ wirkt hochbakterizid. Die Wunde kann schnell heilen.

Hansaplast



UHR ARMBÄNDER
Elastofixo und **Fixoflex**
DEHNBAR · VERSCHLUSSLLOS · FÜR
JEDEN ARM UND JEDE UHR PASSEND

BEI KAUF
 STEMPSEL
 AUF DER
 UNTEREN
 SEITE
 BEACHTEN!

ERHALTLICH IN -GOLDANKER-, WALZGOLD-DOUBLEE, EDELSTAHL UND 14 KARAT GOLD - IN ALLEN FACHGESCHÄFTEN

„Möchten Sie etwa zu Hause bleiben -

wenn es solch herrliche Roller gibt und wenn draußen die Sonne und die Lebensfreude lacht?“ Die junge Dame strahlt vor Glück über das schönere und reichere Leben, das sie mit dem PROGRESS-Roller erfahren hat. Alle Wege und Besorgungen macht er kürzer, die Freizeit doppelt lang und die Erholung intensiver. Machen Sie es doch auch so, liebe Rollerfreunde! Der PROGRESS 200 erfüllt Ihre höchsten Ansprüche! Wir dürfen sagen: Vorbildlich in puncto Sicherheit, Federung, Eleganz und Handlichkeit bei großen Rädern, die in jeder Hinsicht günstig sind. PROGRESS 200 — mit allen Vorzügen des bewährten „Strolch“ ausgestattet, 200 ccm, unverwüstlicher Sachs-Motor gummigelagert, Tank in der Stirnwand, Fragen Sie nach allen z. T. einmaligen Vorteilen dieses sicheren Rollers und verlangen Sie den Prospekt „RR 200“.

PROGRESS 200

SIE FAHREN MIT SICHERHEIT AM BESTEN

PROGRESS-WERK OBERKIRCH/BADEN



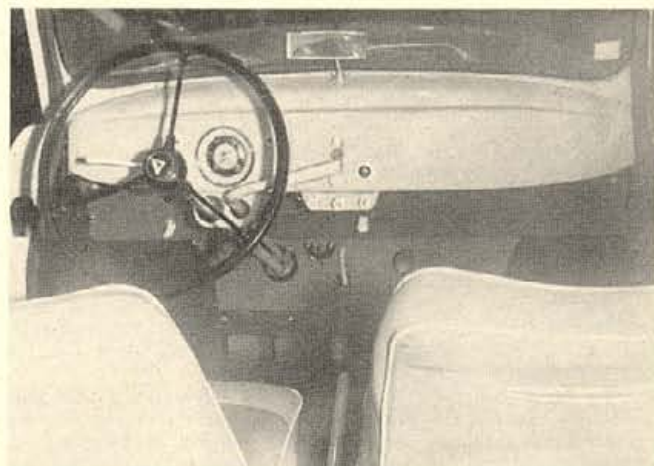
DM 1795,- a. W.
(auch in Raten)

Der neue Lloyd 250 ccm

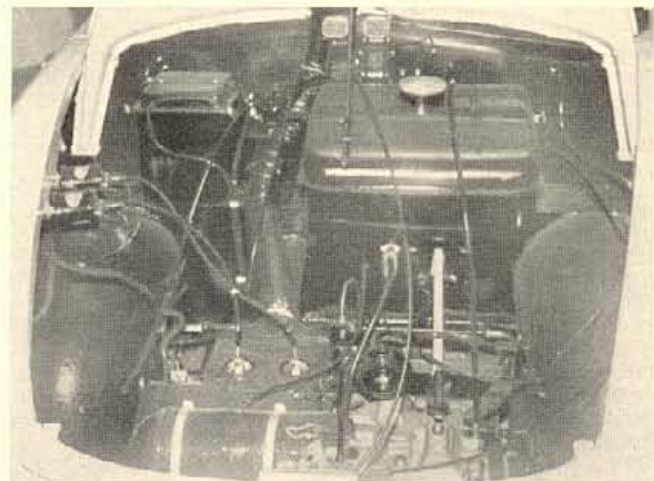
Schon oft wurde das Lloyd-Auto als der eigentliche Volkswagen bezeichnet, weil er, vom Preis her gesehen und durch seine niedrigen Unterhaltungskosten bedingt, tatsächlich für den sogenannten kleinen Mann erschwinglich ist. Mit dem neuen 250-ccm-Auto hat nun Lloyd alles getan, um diesen Ruf weiter zu festigen, denn neben den Unterhaltungskosten ist auch der Preis erheblich gesunken. Man ist nun leicht vom Preis her geneigt, den neuen Lloyd unter die Kabinenautos einzureihen, wird damit aber der Sache keineswegs gerecht, denn Fahrgestell und Karosserie sind die gleichen wie beim 400 ccm Lloyd geblieben, von dem man mit Fug und Recht behaupten darf, daß es sich um ein ausgewachsenes Auto handelt. Die Tatsache, daß dadurch ein Fahrzeug geschaffen wurde, das sich unterhaltungsmäßig und durch seine Anschaffungskosten in den Grenzen von Kabinenfahrzeugen hält, trotzdem aber die Vorteile eines größeren Autos aufweist, ist nur erfreulich. Man hat dem 250-ccm-Lloyd den Namen Baukastenauto gegeben, ich finde aber diesen Ausdruck nicht ganz berechtigt, er erweckt vielmehr leicht einen vollkommen falschen Eindruck, denn die Ergänzungen, mit denen dieses Auto ausgestattet werden kann, sind gar nicht so zahlreich. Als Wichtigstes wäre wohl die hintere Sitzbank zu erwähnen, die wohl in den meisten Fällen erwünscht ist. Nach Händlerangaben kostet sie DM 88.—. Hier wäre aber hinzuzufügen, daß sich geschickte Bastler dieses Stück bestimmt selbst anfertigen können. Ein weiterer wichtiger Punkt ist der Einbau der Heizung. Auch hier können Bastlerherzen noch Orgien feiern, doch dürfte auch der Preis von DM 60.— erschwinglich sein. Alles weitere fällt praktisch unter Verzierung. Der Reihe nach handelt es sich um 4 Stoßbecken (Stoßstangen), 4 Radkappen und Zierleisten. Eine Radkappe kostet DM 3.80, eine Stoßbecke komplett DM 7.80 und die Zierleisten zusammen DM 6.—. Die Beträge sind also so gering, daß es kaum Schwierigkeiten machen dürfte, den 250er Lloyd auch äußerlich vollkommen seinem größeren Bruder anzugleichen. Es fehlt dann nur noch der sogenannte Himmel, also die Stoffbespannung des inneren Wagendaches, auf die man aber in den meisten Fällen verzichten wird.

Wie schon erwähnt, wurden Fahrgestell und Karosserie vom 400-ccm-Lloyd übernommen, neu dagegen ist der 250 ccm Zweizylinder-Zweitaktmotor, der durch ein Gebläse gekühlt wird und eine Leistung von 11 PS abgibt. Wenn nicht alles trügt, sind auch hier Getriebe, Kurbelgehäuse und Kurbelwelle vom 400-ccm-Lloyd übernommen, so daß nur ein neuer Zylinder und neue Kolben aufgesetzt wurden. Hier bedarf es allerdings noch einer Bestätigung von seiten des Werkes. Sollte aber meine Prognose stimmen, so müßte ein eventuell gewünschter späterer Umbau auf 400 ccm ohne allzu großen Kostenaufwand möglich sein. Die 250 ccm Grenze ist natürlich bestechend, liegt sie doch steuerlich günstig und ermöglicht das Fahren mit den alten Führerscheinen der Klasse 4. Man fragt sich aber doch, ob damit auch die Motorleistung für diesen Wagen genügend sei. Ohne das Fahrzeug selbst erprobt zu haben, möchte ich diese Frage unbedenklich bejahen und zwar aus folgendem Grund: Der frühere 300-ccm-Lloyd-Wagen hatte eine Leistung von 10 PS und befriedigte innerhalb der ihm gesetzten Grenzen durchaus. Der neue 250er dürfte nun mit ungefähr den gleichen Leistungen aufwarten, denn das eine Mehr-PS wird durch das etwas größere Fahrzeuggewicht wieder wettgemacht. 75 km/h und ca. 5 Liter Verbrauch sind bereits vorliegende Werksdaten und man darf annehmen, daß ein großer Kundenkreis damit zufriedengestellt wird.

Eines kann aus den Erfahrungen mit dem 400-ccm-Lloyd her bestätigt werden: dieses frontgetriebene Fahrzeug mit den vier unabhängig abgedeckten Rädern verfügt über eine ausgezeichnete Straßenlage. Auf die weiteren Eigenschaften, vor allen Dingen auf die Fahrleistungen, sind wir natürlich ebenso gespannt wie Sie und wir werden versuchen, Ihnen dieses Fahrzeug sobald wie möglich innerhalb eines Testes so genau wie möglich vorstellen zu können.



Das Armaturenbrett zeigt keinen Unterschied zum 400er Lloyd



Ein Blick unter die Motorhaube zeigt kaum einen Unterschied zwischen dem größeren Bruder mit 400 ccm. Es ist ja auch nur ein anderer Zylinder mit kleinerer Bohrung

Die Frage des alten Admirals: „Wie fahren Sie eigentlich bei Windstille?“ („Motorcycle“, London)



Die rückwärtige Sitzbank fehlt. Geschäftsleute können diesen Freiraum gut für Warentransport verwenden



7. Norddeutsches Rollerturnier in Braunschweig anläßlich der internationalen Braunschweiger Rollertage Ostern 1956

Zuerst möchte ich „Fridolin“ zu der gewonnenen Wette gratulieren. Da kein Schnee zu Ostern in Braunschweig lag, wird „Kaktus“ (Herr Finger, Celle, Präsident des N.D.M.C.) wohl oder übel eine M.M. spendieren müssen.

Petrus muß wohl etwas darüber gehört haben, da er als Ersatz ein etwas sehr „barsches“ Osterwetter auf seinen Wetterplan setzte. Wir wollen aber froh sein, daß trotz allem, und das will etwas heißen, die Rollertage in Braunschweig als gelungen bezeichnet werden dürfen, einige Unzulänglichkeiten nicht gerechnet.

Als am Karfreitag auf dem Franzosen Feld in Braunschweig die Turnirstrecke abgesteckt wurde, konnte ja auch niemand ahnen, daß anstatt strahlenden Sonnenscheins eine eklär-naßkalte Witterung zu Ostern den Turnierteilnehmern viel Kummer machen würde. Rollertfahrer aber sind ganz besondere Leute, die sich durch derartige Dinge nicht vom einmal gesteckten Ziel abbringen lassen.

Wenn die Teilnehmer der Sternfahrt, die bereits am Karfreitag um 0,00 Uhr geartet waren, während ihrer Fahrt auch strahlenden Sonnenschein hatten, reichte die Energie Speicherung doch nicht aus, während des Turniers die notwendige Wärme zu spenden. Teilweise kamen schon am Ziel der Sternfahrt, am Braunschweiger Hauptbahnhof, viele Fahrer völlig durchnäßt und durchfroren an. froh, die oft einige tausend Kilometer lange, strapazenreiche Strecke trotzdem gut hinter sich gebracht zu haben.

Ich denke hier besonders an einen Teilnehmer aus Villingen, Saar, der ohne Frühstückspause durchgefahen war und mit seinen klammen Fingern kaum in der Lage war, seine Tourenkarte aus der Tasche zu holen. Pech hatten auch die Teilnehmer aus Lyon, Frankreich, die unterwegs einen schweren Unfall in Kauf nehmen mußten.

Ihr müßt noch dem Verkehrsverein Braunschweig e. V. für seine Leistung gedankt werden, alle Rollertfahrer, und es waren rund 500 Teilnehmer, gut untergebracht zu haben. Schade, daß die Gemeinschaftsverpflegung im Stadtpark nicht so gut war, wie sie hätte sein sollen.

Wegen der Kirchzeit durfte das Turnier am Ostersonntag nicht vor 11 Uhr beginnen, so daß zeitlich völlig umdisponiert werden mußte. Die Karos und Mobile, die schon um 8 Uhr starten sollten, konnten erst nach dem Rollerturnier an den Start.

Auf dem Franzosen Feld hatten sich gegen 10 Uhr die Teilnehmer aus allen Gegenden der Bundesrepublik, der Stadt Berlin, aus Holland, Belgien, Frankreich, Dänemark und der Schweiz eingefunden. Es war interessant, die verschiedenen Fahrzeugtypen nebeneinander zu sehen.

Besonders fiel der Roller-Club Kiel, der mit den meisten Maschinen vertreten war, mit seinem Rollerglobetrotter auf, der auf seiner Windschutzscheibe und an seinem Fahrgestell eine Menge der verschiedensten, farbenfrohen Abziehbilder aus den schönsten Gegenden Europas zeigte. Auf der linken Heckseite war die Europakarte aufgemalt, auf der alle bisherigen Fahrten aufgezeichnet waren. Ein Stab mit vielen bunten Wimpeln aller Herren Länder vervollständigte das Gesamtbild.

Die Berliner, ebenfalls recht stark vertreten, gekennzeichnet durch den Bären, den Braunschweigern bereits durch ihre Besuche beim Vespa-Club Braunschweig ein Begriff, wurden stürmisch begrüßt. Die Augsburger, Horst Rutsch (Sport- und Tourenleiter im Augsburger Goggo-Club) und Luigart Jr., beide auf Goggo, zeigten eine Neu-Konstruktion für Roller: Den Kniebeschlußbügel, ein mit Schaumgummi versehener Stahlbügel, der an der Spritzwand montiert, dem Fahrer durch den ermöglichten Kniebeschluß eine höhere Fahrsicherheit bieten kann. Ebenfalls war interessant, daß viele Fahrer ihre Reifen mit Regenol (Mittel gegen Rutschen) behandelt hatten und auf den schlüpftrigen nassen Straßen nicht ins Rutschen kamen.

Für das Turnier galt die vom N.D.M.C. im Oktober 1955 erlassene Celler Turnierordnung und der Braunschweiger NSU-Lambretta-Club e. V. als Veranstalter hatte von den 30 Punkten 18 ausgesucht, die sehr ordentlich in den Kurs eingebaut waren. Dieses Turnier galt als erster Lauf zur Deutschen Rollertmeisterschaft, dem drei weitere Läufe in diesem Jahr folgen. (Man munkelte von Pfingsten in Berlin und später Süd- und Westdeutschland.)

Der abgesteckte Kurs war nicht leicht zu bewältigen und es gehörte schon eine gute Portion an Fahrsicherheit, Reaktionsvermögen und Geschicklichkeit dazu, über alle Punkte strafreil zu kommen. Doch mit viel Humor unterzogen sich die Teilnehmer dieser Geschicklichkeitsprüfung. Ob es nun die Tordurchfahrt (1,10 m lichte Höhe), das Eierfahren (mit einer Hand), Bälle sortieren, der Engpaß, die Garage (in der gewendet werden mußte) oder die Wippe (mehr oder weniger eine Mutprobe) war, ob Gartentor oder Fußballtor, es wurde mit Begeisterung und viel Freude an der Sache gefahren. Allerdings muß auch gesagt werden, daß viele Fahrer noch viel zu lernen haben. Man kann einen solchen Kurs nicht wie der „erste Mensch“ fahren, da sonst den motorisierten Zuschauern eine Gänsehaut überläuft.

Bewunderung erregte Horst-Dieter Pakert, Start-Nr. 68 vom V.C. Düsseldorf, vorm. Benrath, auf

Vespa, der trotz seines Übergewichtes (schätze gute 100 kg) prima über den Kurs ging, leider aber in der Endwertung zu weit zurück lag.

Ein besonderes Lob verdient Eri. Bormann, MSC Friesoythe, denn alle Zuschauer und Teilnehmer waren begeistert, wie dieses zierliche Persönchen mit der schweren Maicoletta während der Turnierfahrt umging.

Auch die Leistung von „Kaktus“ Finger, Celle, der als Verschrter (doppelunterschenkelamputiert) in der Klasse D den 3. Platz besetzte, war hervorragend. Nachmittags gegen 16 Uhr konnte erst die Streckenführung für die Karos und Mobile abgesteckt werden. Leider war der Kurs sehr schlecht zu erkennen und es gab allerlei Ärger. Man war durch das häßlich-kalte Wetter wohl auch schon unlustig geworden, so daß man sich sehr beeilte, alles bald hinter sich zu bringen. Trotzdem sah man auch hier sehr gute Fahrleistungen.

Der Rollertball vereinigte am Abend alle Teilnehmer in Jorns Gesellschaftshaus bei fröhlichem Treiben, Tombola und Tanz. Gegen 23 Uhr wurden die Sieger bekannt gegeben und mit Tanz und guter Laune ging's bis in den frühen Morgen hinein.

Die für Ostermontag vorgesehene Korsofahrt durch Braunschweig fiel aus, da man den Fahrern eine weitere Veranstaltung in der Osterkälte nicht zu nützen wollte.

So starteten bereits am Ostermontag um 8 Uhr die ersten zur Heimfahrt.

Zum Abschluß kann gesagt werden, daß die Braunschweiger Rollertage etwas ganz gewiß erreicht haben; die Kameradschaft und Freundschaft zwischen den einzelnen Clubs konnte vertieft und gefestigt werden und künftig werden sicher Freundschaftsbesuche der Clubs untereinander zahlreicher durchgeführt werden.

Der Veranstalter ist zu seinem Mut zu beglückwünschen, ein solches Treffen (mit Mammutprogramm) aufgezogen zu haben. Und, nicht ohne Erfolg!!

Es dürfte aber zu hoffen und zu wünschen sein, daß die Fehler, die notgedrungen auftauchen mußten, beim nächsten Turnier soweit als möglich ausgeglichen werden.

Sternfahrt Schweiz-Bremen

Die Lloyd-Motorenwerke in Bremen hatten am 28./29. Januar 1956 eine Sternfahrt für Lloydfahrer aus der Schweiz nach Bremen organisiert.

Aus Samstag starteten über 2 Dutzend Lloyd an der Schweizer Grenze und meldeten sich hierauf bei der ersten Kontrollstation in Lörrach; sie mußten am Sonntag zwischen 11 und 12 Uhr in Osnabrück sein und dann vor 14 Uhr am Ziel in Bremen eintreffen. Einzelne starteten allein, andere in Gruppen von 2 bis 4 Wagen mit 2 bis 4 Personen. — Schreiber war Mittfahrer einer Zweiergruppe, nämlich eines 600 und 400 Modells und löste nach Bedarf am Steuer ab. Unsere Gruppe verließ Lörrach kurz vor 11 Uhr und der Weg führte uns über den Feldberg nach der Kontrolle in Rottweil. Nach der Abstemperung der Kontrollkarte ging es zur Kontrollstation Ludwigsburg, dann durch das Neckartal über Heidelberg zur Kontrolle in Ludwigsbafen sowie in Offenbach. Nachher wurde in Frankfurt ein Imbiß eingenommen, worauf die Weiterfahrt nach Kassel erfolgte. Nach Erledigung der absichtsgelegenen Kontrolle in Itha führen wir bei eisiger Kälte über Seherfeld, Paderborn auf schwer vereisten Straßen nach der drittletzten Kontrolle in Detmold. Unser Begleitwagen 400 machte etwas Karussell auf der Straße und Bekanntheit mit einem Hindernis. Die Folge war: Zwei Schutzbleche, Haubendeckel, Scheinwerfer etc. kamen aus der Fassung. Aber die Fabrik machte es in kurzer Zeit nach Ankunft wieder gut. Ab Detmold ging es zur Kontrolle nach Osnabrück, wo die Tanks gefüllt wurden und die Schlussstrecke von ca. 120 km wurde in Angriff genommen, wobei auf minimalen Benzinverbrauch Punkte gewonnen werden konnten. — Das beste Ergebnis hatte ein Züricherwagen 600 mit 4,04 l pro 100 km und beim 400 Typ ein Baslerwagen. Unser Wagen kam nach ca. 1070 km Fahrt um 13.50 Uhr ans Ziel, unser Begleitwagen 400 ca. 5 Minuten später. 24 Wagen hatten das Ziel rechtzeitig erreicht — Am folgenden Montag war die Besichtigung der Fabrikanlage, die bei allen Gästen einen ausgezeichneten Eindruck hinterließ. Abends war ein offizielles Essen im Flughafenrestaurant, wo auch die Rangverteilung vorgenommen wurde. Der erste Preis wurde einem Züricher auf einem 600 Wagen, sowohl in Punkten wie im geringsten Benzinverbrauch auf der letzten Kontrollstrecke zugeeilt. Der beste Fahrer auf einem 400 Wagen war ein Baslerfahrer. Am folgenden Dienstag war bei einer grimmigen Kälte — 23 Grad — eine Fahrt nach Bremerhaven an der Nordsee. Am Mittwoch wurde die Heimreise einzeln angetreten.

Alle Wagen haben sich groß gehalten und man darf der Fabrik für die gut organisierte Sternfahrt im Namen aller Beteiligten den besten Dank aussprechen und für ihre Erzeugnisse auch weiter die besten Erfolge wünschen. du

Und noch ein Wort an die Industrie: Denkt bei künftigen Veranstaltungen an die Fahrer eurer Fahrzeugtypen. Schaltet euch ein, unterstützt die Veranstalter und stellt vor allem Werkzeugwagen zur Verfügung, da an Sonn- und Feiertagen Werkstätten am Ort nicht auf haben und Reparaturen nicht gemacht werden können.

Für Braunschweig hatte angeblich NSU seinen Werks-Werkstattwagen zugesagt, der aber nicht kam. Ich stelle fest, daß in Stadthagen der für Niedersachsen zuständige Vertreter einen solchen Wagen zur Verfügung hat. Warum war dieser nicht da? Na, das nächste Mal ...!

Sternfahrt:

Kl. A: 1. Manfred Renz (Gewinner des Ehrenpreises der Stadt Braunschweig)

2. Abelt 3. Knaak alle drei Tutlingen

Kl. B: Rosemarie Müller, Tutlingen

Kl. C: Finger, Celle

Kl. D: Elber, Osnabrück

Club-Wertung:

1. Motorroller Club Tutlingen

2. Roller-Club Kiel

3. Lambretta-Club Bochum

Turnier:

Kl. A: 1. Kühn, Essen

2. Stövesandt, Braunschweig

3. Wönne, Braunschweig

Kl. B: 1. Eri. Bormann, Friesoythe

2. Eri. Andersen, Varel

3. Frau Finger, Celle

Kl. C: 1. Becker, Braunschweig

2. Tomaschewski, Braunschweig

3. Finger, Celle

Kl. D: 1. Buchwaldt, Berlin

2. Link, Tutlingen

3. Surk, Berlin

Clubwertung:

1. Lambretta-Club Braunschweig

Heinkel-Touristenclub Braunschweig

Goggo-Club Göttingen

Den Ehrenpreis für den teilnahmefreudigsten Club gewann der Motorroller-Club Kiel. Ehrenpreis für den besten Lambrettafahrer: Stövesandt, Braunschweig (Ehrenpokal von NSU)

Manfred Renz, Tutlingen (Ehrenpreis der Stadt Braunschweig) war 27 Stunden unterwegs (Sternfahrt).

Gottlieb

Zehn Millionen brauchen eine Brille

Ein Problem der Verkehrssicherheit

Reihenuntersuchungen in großen Industriewerken, Schulen usw. bewiesen, daß nur rund ein Drittel aller Menschen — überwiegend Jugendliche — normale Augen haben, ein weiteres Drittel nur durch eine Brille volles Sehvermögen erlangt, und alle übrigen, also jeder dritte Mensch, ein unterwertiges Sehvermögen besitzen, das — von ausgesprochenen Krankheitsfällen abgesehen — durch eine Brille wesentlich verbessert werden könnte. Für die Bundesrepublik ergibt das, bezogen auf alle irgendwie Berufstätigen, die riesige Zahl von 10 Millionen. Für solche Massenuntersuchungen standen bisher nur ausländische Geräte oder zeitraubende und damit in ihrer Anwendung teure Methoden zur Verfügung. Das deutsche Sehprüfgerät **Redatet** der Optischen Werke G. Rodenstock, München, erlaubt, binnen weniger Minuten das Sehvermögen eines Menschen nach einem unveränderlichen, für alle Untersuchten gleichartig geltenden Schema festzustellen. Dank der Initiative verantwortungsbewußter Industriewerke und Behörden laufen bereits Ringentstungen an. Im Interesse der allgemeinen Volksgesundheit und insbesondere zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist diesen Bestrebungen und Untersuchungen die tatkräftige Förderung aller dafür zuständigen Stellen dringend zu wünschen.

Touristik in Kürze

Olympische Reiterspiele in Schweden. In der Zeit vom 10. bis 17. Juni 1956 finden in Stockholm die Olympischen Reiterspiele statt. Der hauptsächliche Verkauf der Eintrittskarten erfolgt durch die Büros der Amexo und Cook. Man wende sich am besten zwecks Karten und Hotelunterkünfte an: Inkvarteringsbyrå für utländska gäster, Thos. Cook u. Son, Drottninggatan 29, Stockholm.

Neue Autoherberge in Vasto. Am herrlichen Strand der Adria zwischen Pescara und Foggia wurde eine neue moderne Autoherberge eingeweiht.

Neue Zubringerstraße zur AB Stuttgart — Ulm. Diese neue 5 km lange und 7,5 m breite Fahrbahn führt von Nürtingen über Oberrisingen nach Wendlingen, und ist nur für den Kraftverkehr geöffnet. **Neues Kraftfahrzeuggesetz in Österreich.** Ab sofort wurde unter anderem für alle Kraftfahrzeuge die Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften von 40 km/h auf 50 km/h erhöht.

Zwischen Stuttgart und Tübingen wurde die bisher gesperrte Strecke der Bundesstraße 27 nach langer Bauzeit wieder dem Verkehr übergeben.

Fotowettbewerb in Großbritannien. Die British Travel Association, Englands offizieller Fremdenverkehrsverband, veranstaltet 1957 für die Besucher vom Kontinent ein Preisausreiben für die besten Aufnahmen des Jahres 1956, die in Großbritannien gemacht worden sind. Letzter Einsendetermin ist der 31. Oktober 1956. Jeder Teilnehmer kann bis zu 6 Aufnahmen an folgende Anschrift senden: **Focus on Britain**, British Travel Association, Queen's House, 61-65 St. James's Street, London S.W. 1.

Walldi

*Erquickender Schlaf
UND ERHOLSAME RUHE*

auf einer MÜGUFU
LUFTMATRATZE

Für Sport · Camping · Freizeit · Erholung
eine »Mügufa-Ausrüstung«, die beste Qualität und
fortschrittliche Konstruktion verbürgt.

**MÜDENER
GUMMIWAREN-FABRIK** Fordern Sie unseren illustrierten Katalog an.
GEBR. KUNTH GMBH · HANN. MÜNDEN LIEFERUNG DURCH DEN FACHHANDEL



Es gilt,
dem neuen Lebensstil
das Tor zu öffnen.
Aber natürlich mit
Enderz
bewährten Geräten für
Camping,
Picknick u. Wochenend
Ihr Fachhändler berät Sie gern

Haben Sie

sich schon nach einem neuen
Helm umgesehen? Warum
diesmal nicht einen

CORKER



DM 45,-

In 6 verschiedenen Farben

Alan W. A. Bruce & Co.

Köln, Am Römerturm 15

Mein bestes Stück . . .

sage ich und meine den thermoplastischen PVC-Handschuh m. Innenfüllung.
Er gehört eben zu jedem Roller, und man hat ihn überall gern. Kein Wunder,
bei all den Vorteilen, die er bietet. Er macht das Rollerfahren angenehmer.
Dabei kostet er nur DM 9,40 einschl. Verpackungs- und Nachnahmekosten.
Sie sollten ihn noch heute bestellen, denn Sie werden Ihre Freude an ihm
haben. Bitte auch die Handgröße angeben!

G. SCHEERER, Esslingen/Neckar-2, Postfach 231



BMW-Isetta

Katalog und
Bezugsnachweis
auf Wunsch

RICHARD LIETZ

Fabrik für Fahrzeugzubehör
Werk Haigerloch (Hohenz.) · Werk Lohne (Oldbg.)



Gepäckträger

für alle Roller, Roller-
mobile, Kleinwagen,
Motorräder u. Mopeds

- stabil
- zweckmäßig
- elegant



Messerschmitt



Zündapp-Bella

AKKU-LADEGERÄTE

Typ BKL 1,5	Ladespannung 1,5 Volt 0,8 A.	DM 29,00
Typ BKL 2	Ladespannung 2 Volt 0,8 A.	DM 29,00
Typ BKL 4	Ladespannung 4 Volt 0,8 A.	DM 29,00
Typ BKL 6	Ladespannung 6 Volt 0,8 A.	DM 31,00
Typ BKL 1/6	Ladespannung regelb. v. 1,5—6 V.	DM 35,00

Wiederverkäufer Rabatt!! Prospekte anfordern!

Elektro-Versand, Dahlbruch/Westf. Postfach 71



Womit fahren

Sie in Urlaub?

Mit einem Straßenkreuzer? Oder
einem Kabinenroller? Sind Sie mit
dem Fallboot, dem Motorrad, dem
Roller oder dem Fahrrad unterwegs?
Ganz gleich: Wir haben für alle An-
sprüche ein Zelt bereit, das Ihnen
viel Freude bringen wird. Verlangen
Sie bitte kostenfrei den neuen großen
Zeltprospekt Z 200 D

KLEPPER-WERKE ROSENHEIM
Oberbayern

Roller-Zubehör

HEINKEL, HERCULES, TRIUMPH

Neueste Sturz- und Zierbügel schützen
Beinschild, Armaturengehäuse und Fußblech
Seitenschutz mit Lüftung, rostfrei,
bei Sturz wieder verwendbar



Otto Bechle, Roller-Zubehör

Heilbronn-Böckingen
Heidelberger Straße 14



Neu!

5x

Neu!

Stufenmaulschlüssel Ingo (8, 9, 10, 12 u. 14 mm)

5 Größen in einem Schlüssel ohne Umstellen, Chrom-Vanadium,
glanzvernickelt. Preis: 1,85 DM per Stück, 22,20 DM per Dtzd.

Hersteller: **O. H. Meier KG · Buderich** bei Düsseldorf

Neues vom Vespa-Europatreffen in München



BÜCHER

C. F. Riedl „Tempo-Vollgas! Schnelle Motoren, schnelle Männer“ „Weite-Welt-Bücherei“ Franckh'sche Verlagshandlung W. Keller & Co., Stuttgart, DM 5,80

Der neue Band der Reihe „Weite-Welt“, die sich besonders an junge Menschen wendet, will bei diesen die Begeisterung für Rennsport wecken und vertiefen und sie daneben mit den technischen und sportlichen Hintergründen vertraut machen. Das Buch wird aber auch sonst jedem Motorsportler und an Motorenrennen interessierten Laien Freude machen, da es auch über die internationalen Rennpisten berichtet und informiert.

Klaus Peter Helm „Besser fahren mit dem Motorroller“, Verlag Klasing & Co. G.m.b.H., Bielefeld, DM 9,80

Dieses ganz reizende Handbuch ist nicht nur fachlich und sachlich richtig, sondern auch eine amüsante Lektüre. Der Verfasser hat hier einen humorvollen Stil in den Dienst der Technik gestellt und das Ergebnis ist so, daß jeder, der das Büchlein durchgelesen hat, eigentlich über alle technischen Fragen Bescheid weiß, die ihm als Rollerfahrer begegnen können. Für den blutigen Anfänger ist es im übrigen eine wertvolle Ergänzung zum Lehrbuch und zum Fahrkurs und man sollte es daher jedem Roller-Baby mit auf den Lebensweg geben.

Dipl.-Ing. Jos. Locher „Das neue Kraftfahrerbuch“, Hans G. Schaefer Verlag, München, DM 3,50

Hier haben wir die Neuaufgabe eines bewährten Lehrbuchs in der Reihe von Schaefer's Lehrbüchern, das als Lehrbuch bei der Erwerbung des Führerscheins unentbehrlich sein dürfte. Es enthält außer dem üblichen Unterrichtsstoff ein alphabetisches Register, durch das es jederzeit möglich ist, einen gewünschten Fragenkomplex sofort aufzufinden, was besonders bei den entsprechenden Verordnungen wichtig sein kann.

Werner Siebold „Die gebändigten PS“, Robert Bardtenschlager KG-Verlag, Reutlingen, Halbleinen DM 5,90.

In einer fortlaufenden Handlung wird hier der Entwicklungsweg von Eisenbahn und Kraftfahrzeug gezeichnet. Die Arbeit besteht durch ihre flüssige Darstellung und durch die Kenntnis der Materie, bis in die kleinsten Details. Ein Buch, das jedem technisch interessierten Jungen Spaß machen muß.

Elly Beinhorn „Mein Mann der Rennfahrer“, Robert Bardtenschlager KG-Verlag, Reutlingen DM 7,80.

Einer der glänzendsten Fahrer, die je hinter dem Steuer eines Rennwagens gesessen haben, war Berndt Rosemeyer. Die Schilderung seiner Laufbahn zeigt uns den Auto-Rennsport in seiner Einmaligkeit. Ein lebendiges Buch des modernen Abenteuerers und des Einsatzes für eine Idee. Es zeigt aber auch, daß bei dem Rennen nicht die Sensation im Vordergrund steht, sondern die Lösung technischer Probleme, die dem Gebrauchswagenbau zugute kommen.

1000 Tips für Spanien, ein neues Reisebuch, R. v. Deckers Verlag G. Schenck, Hamburg, 100 S., DM 3,50

Zu den bereits erschienenen Bänden der 1000-Tips-Serie über Italien und Jugoslawien ist nun als neuer Band der über Spanien getreten. In bewährter Form werden auch hier dem Reisenden wertvolle Hinweise vermittelt, ohne daß das Büchlein Anspruch darauf macht, ein Reiseführer im herkömmlichen Sinn zu sein. Es gehört aber trotzdem oder vielleicht gerade deswegen ins Gepäck jedes Spanienfahrers.

Peter v. Bomhard „Der Chiemgau“, Landschaft und Kunst, 48 S. mit 33 Bildtafeln, DM 3,60, Verlag Schnell & Steiner, München.

In die Kunstführer-Reihe dieses Verlags, von der 19 Bände vorliegen, reißt sich der Bericht Bomhards würdig ein. Auch er dient, wie die vorangegangenen Bände, am ehesten einer geistigen Reisevorbereitung, da er Hinweise kunsthistorischer Art mit Beschreibung der Landschaft verbindet und den Chiemgau so dem Leser von Grund auf erschließt.

Dr. Gustav F. Dierfeld †

Der Senior der deutschen Motorjournalisten, Dr. Gustav F. Dierfeld, Berlin, ist am 14. April an den Folgen eines Schlaganfalls gestorben. An seinem 72. Geburtstag, dem 29. März, konnte er noch die Größe der Generalversammlung des „Verband der Motorjournalisten e.V.“ entgegennehmen; er gehörte zu den sieben Gründungsmitgliedern des Verbandes, leitete ihn zunächst als Präsident und nahm dann bis zuletzt als Ehrenpräsident am Verbandsgeschehen immer noch regen Anteil. Als Chefredakteur der Zeitschrift „Kraftverkehr und Wirtschaft“ sowie als Mitarbeiter zahlreicher in- und ausländischer Fachzeitschriften war Dr. Dierfeld weithin bekannt und hochgeschätzt.

Der Kongreß des Vespa-Clubs von Europa beschloß im Oktober vorigen Jahres in Brüssel, das alljährlich stattfindende Treffen für 1956 nach Deutschland zu verlegen. Als Austragungsort wurde München bestimmt und der Zeitpunkt wurde auf den 9. und 10. Juni festgelegt. Nach zweijähriger Unterbrechung seiner Mitgliedschaft beim Vespa-Club von Europa ist sich der Vespa-Club von Deutschland seiner ehrenvollen Aufgabe sicherlich voll bewußt und wird alles daransetzen, dieses internationale Treffen zu einem Ereignis einmaliger Art zu gestalten. Hier darf vielleicht noch eingefügt werden, daß es sich bei dem Vespa-Club von Europa mit seinen 500.000 Mitgliedern um die größte motorsportliche Vereinigung der ganzen Welt handelt. Das Treffen wird in Form einer Zielfahrt ausgetragen werden, bei dem folgende Wertungen stattfinden: Fahrdisziplin bei der Fahrt vom Kontrollpunkt zum Ziel, Pünktlichkeit (ist in diesem Falle also nicht nur Zierde), beste Ausstattung bei der Korfahrt, Turnier für Akrobaten und Clubvorführungen (Quadrillen usw.). Weiterhin werden der deutsche Meister und der Europameister im Geschicklichkeitsturnier während des Treffens ermittelt.

Erfreulicherweise sind wir bereits heute in der Lage, Ihnen eine Übersicht des Programmablaufs zu geben:

Sonntag, 9. 6. 1956
13.30—17.30 Uhr Eintreffen in München
Flaggenhissung
Begrüßung der Teilnehmer
21.00 Uhr Großes Feuerwerk

Sonntag, 10. 6. 1956
10.00 Uhr Korfahrt durch München
13.00 Uhr Einladung zum Mittagessen
14.00—17.00 Uhr Vespa-Turnier, Geschicklichkeitsfahrten, Vorführungen
19.30 Uhr Einladung zum Abendessen,
Vespa- und Bayerischer Abend
mit künstlerischen Darbietungen, Preisverleihung

Vorgesehen ist weiterhin eine nächtliche Lampion-Korfahrt zum großen Feuerwerk am Samstagabend. Abendessen am Sonntag, Vespa- und Preisverleihung werden im Löwenbräukeller stattfinden. Dort kommt das weltberühmte bayerische Bier zum Ausschank, außerdem besteht die Möglichkeit, nach dem offiziellen Teil des Abends noch das Tanzbein zu schwingen.

Teilnahmeberechtigt sind alle Mitglieder in- und ausländischer Vespa-Clubs im Vespa-Club von Europa. Das Nenngeld für den Fahrer beträgt DM 5,—, für den Beifahrer (dieser kann auch weiblich sein) DM 3,—. Für das Nenngeld werden folgende Gegenwerte geboten: Ein Mittagessen, ein Abendessen, eine Teilnahmeplakette und die Dakkarte. Die Nennung kann nur über die Vespa-Clubs erfolgen. Nennungsschluß ist am Dienstag, dem 15. Mai 1956. Auskünfte über das Vespa-Europa-Treffen erhalten Sie gerne von der Organisationsleitung „Vespa-Europatreffen“ München 38, Frickstraße 35. E. F.

VC MÜNCHEN?

„Es ist beabsichtigt in München einen neuen Vespa-Club zu gründen. Ziel des Clubs ist es, daß endlich auch wieder München im VCVD vortreten ist und auch die Vespafahrer Münchens wieder an internat. Vespa-Veranstaltungen teilnehmen können. So z. B. auch beim europ. Vespatreffen in München am 9./10. Juni 1956. Wir würden uns nun freuen von den Vespafahrern Münchens zu hören, was sie über diesen Vorschlag denken und bitten um Nachricht an: H. L. Meyer, München 15, postlagernd..“

Düsseldorfer Vespa-Club 52
Am 4. April 1956 fand die Jahreshauptversammlung des „Düsseldorfer Vespa-Club 52 vorm. Benrath e.V. im ADAC“ statt. Der Jahresbericht des 1. Vorsitzenden ergab eine rege Tätigkeit des Clubs im vergangenen Jahr. Die Hauptversammlung bestätigte den Vorstand in seinem Amt.

1. Vorsitzender Herr Werner Kellerwiesel,
2. Vorsitzender Herr Helmut Conrad.
Die Clubabende finden wie bisher jeden Mittwoch statt, wozu jeder Vespa-Fahrer herzlich eingeladen wird. Unsere Clubanschrift lautet:
Düsseldorfer Vespa-Club 52
vorm. Benrath e.V. im ADAC
Düsseldorf
Borsigstraße 13

Motor-Sport-Club Wahn
Der MSC Wahn startet am 12. Mai seine Nacht-orientierungsfahrt für Kräder, Roller und Wagen. Interessenten mögen sich bitte an den MSC Wahn, Porz/Wahn, Frankfurter Straße, wenden. Sie erhalten dort jede Auskunft.

Günter Kadlbeck, 2. Vorsitzender
2. Süddeutsches Kabinenroller-Treffen in Stuttgart am Sonntag, 24. Juni 1956
Es sind bereits viele Zusagen erfolgt. Erwartet werden ca. 300 Kabinenroller. Anfahrzeit der Clubs morgens zwischen 9 und 9.30 Uhr, Besichtigung des Fernsehturmes, Corso durch die Stadt, gemeinsames Mittagessen und anschließendes gemütliches Zusammensitzen mit verschiedenen Einlagen. Preisverteilung an die 3 besten Clubs. Auch Einzelfahrer werden bedacht. (Punkte = Kabinenroller Luttkilometer zwischen Standort des Clubs bzw. Wohnort bei Einzelfahrer bis zum Tagungsort Stuttgart).

Die Organisation des Treffens liegt in den Händen des Kabinenroller-Clubs Stuttgart, der schon heute alle Hände voll zu tun hat. Wegen weiterer Auskünfte über das Treffen bitten wir die Karoclubs sich an den Kabinenroller-Club-Stuttgart, Geschäftsstelle Fellbach bei Stuttgart, Postfach 97 zu wenden, welcher auch die Einladungen verschickt. Das Treffen selbst

findet mit Unterstützung des Messerschmitt-Werkes in Regensburg statt.

Roller-Club-München
Der RCM begann am 3. April sein 2. Clubjahr. In der an diesem Tag stattgefundenen Mitgliederversammlung wurde nach Veröffentlichung der Rechenschaftsberichte und Überblick über das vergangene Clubjahr die Vorstandschaft entlastet und eine neue Vorstandschaft gewählt. Das Wahlergebnis:

1. Vorsitzender u. Vorstand: H. Hauck, Techniker (Wiederwahl, einstimmig)
 2. Vorsitzender u. Kassenwart: H. Post, Bankangest. (Neuwahl, einstimmig)
 3. Vorsitzender u. Schriftführer: I. Hauck, Hausfr. (Wiederwahl, einstimmig)
 4. Vorsitzender u. Tourenwart: F. Schwaiger, Verkäufer (Wiederwahl, mit Stimmenmehrheit)
 5. Vorsitzender u. Sportwart: H. Meyer, techn. Kaufmann (Wiederwahl, einstimmig)
 6. Vorsitzender u. Maitre de Plaisir: P. Brömmelmeier, Dipl.-Ing. (Neuwahl, mit Stimmenmehrheit)
- Alle Vorstandsmitglieder haben die Wahl angenommen Das Veranstaltungsprogramm für Mai wurde wie folgt festgelegt:
5. 5. Maltanz in Geiseltalsteig, Treffpunkt 17.00 Uhr Wettersteinplatz, am Stadion an der Grünwalderstraße
 8. 5. Vorstandssitzung 20.30 Uhr Clublokal
 15. 5. Clubabend 20.30 Uhr Clublokal
 - 19.—21. 5. Pfingstfahrt zum Chiemsee, Treffpunkt 19. 5., 15.00 Uhr Königsplatz

Unser Clublokal ist das Theaterstüberl in den Deutschen Theatergaststätten. Gäste sind zu allen Veranstaltungen herzlich willkommen. Mitglieder werden noch aufgenommen. Roller-Club-München München 9 Reischstraße 15a

70 Jahre Nürnberger Hercules-Werke
Die bekannten *Nürnberger Hercules-Werke* feiern dieser Tage ihr 70-jähriges Jubiläum. Sie sind das zweitälteste Zwetradwerk des Kontinents und zählen mit Recht zu den Pionieren, die sich um die Entwicklung des Zweirades so sehr verdient gemacht haben. Mit dem Hochrad fing es 1886 in Nürnberg an. Modell um Modell entstand. Schon um die Jahrhundertwende ähnelten die damaligen Fahrräder den heute gebräuchlichen Typen und doch, welcher Fortschritt wurde hier erreicht. 1905 wurde von *Hercules* bereits das erste Motorrad gebaut. Auch Elektro-Automobile, Lastwagen und Dreiradwagen entstanden bei *Hercules*. Immer war das Werk für den Fortschritt aufgeschlossen und das heutige Erzeugungsprogramm — Fahrräder, Mopeds, Motorräder und Roller — zählt zur deutschen Spitzenqualität.

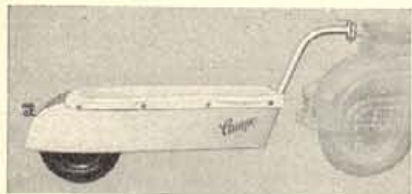
ROLLER-REVUE erscheint monatlich einmal. Zu beziehen durch die Post, den Buch- und Zeitschriftenhandel sowie im Abonnement durch die Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 2. Einzelpreis DM —,80, Vierteljahresabonnemont DM 2,25, zuzügl. 9 Pf Postzustellung. Postscheck München Nr. 200 36 / Bayer. Vereinsbank, München 201 123. Alle Zuschriften redaktionellen Inhalts nur an die ROLLER REVUE, München 5, Angertorstr. 2. Für unverlangt eingeschickte Beiträge wird keine Gewähr übernommen. Rücksendung erfolgt nur, wenn Porto beiliegt. ANZEIGENNAHME durch die Anzeigenverwaltung Carl Gerber, München 1, Theaterstr. 8, Tel.-Sa.-Nr. 2 86 86, durch die Carl Gabler Werbegesellschaft m. b. H., Zentrale München 2, Karlsplatz 13 und durch alle fachgerechten Werbungsmitler, Anzeigenpreisliste Nr. 4 vom 1. XI. 1954. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 2. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der photomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung in andere Sprachen, behalten sich Urheber und Verleger vor. Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

CAMPO-EINSPURANHÄNGER

Standardausführung DM 198,—

Der schnittige Gepäckraum für Roller und Motorrad
Große Gewichtsentlastung des Rollers, verblüffend gute Straßenlage
Metallwerk Friedrichshafen GmbH.

Friedrichshafen/Bodensee, Telefon 2215, Fernschreiber 073 2813



Fahre froh
ins Grüne
hinaus

mit der erprobten Ausrüstung vom
Stuttgarter Campinghaus
Stuttgart, Rotesstraße 38/40

Moro-Wetterschutz



nach Abstellen des Rollers als Garage
verwendbar. Auch für eine Person
lieferbar. Ausführlicher Prospekt von
W. Herbert Kauer, 13a Röslau

Alle guten Markenkameras

1/5 Anzahlung - Rest 10 Raten

Katalog kostenlos!

FOTO-**Schwemmer**
KARLSRUHE, Postfach 760 R

Vom **Versandhandel** direkt an
den **Verbraucher**, preisgünstigst,
Nachnahme, frei Haus liefern wir:

Auto- und Motorrad-Zubehör

Spezialität: Pelerinengaragen,
Campingartikel

Angebote unverbindlich

Versandhandel für Kfz-Bedarf
K. Hilbertz
Uerdingen/Rhein, Postfach (H.)

TOP
SCHELL-FLICK
MIT VERZÄHNUNG

GROSSTE SICHERHEIT

VULKANISIERT OHNE GERÄT!
Erhältlich beim Fachhandel!

Hersteller: **STAHLGRUBER**
München 8, Kasan, Leimer, Straße 17



Mira-Bergkamerad

das 1000fach bewährte Taschenradiogerät
für den Sportler und für Camping

Gewicht nur 270 Gramm einschl. Batterien. Größe:
10 x 8 x 4 cm, 2-Röhren-Reflex-Empfänger. Kompl. o. B.
DM 44,—, Batteriesatz DM 4,95. Näheres im kosten-
losen Prospekt B 48

KONRAD SAUERBECK Mira-Geräte und funktechn. Modellbau
Nürnberg, Hohlfederstraße 8

Roller-, Motorrad-, Auto- Garagen

aus verzinktem Eisenwellblech

Arn. Georg AG.
Neuwied/Rh., Telefon 29 51-53



**Höchstmöglicher Schutz
durch Römerhelme**

HANS ROMER-NEU-ULM/DONAU
ERFUNDEN 1891
HELME UND AUSRÜSTUNGEN
MODELL: ROMER 1 B - MIT AKUSTISCHEM
VERSTÄNDIGUNGSGERÄT (DBP angem.)



Angenehme Fahrt mit Rückenlehnen

Federnd, verstell- und abnehmbar,
mit 4 cm Schaumgummipolster und
geschmackvollem Plastik-Lederüberzug,

für Goggo T 54	DM 16,50
für Goggo T 55	DM 18,50
für Heinkel-Tourist	DM 16,80

JOHANN & KONEN, Beuel-Bonn
Fabrik für Autozubehör
Bezug durch Ihren Händler.
Evtl. Nachweis durch uns.



Siegerer AG, Geisweid, Postf. 91

Doppelte Gepäcktasche für Heinkel-Tourist



Preis: 35,50 DM

aus Gummiverdeckstoff (kein Plastikmaterial) mit ver-
schleißbaren Reißverschlüssen, in den Farben: Schwarz,
Schilfgrün, Beige, Rot, Blau. In wenigen Sek. angebracht
Alleinvertrieb: **Willy A. Meyer**
Bremen • An der Weide 32

Glückliche Ferien mit einem ARMIN-Zelt

Preiswert, weil ab Fabrik
Zwischen ab 69,- DM
dazu die Luftstütze
- schon ab DM 27,80 -
Teillieferung möglich!

Bitte **Gratisprospekt** anfordern!
Zeltfabrik
GEBR. KOCH & Co. LAGE-LIPPE 99

OB AUTO, FLUGZEUG, Motorrad, ob für die Straße, für den Sport, ob für Camping oder Baden, für Schlecht- oder Gutwetter, die richtige Kleidung führt.

Teichert Hamburg 1/Ro
Lange Reihe 18
Fordern Sie doch
Katalog an!

Stell der vollendete,
geräumige,
fahrtsichere,
formschöne
zu allen
Modellen
passende

Roller-Seitenwagen

Stell SPEZIALFABRIK FÜR SEITENWAGEN - NÜRNBERG, ZERZABELHOFSTRASSE 23-27

Windelwind Die Scheibe
mit windfreiem Sichtfeld!

Alleinhersteller: **Stilleg M. Winter**
FURTH/BAY.

Perliplast-Garage

Unter einer
Ist Ihr Fahrzeug vor allen Witterungseinflüssen geschützt.
Die ist 1000 fach bewährt, absolut wasserdicht, auro-, hitze- und kältebeständig, sehr klein faltbar, von geringem Gewicht und wird auch nach langem Gebrauch nicht brüchig. Die Perliplast-Garage zeichnet sich durch leichte und schnelle Handhabung aus und ist deshalb auch eine ideale Camping-Garage.

Perliplast — eine Kunststoffolie, die in aller Welt schon größte Zerreißenbestanden hat.
Wir bieten riskanten Kauf durch Rückgaberecht bei Nichtgefallen gegen volle Kaufpreis-erstattung.

Besondere Preisgünstigkeit, ab Werk-Lieferung:
für Roller und Krad DM 14,00
für dto. mit Beiwagen DM 26,80
für Messerschmitt KR DM 27,95
für VW und DKW DM 38,—
für Lloyd und Fiat DM 54,—
für BMW-Isotta DM 32,50

Lieferung erfolgt schnellstens nach Aufnahme, auf Wunsch auch bei Anzahlung, des halben Kaufpreises.

LUWEFA

(21a) MARL-HÜLS, In den Kämpfen 8

Fordern Sie für Camping-Artikel bitte unser ausführliches Preisangebot.

FAHO-Trip

der ideale
Camping-
Anhänger
für Roller, Krad
und Moped



Erstklass. Fede-
rung und Kupp-
lung. Verschied.
Modelle Fordern
Sie Prospekt dir.
vom Hersteller

Fahrzeugwerk
Hoya GmbH.
Hoya/Weser



Neu für Urlaub und Camping

Sturzbügel mit Kofferauflage für 2 große Gepäck-
stücke

(gesetzlich geschützt)

Lanz-Zubehör

München-Neubiberg

Anton-Brückner-Str. 8

PRIVATE KLEINANZEIGEN

Seitenwagen für Heinkel-Roller ge-
sucht. (Bereifung 4.00 x 8). Willi Jäger,
Hof/Saale, Hans Merker Straße 69

Rollerfahrer,

31/1,76, Raum Hannover, wünscht nette
Rollerin oder Sozia kennenzulernen.
Bildzuschriften unter VA 33/311 an CARL
GABLER WERBEGESELLSCHAFT mbH.
München 1, Theatinerstr. 8

Lambretta-Fahrer

27/172, Ingenieur, wünscht Sozia oder
Rollerin bis 24, welche Interesse an Cam-
ping hat, kennenzulernen. Erste Cam-
pingfahrt an Pfingsten. (Nur Bildzuschr.,
Foto zurück). Zuschriften unter VC 33/114
an CARL GABLER WERBEGESELLSCHAFT
mbH., München 1, Theatinerstr. 8

Lambretta-Fahrerin

32/162, Stuttgart, sucht Partner für 2
Wochenende'u. Urlaub. Zuschr. untl. VB 33/312
an CARL GABLER WERBEGESELLSCHAFT
mbH., München 1, Theatinerstr. 8

Camping

Im Juli auf große Fahrt. Ziel nach Ver-
einbarung. Solide Sozia gesucht, getr.
Kasse. Bildzuschriften (zurück) erbeten
unter VD 33/324 über CARL GABLER
WERBEGESELLSCHAFT mbH., München 1,
Theatinerstr. 8

BEZUGSQUELLEN

Lenker und Lenkerarmaturen
Gustav Magenwirth KG, Urach/Württembg.

Schlafsäcke, Daunens, amerik.-oliv, Reiß-
verschl., fabrikn. 77 DM Wohlenberg Mü. 12

Achtung!

Italien-, Spanien-, Riviera-Fahrer
Es enthebt Sie aller Gepäckorgen
der **Camping-boy!**

Ing. Hans Baudisch, Königshafen 1. Gr.
Prospekt kostenlos



Druck-Zug- und Schenkelfedern
Sattelfedern - Teleskop-Federn
für die

Motorrad- und Rollerindustrie
Hohenlimburger Federfabrik
vorm. H. Ruberg, Hohenlimburg i. W.



BLENSCHEIBEN
ZIERRINGE
GLOCKSZEICHEN

WARBLINK GMBH-BAMBERG

Wortanzeigen

in Ihrer „Roller Revue“ für Kauf, Tausch
und Rollerbekanntschaften

Günstige Preise: Je Textwort 40 Pf.
fettes Überschriftswort DM 1,—
Chiffreangabe DM 1,20
Chiffregebühr und Porto DM 1,50

Senden Sie den Text an die Anzei-
genverwaltung und überweisen Sie
bitte gleichzeitig den errechneten
Betrag auf Postscheckkonto München
29 775 Carl Gabler, mit dem Vermerk
„Kleinanzeige Roller Revue“.

ANZEIGENVERWALTUNG

ROLLER REVUE

CARL GABLER, München 1

Theatinerstraße 8

Telefon-Sammelnummer 286 86

Fernschreiber 052/3662

Anzeigenschluß Juniheft

15. 5. 56

So sieht die RR-Plakette aus!
Preis DM 3,—. Wie Sie kostenlos
dazu kommen können, lesen Sie
bitte auf der Bestellkarten-
einlage dieses Heftes.



Bestellen Sie bitte, indem Sie DM 3,- auf das Postscheckk. München 20036 der
Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber als Vorauszahlung überweisen.
Dabei bitte auf ZK-Abschnitt unbedingt genaue Adresse (in Blockschrift) und
Verwendungszweck „RR-Plakette“ angeben. — Die Plakette besteht aus einem
Miniatur-Rollerreifen mit aufgesetzter vernickelt-verchromter Radkappe und
RR-Zeichen. An der Kappe ist hinten ein Schraubstift angebracht, auf dem zwei
Muttern sitzen. Der Durchmesser der Plakette beträgt 4,5 cm. Der Text der
Plakette lautet: **Die ROLLER REVUE dient der Rollergemeinschaft!**

1/78



Froh die Fahrt
genießen

Offt aber verderben
uns Schmerzen die
ganze Freude. 1-2
Tabletten Temagin
helfen zuverlässig
bei Kopf- und Zahn-
schmerzen u. geben
einen klaren Kopf.

Temagin

In allen Apotheken
10 Tabletten 0,95
20 Tabletten 1,70

Nur noch
DM 150,-



Kostet dieses Autozelt
150 weitere Zelt-Gelegenheitskäufe
ab DM 60,-
Zeltfabrik Streiter
(13a) SCHWABACH/Boymen

Roller - Motorrad- Verbandtaschen

aus Kunststoff-Folie, Segeltuch, Leder
mit zweckentsprechendem Inhalt
Prospekte und Angebot auf Wunsch

Dr. RICHARD WEISS

Nadtl. Albrecht Bockstiegel

BERLIN - TEMPELHOF - BIELEFELD



Sensationelle
NEUHEIT
ALRA-ÖLDRUCK
D.B.P. u. A.P.O.
Dit u. reinigt jeden BOWENZUG
wird auf jede FETTPRESSE
aufgeschraubt. Mit 4. elastischen
KOLBEN für die Fettpresse
DM 4,50
Liefert:
JEDES FACHGESCHFT
HERST. H. ALBERT
RADEVORMWALD (RHL)



MOPEDESCHIBEN
MIT BLOHNENFASCHIBIT

Alleinhersteller:
G. EICHENWALD NEUSS/RH.

Gefederte Kindersitze DBGM für Lambretta, Vespa, Bella, Goggo

Einfachste Anbringung
Lieferung direkt ab Werk
Verlangen Sie kostenlosen Prospekt

Alleinhersteller: **Fa. Eugen Herzog**
(14 b) Schramberg (Wttbg.)



Für Ihren Roller nur



Sättel - Kissen - Bänke - Schonbezüge
Pagusa-Werke/Hambg.-Schönefeld



Geräuschlos bewegt sich die Katze auf ihren Samtpfoten, die VESPA schnurrt geräuschlos dahin. Sie ist der Motorroller mit dem ausgesprochen guten Ton. — Wußten Sie, daß eine Katze kein Schlüsselbein hat? Wissen Sie auch, daß die VESPA keine Kardanwelle oder Kette hat, sondern die Motorkraft direkt auf das Hinterrad überträgt? So spart die VESPA Kraft und Sie Benzinkosten.



DM 1390.—

Zuverlässig wie ein guter Hund ist die bewährte VESPA. Ob auf dem Weg zum Arbeitsplatz, ob auf großer Tour im Urlaub oder im Verkehr einer Großstadt, der VESPA können Sie voll und ganz vertrauen. Nicht ohne Grund gibt es auf der Welt schon eine Million VESPA Motorroller. Durch die 10"-Räder der neuen VESPA haben sich die Fahreigenschaften noch weiter verbessert.

Nicht lange probieren

Vespazieren

Gern sendet Ihnen Prospekt Nr. 29

VESPA MESSERSCHMITT, AUGSBURG IV/H