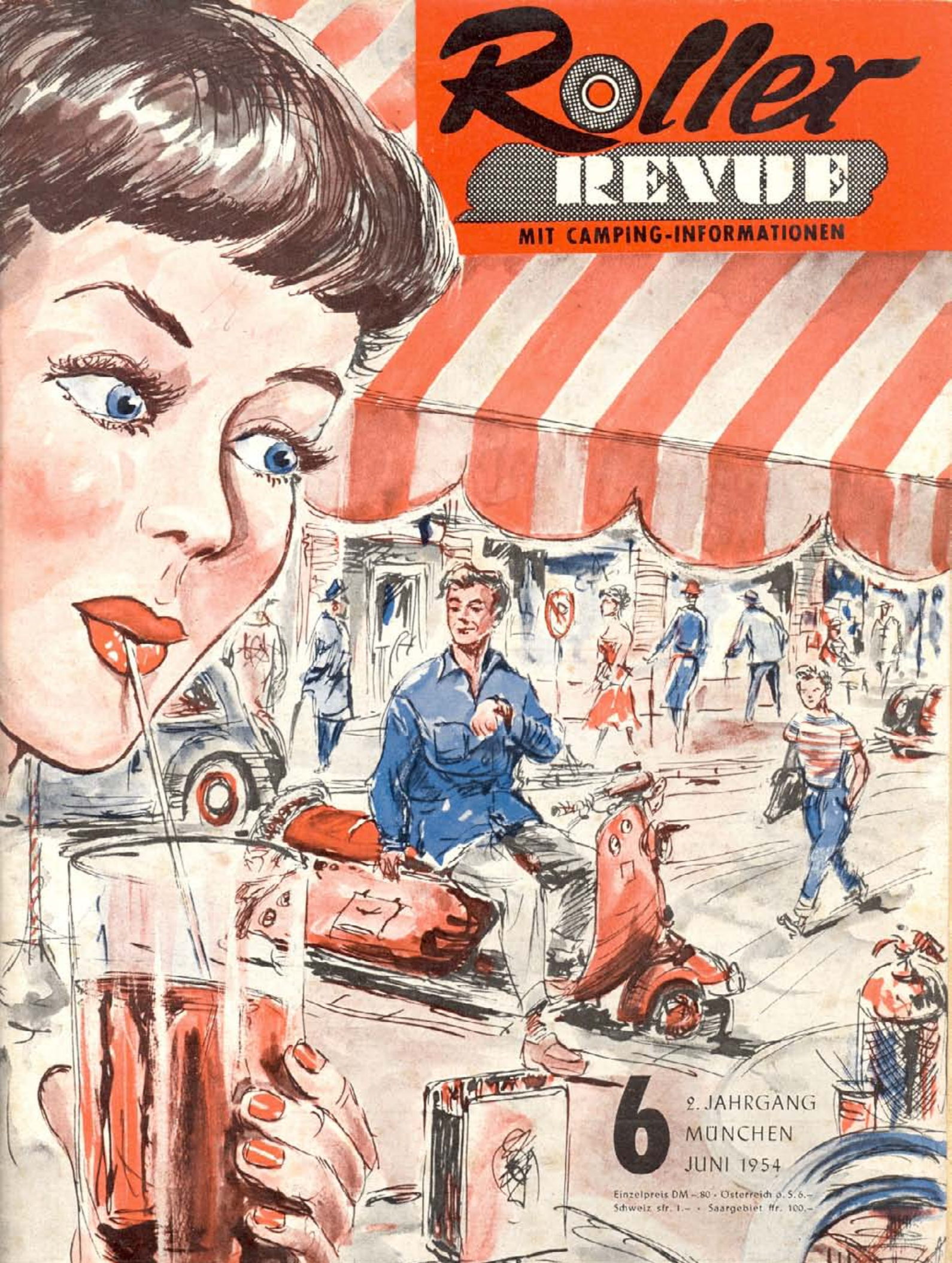


Roller

REVUE

MIT CAMPING-INFORMATIONEN



6

2. JAHRGANG
MÜNCHEN
JUNI 1954

Einzelpreis DM.—80.— Österreich o. S. 6.—
Schweiz sfr. 1.— Saargebiet ffr. 100.—

Die illustrierte Monatsschrift für alle Roller-Freunde



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

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



**Gute Laune
auch bei Regen!**

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

**HEITMANN
IMPRÄGNOL**
macht Zelt und
Kleidung regenfest!

**Lederhandschuhe
und Hauben**
Mäntel, Jacken, Hosen,
Regendichte Anoraks
und Hosen-Katalog v.
HACKLÄNDER
BOCHUM · Böckenbergstr. 36 b



**Sedia
Silima
Süleika**
3x WETZELL

„Sedia“

der aufblasbare Campingstuhl
mit zerlegbarem Stahlrohrgestell,
verwendbar als Sitz- und Liege-
stuhl sowie als Luftmatratze.
Lieferung durch den Sportartikel-
handel. Fordern Sie kostenlosen
Prospekt von

Wetzell Gummiwerke A. G.
Abt. V — Hildesheim



Der wirklich gute und preiswerte

Gepäckanhänger

wiegt 18 kg und trägt 100 kg
Prospekt frei!

CAMPO-Anhänger
Kornwestheim Wttb. R
Kirchtalstraße 28



HOHNER CAMPING

Eine neue, klangvolle
und formschöne
HOHNER-Mundharmonika

**Camping-Service
Biecker**

Attendorn/Sauerland
Prospekte frei - jetzt bestellen

O, wie ist das schön
Alles fürs
CAMPING
Alles fürs
AUTOWANDERN
Alles auf
TEILZAHLUNG!
Illustr. Handbuch kostenlos!
AUTOFREUND-HEMER 44 1/2 W



Zelte und Zubehör

Philipp Riebel & Söhne

Ingolstadt (Donau)
Hindenburgstraße 21



Vespa-Kindersitz D. B.
G. M.
verkehrssicher, stabil, einfache Montage
Preis komplett DM 24,50
Luxus-Modell DM 27,50
Lieferung durch den Fachhandel
BLACAMAN & Co., Weil a. Rh.

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

Anzeigenschluß für die nächste Nummer 15. Juli 1954



Großer CAMPINGKATALOG gratis!

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

SPORT BOCK
MÜNCHEN 15 AC SCHILLERSTR. 39

Liebe Rollergemeinde,



in Sonderheit den Clubs möchte ich heute mal geziemend danken für ihre netten Briefe und die, zum Teil sogar vor Redaktionsschluß eingegangenen, Nachrichten. Schade um die Nachzügler. Bis zum 15. jeden Monats sind wir aufnahmebereit und im Stande. Ich fürchte sogar, wir werden die Clubseiten erweitern müssen. Es gibt unter unseren Lesern übrigens eine Anzahl Einzelfahrer, die gern bei Clubveranstaltungen hospitieren würden und die möchten gern erfahren, wann wo was los ist. Wenn sich's irgendwie machen ließe, wären Programmierungen, möglichst ein paar Minuten früher, erwünscht. Das Planen ist so für alle Teile angenehmer. Wenn ich die Briefe von R. R. Lesern drucken wollte, die mir für gelungene Reiseanregungen, Tips und Ratschläge ihre Anerkennung aussprechen, dann würde es sich lohnen, eine eigene Papierfabrik zu gründen. So macht das Zusammenwirken einen Mordsspaß und lohnt die schlaflosen Nachmittage.

Und dann entschuldigen Sie bitte ausnahmsweise die kleine Erwiderung (Seite 6) auf die Polemik, die ein Motorradfachblatt aus Stuttgart allzu eifrig angeregt hat. Ich will mich da nicht einmischen und unser Boß schon gar nicht. Nur, wenn man uns mit solchem Dampfwalzenhumor überrallern will, dann sind wir noch lange nicht platt, sondern so ziemlich das Gegenteil. Also, nochmals Verzeihung. Sonnabend vor vierzehn Tagen hätte mich um einige Haaresbreiten ein Motorradjüngling von der idiotischen Sorte ausgerottet, der auf sehr schmaler Landstraße mit reichlichem Schnitt und Sozia aus dem Gegenverkehr ausscherte, mit Lenkerbreite zwischen dem vor mir fahrenden Wagen und dem von ihm gerade überholten Auto hindurchwetzte, und mit einem Affenzahn von schräg nach links vor mir aufkreuzte. Rechts von mir ein Pulk Fußgänger. Ich latschte auf sämtliche Bremsen, stand bei dem 30iger Kolonnentempo sofort und spürte zum Glück nur den dummen Luftwirbel des verhinderten Amokfahrers. Nicht mal einen Sturzhelm hatte er auf. — Meinen Nekrolog hätte ich lesen mögen.

Das erzähle ich nun nicht, um zu prahlen, wie gut meine Bremsen fassen, sondern um meiner Ansicht lauthals Ausdruck zu geben, daß man diese „Gerade noch einmal davongekommen-Fälle“ mit Fug und Recht zu den echten Unfällen hinzuzählen kann, denn, die Gelegenheit war so günstig wie möglich, und — die 2 oder 3 Millimeter dazwischen sollten uns zu denken geben. Und diese Gelegenheiten finden tagtäglich und nächtlich statt und in allen nur möglichen

Das Jahr 1953 hatte im Bundesgebiet die erschütternde Bilanz von 10 914 Verkehrstoten aufzuweisen (gegen 7 950 im Jahre 1952). Daß diese Zahlen sich weiter erhöhen, ist schon jetzt zu erkennen: Im Februar 1954 forderte der Straßenverkehr im Bundesgebiet 542 Todesopfer, d. h. rund 80 % mehr als im gleichen Monat 1953.



„Was, ein Auto sollte ich mir kaufen? Da haben ja nur vier Leute Platz!“



Foto: Robert A. E. Bauer

Vorliegendes junge Ehepaar hat sich zum erstenmal eine Campingfahrt gegönnt. Natürlich mit dem Roller. Auch ein „Neptun“-Boot haben sie dabei. Was die beiden erleben, sehen Sie in unserer Bildreportage der nächsten Nummer. Auch aus dem Bericht dazu „Ich werde eine Campingfrau“ können Sie sicher eine Menge lernen.

Paarungen, Straßenbahnen-Pkw's-Busse-Fahrräder-Lkw's-Fußgänger-Roller, was Sie wollen, keineswegs immer Motorräder. Mich erinnert das manchmal verzweifelt an den Krieg. Wenn einem so ein Flakplütter oder sonst was Unsympathisches dicht genug am Balg vorbeigezischt war, feierte man hinterher ganz vorsichtig Geburtstag. Der Unterschied ist nur der, daß die damals es darauf anlegten, einen zu treffen, was wir im heutigen Verkehr doch lieber nicht hoffen wollen. Aber das Gefühl hinterher ist genau das gleiche. — Wir leben schließlich in einer Demokratie, es gibt weder Folter noch Todesstrafe, da sollte man doch vor allem jedes Lebewesen eine Kleinigkeit höher bewerten als den sinnlosen Gewinn einiger Minuten. Diese Taumelerei auf den „freien Spitzen“ und die Gaukelei des Geschwindigkeitsrausches läßt sich auch anders abregieren. Bei maßvollem Tempo dürfte auch ein gut getrimmter Anfänger stets Herr über sein Fahrzeug sein. Die Höchstgeschwindigkeiten um derselben willen gehören auf die freie Rennstrecke — und auch die muß gut geschützt sein, sonst erwischt es den Zuschauer — wie schon oft gehabt. — Das alles wollte ich als Beitrag zu den Verkehrssicherheitswochen gesagt haben und mitnichten aus selbstzufriedenem Pharisäertum. Wir wollen der Raserei die Spitze abbrechen zugunsten der konstanten Sicherheit. Es lesen sicher welche, die es angeht.

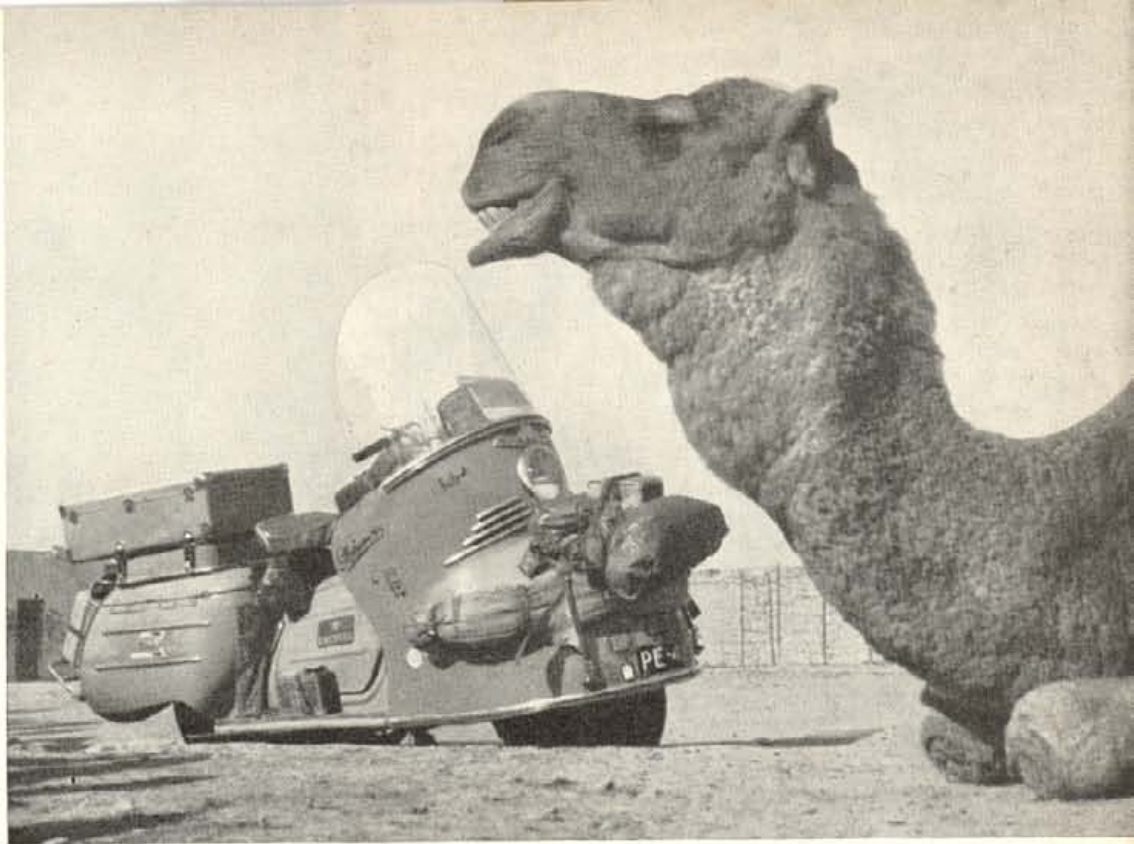
Um noch einmal auf das Obengesagte von den Rollerclubs zurückzukommen, möchte ich dort hinzufügen, wie erfreulich positiv die Einstellung zu dem Thema Sicherheit aus allen Briefen spricht. Es heißt da durchwegs dem Sinne nach: Wir rollern zu unserem Vergnügen sowie zur Erholung, wir suchen Entspannung und freudige Geselligkeit bei unseren Veranstaltungen — aber keine Sensationen. Übrigens habe ich eine große Anzahl Briefe auf meine Aufforderung in der letzten R. R. bekommen. Sie sind nur meist reichlich lang geraten, aber schließlich hat es der Gegenstand auch in sich. Ich suche jetzt schon Platz zum Abdruck.

Da hätten wir's wieder mal. Ich bitte um weitere, ebenso freundliche Geneigtheit wie bisher und verbleibe mit besten Wünschen, vor allem auch zur Pfingstausfahrt

von Roller zu Roller

*Jhr
Friedlin*

Griechische, türkische
und syrische Erlebnisse



Das Schiff der Wüste begegnet dem
Schiff der Wüste

Fotos: Wim Dussel

Wim Dussel rollt um die Welt

Mit den meisten Weltreisenden geht es fast so, wie Sie heute denken von einem gewissen Dussel, der vor Monaten und Monaten eine Geschichte über Jugoslawien schrieb, in der er versprach, in der Zukunft regelmäßig von sich und seinem Mobil hören zu lassen. Es wird Ihnen um so fremder vorkommen, jetzt zu lesen, daß dieser Mann plötzlich drei Länder durchquert hat und — wenn die Schriftleitung mir gefällig ist — im nächsten Heft sogar noch einmal mit Ihnen auf Reisen geht, durch noch einmal drei Länder, das alles auf ein und demselben Roller.

Sie werden es nicht glauben: Mein Maicomobil fährt noch immer. Es hat mich durch mehr als fünfzehn Länder geführt, worin die Straßen nun nicht immer so waren wie bei Ihnen zu Hause, wo das Klima, wie schlecht es in Europa auch manchmal sein mag, noch schlechter war: von eisig kalt bis glühend heiß. Es gab Sand, Staub, Dreck, furchterliche Straßen oder gar keine Straßen. Die Strecken waren manchmal lang, fast endlos. Natürlich: Ein Mensch wird davon müde, und soll eine Maschine, von Menschenhände gemacht, das nicht einmal werden?



4 Auf dem Mond? Gar nicht. Nur ein Blick auf einer mondlichen Landschaft.
Das berühmte Urgöp in der Türkei. (Aber bevor man da ist!)

Trotzdem, wir gehen immer weiter. Einundzwanzigttausend Kilometer haben wir — ich sage immer; wir, denn mein Fahrzeug ist ja mein bester Kamerad — jetzt zurückgelegt, ein Drittel oder Viertel von dem, was es zurücklegen soll.

Ich glaube, daß das ein Kompliment ist. Ein Kompliment für die Leute, die das Ding konstruiert haben, ein Kompliment für all diese Leute, die damit zu tun haben, wie Reifen, Zündkerzen und Kolbenhersteller. Es ist ein ganz ehrliches Kompliment für Ingenieure und Handarbeiter, die ein Fahrzeug („nur ein Roller“) geschaffen haben, womit man ruhig auf große Fahrt gehen kann. Das sollten Sie sich mal überlegen, wenn Sie, lieber Leser oder Leserin, die noch immer keinen Roller gekauft haben und diese Zeitschrift nur zufälligerweise lesen, jetzt, weil der Sommer da ist, noch etwas zweifeln an „so einem Ding“. Na, schlafen Sie noch mal eine Nacht darüber . . . und gehen Sie in diesem Augenblick mit mir, durch den nahen Osten . . .

Kennen Sie die griechische Landschaft? Haben Sie schon gesehen, wie da die Sonne untergeht und alles rotbräunlich färbt? Sind Sie schon mal von Saloniki bis Athen gefahren über eine gute, schmale und von tausendundeiner Kurve versehene Asphaltstraße? Waren Sie in Delphi, auf der so schwer getroffenen Ionischen Insel, und kletterten Sie mal auf den Parnassos, wo, fast zweitausend Meter hoch, Schäferjungen herumwandern, die in Monaten nicht nach „unten“ kommen?

Waren Sie im weltberühmten Athen, tranken Sie schon einen Kaffee in — was man in Wien „eine kleine Konditorei“ nennt, wo Sie hier immer zuerst ein Glas Wasser bekommen, damit Sie sich etwas erholen können und der Ober nachher den Betrag auf den Tisch schreiben kann (wobei er einen seiner Finger ins Glas taucht und dann auf den Tisch schreibt)?

Haben Sie Ihre Schuhe hochglanzpolieren lassen, die herrliche frische Joghurt gegessen und abends im Piräus am Wasser eine Mahlzeit von hauptsächlich Fisch gegessen, wie er nur in Griechenland zubereitet wird?

Ach, ich könnte allein über Griechenland das ganze Heft vollschreiben. Aber der Herr Schimpke hat mir gesagt, daß in der Kürze die Würze liegt . . .

Wer einmal, ich sage Ihnen das, Griechenland besuchen geht, kommt wieder dahin. Das Wetter ist immer herrlich und Sie können, auch wenn Sie späte Ferien haben, im September und Oktober gehen, ja, dann sind die Farben des Landes, die Temperatur noch besser. Dann essen Sie draußen, dann denken Sie mal ruhig nach über die tollen Drachmen, von denen etwa 7000 in eine Mark gehen . . . Dann denken Sie nach über eine Gallone Benzin, mit prozentmäßig zugefügtem Öl, über eine „Oke“ Trauben.

Wenn Sie, wie ich, mit so einem fremden Fahrzeug wie ein Maicomobil fahren, dann können Sie während Ihres Abendspazierganges mal überlegen, wie viele Menschen an diesem vergangenen Tag gefragt haben, wieviel Kubik Ihre Maschine ist, wieviel pee-esse, wieviel Drachmen, Kilometer, Länder, Benzin, ja was das nicht alles hat...

Denken Sie daran: Man kennt in Griechenland nur die Vespa und Lambretta, die in Athen einen guten Kundendienst haben. Zweitakteröl kennt man (noch) nicht, so daß Sie es mitnehmen oder normales Öl nehmen müssen. Nehmen Sie dann ein Maß mit, denn die prozentmäßige Geschichte ist zu kompliziert!

Billig ist es da bestimmt, genau so wie in Jugoslawien. Aber bitte, schreiben Sie mir keine Briefe darüber, denn eine der Ursachen, daß Sie so lange nichts von mir gelesen haben war, daß ich von fast allen Lesern einen Brief bekommen habe, worin man um mehr Auskünfte fragte... Herzlichen Dank, ich war riesenstolz, vor allem, weil ich ja Ausländer bin. Schreiben Sie ruhig, mein Mobil kann das auch noch tragen. Aber antworten... brrr.

Die Straße nach der Türkei ist schlecht, das heißt damals erschrak ich von den Berichten über dies und das, und außerdem war ich vier Wochen in Griechenland und wollte bestimmt, wie schön es auch war, nicht ganz wieder nach dem Norden fahren. Vielleicht kommt noch dazu, daß man sich in Athen immer als Millionär fühlt, weil hundert Mark hier fast eine Million Drachmen sind. Außerdem liebe ich nebst Rollerfahren eine Seereise oder Meerreise, denn die Deutschen vertauschen das ja immer — und... na ja, das Mobil ging auf ein Schiff (à hundert Mark, deswegen muß ich bestimmt mehr und mehr schreiben) und drei Tage später waren wir in Istanbul. Die Türkei ist reichlich mit BP-Benzinpumpen und -Leuten versehen, so daß sogar ein Vertreter der Firma da war, der behilflich war beim Ausladen. Mein Lieber, ich möchte schon wieder eine Geschichte schreiben: „Sie sollten mal nach Istanbul fahren!“ Eine Stadt! Auf sieben Hügeln gebaut, gleich wie Rom, mit Moscheen, Eseln, Bazars voller Duft von Teppichen und Leder, das Gehämmer von Kupferschmieden, das Glänzen des Goldes, das hier wie Brot im Schaufenster liegt! Eine, zwei, drei und vier Wochen genügen nicht, wenn Sie das alles sehen wollen, außerdem, Sie müssen diese Zeilen vor Mitternacht lesen, wie schön die Nächte im Osten auch sein sollen... Wir gehen weiter!

Ein Ding aber: Sollten Sie je nach Istanbul kommen, beeilen Sie sich dann nicht, weil Sie denken, Ankara sei, weil es die Hauptstadt ist, vielleicht schöner! Sollten Sie, wie ich, aus Istanbul wegfahren müssen, weil Sie nicht allzuviel Geld mehr haben, dann ist es was anderes... Übrigens: Wenn man hier im Hotel verbleibt, und Sie haben zufälligerweise ein Doppelbettzimmer bekommen, staunen Sie dann nicht, wenn eines Abends ein fremder Herr herein kommt, der das zweite Bett belegt; das ist ganz normal hier...

Na also, gehen wir weiter. Ah! Jetzt kommt der richtige Osten! Wir gehen über den Bosphorus! Adieu, Europa, auf Wiedersehen, jetzt sind wir in Asien!

Ach, wie gut! Ach, wie schön, wie reizend, geheimsinnig, aufregend... das letzte von allem: Die Straßen sind hier Pflaster und nach etwa fünfzig Kilometer hört auch das auf und wir gehen weiter in Sand... Na, es wird hier nicht allzuviel Verkehr geben — meinen Sie! Zwischen Istanbul und Ankara fahren täglich etwa 500 Lkws hin und her... Ich müßte eigentlich schreiben: ULkw (überbelastete Lastkraftwagen), denn hier fängt's an und geht es weiter bis... ja, bis wo? — daß man es ganz normal findet, auf einen Lkw von sechs Tonnen zehn oder vierzehn zu laden... Autobusse sind ebenso schwer mit Menschen — und Tieren — geladen und deswegen verwundert es nach ein paar hundert Kilometern gar nicht, wenn Sie da auf einmal einen Autobus finden, der umgekehrt auf der Straße oder zwanzig, dreißig Meter daneben liegt...

Wenn jemand uns überholt, lieber Leser und Leserin, bitte machen Sie die Augen zu, das können Sie sich, weil Sie ja als Sozium mit mir fahren, ruhig leisten! Die ersten fünf Minuten staubt es nämlich ein wenig, so wenig, daß ein leerer Geldbeutel innerhalb einer Stunde voll ist — mit Staub, was dachten Sie?

Ankara ist gar nicht schön, es ist alt und neu zusammen, ein Dorf, das plötzlich Großstadt geworden ist und deswegen gar keinen Charakter hat. Wir müssen mal schnell weiter: Ah, vergessen wir nicht, nach Urgup zu fahren! Die nächste Reise nach dem Mond! Keine phantastischen Raketen brauchen Sie dazu, wenn Sie Zeit haben, geht es sogar mit 125 Kubik. Urgup heißt der Ort, wo Sie sich auf dem Mond wännen. Ehrlich gesagt: Man fühlt sich ein wenig fremd hier in der Umgebung, worin solche Gestalten stehen, wie Sie auf dem Bild sehen können. So weit das Auge reicht, gibt's hier diese Landschaft; ganz ruhig gesagt, eines der Weltwunder. Menschen wohnen hier ganz wenig, Sie fahren Stunden und stundenlang alleine und wenn Sie jetzt absteigen, finden Sie niemals den Weg zur Roller Revue-Stadt zurück. Und wenn es



Der junge und sportbegeisterte König Hussein von Jordanien mußte natürlich auch mal auf dem Mobil Platz nehmen. „Wunderbar“, sagte er

Abend wird, ist es ganz unangenehm hier und dann wird's kalt! Vergessen Sie auch nicht, wir sind hier auf der Anatolischen Hochebene, fast 1500 Meter hoch! Wir schlafen im Hotel Palaco, das hier Palas geschrieben wird, das man aber Paljas nennen muß. Was, wir haben ja so wenig Geld? Aber das Palas Hotel in Nidge kostet nur eine Mark siebzig! Na ja, Sie können die Tür nicht abschließen, weil kein Glas darin ist, aber sofort kann man das zukleben mit Zeitungen!

Das Bett hat eine ganz dicke Decke, und das weiße Leinen ist an dieser Decke festgenäht... Frisch? Nicht ganz, zwei oder drei- oder ein paarmal mehr hat einer da drin geschlafen, aber was wollen Sie, der Mann war ja genau so wie Sie!

Komm, wir haben geschlafen, weil wir so müde waren, wir gehen weiter, denn der Süden ruft! Nur wenige Kilometer sind zu fahren (was ist 200 auf einer Weltreise) und wir sind in Mersin, wo das Klima plötzlich ganz anders ist: Wir sind am Mittelmeer!

Hierlich, wieder das blaue Wasser zu sehen, zu hören, ja fast zu riechen! Die Temperatur steigt, und wir gehen hinunter, weil wir jetzt wieder auf Meereshöhe kommen. Die Landschaft wird anders: Baumwolle wächst hier und Apfelsinen. (Es gibt hier Apfelsinenmillionäre!)



Soldaten helfen immer, vor allem in Griechenland

Und soeben haben wir im Tauruspaß (damals berühmt, weil er so uneinnehmbar war; jetzt asphaltiert) die ersten Kamele gesehen . . . Noch ein paar Kilometer nur, ein paar hundert: Die syrische Grenze, wir sind in Arabien, Absteigen!
 Das sagten ein paar Soldaten auf dem Weg nach Aleppo. Sie sahen das Mobil und hoben die Hand hoch; Anhalter! „Meine lieben Jung's“, sagte ich, „ihr müßt doch verstehen, daß mein liebes, gutes, treues Mobil, das schon so viele von tausenden Kilometern gefahren hat, unter einer riesigen Überbelastung das nicht haben kann, zwei Soldaten extra? Und wo wollen Sie sitzen meine Herren? Einer auf dem Koffer, der andere auf das Schlußlicht?“

Die Soldaten verstanden meine Sprache nicht, außerdem bekamen sie Streit um den besten Platz. Und wenn zwei Hunde streiten um das Bein, sagt man bei uns, dann geht der Dritte schnell davon mit dem Ding. Und deswegen gab ich etwas Gas und brauste davon . . . Syrien ist komisch. Die Leute sind gut, und wie Sie gelesen haben, wechselt Präsidenten ebenso schnell wie ich oder Sie das Ersatzrad. Man schreibt auch komisch, wie Sie wissen: Eine Art Wümerschrift, die rechts anfängt und links endet, so daß eine Zeitung und ein Buch von vorne nach hinten gelesen werden sollen. Vor allem sind die Araber aber freundlich, behilflich und nicht so orthodox, wie z. B. hier in Pakistan. Viele Frauen gehen in Syrien nicht mehr verschleiert, die Jugend ist ganz modern und spielt Fußball und sitzt auf dem Fahrrad, worauf sie ganz herrliche Hupen haben, so daß Sie denken, es kommt ein Cadillac hinterher.

Hier in Syrien fangen auch die guten Straßen wieder an, noch von den Franzosen angelegt. Natürlich gibt es auch schlechte Straßen, so wie z. B. die nach Palmyre, das eine weltberühmte alte Stadt der Beduinen ist und das mitten in der Wüste liegt. Natürlich



Man könnte das hier vielleicht eine Kamelschnellbahn nennen. Mit einem Roller kommt man aber nicht so schnell durch. Und sehen Sie da am Ende: da hört der Weg ganz auf und man muß sich auf Spuren verlassen

wollte ich für Sie darüber schreiben, aber ja! Dreimal habe ich's versucht, dreimal bin ich zurückgekommen: Unmöglich! Regen und Schnee hatten die doch schon fürchterliche Straße zwar „glatt“ gemacht, aber wenn man darüber rollerte! Bis über die Felgen ging das Mobil herein und in solchen Augenblicken denkt man an Warnungen von Freunden und Familie: Gehe doch nicht auf Weltreise, du bist verrückt . . . und dann mit so einem Ding . . . Ja, dreimal versucht und dreimal zurück . . . Sie werden wie ich, müde geworden sein. Schauen Sie auf die Uhr: Es wird bestimmt fast Mitternacht sein! Schnell schlafen gehen! Träumen Sie süß vom Nahen und Fernen Osten. Das nächste Mal treffen wir uns wieder.



Der Sitzbeiwagen auf unserem Bild ist eine deutsche Erfindung, die erstmalig auf der Erfindermesse 1951 gezeigt wurde. Unser Foto zeigt das Versuchs-Seitenwagenmodell, das in verbesserter Ausführung bisher nur in Italien in Lizenz hergestellt wird. Für schlechtes Wetter ist ein ausreichender Regenschutz vorgesehen. Ein in den Sessel eingebauter verschleißbarer Gepäckkasten ist noch besonders zu erwähnen. Die Vorteile des Sesselbeiwagens bei den verschiedensten Gelegenheiten liegen auf der Hand. Ältere Personen, Behinderte oder Kriegsschädigte können sich bequem hinsetzen. Das Modell kann auf einfachste Weise durch Abnehmen des Sessels und Aufsetzen eines Kastens zum Lieferbeiwagen umgewandelt werden

Erotischer Reiz

In der Nummer 9/54 der Zeitschrift „Das Motorrad“ wurde von Herrn Fx. unter anderem Anstoß genommen an dem Feuilleton der R.R. „Kleine Sozia-Soziologie“ (3/54). Von der hilflosen Albernheit abgesehen, Zitate, aus dem Zusammenhang gerissen, zu servieren, zeugt solche Polemik von wenig Kollegialität. (Beachten Sie bitte R.R., Seite 29).

Aber, ich weiß auch etwas feines! Gleich in derselben Nummer des „Motorrad“ auf der ganzen Seite 357 wird dem mit Recht staunenden Leser folgendes offenbart:

„Ich kann mich an meine erste Fahrt vor 20 Jahren erinnern — das war ein ganz eigenes Gefühl, beinahe ein erotischer Reiz, Herr über einige PS zu sein. Von klarer Überlegung keine Spur. Erst, als es gebumst hatte, kam ich auf den Trichter . . .“ usw.

Oh, Verzettelung! — Und dann wird pausenlos von 108er Schnitt Autobahn, im Dunkeln mit 90 km/h, 110 km/h, mit der DR 201 schnellster Fahrer über mehr als 200 km Bundesstraßen, und was der starken Bilder mehr sind, erzählt.

Schätze, das sind die Sachen, die den unbedarften Nachwuchs schulen und gleichzeitig zur Schnecke machen können und halte sie für viel wichtiger als die Frage, ob eine Fahrradbraut nach Wind und Sonne riecht oder eine Rollerbraut nach Kölnisch Wasser. Diese Gerüche sind nicht allzu gefährlich — aber der erotische Reiz auf dem Motorrad . . . !

Hüten Sie sich vor dem „Rennfieber“

Sie sind kein Caracciola oder Haas! Oder doch? Was man so an einem Trainingstage oder nach Beendigung der Rennen in der Nähe von Rennstrecken erlebt, oft noch Tage nachher, verleitet allerdings zu der Vermutung, daß in unserem Volk noch ungehobene Schätze an Rennfahrern stecken. Wenn man sieht, wie die ältesten Schinken mit Vollgas durch die Kurve gedrückt werden, wenn man Wagenveteranen mit -zig Sachen und krachender Karosserie vorbeiflitzten sieht, wenn man atemberaubende Überholungen in den Kurven bewundern kann, dann wundert man sich eigentlich, daß nicht noch mehr Unfälle geschehen. Der „Rennrausch“ ist bald so schlimm wie der Alkoholrausch, er befällt sonst vollständig vernünftige Menschen, sobald sie Rennfahrer auf der Strecke gesehen haben. Sie machen sich nicht klar, wie leichtsinnig sie handeln, daß ja im Rennen die Strecke

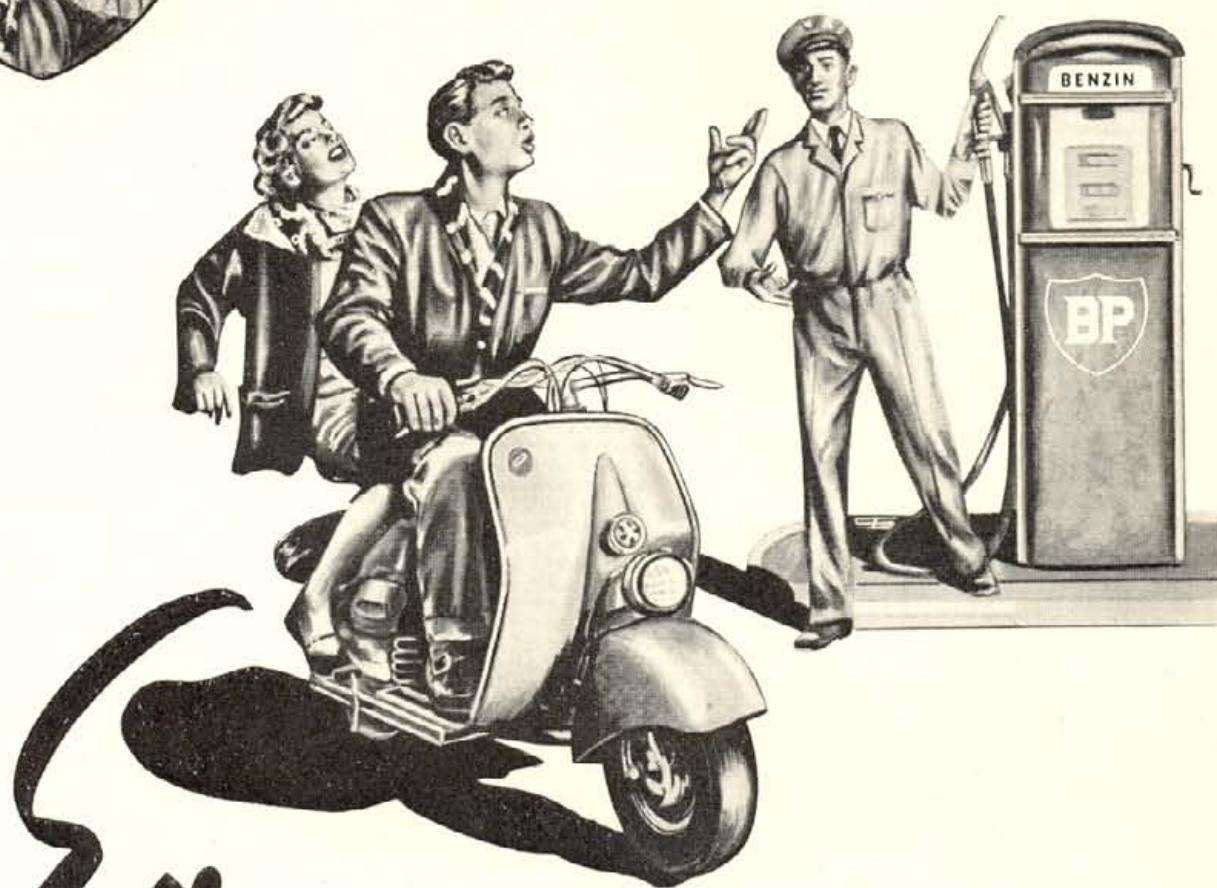


Aus „Motor“, Den Haag

abgesperrt ist, daß es sich um andere Maschinen und — entschuldigen Sie bitte — auch um andere Fahrer handelt. Ob auch Sie diese eisernen Nerven besitzen, die für solche Rennen notwendig sind, müßte erst einmal unter Beweis gestellt werden; das aber kann nicht auf unangesperrten Straßen geschehen, denn jeder Unfall kann nicht nur für Sie, sondern auch für andere Fahrer und harmlose Passanten namenloses Unheil mit sich führen. Gewiß, diese Hingabe an die Geschwindigkeit, dazu ein gewisser Machtrausch, ist den Menschen nun einmal eigen; dies alles führt ja den Menschen erst an die Rennstrecke als Zuschauer heran. Niemals aber darf dieser Rausch dazu führen, leichtsinnig zu sein und seine Kräfte zu überschätzen. Sie sind kein Rennfahrer und Ihr Fahrzeug ist kein Rennfahrzeug; bitte denken Sie immer daran, wenn Sie auf einem Rennen die „Kanonen“ bewundern und anschließend heimwärts fahren. HiGrö.



Einem Motor, der einmal BP gekostet hat,
schmeckt kein anderer Kraftstoff mehr.



**Er bekommt,
was ihm bekommt:**

BP Kraftstoff ist besonders bekömmlich, denn
BP entwickelt im Laboratorium
BP testet auf Prüfstand und Straße
BP kontrolliert in der Produktion
BP garantiert an jeder Station

**maximale
Kraftstoff-
leistung**
für jeden
Serienmotor



BENZIN

für sportliche Höchstleistung: **SUPER**

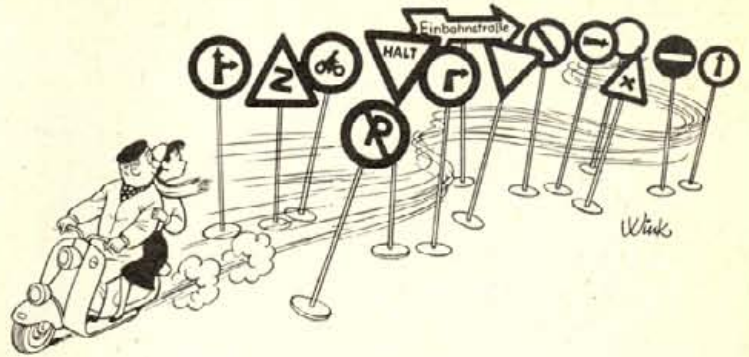
...und am Ende steht das Chaos

Es wird immer offenkundiger, daß wir uns in unserem Verkehrs-wesen mit rasanter Geschwindigkeit dem Punkte nähern, wo der Verkehr auf den Straßen aufhört in geregelten Bahnen zu ver-laufen und das Chaos, der Kampf aller gegen alle beginnt. Leute, die etwas von der Sache verstehen, haben diese Entwicklung längst vorausgesagt; denn wenn sich auf der einen Seite die Kraft-fahrzeuge wie die Kaninchen vermehren und dabei auch noch ständig schneller werden, auf der anderen Seite aber das zur Ver-fügung stehende Straßennetz weder umfangreicher noch besser wird, dann läßt sich an den fünf Fingern abzählen, wann der Zeitpunkt eintritt, in dem selbst der krasseste Optimist erkennen muß, daß es so nicht weitergehen kann.

Das Erschütterndste an dieser ganzen Verkehrsmisere aber ist die maßlose Abgestumpftheit breitesten Volksschichten gegenüber den immer unerträglicher werdenden Verkehrsopfern und die Hilflosigkeit unserer Behörden in einer wirksamen Bekämpfung des Übels. Berufene und Unberufene, Fachleute und Laien, Schlaue und weniger Schlaue haben in endlosen Diskussionen und in einer Flut von Zeitungsartikeln sich mit den Verkehrs-problemen auseinandergesetzt. Man treibt Verkehrserziehung, mahnt, klärt auf, droht, appelliert an alle guten Instinkte im Menschen — Erfolg gleich Null. Man brütet monatelang über neuen Verordnungen und Gesetzen, und wenn sie endlich erscheinen, sind sie Stückwerk, unvollständig oder geben gar, wie z. B. die neue Vorfahrtregelung, Anlaß zu neuen Irrtümern und Unfällen. Und warum alle diese entmutigenden Mißerfolge und Fehl-schläge? Weil man anscheinend zu wenig erkennt oder nicht er-kennen will, daß der Mensch den Maschinen, die er schuf, nicht mehr gewachsen ist, daß die Technik auf dem besten Wege ist, die Menschen aufzufressen. Einer unserer bedeutendsten Chirurgen und Krebsforscher, Professor Karl-Heinz Bauer aus Heidelberg, hat dies kürzlich auf dem Chirurgenkongreß in München klar zum Ausdruck gebracht, als er sagte: „Der Mensch ist physiologisch überfordert, wenn er sich in den modernen Verkehr wirft. Niemand kann die Gefahren des Verkehrs, die auf ihn lauern, übersehen und gleichzeitig die unzähligen Verkehrsschilder beachten. Der Mensch kann sich zusätzlich nicht mehr an den heutigen Verkehr anpassen.“

Man sagt, unser Straßennetz sei veraltet und den Anforderungen des modernen Verkehrs in keiner Weise mehr gewachsen. Das stimmt leider, aber da wir nicht damit rechnen können, in wenigen Jahren ein neues, großzügiges Straßennetz zu erhalten, müssen wir uns mit den Gegebenheiten abfinden und unsere Fahrweise darauf abstellen. Was man aber bei unseren Straßen in kürzester Zeit und mit geringen Kosten sehr zum Vorteil für die Verkehrs-sicherheit ändern könnte, das ist die maßlos übertriebene und zum Teil völlig unzweckmäßige Beschilderung.

Die Führung eines Kraftfahrzeuges erfordert heute die gespannteste Aufmerksamkeit, so daß selbst ein geübter Fahrer nicht mehr in der Lage ist, auf jedes Schildchen am Straßenrande zu achten. Wenn zudem die Erfahrung lehrt, daß von hundert Kurven-schildern 98 überflüssig sind, weil die angezeigten Kurven nicht so gefährlich sind, daß sie ein halbwegs aufmerksamer Fahrer nicht spielend bewältigen würde, so muß allein diese Tatsache zwangsläufig dazu führen, daß man bald überhaupt kein Schild mehr beachtet — leider auch nicht die zwei unter hundert, die eine wirkliche Gefahr anzeigen. Und was wird uns erst in den Städten und Ortschaften an Schilderitis geboten! Es ist durchaus keine Seltenheit, daß an einer einzigen Stelle sechs und mehr Hinweis-, Ge- und Verbotsschilder stehen oder daß z. B. Park- und Halteverbotsschilder umfangreiche Aufschriften mit Zeitangaben



für ihre Gültigkeit haben, die nicht einmal ein berufsmäßiger Schnelleser im Vorbeifahren in sich aufnehmen kann. Es gibt da nur ein Mittel zur Abhilfe: Rücksichtslos ausholen! Zum Teufel mit dem unnötigen Schilderkram! Wo aber ein Schild stehen bleibt, da muß es notwendig sein und eine echte Gefahr ankündi-gen, dann wird es auch beachtet.

Doch will man das Verkehrsproblem an der Wurzel packen, dann muß man beim Menschen beginnen. So wie keine menschliche Gemeinschaft ohne gegenseitige Rücksichtnahme, ohne Höflich-keit, ohne Disziplin bestehen kann, ebensowenig kann es eine Verkehrsgemeinschaft ohne diese Voraussetzungen geben. Wir Deutsche waren immer groß in der Disziplin, aber leider nur in der erzwungenen, von oben befohlenen. Für das, was man freiwillige Selbstdisziplin nennt, fehlt uns anscheinend jeglicher Nerv. Und gerade sie wäre uns so bitter notwendig, um der Verkehrsnot zu steuern. Man hat die Zügel locker gelassen und die Geschwindig-keitsbegrenzungen aufgehoben in der Erwartung, daß jeder ein-zelne soviel Selbstdisziplin aufbringt, nicht schneller zu fahren, als es die jeweilige Verkehrslage und die eigene Fähigkeit zur sicheren Beherrschung des Fahrzeuges zuläßt. Die bisherigen Erfahrungen haben uns eines Besseren belehrt und wenn heute da und dort Stimmen laut werden, die wieder Geschwindigkeits-begrenzungen fordern, dann fühlen sich hunderttausende in ihren demokratischen Grundrechten bedroht. Sie sollten bedenken, daß die Amerikaner als Erzdemokraten heute noch in ihrem eigenen Lande und bei uns in Deutschland Geschwindigkeitsgrenzen haben. Uns bleibt nur die Wahl, entweder mit Zwang, notfalls mit drakonischen Strafen und Führerscheinentzug Verkehrs-

Der VFM gibt folgende Produktionszahlen bekannt:

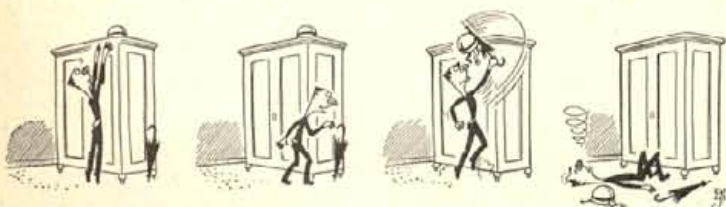
Bezeichnung	Produktion	Produktion
	März 54 endg.	April 54 vorl.
Markenfahräder	114 098	120 526
davon Mopeds	25 263	29 317
Motorräder	30 116	29 486
Motorfahräder	1 292	1 331
Motorroller	9 996	10 378

disziplin zu schaffen oder es in Kauf zu nehmen, daß jährlich 11000 Menschen, das entspricht der Bevölkerung der Stadt Füssen im Allgäu, auf den Straßen verbluten. Maßnahmen, wie z. B. ein Sturzhelmzwang für Motorradfahrer, schaffen das Verkehrs-problem nicht aus der Welt, sondern stellen nur Verlegenheits-lösungen dar. Besser ist schon die Beschränkung des Führer-scheins 4 auf Maschinen bis 100 ccm, aber noch weit besser wäre eine viel umfassendere Prüfung aller Führerscheininwärter auch in Überlandfahrten und bei Nacht, sowie der körperlichen, geistigen und charakterlichen Eignung.

Das scharfe Durchgreifen der Gerichte bei Alkoholdelikten hat unzweifelhaft Erfolg gehabt und zu einem erheblichen Rückgang dieser Delikte geführt. Es ist nicht einzusehen, warum man die gleiche Praxis nicht mit demselben Erfolg auf alle Verkehrsdelikte ausdehnen könnte. Grundbedingung dafür ist allerdings eine klare und möglichst einfache Verkehrsgesetzgebung sowie eine sichere Gewähr dafür, daß die Kraftfahrer nicht einer polizeilichen Willkür ausgeliefert werden. Solche Mätzchen, wie den von gewisser Seite vorgeschlagenen Lernführerschein, kann man sich ruhig sparen; das sind keine Lösungen, sondern nur Notbehelfe und nicht einmal gute.

Die anständigen Kraftfahrer — und es gibt deren unendlich viel mehr, als man gemeinhin annimmt — werden durch die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht berührt. Alle Un-belehrbaren, Narren und Verkehrsrowdys aber soll im all-gemeinen Interesse die ganze Strenge des Gesetzes treffen. Es kann uns allen nur recht sein, wenn sie aus dem Ver-kehr ausgemerzt werden.

Karl Lidl



Aus „Motor“, Den Haag

„... ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen“

von Justus

Man braucht als blutiger Verkehrslaie Wochen, bis man sich mit künstlich gesteiftem Rückgrat und durchgedrückten Kniekehlen vor die strengen Augen des Herrn Fahrprüfers wagen kann — und kann dann als alter Verkehrsbase das wichtige Papierchen in ganz kurzer Zeit verlieren. Man muß nur irgendeine verkehrrechtlich anruchige Dummheit machen und sich dabei erwischen lassen; hat man sich hierdurch als „ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen“ erwiesen, dann...

Aber man halte sich die einschlägigen Bestimmungen unseres Strafgesetzbuches und der Strafprozeßordnung lieber selbst vor die ungläubigen Pupillen. Man liest dann was folgt: „Wird jemand wegen einer mit Strafe bedrohten Handlung, die er bei oder im Zusammenhang mit der Führung eines Kraftfahrzeugs oder unter Verletzung der dem Führer eines Kraftfahrzeugs obliegenden Pflichten begangen hat, zu einer Strafe verurteilt oder lediglich wegen Zurechnungsunfähigkeit freigesprochen, so entzieht ihm das Gericht die Fahrerlaubnis, wenn er sich durch die Tat als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erwiesen hat.“ Und bis es so weit ist: „Sind dringende Gründe für die Annahme vorhanden, daß die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen entzogen werden wird, so kann der Richter dem Beschuldigten durch Beschluß die Fahrerlaubnis vorläufig entziehen, wenn dies erforderlich ist, um die Allgemeinheit vor weiterer Gefährdung zu schützen.“

Ganz klare und modern klingende Sätze. Der erste betrifft die Entziehung der Fahrerlaubnis im Urteil nach einer regulären Hauptverhandlung gleichzeitig mit dem Strafausspruch, die andere Bestimmung gibt dem Richter die Möglichkeit, dem Delinquenten die Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen schon vorher abzusprechen, wenn er sich besonders daneben benommen hat. Beide Vorschriften sind noch sehr jung (bekanntlich stand das Recht zum Entzug der Fahrerlaubnis bis vor kurzem den Verwaltungsbehörden allein zu), weshalb sich Richter, Verkehrsexperten und Wissenschaftler noch nicht ganz im klaren darüber sind, wie die Bestimmungen im einzelnen auszulegen sind.

Unser höchstes Gericht, der Bundesgerichtshof in Karlsruhe, hat z. B. festgestellt, daß auch derjenige zum Führen eines Kraftfahrzeuges ungeeignet ist, der durch Betrügereien (widerrechtliche Benutzung eines Kraftfahrzeuges usw.) charakterliche Mängel gezeitigt hat. Andere Gerichte sind sich zur Abwechslung nicht darüber einig, ob man bei einem einmaligen Fall von Trunkenheit davon sprechen könne, daß der Fahrer ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen sei. Ein ganz anderes Gericht wieder ist der Meinung, daß es auf die Ungeeignetheit zur Zeit der Urteilsfällung, nicht im Augenblick des Unfalls ankomme (!). Glücklicherweise ist man sich wenigstens darüber einig, daß die Gesamtpersönlichkeit des Betroffenen genau geprüft werden müsse. Steht nun dieser charakterliche Mangel der Niebleignung einmal fest, dann sind die Gerichte verpflichtet, die Fahrerlaubnis zu entziehen; der Führerschein ist zu beschlagnahmen. Die Fahrerlaubnis erlischt mit der Rechtskraft des Urteils. Im Urteil muß eine Frist bestimmt sein, vor deren Ablauf die Verwaltungsbehörde keine neue Fahrerlaubnis erteilen darf. Diese Zeitspanne liegt zwischen 6 Monaten und 5 Jahren; die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis kann auch für immer untersagt werden.

Die Entziehung der Fahrerlaubnis wird ausschließlich als Sicherungsmaßnahme angesehen; die Allgemeinheit soll vor weiterer

Gefährdung durch den Verkehrssünder geschützt werden. Ein solches gerichtliches Vorgehen trägt aber viel eher den Charakter einer Bestrafung als eine kurze Freiheits- oder eine kleine Geldstrafe. Man denke nur an die vielen Reisenden, die sich ihre Existenz errollern müssen. Trotzdem sagte das Oberlandesgericht Stuttgart: „Die berufliche Wirkung hat außer Betracht zu bleiben.“ Die vorläufige Entziehung setzt wie die endgültige voraus, daß ein Schutz der Allgemeinheit vor weiterer Gefährdung erforderlich ist. Die Wahrscheinlichkeit einer solchen Gefährdung muß bei der Einziehung effektiv festgestellt sein; eine fiktive Unterstellung genügt nicht. (Wann der Punkt erreicht ist, von dem ab man von „Gefährdung“ reden kann, ist wie viele andere Punkte dieses heiklen Problems noch ungeklärt.) Außerdem müssen dringende Gründe dafür sprechen, daß in der Hauptverhandlung dem Beschuldigten die Fahrerlaubnis entzogen werden wird. Fällt der Grund der Entziehung fort oder entzieht das Gericht im Urteil die Fahrerlaubnis nicht, dann ist der Führerschein sofort zurückzugeben.

Hier ergibt sich nun eine wichtige Frage: Kann die Dauer der vorläufigen Entziehung auf die endgültige angerechnet werden (ähnlich der Anrechnung einer Untersuchungshaft auf die Freiheitsstrafe)? Die Antwort ist von außerordentlich großer Bedeutung für den Betroffenen, da vom Zeitpunkt des Entzugs bis zum Urteil 10 bis 12 Monate vergehen können. Leider sieht das Gesetz diese Möglichkeit nicht vor; das Gericht kann aber die Erteilung einer neuen Fahrerlaubnis gestatten, wenn sich ergibt, daß für die Allgemeinheit keine Gefahr mehr besteht.

Zum Schluß noch einige wichtige Einzelheiten. Das Recht der Verwaltungsbehörde zum Entzug der Fahrerlaubnis besteht nach wie vor, wenn sich ein Verkehrsteilnehmer als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen erweist. Das Gericht hat allerdings ein „Vorrecht“, was sich dahingehend äußert, daß die Behörde in ihrem Einziehungsverfahren den Sachverhalt eines gleichzeitig laufenden Strafverfahrens nicht berücksichtigen darf. Der Strafrichter darf aber seinerseits eine Entziehung der Fahrerlaubnis auch dann noch anordnen, wenn diese von der Behörde bereits entzogen wurde. Dies ist wichtig, da gegen beide Maßnahmen verschiedene Rechtsmittel in Frage kommen. — Da die Entziehung der Fahrerlaubnis eine Sicherungsmaßnahme darstellt, kann sie auch angeordnet und durchgeführt werden, wenn die Strafe selbst aus Bewährungsgründen ausgesetzt wird. — Ist die Frist abgelaufen, während der die Behörde keine neue Fahrerlaubnis erteilen darf, so lebt die alte nicht automatisch wieder auf; es muß ein neuer Führerschein ausgestellt werden...

Mit letzter Kraft stürzte Justus, als er sich bis hierher durchgetippt hatte, zur redaktionseigenen Wasserflasche (von wegen Trunkenheit am Schreibtisch!), denn derart trockene Sätze hat er sich noch nie aus den ermatteten Gehirnzellen gesogen. Er hofft auf Mitgefühl und Verständnis von seiten der geneigten wie der ungeneigten KR-Leser!



Was dem Kraffrad recht,

ist dem Roller billig

Deshalb kommen Continental „LB“ Reifen auch beiden zugute. Sie sind für beide richtig.

Die verblüffende Standfestigkeit in der Kurve auch bei größter Schräglage ist ihr besonderes Kennzeichen. Das griffige Profil mit den Seitenlamellen und breiten Stützrippen macht das Fahrzeug standfest und bremsicher.

So geben Continental „LB“ Reifen das beruhigende Gefühl der Sicherheit. Das ist auch wohl der Grund, wenn der Motorsport immer mehr „LB“ Reifen verlangt.

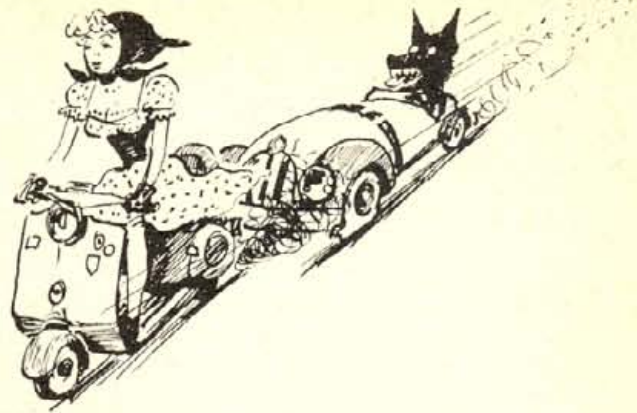
GUTE FAHRT AUF

Continental LB

Das Rotkäppchen

EIN MÄRCHEN FÜR ROLLER-CAMPER

sehr frei nacherzählt von Franz von Hoven



Es war einmal ein kleines Mädchen, ein herziges Ding, das alle Welt lieb hatte. Am liebsten aber hatte es seine Großmutter und diese hatte ihm zu ihrem roten Roller ein rotes Käppchen gekauft und danach hieß es „Rotkäppchen“.

Eines Tages, da die Mutter Kuchen gebacken hatte, sagte sie zu Rotkäppchen: „Die Großmutter ist wie jeden Sommer beim Zelten; fahre also hinaus und bringe ihr von dem schönen Kuchen und etwas Wein und die Sturmleinen für ihr neues Zelt, die sie vergessen hat. Rotkäppchen fuhr immer gerne zur Großmutter auf den Campingplatz, obwohl es ein langer Weg war und machte sich also gleich fertig. Ehe es ging, sagte noch die Mutter: „Kind, rase nicht wieder so und sei vorsichtig beim Überholen. Wenn dir hinten wieder die Luft ausgeht, dann mache dich beim Montieren des Reservereifens nicht so dreckig. Und lege nicht so viel Rouge auf, du weißt, die Großmutter ist ein Sportmensch und ich mag es auch nicht gerne.“ So ungefähr sagen ja die Mütter immer, wenn die Töchter hinausrollern.

Wie Rotkäppchen in den Wald kam, hatte sie auf einem einsamen Wege ein kleines Pännchen und konnte nicht gleich finden, wo bei seinem Roller der Motor war, weil er ja jetzt nicht mehr schnurrte. Wie sie so ratlos dastand, kam der Gevatter Wolf daher. Er hatte sich als Kavalier am Steuer getarnt und fuhr einen mitreißenden Sportzweisitzer. So hatte Rotkäppchen keine Angst vor ihm. Er aber verstand sich ganz wohl auf einen guten Bissen und hätte sie am liebsten auf der Stelle verschlungen, wenn nicht zufällig der Vespa-Club des Weges gekommen wäre, also Leute, die auch der Wolf fürchtete. So half er Rotkäppchen den Motor suchen und führte freundliche Reden. Bald hatte er auf diese Weise herausgefunden, daß Rotkäppchen auf dem Weg zum Campingplatz am Dreerkortsee war, um die Großmutter zu besuchen. So sagte er, er sei auch Camper und er führe auch dorthin und er würde sich sehr freuen, der einsamen alten Dame ein wenig Gesellschaft zu leisten; er hätte nur noch vorher eine geschäftliche Besprechung, wegen der Fabrik. . . . Rotkäppchen kam sich vor wie im Märchen. Der Wolf aber fuhr, als der Vespa-Club endlich vorüber war und der rote Roller wieder schnurrte, davon, daß die Funken nur so aus seinem Auspuff herausflogen. Der gute Wolf, dachte das Rotkäppchen, er spricht wie ein mittlerer Großindustrieller, er wird bestimmt einen guten Eindruck auf Oma machen. Während sie so dachte, fuhr der Wolf in der Tat aus seinem Wagen heraus, was drin war, aber nur, um Rotkäppchen einen Vorsprung abzugewinnen und um vor ihr bei der Großmutter anzukommen.

Während Rotkäppchen gemütlich dahinrollerte und sich sogar Zeit nahm, einen Blumenstrauß zu pflücken, war der Wolf schon am Campingplatz angekommen. So kam er zum Zelt der Großmutter, als diese gerade ein Nickerchen auf der neuen Schaumgummimatratze machte. „Wer ist draußen?“ fragte die Großmutter hinter dem Moskitonetz. „Ich bin es, das Rotkäppchen; ich bringe dir Wein und Kuchen und die Sturmleinen, die du vergessen hast.“

„Mache nur den Reißverschluß auf und komme herein“, sagte die Großmutter. Da sprang der Kavalier am Steuer mit einem Satz

ins Zelt und verschlang sie. Dann zog er sich ihre Campingbluse an, setzte sich ihren blaugepunkteten Sonnenhut ins Gesicht und legte sich auf die Matratze.

Hat schon die alte sportgestählte Großmutter gut geschmeckt, dachte er, wie wird erst das appetitliche Rotkäppchen schmecken. Ich sehne mich nach ihr. Ich liebe sie zum Fressen!

Rotkäppchen ließ als routinierte Rollerfahrerin nicht lange auf sich warten. „Wer ist draußen?“ fragte der Wolf und gab sich Mühe, die Stimme der Großmutter nachzuahmen. „Ich bin es, das Rotkäppchen; ich bringe dir Kuchen und Wein und die Sturmleinen für dein Zelt.“

„Mach nur den Reißverschluß auf und komm herein“, sagte der Wolf. So kam Rotkäppchen in das Halbdunkel des Zeltes. Obwohl sich ihre Augen noch nicht recht umgestellt hatten, kam ihr die Großmutter doch recht verändert vor. So fragte sie: „Aber Großmutter, was hast du für lange Arme?“

„Die brauche ich, wenn ich mein neues Autoferienzelt aufstellen will.“

„Aber Großmutter, was hast du für lange Ohren?“

„Da bin ich doch gestern an der Firststange hängen geblieben, da sind die so geworden.“

„Aber Großmutter, was hast du für große Augen?“

„Die brauche ich, daß ich meine Heringe im tiefen Gras wiederfinden kann.“

„Aber Großmutter, was hast du für ein entsetzliches Maul?“

Da, endlich, erinnerte sich der Kavalier am Steuer an den Urtext des Märchens „Rotkäppchen“ und sprach: „Damit ich dich besser fressen kann!“ Und wie er das sagte, fraß er sie auf. Dann erinnerte er sich an noch etwas, nämlich, daß auch Wölfe Grundsätze haben. So hieß sein erster Grundsatz:

Ein gutes Zeltgericht,
stört meine Ruhe nicht.

Er ließ sich also auf den Schaumgummi gleiten, schlief sofort ein und begann zu schnarchen, derart, daß sogar die Stäbe der Nachbarzelte noch zitterten. Der Zeltplatzwart, der eben einen Abfallimer in der Nähe ausleeren wollte, kam herbei, ohne zu wissen, daß er in diesem Moment die göttliche Gerechtigkeit vorstellte. Erst glaubte er, der alten Dame wäre irgendwo eine Naht geplatzt. Wie er aber sah, daß es der Wolf war, sagte er sich gleich, daß hier nur ein größerer operativer Eingriff zu einem „Happy-End“ führen könne. So vergaß er für Sekunden seine neuerworbene demokratische Gesinnung und führte einen zackigen Kaiserschnitt durch. Dabei sprang nicht nur das Rotkäppchen heraus, sondern auch die Großmutter!

Der Wolf konnte anschließend nicht erschossen werden, nachdem gemäß Kontrollrats-Gesetz Zivilpersonen das Tragen von Waffen verboten ist, aber er wurde vom Zeltplatz gewiesen und mußte sich irgendwo flicken lassen.

. . . und wenn sie nicht gestorben sind, so campen sie noch heut.

Camping – Romantik von heute

Wir sind Kinder unserer Zeit, und wir sind daher ganz auf Kurzlebigkeit eingestellt. Man braucht das natürlich nicht wörtlich zu nehmen, aber wenn wir erfahren, daß der Gast von heute in Großstädten und Kurorten im Durchschnitt nur 1 bis 2 Tage bleibt (gegenüber früher 3 bis 4 Wochen), so gibt uns das doch zu denken. In Deutschland wollte man erst gar nicht so recht mitmachen, aber inzwischen steht die Bundesrepublik zusammen mit der Schweiz hinter Italien und Frankreich schon an dritter Stelle im internationalen Campingwesen. Gegenüber dem Vorjahr hat die Zahl der autorisierten Campingplätze in der Bundesrepublik um rund 40% zugenommen. Von den jetzt 112 Campingplätzen entfallen auf:

Südbayern 25	Nordrhein-Westfalen 10
Baden-Württemberg 20	Pfalz und Schleswig-Holstein je 8
Rheinland 18	Nordbayern 5
Niedersachsen 14	Hessen 4.

In Frankreich finden wir allerdings weit über 1000 Campingplätze, in Italien an die 200! Im vergangenen Jahr haben jedoch schätzungsweise immerhin rund 500000 Deutsche ihre Ferien im Zelt verbracht.

Fragt man die Hotel- und Gaststättenbesitzer nach ihrer Meinung zum Camping, so erhält man Antworten wie: „Bei Regen kommen sie ja doch zu uns, wenn sie schon einmal da sind.“ Im übrigen hat man neuerdings die beruhigende Feststellung gemacht, daß die Campingfreunde dem Gaststättenwesen keinen Abbruch tun, denn es sind zu einem großen Prozentsatz Menschen, die sich früher eine weite Ferienreise überhaupt nicht leisten konnten und so als zeitweilige Mittagsgäste in Hotels und Gaststätten sogar Zuwachs bedeuten. Und bei den Geschäftsleuten sind sie ohnehin beste Kunden. Freuen wir uns also weiterhin an diesem späten Glück der Romantik!

(mp)

„GESUNDE“ BRÄUNE

Es ist eine der vielen menschlichen Schwächen, sich immer nach dem zu sehnen, was gerade mangelt. So sehnt sich der moderne mitteleuropäische Großstädter, der mindestens ein Drittel seines Lebens hinter Glas (Fensterglas) verbringt, nach Natur und Sonnenlicht. Mit Recht. Doch in unserer Begeisterung für die Sonne lassen wir nur zu leicht des Guten zu viel werden. Die Folge ist der Sonnenbrand. Sonnenstrahlen sind im allgemeinen gesundheitsfördernd, aber jedes Zuviel bewirkt das Gegenteil! Kranke dürfen nur mit Genehmigung ihres Arztes in die Sonne.

Das Sonnenlicht umfaßt ein breites Spektrum, von den kurzwelligen ultravioletten bis zu den langwelligen Wärmestrahlen. Bräunend wirken nur die Ultraviolettrahlen, doch liegt bei ihnen die nützliche Dosis sehr nahe bei der schädlichen. Zum Schutz gegen die schädliche Wirkung des Ultraviolettlisches bildet die Haut Pigment — die Bräune. Dieses Pigment bildet sich am besten bei langsam zunehmender Sonnenbestrahlung. Deshalb sollte man die sonnenentwöhnte Haut zunächst nur kurze Zeit der Sonne aussetzen. Langes Stillliegen in prallem Sonnenschein ist in jedem Falle schädlich! Das „Braten“ führt zu einseitiger Überhitzung, Hautverbrennung, Blutzersetzung, Sonnenstich (Gehirnschädigung). Bewegen Sie sich beim Sonnenbad! Leichtes Fetten ist gut für die Haut vorm Sonnen, wenn die Haut trocken ist. Zur Abschirmung der schädlichen Kurzwellen wurden die sog. Ultra Öle und -Fette entwickelt. Auch Gerbäuren, die in manchen Sonnenschutz-tinkturen enthalten ist, wirkt schützend, gerbt aber zugleich, macht die Haut ledern. Für den zarten Teint schöner Frauen bedeuten weder intensive Sonnenstrahlen noch die Unzahl Mittel und Tinkturen einen besonders guten kosmetischen Effekt. Den besten Rat, was Ihrer Haut gut tut, gibt Ihnen ein guter Hautarzt.

Die Eitelkeit, möglichst das braunste Gesicht zu haben, ist zweischneidig! — Und damit bin ich bei den Sonnenbrillen. Beim Rollern schützen Sie die Augen gegen Wind und lästiges Gegenlicht, beim Sonnenbad unterstützen sie den Schutz der Augenlider. Ansonsten sind sie in unseren Breiten eine modische Spielerei. Schädlich sind sie jedoch nicht.

Bei Sonnenbrand mildernd wirken hochwertige Fette (Olivenöl), Zinköl, Brandsalben. Sulfonamidsalben bieten guten Strahlenschutz. Bestes Mittel: Gar nicht erst so weit kommen lassen! Darum wünsche ich Ihnen: Sonnenbäder mit Maß. Dr. St.

Tourenproviant auf der Briefwaage

Der Inbegriff des Tourenproviantes war vor nicht allzulanger Zeit immer noch ein ordentliches Stück Speck, eine Hartwurst und — wenn man beim Campieren abkochen wollte — ein paar gekochte Kartoffeln, einige Suppenwürfel für die ewige Erbsensuppe und bestenfalls eine Flasche Tee. Inzwischen hat die moderne Ernährungswissenschaft auch vor diesen ehrwürdigen Gepflogenheiten nicht Halt gemacht und heute kann man ganz bequem dazu übergehen, den Proviant mit der Briefwaage zusammenzustellen und dabei doch gut und vor allem abwechslungsreicher ernährt sein als nach der alten Methode. Man weiß heute, daß selbst bei starker sportlicher Inanspruchnahme — was bei uns auf langen Fahrten auf schwierigen Straßen durchaus der Fall ist — pro Mann und Tag etwa 1500 Gramm Nahrungsmittel, die sich aus Fett, Eiweiß und Kohlehydraten zusammensetzen müssen, vollkommen ausreichend sind. Man wird dabei — trotz ihrer bekannten Nachteile — auf Konserven zurückgreifen, die sich raum- und gewichtsparend verpacken lassen und auch auf längeren Fahrten sauber und hygienisch bleiben. Frische Wurst- und Fleischwaren lassen sich in die bekannten Plastik-Frischhaltebeutel verpacken, und statt des schweren Brots nimmt man heute schon allgemein Zwieback, Knäckebrötchen oder Salzkekse mit. Dazu kommen die vielen kleinen Dinge, die den Proviant angenehm ergänzen, wie Traubenzucker, Tubenmilch, Marmelade in federleichten Cello„gläsern“, getrocknete Früchte, Kartoffel- und Weizenflocken, Schokolade, — und schließlich die leichtlöslichen Kaffee-, Tee- und Kakao-pulver, die man als Glanzleistung der Nahrungs- und Genußmittellindustrie gerade für Tourenzwecke bezeichnen kann. Machen Sie mal den Versuch — zuerst einmal vielleicht nur für eine Wochenendfahrt — und später natürlich auch für die großen Ferienfahrten, den Proviant unter diesen Gesichtspunkten mit der Briefwaage zusammenzustellen. Sie werden sehen, daß die Kost auf diese Weise nicht nur reizvoller, sondern vor allem auch bekömmlicher wird und Sie immer lieber auf die schweren und schwerverdaulichen Nahrungsmittel alten Stils verzichten lernen.

Hawusch

IM FRÜHLING — SOMMER — HERBST + WINTER

Das ideale Öl

Es schützt auch Ihre Maschine vor Rückstandsbildung und Verschleiß

Fordern Sie es an Ihrer Tankstelle

DEUTSCHE VISCIBIL ÖL GESELLSCHAFT HAMBURG

Elastofix und **Fixoflex**

VERSCHLUSSLOSE
ABSOLUT ZUVERLÄSSIGE
DEHNBARE
UHRARM-
BÄNDER
FOR JEDE UHR PASSEND



DIE BEIDEN ASSE

♥ VON ♦



PFORZHEIM
GEGRÜNDET 1885

ACHTEN SIE BEIM KAUF
AUF DIE EINGESTEM-
PELTEN MARKEN

„ELASTOFIXO“
und
„FIXOFLEX“

GROSSE AUSWAHL FÜR JEDEN GESCHMACK
IN ALLEN FACHGESCHÄFTEN IN 14 KARAT GOLD,
IN ERWEER, WALZGOLD, DOUBBLEE MIT ECHTER
GOLDAUFLAGE UND IN GANZ EDELSTAHL



ROLLER REVUE

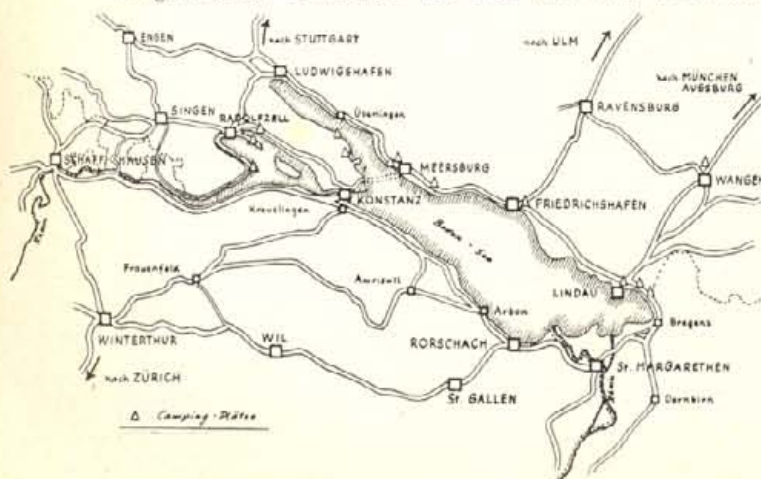
REISETIP:

Oberes Tor in Meersburg am Bodensee. Meersburg, der ehemalige Bischofssitz, baut sich außerordentlich malerisch am rebenbesetzten Ufer des Bodensees auf. In der altertümlichen Stadt bieten sich auf Schritt und Tritt entzückende Straßenbilder. Hier in Meersburg, auf der Burg, wohnte die Dichterin Annette v. Droste-Hülshoff bis zu ihrem Tode im Jahre 1848.

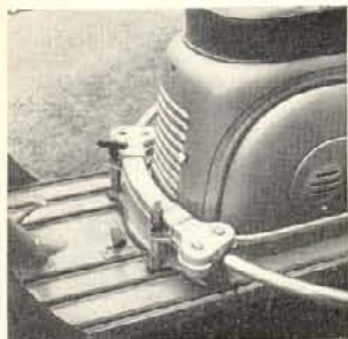
Foto: J. Kehling, Berlin

RUND UM DEN BODENSEE

Das „Schwäbische Meer“ in der Südwestecke des Bundesgebietes ist im Frühling ein besonders lockendes Reiseziel. Durch die blühenden Obstgärten des oberschwäbischen oder oberbadischen Landes rollt man seinen Gestaden entgegen, an denen überall ausgezeichnete Uferstraßen von einer alten und verträumten



Stadt zur andern führen. Im Süden, am Horizont, grüßen bei klarem Wetter die Schweizer Hochalpen. Will man den ganzen See umrunden, was immer eine lohnende Fahrt ist, so braucht man für sich — da Schweiz und Österreich, die beiden ausländischen Anlieger des Sees, den Visumzwang aufgehoben haben — nur einen gultigen Reisepaß, für den Roller allerdings Triptyk oder Carnet. Auch in der näheren Umgebung des Sees, also auf den An- oder Abfahrten, bietet die Südwestecke Westdeutschlands allerhand Sehenswürdigkeiten: Singen mit den vulkanischen Hegaubergen und dem Hohentwiel, wo Scheffels „Eckehard“ spielte, oder auf dem Weg nach Ulm die herrliche Benediktinerabtei Weingarten, wo im Frühsommer der Blutritt, eine einmalige Prozession hoch zu Roß, sehenswert ist. Die größte Stadt des Bodensees, Konstanz, vom Krieg vollkommen verschont, ist bei Kreuzlingen Grenzstation in die Schweiz und bietet selbst interessante Bauten. Radolfzell mit mittelalterlichen Bauten und Vogelschutzgebiet ist ebenfalls sehenswert. Die beiden Inseln Reichenau und Mainau gehören ebenso wie Meersburg — Mittelpunkt des berühmten Bodensee-Weinbaugebiets (Meersburger Weißherbst!) — Wasserburg, Nonnenhorn und das bayerische, auf einer Insel im See liegende Lindau mit Spielbank zu den Höhepunkten einer Bodensee-Reise. Unsere Kartenskizze zeigt im übrigen die zahlreichen, im ganzen Gebiet verstreuten Campingplätze, sowie die Zu- und Abfahrtstraßen. H. W. A. Schoeller



Die Kupplung

MOTO STABIL

ein Anhänger für Motorroller

Die in Italien weit verbreiteten Lastenanhänger werden in Lizenzbau nun auch in Deutschland vertrieben. Da reine Lastenanhänger für Roller meines Wissens in Deutschland noch nicht hergestellt wurden, liegt zunächst die Frage auf der Hand, ob überhaupt Nachfrage dafür vorhanden ist. Ich glaube schon, denn eines seiner größten Pluspunkte ist, daß er nicht nur praktisch an jedem Roller angebracht werden kann, sondern auch, wenn später der Roller einem Auto weichen muß, nicht nutzlos wird, denn seine Kupplung erlaubt ohne weiteres den Anschluß an einen Personwagen. Der Vorteil gegenüber reinen Lastenrollern liegt klar auf der Hand. In wenigen Sekunden ist der kleine Anhänger, der übrigens bei einem Eigengewicht von nur 75 kg bis zu 4 Zentner Last befördert, an- und abmontiert. Der Roller ist also jederzeit auch für Privatfahrten bereit, da an diesem außer der Anbringung der Haltevorrichtung für den Rundbogen nichts geändert wird. Dieser Rollbogen, der in seiner Halterung drohbar ist, gibt dem ganzen Fahrzeug eine unglaubliche Wundigkeit. Durch die selbsttätige Auf- und abbremsung ist die nötige Fahrsicherheit gegeben. Die Anhängerbremsen können aber auch durch einen Handhebel gesondert betätigt werden, womit das Problem des Parkens auf abschüssigen Wegen usw. gelöst wäre.



Roller mit Rollbogen-Anhänger

Bleibe nur noch die Frage offen, was der Roller zu dieser Mehrbelastung sagt. Vom Motor her bestehen kaum Bedenken, wobei ich es für selbstverständlich halte, daß man bei der Wahl des Rollers zu einem der stärkeren Modelle greift. Auch das Fahrgestell wird bei vernünftiger Fahrweise keinen Schaden erleiden, da durch die Gleitmöglichkeit des Rollerbogens Verwindungen weitgehend ausgeschaltet werden. Dieser Anhänger ist wirklich bis ins Letzte durchkonstruiert und wird vielen ein unentbehrlicher Helfer werden. Dixie

Auslandsreisen nach 13 Ländern visumfrei

Das Reisejahr 1954 bringt für uns Deutsche hinsichtlich des Sichtvermerkszwangs (Visum) weitere Erleichterungen. Für folgende Länder ist nunmehr die Einreise (bis zu einem Aufenthalt von 3 Monaten) visumfrei: Belgien, Frankreich, Griechenland, Island, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Österreich, Schweiz, Türkei, Schweden, Dänemark. Die Einreise in die Bundesrepublik dagegen ist bereits für Staatsangehörige von 21 Ländern visumfrei. W.

Kursbuch für Wagen und Magen

Der „BP-Autoführer“ beschreibt Ihnen 37 reizvolle Autostrecken im Bundesgebiet. Er macht Sie auf Sehenswürdigkeiten aufmerksam, nennt Ihnen gute Hotels und weist Sie besonders liebevoll auf kulinarische Leckerbissen, Spezialitäten und Weine hin. Sie erhalten ihn an jeder größeren BP-Tankstelle gegen die geringe Schutzgebühr von DM 3,80.



Praktisches Sporthemd für den Herrn aus Popeline. Dazu die beliebten Schwimmshorts „Sahib“ mit eingearbeitetem Baumwoll-Slip. Modell: Benger-Ribana



▲ Praktischer Pullover aus Baumwoll-Plüsch mit breitem Kragen. Bund und Kragen 2 x 2 gestrickt. Dazu die elegante lange Hose aus Streifenpiquee. Modell: Benger-Ribana

„Capri“. Äußerst kleidsame Neuheit für Camping, Strand und Straße. Kann auf beiden Seiten getragen werden. Lieferbar in vielen uni und gestreiften Ninoflex-Dessins. Modell: Mützenhäusler, Krefeld



Salopper Damen-Kasack im schweren Fanggestrück mit effektivt ausgedecktem Raglanarm und dem modernen Umteigragen.

Neuartiger Herren-Lumberjack aus „Suedette“ mit dem wildlederähnlichen Charakter, in Verbindung mit Wollgestrick. — Das beliebte Kleidungsstück des Sportlers. Modelle: Litzfelder



▼ Damen-Parallelo, grob gestrickt. Der Koller-Rollkragen mit dem weißen Streifen gibt dem Modell die modisch-sportliche Note. Modell: Litzfelder

GEGEN *Hitze* ODER *Kühle*
BEIM ROLLERN UND CAMPEN

ZOEPPRITZ
REISEDECKEN



WARM
WOHLIG
WEICH

Qualitäts
Decken für's Leben





Bremsbackenentzündung

Eine Rollerkrankheit, die gar keine ist

Ein Satz fehlt bisher an der Spitze aller Betriebsanweisungen: **Behandle Deinen Roller wie Deinen besten Freund!**

Nun können Sie Ihrem besten Freund (es kann auch die beste Freundin sein!) ruhig einmal die Backe streicheln. Wenn es Ihr Temperament erfordert, können Sie ohne Bedenken einmal kräftiger drücken oder kneifen. Aber sagen Sie doch selbst, wenn die Backe anfängt rot anzulaufen, dann ist es doch wirklich besser, damit aufzuhören.

Genau so ergeht es aber den Bremsbacken in Ihrem Roller. Wenn Sie schön langsam bremsen, dann ist es tatsächlich nichts anderes als ein mehr oder weniger sanftes Streicheln. Und wenn es einmal „brennt“, dann treten Sie ruhig kräftig durch, auch dieses „Kneifen“ vertragen die Bremsbacken anstandslos. Aber sie dürfen auch dabei nicht quietschen und stöhnen. Denken Sie an Ihren Freund oder Ihre Freundin!

Was soll man aber tun, wenn man eine Abfahrt vor sich hat, bei der vielleicht eine halbe Stunde lang das Vorderrad niedriger steht als das Hinterrad? Oder wenn man in glühender Hitze ein ganzes Schock steiler Abfahrten im Gebirge hinter sich bringen muß?

Da gilt zunächst einmal als oberstes Gesetz: **Stell nie den Motor ab und kuppel niemals aus!** Bei wem es (so wie bei mir!) im Viertakt in der Blechkajüte unter dem Hosenboden tuckert, der ist in der Mehrzahl aller Fälle alle Bremsorgane los. Denn jeder Viertaktmotor bremsst bei zugedrehtem Gasgriff ab. Daher auch die zweite Weisheit (die eigentlich keine mehr ist, da sie jeder mit der Muttermilch der Fahrschule eingesogen haben sollte): **Fahre bergab den gleichen Gang, den Du bergauf benötigen würdest!** 99,9% aller Roller aber haben einen Zweitaktmotor und der bremsst fast nicht. Also drauf auf die Bremse! Aber Vorsicht, auch hier wieder eine kleine Weisheit: **Laß den Roller nicht erst voll in Fahrt kommen!** Die angegebene Höchstgeschwindigkeit gilt nämlich auch dann, wenn man ein kilometerlanges Hausdach herunterbrausen wollte. Nicht nur der Motor könnte über ein lange andauerndes Überdrehen ärgerlich werden, sondern auch die Bremsen sind vom Konstrukteur so ausgelegt worden, daß sie eben bis zur Höchstgeschwindigkeit ein sicheres Fahren erlauben. Und es ist ein verdammt unangenehmes Gefühl, wenn man sich vorstellen muß, daß der Bremsweg irgendwo unten im Tal erst endet. Auch über die Fahrstabilität wäre dazu noch einiges zu sagen. Aber kommen wir lieber zum Bremsen.

Wir werden also unseren Roller je nach Alter (des Fahrers) und Gestüt (des Rollers) mit der Bremse so zwischen 30 und 60 Kammchen halten. Aber mit welcher Bremse? Ja, lieber Freund, Dein Roller hat nämlich zwei Bremsen! Eine, mit der man so

unerhört bequem zurechtkommt: die Fußbremse; und noch eine, für die man aber leider erst die rechte Hand gerademachen muß: die Handbremse. Und nun steinigt mich bitte nicht: aber gut die Hälfte aller Rollerfahrer würden es vielleicht gar nicht merken, wenn man ihnen dieses Hebelehen am rechten Lenker einfach abbauen würde! Sie halten das für so etwas Ähnliches wie eine Notbremse und glauben, daß die Feuerwehr kommt, wenn man mal daran zieht!

Beginnen wir also bei unserer Bergabfahrt ruhig mit der Fußbremse. Sie ist nun mal die bequemere, und wenn sie ein paar Kilometer Bremsstrecke nicht aushält, dann sollen die Herren Ingenieure oben etwas Besseres machen. Aber keine Angst, sie hält, wenn Sie nicht einen Roller aus der Steinzeit fahren! Aber nun kommt die Hauptsache: **Wechseln Sie die Bremsen!** Nach einiger Zeit also den Fuß runter von der Fußbremse und statt dessen das Fahrzeug mit der Handbremse im Zügel halten. Während dieser Zeit soll nämlich die Hinterradbremse abkühlen! Sie müssen sich immer vor Augen halten, daß beim Bremsen die ganze Kraft (genauer: die kinetische Energie) in Wärme umgesetzt wird. Und Sie wollen doch nicht über Ihrem Hinterrad Kaffee kochen!

Dieses Wechseln der Bremsen ist das sicherste Vorbeugungsmittel gegen die sehr unangenehme „Bremsbackenentzündung“. Und „fressende“ Bremsen sind nicht nur sehr lästig, sie sind einfach kriminell!

Ganz kurz noch ein allgemeines Wort zu den zu Unrecht verachteten Vorderradbremmen: Man hat mir oft gesagt, das Bremsen des Vorderrades sei gefährlich. 1. stürzt man leicht, 2. überschlägt man sich leicht und 3. überhaupt.

Dazu hätte ich etliches zu sagen, aber machen wir es kurz. In reichlich zwei Rollerjahren auf Achtzöllern habe ich das Gefährt (ohne Gefährten) dreimal umgeworfen. Einmal im Schlamm, einmal in einer Pfütze und einmal auf regonglattem Asphalt. Der Grund war aber stets eine zu scharf greifende Hinterradbremse. Mit der Vorderradbremse können Sie zur Not sogar in der Kurve noch recht kräftig abbremmen, wenngleich man sich das tatsächlich für Notfälle aufheben sollte. Dabei zeigt sich auch, ob Ihr Roller wirklich eine gute Straßenlage besitzt und am Boden haftet. Und was das Überschlagen betrifft, so würde es mich brennend interessieren, wenigstens einen einzigen Fall einmal kennenzulernen. Wie sich ein Roller mit seinem extrem niedrigen Schwerpunkt überschlagen soll, ist einfach unerklärlich. Überwinden Sie also bitte die Scheu vor der Vorderradbremse. Sie schonen damit nicht nur die Fußbremse, sondern — und das ist wohl das Wichtigste — Sie fahren auch sicherer!

Ulli Ulbricht



Der Urlaub naht!

Wollten Sie nicht in diesem Jahr mit einem Roller reisen, und glauben Sie nicht, daß sich für Ihre Pläne ein GOGGO besonders eignen würde?

Mehr als 30000 von ihrem Fahrzeug begeisterte GOGGO-Fahrer loben seine Bergfreudigkeit, Zuverlässigkeit und Formschönheit.

Entschließen Sie sich schnell, denn bald werden die saisonbedingten Liefertermine länger werden, und Warten ist besonders lästig, wenn

CAMPING einmal



11 neue Weltrekorde in den Klassen 50-100 ccm fuhr G.A. Baum auf der neuen NSU-Weltrekordmaschine mit

BOSCH-Zündkerzen

ROBERT BOSCH GMBH STUTT GART

Zu leicht ist der Chronist versucht, beim Kapitel Camping in die Lyra zu greifen, um zum Lobe dieses Sportes poetische Lieder zu harfen. Lassen wir das für heute. Es gibt neben dem Ideellen so viel Sachliches, das auch die Rollergemeinde wissen muß, um einen reinen Genuß von der Geschichte zu haben.

Wir befinden uns in glücklicherer Lage als der Fußwanderer oder Radfahrer. Wir brauchen nicht jedes Gramm mehr an Gepäck mit sorgenvollen Augen zu betrachten, wenn wir dabei an solche Dinge wie den Großglockner oder den Col du Braus, das Schreckgespenst der Frankreichrundfahrt denken. Unserem Roller sind solche Scherze nichts. Er befreit uns vom Rucksack, er trägt alles allein und er treibt das auch alles vorwärts.

Trotzdem kann auch er nun nicht endlos alles tragen. Jedes Stück Gepäck hat seine Kniffe und Pfiffe, die man wissen muß, um hinterher nicht endlosen Ärger und Unkosten zu haben.

Alles, was in der Nähe des Hinterrades transportiert wird — auch seitlich davon — ist ununterbrochenen Erschütterungen ausgesetzt, selbst wenn, wie beim Roller fast ausschließlich, Hinterradfederung vorhanden ist. Ein Versuch überzeugt. Stecken Sie einmal Ihr Reiseneccessaire in eine der sonst absolut praktischen Seitentaschen hinein. Nach mehreren hundert Kilometern Fahrt kann sich folgendes ergeben: Der zusammengeschraubte Rasierapparat hat sich in seine Teile zerlegt. Er hat sich selbst aufgeschraubt. Wieso das möglich ist, weiß ich nicht. Aber es ist so. Nagelfeile und Schere haben die Tuben für Rasierseife und Zahnpasta aufgeschlitzt. Das Fläschchen Tosen — liebe Rollerin — ist vielleicht auch ausgehauen. Die Wäsche, die eben unbedingt — aber nur sie! — in solche Beutel gehört, hat sich auch mit diesen diversen Stoffen anreichert und ist verlorben. Manche Flecke kriegt man überhaupt nicht mehr heraus. Und in diesem Zusammenhang besonders wichtig: Niemand hier irgendwo die Kamera verstaunen! Die gehört — als einziges — auf Ihre Schulter. Am besten in einen Gummibeutel, der über die Bereitschaftstasche geschoben wird. Ein deftiger Landregen während der Fahrt dringt auch in die sicherste Bereitschaftstasche. Erschütterung und Nässe sind der Todfeind jeder Strahlenfalle, ohne die wir ja meist gerade als Zeltler nicht mehr auskommen können.

Heute wissen wir, daß rund 50 Prozent aller Camping-Freunde mit Auto (Zelt und Wohnwagen), etwa 30 Prozent mit Motorrädern und Rollern (also rund 80 Prozent aus dem Motor-Tourismus), 10 Prozent mit Fahrrädern und weitere 10 Prozent als reine Fußwanderer die deutschen Camping-Plätze besuchen. (mp)

Beim Roller ist es umgekehrt wie beim Motorrad. Der Roller trägt viel mehr Packgewicht vorne als hinten. Er ist durch seine Bauart und die Anordnung des Triebwerks und der Sitzplätze hinten gegen Gepäck empfindlicher als vorn, vorausgesetzt, daß man nicht übertreibt.

Beim Roller-Camping haben wir elektrisches Licht im Zelt. Die meisten ADAC-Campingplätze haben zwar elektrische Lichtanschlüsse, die man anzapfen kann. Aber manchmal zelten wir einsam und ohne fremden Strom. Dann halten wir uns eben an unsere Batterie. Aber Vorsicht. Stundenlanges Brennen auch entsprechender Sparlampen, die doch sehr hell sein können, verzehren den Strom, der uns dann beim Anlassen oder Antreten am nächsten Morgen sehr mangeln kann. Unsere Roller-Batterie ermöglicht uns auch die elektrische Rasur. Sogar kochen kann man damit. Es gibt entsprechende kleine Schwachstromkocher. Genügt fürs Anwärmen des Rasierwassers oder zum Eierkochen. Wo aber hier rohe Kräfte sinnlos walten, wo ohne sorgfältige Planung und Vorsicht mit dem Strom Verschwendung getrieben wird, kann man einmal sein blaues Wunder erleben. Wie gesagt, unsere kleine Batterie schafft uns beim Camping viele Annehmlichkeiten, die Fußwanderer und Radler entbehren müssen. Aber ins Uferlose geht das nicht.

Haben Sie beim Rasten schon einmal an Ihre Reifen gedacht? Rollerreifen sind meist durch weitreichende Schutzbleche gut abgedeckt. Trotzdem tut es ihnen keineswegs gut, den ganzen Tag über in praller Sonne zu stehen. Sie schwimmen im See oder



ganz sachlich...

tauchen im Bachwasser unter, wenn es Ihnen zu heiß ist. Auch gehen Sie ganz gern einmal in den Schatten, um sich dort auszuruhen. Die Reifen sind aber ebenso wie Sie gegen allzu heftige Sonnenbestrahlung empfindlich. Hängen Sie also ein paar Putzlappen über die Sonnenseite und vergessen Sie nicht umzuwecheln, wenn die Sonne herunkommt. Vielleicht haben Sie ein Sonnendach über Ihrem Zelt. Das pflegt etwas überzuragen und mit etwas Geschick läßt sich da etwas Schatten für den Roller finden. Sie glauben gar nicht, wie schnell Treibstoff in einem Tank zum Kochen kommt, wenn er direkter Sonnenbestrahlung, vor allem im Gebirge, ausgesetzt ist. Man kann das Kochen sogar hören, wenn die Finken und Meisen einmal etwas den Mund halten. Die Feuersgefahr ist dann besonders groß, wenn offene Flamme vom Lagerfeuer oder Spirituskocher in der Nähe ist. Auch tritt eine Veränderung des Treibstoff-Öl-Gemisches im Tank ein, weil die schwer siedenden Bestandteile zurückbleiben, während sich die leicht siedenden verflüchtigen. Mit den schwer siedenden Ingredienzen fährt es sich sehr schlecht und ihr Motor nimmt dann übel. So manches ganz rätselhafte Versagen erklärt sich durch die stundenlange Sonnenbestrahlung. Man kennt das vom Motorrad her, wenn auch der Roller darin nicht so empfindlich ist, da sein Tank meist noch geschützt unter Karosserieblechen liegt.

Recht ärgerlich ist es, wenn der Nachtwind unseren Roller umgeblasen hat, weil er auf dem weichen Boden nicht genügend Standfestigkeit hatte. Manche Kippständer graben sich da selbst durch das Gewicht der Maschine in den Boden ein und der Roller kippt um. Haben wir gesegneten Schlaf und merken es nicht, so ist bis zum Morgen der Sprit unter Umständen ausgelaufen. Sicherung dagegen ist weniger das unter den Kippständer gelegte Stück Holz, sondern mehr das Eingraben der Räder, so daß unser Roller auf das Bodenblech zu sitzen kommt. Dann kann schon ein milderer Sturm kommen, ohne daß etwas passiert.

Gegen den nächtlichen Regen ist ein Roller unempfindlicher als ein Motorrad. Sein Motor ist ja besser geschützt. Trotzdem sollten wir eine kleine Faltgarage, so wir eine besitzen, bei der Ferienfahrt nicht zu Hause lassen.

Wer in die Berge fährt, um dort zu zelten, sollte die breite wollene Leibbinde nicht vergessen. Es kann gegen Morgen auch im tiefsten Sommer sehr kühl werden. Nieren und Blase haben die böse Gewohnheit, sich bei solchen Sünden erst nach Jahren, aber dann unwiderruflich und unheilbar zu melden. Besser ist da der Wildseidenschlafsack. Er läßt sich ohne weiteres in seitlichen Packtaschen noch unterbringen.

Und dann die Shorts oder die kurze Wiahs! Zum Fahren taugen auch auf dem Roller beide nicht, so praktisch sie sonst sein mögen. Schon wieder sehen wir in den ersten warmen Tagen diesen Unfug und damit die Gänsehaut auf schönen Beinen mit all ihren späteren Folgen. Das Rollern wird dann von älteren Ärzten als ungesund bezeichnet, was es unter keinen Umständen ist. Nur sollte man eben den hier auch vorhandenen Eigenarten der partiellen Unterkühlung Rechnung tragen, was leider sehr viele in Unkenntnis der Folgen nicht tun. Die Regendusche, die man im heißen Sommer direkt als angenehm empfindet, kann zehn Minuten später schon den Grundstein zu einem soliden Schnupfen, wenn nicht zu Schlimmerem gelegt haben.

Gottlob befreit uns ja der Roller von den martialischen Langschäftern des Motorradfahrers. Aber warm sollten die Füße doch sein. Bei Talfahrten taucht man oft in sogenannte Kaltluftseen ein, gegen die man Beine, Unterleib und Hals schützen sollte. Der Wärmewechsel kann üble Folgen haben, wenn man ihn nicht beachtet. Das gilt ebenso wie für die Fahrt auch für die nachtliehe Zeltrast, besonders aber bei Witterungswechsel. Wir sind harte Burschen und richtige, sportliche Frauenzimmer, die nicht gleich auf der Nase liegen. Aber Vorsicht ist hier eben doch am Platze. Auch der Tennis-Crack schützt sich, der Ruderer, der Fußballspieler, wenn er vom Spiel erhitzt ist. Eifern Sie ihm darin nach, wenn Sie die beiden schönen Sportarten Rollern und Zelten betreiben, dann kann Ihnen nicht viel passieren. *La Pérouse*

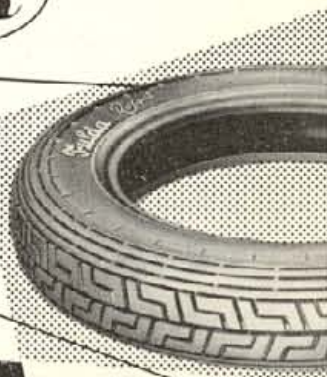
(Über den Campingführer 1954/55, 1000 Tips für Italien und anderes, orientieren Sie sich bitte auf Seite 30)



Höchstleistungen

können Sie von FULDA-CR-Reifen durch die Abriebfestigkeit ihrer Lauffläche erwarten. Die Erhaltung des griffigen Profils bedeutet mehr Kilometer bei erhöhter Sicherheit. Ein Vorteil, den jeder Roller-Fahrer besonders schätzt.

Verlangen Sie daher beim nächsten Reifenkauf ausdrücklich FULDA-Reifen »CR«.



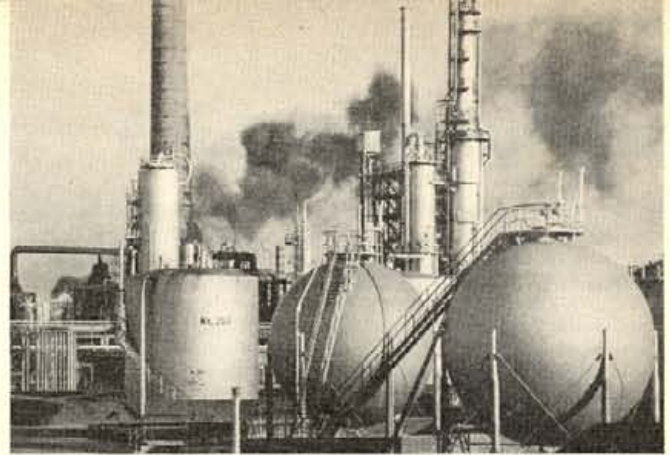
Fulda-Reifen halten und greifen!

GUMMIWERKE FULDA K.G.a.A. - FULDA

GUT GEKRACKT IST SCHON GEWONNEN

Die neue Krackanlage der größten westdeutschen Raffinerie

Am 29. April 1954 wurde durch Bundeswirtschaftsminister Prof. Dr. L. Erhard in Anwesenheit vieler prominenter Gäste die neue katalytische Krackanlage der ESSO A.G. in Hamburg-Harburg ihrer Bestimmung übergeben. Damit ist die ESSO-Raffinerie — nunmehr mit einer Jahreskapazität von 1,84 Mill. t Rohöl — das leistungsfähigste und modernste Werk Deutschlands geworden. Anlässlich der Hauptversammlung des „Verbandes der Motorjournalisten“ in Hamburg hatten die Vertreter der Fachpresse Gelegenheit, das neue Werk zu besichtigen. Wer das Werk noch aus der Zeit der Zerstörung kennt, ist überrascht von dem Aufbau der Anlage, in der heute nicht nur Bitumen, sondern vor allem Kraftstoffe, Schmiermittel und Heizöl erzeugt werden. Fast die Hälfte der hamburgischen Raffineriekapazität von insgesamt 4,0 Mill. t entfällt auf die ESSO-Raffinerie, deren jetzt 500 000 qm große Gesamtfläche dreimal so groß wie die Binnenalster ist.



Die neue katalytische Krackanlage der Esso-Raffinerie in Hamburg-Harburg. Im Vordergrund Kugeltanks zur Lagerung von Butan

Die neue Krackanlage stellt ein wichtiges Teilstück in einem vielseitigen Planungsprogramm dar. Im sog. Krackverfahren wird in der jetzt in Betrieb genommenen Anlage Benzin, leichtes und schweres Heizöl sowie Krack- und Flüssiggas gewonnen. Anders als bei der Destillation, bei der die Erdölmoleküle in unveränderter Form nach ihrer Größe sortiert werden und in Fraktionen gesondert anfallen, werden beim Kracken große Kohlenwasserstoff-Moleküle in kleinere aufgespalten, wodurch aus der gleichen Menge Rohöl doppelt soviel Benzin gewonnen werden kann wie bei bloßer Destillation. Das Krackbenzin hat überdies den Vorteil, besonders klopfest zu sein, ist also motorisch wertvoller.

Das ältere thermische Krackverfahren, das nur mit Hitze und Druck arbeitet, ist von dem neueren katalytischen Verfahren verdrängt worden, das in der neuen Verarbeitungsanlage angewendet wird. Der Katalysator, hier ein tonartiges, feinkörniges Material, fördert, ohne sich selbst zu verändern, chemische Umwandlungen — in diesem Fall die Zerschlagung der Kohlenwasserstoff-Moleküle. Die umfangreiche Anlage wird von einer einzigen „Kommandobrücke“ aus von wenigen Männern gesteuert, die den gesamten Arbeitsprozeß an Hand einer dem Laien fast unübersehbar erscheinenden Fülle von Meßinstrumenten, Zifferblättern und Zählern verfolgen. Jeder Fehler in der riesigen Leitung meldet sich von selbst durch das Aufflackern einer Lampe und einem Signal, die Überwachungs-Ingenieure können an Hand dieser Lampe sofort die genaue Lage des Fehlers feststellen.

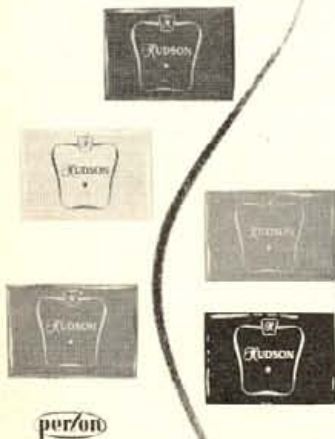
Angesichts der ständigen Steigerung des Mineralölverbrauchs in der Bundesrepublik — 1948 1,8 Mill. t, 1953 7 Mill. t — stellt die neue Krackanlage der ESSO eine dringend benötigte Ausweitung der deutschen Verarbeitungskapazität auf dem Mineralölsektor dar. Abgesehen von der Deviseneinsparung durch Rohölverarbeitung statt Einfuhr der Fertigfabrikate, abgesehen auch von den zusätzlichen Arbeitsplätzen, die hier geschaffen wurden, wird durch den Katkracker nicht nur eine elastische Anpassung der Produkte an den Verbrauch, sondern auch eine nur durch modernste Technik und Überwachungsmethoden erzielbare Qualitätssteigerung gewährleistet. HGD.

Die Strumpfmarke

charmanter Frauen



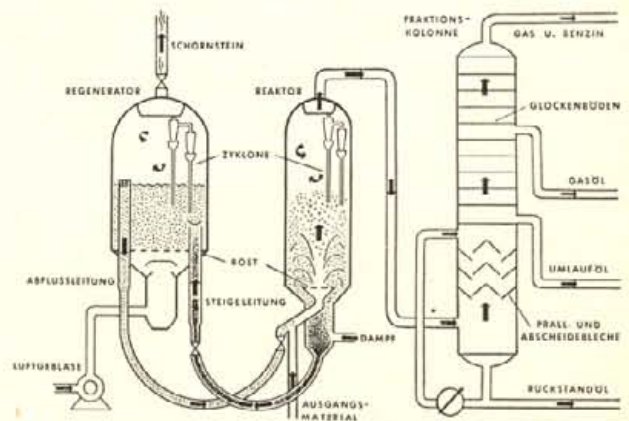
Ihr Bein
IM BLICKFELD



Immer - wo Sie auch sind, und gerade, wenn Sie nicht daran denken - ruht ein kritisches Auge auf Ihren Beinen! Es muß nicht stets ein Männerblick sein, der bewundernd oder prüfend dem Schwung elegant bestrumpfter Waden folgt. Auch Frauen erkennen sofort den modischen Chic eines wirklich „gut angezogenen“ Beines.

Wir raten Ihnen daher zum HUDSON Strumpf, dem eleganten, hauchzarten und dauerhaften Perlon-Strumpf, fesselschlank, vollplastisch, mit der klassischen, geraden Mittellinie.

KATALYTISCHE WIRBELSCHICHT-KRACKANLAGE



Schema des katalytischen Krackens.

Beim Eintritt in die Anlage trifft das Krackelsatzprodukt auf heißen Katalysator und verdampft. Das Öl-Dampf-Katalysator-Gemisch strömt in den Reaktor, wo sich innerhalb von 20 Sekunden unter Einwirkung des Katalysators aus Schwerölmolekülen leichte Benzinmoleküle bilden. Bei dieser Umwandlung nimmt der Katalysator Kohlenstoff auf, sinkt nach unten und gelangt in den Regenerator, wo der Kohlenstoff verbrannt wird. Dadurch wird der Katalysator wieder erhitzt und fließt aufs neue zum Reaktor. Dieser Kreislauf wiederholt sich unterbrochen, während die Krackdämpfe nach dem Verlassen des Reaktors in einem Fraktionierturm zerlegt werden.

Die Grenzübergangsstellen nach Dänemark

Wenn man von der Möglichkeit eines Grenzübertrittes auf dem Seewege von Deutschland nach Dänemark absieht, da überwiegend von uns Rollreuren der Landstraßenübergang bevorzugt wird, bleiben uns 3 für den großen Reiseverkehr geöffnete Grenzübergangsstellen mit Landstraßenübergang für die engere Wahl übrig. Diese sind:

auf deutscher Seite
Kupfermühle
Harrislee
Böglum

auf dänischer Seite
Krusaa
Padborg
Sæd

Nach Holland

steht uns eine beträchtliche Zahl an Grenzübergangsstellen, die für den großen Reiseverkehr zugelassen sind, zur Verfügung. Wie fast an jeder Grenze, so sind auch hier für die Bewohner der Grenzzone eine Vielzahl von Übergangsstellen für den kleinen Grenzverkehr geöffnet, die aber im Rahmen dieser Betrachtung nicht erwähnt werden können, da einerseits diese den Bewohnern der Grenzzone bekannt sind und andererseits den Rollreuren, die außerhalb der Grenzzone beheimatet sind, damit nicht gedient wäre.

auf deutscher Seite

Bunderneuland
Rütenbrock
Röhlerwist
Schebrugge
Vennebrügge
Getelo
Halle
Frensdorferhaar
Springbiel
Gronau
Sandersküper
Zwillbroek
Oeding
Heinden
Suderwick
Anholt
Heerenbergerbrücke
Hüthum
Wylter
Guesdonk
Dammerbruch
Niederdorf
Schwanenhaus
Heidenend
Elmpt
Rothenbach
Karken
Waldflecht
Saeffelen
Gangelt
Scherpenseel
Herzogenrath
Herzogenrath
Horbach
Vnaalserquartier

auf holländischer Seite

Nieuwe Schans
Ter Apel
Nieuw-Schoonebeck
Coeverden
Venebrugge
Mander
Laagse Paal
Rammelbeek
De Poppe
Glanerbrug
Knalutte
Hollerhook
Kotten
Heurne
Dinxperlo
Gendringen
-s Heerenberg
Elten-Weg
Beek-Wyler
Siebengewald
Venlo
Venlo
Venlo
Tegelen
Maalbroek
Vlodrop
Posterholt
Echterbosch
Heilder
Sustersseel
Waubach
Haanrade
Kerkrade
Loosdrecht
Vaan

W7.

Aus unserer Ahnengalerie

Ein Roller, der vom Fahrer einiges Stehvermögen forderte, wurde Ende der dreißiger Jahre von Fichtel & Sachs herausgebracht. Unser Vorfahre führte den Namen „Saxonette“. Es dürften 50 cm im Vorderrad gesteckt haben.



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

mit der einzigartigen »Bella« von Zündapp

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

E Es fährt sich bequemer mit der Bella. Dabei ist sie natürlich so sprichwörtlich zuverlässig wie alles von Zündapp. Ihr anspruchsloser 2-Takt-Motor, läuft in 260000 Exemplaren – das sagt genug!

L Lange Monate haben die Zündapp-Meisterkonstruktoren an ihrer Bella gebaut, bis sie war, was sie werden sollte: Bella, die Schöne – und Zündapp, die Zuverlässige! Es kann sie so leicht keiner ausstechen.

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

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

VON ZÜNDAPP

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





Der Tester sagt, die Kurvenlage sei bemerkenswert sicher

Eines Nachmittags zwischen Aufstehen und Frühstück klingelte das Telefon und am anderen Ende der Strippe hängt die Roller Revue — sogar Fridolin persönlich. Programmgemäß begannen wir auch gleich die Knie zu zittern. Er vermittelt mir nämlich, so dann und wann (Roller-) Bekanntschaften und verlangt auch noch, ich solle ihm dann einen genauen Bericht schreiben, was wir so zusammen erlebt und getrieben hätten. Ich hatte richtig geraten! Immerhin, wir haben Frühling und Mai-Ausflüge können mitunter sehr vielversprechend sein. Diesmal machte es Fridolin besonders spannend. Er erzählte etwas von einem rasanten Mädchen, dem Maico-Mobil, das so ganz anders wäre als all die anderen, mit tollen Eigenschaften, gerade das richtige für Feinschmecker, also auch für mich meinte er. Da müßte ich doch ran wie Blücher. Hat der 'ne Ahnung! Dann hielt er mir noch einen längeren Vortrag, aus welcher guter Stube das Maico-Mobil komme. Von dem Werk in Pfäffingen und, daß da drunten seit ein paar Jahren ein prima Ingenieur wäre, Ulli Pohl. Der baute den Maicos einen Motor hin — einfach ein Gedicht. Auf Anhieb wurde damit der Alpenpokal der internationalen Alpenfahrt gewonnen. (1952 mit serienmäßigem Motor.) Und solch ein Motor steckt auch im Maico-Mobil. Aber auch Fahrgestelle baut Ulli Pohl, die gehören mit zum besten, was es gibt. Kein Wunder, wenn man bedenkt, daß er das alles selbst ausprobiert. Schließlich muß er es ja können; nicht umsonst hat er einige Dutzend Goldmedaillen zu Hause im Vertiko, außerdem ist er der Mannschaftskapitän der Deutschen Nationalmannschaft bei der Internationalen 6-Tagefahrt. Das alles erfuhr ich also auf nüchternem Magen. Und damit beginnt auch leider der bittere Ernst. Denn wer ernste Absichten hat, darf keinesfalls vor lauter Liebe die Mitygist vergessen. So fragte ich gleich bei unserem ersten Rendezvous ohne Umschweife, was sie zu bieten hätte.

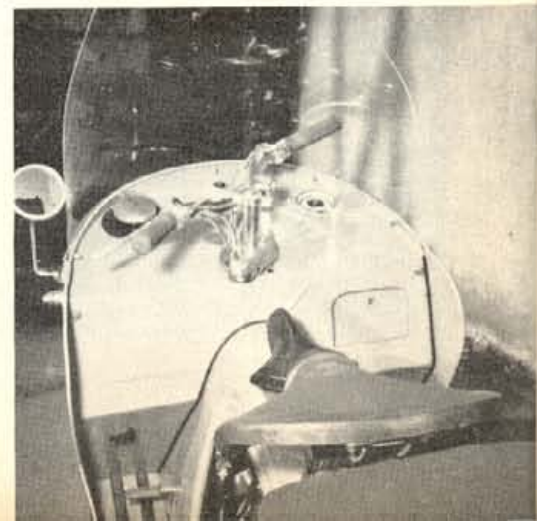
Da war zuerst der Motor. Es handelt sich um einen 197-cem-Zweitakt-Motor, der eine Leistung von 10,3 PS abgibt. Die Kühlung erfolgt durch ein Gebläse. Das Vierganggetriebe ist mit dem Motor in einem Gehäuse zusammengelötet. Es lohnt sich, ein paar Worte über diesen Motor zu verlieren. Die Zweitakter in dieser Hubraumklasse liegen ja in ihren Leistungsangaben so dicht beisammen, daß man sich unwillkürlich fragt, wo eigentlich der Vorteil des ein oder anderen Motors liegt. Nun, bei der Sonntags-Nachmittagsfahrt zu Kaffee und Kuchen ist auch kaum einer zu finden. Gilt es aber Höchstleistungen zu verlangen, zeigen sich doch gewaltige Differenzen. So habe ich den Maico-Motor 140 km auf der Autobahn mit Vollgas gefahren (ehrlich Drehgas bis zum Anschlag geöffnet), ohne daß sich die geringste Ermüdungserscheinung gezeigt hätte. Sicher wäre er weitere 140 km genau so klanglos gelaufen. Keine Glühzündungen, nachher lief er so ruhig im Leerlauf, als wäre ich gerade erst dreimal um den Stock gefahren. Dann ist ja auch ein Unterschied, wann und wie ein Motor seine Leistung hergibt. So kletterte während des Überholens die Tachonadel im dritten Gang bis auf 80 und es kam nicht vor, daß plötzlich „nichts mehr drin war“. Es ist bestimmt ein ungutes Gefühl, wenn bei



Maico- Mobil 200

R.R.-Tester hatte ein mobiles Rendezvous im Frühling,
auch diese Bekanntschaft war ein voller Erfolg

solchen Situationen der Motor zu stottern anfängt. Bei Maico sind sie vor solchen Überraschungen sicher. Genau so ist es mit dem Getriebe, wunderbar, wie weich sich die Fußschaltung betätigen läßt. Höchstens eine Wippe könnte den Komfort noch erhöhen und das auch nur, damit bei empfindlichen Schuhen das Oberleder nicht abgestoßen wird. Zur Getriebeabstufung gibt es nicht viel zu sagen. Für jede Steigung, jede Stelle ist der passende Gang da. Ich wüßte nicht, wo hier noch etwas verbessert werden könnte. Dann kam das Fahrgestell. Als Träger des Ganzen dient ein Stahlrohr-Rahmen, der vorne in seinem Steuerkopf die ölgedämpfte Teleskopgabel aufnimmt und hinten zum Schwingrahmen ausgebildet ist. Auf die Scheibenräder sind $3/25 \times 14$ -Zoll-Reifen montiert. Die Federung ist sehr weich und spricht bei der geringsten Unebenheit an. Die Hinterradfederung erschien mir fast etwas zu weich. Ein etwas stärkerer Stoßdämpfer für Extremfälle könnte nicht schaden. In keinem Fall war es möglich, das Fahrzeug zum Springen oder zum Aufschaukeln zu bringen. Ein paar kurze Versuche mit einem Maico-Mobil, das einen Seitenwagen angeschlossen hatte, zeigten die Verwindungssteifheit des Rahmens. Selbst wenn die Räder schon leise zu pfeifen beginnen, hat man immer noch das Gefühl, als würde man wie auf Schienen durch die Kurve gezogen. Die Straßenlage bei der Solommaschine ist einwandfrei. Bei einigem schlechtem Willen kann man das Mobil in sehr schnellen Kurven seitlich aufsetzen. Da wir jedoch keine Rennfahrer sind, dürfte die normale Schräglage völlig ausreichen. Inzwischen konnte ich es mir natürlich nicht verkneifen, das Äußere meiner neuen Bekanntschaft einer eingehenden Musterung zu unterziehen. Über Geschmack läßt sich bekanntlich streiten, aber man muß sich zu allererst darüber klar werden, daß das Maico-Mobil kein üblicher Roller ist und auch gar keiner sein will. Die Karosserie ist in ihrer Form auf jeden Fall harmonisch, elegant und zweckmäßig. Das beginnt beim erstklassigen Wetterschutz durch das gewölbte und dadurch weit nach hinten gezogene Frontschild und endet beim Gepäckraum, den ich in dieser Größenordnung bei einem Zweirad bislang beinahe für unmöglich hielt. Eine dicke Aktentasche hatte Platz, ein paar kleine Päckchen kamen noch dazu, aber im Gepäckkasten war trotzdem noch Platz frei. Dazwischen liegen dann Fahrer- und Soziussitz. Am Fahrersitz gibt es nichts auszusetzen, aber das mit dem Sozius ist so eine Sache. Es kam ganz darauf an, welche meiner Angebeteten gerade mitfahren durfte. Die kleine, die noch dazu einen engen Rock trug, fühlte sich etwas unglücklich. Die größere natürlich mit einem weiten Sportrock angezogen, fand die Maico einfach herrlich. Kein Wunder bei der Breite und gutgepolsterten Sitzfläche (des Mobils selbstverständlich). Man könnte aber auch den engrockten Damen ohne weiteres helfen, indem man eine Fußstütze so anbringen würde, daß sie sich im Damenreitsitz produzieren könnten. Die Anbringung ist eine Kleinigkeit und könnte Ärger ersparen. Ein abschließender Blick galt noch dem Finish. Chrom und Lack sind sehr geschmackvoll und dezent gehalten. Auch die Qualität ist so, wie man es bei einem erstklassigen Fabrikat erwarten kann.



Das große
Armaturenbrett, das
auch gleich den
Tankverschluss
enthält

Da es bei bloßem Erzählen und Betrachten nicht bleiben konnte, startete ich einen Großangriff und hatte auch gleich Erfolg. Es blieb nicht bei dem einen. Ich bin zwar Kavalier, aber ein bißchen will ich doch aus der Schule plaudern. Fangen wir gleich beim Start an. Der Benzinhahn ist links vorne unterhalb des Armaturenbrettes, der Ferntupfer unterm Sattel und der Luftregulierhebel rechts am Lenker. Sämtliche Bedienungsgorgane sind also frei zugänglich, ohne daß irgendwelche Klappen geöffnet werden müßten. Beim Start selbst nur ja nicht zu viel tupfen, sonst ersäuft der Motor. Bei warmem Motor den Tupfer erst gar nicht anfassen. Beherrzt man diese Ratschläge, so macht das Starten keine Schwierigkeiten.

Nun zur Fahrt selbst. Wie schon erwähnt, ist die Straßenlage erstklassig. Auch vor Kies oder Knüppeldämmen braucht man keine Angst zu haben. Die großen Räder machen sich hier angenehm bemerkbar. Die Durchschnittsgeschwindigkeiten, die bei Überlandfahrten erreicht werden, liegen an der Grenze dessen, was der Verkehr heute überhaupt noch gestattet. Die gestoppte Höchstgeschwindigkeit lag bei 94 Stundenkilometern, allerdings bei Seitenwind gemessen.

Ganz am Rande interessiert auch noch, was so eine Freundschaft kostet. Der Verbrauch liegt bei Stadtfahrten und normaler Beanspruchung noch unter 3 Liter. Bei Vollgas kommt man allerdings nahe an die 4-Litergrenze. Das Mittel des Verbrauchs über sämtliche Testfahrten gemessen betrug 3,3 Liter. Das Steigungsvermögen wurde an einem Steilhang ausprobiert. Bei ca. 40% Steigung machte zwar der Roller, nicht aber der Fahrer mehr mit. Erstaunliches leisten die Bremsen. Bei dem Testroller zog die Vorderradbremse zwar wesentlich besser als die hintere, aber auch schon die eine Bremse genügt, um das Fahrzeug in jedem Fall rechtzeitig zum Halten zu bringen. Trotz des guten Einsatzes der Bremsen arbeiten sie unbedingt weich und ohne jedes Beißen, also vollkommen narrensicher. Eine weitere Annehmlichkeit des Maico-Mobils ist seine Lichtanlage. Der große Scheinwerfer, der an ein Auto erinnert, gibt ein so gutes Licht, daß auch das Fahren bei Nacht auf unbekanntem Straßen beinahe zum Vergnügen wird.

TECHNISCHE DATEN

Motor: Maico-Zweitaktblockmotor, 197 ccm, 10,3 PS, gebläsegekühlt, Vierganggetriebe mit Fußschaltung, Normverbrauch 2,5 Ltr. auf 100 km.
Rahmen: Stahlrohr. **Vordergabel:** Teleskopgabel mit Öldämpfung.
Hinterrad-Aufhängung: Schwingrahmen-Hinterradfederung-Radaufhängung in Automobilbauweise. **Bereifung:** 14" x 3,25. **Lichtanlage:** 45/60 Watt Gleichstrom. **Noris-Horn.** **Gesamtlänge:** 215 cm. **Gesamtbreite:** 68 cm. **Gesamthöhe:** 150 cm. **Sattelhöhe:** 77 cm. **Gesamtgewicht:** ca. 148 kg (mit Reserverad und Werkzeug).

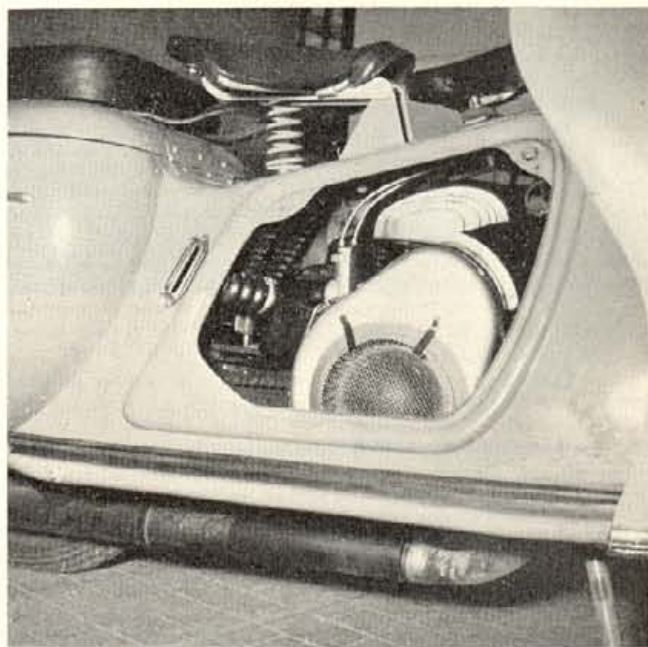
Ein Punkt, der wesentlich zur Fahrleistung und Fahrsicherheit beiträgt, ist, wie lange man ermüdungsfrei auf einem Fahrzeug sitzen kann. Hier zeigt sich am ehesten die Verbundenheit des Konstrukteurs mit seiner Materie. Aber die Maico-Mobil-Väter brauchen sich nicht zu schämen. Zwar kann es gerade hier seine Abstammung vom Motorrad nicht verleugnen. Die Sitzposition, gegeben durch den schmalen Lenker und den Schwingsattel, erinnern zu sehr daran. Hauptsache, der Zweck ist erreicht. Und das kann man dem Mobil vollauf bestätigen. Selbst nach langer Fahrt steigt man frisch aus dem Sattel, wozu natürlich auch die Federung einen guten Teil beiträgt.

Kleinigkeiten, die groß geschrieben werden müssen! Da ist einmal die Plexiglasscheibe, die fest mit der Karosserie verschraubt ist. Dadurch ist auch der Oberkörper weitgehend vor den Witterungsunbilden geschützt. Nur ein Scheibenwischer fehlt noch. Dann könnte man wirklich sagen, es wäre zu schön, um wahr zu sein. Das Aufbocken der Maschine macht trotz des relativ hohen Gewichts (vollgetankt dürfte es an die 150 Kilo herankommen) nicht die geringsten Schwierigkeiten. Zwar steht die Maico am Ständer immer etwas wackelig — ich habe sie aber andererseits auch nie zum Umfallen gebracht. — Dann wäre da noch der Benzintank mit seinen 9,5 Litern Inhalt. Es ist immer wieder das alte Lied, ein Liter fehlt, um 10 Liter nachtanken zu können. Allerdings ist gerade bei der Maico die Platzfrage sehr schwierig, da ja der Tank unterhalb des Armaturenbrettes angebracht ist. Vielleicht aber hätte man sein Volumen vergrößern können, wenn man an der rechten Seite auf den kleinen Handschuhkasten verzichtet und den Tank auf dieser Seite vergrößert hätte. Sehr angenehm fällt die Ganganzeige mit ihren verschiedenen Farben ins Auge, denn das Maico-Mobil ist in den unteren Drehzahlen so leise, daß man manchmal wirklich schauen muß, ob nun der dritte oder vierte Gang eingeschaltet ist. Daß es trotz der großen Räder gelungen ist, ein Reserverad mitzuführen, ist weiterhin ein großer Pluspunkt. Übrigens ist der Radwechsel so kinderleicht wie bei einem Auto. Das also war meine Bekanntschaft mit dem Maico-Mobil. Am besten ist es mit einer nordischen Schönheit zu vergleichen, groß und kräftig gebaut, und trotzdem gut proportioniert. Anmut ist hier mit Zähigkeit und Ausdauer gepaart. Alles in allem ist es das Fahrzeug für einen Mann, der hohe Leistungen verlangt und trotzdem auf Bequemlichkeit und Formschönheit nicht verzichten will.

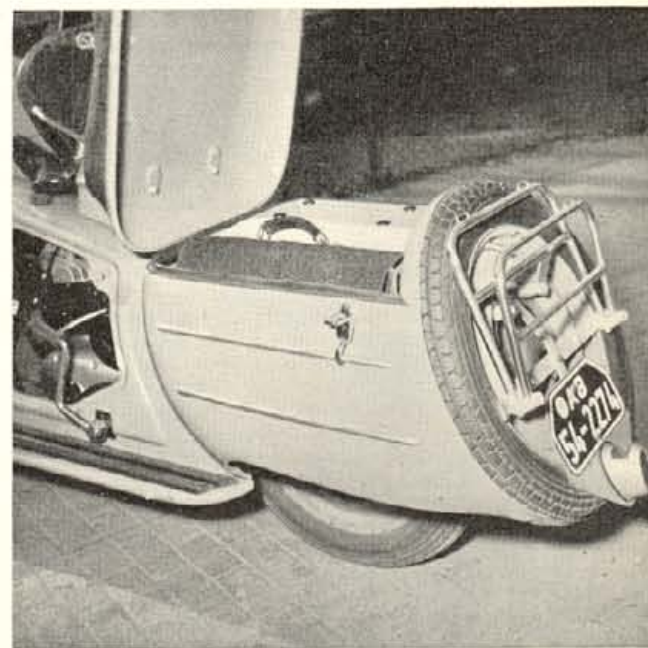
Technik



Wenn der Fahrer es mitmachen könnte, würde das Mobil vielleicht sogar an der glatten Wand hochfahren. Sein Steigungsvermögen steht außer Frage



Der Motor von der Gebläseseite aus gesehen. Gut zu erkennen der Frischluftkanal für den Vergaser



Gepäckraum ganz groß! Selbst die dickste Vertretermappe kann bequem untergebracht werden. Nicht zu vergessen, der Deckel kann abgenommen werden



Reden wir einmal von unserer **GASFABRIK...**

von Mechanikus

Eine Fabrik ist dazu da, ein Produkt zu liefern. Also können wir den Vergaser an unserem Roller ruhig als Fabrik bezeichnen — und da sie Gas herstellt, ist sie eben eine Gasfabrik. Was ist das für Gas? Die Antwort ist glasklar. Ein Gemisch — beim

Viertakter — zwischen Benzingasen und Luft. Damit dieses Gas in der von uns gewünschten kurzen Zeit verbrennen kann, muß ein Verhältnis erreicht sein, wobei etwa 14 Teile Luft auf einen Teil Benzindampf kommen. Sind zu viel Teile Benzindunst in diesem Mischungsverhältnis, so haben wir ein „fettes“ Gemisch, ist zu viel Luft in diesem Verhältnis vorhanden, haben wir zu „mageres“ Gemisch. Beim Zweitakter kommt noch ein Anteil von Schmieröl hinzu. Als Faustformel gilt hier ein Beimischungsverhältnis von 1:25. Mit anderen Worten, auf 25 Teile Treibstoff ein Teil Schmieröl. Aufpassen! Auf beispielsweise 5 Liter Treibstoff kommt ein fünfteil Liter Öl! Ein viertel Liter Öl wäre schon zu viel. Manche Tankwarte mischen gerne ein viertel Liter Öl auf 5 Liter Benzin. Damit ist ein Mischungsverhältnis von 1:20 erreicht. Manche Zweitakter verduhen auch das, aber besser ist immer das Verhältnis 1:25. Auch in der Einlaufzeit. Nehmen Sie Dosenöl, dann stimmt es genau! Wie das Gemisch, das wir in unserem Motor verbrennen, zu „fett“ an Treibstoffteilen sein kann, so kann es auch zu „fett“ an Öl werden. Im gleichen Zusammenhang kann es aber auch zu „mager“ an Öl sein.

Der Vergaser in seiner heutigen Form als „Zerstäuber“ ist jünger als der Verbrennungsmotor. Das mag manchem unserer jüngeren Freunde nahezu als ungläublich erscheinen. Wie hat man das denn früher gemacht? Ganz einfach. Wir wissen, daß Benzin zu verdunsten pflegt, und zwar — je geringer sein spezifisches Gewicht ist — also je „leichter“ es ist — um so schneller. Benzin selbst brennt nicht einmal so leicht. Wahrhaft gefährlich ist der Benzindunst, also die Dämpfe über dem Flüssigkeitsspiegel. Haben Sie zufällig das vorhin erwähnte Mischungsverhältnis von etwa 1:14 erreicht, so verbrennen sie fast schlagartig, womit dann die Benzinexplosion — oberflächlich gesehen — zustande kommt. Andererseits beruhte aber auf diesem Prinzip die damalige Gasfabrikation für unseren Motor. Im Tank stehen bei der Schüttelung über dem Treibstoffspiegel Gase. Heute zapft man den Tank unten an, so daß nur flüssiger Treibstoff in unsere Gasfabrik gelangt. Erst dort wird sie dann „vernebelt“ oder „zerstäubt“. Vor Erfindung des Vergasers zapfte man die Tanks von oben an und saugte einfach den Benzindunst in die Zubringerleitung zum Motor, also in die „Ansaugleitung“. An dieses Rohr war irgendwie noch ein Lufteinlaßventil angeschlossen, das der Fahrer beliebig öffnen oder schließen konnte, um auf diese Weise zu dem richtigen Gas-Luft-Gemisch zu kommen. Und weil diese Gemischaufbereitung auf der Oberfläche des Treibstoffes begann, nannte man dies die Oberflächenvergasung. Haben Sie einmal etwas von der deftigen Regel: „Pi mal Schnauze“ gehört, oder vom „Zimmermannsdaumen“? Hier ist ein klassisches Beispiel dafür. Der Techniker bezeichnet damit einen Vorgang, der nur sehr oberflächlich und ungenau — sozusagen auf Verdacht — gesteuert wird. Der Oberflächenvergasung arbeitete sehr „oberflächlich“. Er setzte voraus, daß man etwa alle Minute mit dem Luftventil manipuliert. Einer hatte den Bogen gefühlsmäßig hervorragend heraus, der andere nicht. Also brummte bei einem der Motor mit guter Kraft, beim anderen kam er aus dem Stottern nicht heraus. Und weil man sehr bald einsah, daß das auf die Dauer nicht dem Alltagsfahrer — also dem Manne wie Ihnen oder mir — zuzumuten war, erfand man den Vergaser.

Herz eines Vergasers ist die Düse. Man hatte bei der Untersuchung physikalischer Vorgänge irgendwann einmal herausgefunden, daß eine Flüssigkeit, die mit Gewalt durch ein dünnes Rohr gepreßt oder gezogen wird, an der Mündung nicht mehr als Flüssigkeit sondern als Staub herauskommt. Ich weiß, lieber Nachbar, wie gerne Sie mit Ihrem Gartenschlauch spielen. (Ich übrigens auch!) Sie haben sich doch extra das schöne Mundstück dazu gekauft, mit dem Sie den Wasserstrahl verändern können. Erst kommt der dicke Strahl, dann klemmen Sie das Mundstück etwas zu. Je weiter Sie damit kommen, desto mehr wird der dicke Wasserstrahl zum Wasserstaub oder Sprühnebel. Damit haben Sie dann einen ähnlichen Vorgang wie bei Ihrer Vergaserdüse.

Würde man die Düsenmündung zu groß machen, so würde mehr oder weniger noch flüssiger Treibstoff in die Ansaugleitung gerissen. Die Luft, die wir aber in großer Menge dem Treibstoff beismischen müssen, damit unser Gewerke läuft, kann dann eben nicht in genügendem Maß in den Treibstoff eindringen. Wenn Sie, liebe Rollerin, an Ihrem Parfümzerstäuber eine zu große Rohröffnung haben, dann kriegen Sie einen Strahl ins Gesicht, der an ihrem reizenden Näschen heruntertropft. Ist die Öffnung winzig, dann kommt Parfümstaub heraus, der sich tüchtig mit Luft anreichert, worauf sich der Duft dezent über Ihr ganzes Gesicht verteilt. Und das eben ist es, was wir auch bei unserem Motor brauchen. Die gründliche Zerstäubung oder Vernebelung unseres Benzins schafft erst die Voraussetzung, daß wir die nötige Vermischung zwischen Benzin und Luft erreichen.

Es war ein recht langer Weg von der Oberflächenvergasung über den ersten Zerstäubervergaser zu unserer heutigen, meist vollautomatischen Gasfabrik. Manche Roller haben ebenso wie viele Motorräder noch einen zusätzlichen Lufthebel, mit dem man zusätzlich das Gas-Luft-Gemisch mit Luft anreichern oder abmagern kann. Eine solche Einrichtung hätte sich der Schreiber auch an manchem Wagen heute noch gerne gewünscht, schon um der Klingelei beizukommen, die sich beim Wiederbeschleunigen und am Berge ergibt. Früher war neben dem Zündhebel am Volant des Wagens auch noch stets ein Lufthebel angebracht. Im Zeitalter der automatischen Zündverstellung, die Sie ja auch an Ihrem Roller haben, fiel der Zündverstellhebel ebenso weg wie

Benzin-Philosophie

Am gefährlichsten sind die Reifen, die von Unreifen gefahren werden. Vieles wäre besser, wenn jeder Fahrer so aussähe wie seine Zündkerzen. Jedes Überlaufen des Tankes kostet 5 Minuten Wartezeit oder einen Alarm bei der Feuerwehr.

Der Bremsweg eines Rollers mit schlechten Bremsen endet erst im Krankenhaus.

Die Hupe ist kein Harmonium und der Rollerfahrer kein Organist. Lieber erst um sechs zu Haus als um halb sechs im Krankenhaus.

Geschwindigkeit ist ein Rausch, dessen Kater man im Krankbett auskurieren muß.

Jeder Reifen läßt sich die Luft, die ihm fehlt, teuer bezahlen.

U. U.

meist auch der Lufthebel. Die meisten modernen Vergaser sind auch in der Aufbereitung des Gas-Luft-Gemisches völlig selbstständig geworden. Trotzdem — es gibt da Zweifler auch unter den Vergaserkonstruktoren — und sie behielten im Roller und Motorrad den Lufthebel bei. Hier sind bei den kleinen Querschnitten dieser Motoren und Vergaser die Vorgänge immer noch feiner und empfindlicher als bei einem Wagenvergasung, der ruhig „grob-schlächtiger“ arbeiten kann.

Man kann ja auch hier „über den Daumen peilen“. Also eine einfache Düse mit einer einmal festliegenden Öffnungszahl, oder wie es beim Nadelvergasung ist, mit einer Düse, in deren Mündung sich eine Nadel hebt oder senkt. Diese Nadel ist konisch. Je weiter sie also in diese Düsenmündung sinkt, um so kleiner wird diese, also damit auch um so feiner der Treibstoffnebel. Je weiter die Nadel gehoben wird, desto größer wird die Mündung. Die Nadel bewegt sich unter dem Kommando des Drehgriffes am Lenker. Gleichzeitig wird dann aber auch ein Schieber bewegt, der in bestimmter Relation zur Nadelbewegung, die den Treibstoffzutritt reguliert, die Luftzufuhr steuert. Wie gesagt — Pessimisten arbeiten dann noch mit einem besonderen Lufthebel, was stets zu vertreten ist. Uns ist jetzt klar, daß die Mischung zwischen Luft und Treibstoff der Kernpunkt unserer ganzen Gasfabrik ist. Das Bestreben geht dahin, die ganze Bedienung unserer Fahrzeugmotoren nach Möglichkeit zu vereinfachen. Es ist ja ganz schön, hier selber in der Magie mitzuzaubern, wenn man es kann ... Diese Kunst geht aber mit der Weiterentwicklung unserer Vergaser immer mehr verloren, was, genau besehen, dank dem technischen Fortschritt auch gar nicht schadet.

Grundbedingung ist aber, daß wir auch dem Vergasermann ebenso wie dem Motorenmann Glauben schenken müssen. Wenn diese beiden vielleicht eine 80er Düse und einen 22er Lufttrichter vorschreiben, dann wissen sie genau an Hand jahrelanger Erfahrungen, warum sie diese Größen in Ihren Rollermotor einbauen. Falsch ist es, nun selbst mit anderen Düsen- und Lufttrichter-

größen zu experimentieren. Glauben Sie mir, es kommt nichts dabei heraus. Die genannten Spezialisten haben von sich aus das Optimum gefunden. Ich erlaube mir selbst nur in einem Falle, eine etwas größere Düse als vom Werk angegeben einzusetzen, nämlich dann, wenn der neue Motor zum Klemmen neigt. Reicheres Gemisch ergibt eine kühlere Verbrennung, mageres Gemisch eine heiße. In letzterem Falle neigt ein zu stramm eingepaßter Kolben eher zum Klemmen, weil er zu viel Kalorien oder Wärmeinheiten bekommt. In verschiedenen Fällen habe ich damit einem neuen Zweitakter die Klemmfreudigkeit abgewöhnt. Ist der Motor gut eingelaufen, kann man ruhig wieder die erste, vorschrittmäßige Düse einbauen. Beim Nadelvergaser ändert man nicht die Düse, sondern hängt die Düsennadel höher oder tiefer. Tiefer hängen bedeutet mageres Gemisch, höher hängen fettes Gemisch. Trotzdem sollten die Kerben im oberen Ende der Düsennadel nach Möglichkeit so eingehalten werden, wie es das Werk vorschreibt. Das erfordert einiges Wissen im Umgang mit Vergasern und die Methode „Pi mal Schnauze“ ist hier noch verfehlter als anderswo.

Glauben Sie nicht gleich, Sie hätten eine zu feine Düse. Fahren Sie erst einmal mit einem Roßhaar durch die Düse, die nämlich durch Schmutz oder Öl etwas „zugewachsen“ sein kann. Sie werden manchmal erstaunt sein, wie sich dadurch die lahme Ente plötzlich wieder erholt und im alten Glanz feuerwerkt. Grundregel: An die Düse niemals mit einer kleinen Rundfeile oder Reibale heranzugehen. Das wäre wieder eine Holzhammermethode, mit der Sie alles verderben können. Damit ist schon angedeutet, daß unsere Gasfabrik, die ja eine Reihe feiner Kanäle und Öffnungen hat, unbedingt sauber sein muß. An jedem Punkt muß die Flüssigkeitsmenge stimmen. Sie kann das aber nur, wenn wir unsere Gasfabrik gelegentlich gründlich reinigen lassen, falls wir uns das selbst nicht zutrauen.

Sie wissen jetzt etwas Bescheid mit den Grundprinzipien unserer modernen Vergaser. Wollte ich Ihnen aber erzählen, welche Unmenge an geistiger Arbeit, an langjährigen Versuchen, Überraschungen und Enttäuschungen in unserer kleinen Gasfabrik stecken, dann müßte ich von der Abstimmung im Atmungsorgan unseres Motors, von den Sorgen der Treibstoffleute, der Zündungsfachmänner und unzähligen anderen Dingen sprechen, die alle im engsten Zusammenhang mit dem Vergaserproblem stehen. Es würde ein dickes Buch und Sie würden es gar nicht lesen wollen.



FAHRZEUGWERK KANNENBERG

SALZGITTER-BAD

Vertragshändler an allen größeren Plätzen



Noch schöner!
Noch leistungsfähiger!
Ab DM 1350.-

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



200 ccm · 10 PS · 90 km/st

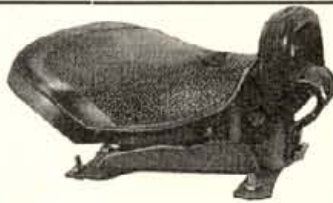
Der Tourenroller
von Format

Sofort lieferbar

TONI KREUZER

München

Odeonsplatz 14-17 · Telefon 22424
Zeppelinstr. 59-61 · Telefon 458264



Vespa-Soziussattel

Rollerfahrer
bevorzugen den
Qualitätssattel

»PAGUSA«

Pagusa Werke / Hamburg-Schenefeld

V-GARAGEN

(nur echt mit V-Zeichen
und Garantie-Nr.)

auch für Roller, Mopeds
und Motorräder



Fordern Sie Preisliste

Signal-Depot Hans R. Volk
Pforzheim-DW



Du bist überlegen mit dem „Strolch“!
„Strolch“ - der Roller der Erfahrenen!
„Strolch“ - um Jahre voraus!
„Strolch“ des weichen, sicheren
Fahrens und des Komforts wegen!
„Strolch“ - Dein überlegener Roller!



PROGRESSWERK OBERKIRCH AG
STADELHOFEN/BADEN



4-Tage-Harzfahrt des Vespa-Club Berlin, Treffen mit dem Vespa-Club Braunschweig Ostern 1954

Es sollte eine Fahrt in den Frühling werden — es wurde eine Fahrt in den Winter. Petrus servierte uns einen Cocktail aus Sonne, Sturm, Regen, Schnee und Hagel, und was die Straßenverhältnisse betrifft, war auch „alles dran“, von schöner Autobahn bis zur vereisten Bergstraße. Etwas aber stetig: Die gute Stimmung der 8 Berliner Vespisten und ihrer Sozias. Kreuz und quer durchrollerten sie den Harz, und es gibt kaum ein Fleckchen dieses schönen Mittelgebirges, wo nicht unser Vespaschwarm mit der Clubstandarte an der Führungsmaschine Aufsehen erregte. Fröhliche Stunden mit den Freunden vom Braunschweiger Vespa-Club, die uns das Geleite gaben vom Harzrand zur Zollgrenze, beendeten unsere Fahrt, an die wir alle gern zurückdenken.

Dr. Rottenberg
Vespa-Club Berlin e. V. ADAC



Erste Ausfahrt 1954 des Maico-Clubs Mannheim auf den Kalmit-Berg in der Pfalz



„Seine erste Zwei-Tage-Fahrt startete der Lambretta-Club Hamm mit 17 Rollern am ersten Osterfeiertag bei lachendem Sonnenschein und guter Laune über Soest, Hirschberg, Meschede, Dorla nach Fredeburg im Hochsauerland. Nach Einlegung einer kurzen Rast in Meschede mit Besichtigung der Stadt traf man am frühen Nachmittag am Endziel Fredeburg im Hochsauerland ein. Großes Aufsehen erregte der Club allerorts durch seine disziplinierte Fahrweise und die Vielzahl der Roller.

Nach einer Stärkung wurde eine Wanderung unternommen, wobei auch die noch in Vorbereitung befindlichen haushohen Osterfeuer besichtigt wurden. Der Osterfeuerwettbewerb ist ein alter Brauch im Hochsauerland.

Am Morgen des zweiten Ostertages ließ Frau Holle es noch einmal tüchtig schneien. Doch schon bald rückte die Wolkendecke auseinander und die Sonne lockte wieder zu kleinen Wanderungen. Nach einem gemeinsamen Mittagessen wurden die Sachen gepackt und es erfolgte die Rückfahrt über Bremke, Freilonh, Arnsberg, Möhnesee, Werl zurück nach Hamm. Für alle Beteiligten war diese gemeinsame Osterfahrt ein schönes Erlebnis.

Lambretta-Club Hamm



Der Goggo-Club München veranstaltete am 1. und 2. Mai seine erste diesfährige Ausfahrt über Kufstein, Wilder Kaiser nach dem Achensee. Das Foto erzählt von gutem Wetter und ebensolcher Laune, Treffpunkt des Goggo-Clubs München jeden Donnerstag, 8 Uhr, in der Scholastika, Sparkassenstraße Foto: Van Denzen

Liebe Roller Revue

Die „Bamberger Motor-Sport-Freunde“ sind keine rehrassigen Motorradfahrer, sondern bunt zusammengewürfelt aus den verschiedensten Motorradtypen bis 250 ccm. Motorroller sind ebenfalls vertreten, hier führen die Marken „Maico-Mobil, Zündapp „Bella“ und Lambretta.

Dieser Verein kam immerhin schon auf sein zweijähriges Bestehen zurückblicken. Wir unterscheiden uns von unserem großen Bamberger Bruder (des Motorsportclubs) wesentlich. Rennen und Pflichtfahrten werden nicht durchgeführt, dafür aber gesellige Ausfahrten ins Grüne sowie Campingfahrten. Die Vorstandschaft unternahm im September 1953 eine „Aufklärungs- und Orientierungsfahrt“ nach Mittelfrankreich und Paris, wovon zahlreiche Erzählungen und Berichte in die Chronik eingingen. Man schwärmt immer noch von den Schönheiten Frankreichs (auch weiblichen Geschlechts?). Der riesige Autoverkehr von Paris, der sich schnell und reibungslos abwickelt, hat uns wohl am meisten imponiert. Hut ab vor den französischen Verkehrspolizisten.

Es wäre sehr schön, wenn der eine oder andere Rollerklub seine Anschrift bekanntgeben könnte, um unmittelbare Verbindung aufnehmen zu können.

Mit freundl. Motorrollergrüßen
Heinrich Steinfeld
Motor-Sport-Freunde Bamberg

GOGGO Sport-Club Oberhausen-Mülheim

Wie bereits in der R.R. Nr. 2 1954 berichtet, wurde unser Club auf Anregung der Rollerfreunde Tiemann, Borgmann und Herrn Hoffmann (Goggovertreter) am 10. November 1953 gegründet.

Nachdem sich nun unsere Rollerfreunde kennengelernt haben, konnte in einer Mitgliederversammlung folgender Vorstand gewählt werden:

Paul Ruschke	1. Vorsitzender
Franz Borgmann	2. Vorsitzender
Willi Hermanns	Schriftführer

Wir geben ferner bekannt, daß wir nach bereits gut verlaufenen Club-Tagesfahrten am 3. Juni 1954 zu einer Italienfahrt starten. Unsere Fahrt geht über Stuttgart, Tübingen, Schaffhausen, Zürich, Como, Mailand, Genua, Florenz, Rom, Neapel, Chieta, Ancona, Venedig.

Auf der Rückfahrt, die über den Brennerpaß, Innsbruck, Scharnitz, Mittenwald und Garmisch-Partenkirchen führt, werden wir einen kleinen Abstecher machen, um unseren lieben Goggovater Hans Glas in Dingolting einen Besuch abzustatten.

Einen Reisebericht über unsere Italienfahrt geben wir demnächst bekannt.

Willi Hermanns
Mülheim-Ruhr-Styrum
Am Rosenkamp 21

Gründung des Vespa-Clubs Kaiserslautern

Am 28. April 1954 fand in Kaiserslautern die Neugründung des Vespa-Clubs statt. Den zahlreichen Freunden des Rollersports erklärten die Herren Birkmann und Ahrens Ziel und Zweck des Vespa-Clubs. Gemeinsam mit ca. 450000 Mitgliedern des Europäischen Vespa-Clubs will der Kaiserslauterner Vespa-Club Touristik und Sport pflegen, technisch beraten, zur Straßen-Kameradschaft erziehen und zu guter Letzt dazu beitragen, die so bedauerlich tiefe Verkehrsmoral zu heben.

Regelmäßige Zusammenkünfte und Ausfahrten werden technisches Wissen vertiefen und allen Teilnehmern die Schönheiten der näheren und weiteren Umgebung näherbringen. Die ersten Ausfahrten wurden besprochen und bereits einige Maschinen zur Sternfahrt nach Schaan im Fürstentum Liechtenstein gemeldet.

Günar Ahrens
1. Vorsitzender

Der Berg. Motor-Club e.V. (ADAC), Wuppertal, führt am 17. Juni 1954 ein Geschicklichkeitsturnier für alle Fahrzeug- und Rollerklassen durch. Getrennte Wertung für alle Klassen und Gesamtsieger werden ermittelt. Ausschreibungen bitte anfordern bei unserer Geschäftsstelle Bergischer Motor-Club e.V., Ortsgruppe des ADAC, Motorroller-Abteilung, Wuppertal-Elberfeld, Hofkamp 196, Ruf: 4 20 85

Lambretta-Club Mainz

Endlich ist es so weit! Mainz hat auch einen Lambretta-Club. Am 12. Mai 1954 wurde er als „Lambretta-Club Mainz“ ins Leben gerufen. Ein lebhafter und einander näherbringender „Erfahrungsaustausch“ seiner (bis jetzt!) 13 Mitglieder kennzeichnet seine Geburt. Alle im Raum Mainz wohnhaften Lambrettafahrer sind herzlich eingeladen, zu uns zu kommen. (Näheres durch untenstehende Adresse, aber bitte nur schriftlich.)

Lambretta-Club Mainz
Hans Gerbracht
Mainz-Bretzenheim
Draiserstraße 72



Die Rollerfreunde des Düsseldorfer Vespa-Clubs 52 nach ihrem heiß erkämpften Sieg Foto: Färber

Gold und Silber für Rollersieger

Der Düsseldorfer Vespa-Club 52 (vorm. Benrath) begann die sportliche Frühjahrssaison mit einem wahren Goldmedaillen-Regen.

1. Nachtorientierungsfahrt des Motorsportclub Lintorf Bez. Düsseldorf, 180 km zwischen Rhein und Ruhr am 24. 4. 54. In der Rollerklasse wurde Herr Raß Gesamtsieger (Goldmed.) Herr Schaaf 2. (Goldmed.) Herr Schmidt 3. (Goldmed.) und Herr Berg 4. (Silbermed.)
2. Anlässlich seines Stiftungsfestes veranstaltete der Vespa-Club Krefeld am 2. 5. ein schwieriges Geschicklichkeitsturnier. Bei starker Beteiligung aller Rollerarten und Klassen, konnten wir den Gesamtsieg und Ehrenpreis des Ehrenpräsidenten des VCVD Herrn Hoffmann nach Hause fahren. Herr Albert Naß wurde Gesamtsieger und 2. Herr Hacketal (Silberpokal).
3. Der Internat. Motorsportclub Rheinland startete am 8. 5. in Düsseldorf eine Nachtorientierungsfahrt über 170km bei schwierigsten Straßenverhältnissen. Glücklicher Sieger in der Rollerklasse bis 200 ccm wurde Herr Raß, 2. Herr Schaaf, 3. Herr Hacketal und 4. Herr Schiffo.

Wir gratulieren allen Siegern und wünschen noch viel Erfolg!
K. P., DVC 52

Anfahrt des Lambretta-Club Berlin e.V.

Am 16. Mai startete an der Siegessaule der Berliner Lambretta-Club zu seiner diesjährigen Anfahrt nach dem Seglerheim Kladow, einem Ausflugsziel etwa 15 km vom Treffpunkt entfernt.

Wohl an die 120 Teilnehmer waren bei strahlendem Sonnenschein am Start und los ging es kreuz und quer durch Westberlin, voran 3 „weiße Mäuse“. Es wurde ein Slalomfahren durch aufgestellte Büchsen, sowie ein Ballonstechen vom fahrenden Roller aus verlangt, dem sich eine Bremsprüfung anschloß. Wertvolle Preise winkten den Siegern.

Alle Rollerfreunde grüßt der Lambretta-Club Berlin e.V.

II. Aachener Orientierungsfahrt für Motorroller

Trotz des schlechten Wetters trafen die teilnehmenden Clubs in beachtlicher Stärke am Start ein, so daß fast 100 Roller auf die Strecke geschickt werden konnten.

Zuerst wurde eine Gleichmäßigkeitsprüfung gefahren, bei der die Teilnehmer eine vorgeschriebene Strecke von 15 km im Einzelstart mit der möglichst gleichbleibenden Geschwindigkeit von 40 km/h zurückzulegen hatten.

Dann kam die Orientierungsprüfung. Jeder Fahrer erhielt eine Karte im Maßstab 1:100000, auf der Kontrollpunkte eingezeichnet waren. Davon sollten innerhalb von 2½ Stunden so viel wie möglich angefahren und entsprechende Gutpunkte gesammelt werden. Im strömenden Regen brauste das Feld ab, jeder nach seinem Temperament, die Rennsäue und die kalt rechnenden Kilometerstrategen. Die Strecke und die Reihenfolge der Punkte konnte sich jeder wählen. Wer hier bestehen wollte, brauchte dreiertei: Einen überlegten Plan, Kartenlesen und fahrerisches Können auf den nassen Straßen. Und es war erstaunlich, welche Leistungen dabei gezeigt wurden, die Damen waren dabei keineswegs die schlechtesten.

Ergebnisse

Klasse A (bis 125 cm): 1. Knauff (Vespa-Club Aachen) 2. Vonderhecken (Vespa-Club Aachen) Damen: 1. Kirchhoff (ADAC Aachen) 2. Cohnen (ADAC Aachen).

Klasse B (über 125 cm): 1. Offergeld (ADAC Aachen) 2. Wohlfahrt (Goggo-Club Düsseldorf) Damen: 1. H. Ludwigs (ADAC Aachen) 2. M. Kamper (Goggo-Club München-Gladbach/Rheydt).

Mannschaften: Kl. A 1. Vespa-Club Aachen, Kl. B 1. Goggo-Club Düsseldorf, Damen: 1. ADAC Aachen. Den Wanderpokal holte sich der Goggo-Club Düsseldorf, einen Sonderpreis der Goggo-Club Köln.

Hochachtungsvoll

Benkmann

Sonnenschein auf Bestellung

Nach einem trostlosen, verrregneten Freitag waren die Mitglieder des Münchner NSU-Lambretta-Clubs wie verölte Zündkerzen — einfach nicht zu gebrauchen und bar jeder Hoffnung.

Sagt doch eine alte Bauernregel: Wie der Freitag sich neigt, so der Sonntag sich zeigt.

Jeder hatte bereits die mit Begeisterung besprochene Wochenendfahrt für den 1. und 2. Mai abgeschrieben, als sich plötzlich, wie bestellt, am Samstagmorgen die Sonne, wenn auch noch zaghaft, hervorwagte. Zaghaftigkeit aber gibt es bei den Rollerfahrern nicht.

So kam es auch, daß sich am Samstag 14 Maschinen pünktlich am Treffpunkt einfanden. — Ja Sie haben jetzt wohl ein Ziel in weiter Ferne erwartet. Nun, da müssen wir Sie schon enttäuschen, denn Kilometer fressen tun die Münchner Lambrettisten nicht. Die wollen die Schönheit der Natur genießen.

So ist es auch zu verstehen, daß der Weg an dem herrlichen Kochee vorbei nach Mittenwald, von dort zur Landesgrenze und auf einem Fußmarsch darüber nach Österreich führte. Von dort ging es wieder zurück nach Mittenwald und dann weiter an eines der schönsten bayerischen Plätze — nach Garmisch-Partenkirchen. Ca. 15 km vor unserem ersten Tagesziel kam uns der Garmischer Lambretta-Club mit Hallo entgegen. Nach der herzlichen Begrüßung ging es dann gemeinsam weiter nach Garmisch, wo für unser leibliches Wohl schon bestens gesorgt war. Für unseren Roller-Club gab es in einem sehr netten Lokal Sonderpreise und die Übernachtungsgebühren für luftige Zimmer mit fließendem Wasser betrugen auch nur DM 2.50. Der Abend war mit Freude, Unterhaltung, Tanz und, nachdem die Maschinen schon im Stall standen, einigen Schöppchen Wein ausgefällt.

Am Sonntagmorgen — aber nicht zu früh, denn ohne Schlaf keine Erholung — ging es dann weiter nach Schloß Linderhof. Es war eine Freude, die herrlichen Anlagen König Ludwigs II. zu sehen, und das in einem Aufzug, der sich nicht von den Auto- bzw. Omnibusreisenden unterscheidet. Wie dankbar waren wir unseren Lambretchen, die uns hier schnell, bequem, billig und sauber hergebracht hatten.

Und dann ging es weiter nach München, wo sich, eine halbe Stunde, nachdem wir zu Hause waren, ein netter Gewitterschauer mit einem noch am nächsten Tag anhaltenden Regen einstellte. Wir kamen trocken an — ob eigentlich der Petrus mit uns Rollerfahrern sympathisiert?

Werner Offinger



Hochzeit im Lambretta-Club Datteln

Liebe Roller Revue!

Auch unser Lambretta-Club in Datteln mochte es nicht versäumen, einmal mit Dir in Kontakt zu kommen. Im September 1953 wurde der Dattelner Lambretta-Club ins Leben gerufen. Der Club kann jetzt bereits schon eine stattliche Anzahl von Mitgliedern aufweisen.

Nach den Clubabenden in den Wintermonaten, die vorwiegend mit Kegeln, Filmen, Fahrerschulunterricht und Referaten von Versicherungsvertretern ausgefüllt waren, geht es jetzt mit Volldampf in den Sommer.

Am 2. Ostertag hatte der Club eine große Lambretta-Hochzeit veranstaltet, wobei sich alle Mitglieder beteiligten. Eine Eskorte von ca. 20 Maschinen begleitete das Brautpaar.

Am 1. Mai veranstaltete der Club eine Rhein-Mosel-Fahrt mit 15 Maschinen über 400 km.

Am 8. Mai 1954 wurde in Dortmund eine Dachorganisation der „Lambretta-Club Westfalen West“ ins Leben gerufen. Es beteiligten sich 6 Vereine. Bei dieser Veranstaltung stiftete der Lambretta-Club für den Verein, der prozentual gesehen, mit den meisten Lambrettas seines Clubs anwesend war, einen Pokal. Der Pokal fiel an uns. Er verpflichtet uns, im nächsten Jahr das Westfalentreffen bei uns aufzuziehen. Hierzu möchten wir jetzt schon alle Lambretta-Clubs, auch die, die nicht der Dachorganisation angehören, einladen.

Zuschriften von Interessenten erbeten an 1. Vorsitzenden Karl Thüllmann, Datteln, Hagemer-Kirchweg 17.

Der Lambretta-Club Datteln grüßt alle anderen Roller-Clubs recht herzlich.

Ihr Karl Thüllmann

**Motorrad
und Roller immer glänzend**

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

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

AUS DEN SIDOL-WERKEN KÖLN

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

Gründung des „Clubs der Motorrollerpioniere“ in Frankreich

Der heroische Zeitabschnitt des Motorrollers ist vorbei. Die ersten Benutzer dieses neuen Fahrzeuges sind echte Pioniere gewesen. Diese Maschine, die ein Schreckgespenst war, oder an den Humor dieser Epoche appellierte, ist auf unseren Straßen ein vertrautes Bild geworden.

Ende 1948 und 1949, die Zeit, wo die ersten Roller auf den Straßen von Frankreich auftauchten, eine solche Maschine zu fahren, das zeugte von Mut, während für andere der Besitz und die Benutzung dieses Fahrzeuges mit seinen barbarischen Allüren seinen Besitzer als Waghals, um nicht zu sagen Verrückten, stempelte.

Vielleicht waren diese Verrückten doch klug, wenn man die heutigen Resultate betrachtet. Wie es auch sei, sie sind mit dem Beispiel vorangegangen und haben einer großen Anzahl Personen den Weg gebahnt. Heute setzen die Roller ihre Fahrt fort, begegnen sich in der fast ganzlichen Gleichgültigkeit der Fahrer und unter den blasierten Augen des Publikums. 1949—1954, nur 5 Jahre, aber doch zwei entfernte Zeitabschnitte, was den Roller betrifft. In diesen 5 Jahren erreichte die Zahl der Roller — in Frankreich — nicht nur mühelos das 100, sie nähert sich den 300000. Diese Zahl erhöht sich noch von Tag zu Tag. Bei einem solchen Erfolg war es selbstverständlich, daß die ersten Rollerfahrer auf den Gedanken kamen,

sich kennenzulernen und zusammen einen Club der Motorroller-Pioniere zu gründen. In den Club werden die aufgenommen, die beweisen können, daß sie seit Dezember 1949 spätestens bereits einen Roller fuhren. Der Club der Motorroller-Pioniere wurde auf nationaler Basis gegründet (d. h. alle Mitglieder müssen Franzosen sein oder in Frankreich ansässig). Jedoch im Sinne der sportlichen Zusammengehörigkeit mit unseren ausländischen Kollegen wollten wir mit einem oder zwei Pionieren der benachbarten und befreundeten Länder in Verbindung treten, diese werden das Verbindungsmitglied zwischen den ausländischen und französischen Rollerfahrern und gleichzeitig die Korrespondenten in den jeweiligen Ländern sein. Interessierte Personen werden gebeten, an Herrn Lucien Ghiglion, 5, Impasse Magali, AVIGNON (Vaucluse) — France zu schreiben, mit Angabe des Berufs und soll wann sie Motorroller fahren. Bitte Foto beifügen. Der „Club der Motorroller-Pioniere“ wird einen eigenen Wimpel haben. Der bekannte französische Motorrad-Champion, Georges Monneret, ist der Pate des Clubs.

Der „Club der Motorroller-Pioniere“ grüßt alle deutschen Rolleristen herzlich und erwartet seine 2 neuen Korrespondenten (die aus den ersten, die sich melden, ausgewählt werden), welche er sehr gern aufnehmen und zu seinen Mitgliedern zählen wird.



Der Gründer
Lucien Ghiglion



Foto: Angeletti

Die Sternfahrt war wettermäßig sehr benachteiligt, hatten doch fast alle gestarteten Fahrer mit Regen, Schnee und Glätteis und in Bayern sogar mit 10 bis 15 cm angewehemten Schnee zu kämpfen. Trotzdem wurden auf unseren Goggo-Rollern hervorragende Leistungen gezeigt. Die Seitenwagenklassen wurden von dem Goggo-Club Gütersloh gewonnen. Hier hatte die Düsseldorf-Mannschaft Pech, da sie mit einer Kilometer-Leistung von je 2250 km wohl mehr Kilometer hatte, aber mit Verspätung bei geschlossener Zielkontrolle eintraf.

Die Sieger der einzelnen Klassen waren:

1. 200 ccm Seitenwagenmannschaft
Rebach, Ortmeier, Schiller, Gütersloh
2. 200 ccm Solo-Mannschaft
Dahms, Schröder, Künzel, Düsseldorf
3. 200 ccm Einzel-Seitenwagen
Wagner, Düsseldorf
4. 200 ccm Solo-Einzelfahrer
König, Düsseldorf
5. 150 ccm Solo-Einzelfahrer
Elsberger, Dingolfing
6. stärkster anwesender Club mit 20 Maschinen,
Wuppertal

Der von der Firma Glas (Goggo-Werke) gestiftete Wandpokal, der im vorigen Jahr vom Goggo-Club Hamburg gewonnen wurde, ging in diesem Jahr in den Besitz des Goggo-Clubs Düsseldorf, als erfolgreichstem Club mit der größten Kilometer-Leistung über.

Mit sportlichem löff löff Hurra
G O G G O - C L U B
Düsseldorf
A. Thomm Jähring
1. Vorsitzender Schriftführer

Liebe Roller Revue!
Wir nahmen mit sieben Autorollern an der Wiener Höhenstraßen-Bergwertung teil und konnten 4 Goldene und 1 Silberne erringen.

Letzten Clubabend konnten wir zum erstmalig ein Fuldamobil bei uns begrüßen und uns hat dieser Autoroller sehr gut gefallen. Wie wir erfahren haben, soll es in Kassel einen Fuldamobil-Club geben. Dies wäre ein Club, der unserem Autoroller-Club gleichwertig ist und wir bitten Sie, unsere Anschrift an den Club in Kassel weiterzuleiten und würden gerne mit dem Club in Verbindung treten.

Messerschmitt-Autoroller sieht man auch schon einige in Wien und wir hoffen, diese auch bald in unserem Club zu haben.

Bis zum nächsten Mal grüßen wir Sie und alle Rollerfahrer recht herzlich

Österreichischer
AUTOROLLER CLUB
Clublokal: Restaurant Dasehütz
Wien VIII, Josefstädterstraße 84

**2. Europäisches Lambretta-Treffen
in Bognano-Terme am 26./27. Juni**
Treffpunkt 26. Juni 16 Uhr Bahnhofplatz Domodossola (7 km von Bognano).
Jeder Lambretta-Fahrer darf an der Zusammenkunft teilnehmen. Die Einschreibungen sind unentgeltlich und die Teilnehmer erwerben das Recht an der Prämienverteilung. Die Strecke vom Abfahrtsort bis Domodossola kann man in mehreren Tagen zurücklegen.
Anmeldungen sind an den Lambretta-Club Domodossola, c. so di Bio 19, Domodossola/Italien, zu richten.

Liebe Roller Revue!
Nachdem sich in der Roller Revue so ziemlich alle Roller Clubs gemeldet haben, möchten wir nicht versäumen, auch von uns ein Lebenszeichen zu geben. Unser Club, genannt „Augsburger Goggo Club“ wurde als einer der ersten Goggo Clubs im Herbst 1952 aus der Taufe gehoben.

Unsere erste größere Ausfahrt hatten wir heuer am 1. und 2. Mai nach Rothenburg, wobei die ganze Fahrt auf Schmalfilm festgehalten wurde. Als nächstes steht an Pfingsten unsere Fahrt ins Thannheimer Tal auf dem Programm. Hoffen wir, daß der Wettergott uns Rollerfahrern gnädig gesinnt ist, und es endlich einmal Sommer werden läßt.

Wir grüßen nun alle Rollerfahrer und Leser der Roller Revue und wünschen allen

Gute Fahrt!
Augsburger Goggo Club
Augsburg, Argonstr. 2 1/2



VESPA-Club Köln

Foto: Zimmermann

Ausnahmsweise einmal pünktlich ging die Fahrt um 13 Uhr bei schönstem Sonnenschein los in Richtung Siebengebirge. Sehr erfreulich die Tatsache, daß auch neue Vespen (Mod. 54) zu uns gefunden hatten. In flotter Fahrt ging es durch unsere Nachbarstadt Bonn weiter nach Königswinter. Bergauf ging's zügig und niemand blieb zurück. Am Zielort waren wir eine gemütliche Runde bei viel Kaffee und Kuchen. Es wurde bereits alles mögliche für die geplante Hollandfahrt (Tulpenblüte) am 1. Mai besprochen. Nachdem die Sonne dann rasch an Wirkung verlor, ging's wieder heimwärts in Richtung Köln.

Geschäftsstelle
Vespa Club Köln e.V., im ADAC

Liebe Roller-Revue!
Achtung, Achtung! Hier ist der Lambretta-Club aus Lippstadt i. Westf., der Dir sein Bestehen mitteilen möchte.

Der Club ist erst im März 1954 aus der Taufe gehoben worden, besteht heute aber immerhin schon aus 10 bis 20 eifrigen Kolleuren.

Unsere Clubabende, die 14-tägig im Vereinslokal Marler, am Markt, stattfinden, möchte keiner mehr missen, wird doch da bis zum späten Abend gefachsimpelt und „Lambretta-Garn“ gesponnen. Unsere Anschrift lautet: Lambretta-Club Lippstadt, Gasthof Marler, am Markt.
Hallo! Lambretta-Club Bielefeld und Münster. Gebt uns Eure Anschriften. Wir wollen Euch demnächst besuchen.

Mit einem kräftigen Roller „Fittiti“
Lambretta-Club Lippstadt

In Iserlohn haben sich einige Rollerfreunde zusammgefunden, die einen Club gründen möchten. Wer interessiert ist, mitzumachen, möchte sich bitte an Herrn Heinz Lerch, Iserlohn, Bismarckstraße 20, wenden.



Lieber Fridolin nebst R.R.R.

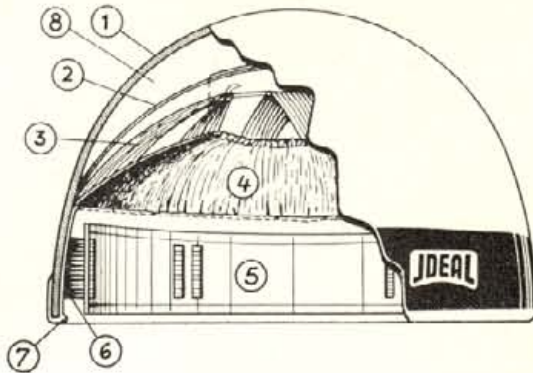
Vor allem die herzlichsten Glückwünsche zum einjährigen Geburtstag. Entschuldigt bitte, daß sie zu spät kommen.

Nun noch einen kleinen Bericht von unserer ersten diesjährigen Ausfahrt.

Bei strahlendem Sonnenschein trafen sich die Hagener Goggo-Freunde am 25. April zu ihrer diesjährigen ersten Ausfahrt. Die Fahrt ging durchs Bergische Land zur Burg Blankenstein. Nach kurzer Besichtigung der Burg ging es zu einer kurzen Mittagsrast in den Irrgarten. Um 13.00 Uhr wurde die Rückfahrt nach Hagen angetreten.

Um 14.00 Uhr traf der Bochumer Goggo-Club mit zahlreichen Maschinen in Hagen ein. Gemeinsam mit dem Bochumer Goggo-Club führte der Goggo-Club Hagen unter Führung ihres 1. Vorsitzenden W. Schmadtke eine Korsefahrt durch Hagen durch. Dann ging es weiter zur Glörtalsperre. Dort wurde bei einer gemütlichen Kaffeetafel die Freundschaft der beiden Clubs bestiegelt.
Goggo-Club, Hagen

Zwischen HELM- und HIRNSCHALE



- 1 Helmschale
- 2 Kreuzband (Hauptsicherung)
- 3 Spannbänder (2. Vorsicherung)
- 4 Federndes Futter (1. Vorsicherung)
- 5 Verstellbares Lederkopfband
- 6 Schließband
- 7 Acella-Einfassung
- 8 Prellraum

Von größter Wichtigkeit ist ein genügend großer Prellraum. Damit bezeichnet man den Raum zwischen dem Kopf und der äußeren Schale. Beim Aufprall auf ein festes Hindernis muß die äußere Helmschale zäh und widerstrebend nachgeben können. Es muß unter allen Umständen vermieden werden, daß die Wucht des Aufpralls an Schädel oder Genick weitergeleitet wird. Aus diesem Grund sollte der Prellraum über

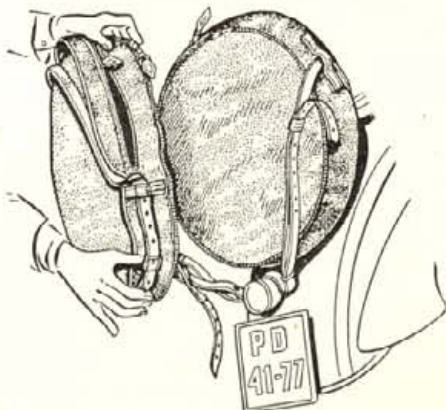
Kopfmittle nicht weniger als 3 cm betragen. Sie werden es daher verstehen, daß ein guter Helm eine gewisse Höhe haben muß. Ein zu flacher Helm nutzt im Ernstfall wenig. Wichtig ist Qualität und Stärke des Kreuzbandes, das beim Aufprall enorm auf Zug beansprucht wird. Beim obigen Helm sind die Kreuzbänder aus schwerem, plastikbeschichtetem Gewebe. Sie sind besonders breit und jeder Beanspruchung gewachsen. Sie haben eine noch weit höhere, als die z. B. für Renn-Sturzhelme international vorgeschriebene Mindestzugfestigkeit von 70 lbs. Durch das verstellbare Kopfband paßt dieser Sporthelm für jede Kopfgröße zwischen 55 und 59. Das federnde Futter bewirkt elastischen und doch festen Sitz. Die sehr gute Entlüftung ist bei heißem Sommerwetter ein nicht zu unterschätzender Vorteil.



Die Firma Bayard, Paris, hat einen eleganten „Sturzhut“ herausgebracht. Das Schnittbild des Bayard-Schutzhutes zeigt deutlich, wie die Korkschild-Katotte darin eingebaut ist. Das Halteband wird bei Nichtgebrauch als gewöhnliches Hutband verwendet. (Aus der Schweizer Zeitschrift „Der Motorroller“)

Viele unserer Leser...

wünschen sich Rollerzubehör, vor allem in Form von Päcktaschen. Es sieht bei uns damit für verschiedene Modelle noch sehr dürftig aus. Die R.R. zeigt hier Muster einer holländischen Firma, die gute Lösungen darstellen. Gleichzeitig appellieren wir an die entsprechenden deutschen Hersteller, ähnliche auf den Markt zu bringen.



Modelle aus der holländischen Zeitschrift „Scooter“

BRIEFE AN DIE ROLLER REVUE

Wir veröffentlichen nur Briefe von allgemeinem Interesse, die anderen beantworten wir direkt.



Die jüngste R. R.-Leserin dürfte Gaby, die Tochter unseres Lesers Kurt Sch., Leopoldsdal, sein.

Ich bin seit 6 Wochen Eigentümer einer Zündapp „Bella“. Von Anfang an habe ich bemerkt, daß der Motor ein eigenartig dröhnendes Geräusch von sich gibt, sobald ich eine Geschwindigkeit von 56 bis 58 km/h erreicht hatte. Da ich schon mehr als 1000 km mit dem Roller zurückgelegt habe und damit erst bei 50 km/h in den 4. Gang zu schalten brauche, bin ich der Bedienungsanweisung insoweit nachgekommen. Dabei stellte sich heraus, daß dasselbe Geräusch auch bei einer Geschwindigkeit von 41 bis 42 km/h eintritt (im 3. Gang). Bei weiterer Beschleunigung verschwindet jedoch in beiden Gängen dieses Geräusch. Robert M., Tübingen

Nachdem Sie die Bella vor 6 Wochen erworben haben, nehme ich an, daß es sich um die neueste Ausführung handelt. Also Klapp-Kickstarter, Fußbremse mit Gummimatten usw. Nun zur eigentlichen Beantwortung. Der Motor der Bella läuft im gesamten Drehzahlbereich vollkommen ruhig. Ich kann deshalb nicht glauben, daß das von Ihnen vernommene Geräusch vom Motor herrührt. Vielmehr habe ich die Erfahrung gemacht, daß gerade bei der Geschwindigkeit von ca. 55 km/h im 4. Gang die Karosserie leicht dröhnt. Mit zunehmender Geschwindigkeit wird sie wieder ganz ruhig. Diesem kleinen Übel können Sie aber leicht ohne großes handwerkliches Können und Zeitaufwand mittels einer schönen Basterei abhelfen. Hierbei werden Sie Ihre Bella auch mal von innen kennenlernen und zugleich sehen, wie stabil und schön die Bella gebaut ist. Zu diesem Zweck müssen Sie nun die Haube des Rollers abnehmen. Dazu lösen Sie die 2 Schrauben an beiden Seiten der Sitze. Das Schlußlichtkabel abklammern und nun beim Abheben noch auf den Fernstupter achten. Jetzt können Sie ohne weiteres an die Geräuschquelle heran. Diese sitzt genau da, wo die beiden Klappprote am Rahmen hinten befestigt sind. Da müssen Sie nun ein Stück Gummi um den Rahmen wickeln und mit Leotierband oder Leukoplast festhalten. Der Gummi muß also genau so sitzen, daß die Ecken der wieder aufmontierten Haube satt aufliegen.

Antwort für den Leser Röhrig „Wo bleibt der Familienroller?“ aus Heft 1/54:

Ich bin mit meinem „Goggo“ 150 ccm bis im August 1953 mit zwei Personen (130 kg zusammen und 50 kg Gepäck) den „Zirler Berg“ gefahren. Mit mir, zwei Personen mit gleichem Gewicht und Gepäck mit einer 200er DKW. Ich bin trotz der großen Hitze den langen Berg ohne Schwierigkeit heraufgefahren. Danach bin ich zurückgefahren und habe die Sozia meines Kameraden auf meinem „Goggo“ heraufbefördert, weil er sonst den Berg nicht geschafft hätte. Mit freundlichen Grüßen Arno W., Friedrichshafen

„Betr.: Sättel

Dem Leser L. G., Stuttgart, möchten wir zu seiner Zuschrift folgendes sagen: Sie beschwerten sich darüber, daß die Motorradsattelhersteller nur eine Sattelgröße bringen. Wir möchten Sie darauf aufmerksam machen, daß die PAGUSA-Werke, Hamburg-Schenefeld, zwei verschiedene Sattelgrößen liefern. Auf Wunsch können Sie von dieser Firma außer dem normalen Sattel einen Sattel mit besonders großer Sitzfläche erhalten. Die Werke werden aber auch ohne weiteres bereit sein, einen Ihren Wünschen entsprechenden Sattel mit schmalerer Satteldecke zu liefern.“

Wir erinnern an unsere Meldung in Heft 5/54, Seite 26: „1. Nationale Roller-Prüfungsfahrt 1954“. Nennschluß dieser Ausschreibung ist 14. Juni 1954



Reife Leistung für zwei Mädchen

Da ich seit August eine Bella-Zündapp fahre und meinen Urlaub mit der Bella gemacht habe, möchte ich gerne allen Rollerfreunden unsere Urlaubsreise beschreiben, da so wenig über die Bella berichtet wird. Ich muß schon sagen, daß die Bella allen Strapazen gewachsen war, ich fuhr mit meiner Kollegin mit 120 Pfund Gepäck Hamburg — Hannover — Kassel — Frankfurt — Mannheim — Stuttgart — Augsburg — München — Salzburg — Bad Ischl über den Pötschenpaß 952 m ü. d. Meer, 23% Steigung. Ich muß schon sagen, gerade bei diesem Paß habe ich gesehen, was die Bella 150 leistet. Da sah man alle Marken von Rollern, Lambretta, Vespa und den Puch aus Österreich. Als wir mit unserer Bella kamen, wurden wir mit Fragen bestürmt, denn wir waren ganz schön beladen und da wir geklappt wurden, will ich der R.R. gern ein Bildchen einschicken. Unser Hör-zu-Meckl sitzt natürlich vorne am Lenker und war unser Talisman. Dann ging es weiter über Bad Aussee, Brenzen — Leoben — Bruck — Graz — Gleisdorf — Fürstenfeld bis Heiligenkreuz, das ist an der ungarischen Grenze. Die Rückreise ging wieder bis Graz, da führen wir bis zur Pekstraße, welche nach dem Krieg die Vierzongrenze war, dann ging es zurück nach Wien — Semmering — Krems — St. Pölten — Linz — Passau Grenze — Nürnberg — Kitzingen mit dem wunderbaren Wein vom Main, wie Karlstadt, gerade so berühmt durch seinen Karlstädter Wein, dann folgt Würzburg — Fulda — Hersfeld — Kassel — Hannover — Hamburg. Ja, mit allen Ausfügen sind wir 4200 km gefahren. Ich glaube, daß wir als 2 Frauen bestimmt eine kleine Leistung vollbracht haben. Es war eine herrliche Fahrt, ohne Panne — quer durch Deutschland und Österreich. Die Straßenlage der Bella ist einmalig.

Mizzi K. u. Ilse Sch., Hamburg 26

Technische Angaben: Lambretta, Baujahr 1952

1. Ich möchte mir gern die neue Gangschaltung selbst einbauen, da die alte sehr schwer geht und alle die Rastung schon ein Vorteil ist, abgesehen von der besseren Bowdenzugführung und die Federn, die die Schaltung sehr erleichtern. Ist der Einbau nun schwierig oder müssen größere Änderungen am Lenker vorgenommen werden?
2. Es tritt bei mir (am Roller!) an der hinteren Lagerstelle der Hinterradfederung Fett aus, so daß das Hinterrad immer beschmiert ist. Das Fett hat aber eine ziemlich ölige Konsistenz, wie ein Öl-Ambrolem-Gemisch. Lagerholzer der Federung: neu, Simmering am Hinterrad in Ordnung. Gehäuseflansch der hinteren Stirnräder: vor 1000 km abgedichtet. Woher kann vor allem das Öl kommen?
3. Im 1. Gang zeigt sich beim Anfahren ein eigenartiger Effekt. Beim Gasgeben läuft der Motor normal an. Etwa im 2. Drittel des Drehgasbereichs läuft er dann so eigenartig, daß ich jedesmal denke, ich hätte vergessen, das Luftfilter zu öffnen, dabei tritt das gleiche Geräusch auf. Gibt man nun aber noch mehr Gas, so wird er wieder völlig normal.

Ich weiß, Ferndiagnosen sind schwer, meist unmöglich, aber vielleicht weiß Ihr Experte doch einen Tip, aber bitte nicht den, eine NSU-Werkstatt aufzusuchen. Einige „kleine“ Rechnungen haben mir die völlig verleidet.

Hans-J. T., Berlin-Waldmannslust

- Zu Punkt 1. Bei einiger technischer Gewandtheit kann der Einbau selbst vorgenommen werden.
- Zu Punkt 2. Hier wird es sich wahrscheinlich nicht um die Dichtigkeit des Simmerings an der hinteren Antriebsachse handeln, sondern es wird eine Beschädigung des Simmerings und der Laufbuchsen am hinteren Kegeltriebmittel vortragen. Hierzu muß die Schwinge am Motorblock abgeflanscht werden. Eine NSU-Dienststelle ist hier unbedingt hinzuzuziehen (Spezialwerkzeuge nötig).
- Zu Punkt 3. Wir finden uns zwar meist im Labyrinth unserer Leserfragen zurecht, jedoch können wir hier beim besten Willen keine Ferndiagnose stellen. Wir bitten dies entschuldigen zu wollen.

In der R.R. wurden die Beru U₂ 240er Zündkerze (sowie die englischen) und das Dea-Benzin mit Castrol-Öl empfohlen. Ich bin auf meinem Goggo 200 mit 20000 km den ganzen Alpenraum einschließlich Italien durchfahren und kann nur obengenannte Angaben wärmstens empfehlen. Jedoch machte ich auch die besten Erfahrungen mit der Nylon-Zweitakt-Zündkerze (Wärmewert 140—260) von der Firma Leo W. Nieland, Rottenburg (Neckar). Ebenso auch mit Gasolin-Benzin und natürlich Castrol-Öl. Italienfahrern empfehle ich das Benzin von den Ital. AGIP-Tankstellen. Das nötige Dosenöl wolle man lieber selbst mitnehmen, da Öl in Italien sehr teuer ist. Und nicht auf die verbliebenen Benzinscheine am Grenzübergang vergessen.

Gerd R., Wimper/Donau

In den Leserschriften war schon verschiedentlich die Rede von dem Patschen oder Knallen bei der Vespa. Auch ich habe eine Vespa. Seit geraumer Zeit fahre ich mit Aral und einer 260er Kerze (im Winter 240er) und in dieser Zeit hatte ich noch keinerlei Ärger in dieser Hinsicht. Allerdings wechlele ich etwa bei 2000 bis 3000 km die Kerze. Auch sollte man viel schalten und den Motor drehen lassen. Zum Dank tollt sie dann wie der Teufel.

Hans-Reinhard Schl., Düsseldorf



Liebe Roller Revue!

Als einer Deiner ersten Leser möchte ich Dir heute eine Aufnahme senden, mit der Bitte, dieselbe in der R.R. zu veröffentlichen. Ein schwarzer Goggo-Roller als „Brautkutsche“. Ich selbst fuhr den „Brautroller“, als Sozia meine frischgebackene Frau.
Mit Rollergruß

Gerhard R., Berlin

In der Aprilnummer Seite 3 schreiben Sie: Wenn man sagt, in der Schweiz sei es Zwang für alle motorisierte Zweiradfahrer, diese Dinge aufzusetzen . . .

Möchte Ihnen kurz mitteilen, daß dem nicht so ist, es muß von Gesetzes wegen niemand einen Sturzhelm tragen. Wenn ein Motorradfahrer, der an einem Rennen mitmacht, einen Sturzhelm anzieht, ist das in Ordnung, nicht aber wie man es in Basel und anderswo sieht, wenn sie nur ein paar Kilometer zur Arbeit fahren, immer einen Sturzhelm tragen. Es sind dies meist junge Leute und Geschwindigkeitsfanatiker mit Lederwesten und großen Brillen, richtige Aufschneider.

Ihre Zeilen in der R.R. haben mich gefreut zumal ich selber kein Freund dieser Töpfe bin. Es ist vielleicht gut, wenn Sie in der R.R. darauf hinweisen, daß in der Schweiz die Sturzhelme nicht obligatorisch sind, meines Wissens nur in Belgien. Der Himmel möge uns vor dem Tragen dieser Tagtöpfe bewahren.

Es grüßt Ihr Vespafreund
H. W., Binningen bei Basel,
Schweiz

Ich habe an meinem Roller solche Spezial-Schutzkappen angebracht, die sich prima bewähren. Allerdings habe ich sie in der Schweiz gekauft. Sie sind dort patentiert. Wäre es nicht möglich, sie auch bei uns in Deutschland herzustellen oder einzuführen. Es würde sich doch bestimmt lohnen! Sie kapseln die ganze Federung schön ab, sind leicht selbst montierbar und stören beim Fettpressen nicht.

Meine Lambretta ist Modell 51. Ist es da möglich, die neue Griffschaltung anzubringen, d. h. nur den Handgriff mit Bowdenzügen? Oder muß noch mehr dazu, wenn das andere noch gut ist? Meine Werkstatt erklärte mir, das ging nicht, da das Übersetzungsverhältnis Handgriff-Kaste anders wäre.

Erwin G., Lössrach

Wir danken für den Hinweis bezüglich der Abschirmung an der Vorderradgabel und werden diese Anregung an die zuständigen Zubehörfirmen weiterleiten. Was den Umbau der Schaltung an Ihrer Lambretta betrifft, so müssen wir Sie auf die Richtigkeit der Angaben Ihrer Kundendienstverkstätte verweisen. Kostenpunkt hierfür liegt zwischen DM 30.— und 35.—.

Für mich als Bella-Fahrer ist es nicht möglich, zu einem erstrebenswerten Zubehör zu kommen, das ein Lambretta-Fahrer ohne Schwierigkeit im nächsten Laden kaufen kann.

Können Sie mir eine Firma nennen, die solche Taschen aus Segeltuch oder Kunstleder oder Leder mit Reißverschluss oder Schloß versehen, auf den Markt bringt?

Der Schnitt dieser Tasche müßte der Konstruktion der Bella angepaßt sein, also nicht so tief wegen des Lufttunnels und der beiden Fußhebel.

Weiter wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie im Textteil der R.R. darauf eingehen würden, wie die Erfahrungen mit diesen Taschen sind. Hat sich die Verschraubung mit dem Vorderblech bewährt? Ist Reißverschluss vorzuziehen oder Akkentaschenverschluss (verschließbar)?

Helmut G., Detmold

Unserer Erfahrung nach ist bei den Taschen ein Akkentaschenverschluss dem Reißverschluss vorzuziehen. Leider sind Packtaschen für die „Bella“ noch nicht auf dem Markt, dagegen anderes Zubehör für „Bella“, welches die Firma Pfefferkorn, Bad Pyrmont ausliefern. Für „Bella“ gibt es:

Abklappbare Windschutzscheibe, nach oben und auch nach schräg hinten vorstellbar, Kanten eingefalzt, zum Preise von DM 49.50.

Schlitzrohr aus verchromtem Messing zur Einfassung des gesamten vorderen Beinschutzbleches, zum Preise von DM 22.—

Sturzbügel aus 22 mm verchromtem Rohr, welcher am hinteren Ende des Sozialsattels nach unten verlaufend und abtandn waagrecht mit der Trittbrettkante bis an das vordere Beinschutzblech anläuft.

Möwe als Verzierung auf dem vorderen Kotflügel, zum Preise von DM 24.50.

Lambretta 1954, Kerze Bosch W 225 T 11, 4100 km gelaufen, fahre Aral mit Selbstmisch. Nach dem Einfahren, zwischen 2500 und 3500 km 3 x Kolbenklemmer, jetzt nach erfolgter Inspektion bei 4000 km wieder 2 x dasselbe. Mein Händler weiß keinen Rat, ich soll mal wieder Gemisch 1 : 20 fahren. Klemmen tritt nur ein, sobald ich ca. 5 bis 10 km Autobahn gefahren bin. Komme auf der Autobahn bis auf ca. 70 km/h (z. Teil ganz leichtes Gefälle). Darf man diese Geschwindigkeit bei fast Vollgas längere Zeit beibehalten, oder ist es angebracht, in kurzen Abständen das Gas mal wieder teils oder ganz wegzunehmen? Zündungsaussetzen, Patschen, Knallen oder dgl. kenne ich bisher nicht.

Günter St., Lohmar

Nachdem Sie bekanntgeben, daß Sie an Ihrer Lambretta bereits 4000 km gefahren sind und trotzdem noch Kolbenklemmer haben, so schließen wir uns der Meinung Ihres Händlers an, doch mal wieder das Gemisch 1 : 20 für die weiteren 1000 oder 1500 km zu probieren. Wir raten Ihnen hierbei die Düsenmadel in die dritte Kerze zu setzen, damit Sie gleichfalls auch das Kraftstoff-Luftgemisch etwas anreichern. Ein höherer Kraftstoffverbrauch wird hierbei kaum merklich hervorgerufen.

Liebe Roller Revue!

Seit einem Jahr bin ich im Besitz einer Lambretta und bin mit ihr nun beinahe 3 Monate in England, allerdings nicht gefahren. Ich habe sie verfrachtet. Meine Mutter schickte mir nun jeden Monat die Roller Revue nach, und da möchte ich Dir zu dem Artikel „Keep left — No right turn!“ etwas aus eigener Erfahrung sagen. Das Linksfahren gewöhnt man sich wirklich schnell an, denn . . . alle anderen fahren ja auch so. Hier oben im Norden sind Mischkannen beim Tanken sehr bekannt und werden immer benützt. Jedenfalls an jeder Tankstelle, wo ich tankte, und das waren in der Zwischenzeit einige. Beim Mischen muß man entweder 1:16 verlangen oder besser für 1 gallon 1 quarter of 1 pint oil. Auch kann man jetzt viele Arten Benzin tanken, z. B. Shell, Esso und auch Shell Super und Esso Extra. Nur ein Selbstmischeröl gibt es noch nicht, aber auch das kommt. Nun möchte ich Ihnen noch zum Schluß mitteilen, daß es hier, bzw. in Blackburn sogar einen Vespa-Club gibt mit 15 Mitgliedern. Ein Motorroller ist hier also kein so seltener Anblick (In dieser Gegend von England). Der englische Motorroller „Oscar“ wird in Blackburn hergestellt, wie mir von Engländern erzählt wurde. Mit herzlichen Rollergrüßen Ihre

Helga H.
Wipshire, Blackburn
Lanes, England

Noch eine Frage im Telegrammstil:

Lambretta, Modell 52, hat Batterie; diese muß alle 14 Tage bis 3 Wochen aufgeladen werden. Licht-, Zündspule, Sicherung, Masseanschluß, sonstige Wartung außer Laden; alles O. K. Trotzdem passiert's mir, daß ich mit Saft (Strom für Hupe) losfahre und mitten im Trübel keinen mehr habe. Wie kommt dieses? — Kann Batterie schon zu alt sein und muß neue her?

Günter K., Langenfeld-Immigrath

Wenn die von Ihnen aufgeführten Kurzschlüßmöglichkeiten von vornherein wegfallen, so dürfte das Übel nur in einem defekten Gleichrichter zu suchen sein. Dieser Gleichrichter darf nur nach einer Richtung Strom abgeben, d. h. Strom fließt nur von der Ladepule (Wechselstrom) über Gleichrichter zum Sammler. Lassen Sie also diesen Gleichrichter auf seinen Zustand prüfen.



Liebe Roller Revue!

Von meinem Ostertrip durchs schöne Hessenland möchte ich Dir diesen Schnuppschub übermitteln. Viele Rollergrüße Frank H., Remscheid

Liebe Roller Revue!

Heute möchte ich mich recht herzlich bei Dir bedanken, Wofür? Das will ich Dir ganz schnell berichten:

Seit März 1953 beziehe ich laufend Deine Hefte. Nun fand ich in Heft Nr. 9 vom Dezember 1953, S. 23, unter „Steuerberatung“ einen Artikel, der sich mit der steuerlichen Absetzung eines Motorrollers (wegen Benutzung zwischen Wohnung und Arbeitsstätte) befaßte. Ich habe mich nun hingesetzt und die Aufstellung genau übernommen, die Zahlen auf meine Verhältnisse passend abgeändert und dann mit Gehaltsbescheinigung und Steuerkarte 1953 an das zuständige Finanzamt eingereicht. Innerhalb von zehn Tagen bekam ich die Steuerkarte zurück, in die inzwischen ein ganz ansehnlicher Freibetrag eingetragen war. Nach vollendetem „Lohnsteuerjahresausgleich“ durch die Firma konnte ich dann weitere acht Tage danach einen Betrag in Empfang nehmen, von dem ich über zehn Jahre lang die Roller Revue bezahlen könnte!

Falls Du die Absicht haben solltest, meine Aufstellung in der Form, wie ich sie dem Finanzamt eingereicht habe, zu veröffentlichen, um auch anderen Rollerkollegen die Möglichkeit zu geben, ein Gleiches zu versuchen, so werde ich Dir gern eine Abschrift davon auf Anforderung übersenden.

Mit freundlichem Rollergruß (101010) und nochmaligem besten Dank bin ich Dein

Hans-Jürgen R.

(Erl. Interessenten bitte an Redaktion wenden. Wir fordern dann von Herrn R. die Unterlagen an. Die Red.)

Als eifriger Leser Deiner R.R. möchte ich mal eine technische Frage an Dich stellen. Es dreht sich um meinen Vespa-Motor, habe ca. 25000 km runter. Auf freier Strecke verbraucht sie ungefähr 3 l bei 60 km/h. Sonst 2 1/2 l, im Stadtverkehr sogar 3 1/2 l. Bei einer normalen Steigung der Straße verlangsamt sie ihre Geschwindigkeit. Also ist das ein Zeichen, daß der Kolben etwas Luft hat und die Kraft zum Teil bei einer Steigung am Kolben vorbeigeht. Und somit habe ich gedacht, man könnte doch ein paar neue Kolbenringe drauf machen. Und nun zu meiner Frage. Machen sich die Kolbenringe irgendwie bemerkbar, oder ist das ein Schaden für das Kolbengehäuse, wird der Benzinverbrauch dadurch weniger und zieht dann der Motor besser.

Erich N., Uelzen

Nach 25000 Fahrkilometern ist es erforderlich, daß Kolben und Zylinder einmal aufeinander nachgemessen werden. — Es ist durchaus möglich, daß, wie Sie annehmen, der Kolben etwas Luft hat. Dies müßte sich aber an sich durch ein Kolbengeräusch bemerkbar machen. Sind die Kolbenringe des Kolbens schon einmal nachgesehen worden? Sitzen nicht erst, die Kolbenringe fest (durch Ölkohe angebrannt)? Dies wäre eine Untersuchung, die Sie zuerst machen müßten. Die Auswechslung der Kolbenringe halten wir in diesem Falle nicht für zweckmäßig, da anzunehmen ist, daß die Zylinderlaufbahn durch Verschleiß erst, leicht unrund ist. Hier hilft nur ein Ausschleifen des Zylinders unter Verwendung eines neuen Übersmaß-Kolbens. Selbstverständlich müssen die Schlitze des Ausströmkannals bei dieser Gelegenheit gesäubert werden.

... ist uns sehr peinlich

Wir möchten hiermit richtigstellen, daß unter „O, wie praktisch“ in Nr. 2/54 auf Seite 20 der erste Absatz von Herrn Günter K., Konstanz stammt, dagegen der letzte Tip von Herrn Karl C., Neuenstein eingesandt wurde.

Liebet Fridolin!

Ich muß vorausschicken, daß ich neben der „Roller Revue“ auch noch „Das Motorrad“ lese, denn ich bin früher selbst einmal ein sehr begeisterter Motorradfahrer gewesen. Es ist allerdings schon sehr lange her — so an die 25 bis 30 Jährchen — und ich gestehe offen, daß ich auch gerne mal einen Zahn draufgegeben habe. Damals hörte allerdings bei den meisten Maschinen bei 70 km/h das Zahngehen auf und man mußte schon einen schweren Apparat haben, um es gelegentlich auf 90 zu bringen. Jedenfalls zog es einem noch nicht das Fleisch von den Backen wie heute schon bei jeder 250er, wenn man richtig aufdreht. Aber schön war's doch! Und weit weniger gefährlich als heute, denn die Straßen waren gegenüber dem modernen Verkehr geradezu verwaist und die Geschwindigkeiten durchwegs noch wesentlich geringer.

Wenn man, so wie ich, allmählich auf die 60 zugeht und gerne mit sauberen Hosen, Schuhen und Fingern bei den Leuten erscheinen möchte, dann ist es wohl verständlich, daß man den gemütlicheren Roller einem Motorrad vorzieht. Allerdings habe ich bis vor kurzem nicht gewußt, daß Rollerfahren eine Religion ist. Diese Weisheit habe ich erst aus dem „Motorrad“ erfahren, in dessen Nr. 9 ein gewisser Dr. Si. furchtbar böse Worte für Sie, lieber Fridolin, findet, weil Sie es gewagt haben, eine gewisse Sorte von Motorradfahrern als „harte Braten“ zu bezeichnen, die „ohne Rücksicht auf Verluste die Straße bevölkern und Nachschub für die Krankenhäuser liefern.“ Daß Sie mit Ihren Ausführungen leider nur zu recht haben, dürfte Ihnen nicht nur die Mehrzahl Ihrer Leser bestätigen, sondern auch ein sehr prominenter Vertreter der ärztlichen Fakultät, Professor Bauer aus Heidelberg, der in seiner Rede vor dem deutschen Chirurgenkongreß in München gesagt hat: „Motorradfahren ist eine Krankheit mit vielfach tödlichem Ausgang.“

Wenn aber Herr Dr. Si. unbedingt glaubt, sich mit Ihnen anlegen zu müssen, dann sollte er das wenigstens sachlich und nicht in dieser schnoddrigen und persönlich aggressiven Art tun. Er hätte nicht erst zu betonen brauchen, daß er kein „stiller, feiner Mensch“ ist, das glaubt man ihm beim Lesen seines Artikels ohnedies. Wenn er z. B. schreibt: „Einer, der seit einer halben Stunde Motorrad fährt und nicht damit umgehen kann, ist also ein typischer harter Braten“, so unterstellt er Ihnen mit diesen Worten Dinge, die Sie gar nicht gesagt haben. Diejenigen, welche den Nachschub für die Krankenhäuser liefern, fahren nämlich nicht erst seit einer halben Stunde, da haben sie noch viel zu viel Angst vor dem Apparat und fahren recht vorsichtig. Frech werden sie erst, wenn sie mit ihrem Vehikel so richtig vertraut geworden sind und glauben „ach, mir kann ja überhaupt nichts passieren“. Dann erst wärdeh sie „harte Braten“. Das schließt natürlich nicht aus, daß einer seine neue Maschine erst eine halbe Stunde hat, nachdem er vorher schon einige Jahre auf einer anderen gefahren ist und dabei zum „harten Braten“ wurde, und dann damit verunglückt. Und warum sich der Herr Doktor so sehr über die Statistiken aus süddeutschen Landkreisen erregt, ist mir überhaupt unverständlich. Glaubt er, daß die Norddeutschen weniger Unfälle bauen oder hat er überhaupt etwas gegen die Süddeutschen? Wir können schon wieder mit einer neuen Statistik aufwarten; Die Landpolizei Oberbayern meldet für die beiden Feiertage 1. und 2. Mai 14 Tote — lauter Motorradfahrer!

Ich könnte noch mancherlei zu diesem Thema sagen, doch ich glaube, mein Brief wird sonst zu lang. Nur noch eins zum Schluß: Wenn Sie, lieber Fridolin, Herr Dr. Si. auch in wenig schöner Weise in eine „bestimmte Sorte von Journalisten“ eingereiht hat, take it easy, machen Sie sich nichts draus und schreiben Sie ruhig so weiter wie bisher! Uns gefällt es und in der Pfullenstraße zu Stuttgart wird man sich mit der Zeit schon daran gewöhnen, daß man zu bestimmten Problemen auch noch andere Ansichten äußern darf, als es dort vielleicht genöhm ist.

Mit herzlichen Grüßen von Roller zu Roller

Ihr

Karl-August L., München 2

Bei Schmerzen bewährt

Rheumat. Schmerzen
Erkältung, Migräne

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

Temagin

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

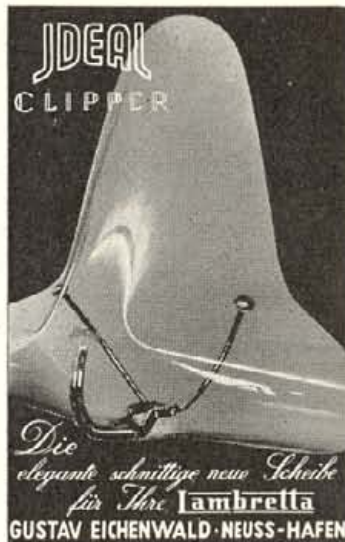
CAMPING-ZELTE

REISE MIT ZELT
IN ALLE WELT

Unsere Zeltprospekte empfehlen wir den Campingfahrern des Jahres 1954. Angebote unverbindlich. 2-Mann-Hauszelt ab DM 74.- HEILMANN · POSTFACH 709 · BIELEFELD 9

Camping-VERSANDHAUS

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



Jetzt auch für GOGGO und HEINKEL lieferbar

BERU ZÜNDKERZEN

U2

- zuverlässig
- zündsicher
- langlebig

BÜCHER

100 Roller und Mopeds, 3. Auflage, 128 Seiten brosch. Preis DM 1.50; Verlag für Handel und Wirtschaft, München 23

Für die Leser unserer Zeitschrift *Roller Revue*, die ja vorwiegend an Rollern interessiert sind, ist die Zusammenstellung der gegenwärtig auf dem Markt befindlichen 37 deutschen und ausländischen Motorroller-Modelle natürlich besonders interessant. Auch die Mopeds, das Zwischenglied zwischen Tretomobil und Motorfahrzeug, die heute besonders bei jungen Leuten die Vorstufe für spätere Rollerfahrerpraxis bilden, sind sehr reichhaltig mit allen technischen Daten abgebildet und beschrieben. So ist auch diese Broschüre ein guter Kaufberater für den künftigen Motorisierten!

In Freiburg gern zu Gast, 120 Seiten, Halbleinen Preis DM 3.40; L. Blefelds Verlag, Freiburg, Breisgau

Für den Roller-Reisenden, der den Südwesten des Bundesgebiets mit den guten Schwarzwaldstraßen zum Ziel anersuchen hat, ist dieses Taschenbuch über Freiburg ein willkommener Führer in dieser landschaftlich so schön gelegenen Stadt mit ihrem berühmten Münster. Es gibt geschichtliche, wirtschaftliche und allgemeine Angaben über Freiburg und informiert daher gründlicher als die üblichen Reisehandbücher. Die gute Ausstattung mit Zeichnungen und Photos machen es zur Zierde jeder Bücherei.

„1000 Tips für Italien“. Ein Wegweiser für Südländer und solche, die es werden wollen, von Ermano Höpner. Erschienen im R. v. Decker's Verlag, G. Scheuch G.m.b.H., Hamburg, Bonn, Berlin. Preis DM 2.50.

Dieses Bändchen stellt einen Teil einer Reihe ganz neuartiger Reiseführer dar. Man liest das Buch wie einen Roman hinten auf dem Sozias, während der Chauffeur munter gen Italienische Grenze rattert. Man erfährt, wie man sich einer klassisch-römischen

Signorina gegenüber verhalten muß und wie man billig zu guten Zimmern kommt, man liest Interessantes über die Eigenart der Italiener und ihr Land, man wird genau über Devisen, Preise, Treibstoffmarken informiert und schließlich noch belehrt, wo der beste Wein wächst und wohin man fahren muß, um ganz ungestört zu sein. Ein amüsant gestalteter Sprachteil, den man in einigen Stunden ohne Schwierigkeiten verdauen kann, macht das Erlernen der Landesprache leicht; eine bunte Karte vermittelt geographisch Wissenswertes. Leider ist das Zeltplatzverzeichnis nicht allzu umfangreich.

Camping-Führer 1954/55, Preis DM 5.20, Verlag Deutscher Camping Club e.V. München 23
Der neue Camping-Führer entspricht für den Zeltwanderer etwa dem, was das Kurbuch für den Bahnreisenden ist. Er enthält eine genaue Liste nicht nur der rund 400 Zeltplätze in Westdeutschland mit detaillierten Angaben, sondern auch empfehlenswerte DCC-Zeltplätze in Frankreich, Italien, der Schweiz, Österreich, Belgien und Spanien. Außerdem ist dem reich ausgestatteten Band eine deutsche Campingkarte mit sämtlichen Zeltplätzen Westdeutschlands als Spende der BV-Aral-A.-G. beigelegt. Wichtig ist ferner die Zusammenstellung aller Unterlagen für die Vorbereitung von Auslandsfahrten. Für den Camper ein unentbehrliches Handbuch!

Europa-Camping, Internationaler Camping-Führer, Ausgabe 1954/55; Reise- und Verkehrsverlag, Stuttgart, Preis DM 4.80.

In drei Sprachen, Deutsch, Englisch und Französisch abgefaßt, gibt dieses Handbuch zunächst eine allgemeine Anleitung zum Zelten, zum Verhalten im Ausland usw. und stellt dann auf 150 Seiten eine Liste von europäischen Camping-Routen mit genauer Beschreibung des Reisewegs, der anzulaufernden Zeltplätze usw. zusammen. Sehr wichtig erscheint uns, daß für alle europäischen Länder die wichtigsten Preise der dringlichsten Verbrauchsgüter und Lebensmittel angegeben sind. Die Fahrtvorschläge, die durch fast alle europäischen Länder gehen, sind nach dem Gesichtspunkt der landschaftlichen Schönheit und der empfehlenswerten Campingplätze ausgearbeitet.



„Fünfte Westdeutsche Zuverlässigkeitsfahrt im Siebengebirge.“ Der mit der Siebengebirgspakette mit goldenem Kranz ausgezeichnete Polizeimeister G. Lohse von der Hamburger Polizei stellte die Leistungsfähigkeit der Zündapp „Bella“ 150 ccm, auch im schwersten Gelände, erneut unter Beweis.

Rund um Braunschweig

Bei der Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um Braunschweig“ am 1. 5. 1954 wurde der Fahrer Brohnan, Upen, auf FAKA-Motorroller „Tourist“, 150 ccm, Klassensieger. Es war dies der erste öffentliche Wettbewerb, bei dem die neuen FAKA-Roller beteiligt waren. Von 136 gestarteten Maschinen erreichten 70 das Ziel.

Die Zündapp-Werksmannschaft mit den Fahrern Kammler, Ernst und Müller, welche erstmalig auf dem neuen 200 ccm Motorroller „Bella“ starteten, fuhren bei der „3. Frankenswald-Fahrt des ADAC“, die am 16. 5. in Nalla/Ofr. zur Austragung kam, einen der beiden silbernen Mannschafts-Preise und 1 Gold- und 2 Silbermedaillen heraus.

Bestellungen für die R.R.-Plakette können nur bei Vorauszahlung des Betrages von DM 3.— (Ausland DM 4.—) auf das Postcheckkonto München 185 d. Buchdruckerei und Verlagsanst. Carl Gerber ausgeführt werden.

VENUS
mit Sachs-Motor
der Roller, von dem man spricht



Mit VENUS Start in den Frühling!

VENUS GMBH. · DONAUWÖRTH

FAHO-Trip

der ideale Camping-Anhänger für Roller, Krad und Moped



Erstklass. Federung und Kupplung. Verschied. Modelle Fardern Sie Prospekt dir. vom Hersteller

Fahrzeugwerk Hoya GmbH. Hoya/Weser

Eine Wende im Zeltbau!

Quickly

das Wohn- und Schlafzelt ohne Zeltgestänge, deshalb besonders leicht, selbsttragende Pneumatiks, nicht teurer als andere Zelte.

Prospekte auf Wunsch kostenlos

Peter Pauly

Zeltvertrieb, Spezialanfertigung und Zeltreparatur.

Essen — Bredeney

Gillhausenstraße 22, Tel. 42251



Messerschmitt

Neues Modell **KR 175**

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

Werkvertretung:

TONI BAUHOFFER

München 15
Schwanthalerstraße 18



ROLLER REVUE erscheint monatlich einmal. Zu beziehen durch die Post, den Buch- u. Zeitschriftenhandel sowie im Abonnement durch die Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 2. Einzelpreis DM —,80, Vierteljahresabonnement DM 2,25, zuzügl. 9 Pf Postzustellung. Postscheck München Nr. 185 / Bayer. Vereinsbank, München 20 11 24 / Kreissparkasse München Kto. 20. Alle Zuschriften redaktionellen Inhalts nur an die ROLLER REVUE, München 5, Angertorstr. 2. Für unverlangt eingeschickte Beiträge wird keine Gewähr übernommen. Rücksendung erfolgt nur, wenn Porto beiliegt. Alle Anzeigen-Aufträge nur an Firma Publicitas GmbH., Frankfurt a. M., Friedrich-Ebert-Straße 6. Zur Zeit Anzeigenpreisliste 2a gültig. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstraße 2. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der photographischen Wiedergabe und der Übersetzung in andere Sprachen, behalten sich Urheber und Verleger vor. Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung.



RICHARD LIETZ

Gepäckträger-
Spezialfabrik für
Motorräder
und Motorroller
Lohne/Old.



NEUHEIT!

Gefederte Kindersitze DBGM. für LAMBRETTA und VESPA

Einfachste Anbringung ohne Verände-
rung am Roller. Lieferung direkt ab Werk.
Kompletter Sitz für LAMBRETTA DM 12,50
Kompletter Sitz für VESPA . . . DM 10,50
Verlangen Sie bitte kostenlosen Prospekt.

Alleinhersteller: Fa. EUGEN HERZOG
14b Schramberg/Wittbg. Postfach 58



200 ccm - 90 km/h
Große Räder
Kurzfristig lieferbar

EWALD QUEISSER

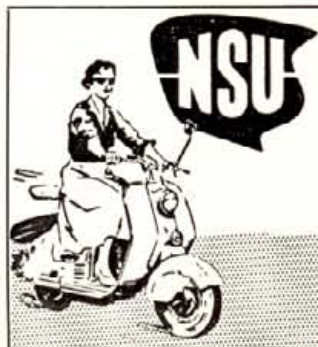
München
Schwanthalerstraße 3
Telefon 56-434



Moro- Wetterschutz für die Urlaubsreise unentbehrlich!

Schützt Sie und Ihr Fahrzeug
gegen Regen, Staub und kalten
Fahrtwind. M 53 nach Abstellen
des Fahrzeugs als Garage, M 54
als Regenumhang verwendbar.
Ausführlicher Prospekt kostenlos
von

Moro-Wetterschutz
W. HERBERT KAUFER, 13a Rösln



NSU - Lambretta

Deutschlands berühmter Autoroller

Modell 1954
mit elektrischem Starter!

Fabrikvertretung seit 1912:

A. WICKENHÄUSER
München 15, Schwanthalerstr. 36
Telefon 531 45

Verkauf - Kundendienst
Ersatzteillager



Gefederter Kindersitz DBGM

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

HEINZ LÜCK
Metallwaren
Zizishausen/Nürtingen

CAMPING
Zelte
DIREKT AB FABRIK
AB DM 69⁹⁰
VERLANGEN
SIE
PROSPEKT

ZELTFABRIK ACHIM
ACHIM 1 BEZ. BREMEN



lilibox



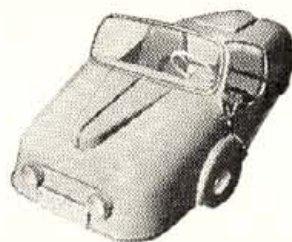
- Garagen

SIEGENER A. G.
GEISWEID-WESTF., POSTFACH 91

Der neue



ALLWETTER-ROLLER



kommt

Ein Fahrzeug mit den Haltungskosten eines Motorrades
und dem Fahrkomfort eines Wagens

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

Goldmedaille bei 10-Stunden-Berge- und Seefahrt im
schwierigsten Alpen Gelände.

Fordern Sie Prospekte vom

Motorrollerwerk Seestall/Lech

Generalvertretung München: **MOTORRAD-MITTAG**

München 2 · Augustenstraße 19 · Tel. 5 05 49

SOFIE PAULI

Das *Spezial-Geschäft* für

VESPA-ZUBEHÖR

Sämtliche Ersatz- und Zubehörteile *für alle Modelle*

Bitte fordern Sie Bild-Preisliste an!

Es berät Sie individuell:

VESPA-SALON München 13 · Augustenstr. 104

Spezialwerkstätte: Lazarettstr. 11/g

Ruf: 59 19 20

Achilles-Sport

der energiegeladene, moderne 175-ccm-Roller!



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

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

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

achilles



Sicher und sauber ● sportlich und schnell ● stark und sparsam