

Roller

REVUE

MIT CAMPING-INFO RMATIONEN

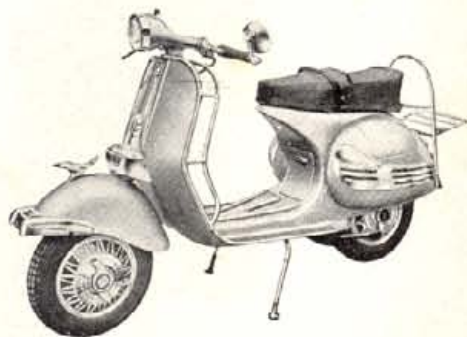
Ausschank
Winzergenossenschaft
KROPSBURG



7 4. JAHRGANG
MÜNCHEN
JULI 1956

Einzelpreis DM 4,80 • Österreich ö. S. 6,—
Schweiz sfr. 1,— • Saargebiet fr. 100,—

Die erste deutsche Fachzeitschrift für Roller und Rollermobile



Zubehör

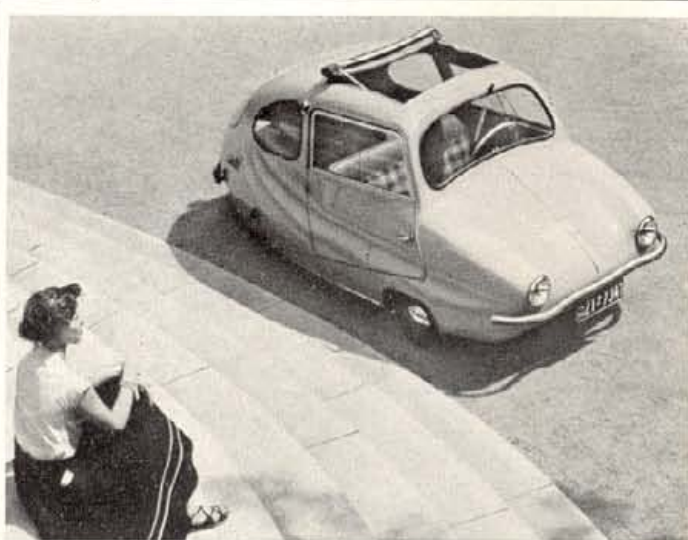
in Qualität und moderner Form

vom

Spezialhaus Hans Pfefferkorn

Bad Pyrmont — Postfach 144

Fordern Sie bitte Neuheiten-Nachtrag bei Ihrem Vespa-Betreuer
oder bei mir an



Fuldamobil S4

Sicher · Schnell · Sparsam · Schön

Geräumig Platz für 2 Erwachsene, 2 Kinder und Gepäck.
2 Türen. Rostfreie, wetterfeste, stabile Aluminiumkarosserie.
10-PS-Sachmotor, Geschwindigkeit über 70 km/Std.
2 Räder vorn, 2 Antriebsräder hinten.
Schlafeinrichtung im Wagen ist im Preis einbegriffen.
Steuer 28,80 DM · Haftpf. 50,—/70,— DM jährl.
Preis: DM 2780,—

Auch für Arm- oder Bein-Amputierte lieferbar

Elektromaschinenbau GmbH, Fulda



Gegen Fäulnis und Regen

richtiges Pflegen!

Zelte und Zeltplanen sind noch stärker als Regenmäntel den scharfen Angriffen wechselnder Witterung ausgesetzt. Ein Regenmantel wird ständig gepflegt und imprägniert, wieviel mehr Pflege bedarf da erst ein Zelt!

t-zelt ist das richtige Mittel zur Imprägnierung und Pflege von Zelten, denn **t-zelt** macht das Gewebe nicht nur wasserabstoßend, sondern konserviert und schützt es vor Verrottung.

t-zelt imprägniert ebenso sicher und zuverlässig Markisen, Sonnendächer, Autoplanen, Garten- und Regenschirme, überhaupt alle Gewebe, die schützen sollen.

Erhältlich in jedem Fachgeschäft.

te-ERZEUGNISSE M. GLADBACH · Schließfach 133



BMW-Isetta

Katalog und
Bezugsnachweis
auf Wunsch

RICHARD LIETZ

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



Gepäckträger

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

- stabil
- zweckmäßig
- elegant



Messerschmitt



Zündapp-Bella



HAWEG

**Schilderfassung
und Sturzbügel**

für NSU-Prima
Lambretta
Vespa
Heinkel
Diana
Confessa
Hercules
Maicoletta
BMW
Zündapp
und Horex

Verkauf nur an Grossisten

**Haweg Metallwarenfabrik
Gebrüder Westerbarkey
Gütersloh, Hedwigstraße 13**

Liebe Rollergemeinde,

Damen und Gentlemen des In- und freundlichen Auslandes! Gerade bricht der Hochsommerzeit-Monat aus und unsere Roller locken nach kühlem Fahrtwind genau wie wir nach dem erfrischenden Bade. Man sollte den Fahrzeugen vielleicht, statt des blechernen Gewandes, ebenfalls einen Bikini für die heißen Tage gönnen. Aber schließlich sind sie ja mit Gebläse und Luftkanälen armiert und kommen auch so gut durch den Sommer. Wir haben schon ein richtiges Bombenwetter gehabt, der heißeste Tag folgte dem kältesten auf dem Fuße und wir wollen nur hoffen, daß sich das weitere Wettergeschehen ohne Bomben abspielt. Den Regen verbitte ich mir von jetzt ab.

Beim Vespa-Europatreffen in München war die Wetterplanung der Veranstalter und das Organisationstalent meines guten Freundes Harald Strauch (Sekretariat des VCVD) auch für einen Ungeübten leicht zu erkennen. Als am Sonnabend die vom Regen geplagten Teilnehmer eintrafen und das Wasser aus Manteltaschen und Vespen schüttelten, sah es aus, als sollte auch der Rest in dasselbe fallen. Am Sonntag hingegen wurde programmgemäß die Heizsonne angezündet und gleich blühten Mädchen und Fahrer jeglicher Nationalität einschließlich der Maschinen zur Hochform auf. Auf diese Weise kamen Pullover, Beine und andere Hindernisse des Geschicklichkeitskurses doppelt zur Geltung. Abends, nach Beginn des Vespuballes, schüttete es dann wieder von oben herunter, damit niemand vorzeitig nach Hause gehen konnte. Sehen Sie, so muß man es machen, dann wird sowas immer ein Erfolg.

Immer wieder erhält die RR-Redaktion Briefe, die sich mit der Führerscheinschwemme befassen. Da dem amtlichen Text anscheinend nur ausgediente Analphabeten folgen können, möchte ich an dieser gewohnten Stelle nochmal die wichtigsten Fragen ausleiten. Führerscheine IV, die vor dem 1. 12. 1954 erworben wurden, gelten nach wie vor für Zwei-, Drei- und Vierradfahrzeuge bis 250 cm. Ebenfalls der Führerschein I, der vor dem 1. 12. 1954 gemacht wurde und damals den Vierer einschloß, ist für diese Fahrzeuge gültig; und darüber hinaus für alle Zweiradfahrzeuge. Nach dem 1. 12. 1954 kam der Bundesschnitt und von da ab gilt der Einsler nur für Zweiräder, der Vierer bis 50 cm (außer Mopeds) und für mehrradrige Untersätze ist die Klasse III nötig. Die Inhaber der Klassen I und IV, ausgestellt vor dem 1. 12. 1954, können eine Eintragung bei den Kreisverwaltungen vornehmen lassen.

Im übrigen hat sich die Zahl der Unfälle von Kraftradfahrern nach der Verschärfung der Führerscheindingungen 1955 gegenüber dem Vorjahr nicht erhöht wie die Bundesstatistiker festgestellt haben. 1954 waren es 183327 und 1955 183488. Das sieht fast wie verabschiedet aus, besagt aber lediglich, daß die Führerscheindänderung tatsächlich nur eine Scheindänderung war. Drum machen sich jetzt auch Anzeichen breit, die Prüfungen an Hand der mit Recht so unbeliebten Fragebogen zu erschweren. In Hamburg wenigstens müssen für die Anwärter innerhalb von 45 Angstromminuten 30 vordruckte Fragen nach Art des Quizsystems recht und schlecht beantworten und ankreuzen, gegenüber 3 gestellten Fragen in der guten alten Zeit. Abschreiben ist auch nicht drin, weil verschiedenartige Fragebogen ausgegeben werden. Es handelt sich dabei tatsächlich um praktische Fragen und nicht darum: Wie sieht der Zündzeitpunkt von innen aus oder wie lange brennt eine 145er Kerze und ähnliche Angriffe auf die Intelligenz. Ebenfalls ist der Prüfer nicht mehr etwaigen tränenfeuchten, sturmfreien Einzimmerblicken heftig gelockter Kandidatinnen preisgegeben, die kurz vorher bestimmt noch alles gewußt haben. — Und so kam es denn, daß als trübes Ergebnis 30% das Klassenziel nicht erreichten, gegenüber früheren 9%. Die neue Tour ist keineswegs schikanös, wenn auch etwas bursch, spart jedoch Zeit, weil mehr Prüfungen erfolgen können und auch beim praktischen Vorfahren sorgfältiger auf den Akzelerator gedrückt werden kann. Außerdem erlauben die Antwortkreuze eine Überprüfung in Rekordzeit. So streng können die Bräuche ganz allgemein werden, wenn sich das bei den vielen Bundesländern herauspricht. — Als ich vor reichlich Jahren meinen Einsler machte, war ich so entsetzlich aufgeregt, daß ich dem Kommissar alles geglaubt hätte und sicher auch zu überzeugen gewesen wäre, daß meine 350er Zündapp Vorderradantrieb hatte. Und dann durfte ich nur mit Übereifer eine alberne Frage beantworten.



Heinz Krüger vom Vespa-Club Frankfurt gewann in München das deutsche und europäische Geschicklichkeitsturnier (Bericht im Clubteil) Foto: Hering

Mit den neuen Schildern ist das auch so ein Krampf. Ich meine jetzt nicht die Verkehrserschwerer, mit deren Hilfe sich beliebige Kleinststädte zähflüssigen Großstadtverkehr vorkaukeln können, sondern die Nummernschilder, für die wir voraussichtlich 3 DM bei Austausch auf die Bundeslade legen müssen, die Autler sogar 4,50 DM. Sie sind hübsch groß geraten (Mindestmaß für Roller und Mobile: 28 cm breit und 20 cm hoch), aber kräftige Fahrzeuge schleppen sie noch gerade weg, man muß eben den kleineren Gang etwas früher einlegen. Die angeblich kopfgesteuerten Erfinder haben sich über die Anbringungsmöglichkeiten keine überflüssigen Gedanken gemacht — aber kommt Schild, kommt Rat, wir sind amtlichen Kummer gewohnt. Bei einigen Modellen sollen sie sogar beinahe passen. Natürlich dürfen wir uns die blechernen Erkennungszeichen selbst kaufen. Wissen möchte ich nur, weshalb soviel Gebühren wegewartet werden müssen; die Behördenleute werden doch sowieso bezahlt!?

Doch alle Verdrießlichkeiten können die rollenden Räder nicht aufhalten. Die hämischen Prognosen so mancher knorriger Fachkämpfer: „Geht nicht, kann ja nicht, darf gar nicht“ — haben sich direkt vergebenteilt. Die Braven sitzen nun in der Werkstattdecke und schmollen oder ringen nach Argumenten, wie eine lauthals geäußerte Meinung den Gegebenheiten vorsichtig angepaßt werden kann. Die Opportunisten unter ihnen sind die Konjunkturpfade längst, ohne Beachtung der Vorfahrt, auf geübten Ellenbogen entlangmarschiert. Je nun, das liegt halt in der Natur der totalen Wirtschaft. Also, nichtsdestotrotz wurden in den ersten vier Monaten 1956 5000 Roller mehr zugelassen als Motorräder (32800 Roller gegen 27800 Motorräder). Den gewaltigsten Hochsprung machten jedoch die Mobile. In den ersten vier Monaten des Jahres wurden 20000 Stück gebaut gegen ca. 35000 des gesamten Vorjahres. Die durchschnittliche Monatsproduktion von Rollern im gleichen Zeitraum liegt bei ca. 13000 Einheiten, dem bisher höchsten Stand. Die Mopedproduktion hält sich beiläufig auf der Vorjahreslinie.

Ersparlich ist ebenfalls, daß sich die Finanzverwaltung selbst überwunden hat und sich der sogenannten Verkehrsauffassung anschließt, indem sie den Rollern ab 200 cm mit 3 und 4 Rädern den Pauschsatz für Pkws von DM 0,50 einräumt, selbst wenn eine Kleinigkeit von 200 fehlt. Das Bundesfinanzministerium ist vom Bund der Steuerzahler dringend gebeten worden, diese Weisheit über die Bundesebene auszustrahlen, damit keine unterschiedliche Behandlung mehr möglich ist.

Wissen Sie übrigens, daß Herr Zündapp einen Sportwagen, der von Ghia-Turin ausgedacht wurde und mit einem 600-cm-Zündapp-Boxer bewaffnet ist, im nächsten Jahr herausbringt? Spitze zwischen 140 und 150 km/h, Preis um 7000 DM. Die kleinen DKW sehen Sie außerdem hinten in einem Autobahnschubbild. Wird sicher recht schneidig werden. — Das wär's dann.

Mit guten Wünschen für einen hübschen Verlauf von Urlaub und sonstiger Freizeit mit Betonung auf Erholung verbleibe ich wie immer mit besten Grüßen
von Roller zu Roller und Mobil

*Hr
Frühlin*



... schwöre ich hiermit, daß ich alle Schmierstellen beachten, das Unterteil sorgfältig abspritzen, und die Batterie ...



Ehemalige Hauptstadt Corte

Ich rollerte durch Korsika

Vorweg eine wichtige Feststellung: Auf Korsika gibt es keine Banditen, sondern durchweg gastfreundliche Menschen, und die „Vendetta“, die Blutrache also, die innerhalb von 4 Jahrhunderten rund 300 000 Opfer forderte, ist heute nur noch ein Märchen. Sie ist völlig ausgerottet durch den wohlorganisierten Sicherheitsdienst auf der ganzen Insel. Wenn ich nun noch hinzufüge, daß Korsika ein tausendfach duftendes, farbenfrohes, wildromantisches Naturparadies ist — vielleicht das letzte im Mittelmeerraum — und daß zumindest die „Routes nationales“ ausgezeichnet asphaltiert sind, so mag dies für viele Rollerfreunde ein Lockruf nach Korsika sein.

Wohlgermerkt: Korsika ist nicht die Côte d'Azur! Wer den Trubel und die nächtlichen Vergnügungen liebt, der soll das schmucke Schiff der Compagnie Générale Transatlantique gar nicht erst besteigen, das ihn in einer kurzen Nacht von Nizza oder Marseille zur Insel bringt. Es gibt natürlich in den Küstenstädten, wie Ajaccio, Bastia, Calvi und Ile-Rousse auch so etwas wie „Unterhaltung“, und Ajaccio wartet sogar mit einem Kasino auf, aber in punkto Vergnügungsrummel steht Korsika der benachbarten Riviera doch weit nach — und das ist gut so...

Sehenswürdigkeiten? Davon gibt es auf der Insel genug, sowohl politischer als auch natürlicher Art. Korsika, das im Laufe der Jahrhunderte oftmals den Besitzer wechselte, hat eine interessante, bewegte und auch blutige Geschichte, die überall im Lande Spuren hinterlassen hat. Zahlreiche Denkmäler und etwa 70 Wehrtürme, zum Teil noch gut erhalten, erinnern den Touristen an jene wilde Zeit, in der durch fremde Eroberer und durch die unheilvolle „Vendetta“ ganze Familien ausgelöscht wurden. Die Hauptstadt der Insel, die französisch ist, ist der Geburtsort Napoleons. 1769 erblickte er in einem Hause in der Rue St. Charles das Licht der Welt. Napoleon ist aber auf der Insel weit weniger beachtet als der große Freiheitsheld Pasquale Paoli, dem zu Ehren vielerorts Denkmäler errichtet wurden. Er ist und bleibt die große historische Persönlichkeit Korsikas neben Sampiero

Der Pfarrer bedient sich einer ES (Eselstärke)



Corso. Das Geburtshaus Napoleons muß man nicht unbedingt gesehen haben, denn die stickigen Räume mit den verstaubten und teilweise zerbrochenen Möbeln, die man für 30 Franken zu sehen bekommt, enttäuschen. Lohnender ist der abendliche Besuch des kleinen Lokals „Au San des Guitares“, wo zu Gitarrenspiel echte korsische Volks- und Liebeslieder gesungen werden. Hier wurde vor Jahren Tino Rossi entdeckt, der mit seiner herrlichen Stimme die ganze Welt begeisterte. Das Lokal ist immer bummvoll am Abend. Man muß dort gewesen sein, schon wegen des Milieus.

Unterkünfte auf Korsika? Überall gibt es gute und mindergute Hotels. Einige davon, die erst in den letzten Jahren gebaut wurden, bieten jeden Komfort. Aber da wir Rollerfreunde unser „Nachtquartier“ ohnehin meist mit uns führen, interessieren uns die Hotels eigentlich nicht allzu sehr. Autorisierte Campingplätze mit hygienischen und sanitären Einrichtungen gibt es in Ajaccio (5 km westlich der Stadt direkt am Meer) und in Calvi (Bucht). Aber auch in Ile-Rousse, Piana, Corte, Bastia, Vizzavona und Bonifacio gibt es Campings, die zur Zeit ausgebaut werden. Der Campingplatz in Ile-Rousse beispielsweise verspricht sehr reizvoll zu werden, da er an der schönen Sandbucht des schmucken kleinen Ortes liegt.

Ich habe auf meiner 16-tägigen Fahrt kreuz und quer durch die Insel meistens wild gezeltet, denn Korsika ist wirklich ein Paradies für die Camping-Freunde. Es gibt hier unzählige herrliche Plätze: im blühenden und tausendfach duftenden maquis, das über weite Strecken die Insel bedeckt, an schäumenden Wildbächen, die durch romantische Täler fließen, in der einsamen Welt der Bergriesen, deren schneebedeckte Häupter bis über zweieinhalbtausend Meter in den blauen Himmel ragen, in den weiten schweigenden Pinien-, Kiefern-, Kastanien- und Korkeichenwäldern, in Olivenhainen, an der südlichen Kreideküste, in verträumten Meeresbuchten, auf grünen Bergwiesen und neben den Steinhütten einsamer Berghirten. Überall stand neben dem „Achilles“-Roller mein kleines „Deuter“-Zelt.

Und wo war es am schönsten? Ich fuhr auf der Insel fast 1800 km (Anfahrt über Genua, Rückfahrt über Marseille — Rhonetal), und nahm alles mit, was ich sehenswert fand. Man braucht dazu mindestens zwei Wochen! Besonders lohnend ist die Fahrt um das nördliche Cap Corse mit seinen Weinfeldern, die Durchquerung der Insel von Bastia über Corte und Vizzavona nach Ajaccio, der Besuch der Schluchten von Asco, dem Ausgangspunkt für die Besteigung des Monte Cinto, dem höchsten Berg Korsikas, die Fahrt durch das überaus malerische Restonica-Tal, von wo man den Monte Rotondo erreicht, die Fahrt nach Zonza im südöstlichen Teil der Insel, Bonifacio mit Blick auf das nahe Sardinien, die Fahrt durch die wild geformten Felstürme der Calanques von Piana und die wunderschöne Fahrt über den Col de Vergio nach Calacuccia und Corte. Die Küstenorte nimmt man ohnehin mit, weil sie von der Hauptstraße berührt werden. Wenig interessant ist das östliche Sumpfgebiet zwischen Solenzara und Bonifacio. Ajaccio hat eine prächtige Bucht und es lohnt, einmal früh aufzustehen, um den Hafen mit den vom Fang heimkehrenden Fischern im Morgenlicht zu erleben.

Auf den Verkehrsämtern erhält man gute Auskünfte und reichhaltiges Prospektmaterial. Wer fotografiert — wer täte das auf Reisen nicht? — findet auf der Insel ungezählte reizvolle Motive, sowohl in der abwechslungsreichen Landschaft als auch unter der übrigens sehr fotofreudigen Bevölkerung. Es ist natürlich ratsam, ab und zu die Hauptstraße zu verlassen und in die abseitsliegenden Bergdörfer zu fahren, weil hier das Leben noch viel ursprünglicher ist als in den Gemeinden, die an den „Routes nationales“ liegen. Ich brauche nicht zu betonen, daß auf Korsika die Farbfilmfreunde auf ihre Kosten kommen. (Durchschnittsbelichtung 1/50 bei Blende 5/6 bis 8!)

Technische Erfahrungen: Maschine vor Antritt der Fahrt gründlich überprüfen lassen, wenn möglich noch einmal vor der Überfahrt nach der Insel. Ersatzkerze, Schlauch, Sicherungen und Werkzeug, Pappzeug usw. unbedingt mitführen. Sehr wichtig ist die Kerzenreinigungsbürste, weil bei der starken Beanspruchung des Motors auf den bergigen Straßen die Kerze oft gereinigt werden muß. Außerhalb der wenigen Städte gibt es auf der Insel, die nur dünn bevölkert ist, keine Werkstätten. In manchen Gegenden trifft man auf 60 bis 80 Kilometer keinen Menschen.

Der Verkehr auf den Straßen ist nicht sehr stark. Man ist völlig auf sich selbst angewiesen. Die Straßen sind wie schon erwähnt ausgezeichnet asphaltiert, soweit es sich um Hauptstraßen handelt, aber sie sind, bedingt durch das bergige Gelände meist sehr kurvenreich, oft eng und nicht randgeschützt. Man fährt oftmals dicht am Abgrund entlang, unter sich die Meeresbrandung. Deshalb also vorsichtig fahren! Nicht selten versperren Rinder oder Esel den Weg und man muß ausweichen. Esel sind besonders störrisch! Der Brennstoffverbrauch ist naturgemäß höher als im Flachland, aber man erhält Sprit überall in allen gängigen Marken. Es ist gut, den Tank immer voll zu haben (für alle Fälle!) Wichtig: Maschine nicht allzu sehr mit Gepäck belasten und dieses sehr fest aufpacken. Das macht sich in den Kurven bestens bezahlt.

Alles in allem: Wenn auch die Lebenshaltung auf Korsika teurer ist als bei uns in Deutschland (die Preise sind den französischen angeglichen), so stellt die Fahrt durch Korsika doch ein ganz großes Erlebnis dar. Eine einmalig schöne und wilde Landschaft, prächtige Bilder, gastfreundliche Menschen, hineingestellt in eine Naturkulisse, wie sie nirgendwo auf dem Festland zu finden ist. Daher im nächsten Urlaub: Auf nach Korsika! F. M.



„DKW-Hummel“ ein neues Dreigang-Moped der AUTO-UNION

DKW-Hummel, das neue Dreigang-Moped der Auto Union, kostet DM 598.— (plus DM 20.— für Tacho). Der robuste und elastische DKW-Zweitakter von 1,35 PS entfaltet bereits ab 2000 U/min. seine volle Leistung, die durch das erstmals bei einem deutschen Moped verwandte Dreigang-Getriebe auch unter schweren Betriebsbedingungen voll ausgenutzt werden kann.

Die DKW Hummel meistert Steigungen bis 20% ohne Treithilfe. Dabei ist sie mit ihrem Normverbrauch von nur 1,1 Liter so sparsam, daß man für 80 Pfennige an Betriebsstoffkosten 100 km weit fahren kann. Die langhubigen Vorderrad- und Hinterradschwinge sowie die echten Vollnabenbremsen gewährleisten hohen Fahrkomfort und große Sicherheit. Der Kraftstofftank (5,5 Liter einschließlich 1 Liter Reserve), Benzinleitung, Vergaser, Ansaug-Naßluftfilter und die gesamte Kraftübertragung sind vollkommen verkleidet. Ein eingebautes Lenkschloß sichert die Hummel gegen Diebstahl.

BMW-Isetta mit schlauchlosen Sicherheitsreifen

Nach einer langen Erprobungszeit, die sich unter schwersten Fahrbedingungen über viele tausend Kilometer erstreckte, wird jetzt das Motocoupe BMW-Isetta als erstes Kleinfahrzeug auf Wunsch mit schlauchlosen Sicherheitsreifen ausgestattet.



Achtung, fertig, los! Sie brauchen nur umzublütern, dann lösen Sie auf Seite 210 unseren Puch-Test. Auf diesem Roller sitzt hier Erika Remberg in dem NF-Film „Kosmarie kommt aus Wildwest“

Das aus der Brütsch-Konstruktion entstandene Rollermobil „Spatz“ welches jetzt gemeinsam von den Victoria-Werken und der Werkzeugfabrik Harald Friedrich in die Fertigung genommen wird, dürfte jetzt einen 200-cem-Zweitakt-Motor aus der Victoria Swing bekommen, der auch in der Victoria Peggy enthalten ist, die übrigens in Kürze wieder auf dem Markt erscheinen wird.

Stadtpolizei von Zürich kauft Vespen

Wie in jedem anderen Land, so pflegt auch die Polizei in der Schweiz im allgemeinen starke Motorräder zu fahren. Zur Verkehrsüberwachung ist das auch richtig, für kleinere administrative Fahrten aber nicht gerade ideal. Denn einmal sind die großen Maschinen reichlich schwer und in der Stadt nicht sehr wendig, und dann pflegen die regulären diensttuenden Polizisten eine elegante Uniform mit langer Hose zu tragen, während die Streifenlenkströmmer Fahrhosen mit hohen Lederstiefeln tragen, bei denen ein Ölfleck oder Schmutzspritzer bei Regen weiter nichts schaden. Aus diesen Erwägungen heraus hat die Stadtpolizei von Zürich jetzt eine Anzahl Vespen bestellt, und zwar richtigerweise das 150er Tourenmodell.

Rs



prima!

ESSO ZWEI-TAKT OEL ist jetzt noch besser geworden! Allwöchentlich werden Hunderttausende von Dosen an den ESSO-Stationen von Zweitaktfahrern gekauft.

Bedarf es einer weiteren Empfehlung?

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



Große
Liebe
zum kleinen
Land

Empfindsame Rollerreise nach Dänemark

Jedes Land hat seine Eigenheiten. In Dänemark sind es die Smørbrode, lies: Schlemmergedichte für potentiell Veressene. Kein Grund zur Aufregung! Erlaßt uns Einzelheiten und folgt in die Bereiche, da unser Herz zu Hause ist.

Beim flüchtigen Blick auf die grüne Karte denkt man an ein flaches Marschenland, Rindviecher, hausbackene Gasthöfe, wortkarge Einheimische und an das geliebte Meer. Weit gefehlt! Packt den dämmernden Harz, die leuchtende Heide, die Holsteinische Schweiz und Thüringen, das grüne Herz Deutschlands, in einen großen Korb, schüttelt kräftig durch und vergeßt nicht einige schöne Fjorde und hundert Inseln, dann habt ihr Dänemark. Dänemark, Land der Seen und Moorsbuchten, der Inseln und Sunde, der unendlichen Weite und verträumten Lieblichkeit, der ragenden Schlösser und schneeweißen Kirchen, der einsamen Gehöfte, eingeschmiegt in windflüchtige Baumgruppen. Dänemark, Land der fröhlichen, aufgeschlossenen und lebenswerten Menschen.

Keine Angst. Es folgt kein Baedeker-Bericht, mit historischen Daten, verkehrstechnischen Einzelheiten und Kilometerfresserei. Wir wollen behutsam nur einige kleine Glanzlichter aufstecken, hier und dort zu Gaste sein, wie es einem gastlichen Lande zukommt. — Da leuchtet in der Erinnerung Loekken auf, das dänische Travemünde, hoch oben im westlichen Jütland, an der unseligen Jammerbucht. Du kannst fünfzehn Kilometer am Strand entlang fahren, fünf Meter von der solten See. In trauter Gemeinschaft mit hochbetagt-steifbeinigen gamle Fords T 500, Modell 1925, mit supermodernen Ausflugsomnibussen, antiquierten Fahrrädern, blitzblanken Rollern vornehmlich deutscher Herkunft, mit geruhnsamen Lastwagen älterer Linie. Vor den Dünen, nach See zu, zahlreiche beräderte Holzhäuserchen, in denen fröhliche Zeitgenossen gemächlich hinter Glas das Meer erleben. Sie sind biologisch gesünder als wir, die Jüten, und haben es deshalb nicht nötig, durch ultraviolette Freiluftrostverfahren Krankenkassen und Hautkremexperten zu beschäftigen.

Und dann ein unscheinbares Erlebnis auf dem Marktplatz in Ringkøbing, zur abendlichen Stunde. Menschenaufbruch, Diskutiergruppen, leichte Spannung in der Luft. Was ist passiert? Ein junger Däne thront im freudigen Besitzerstolz auf seinem niegelagelten Maicomobil und verteilt freimütig technische Einzelheiten nach allen Seiten. Übrigens, die dänischen Marktplätze sind ein Kapitel für sich. Blumen, Brunnen, Behaglichkeit, keine Hetze, keine Unrast. Die Zeit steht still. Und eine große Sehnsucht überkommt den friedlos Gejagten, hier bleiben zu dürfen, um fünfzig Jahre versetzt.

Eine große Sehnsucht überfällt dich auch oben in Grenen, drei Kilometer von Skagen. Du siehst etwas, das in den Reiseerzählungen deiner Freunde reichlich nach Münchhausen schmeckte und das du immer mit erheblicher Skepsis aufgenommen hast. Nordsee und Ostsee stoßen zusammen und bilden weit ins Meer hinaus einen deutlichen Streifen, einer gemilderten Kreuzsee nicht unähnlich! Und ein einsames Dichtergrab auf hoher Düne, durch schützende Dornhecke sorgsam umhüllt, läßt den Wanderer verweilen und stiller Gedanken gewärtig sein. Daneben: Gesprengte Bunkeranlagen aus lastender Vergangenheit. — Und südwärts geht der Kurs. Dörfer, Städte, Namen wie überall in dieser Welt. Aber eine Landschaft, so eigen und schön, daß das geplante Durchschnittstempo sich dem Nullpunkt nähert. So oft mußt du eine Rauchpause einlegen. Und das „Smoking“ ist nur Ausrede, um schauen zu können. Trink, o Auge, was die Wimper hält! Wälder, Hügel, Durchblicke, Fjorde im Kleinformat, Kurven, Steigungen, Kirchen, Seen, immer überraschend, immer unerwartet. Es bleibt nicht aus, daß du bei dieser traumseligen Bummelrei laufend überholt wirst. Dänische Vespene, deutsche Lambretten, Goggos, ausgewachsene Maicomobile unter dänischen Besatzungen, all das schnurrt vorbei. Rote Gesichter unter leuchtenden Sturzhelmen, freche Schals, Zurufe und Winkelwinke. Hoiho, das Leben ist doch schön. So viel kameradschaftliche Fröhlichkeit und menschliche Aufgeschlossenheit, so viel Unbefangenheit und Glück. —

In Middelfaart auf Fünen, an der gewaltigen Brücke über den Kleinen Belt, wird Station gemacht. Kongebrogaarden heißt der idyllische Gasthof, Dänemarks am schönsten gelegene Ausflugsstätte. Danmarks skønnest beliggende Udflugtsted! Ist das nicht kitschelige Sprachmusik, ein phonetisches Improptu? Auf deutschen Segeljachten wird zollfrei gegroggt, ein Teil Wasser, ein Teil Rum, hoch die Tassen, Cheerio! Das Leben besteht zur Zeit ohnehin nur aus Höhepunkten. — Es gäbe noch so viel zu berichten. Besser ist es, liebe Rolleristen, ihr macht euch ein eigenes Reisebesteck, mit Zirkel, Sparkassenbuch und Kartenmaterial, und rutscht schon im Voraus die ganze, gnadenreiche Strecke ab.

Ein altes Volkslied aus der Kinderzeit singt: „Die Reise nach Jütland, die fällt mir so schwer.“ Im modernen Sinne abgewandelt besteht dieses Lied auch heute noch zu Recht. Nur ganz anders, als du zu ahnen wagst. Die Reise ist, eine kleine Wahrheit am Rande, aus dem Grunde so schwer, weil es zuviel der Schönheit aufzunehmen und zu tragen gilt.

Hoppe

SPRECHSTUNDE UNSERES ROLLERARZTES:

Für alle Fälle

Viele von uns werden auch in diesem Sommer eine Rollerreise unternehmen. Das Gepäck muß klein gehalten und demzufolge mit jedem Platz gezeitigt werden. Doch dürfen Sie eins nie vergessen: eine kleine Reiseapotheke. Sie erhöht nicht nur das eigene Sicherheitsgefühl, sondern hilft oft, Ärger und Unannehmlichkeiten vermeiden. In ein sauberes Tuch gewickelt und mit einigen Sicherheitsnadeln (auch immer zu gebrauchen) verschlossen, findet sich noch ein Plätzchen im Handschuhkasten eines jeden Rollers oder Mobils. Sei es, daß Ihnen das Messer beim ungewohnten freihändigen Brotschneiden ausrutscht, der Stein statt auf den Zeltpflock auf Ihren Finger saust, oder ein gerissener Bowdenzug die Haut aufreißt — Möglichkeiten, sich kleine Wunden zuzufügen, gibt es viele. Ein Heftpflaster erspart in solchem Falle nicht nur Ärger (Verschmutzte Kleidung durch Blut-tropfen), sondern verhindert vielleicht eine gefährliche Wundinfektion. Gerade an den Händen sind Wundinfektionen besonders gefährlich und schmerzhaft. Für etwas größere Wunden oder Hautabschürfungen (kleiner Sturz auf Schotter usw.) bewährt sich immer noch das gute alte Verbandspäckchen, der sterile Schnellverband. Beileibe soll hier nicht für die Soldaten geworben werden. Aber dieses Ausrüstungsstück war eins der wenigen lobenswerten bei „Preußens Gloria“.

Langdauerndes Dunstschlucken auf staubigen Landstraßen macht Kopfschmerzen und Müdigkeit. Gegen beides gibt es gut wirkende, preiswerte Tabletten. Vielleicht hilft Ihnen ein Weckmittel einen Unfall verhüten, wenn Sie am Rande der Müdigkeit noch unbedingt einige Kilometer fressen müssen. Auch die Sozia fällt nicht gern im Einschlafen vom Sitz. Dafür wäre dann eher der Sturzhelm oder das Krankenhaus zuständig. Unentwegte Globetrotter, die in südliche Länder streben, sollten nicht vergessen, daß dort immer noch die Malaria zu den häufigsten Krankheiten gehört. Auch für diesen Fall der Vorbeugung gibt es Tabletten. Die Umstellung auf den Speisezettel fremder Länder macht manchen Mägen Schwierigkeiten. Versorgen Sie sich mit einem guten Fermentpräparat. Es wird gegebenenfalls einen dankbaren Magen finden, und die Galle wird lachend nach einer neuen Portion Olivenölgetränkter Speise verlangen. Vorsicht beim Wassertrinken in unbekanntem Gegenden — Infektionsgefahr! Obst vor dem Essen reinigen. Aber nicht in der Zerstretheit das Wasser mit-trinken. Auf jeden Fall Mittel gegen Durchfall und Verstopfung mitnehmen! Wenn man oft mit dem Roller von der Straße muß, kommt der Reiseplan durcheinander.

Die unvernünftigen Sonnenanbeter tun gut, wenn sie sich auch noch ein wirksames Medikament gegen Sonnenbrand einpacken. Insekten, die stechen, gibt es überall. Die Unannehmlichkeiten der schmerzenden Stichfolgen kann man auch mit Präparaten mildern, nehmen Sie auch davon mit. Für alle Fälle kann man zwar nicht vorsorgen, aber eine kleine Reiseapotheke hilft, die Reisefreuden zu sichern. Gute Reise!

Dr. St.



Sebastian, der Einsiedler

Bei meinem Besuch im Schwarzwald hatte ich auch Gelegenheit, den weltbekannten Einsiedler Sebastian zu besuchen. Das war eine ganz besondere Ehre für mich, denn wie man mir in der Kreisstadt erzählte, gewährte Sebastian nur sehr wenigen Menschen die Gunst, mit ihm zu sprechen, um mit Weisheit beladen wieder von dannen zu ziehen. Ich war einer dieser Glücklichen.

Sebastian wohnte natürlich in einer Höhle am Hange eines Berges. Viel Wald war rings umher, und man mußte ein anständiges Stück zu Fuß laufen, wenn man die Behausung des Eremiten erreichen wollte. Die Autostraße zog sich auf der anderen Seite des Berges entlang. Also war ich schon reichlich erschöpft, als ich vor dem schwarzen Loch am Bergesabhang stand und dreimal laut „Sebastian“ rief — in der Hoffnung, daß er mich erhören würde.

Er kam. Seine in ein dürftiges Gewand gehüllte Gestalt erschien am Eingang. Sebastian war ein schlanker großer Mann, kräftig gebaut und nicht häßlich, wenn auch unrasiert. Leider trug er keinen Vollbart, wie ich erwartet hatte. Er war eben ein moderner Einsiedler.

„Was ist dein Begeh, Fremder?“ brüllte er mich an. Ich zuckte unwillkürlich zusammen und hätte beinahe die Hände an die Hosennaht gelegt. Aber ich beherrschte mich und bat zaghaft um ein Interview.

„Gut. Aber fasse dich kurz“, war die Antwort. „Ich kann nicht leiden, was Menschenanlitz trägt. Stelle deine Fragen!“

„Ich — ich möchte gern wissen, warum Sie sich hier in der Wildnis verborgen halten, Herr Sebastian“, stammelte ich.

Der Einsiedler sah mich durchdringend an. „Weil die Menschen schlecht sind“, schnarrte er. „Ihr ganzes Sinnen und Trachten ist nur auf Geld und Wohlleben gerichtet. Einmal wird die Welt daran zugrunde gehen, wenn wir auf dem unheilvollen Weg nicht umkehren. Ich will den Anfang machen. Nur Armut und Genügsamkeit bringen uns Rettung und Frieden.“

„Urteilen Sie nicht ein bißchen gar zu hart?“ wagte ich einzuwenden.

„Noch gar nicht hart genug!“ kam es bellend zurück. „Der Mensch ist schlecht und lebensgierig. Ach, wenn Sie doch ahnen könnten, welch eine Ruhe sich über mich gesenkt hat, seitdem ich hier in der Einöde lebe! Betrug, Gemeinheit und Diebstahl reichen nicht bis zu meiner Höhle. Ich nähre mich von den Früchten des Waldes und bin dabei glücklich.“

Erschüttert senkte ich mein Haupt. Ich wollte noch etwas fragen,



aber Sebastian ließ es dazu nicht kommen. „Gehen Sie jetzt!“ sagte er befehlend, aber mit einer Spur von Mitleid in seiner Stimme, „ich will allein sein.“

Er nickte mir väterlich zu und wanderte in seine Höhle zurück. Ich sah ihm sinnend nach. Sollte dieser einsame Mann nicht vielleicht recht haben? Ist nicht Selbstverleugnung die letzte Rettung der Menschheit? Müßte nicht eigentlich jeder von uns den Entschluß fassen . . .

Ich konnte diesen Gedanken nicht zu Ende spinnen. Plötzlich kam der Eremit aus der Höhle gestürzt. Sein stoppeliges Gesicht war von Zorn gerötet. Er sah mich stehen, schüttelte beide Fäuste und schrie:

„Habe ich nicht gesagt, daß der Mensch schlecht ist? Da haben mir doch tatsächlich so ein paar Gauner am anderen Ausgang der Höhle meinen Motorroller mit dem ganzen Gepäck geklaut!“

(NP)

Gute Tips für Mopedfreunde

Endlich ist etwas Positives für Moped und Roller geschehen. Während man sich amtlicherseits mit der Sozia im Damensitz und mit der Führerscheinpflcht der Mopeds beschäftigte, hat Fichtel & Sachs einen Gedanken entwickelt, der den Moped- und Rollerfreunden in den kommenden Monaten — schwarz auf weiß — das Reisen erleichtern soll:

die SACHS-BLÄTTER.

Die SACHS-BLÄTTER sind ein ganz neuartiges Kartenwerk. Bestimmend für ihre Gestaltung war nicht — wie üblich — das Auto mit seinen Ansprüchen, sondern das Moped mit seinen Bedürfnissen. Die SACHS-BLÄTTER schlagen vor, wohin man mit Moped und Roller fahren soll, wenn man die staubigen, vom Autoverkehr überlasteten Hauptstraßen meiden will, auf denen sich heute doch niemand mehr wirklich wohl fühlen kann. Ihre Grundlage sind „mopedfähige“ Straßen, die zu diesem Zwecke erkundet wurden.

Lassen wir also unserem Fahrzeug hin und wieder die Zügel schießen! Reizvolle

Ausflugsziele, die nicht jeder findet, gibt es — gottlob — noch genug. Die SACHS-BLÄTTER wollen helfen, sie zu finden.

Jedes SACHS-BLATT behandelt ein besonders lohnendes Reisegebiet. Seine Karte zeigt, wie man am besten fährt und wo man halten kann, um zu rasten, zu essen, zu baden, zu übernachten, zu tanken — oder zu schauen. Der Text erzählt in knappen Worten von Landschaft, Geschichte und Kunst. Moped- und Rollerfahrer können sich also in „ihren“ Gebieten richtig zu Hause fühlen.

Mit den SACHS-BLÄTTERN verbunden ist ein Wettbewerb, in dem besonders findige SACHS-Fahrer wertvolle Preise gewinnen können. Einzelheiten hierüber enthält der Übersichtsplan der SACHS-BLÄTTER, der wie diese in den Fahrzeugfachhandlungen oder direkt durch den WIKING VERLAG, München 13, zu erhalten ist. Jedes Blatt kostet nur 10 Pfg.

Herausgeber und Verlag wünschen mit den SACHS-BLÄTTERN

FROHE FAHRT UND GUTE ERHOLUNG!

Bisher sind 36 SACHS-BLÄTTER erschienen:

I: Um große Städte

- 1: Bergisches Land
- 2: Berg. Land Sauerland
- 3: Siegtal und Bröltal
- 4: Ahrgebirge/Eifel
- 5: Kinzigtal
- 6: Dergstraße
- 7: Rhein-Taunus
- 8: Main-Taunus
- 9: Dachauer Moos
- 10: Erdinger Moos
- 11: Ebersberger Forst
- 12: Isartal



II: Kleine alte Städte

- 1: Mölln-Ratzeburg
- 2: Xanten
- 3: Coesfeld-Münsterld.
- 4: Bückeberg
- 5: Hameln
- 6: Altens
- 7: Limburg
- 8: Michelstadt
- 9: Bad Mergentheim
- 10: Rothenburg o. T.
- 11: Füssen
- 12: Wasserburg



III: An schönen Seen

- 1: Holstein. Schweiz
- 2: Lübecker Bucht
- 3: Steinhuder Meer
- 4: Möhnesee
- 5: Edertalsperre
- 6: Monschauer Seen
- 7: Schluchsee-Titisee
- 8: Bodensee-Konstanz
- 9: Bodensee-Lindau
- 10: Ammersee
- 11: Starnberger See
- 12: Chiemsee



S FICHTEL & SACHS AG
SCHWEINFURT (MAIN)



Reim Rollern, beim Camping, beim Sport und beim Mobilfahren, immer ist diese flotte Jacke eine praktische Begleiterin. Eine Valmetine-Modell, muschlich geschnitten, mit tief ansetzenden Ärmeln, sportlich gestreift, auch salopp und lose ohne Gürtel zu tragen. Grün wie Sommerblätter oder bordeaux-rot wie funkelnder Wein, aus wetterfester Popeline
Foto: Schmutz

Rollerfahrt ins Strandbad

Wenn das Thermometer auf wenigstens 25 Grad im Schatten klettert und der Himmel auch in unseren regenfeuchten Breiten-graden beinahe so leuchtend blau wie in Italien ist, hält es keine Rollerfahrerin mehr zu Hause aus.

Um die Freude eines sommerlichen Bade- und Strandlebens so richtig von Herzen genießen zu können, braucht eine Rollerfahrerin natürlich das passende Roller- und Strandkleid. Es muß praktisch, modisch und schick zugleich sein und sollte sich für die Fahrt ebenso eignen wie für das Sonnenbad und den abendlichen Strandbummel. Die Parole heißt deshalb wieder einmal: Verwandlung, um einmal ganz ladylike mit Rock und Bluse, ein anderes Mal mit kurzen oder kessen, pariserisch anmutenden Kniehosen, als flotte Strand-Garçonne oder auch als Sonnenanbeterin im stoffsparenden Bikini zu erscheinen. Die Auswahl an diesen mehrteiligen Strandkleidern aus Leinen oder Popeline ist groß und jede Rollerin kann ganz nach Geschmack und Laune ihre Auswahl treffen. Musikalische junge Damen schwärmen

möglicherweise für die tomatenroten Strandkombinationen mit den mächtigen bunt bedruckten Taschen, die zur Gedächtnisauffrischung mit den Noten zu „I love Paris“ bedruckt sind. Sportliche Strandnixe begeistern sich vielleicht mehr an leuchtenden Streifen, während die ganz anmutig Mädchenhaften sicherlich den verspielten Blumen- und Biedermeiermustern den Vorzug geben. Die Hauptsache ist, wie bereits erwähnt, die Verwandlung, um sowohl am Strand als auch auf dem Roller immer passend und praktisch angezogen zu sein und hier wie dort den männlichen Bewunderern die Ruhe zu rauben.

Auf dem Gepäckträger sollte allerdings neben den anderen Badeutensilien auch ein Plätzchen für eine wind- und regenundurchlässige flotte Jacke übrig bleiben. Schließlich ist mit dem Wettergott kein ewiger Bund zu schließen und zeigt er sich am Vormittag noch in strahlendster Hochsommerlaune, so kann er am Nachmittag den Himmel schon wieder bittere Tränen weinen lassen.

Simone



„I love Paris“ heißt diese modische Strandkombination mit weitfallendem, vorn durchgeknöpftem Rock, einem knappen, ärmellosen Oberteil, das gleichfalls vorn zu knöpfen ist, und einer knielangen Hose aus dem gleichen Leinenmaterial (Modell: Cleopatra, München.)

Das jugendlich flotte Modell „Trikolore“ hat einen offenen blau-weiß-rot gestreiften Rock, eine rote Kniehose und eine weiße, locker fallende Hemdbluse, unter der sich ein blaues, tief ausgeschnittenes Oberteil für das Sonnenbad am Strande verbirgt (Modell: Cleopatra, München.)



Es war für unseren Mitarbeiter nicht ganz leicht, diesen „Türken“ zu schießen, aber es reizte doch zu sehr, weil das „unbekannte Objekt“ mit 100 Sachen im Konvoi auf der AB fuhr und eine rote Braunschweiger Nummer trug (DKW-Nies). Es dürfte kein Zweifel herrschen, daß es sich um einen DKW-eigenen Kleinwagen handelt, der vermutlich im nächsten Jahr serienreife wird. Das kunststoffkarosierte Fahrzeug, das möglicherweise noch Änderungen unterworfen ist, macht einen ausgezeichneten Eindruck, vor allem, wenn man den Gerüchten glauben darf, daß der Preis unter 3000 DM liegen soll. Das Autochen sah vorn ganz ähnlich aus wie hinten, nur muß man an Stelle des Nummernschildes zwei eingebaute Scheinwerfer mit langer schmaler Kühlertrappe dazu denken. Die Spitze dürfte eine ganze Portion über 100 liegen und durch einen 400-ccm-Zweizylinder-Zweitaktmotor hervorgerufen werden.
Foto: mk





Auch mal ein Moped:

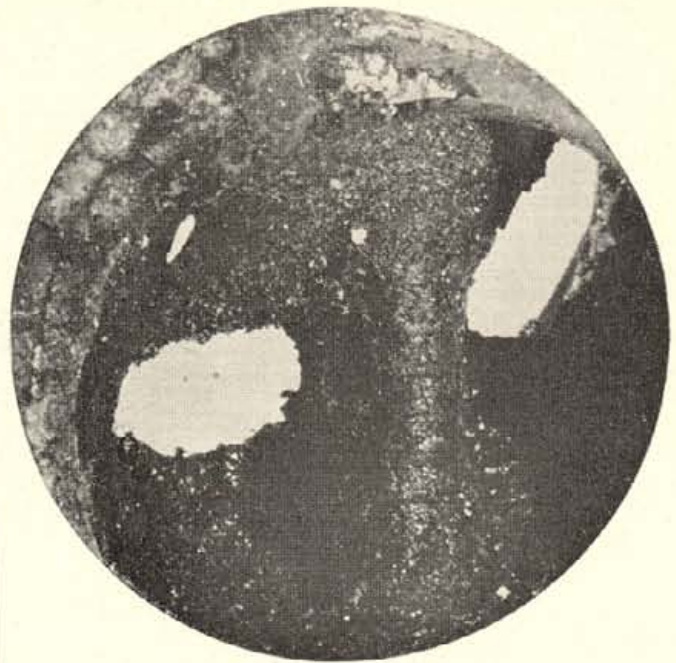
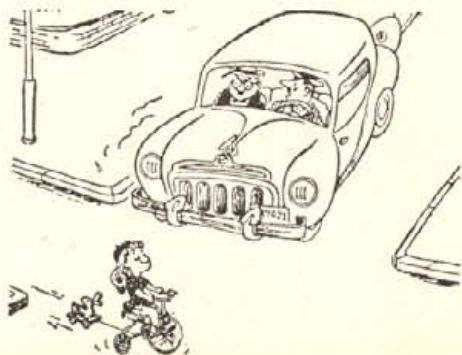
Ganz kleine Testfahrt mit einer bandneuen Combinette!

Beim Münchner Betrieb der Zündapp-Werke handelt es sich um ein ganz modernes Zweigwerk in dem die Combinette jetzt mit einer ganz modernen Hinterradschwinge mit Federbeinen vom Fließband läuft, genau gestoppt jede Minute ein Stück.

Wenn man sieht, mit welcher Aufmerksamkeit die fertige Combinette nach Verlassen des Montagebandes nochmals gesamthaft durchgesehen wird, so gewinnt man die Überzeugung, daß dieses Moped heute zu den besten Erzeugnissen zu zählen ist. Daß dieses auch leistungsmäßig zutrifft, davon konnte ich mich gleich am anderen Tage überzeugen. Trotz Schnürregen nahm ich nämlich die Gelegenheit wahr, mir eine der vom Band kommenden neuen Combinetten zu schnappen und einen kleinen Probetrip in die Bayrischen Berge zu machen. Man spricht zwar nicht öffentlich darüber, aber der Combinette-Motor leistet in der Spitze rund 2,2 PS. Es verwundert deshalb gar nicht, daß das Maschinchen auf eine Spitzengeschwindigkeit von gut 45 km/h kommt, und zwar schon nach kurzem Fahrbetrieb. Der Zylinder besteht nämlich aus Leichtmetall und hat die gleiche Ausdehnung wie der Kolben. Deshalb konnte die Passung zwischen Zylinder und Kolben bei der Combinette auf 2/100 mm reduziert werden. Die verchromte Zylinderlauffläche, welche nach einem Spezialverfahren gehöhnt wird, die Feinstbearbeitung des Kolbens und dessen neuartige, den Wärmefluß und die gleichmäßige Ausdehnung begünstigende innere Abstützung nach unten haben zur Folge, daß es praktisch nichts mehr zum Einlaufen gibt, und daß man gleich ziemlich voll aufdrehen kann, ohne Klemmer befürchten zu müssen.

Da die neue Combinette auf ihre Eignung am Berg untersucht werden sollte, ging es vom Tegern- und Schliersee die Spitzingstraße hinauf, welche eine Steigung bis zu 15% aufweist und auf eine Höhe von über 1100 m führt. 12% wurden noch im zweiten Gang geschafft. 14% schaffte der erste spielend mit einem Dauertempo von 22 km/h. Dann ging es noch zum Spaß einen Saumpfad mit 16% Steigung hinauf, und erst bei 20% kam die Grenze, wo es nur noch mit Hilfe der Pedale weiterging. Was will man noch mehr? Mir langt das für ein Moped und was die Federung anbelangt, so ist diese als durchaus komfortabel zu bezeichnen. Die Vorderschwinge, die ja bereits vom vorhergehenden Modell bekannt ist, arbeitet ausgezeichnet mit der neuen Hinterradschwinge zusammen. Bei dieser sind etwa 3 1/2 cm darin, was in Verbindung mit den voluminösen 2,25-Zoll-Reifen als ausreichend empfunden wurde.

R. H. Schroeder, Zürich



Was blickt Sie hier an?

Ein Urwelttier?

Nein, der verschmutzte Auspuffschlitze eines Motors!

Hitze, Druck, Sauerstoff und feinste Metallteilchen beanspruchen jedes Motoröl und fördern seinen chemischen Zerfall; gewöhnliches Öl „altert“ dabei schnell. Es bilden sich Ablagerungen wie Oelkohle, Harz u. a. gerade an den wichtigsten und empfindlichsten Triebwerksteilen: Kolben und Zylinder verkrusten, die Kolbenringe setzen sich fest, die Auspuffschlitze verstopfen bis zur Betriebsunfähigkeit.

„Was tun?“ fragen Sie als sorgsamer Zweitaktfahrer.

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

Im übrigen: Vergaser- und Zündeneinstellung prüfen; nur hochwertigen Markenkraftstoff fahren (BP BENZIN oder BP SUPER); richtige Betriebswärme anstreben. (Kühlwasser 85° C).

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



ENERGO L

Zweitakteroel SPEZIAL selbstmischend

Der Schutz, der wirklich wirksam ist



1,7 Millionen Liter könnte das weltberühmte Dürkheimer Faß aufnehmen — wollte man seinen Bauch statt mit 500 Gästen mit Wein füllen. Mit Treibstoff gefüllt ergäbe das bei einem Normverbrauch von 1,8 l/100 km des Kreidler-Rollers R 50 — Moment mal — so um 100 Millionen Kilometer. Aber das ist ja schon astronomisch...

Unmittelbar dort, wo sich an den Rand des Laub- und Nadelwaldes der Wasgau- und Hardtberge ein lichtgrüner Schleier von Edelkastanien und ein breiter Gürtel von Weinbergen legt, windet sich das Band der Deutschen Weinstraße, „droben“ von Schweigen am deutsch-französischen Schlagbaum bis „hinunter“ über Grünstadt hinaus, quer durch die Rheinpfalz. Wer motorisiert ist, der vermag diese 80 Straßenkilometer etwa im Tempo sogenannter Betriebsausflüge oder im Geschwindigkeitsrausch des modernen

... in tiefe Keller hinabzusteigen, wo sich wie im Deidesheimer Weingut von Bassermann-Jordan, Edelweine aus zweieinhalb Jahrhunderten ein Stelldichein geben. Tollte man sich im Burghof noch in einem Holiday-Ensemble (mit oder ohne Jacke, Corsage und Höschen) von Pamina, farblich prächtig abgestimmt zum Kreidler-Blau des R 50, so zieht man gerne „unter Tag“ eine wärmende Strickjacke über.



Genießerischem Erleben aufgetan:

Bummel mit 2,2 PS und 50 ccm über die Deutsche Weinstraße

deutschen 08/15-Urlaubers in kurzer Zeit zu „schaffen“, wobei der Slalom durch enge und kurvenreiche Ortsdurchfahrten, um die Fuhrwerke der Winzer, die jahraus, jahrein etwas in ihren Weinbergen zu tun haben, oder über weite Holperstrecken, gewisser Reize nicht entbehrt. Wer jedoch zu genießen und zu bejahren vermag, wer aufgeschlossen ist dem Schönen gegenüber und dem buntgemusterten Genuß einer weingerechten Pilgerfahrt nicht abgeneigt, der ist hier eher am Platze und der wird sich am Ende stets in einer frohen Runde gleichgesinnter Geselligkeit wiederfinden, wo weder die PS noch die Lackfarbe noch die Fülle des



Wenn gegen Abend der getreue Roller nur mehr wenige Schritte vor der Scheune steht, kann man getrost in einer Straußwirtschaft ins Schoppenglas oder sich gegenseitig — wie das verliebte Rollerleute tun — in die Augen sehen. Wo der Wein regiert und gar am (Winzer-)Hofe der pfälzischen Weinkönigin Annemaria „droben auf der Hardt“ kredenzt wird, da findet sich bald eine frohe Runde.

Chroms eine Rolle spielen, sondern wo im Spiegel des Rebensaftes, den dieses Land dem Fremden entgegenhält, der Mensch als Individuum und als Persönlichkeit einen Wertmesser findet. Einen Gradmesser vielleicht auch, der im Du auf Du mit dem Wein anzuzeigen vermag, wie weit einen als Großstadtmensch die moderne „Vergesellschaftung“ entpersönlicht hat und einsam werden ließ. —

„Sportlich gesehen“ ist ein Weinstraßenbummel für jeden Motorisierten nach den Begriffen der Motorsportler eine Rallye, das heißt ein Treffen mit allerlei eingestreuten Prüfungen, wobei — solange man die Hand am Steuer hat — die „alkoholische Enthaltsamkeit“ einer Tantalusqual gleich, voransteht. Selbstverständlich bestimmen auch hier Rücksichtnahme und Anständigkeit die Spielregeln des Straßenverkehrs und die Promille-Strafpunktwertung die Höhe eventueller Bußen. —



Zwischendurch gilt es auf steilen Straßen Berge und Burgen zu erklimmen, von wo man weit ins Land hinausblickt und wo man preisgünstig und prächtig in den Burghöfen rasten kann
Fotos: Wörner

Auf engen und oft steilen Straßen, die mitunter himmelan zu dem Gemäuer alter Burgen stürmen oder die sich in launischen Kehren zwischen den Rebzeilen verlieren — auf Straßen, über deren Kopfsteinpflaster noch vor Jahrzehnten die alten Postkutschen zuckelten, erwies sich — doppelt besetzt — der Kreidler-Roller R 50 für „ihn“ und für „sie“ als ideales Feriengefährt. Ausgerüstet mit wenig Gepäck, aber aufgeschlossen dem Erleben gegenüber, nur „belastet“ mit der Sorglosigkeit der Jugend und der Bereitschaft aufzunehmen und zu sehen, blubberte das 50-cem-Töpfchen lustig schnurrend bergauf, bergab, erklimm spielend die Randhöhen der Harthberge, von wo aus der Blick über den weiten Fruchtgarten der Rheinebene bis hinüber nach Heidelberg, dem Odenwald oder dem Schwarzwald reicht, und führte bis vor geheimnisvolle Pforten, von denen aus Stufen hinunterweisen in großmächtige Keller, wo man sich klein fühlt zwischen den Fafreihen und wo man voller Ehrfurcht vor Flaschenregalen steht, in denen der Sonnenschein von Jahrzehnten und der Fleiß von Generationen in edelster Form ihren Niederschlag fanden.

Die 80 Straßenkilometer, die es auf der Deutschen Weinstraße zu absolvieren gilt, sind beiderseits vom Start beim Weintor in Schweigen bis nach Bockenheim mit ungezählten Raststätten gepflastert, die jeden zwischen der Straußwirtschaft und dem Winzerkeller nach seiner Fassung selig werden lassen. Allen gemeinsam ist die sprichwörtliche Gastlichkeit und der Wunsch, dem Fremden die Gaben des Landes: den Wein und die aus der Tradition um ihn gewachsenen kulinarischen Genüsse, unverfälscht zu bieten. An solchen Raststätten vermag man dann beim Ausklingen des Tages die Straßenkarte mit der Weinkarte zu vertauschen und sich die gesamte Weinstraße — wer es schafft — über die verückte Zunge in die Kehle hinabrinne zu lassen. Garagen, weite Höfe und geräumige Parkplätze haben vordem die treuen Straßengefährten aufgenommen, auch der Kreidler-Roller, der sich — die Seitensprünge eingerechnet — bei 100 Kilometer Tagesleistung nur mit 1,8 Liter Treibstoff begnügte, steht wohlverwahrt in der Scheune.

Die Zahl der Federbetten ist unermesslich. Wieviele Träume mögen hier wohl schon geträumt worden sein — unter den Buntkarierten im sauberen Bauerngasthof oder unter den Daunendecken im Kurhaus beim weltberühmten Dürkheimer Faß. Mehr oder minder mögen dabei allenthalben Weinkobolde ihre Rolle mitgespielt haben — wer sich aber gut mit ihnen verträgt und wer in der Begnügung die Grenzen echten Genießens kennt, der wird sich auf eine Wiederbegegnung mit ihnen und mit der Deutschen Weinstraße freuen. Sei es im Frühjahr, wenn hier zuerst in deutschen Ländern Tausende von Mandelbäumen blühen, im farbfrohen, satten Sommer oder im Herbst, zur Zeit der Weinlese und ausgelassener Winzerfeste, der hohen Zeit der Winzer im Jahresablauf.
Fritz Müller

SPANISCHES DEMENTI

Seit einiger Zeit kursieren in verschiedenen deutschen Zeitschriften Artikel folgenden Inhalts: **INSASSEN VERHEIRATET!**

Die spanische Polizei wird in diesem Sommer auch zu nachtschlafender Zeit ohne anzuklopfen jeden Wohnwagen oder Campinganhänger öffnen, der nicht ein Schild „Insassen verheiratet“ trägt, das den Stempel einer spanischen Dienststelle tragen und die Namen der nächtigenden Personen aufführen muß. Die Übernachtung Nichtregistratorer zieht hohe Geldstrafen nach sich.

Daß diese Veröffentlichung große Bestürzung unter den deutschen Campingfreunden hervorgerufen hat, läßt sich denken. Noch größer aber muß die Bestürzung sein, wenn man jetzt erfahren muß, daß man davon in Spanien selber keine Ahnung hat, und man kann nur mit dem Kopf schütteln und sich fragen, wer mit so einem „Türken“ die Leute verrückt macht. Wenn jemand wirklich Spanien und die Höflichkeit seiner Bewohner kennt, so erscheint es als unmöglich, daß die Polizei Ausländern gegenüber zu solchen Maßnahmen fähig sein sollte. —

Da ich mir einbilde, Spanien und seine Bewohner zumindest etwas zu kennen, glaube ich dieser Zeitungsente nicht; und zur Bestätigung meiner Vermutung schrieb der Generalsekretär des Real Automovill Club de España (RACE) aus Madrid: „Wir haben uns in dieser Angelegenheit erkundigt und festgestellt, daß keine diesbezügliche Anordnung von der Polizei unseres Landes getroffen wurde und bitten Sie, diese nicht auf Wahrheit beruhende Bekanntmachung zu demontieren...“
Waldi

Jetzt

an

neue

Wippermann-Ketten

denken

GETRIEBE-KETTEN

MOTORRAD-KETTEN

MOFA-KETTEN



WIPPERMANN JR. GMBH, HAGEN-DELSTERN WESTF.

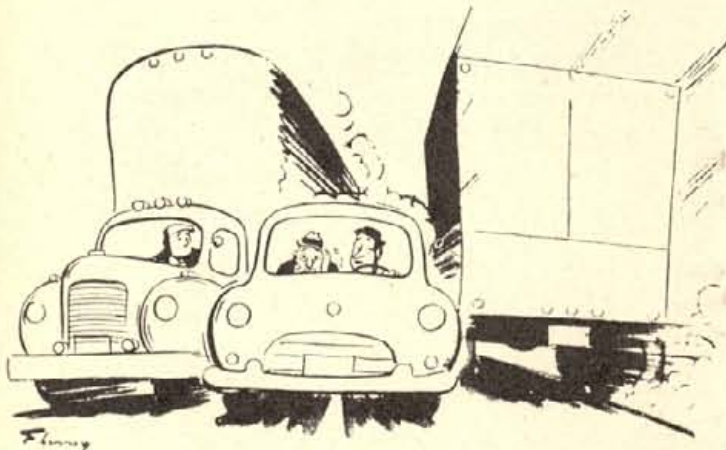
H. W. BÖNSCH

plaudert
aus der
Technik

Die 13. Muse

Das sieht im ersten Augenblick ganz einfach aus: Man geht auf eine ebene Strecke, nimmt einen gehörigen Anlauf und mißt nun die Zeit zwischen zwei Kilometersteinen. Um den Einfluß des Windes und einer evtl. doch noch vorhandenen leichten Steigung auszuschließen, wird die Messung in beiden Richtungen durchgeführt und aus dem zeitlichen Mittel die Geschwindigkeit errechnet. Die Fehler fangen schon bei der Streckenlänge an. Wer einmal nur versucht hat, auf der Autobahn sein Tachometer zu eichen, wird meist zu wild streuenden Werten kommen und zunächst gar keine Erklärung haben. Sie liegt darin, daß die Kilometersteine auf unseren Autobahnen durchaus nicht gleichmäßig genau 1000 Meter auseinanderliegen. Selbstverständlich sind sie beim Bau der Autobahn schon genau vermessen worden, aber dann rollten bewußt oder versehentlich abirrende Fahrzeuge über den Grünstreifen, nahm irgendein Panzer den Kilometerstein mit und hinterließ nicht einmal die Stelle, wo er vorher gestanden hatte — kurzum, wer hier genau sein will, der muß schon die Strecke selbst mit einem Bandmaß vermessen. Wer nun glaubt, daß der Einfluß des Windes dadurch ausgeschaltet wird, daß die Meßstrecke ja in beiden Richtungen gefahren wird und daß aus dem Mittel das gleiche Ergebnis herauskommen müßte wie bei Windstille, irrt sich abermals, denn auch der freundlichste Schiebewind vermag nicht die Hemmungen auszugleichen, die der gleichstarke Gegenwind ausübt. Man braucht sich nur einmal den extremen Fall vorzustellen, daß die Windgeschwindigkeit ebenso hoch wäre wie

die bei Windstille gestoppte Höchstgeschwindigkeit. Dann würde unser Roller gegen den Wind kaum ankommen, weil der Luftwiderstand ja den größten Teil des Gesamtwiderstandes ausmacht, vom Schiebewind aber durchaus nicht etwa auf die nahezu doppelte Geschwindigkeit gedrückt werden kann. Man muß sich schon einen windstillen Tag aussuchen, um die Höchstgeschwindigkeit zu messen, denn selbst Seitenwind wirkt sich, offensichtlich sowohl als Störung der Strömung als auch durch eine Erhöhung des Rollwiderstandes in viel stärkerem Maße hemmend auf die Höchstgeschwindigkeit aus als das gemeinhin selbst in Fachkreisen angenommen wird. Daß der Rollwiderstand auf einer Asphaltstraße kleiner ist als auf Kopfsteinpflaster, auf trockener Straße geringer als auf nasser Straße, bei hohem Reifendruck geringer als bei Luftmangel, scheint selbstverständlich, wird aber wiederum in der Auswirkung auf das Meßergebnis meist stark unterschätzt. Auf der Autobahn, also auf einer Betonstraße, sinkt die Höchstgeschwindigkeit von trockener auf nasser Straße als Mittel aus zahlreichen Versuchen um 4 bis 8%. Der große Bereich, in dem diese Abweichung schwankt, erklärt sich durch die unterschiedlichen Reifenprofile, deren „Saugwirkung“ offensichtlich recht unterschiedlich auf den Feuchtigkeitsgrad der Straße reagiert. Reifenprofil, Reifendruck und Fahrbahnoberfläche wirken sich aber nicht nur über den Rollwiderstand auf die Höchstgeschwindigkeit aus, sie bringen auch erhebliche Unterschiede im Schlupf zwischen Reifen und Fahrbahn mit sich. Im ersten Augenblick mag es scheinen, als ob die Außentemperatur und der Luftdruck die Höchstgeschwindigkeit nicht beeinflussen könnten. Mit steigendem Luftdruck und mit sinkender Außentemperatur steigt zwar der Luftwiderstand, weil die Luftdichte eben zunimmt und die Luft dem Durchdringen einen größeren Widerstand entgegensetzt, aber in etwa dem gleichen Maße nimmt ja die Füllung des Motors zu, ja, man könnte fast vermuten, daß diese bessere Füllung sich auch in einem besseren Wirkungsgrad des Motors auswirken und damit die Bilanz positiv gestalten müßte. Das gilt auch für den Einfluß des Luftdrucks, und tatsächlich läßt sich durch Versuche leicht zeigen, daß die gleiche Maschine unter sonst gleichen Bedingungen auf einer Küstenstraße schneller ist als auf einer Hochebene tausend Meter über dem Meer. Mit der Temperatur ist es ein anderes Ding. Was durch niedrigere Temperatur an Füllung wirklich gewonnen würde, geht schon von vornherein an innerer Reibung des Motors verloren, und noch viel stärker wirkt sich eine niedrige Außentemperatur auf den Wirkungsgrad der Kraftübertragung aus. Das kühler bleibende und daher zähere Öl im Getriebe und in der Kette und das steifere Fett in den Radlagern stellt schon bei Außentemperaturen von $+10^{\circ}\text{C}$ einen wesentlich höheren Widerstand dar als bei $+20^{\circ}\text{C}$. Dieser höhere Widerstand der Übertragung wird auch in einem so seriösen und verantwortungsbewußten Kreis, wie es der deutsche Normenausschuß ist, offensichtlich unterschätzt. Sonst wäre es kaum möglich, daß auch in der neuen Fassung der Bedingungen für die Abnahme von Fahrzeugen eine Meßtemperatur bis herunter zu $+5^{\circ}\text{C}$ zugelassen wird. Eine zu niedrige Meßtemperatur wirkt sich natürlich nicht nur in einer Verminderung der Höchstgeschwindigkeit, sondern naturgemäß auch in einer merklichen Erhöhung des Verbrauchs aus, wobei die komplizierten Zusammenhänge zwischen unterkühltem Motor — und welcher fahwindgekühlte Motor kommt im Winter schon bei Kurzstreckenbetrieb auf seine richtige Betriebstemperatur? — und Wirkungsgrad hier noch gar nicht einmal untersucht werden sollen. Ich möchte hier aber ein kleines Erlebnis erzählen, das vielleicht doch eine ganz interessante Lehre enthält und vielleicht einmal zum schnellen Finden einer unerklärlichen Panne beitragen könnte.



»... und seine Mutter ist et mit dem Bruder meines Vaters verheiratet, verstehen Sie? (Saturday Evening Post)

Wir hatten auf der Autobahn bei Temperaturen um 5°C über Null und ziemlich feuchtem Wetter Verbrauchsversuche fahren müssen, weil der „Stapellauf“ für den neuen Typ eben schon in bedrohliche Nähe gerückt war. Die Verbräuche, die bei den ersten Messungen noch ganz manierlich aussahen, stiegen im Lauf der Versuche immer bedenklicher an, und es war unverkennbar, daß der Motor Anzeichen einer zu fetten Vergasereinstellung zeigte. Das schien um so unverständlicher, als die verwendete Vergasereinstellung in wochenlangen Versuchen festgelegt und bei der Abfahrt im Werk noch einmal eigens überprüft worden war. Nun, wir mußten den Dingen ja auf den Grund gehen und wollten zunächst die Nadel um eine Kerbe tiefer hängen — da brachte die Öffnung des Vergasers eine wirkliche Überraschung: Sowohl die Luftbohrung für das Leerlaufsystem wie die Luftführung zur Zerstäuberdüse waren völlig zugeeist. Die Verdunstungskälte des Brennstoffs bei den scharfen Meßfahrten hatte genügt, den unverschalten, aber doch ziemlich dicht am Zylinder sitzenden Vergaser derart zu unterkühlen, daß die mit $+5^{\circ}\text{C}$ in den Vergaser einströmende Luft ihren hohen Feuchtigkeitsgehalt in Eisform in den Bohrungen des Vergasers absetzte. Rollvergasere liegen unter der Haube meist besser geschützt, aber auch sie sind vor plötzlichen und überraschenden Vereisungen bei Außentemperaturen um den Gefrierpunkt nie ganz sicher.

(Wird fortgesetzt)

Windschutzscheiben

Ing. Karl Zickbauer, Heinkelclub Darmstadt

Über die Zweckmäßigkeit der Windschutzscheibe am Roller sind die unterschiedlichsten Meinungen zu hören, weil den Vor- und Nachteilen verschiedener Wert beigemessen wird. Wir wollen sie einmal aufzählen und es dann jedem Rollerfahrer überlassen, Vor- und Nachteile von seinem persönlichen Standpunkt aus gegeneinander abzuwägen.

Der Hauptzweck der Windschutzscheibe und damit auch ihr größter Vorteil ist bereits in ihrem Namen enthalten: sie schützt den Fahrer vor dem Fahrtwind. Eine vollkommene Windschutzscheibe soll so beschaffen sein, daß sie es dem Fahrer möglich macht, auch lange Strecken ohne Schutzbrille zu fahren. Die kleinen, oft farbigen Scheibchen mögen zwar das Fahrzeug zieren und „fesch“ erscheinen lassen, aber Windschutz sind sie wohl kaum oder zumindest *nicht genügend*. Eine gute Windschutzscheibe muß neben dem Gesicht auch die Brust und die Hände am Lenker vor Fahrtwind schützen, sie soll also auch über die Lenkgriffe hinausragen und weitgehend verhindern, daß der Fahrtwind als „Aufwind“ längs der vorderen Schutzverkleidung des Rollers von unten hinter die Schutzscheibe streichen kann. Viele Fahrer befürchten mit Recht, daß die Schutzplanen aus Leder oder Kunstleder, die bei mancher Windschutzscheibe an der Zellonscheibe hängen und den „Aufwind“ abhalten sollen, den Lack des Rollers abscheuern. Dies ist zwar bei den Windschutzscheiben vermieden, deren Unterteil auch aus Zellonscheiben gebildet ist, aber diese sind halt doch nicht ganz „aufwindsicher.“ Außerdem ist es schon vorgekommen, daß frontale Sturmböen diese unteren Scheiben zerrissen haben. Gegen beides gibt es eine einfache Abhilfe: Bauen Sie sich zwischen Lenker- und Windschutzscheibe waagrecht eine Tischplatte ein, die sogar schönheitsshalber auch aus einer Zellonplatte bestehen kann. Die Befestigung am Mittelstück der Windschutzscheibe und am Lenker ist denkbar einfach. Passen Sie aber die Scheibe so ein, daß Sie mit etwa 5 mm Spielraum parallel zu den sturmgefährdeten unteren Schutzscheiben verläuft und stützen Sie diese mittels Gummiklammern gegen die Tischplatte ab. Diese Gummiklammern gibt es in Eisengeschäften als Füße für Spüleimer zu kaufen. Eine solche Tischplatte sieht nicht nur gut aus, schützt vor dem lästigen „Aufwind“ und auch die Windschutzscheiben vor Beschädigung bei Sturmböen; sie läßt sich auch noch wunderbar als Kartentisch verwenden oder zur Ablage der Handschuhe usw., wenn man den Sitz aufklappen oder sie nicht auf das schmutzige Trittbrett legen will.

Vorteilhaft ist unbedingt ein Schlitzzwischen der Windschutzscheibe und einer darüberliegenden grünen Sonnenschutzscheibe, die auch den Fahrer bei Regen schützen hilft. Dieser Schlitz soll aber nicht allzutief liegen, d. h. die Sonnenschutzscheibe muß schon über Kopfhöhe enden. Windschutzscheiben, deren Flächen windschlupfrig angeordnet sind, also von einem vorderen Mittelpunkt (etwa in Höhe des Lenkers) allseitig nach hinten gebogen sind, bilden keinen größeren Luftwiderstand als der Fahrer selbst, ja sie können sogar den Fahrtwiderstand verringern. Alle Windschutzscheiben, besonders die windschlupfrigen, sind allerdings Angriffspunkte für seitliche Windstöße. An diesen Nachteil kann man sich gewöhnen und sich entsprechend einrichten. Anfangs empfiehlt es sich aber, bei Seitenwind an Schwerlastzügen oder Omnibussen den Lenker mit *beiden* Händen zu halten, so, wie sich oben gehört. Umgeschmissen hat dadurch meines Wissens noch keiner. Man pendelt halt ein bißchen. Eigentlich zweimal, nämlich dort, wo der seitliche Windschirm (Lastzug, Brücke usw.) beginnt und wo er endet. Na, wenn schon! 400 km Tagesfahrt mit und ohne Brille ist doch zweierlei Vergnügen! Und Sie brauchen an warmen Sommerabenden auch nicht mit Ihrem Gesicht Mücken und Maikäfer zu fangen, das macht die Windschutzscheibe. Dem Übel des Seitenwindes können Sie durch rechtzeitige Verminderung der Geschwindigkeit bei entgegenkommenden Lastzügen und Omnibussen weitgehend begegnen.

Noch ein Nachteil der Scheibe muß aber genannt werden: Sie beschlägt, wenn man an sonst kalten Herbstabenden durch warmfeuchte Gebiete fährt. Dagegen helfen die besten Klarsichtmittel nichts, die Scheibe beschlägt. Das Gegenargument: Die Brille auch! Ich habe mich übrigens in Fachgeschäften erkundigt, es gibt leider keinen Scheibenwischer dafür. Der müßte übrigens noch erfunden werden, notfalls nur von Hand mit Bowdenzug vom Lenker aus bedient; er muß aber auf *beiden* Seiten wischen, ohne die empfindliche Scheibe zu zerkratzen. Es könnte ja ein ganz schmaler Streifen sein! Erfinder und Bastler heraus!

Ich fahre nun fast 2 Jahre mit einer Aero-Scheibe. Kürzlich fuhr ich auf einem Heinkel-Tourist bei 5 Grad Wärme „ohne“ etwa 100 km Autobahn. Dies tue ich ganz sicher nicht wieder. — Dies ist *mein* Urteil über die Windschutzscheibe.



Brisk-frisiert machen Sie den besten Eindruck

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

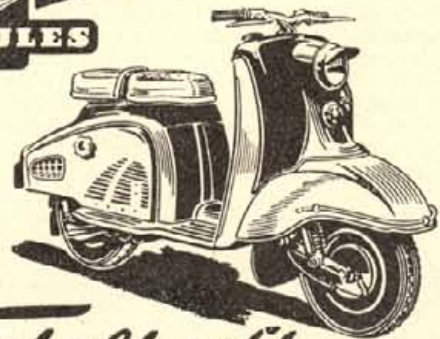
BRISK



Frisiercreme

hält Ihr Haar in Form

HERCULES



Fabelhaft

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

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

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

N Ü R N B E R G E R

HERCULES

W E R K E G M B H

Nürnberg/Fürther Straße



RR-Test:

PUCH-Roller RLA 125 mit Elektrostarter

... und gehört zur Spitzenklasse

Einen Test vom Puch-Roller haben wir schon im Märzheft 1954 gebracht, außerdem erschien im Oktoberheft vorigen Jahres eine Beschreibung des neuen Modelles mit Elektroanlasser und Sauggeräuschkämpfer. Wir haben inzwischen mit dem Puch RLA eine ganze Anzahl von Erfahrungen machen können, die wir unseren Lesern aus verschiedenen Gründen nicht vorenthalten wollen: Die Elektroanlage ist ziemlich verschieden von der sonst an deutschen Rollern verwendeten Siba- oder Noris-Anlage (obwohl sie von Bosch stammt). Außerdem hat sich der Roller in einigen seiner Details noch bemerkenswert herausgemauert, er ist jetzt noch besser. Besonders aber, da es sich um ein Auslandsfabrikat handelt, über das noch nicht jede Werkstatt gleich Bescheid weiß, und nicht zuletzt, weil wir den Bastlern und Selbstreparieren unter den Lesern an die Hand gehen wollen, ist der folgende Artikel mehr als ein bloßer Fahrttest geworden; er ist vielmehr ein Bericht über Erfahrungen im Verlaufe von 20000 km, während welcher wir den Roller über 2600 km selbst fuhren.

Wir wollen natürlich hier nicht alles das wiederkauen, was wir früher schon berichtet haben, also ist verständlich, daß Verschiedenes in diesem Rahmen nur im unumgänglich nötigen Maß zur Sprache kommt, um den einheitlichen Überblick zu wahren. Gehen wir gleich zum *Fahrwerk* über. Es liegt nach Rollermaßstäben ganz ausgezeichnet auf der Straße (12-Zoll-Räder), die Lenkung geht rollermäßig leicht und gewährleistet eine Wendigkeit, daß man, mit Ausnahme von rutschigem oder stark sandigen Untergrund, förmlich Haken schlagen kann. Trotzdem flattert oder pendelt der Lenker auch in scharf gefahrenen Kurven nicht. Die Lenkerposition ist nach Lösen einer zentralen Klemmschraube leicht individuellen Bedürfnissen anzupassen und die Vorderradteleskopgabel mit progressiver hydraulischer Stoßdämpfung (diese nimmt mit der Gabeltauchung zu) ist in der 125er Klasse noch immer die beste Konstruktion, die wir kennen. Die Hinterradschwinge stützt sich bekanntlich über vertikal nach unten gerichtete Ausleger gegen horizontale Schraubenfedern mit innenliegenden Gummizylindern mit konischen Ansätzen ab. Diese Federung funktioniert ausgezeichnet, schaukelt sich nicht auf, sie hat nur geringe Rückprallkräfte, wenn sie auch im Gelände an ein gutes hydraulisch gedämpftes Federbein nicht ganz herankommt. Verwindungen des Zentralrohrrahmens, der Vorder- oder Hinterradgabel kann wohl selbst ein 100-kg-Mann kaum zustandbringen. Die Sitzposition ist überaus bequem, dazu trägt auch die gute Sattelfederung wesentlich bei. Besonders der Sozius sitzt unter den herrschenden Verhältnissen recht gut, die längeren Federn des Soziussattels sind da mitverantwortlich. Allerdings könnten die Sozius-Fußauflagen etwas breiter sein, wenn es auch nicht unbedingt nötig ist. Der Taschenhaken sollte etwa sieben



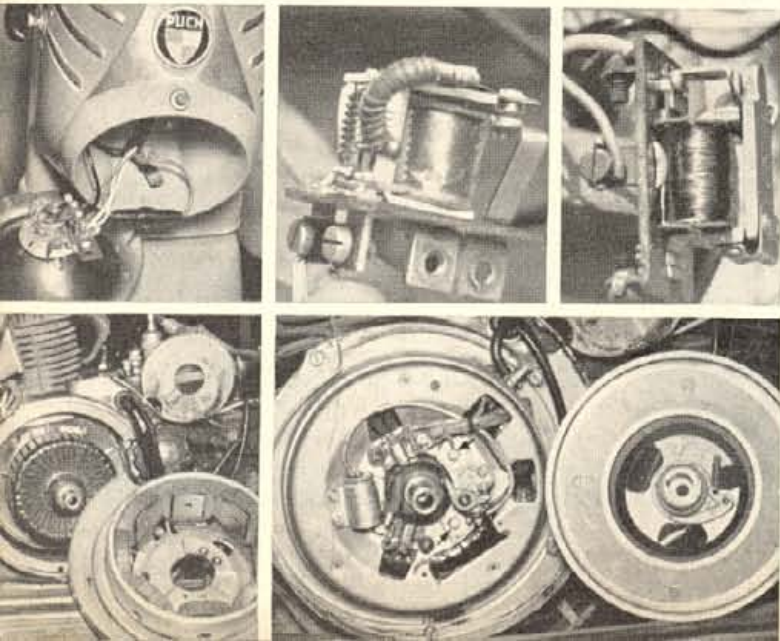
So sieht die linke Seite des neuen Modells aus (gemeint ist der Anlasser-Puch-Roller) Fotos und Zeichnungen Kortik

Zentimeter höher angeordnet sein, um den selben Betrag würden wir uns auch das Schutzschild höher wünschen. Die Beinfreiheit muß man trotz des Fuß-Startschalters und des Zehenbremshebels als weitgehend zufriedenstellend bezeichnen, dasselbe gilt von der Gewichtsverteilung auf die Räder infolge weit vorn liegenden Antriebsblockes und trotz der beiden im Heck rechts angeordneten 6 V/11-Ah-Starterbatterien. Für die Hinterradbremse wäre uns ein Fersenhebel lieber, was aber ganz allgemein gilt. Last not least sind die Bremsen ganz ausgezeichnet, dazu kommt infolge günstiger Radbelastung ein außerordentlich gutes Bremsverhalten selbst auf nassen und glatten Straßen (insbesondere mit Sozius), was weitgehend auch dem verwendeten Reifenprofil zuzuschreiben ist.

Zusammenfassend kann gesagt werden, daß das Fahrwerk ganz ausgezeichnet ist und die Einstufung des Puch-Rollers in die Spitzenklasse zweifellos gewährleistet.

Zum Einstellen der Zündung, zur Kerzendumontage, zum Hinterradkettenspannen (durch Vorziehen des gesamten Antriebsblockes mittels vorderer Bolzenschraube nach Lösen dreier Motorauflängungsbolzen), Vergaserausbauen, Ölfüllen ins Getriebe (Peilstange vor der Kupplungsbetätigung), Kupplungsnachstellen, Fahrwerkabschmieren usw. braucht man bloß die Motorhaube hochzuklappen und aufzustützen. Sie ist droifach und dröhnfrei in Gummi gelagert, die seitlichen Karosseriearretierungen werden mit dem Kerzenschlüssel geöffnet. Die besondere Art der Kettenspannung gewährleistet übrigens immer genauen Kettenlauf in der Kettenradenebene, was den Verschleiß einschränkt. Die hintere Bremse wird nun auch über einen Seilzug bedient, der Froh- und Feinnachstellmöglichkeiten vorgesehen hat. Leider fehlt beim RLA das früher vorhanden gewesene Schläucherl, welches Getriebeprühöl zur Hinterradkette geleitet hat. Wir haben daher

Links oben: In dieser Kapsel im Scheinwerfer befindet sich die Sicherung der Elektroanlage (8/15 A). Wenn die Feder in der Kapsel die Leistungsenden nicht fest gegen die Sicherungsenden drückt und ein Wackelkontakt entsteht, glimmt die Ladekontrolllampe auf! Achtung, bei Berührung der unter Spannung stehenden Bürlampenkontakte mit Masse schmilzt eventuell die Sicherung durch. Mitte oben das Anlaßschütz (Relais). Die Steuerleitungsenden sind montiert, die Anlaßstromleitungen abgenommen. Die Kontakte sollte man alle 30000 km vorsichtig planfeilen. Funktioniert der Fußstartschalter einmal infolge vermüllten schlechten Kontaktes nicht, kann der Sachverhalt durch Überbrücken der Anlaßstromkontakte des Schützes mittels Schraubenziehers oder eines Metallstückes genau festgestellt werden. Bei Masseberührung der Überbrückung und eingeschalteter Zündung kann leicht die Sicherung durchschmelzen! Rechts oben das Überblendrelais der Lichttupe, es funktioniert etwa wie das Startschütz. Links unten Anker und Polgehäuse des Bosch-Durchdrehanlassers. Man erkennt deutlich die Feldwicklungen. Dieser robuste Anker hält erfahrungsgemäß 30 W Leistung auf die Dauer aus, wahrscheinlich auch der Kollektor. Rechts unten die Vorderfront des Dynastart-Zündanlassers. Sowohl die Anlaß- als auch die Lichtwicklung werden mit einem einzigen Bürstenpaar aus Spezialmaterial bestückt, das man alle 30000 km kontrollieren sollte. Der Unterbrecher ist auf einer verdrähten Kreisbogenführung gelagert (Pfeile), die Kontaktabstandseinstellung erfolgt mittels Exzenterschraubchens. Rechts im Bild der Zündnockenverstellmechanismus



etwa alle 200 km die Hinterradkette durch die linke Karosserieöffnung mit dem Ölkännchen geschmiert. Günstig ist, daß sie vorne beim Getrieberitzel ein Stück im Freien läuft und dadurch Kühlung bekommt. Die Hinterraddemontage erfolgt bei hochgehobener Motorhaube durch Losschrauben der Felge von der an der Gabel verbleibenden Bremstrommel nach Abnehmen der Steckachse mit dem Kerzenschlüssel. Beim Reifenwechsel oder zum Schlauchflecken müssen die Leichtmetall-Flachbettfelgen zerlegt werden.

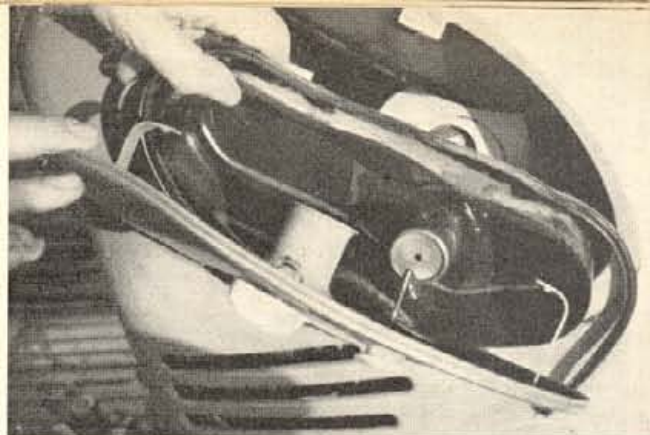
Das *Getriebe* ist gleichgeblieben, es hat nach wie vor dieselbe Stufung mit dem relativ reichlichen Zweiten, der sich im Flachland in rasanter Beschleunigung und am Berg in bemerkenswertem Durchzugsvermögen äußert. Die Kupplungsbetätigung wurde aber leichtgängiger gemacht. Trotz Zylinderstiftklauen läßt sich das Getriebe mit der verbesserten Schaltung nun fast ohne Schaltgeräusch schalten. Lediglich der Erste und der Dritte verursachen beim Einrücken ein minimales Schaltgeräusch vorm Wegfahren bzw. beim Hinaufschalten, wenn das Getriebeöl schon warm ist. Beim Zurückschalten wird viel Zwischengas gegeben (bei gezogener Kupplung), um so mehr, aus je höheren Geschwindigkeiten man zurückschaltet. Jedenfalls läßt sich das lautlos schalten, von dem Dritten auf den Zweiten am besten bei etwa 35 km/h am Tacho. Unter 35 bis 40 km/h sollte man den dritten Gang ohnedies nicht benutzen. An der leichteren Schaltbarkeit des Getriebes dürfte auch der Kurbelwellenantriebsstoßdämpfer beteiligt sein, der nicht nur elastizitätsfördernd, sondern auch kettenchonend wirkt! Wichtig ist auch möglichst wenig Kupplungsbowdenzugspiel. Nach wie vor entsprechen bei normaler, serienmäßiger Übersetzung 5000 Motor-U/min 21,5 — 38 — 65 km/h in den Gängen.

Technische Daten: Puch-Flachkolbenzweitakter, 52 \times 57 mm = 121 cm³, Verd. 6,5; 5,1 PS bei 5300 U/min, Höchstdrehmoment 0,85 mkg bei 3500 U/min, Batteriezündung, 12-V-Elektrostarter, 60/90 W Leistung, 0,15 PS Anlaßnennleistung, Kette und Mehrscheibenkupplung sowie Kurbelwellenantriebsstoßdämpfer im Ölbad. Getriebestufung 3,08 — 1,75 — 1. Sekundärübersetzung 45/14 Z = 3,21, Gesamtübersetzungen 6,63 — 11,6 — 20,4. Drehgriffschaltung, Kette im Kettenkasten.

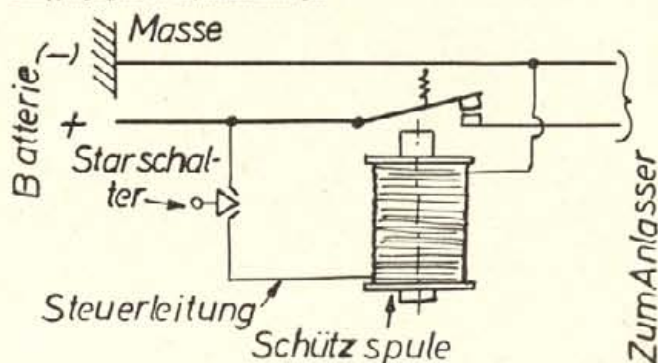
Einrohrrahmen mit Stützkonsole, öldruckhydraulische Teleskopgabel, Hinterradschwinge, 3,25 — 12"-Räder, Tank 6,7 Liter, 1,5 Liter Reserve. Vergaser Fischer-Amal 19 E IK, mit Sauggeräuschdämpfer serienmäßig Hauptdüse 80, Schieber 4, Nadeldüse 2,64, Nadelstellung 2. R. v. o., Leerlaufdüse 35, Leerlaufschraube 1 1/2 Umdr. offen, Aussonzughebel. Länge 197, Höhe 99,5, Breite 70, Radstand 130, Sattelhöhe 74,5, Bodenfreiheit 14,5 cm, 92 kg leer, vollgetankt 100 kg, 75 km/h gestoppt. Mittlere Bremsverzögerung aus 50 km/h mit Vorderbremse 4,7 m/sec², mit beiden 8 m/sec² auf trockenem Asphalt (20,5 bzw. 12 m Bremsweg).

Der *Motor* mit eingepreßten Wälzlagern für die Kurbelwelle ist ein Musterbeispiel für einen unempfindlichen Rolleromotor. Drehfreudigkeit, Drehzahlübergang, Klingelunempfindlichkeit, Wärmefestigkeit usw. sind in einem Ausmaß vorhanden, das unbedingt gewürdigt werden muß; ebenso ist es mit der Vibrationsarmut. Alles in allem ein laien sicherer Motor. Die Sauggeräuschdämpfung funktioniert ganz ausgezeichnet, ebenso die Auspuffgeräuschdämpfung mit dem Ausströmröhrchen mit Schallschluckpackung. Nach einem Kaltstart kann man den Startschieber schon ungefähr zur Hälfte öffnen, auch der kalte Motor nimmt bald gut Gas an. Der Verbrauch belief sich im Durchschnitt auf 3,1 l/100 km bei sehr scharfer Fahrt, das Maximum liegt normal bei etwa 3,5 l/100 km, durchschnittliche Fahrer kommen auf etwa 2,8 l/100 km. Als hochdrehzahligen Zweitakter sollte man ihn ständig mit mittlerer bis höherer Drehzahl fahren. Einerseits aus Verbrauchsgründen; alle für die Zylinderfüllung maßgebenden Faktoren sind hier am besten aufeinander abgestimmt. Ferner deswegen, weil niedere Drehzahlen die Lager ungünstig beanspruchen, und drittens wegen der Klopfestigkeitsbeimengungen zum Treibstoff, die möglichst gasförmig (also heiß) zum Auspuff hinausbefördert werden sollen. Neben Bleitetraäthyl (Klopfestigkeit) enthalten die meisten Brennstoffe auch ein Äthylenbromid bzw. -chlorid, dessen Aufgabe es ist, das bei der Verbrennung entstehende Bleioxyd in flüchtiges, gasförmiges Bleibromid bzw. -chlorid umzuwandeln. Ersteres ist weiß, sehr hart und schmilzt bei etwa 900 Grad C, letztere Umwandlungsprodukte aber schmelzen weit darunter (bei etwa 450 Grad C). Da die Umwandlung wegen der Kürze der verfügbaren Zeit nicht vollkommen vor sich geht, können sich da und dort Bleioxydreste etc. absetzen und auch Kerzenbrücken bilden. Weil jedoch die Batteriezündung des Puch RLA 36 Watt Leistung hat (auch bei niederen Drehzahlen), kann der

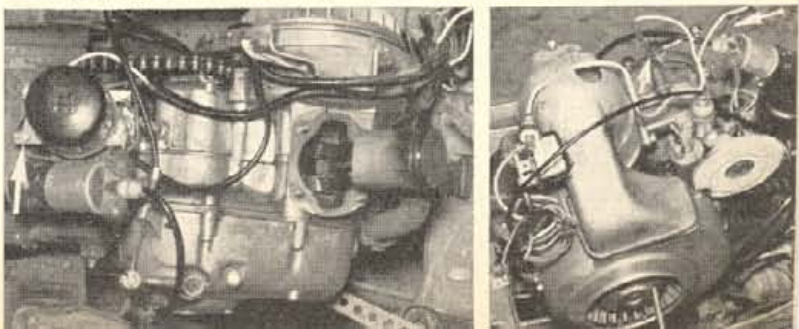
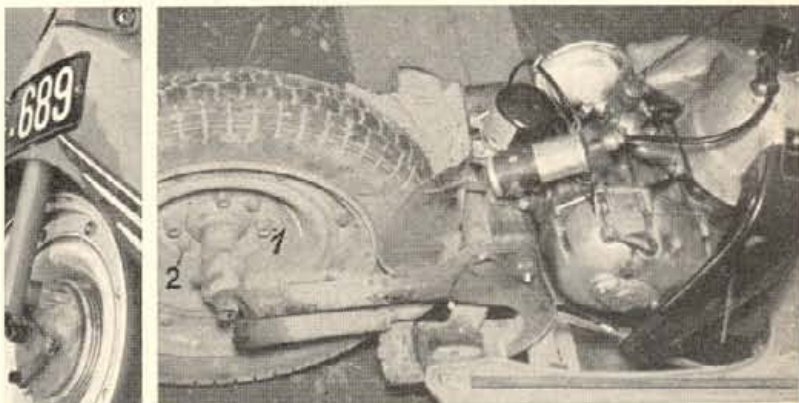
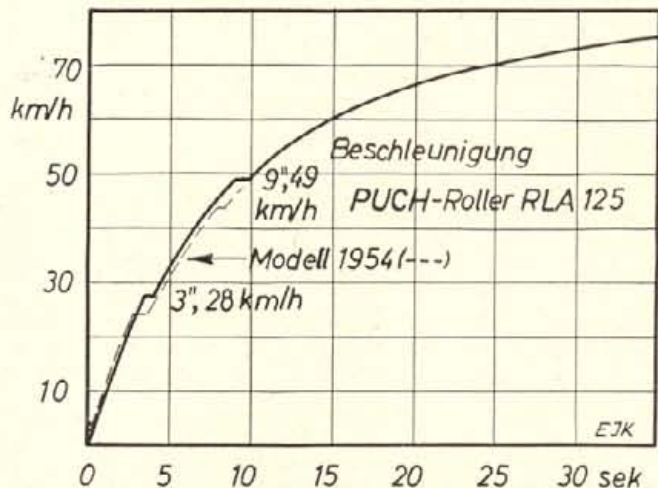
Links oben: Verrippte Vorderradbremstrommel und Lenkungschloß (ist hin und wieder für etwas Öl dankbar). Rechts oben der Antriebsblock von rechts. Deutlich sichtbar die Kühlzuluftführungsschute, welche unnötiges Aufheizen des Karosserieinnern verhindert. Vor dem Kupplungshebel der Ölmeßstab. Zum Hinterradausbau werden nach Herausheben der Steckachse die Muttern 1 abgechraubt. Der Kettenkasten bleibt geschlossen, weiters bleibt die Bremstrommel auf der Gabel. Die Bolzenschrauben 2 verbinden Felge und Rad. Links unten: Der Pfeil zeigt auf Klemme 30/31 (beim Reglereinstellen wichtig). Unmittelbar unter der Zündspule vor dieser die Kupplungsnachstellerschraube. Die Antriebskette läuft beim Ritzel ein Stück außerhalb des Kettenkastens und kann dort leicht mit der Ölkanne durch den linken Karosseriedeckel geschmiert werden. Das Laufbild des Testmaschinenkolbens rechts im Bild. Rechts unten: Da man mit den Krakoklemmen der Zündkontrolllampe an den Unterbrecher nicht heran kann, muß man diese in eine Primärstromleitung der Zündspule einschalten (eine Klemme an die Zündspule, die andere an die abgeklemmte Leitung). Im Augenblick des Unterbrecherabbaus verlöscht das Kontrollämpchen. Die Zündung wird auf OT eingestellt. Mit einem Dorn kann man auch das Zündverstellgewicht ausfahren und auf etwa 4,5 mm Frühzündung einstellen. Vor dem Abnehmen der Motorhaube, oberes Masseband und Batteriekabel abklemmen

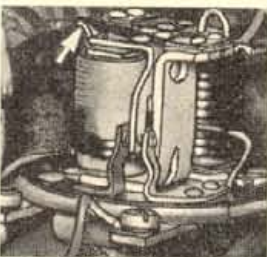
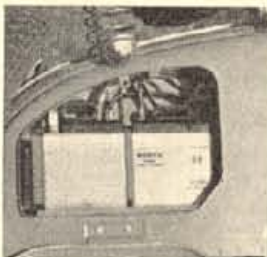


Im Innern des Sauggeräuschdämpfers des Puch RL/RLA sieht es so aus. Für die, die es wissen wollen: es handelt sich um einen sogenannten Helmholzsehen Resonator. Beachtenswert auch die Startschieberhülse, die mit ihren Löchern und dem Dämpfervolumen so etwas wie einen Tiefpaßabzweigfilter bildet. Die Drehzahl der geringsten Sauggeräuschdämpfung ist daher ungefähr die Standgasdrehzahl. Der Dämpfungseffekt ist außerordentlich gut



So ist ein Anlaß-Schutz (Relais) im Prinzip geschaltet. Bei Betätigen des Startkontaktes wird ein Elektromagnet aktiviert, der die Anlaßstromkontakte schließt. Anlaßschütze zieht man vor, wenn man die hohen Anlaßstrommengen (bis zu 40 A) nicht über den Zündlichtschalter führen will





Oben: Tacho, Zündlichtschalter, Lichtkappenrelais (Pfeil) und 12-V-Horn sind hinter dem Scheinwerfer innerhalb des Trägers angeordnet. Zwischen den Lenkerholmen die leicht zugängliche Klemmschraube zur Lenkererstellung (Pfeil), der ganz rechte Pfeil zeigt auf eine Schaltgestängeneinstellmöglichkeit. Unten zeigt der Pfeil auf das Lenkungssechloß. Sollte einmal die Masseisolation des Zündlichtschalters in seinem Innern zerbrechen, flackert die Ladekontrolllampe! Links Mitte: die vorbildliche, stoßgedämpfte Batterieunterbringung. Links unten: die Spannungsreglerschalter. Der Pfeil zeigt auf die Reguliermasse, wird sie weiter aufgebogen, bekommt die Schallankerfeder mehr Vorspannung und es wird mehr Strom zu den Verbrauchern durchgelassen. Nachreguliert wird nur mittels Meßinstrumentes (Präzisionsamperemeter), dessen eine Leitung an Klemme 30/51 angeschlossen wird, während die andere an die von der Klemme 30/51 abgeklemmte Reglerleitung anschließt. Die Zündspule nimmt drei A auf, mit einer 25-W-Biluxlampe (12 V) beträgt der gesamte Verbraucherstrom etwa 5,2 A, mit 35-W-Lampe hingegen etwa 6,2 A; für die Batterie gibt man im Sommer etwa 0,1 A, im Winter hingegen bis zu 1 A dazu (siehe auch rechts unten). Die Feineinstellung des Fußbremsseils ist links vorne bei der Schwingungsbullerung zu finden. Die Grobeinstellung erfolgt durch Einhängen des Seiles in eines der drei Lochpaare am Brems Schlüssel (Belagabnutzung!).

heißer Zündfunke die Kerzenbrücken schon im Entstehungsstadium abschmelzen, demnach ist der RLA also so gut wie unempfindlich gegen Kerzenbrücken (mit 240er Zweitaktkerze im Testfahrzeug). Diese entstehen meist, wenn man mit relativ niedriger Drehzahl im größten Gang fährt und plötzlich Gas zudreht. Der Magnetzündfunke, dessen Leistung bei fallender Drehzahl wegen der Drehzahlabhängigkeit von Spannung und Strom stark zurückgeht, ist dann meist gegen Kerzenbrücken nicht mehr heiß genug. Er hat maximal sowieso nur zwischen 5 und 10 Watt, die ausreichen würden, wenn sie auch bei niedriger Drehzahl vorhanden wären! Bei Mopeds beispielsweise sind die Verhältnisse aber schon wieder ganz anders, weil hier die auf den Kubikzentimeter Motorhubraum entfallende Zündleistung weit größer als bei Rollermotoren ist (drei- bis vierfach). Höhere Drehzahlen sind auch deswegen günstig, weil die Raffinaderüberreste im Brennstoff in Form von Schwefel bei Abkühlung der Auspuffgase mit dem Auspuffkondenswasser schwefelige Säure bilden, welche die Auspuffköpfe anfrüht. Diese Gefahr ist allerdings wegen des Ölkohleüberzuges im Dämpferinneren bei Zweitaktern weit weniger akut als bei Viertaktern, sollte aber nicht übersehen werden. Vorgenannte sind also die Gründe, weswegen Roller mit Batteriezündungen weit weniger Kerzenbrückenanfälligkeit zeigen. (In Österreich gibt es keinen bleifreien Kraftstoff.)

Die *Elektroanlage* verdient vollstes Lob. Bei richtiger Reglereinstellung haben wir weder starke Batterieerschöpfung oder Überladung, Säurespritzen usw. festgestellt, die Startwilligkeit war selbst bei den tiefen Temperaturen des heurigen Winters sehr gut. Selbst bei minus 14 Grad sprang der Motor regelmäßig ohne Zaudern an, wobei der Roller nicht einmal in einer geheizten Garage abgestellt war. Das Licht ist sowohl bei Verwendung einer 25-W — als auch mit einer 35-W-Biluxlampe weit besser, als es die möglichen Geschwindigkeiten des Rollers je erfordern würden; eine 12-V-Lampe ist eben eine 12-V-Lampe. Schließlich sei auch gesagt, daß das Werkzeug sehr reichlich und gut ist, die Absperrschlösser tadellos funktionierten und auch das Finish nichts zu wünschen übrig ließ. Infolge erhöhter Drehfreudigkeit durch die kürzere Saugleitung bei ansonsten unveränderten Motorschlitten ist der RLA auch etwas beschleunigungsfreudiger als das Vorgängermodell, an kalten Tagen mit hohem Luftdruck lag die Drehzahlgrenze im zweiten Gang erst bei ehrlichen 55 km/h (das waren bei uns 60 am Tacho)!

Dipl.-Ing. Edwin J. Kordik

SCHMUTZ-, ÖL- UND SONSTIGE SCHMIERFILME AUF BUNDESSTRASSEN

*Pflicht des Verantwortlichen zur deutlichen Kennzeichnung durch Warnschilder
Grundsätzliche Entscheidung des Bundesgerichtshofes*

Zahlreiche Unfälle von Kraftfahrzeugen werden dadurch verursacht, daß sich auf der Fahrbahn schmierige Schmutzschichten oder Ölschichten oder andere Schmierfilme gebildet haben, die für den Fahrer nicht oder nicht deutlich genug erkennbar sind, so daß er mit unverminderter Geschwindigkeit weiterfährt und dadurch das Fahrzeug rutscht oder ins Schleudern kommt. Zu denken ist vor allem an die nicht selten vorkommenden Fälle, daß landwirtschaftliche Fahrzeuge bei der Bearbeitung oder Aberntung der Felder an den Rädern Ackererde mit auf die Straße bringen und sich aus dieser bei feuchtem oder nassem Wetter durch den fortlaufenden Verkehr ein Schmierfilm bildet. Die gleiche Erscheinung ist mitunter in der Nähe von Baustellen zu beobachten. Ebenso können durch Ölverluste von Kraftwagen auf der Straße glatte Stellen entstehen, die in besonderem Maße Rutsch- und Schleudergefahren mit sich bringen.

Wer die Fahrbahn in der angegebenen Weise verunreinigt, und in einen für den Verkehr gefährlichen Zustand versetzt hat, ist kraft ausdrücklicher Vorschrift der Straßenverkehrsordnung (§ 41) verpflichtet, sie unverzüglich wieder zu reinigen und, soweit dies nicht möglich ist, die gefährdete Stelle „ausreichend kenntlich zu machen“. Unterläßt er das, so macht er sich in jedem Falle wegen Übertretung strafbar (Geldstrafen bis 150 DM und Haftstrafen bis zu 6 Wochen). Außerdem ist er, wenn durch die Verunreinigung ein Unfall verursacht wird, zum Schadenersatz verpflichtet und wird, wenn bei dem Unfall eine Person verletzt oder gar getötet wird, u. U. wegen fahrlässiger Körperverletzung oder fahrlässiger Tötung verurteilt.

Die vorgeschriebene Kenntlichmachung der Gefahrenstelle hat vom Einbrechen der Dunkelheit an und, wenn die Witterung es erfordert, d. h. vor allem bei Nebel, durch rotes Licht zu erfolgen. Darüber aber, welche Sicherungsmaßnahmen der Verantwortliche bei normaler Sicht zu treffen hat, enthält die Straßenverkehrsordnung keine näheren Bestimmungen. Hierüber besteht daher in Praxis und Rechtsprechung weithin Unklarheit. Zu begrüßen ist es daher, daß der Bundesgerichtshof in einer kürzlich ergangenen Entscheidung die Grundsätze dargelegt hat, die bei der Kennzeichnung von Schmierfilmen zu beachten sind.

Danach hat der Verantwortliche „die Kennzeichnung der Gefahrenstelle unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des Einzelfalles“ derart vorzunehmen, „daß die Verkehrsteilnehmer, mit denen auf der betreffenden Straße zu rechnen ist, deutlich und sachgemäß auf das für sie gefährliche und von ihnen nicht erwartete Hindernis in einer Weise hingewiesen werden, die es ihnen gestattet, ihr Verhalten darauf einzustellen“, also besonders langsam und vorsichtig zu fahren. Die Kenntlichmachung kann durch Warntafeln erfolgen, sofern deren Aufstellung im Einzelfall ausreichend erscheint. Dabei dürfen jedoch keine Hinweisschilder benutzt werden, die zu Verwechslungen mit amtlichen Verkehrszeichen führen könnten. Denn dies ist bekanntlich in der Straßenverkehrsordnung ausdrücklich untersagt.

Es genügt nicht, daß z. B. eine Warntafel mit einem Ausrufungszeichen aufgestellt wird, weil ein solches keinen Hinweis auf die durch einen Schmierfilm entstehenden besonderen Gefahren enthält. Gerade auf diese Gefahren, die die Benutzer der Straße nicht vorhersehen können, muß eindringlich hingewiesen werden.

Hierzu kann u. U. eine Warntafel mit der Aufschrift „Vorsicht, Rutschgefahr!“ genügen, wenn die Fahrer nach den örtlichen Verhältnissen unschwer erkennen können, daß die Gefahr durch einen Schmierfilm droht. (Ausreichend könnten u. U. Schilder mit der Aufschrift „Vorsicht, schmierige Straße, Rutschgefahr!“ oder „Vorsicht, Schmierfilm, Rutschgefahr!“ u. ähnl. sein).

In dem der Entscheidung des Bundesgerichtshofs zugrundeliegenden Fall war ein PKW auf einer Bundesstraße verunglückt, und zwar, wie der Fahrer behauptet, infolge einer auf das Abfahren von Kies zurückzuführenden schmierigen Lehmschicht, die durch das von den Kiesladungen abtropfende Wasser zu einem Schmierfilm geworden war. Der Fahrer klagte auf Schadenersatz wegen Sachschaden und Körperschaden, war aber vom Landgericht und Oberlandesgericht mit seiner Klage abgewiesen worden, weil diese beiden Instanzen die Aufstellung eines Schildes mit einem Ausrufungszeichen und eines weiteren Warnschildes,

das mit den Worten „Vorsicht, Baustelle!“ beschriftet gewesen sein soll, für ausreichend hielten. Der Bundesgerichtshof sah eine derartige Kennzeichnung aus den vorher angegebenen Gründen nicht als bestimmt genug an. Das gelte auch für die Tafel mit der Aufschrift „Vorsicht, Baustelle!“. Ganz abgesehen davon, daß dort eine solche Baustelle gar nicht vorhanden gewesen sei, brauche der Kraftfahrer an einer solchen auch nicht ohne weiteres gerade mit einem Schmierfilm auf der Fahrbahn zu rechnen. Mit Nachdruck betont der Bundesgerichtshof, daß vor allem die Benutzer von Bundesstraßen auf Schmierfilme nicht gefaßt zu sein brauchen, und daher durch besonders wirksame und deutliche Kennzeichnung vor derartigen Gefahrenstellen gewarnt werden müssen. Der Bundesgerichtshof hob deshalb das klagabweisende Urteil auf und verwies den Rechtsstreit an die Berufungsinstanz zur weiteren Aufklärung des vorliegenden Sachverhalts zurück.

Dr. L.



Schöner Fußweg zum Sonntagshorn (Hintergrund)

NA, WIE WÄR'S?

Am Sonntag auf das Sonntagshorn

„Sonntagshorn“, nie davon gehört, werden sie, wertere Leser, sagen! Doch ich will Sie heute auf einen der schönsten Aussichtspunkte der Ostalpen führen, der von Bad Reichenhall im Westen als markante Pyramide, von Ruhpolding im Süden als Kegel zu sehen ist. Doch um Sie nicht gleich zu erschrecken, will ich ver raten, daß Sie gut eine Höhe von 1000 m mit dem Roller oder Mobil erreichen können, bevor Sie auf Schusters Rappen den Weg auf den 1961 m hohen Gipfel fortsetzen. Die Tour ist von München aus ein schöner Wochenendausflug oder für „Frühaufsteher“ ein Sonntagsausflug.

Wir rollen auf der Autobahn Richtung Salzburg am Chiemsee vorbei und kommen bald zur Ausfahrt „Siegendorf“ (Tankstelle), wo wir die Autobahn verlassen und über Inzell, Gletschergarten, Mauthausl das Tal der Saalach bei Unterjochenberg erreichen. Nun fahren wir rechts, um über Schneizlreuth, Melleck am Steinpaß die Grenze zu erreichen (für alle, die ihr Triptik vergessen haben, heißt es nun auf das Postauto der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung zu warten, um bis Unken weiterzufahren) (Tagesscheine erhältlich).

Da nun alles geklappt hat (Grenzer sind auch Menschen, z. Teil Rollerfahrer) erreichen wir bald Unken, die erste Ortschaft jenseits der Grenze und biegen von der Hauptstraße rechts ab und steuern direkt auf die Kirche zu. Nun führt uns, nachdem wir uns vorher noch im Tabak-Trafik den nötigen Rauch besorgten, eine gut erhaltene Sandstraße mit nicht mehr als 10% Steigung zur 1002 m hoch gelegenen Almwirtschaft Heutal (ganzjährig bewirtschaftet, 9 Betten, 10 Matratzen, 10 Lager). Zu Fuß wandern wir nun auf gut angelegtem Steig an einigen Almhütten vorbei auf den Gipfel, den wir in 1 1/2 Stunden erreichen. Im Osten sehen wir unter Zwiesel und Staufeu Bad Reichenhall, ganz hinten Salzburg, im Südosten Untersberg, Göll, Watzmann und Hochkalter, die Berge Barchtesgadens, im Süden den mächtigen Stock der Reiteralpe und im Westen Loferer und Leoganger Steinberge, nordwestlich Wilden und Zahmen Kaiser und Kampenwand, im Norden dann die weite Ebene des Chiemgaus, zu unseren Füßen Ruhpolding. Über den Gipfel läuft die Grenze! Vor Abstieg ins Bayrische wird gewarnt (eigene Erfahrung) !Das Ganze ist auch ein herrliches Skigebiet.

Wer nun von Unken nicht die gleiche Strecke zurück will, kann auch über Lofer, Paß Strub, Erpfendorf, Kössen, Reit im Winkl die Autobahn erreichen. Also viel Vergnügen, Sonne und Berg Heil!

Hubert Herkommer



Sommerfreuden zum Mitnehmen

durch

SUPER Paxette

die universelle Kleinbild-Camera
mit Wechseloptik und
gekuppeltem Meßsucher,
DM 198.—

Fragen Sie Ihren Fotohändler.



CARL BRAUN CAMERAWERK NURNBERG



VENUS

Typ DS 100, der ideale
Damen-Roller
MS 175 Kickstarter und
MSA 175 mit elektr. Anlasser

Diese beiden Typen sind die idealen

Reise-Roller

Fordern Sie unseren kombinierten Prospekt an

VENUS-GmbH., Fahrzeugbau Donauwörth



Diese beiden Dänen kamen geruhs aus Frankreich und wollten zurück nach Kopenhagen. Sie hatten ihr Gepäck unterwegs schon einmal verloren. Aber trotzdem wieder — völlig unsachgemäß — mit einer alten Schnur, Koffer, Zellsack und Schutzkleidung auf dem Gepäckträger befestigt. Wenn seine Siebensachen nichts wert sind, darf es nachmachen



Diese Vespa gehört einem 70jährigen früheren Rankbeamten, dem wohl ältesten Rollerfahrer (mit über 100 000 km seit 1952) Deutschlands. Auf dem Wege zum Balkan traf ich ihn gerade in Oberfranken. Man merkt dem Gepäck die jahrelange Erfahrung des rüstigen Rollerfahrers an. Auch vor dem Schutzschild ein Zellsack, hinter ihm an einem besonderen Haken die „Provianttasche“, in der Aktenasche Karten, Papiere usw., Reserverad hinter dem (neuen) Reserverad. Und achtet mal auf den vorderen Koffer: Leichtmetall, das beste was es gibt auf dem Roller. So ausgerüstet kann man schon auf lange Fahrt gehen. Ein Plastiktuch dürfte noch ein gutes Dach abgeben

Warum denn Gepäcksorgen



Marquardt (Heilbronn), Klepper (Rosenheim), oder Müller und Co (Ingolstadt) um nur einige bewährte und leichte Modelle zu nennen, hergestellt wird. Denn es lohnt sich schon, einen Mantel zu wählen, der sich auf dem Roller bei jedem Wetter als praktisch erweist, aber auch ohne weiteres zum „zivilen Gebrauch“ benutzt werden kann. Hose und Jacke aus Gummidoppelstoff, die sich schon seit Jahren auf dem Motorrad bewährt haben, dürften für den Rollerfahrer von weniger großem Interesse sein. Sie bieten sicher besseren Schutz als ein Rollermantel, sind jedoch schwerer und wenig „kleidsam“. Im übrigen können diese Kleidungsstücke nur auf, aber nicht neben dem Roller getragen werden. Nur wer seinen fahrbaren Untersatz so ziemlich das ganze Jahr durch benutzt und dazu eine lange Ferienfahrt unternimmt, wird sich — nicht zu seinem Schaden — mit der wind- und wasserdichten Hose und Jacke (das gilt auch für die Sozia) auf Jahre hinaus gut stehen. Um bei einem evtl. Sturz Hautabschürfungen zu vermeiden, empfehlen sich leichte, gegen Regenwetter weiterhin noch wasserdichte Handschuhe. Zum Schutze unseres Kopfes — nicht nur gegen Regen — ist ein guter Schutzhelm das Allerbeste.

Ich möchte wetten, daß jeder daran denkt, seine Bade- Utensilien mitzunehmen (sofern sie/er nicht wasserscheu ist); aber nicht an Wollaschen. Auch im Sommer! Schon nach einem Gewitter — vor allem nach Sonnenuntergang — kann es merklich abkühlen. Fahrt man dann auf dem Roller mit zu leichter Bekleidung, sitzt gleich die Erkältung mit auf dem Sattel und verlangt bald gebieterisch nach Taschentüchern, von denen man leider zu wenig mitgenommen hat.

Lieber Rollerfreund, wenn Du einer Sozia den Platz hinter dir anbietest, denke bitte daran, daß sie sich gerne — ja, besonders für dich — nett machen will, wenn der Roller auf dem Hof des Gasthauses oder beim Zelt steht. Sie soll ruhig — außer ihrer Fahrkleidung — zwei leichte Sommerkleider, einen Rock und bis zu drei Blusen — aber möglichst alles aus knitterfreiem Stoff — einpacken. Wenn es für uns Männer doch auch nur so leichte Sachen gäbe, die im Gepäck kaum Raum beanspruchen. So bleibt es uns nur überlassen, außer unserem „Reiseanzug“ eine leichte, knitterfreie Sporthose und -jacke (möglichst aus gutem, reinem Wollstoff oder Ninoflex) und zwei bis drei Hemden — die wir tunlichst nicht auf der Rollerfahrt tragen — mitzunehmen. Es lohnt sich bestimmt, wenn SIE und ER ihre „feinen“ Sachen jeden Abend aus Koffer oder Tasche holen, um der Bekleidung Möglichkeiten zur „Entfaltung“ zu geben. Wenn's geht, am Morgen nicht genau so wie am Vortage zusammenlegen, damit keine Kofferpreßfalte entsteht. Außer festem Schuhwerk während der Fahrt sind natürlich ein Paar leichte Schuhe (für IHN eignen sich gut Sandalen) ein willkommener und notwendiger Gepäckinhalt. Aber außer diesen — leichte Reisepantoffel ausgenommen — kein Schuhwerk mehr mitnehmen! Denn Schuhe sind schwer und nehmen viel Platz weg.

Noch etwas zur Bekleidung während der Fahrt. Sie sollte vor allem praktisch und dann erst praktisch und danach erst „schön“ sein. Verstehst du, wie ich's meine? Wieviel dieses Verständnis wert ist, wird sich vor allem auf der Fahrt erweisen. Ihr kann man nur zu etwas „Behoquem“ raten, also beispielsweise zu Pantalons, Slacks, Sporthosen oder Hosenrücken, bei denen die Auswahl wirklich groß ist. Rock oder Kleid sind nichts für lange Fahrten! Nähert man sich einem Ort, wo man länger verweilen möchte, ist

Natürlich ist es maßlos übertrieben, daß erfahrene Weltenbummler nur mit einer Zahnbürste auf eine wochenlange Reise gehen. Aber doch ist da etwas Wahres dran. Denn je mehr man reist, desto größer wird die Erkenntnis, wie viel unnützen Ballast man mit sich herumschleppt. Vor allem, wenn wir mit dem Roller unterwegs sind. Wenn Tante Julchen früher mit der Eisenbahn „ins Bad“ verreiste, war es selbstverständlich, mindestens drei Abendkleider und mindestens zwei Hutschachteln mitzunehmen. Freunde, wir pfeifen auf Kleider und Konvention, wenn wir mit dem Roller ins Ferienglück fahren. Laßt den ganzen unnötigen Kram zu Hause. Ach ja, was ist denn nun eigentlich „unnötig“? Vielleicht könnte SIE noch ihr Cocktailkleid einpacken und ER den guten Anzug. Laßt das um Gottes willen sein! Wollt ihr vielleicht auf den Abschlußball von Tanzschule Beinlich oder geht es euch darum, einmal unbeschwert — im wahrsten Sinne des Wortes — euren Urlaub zu genießen? Wir kleiden uns also sportlich, wenn der Roller in der Garage steht. Auf der Fahrt sei unsere Kleidung zünftig, aber vernünftig. Und denkt vor allem schon Wochen vor dem Packen daran, daß es unterwegs tagelang regnen kann. Also entsprechenden Wetterschutz, auch an kühlen Tagen, mitnehmen. Das ist viel, viel wichtiger als „feine“ Kleidung. Ihr sollt trotzdem nett aussehen, dafür haben wir uns ja einen Roller gekauft. Weil aber bei Regen und Kalte sich niemand nach euch umschaut, wenn ihr mit dem Roller unterwegs seid, ist die regen- und winddichte, aber atmungsaktive Schutzkleidung das Wichtigste in unserem Gepäck! Bevor ihr euch so etwas anschafft, bedenkt vor allem den praktischen Wert. Windjacken, Anoraks, Lumberjacken usw. wie auch Lederbekleidung werden nach mehr als einstündiger Regenfahrt ihre Nachteile zeigen. Gut, wer schon solch ein Kleidungsstück zu Hause hat und sich bei jedem Regenschauer unterstellen kann und will, braucht nichts Regendichtes. Sicherer und besser ist jedoch zumindest ein Rollermantel, wie er beispielsweise bei

Beste Lösung der Gepäckunterbringung bei der Zündapp-Bella. Herunterklappbare Seitenstützen links und rechts für zwei große Koffer oder Taschen, dazu ein richtig abgestützter Gepäckträger

Der abschließbare, staub- und regendichte „Gepäckraum“ unter der Sitzbank des Heinkel „Tourist“ sucht seinesgleichen und ist äußerst praktisch. Man kann außer der Schutzbrille, Rollerkrappe, den Handschuhen, einem Fotoapparat (ich nahm dazu meine Rolloflex) und dem Rollermantel (Marquardt) sogar noch eine Luftmatratze darin unterbringen

Eine vorbildliche Ausnutzung des sonst wenig genutzten Raumes hinter dem Frontschild findet man bei der Maicoletta. Hinter der abschließbaren Klappe kann man eine Menge Kleinzug lassen. Weniger vertrauenswürdig war die Befestigung des an sich guten Gepäckträgers, der mit vier Schrauben nur am Blech der Karosserie befestigt ist

Der neue, sehr vergrößerte Gepäckträger beim Heinkel-Roller macht dem Namen „Tourist“ alle Ehre





Hier kommen zwei Roller auf einem Campingplatz an. Die den Zeltack haltende Schnur will mir nicht recht gefallen. Riemern aus Chromleder wären besser. Und die Schnüre im Gepäck



Diese beiden haben vor Beginn ihrer Jugoslawienreise (nicht die erste) alles richtig verpackt. Der Koffer wird auch seitlich von zwei guten Riemen gehalten. Die seitlichen Packtaschen belastigen die Sozra nicht. Vorn hängt eine Akkutasche (die hoffentlich nicht zu viel stört). Ein Fleztuch über den Koffer wäre allein noch zu empfehlen



O weh, wenn das man bei Regen — es genügt auch schon eine nasse Straße — gut geht. Auch hier ist alles mit Schnur befestigt. Koffer aus irgendeinem Geflecht sind für eine Rollerreise vollkommen ungeeignet. Gut eignet sich dazu der echte Fiberkoffer. Von Leder muß man beim Roller abraten



Vorbildlicher Gepäckträger an der neuen NSU-Prima

es nicht schwer, daß SIE sich — sofern sie Wert darauf legt — vorher schnell am Wegesrand den Rock überwirft und die „Reisehose“ einpackt. Wenn die Bluse mit den kurzen Ärmeln angezogen wird, man sich in den südlichen Gegenden Europas eine Kirche oder einen Dom von Innen besehen will, dann nur mit der langärmeligen, leichten Wolljacke, die ein sehr praktisches Kleidungsstück auf der Reise ist. Auf den Kopf gehört ein Schal oder ein Tuch. Wer mit dem Zelt unterwegs ist, der wird schon wissen, welche zusätzliche Bekleidung (Trainingsanzug usw.) und Ausrüstung er benötigt. Zelt und Zubehör ergeben jedoch ein ansehnliches Gewicht, so daß man sich schon rechtzeitig überlegen sollte, welches die notwendigsten Utensilien sind. Lieber etwas primitiver zelten (was sogar in den meisten Fällen netter ist) als zu viel unnützen Ballast mit sich herumzuschleppen, der nur zu gewissen Stunden benutzt wird. Überhaupt sei unsere Richtschnur: je mehr wir ein Ding benutzen können, um so wertvoller ist es, mitgenommen zu werden. Nun, dazu gehören auch solche Dinge wie eine kleine Reiseapotheke, eine Taschenlampe, Schutzmittel gegen Sonnenbrand und Mücken, eine kleine Reisenähtasche, ein Universalmesser, starken Bindfaden, Reservieriemen (möglichst aus Chromleder), einen Sprachführer und so manches mehr, was die Reise angenehmer macht und nützlich ist.

Wenn die Fahrt in Länder geht, wo es für unseren Roller keine Vertretungen gibt (fragt vor Antritt der Reise beim Werk nach, wo ihr im Ausland Werksniederlassungen findet), dann sind je nach

der Zeitdauer der Tour und dem Zustand des Fahrzeugs — das natürlich schon eine Woche vor dem Start prima in Ordnung ist — einige Ersatzteile mitzunehmen. Hier kann ich empfehlen: Ersatzschlauch, Flickzeug, Luftdruckprüfer, Luftpumpe (geht sie auch gut?), Kettenglieder und Kettenschloß, Ersatzbirnen für alle Lichtquellen, Vergaserdüse, Kupplungslamellen, 2 Ersatzbowdenzüge, 2 Zündkerzen, ein kleines Sortiment von Schrauben und Muttern, einen ca. 1 m langen, dünnen Schlauch zum „Not-tanken“, einen Tankdeckel, Isolierband, Draht usw.

Nun noch etwas über das Packen. Außer dem Koffer auf dem Gepäckträger solltet ihr seitlich möglichst noch zwei gleich große und schwere Taschen befestigen, aber so, daß sie die Beine des Hinterrades nicht berühren können. In eine Tasche möglichst alle die Dinge hineingeben, die evtl. unterwegs schnell gebraucht werden müssen (Reiseapotheke, Lampe u. dgl.). Auf den Boden der einen Tasche die schwersten und hoffentlich wenig gefragten Ersatzteile, die man ja nicht in den Koffer legen kann. In die andere Tasche kommt dann am besten der Proviant, die Bestecke usw. In den beiden Seitentaschen ist auch das Badezeug griffbereit gut untergebracht, an wetterunsicheren Tagen die Regenmäntel. Man muß nur immer Ordnung in seinen Dingen halten, dann hat man sie je nach Bedarf schnell zur Hand und weiß genau, wo sie zu finden sind. In den Koffer kommt alle Kleidung. Auf den Koffer die Zeltausrüstung usw. Alles Gepäck wird dann noch durch nicht zu kleines Plastiktuch gegen Nässe und Staub geschützt.

Bert



DEEP GLOSS poliert den Roller wie von selbst!

Kein Zeitaufwand mehr! Nur drüberwischen und schon erstrahlt Ihr Roller in leuchtendem Glanz. „Fabrikneu“ bleibt der Lack durch regelmäßige Deep-Gloss-Pflege, denn Deep Gloss besteht ausschließlich aus lackgerechten Rohstoffen. Deep Gloss hält jeden Lack gesund.

Deep Gloss, der lackgerechte Polish

- schnell:** auftragen — wirken lassen — abwischen.
- leicht:** kein Reiben — kein mühevolles stückweises Arbeiten.
- haltbar:** glasharter Glanz, dauerhaft — schmutzabstoßend.

Deep Gloss macht Ihren Roller wertvoller!

GARANTIE!

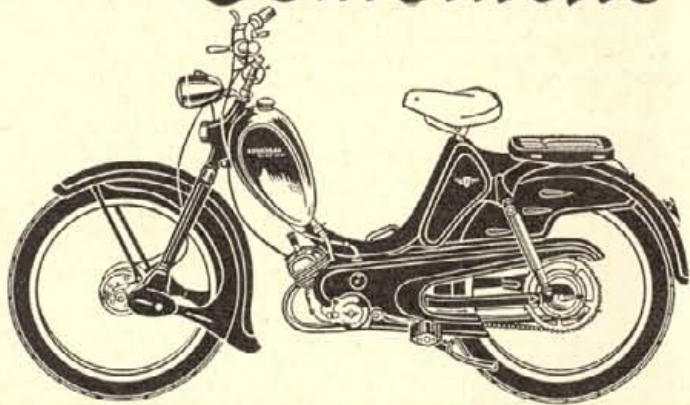
Die Hersteller ersetzen gegen Einwendung des angebrochenen Deep-Gloss-Kanisters den vollen ausgelegten Betrag, falls Sie mit dem Erfolg nicht voll zufrieden sein sollten.



DM 1,75

JOHNSON'S
WACHS PRODUKTE GMBH.,
HAMBURG 11

Ein klarer Sieg der **ZUNDAPP** Combinette



Beim 3. Internationalen Technischen Wettbewerb für Mopeds und Scooter in Villeneuve St. Georges bei Paris errang die ZUNDAPP-Combinette folgende Auszeichnungen:

- 1. Platz im Gesamt-Klassement für Serien-Fahrzeuge bis 50 ccm
- Coup de la F. F. M. für das **leiseste** Moped
- Coup de la Municipalité für die **beste** Serienmaschine

Das ist der Beweis:

„ZUNDAPP-Combinette das Moped für Anspruchsvolle“
Jeder Combinette-Fahrer wird es Ihnen bestätigen. – Eine Probefahrt sagt mehr als viele Worte.

ZUNDAPP-WERKE GMBH WERK MÜNCHEN
München 8, Anzinger Str. 1, Abt. A 40

Moro-Wetterschutz



nach Abstellen des Rollers als Garage verwendbar. Auch für eine Person lieferbar. Ausführlicher Prospekt von

W. Herbert Kauer, 13a Röslau



Die Wunderhose Immerfit

Die elegante Straßen-Gabardine-Hose
absolut fleckenfest mit
Dauerbügelfalte auch nach dem Waschen
R.B. Breymann, Hamburg 26/R1



Was Schorsch Meier empfiehlt, muß auch gut sein!

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

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

Z. Littmann, München 2, Erzgießereistraße 29/R

R. R. - REISETIP:

ÖSTERREICH

Gott sei Dank, nicht alle kennen nur das südliche Italien als Ziel ihrer Urlaubsströme. Und nach dem Motto: „Warum denn in die Ferne schweifen, wenn das Gute liegt so nah“, bleiben speziell Kenner des Landes oft für Wochen in unserem Nachbarland, denn 1. ist es verhältnismäßig unserem Geldbeutel angepaßt, 2. leicht zu erreichen, 3. soll auch ein Norddeutscher schon von Österreichern sprachlich verstanden worden sein. —

Doch dies allein sind lediglich geringe Vorteile gegenüber einem anderen Reiseland. Der Hauptpunkt, der einen Besuch Österreichs rechtfertigt, liegt in der Vielfältigkeit seiner landschaftlichen Schönheiten. Außer dem offenen Meer ist in Österreich alles vorhanden, was man sich zumindest landschaftlich für seine Ferien wünscht. Gleich hinter der Mozartstadt Salzburg, durch wenige Kilometer voneinander getrennt, der Mond-, Atter-, Traun- und Wolfgangsee. Umrahmt von hohen Bergen, sind sie allein schon einen Aufenthalt wert. — Oder, wer besucht das weiter südlich gelegene Gebiet Kärntens mit dem Weissen-, Millstätter- und Wörther See? Wer kennt nicht die Orte Velden oder Pörschach? Weißer Sandstrand, breite Promenaden voll Leben und Musik. Sämtliche Wassersportarten sind vertreten; und Kärnten ist berühmt wegen seiner vielen sonnigen Tage und dem beständigen freundlichen Klima. —

Weiter die Reise an die Seen, aber zu einem gänzlich anderen, einsamen Milieu. Unendlich groß, aber von geringer Tiefe der Neusiedler See; eingebettet in sanften Höhenzügen und umsäumt von einem dichten Schilfdschungel. — Hier, abseits vom großen Reiseverkehr das versteckte „Burgenland“, welches jeder noch wirklich entdecken kann. Selbst bei diesen Seefahrten führt die Route fast immer durch die reizvolle wunderbare Bergwelt, wo vereinzelt weiße Gletscher entlang der Straße schimmern. Wer Stille und Ruhe sucht, findet sie in den vielen Seitentälern Tirols oder in den vertrauten Winkeln der Steiermark. Von Wien selbst und der Anfahrt durch die weinfreudige Wachau ganz zu schweigen, denn diese Fahrt selbst ist ein Erlebnis für sich. —

Da die Vielfalt der Landschaft für jeden Besucher Österreichs seinem besonderen Wunsch entspricht, ist es nicht nötig, eine Rundfahrt von ca. 3000 km zu unternehmen. Man kann sich hier auf einzelne Gebiete beschränken, die alle Möglichkeiten offen lassen. Am besten allerdings wäre es, um einen Gesamteindruck Österreichs zu erhalten, dieses Kennenlernen in zwei Fahrten durchzuführen.

1. den östlichen und südlichen Teil mit den Gebieten Vorarlberg, Tirol und Kärnten; 2. das Salzburger Seengebiet, Oberösterreich mit Wien, das Burgenland und eine Rückfahrt durch die Steiermark.

Für den von uns, der also von der AB abzweigend in Richtung zum Bodensee fährt, würde die Einfahrt über Lindau — Bregenz, Feldkirch, ins Herz von Vorarlberg erfolgen. Ist die Zelt ab Mitte Juni recht sonnig gewesen, könnte bei gutem fahrtechnischem Können ab Bludenz die Fahrt über die neugebaute Silvretta-Hochalpenstraße gewagt werden, bei der man kurz vor Landeck wieder auf die Bundesstraße 1 kommt. Auf der Fahrt weiter nach Innsbruck wären die Abstiege ins Pitz-, Ötz- oder Stubaietal zu erwägen, sowie danach der Besuch des Achensees oder Zillertals. Nun aber die Auffahrt zum Großglockner, die wohl zu jeder zünftigen Österreichtour gehört, und hinunter in das sonnige Kärnten bis Klagenfurt. Zurück geht es bis Spittal und über den Katschberg und die Radstädter Tauern in Richtung Heimat. Die Turracher Höhe ist für unsere kleinen Fahrzeuge normalerweise nicht zu empfehlen.

Die zweite Reise aber wäre bei einer Anfahrt über Salzburg zuerst an die in der Nähe liegenden Seen. Weiter dann nach Linz, an der Donau entlang über Amstetten nach Melk. Mit der Fähre nach Emmersdorf und durch die Wachau über Krems nach Wien zur Weiterfahrt ins einsame aber verlockende Burgenland. Über Wr.-Neustadt Richtung Graz, entlang der Mur und über den Prebichl nach Hieflau durch das romantische Gesäuse. Nun steht es frei, entweder auf dem kürzesten Weg wieder zur AB nach Salzburg oder besser noch, wenn zeitlich möglich, ein Stück entlang der Bundesstraße 1 durch Tirol, um später nach dem Norden abzulenken. —

Ein Visum in unserem Paß ist nicht erforderlich, ebensowenig der internationale Führerschein oder Zulassung. Für das Fahrzeug selbst werden lediglich die unerläßlichen Grenzdokumente und sicherheitshalber die „grüne Versicherungskarte“ benötigt. Gut eingerichtete Campingplätze sind in allen Gegenden leicht zu finden, und die Gemütlichkeit, die selbst in den kleinsten Berglütten anzutreffen ist, lassen den Abschied von Österreich schwer werden.

Waldi

Der Dürkopp-„Diana“ wird jetzt auch in zweifarbiger Ausführung geliefert und zwar ohne Mehrpreis. Bekanntlich gibt es die Diana in sechs verschiedenen Farben: Diana - Blau, Jade - Grün, Carbon - Schwarz, Nizza - Rot, Supra - Grau, Seta - Beige.



Der Roller und die Kamera

Fast möchte ich die Reihenfolge andersherum setzen: Die Kamera und der Roller. Doch fürchte ich, daß ich mich damit allzusehr in die Nesseln der Redaktion setzen könnte.

Wenn von den Steckenpferden, zu deutsch „hobbies“, der Rollerfahrer zu sprechen sein wird, dann möchte ich mich gleich zu Beginn zu der Behauptung aufschwingen, daß die Fotografie als Liebhaberei die am häufigsten auftretende Krankheit der Rollerer ist. Beweis: Ich sehe selten einen rollenden Mitmenschen, dem keine Kamera am Halse baumelt. Noch häufiger ist nur eines: Die Sache mit der Sozia. Doch hiervon später. Ich meine also, die Kamera und der Roller gehören zusammen, wie der Wind und das Meer. Sie bilden zusammen mit der lenkenden Person sozusagen eine notwendige Einheit. Ganz nebenbei wäre zu sagen, daß die Kamera meist auch treuer und zuverlässiger als die Sozia ist, denn niemals wird sie Lust bekommen, zu einem Porsche 1500 überzuweheln.

Wer rollend fotografiert, hat ganz entschieden mehr vom Leben. Wer fotografiert, und sich einen Roller anschafft, schickt sich zugleich an, eine Art Lebenskünstler zu werden. Die Überlegung des Fotoamateurs, zu welcher Spezies der auspuffenden Fahrzeuge er sich entschließen soll, führt ganz zwangsläufig zum Roller. Denn der Rollerfahrer ist ja kein Freund der Raserei. Er hat sich jenen so notwendigen Rest an Beschaulichkeit und Lebenskunst in die Hetze unserer Zeit hinübergerettet, die allein das Leben noch schön machen. Er sieht mehr, erlebt mehr, und sein Leben erfährt eine überraschende Bereicherung. Wenn er von den „Zünftigen“ mit 80 oder 100 Sachen überholt wird, dann ist das nur äußerlich, denn er weiß, daß es so etwas wie eine Philosophie der Rollerfahrer gibt und daß er der eigentlich Überlegene ist. Die Kunst, die zuerst gelernt sein will, ist das Anhaltenkönnen! Auch wenn die Straße zufällig einmal noch so schön ist, auch wenn es noch so zügig vorangeht, beim Wittern des guten Motivs heißt's eben: Gas weg, Kupplung ziehen, Leerang. Und dann soll es auf eine Viertelstunde des Motivsuchens nicht ankommen. Aber wenn es sich irgend machen läßt, sollte man zwischen Fahren und Knipsen eine kleine Beruhigungspause einlegen. Vorwackelte Bilder machen nämlich keine Freude.

Im Rudel zu rollern und zu fotografieren ist allerdings nicht sehr zu empfehlen. Am schönsten ist es, allein auf Fahrt zu gehen. Und allein heißt hier, mit Kamera und Sozia! Es kann durchaus die eigene Frau sein. Von ihr allerdings muß verlangt werden, daß sie geduldig liebt, ihn und sie, die Fotografie nämlich. Oder wie wär's, wenn sie ebenfalls auf Motivsuche ginge? Wäre ein solches Rollern nicht die Vollkommenheit an sich und ein Stück Himmel auf Erden?

Friedrich Reinert

„Ruf zur Besinnung im Straßenverkehr!“

Ein Preisausschreiben des Evangelischen Hilfswerks.

Drei Fragen stellt in einem Preisausschreiben das Hilfswerk der Evangelischen Kirche in Deutschland der Öffentlichkeit — nicht nur den Theologen, den Juristen, den Ärzten und Sozialfürsorgern, sondern jedem, der in unserem modernen Straßenverkehr mit seinen rund 40 Todesopfern täglich gefährdet ist:

1. Was sagt Gott zu dem Töten auf unseren Straßen?
2. Kann der Leichtsinnige strafrechtlich zum Verbrecher werden?
3. Was sind die Folgen einer Schädigung an Leben und Gesundheit?

Die Antworten auf diese Fragen sollen bis zum 1. Oktober 1956 in Form von Aufsätzen, die sich zur Verbreitung in der Öffentlichkeit eignen, gegeben werden.

Als Preise sind insgesamt DM 3000.— ausgesetzt, und zwar für die drei besten Antworten auf jede der drei Fragen je DM 500.—, 300.— und 200.—. Dem Preisgericht gehören an: Zwei Verkehrsfachleute, zwei Juristen, zwei Mediziner, sowie zwei Theologen.

Die ausführlichen Bedingungen des Preisausschreibens können kostenlos beim Zentralbüro des Hilfswerks, Stuttgart-S., Staffenbergstr. 66, angefordert werden.

Der VFM gibt folgende Produktionszahlen bekannt:

Bezeichnung	April 1956	Mai 1956
	endgültig	vorläufig
Mopeds	77356	72835
Anhänger	1779	1537
Motorräder	11148	10309
Motorroller	14360	13760
3- und 4-rädrige Personen- und Lastenroller	6295	6646

Bei der Intern. Alpenfahrt landeten die Goggomobile einen Sensationserfolg. Die Goggomobil-Mannschaft kam als einzige von 22 gestarteten Mannschaften strafpunktfrei ans Ziel, holte sich den goldenen Mannschaftspreis, 3 von insgesamt 10 Goldmedaillen und zweimal das silberne Edelweiß für die besten Bergleistungen. Strecke: 1460 km über 25 Hochalpenpässe, Schnitt 47 km/h.

METZELER

Camping

MIT COMFORT



Erholung und Entspannung

AM WOCHENENDE UND IM URLAUB MIT

METZELER

SCHWIMM- UND LUFTMATRATZEN

LUFTBOOTE
OHNE VERSTREBUNG
AUCH MIT AUSSENBORD-
MOTOR ZU VERWENDEN



So sieht der „Camper“ wohnfertig aus. — Wer Güter zu spedieren hat, kann werktags das Camping herausmontieren und Steuer (15.— DM im Jahr pro 200 kg) und Versicherung (30.—) beim Finanzamt absetzen

Auch der Kleinmobilst kann einen Wohnwagen riskieren

Mit dem Gespann vom Photo 1 sind wir — meine Frau (50 Kilo), mein Sohn (20 Kilo), ich (70) und ca. 30 Kilo Koffer und Zuladung — nach Südfrankreich gefahren. Route: Ab Isny, Lindau, Freiburg i. Br., Besançon, Châlon, Lyon, der Rhone entlang, Avignon, Arles, Les-Saintes-Maries-de-la-Mer (wo am 24. und 25. Mai die Zigeuner wallfahrten) und zurück ungefähr dasselbe, bloß ab Belfort rechts weg und durch einen Zipfel Schweiz im Badischen wieder auf bundesdeutschen Boden. —

So rollt er auf der Straße



KEIN FAULER ZAUBER

Rollerfahrer, kommst du einmal durch Schongau, ein kleines Städtchen nördlich von Füssen im Bayrischen Allgäu, so versäume nicht, zwischen diesem Ort und dem benachbarten Peiting gleich an den Bahnschienen das Sträßchen nach Birkland einzuschlagen. Dieses Sträßchen wäre zwar eine geeignete Teststrecke zur Prüfung der Funktion einer Rollerfederung, führt uns aber durch eine schöne Landschaft zuerst am Ufer des Lechs entlang, dann durch dunklen Tannenwald und schließlich zu einem kleinen Sägewerk. Bis hierhin sind es von Schongau 11 km. Aber das Sägewerk ist nicht unser Ziel.

Zu diesem weist vielmehr ein geheimnisvoller Wegweiser mit der Aufschrift „Zauberhütte“, und diese geheimnisvolle Zauberhütte ist die Weiterfahrt wert. So biegen wir hier rechts ab, und beim nächsten Wegweiser nochmals rechts, und dann sehen wir sie. Ein sauberes kleines Gasthaus mit zwei ebenso sauberen netten Gästehäusern.

Die Besitzer, Vater und Sohn Pantel, sind zwei weitbekannte Zauberer, die einem den Abend in der gemütlichen Gaststube mit den überraschendsten Zauberkunststücken unterhaltend gestalten. Tagsüber aber wird nicht gezaubert. Da verbringt man die Zeit im kleinen Schwimmbad hinter dem Haus, oder mit Wandern in der waldrreichen Umgebung, oder mit Fahrten hinüber zu den nahen Bergen der Bayrischen oder Österreichischen Alpen. Für das leibliche Wohl ist in der Zauberhütte ebenfalls alles vom Besten, während der volle Pensionspreis mit DM 6.50 sehr billig ist. Fahrt also einmal hin, wenn Ihr Ferien besonderer Art machen wollt.

Rs.

Wir wollten sehen, was ein Kleinmobil — in unserm Fall ein 300-ccm-Goggomobil — zu einem 200 Kilo schweren Wohnanhänger sagt.

Es sagte ja und zog die Fuhre die ganzen 2000 km klaglos, verlangte nur etwas öfteres Schalten, vor allem am Berg. Steigungen bis 11 Prozent sind wir im 2. Gang gefahren; das Steilste (was wir trafen) waren 18 — im ersten, aber ohne Ballastaussteigen oder Schieben. Verbrauch haben wir, bei ziemlich zügiger Fahrweise, zwischen 7,3 und 7,5 Liter gemessen. Ein paar Beschleunigungen: 0 bis 20 km 3,8 sec, 0 bis 40 km 12 sec, 0 bis 60 km 25,2. — 95 Spitze waren nicht mehr drin, aber 75 haben wir immerhin noch herausgebracht, ohne daß etwas wackelte, trampelte oder untabil geworden wäre.

Unser Wohnwagen (ein „Camper“, den uns die Herstellerfirma Dethleffs in Isny/Württ. mitgegeben hat) kostet ohne Polster und ohne Propangaskocher nicht ganz 2000 Mark und ist mit ziemlichem Abstand der, den wir Ihnen am liebsten empfehlen, wenn Sie das Wohnwagenfahren auch einmal probieren wollen. Zur Fahrt (Bild 1) wird er kleingemacht und sieht aus wie ein eleganter Gepäckanhänger; am Campingplatz lüpft man das Dach, stellt Stützen unter, klappt das Hinterteil heraus und knöpft die oberen Zeltbahn-Wandhälften an die unteren starren Wände (Hartfaserplatte) an; das dauert drei, vier oder fünf Minuten, je nachdem, wie lange Sie 's schon treiben. Dann haben Sie innen 4½ Quadratmeter Wohnschlafzimmer mit einem Tisch und ein paar Bänke, einer Kochecke und mehreren halbhohe Einbauschränke und finden es sehr gemütlich, vor allem dann, wenn's vor der Türe regnet und Sie sich, im Gegensatz zu den Eineinhalbmannzeltbewohnern, trotzdem noch rühren können. Der „Camper“ wiegt 200 kg und darf (StVZO § 42, 2) hinterm Goggomobil ungebremst nicht mehr als 230,5 Kilo haben. Die Länge, mit der Deichsel, von 2,35 m und die 1,54 m Breite (26 cm breiter als das Goggomobil) sind restlos erlaubt, sogar in der strengen Schweiz.

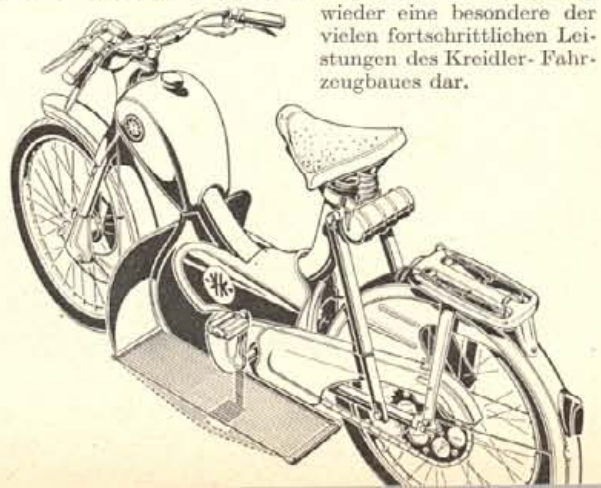
Bericht und Fotos: Dr. Merkle

DAS TRITT SICH WEG!

Neuer Schmutzschutz beim Kreidler Moped J 51 R

Das neue Kreidler-Roller-Moped J 51 R vereinigt die Vorzüge eines Mopeds mit den Annehmlichkeiten eines Rollers. Von vorn und von unten ist der Fahrer gegen Spritzer von der Straße geschützt. Vorn bilden die form schönen Schutzbleche, unten die flexiblen Bodenflächen aus profiliertem Kunststoff, die beim Treten nach unten ausweichen, einen nahezu vollkommenen Schmutzschutz. Mit dem bewährten 50-cm-Kreidler Zweitaktmotor, der bekanntlich ein Synchrongetriebe hat, und der Allradfederung mit der besonders wirksamen Kreidler-Hinterradschwinge ausgestattet, stellt das elegante Kreidler-Roller Moped J 51 R

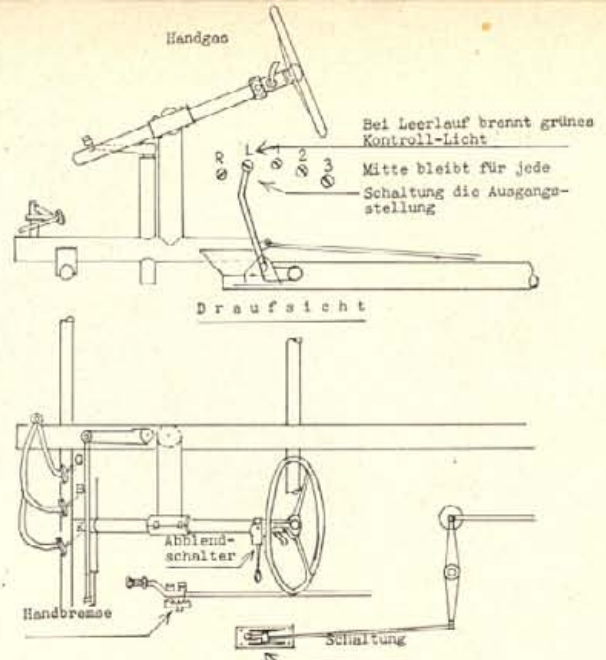
wieder eine besondere der vielen fortschrittlichen Leistungen des Kreidler-Fahrzeugbaues dar.





Ausführungsarten der Versehrtenlenkung für das „Fuldamobil S 4“

Art der Behinderung	Ausführung	Preis der Geräte	
		bei Neuanschaffung des Wagens	bei nachträglichem Einbau ohne Montage
Für Rechts-Armamputierte	nur Jlo 200		
1. Schalthebel links	Sonderausführung		
2. Handbremshebel links	normal		
3. alle Pedale	normal	DM 30,—	DM 25,—
4. Ablendung	normal, Fuß		
5. Handbremse am linken Radkasten	Sonderausführung		
Für Links-Armamputierte	Jlo 200 und Sachs 360		
1. Schalthebel Mitte	normal		
2. Handbremshebel Mitte	Sonderausführung	DM 18,—	DM 14,—
3. alle Pedale	normal		
4. Ablendung	normal, Fuß		
Für Rechts-Beinamputierte	Jlo 200 und Sachs 360		
1. Schalthebel	normal		
2. Handbremshebel	normal		
3. Kupplungshandhebel am Schalthebel	Sonderausführung	DM 18,—	DM 13,50
4. Fußbremse und Gaspedal für linken Fuß	Sonderausführung		
5. Ablendung	Hand		
6. Handgas	Sonderausführung		
Für Links-Beinamputierte	Jlo 200 und Sachs 360		
1. Schalthebel	normal		
2. Handbremshebel	normal		
3. Kupplungshandhebel am Schalthebel	Sonderausführung	DM 18,—	DM 13,50
4. Fußbremse und Gaspedal	normal		
5. Ablendung	Hand		
6. Handgas	Sonderausführung		
Für Doppelt-Beinamputierte	Jlo 200 und Sachs 360		
1. Versehrtenlenker mit Handgas, Handkupplung, Vorderradbremse d. Lenker, Ablendung und Horn-taster am Lenker	Sonderausführung	DM 80,—	DM 105,—
2. Schalthebel	normal		
3. Handbremshebel	normal		



Versehrte fahren Fuldamobil

Das Fuldamobil in seiner verbesserten Ausführung ist durch Berichte und Tests in der R.R. so bekannt, daß sich eine Wiederholung der technischen Daten und Fahreigenschaften erübrigt. Weniger bekannt ist jedoch die Tatsache, daß die Hersteller des Fuldamobils schon sehr frühzeitig daran gedacht haben, Zusatz- und Fahrhilfsgeräte zu entwickeln, die es Versehrten und Körperbehinderten ermöglichen, dieses wirklich solide Kleinfahrzeug sicher zu lenken. Es gibt da Geräte für Arm- und Beinamputierte und sogar für beinlose Bedienung. Die zusätzlichen Kosten sind verhältnismäßig gering. (Liste!)

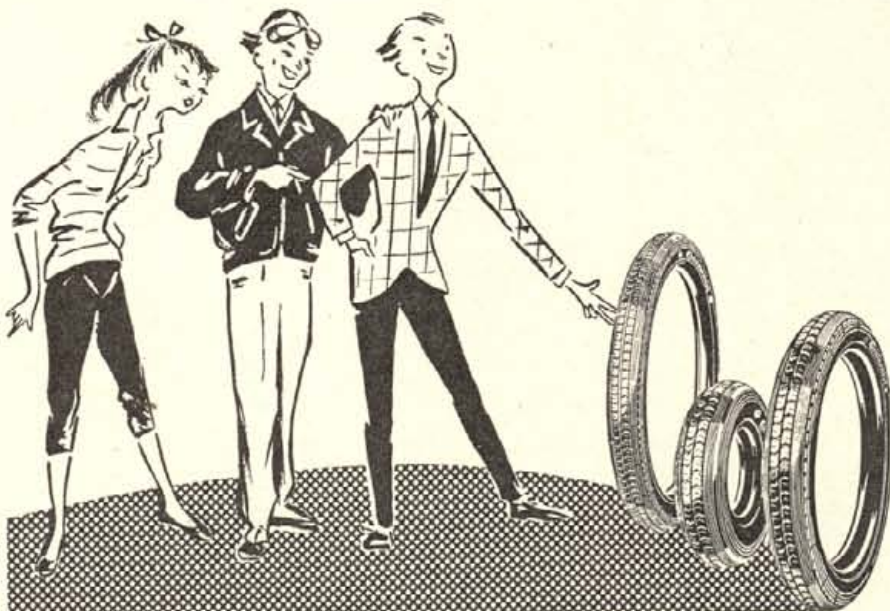
Unser Bild (1) zeigt die Versehrtenlenkung für Doppel-Beinamputierte. Das übliche Lenkrad ist hier durch einen Motorradlenker mit Handdrehgas und Handkupplung ersetzt. Die Betriebsbremse (Fußpedal) ist mit dem Lenker gekuppelt, Schalthebel und Handbremse sind normal ausgeführt. Kosten etwa DM 100.—

In der Skizze (2) wird die Lenkung für einen Rechts-Armamputierten gezeigt. Handgas- und Ablendhebel befinden sich an der Lenksäule, Schaltung und Handbremse wurden auf die linke Fahrzeugseite verlegt, Fußhebel (K, B, G) sind unverändert. Kosten etwa DM 30.—

Es ist selbstverständlich, daß alle Geräte von der zuständigen Technischen Überwachungsstelle geprüft und zugelassen sind. Sie können bei Neuanschaffung des Fahrzeugs im Werk eingebaut, aber auch nachträglich als Ersatzteile bezogen und von jeder guten Auto-Werkstatt montiert werden.

Weitere Auskünfte durch die Elektromaschinenbau Fulda GmbH., Fulda, Rangstraße oder durch den Beratungsdienst für Versehrtenfahrzeuge — Heinrich Lund, Hamburg 26, Caspar-Voght-Str. 88/IV (auch über alle anderen Fahrzeuge; nur schriftlich gegen Rückporto!)

Lund.



Aller guten Dinge = 3

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

MOPED
ROLLER
KRAFTRAD



Continental LB



**Leicht und sicher
photographieren**

ist Ihr Wunsch auf Ihren Fahrten, wenn Sie schöne Erlebnisse festhalten wollen. Die neuartige Kamera DURST 66 kennt keine technischen Probleme mehr. Sie ist so leicht zu handhaben wie eine Box, hat aber Aussehen, Leistung und Komfort einer hochmodernen Kamera. Dabei kostet sie nur DM 88,50. Verlangen Sie beim Fotohandel Vorführung. Prospekt R 66 kostenlos.

**DEUTSCHE DURST GMBH
MÜNCHEN 22**

Durst

JUSTUS:

SO IST DAS (4. Teil)

4. Die Richtungsänderung

Es geht nicht immer gut aus, wenn man die eingeschlagene Linie nicht beibehält. Besonders unangenehm kann dies im Straßenverkehr sein. Denken Sie nur an den Fall, daß Sie sich an einer Kreuzung in eine Wagenlücke einschieben wollen und ein Verkehrskollege urplötzlich seine Richtung ändert, indem er, schräg von links oder rechts kommend, sich ebenfalls in das Fahrzeugloch zwingen will. Glücklicherweise gibt es auch bei diesen Verkehrserscheinungen Regeln, die Vorfälle unterbinden, Unfälle vermeiden und Abfälle an Blech und sonstigem Material beschränken sollen.

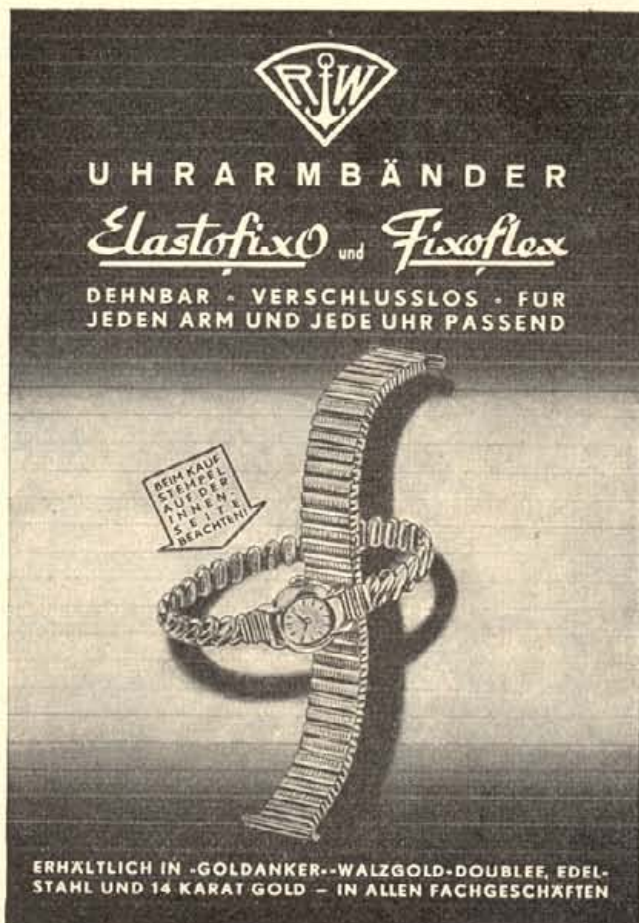
Der wichtigste Fall ist das Linksabblenden. Sie müssen bei dieser Aktion folgendermaßen vorgehen: 1. Richtungsänderung rechtzeitig (d. h. so früh, daß sich der Nachfolgeverkehr in Ruhe darauf einstellen kann) anzeigen; 2. nach links bis zur Straßenmitte einordnen; 3. weiten Bogen nach links ausfahren; 4. entgegenkommenden Verkehr vorbelassen; 5. zügig abblenden. Während des Einbiegens müssen Sie nicht mehr auf den Verkehr hinter Ihnen achten; tun Sie dies aber bitte, bis es so weit ist. An Kreuzungen dürfen Sie sich nicht links neben die dort wartenden Fahrzeuge stellen, wenn Sie nicht selbst abblenden wollen, da Sie sonst den reibungslosen Ablauf des Linksabblendeverkehrs behindern können.

Befinden Sie sich in einer Stadt, in der die Verkehrsregelung nicht durch das Rot-Gelb-Grün-Licht erfolgt, sondern durch Zeigerampeln, dann müssen Sie bei Freigabe Ihrer Richtung in die Kreuzung einfahren, auch wenn Sie dadurch die Sicht auf die Ampel verlieren. Ähnlich wie bei den Farblichtern können Sie dann, soweit besondere Zeichen fehlen, die Kreuzung räumen, wenn der Gegenverkehr dies zuläßt. Um einen verbreiteten Irrtum aufzuklären: es ist nicht verboten, sich beim Linksabblenden auf Straßenbahngleise zu begeben und dort die Gelegenheit zum Einbiegen abzuwarten. Sie müssen dabei nur beachten, daß eine ankommende Straßenbahn noch rechtzeitig hinter Ihnen zum Halten kommen kann.

Besonderes gilt beim Einbiegen in Grundstücke. Unser höchstes Gericht hat entschieden, daß die Regel des Linksabblendens beim Abblenden nicht besteht, wenn Sie sich nicht an einer Kreuzung befinden, sondern in ein Grundstück einfahren wollen. Dies wird aus der Tatsache hergeleitet, daß der nachfolgende Verkehr zwar an Kreuzungen und Straßeneinfahrungen, aber nicht innerhalb eines geschlossenen Straßenzuges erkennen kann, was der in der Mitte Anhaltende beabsichtigt, und die von hinten Kommenden meist zögern, diesen rechts zu überholen, wie es an Kreuzungen geschieht. Dadurch treten Verkehrsstockungen und auch Unfallmöglichkeiten ein bzw. auf. Sie müssen sich in einem solchen Fall ganz rechts halten und evtl. stoppen, bis sich im Verkehr in beiden Richtungen eine Lücke ergibt, die ein gefahrloses Abbiegen gestattet. Als Grundstückseinfahrt gilt auch der Weg von der Straße zu einer zurückliegenden Tankstelle.

Nur dann, wenn sich das Rechtsanhaltens gefahrvoller darstellt als das Halten in der Straßenmitte, dürfen Sie von diesem Grundsatz abweichen. Dann obliegt Ihnen aber eine besonders große Sorgfaltspflicht und Sie müssen den in beiden Richtungen fließenden Verkehr mit äußerster Wachsamkeit beobachten. Dabei haben Sie sogar mit besonders schnell herankommenden Fahrzeugen zu rechnen und auch damit, daß verkehrswidrig überholt wird. Auf jeden Fall müssen Sie die Abblendeabsicht so deutlich anzeigen, daß Sie von den Verkehrskollegen auch bei größter Schläfrigkeit nicht mißverstanden werden können. — Beim Rechtsabblenden dürfen Sie nicht darauf vertrauen, daß sich der Nachfolgeverkehr auf Ihr Winkzeichen einstellt, sondern Sie müssen auch hier von sich aus prüfen, ob Sie ohne Gefahr abblenden können. Überqueren Sie einen Rad- oder Gehweg, so sind sowohl Sie als auch die ankommenden Fußgänger und Radfahrer zur gegenseitigen Rücksichtnahme verpflichtet.

Haben Sie geparkt und wollen sich nun wieder in den fließenden Verkehr einordnen, so genügt es nicht, daß Sie Winkzeichen geben. Sie dürfen vielmehr erst dann anfahren, wenn Sie sich vergewissert haben, daß die Fahrbahn frei ist oder daß nachfolgende Verkehrsteilnehmer Ihre Absicht erkannt haben und auf Ihre Einordnungsgelüste Rücksicht nehmen wollen. Allerdings müssen Sie nicht so lange warten, bis sich im von hinten heranfließenden Verkehr eine Lücke befindet, die zu groß ist, als daß der Lenker des nächsten Fahrzeugs infolge Ihres Wiederanfahrens



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

BEI KAUF SCHNEL AUF DER INNEN SEITE BEACHTEN!

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



Es gilt,
dem neuen Lebensstil
das Tor zu öffnen.

Aber natürlich mit

Enders

bewährten Geräten für
Camping.

Picknick u. Wochenend

Ihr Fachhändler berät Sie gern

manövers gezwungen sein könnte, seine Geschwindigkeit zu erniedrigen oder nach links auszuweichen. Für den nachfolgenden Verkehr ist in diesem Fall immer eine gewisse Behinderung und Belästigung vorhanden und daher unvermeidbar, was aber nach § 1 StVO nicht strafbar ist. Sie brauchen also nicht so lange zu warten, bis die Straße wegen Bauarbeiten wieder einmal gesperrt wird und der Verkehrsstrom daher durch ein anderes Straßenbett fließen muß.

Noch einige Hinweise zum Überholen. Die kürzlich erfolgte — und wohl nicht die letzte — Neufassung mancher Bestimmungen der StVO hat folgende Änderungen gebracht: Nicht nur bei LKWs ist das Überholen untersagt, wenn der Geschwindigkeitsunterschied beider Fahrzeuge unbedeutend ist, sondern das Verbot gilt jetzt für sämtliche Fahrzeuge. Das Überholverbotsschild (weiße Scheibe mit rotem Rand; im Mittelfeld links das rote, rechts das schwarze Symbol eines Kraftwagens) bedeutet nun, daß „Kraftfahrzeuge andere Kraftfahrzeuge mit mehr als zwei Rädern (auch Kraftroller mit Beiwagen) nicht überholen dürfen“. Sie können also seit neuestem einen anderen Soloroller oder eine Solomaschine überholen, dürfen auch von einem Zweispurfahrzeug überholt werden. Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Sie beim Überholen Hupzeichen geben. Innerhalb einer Ortschaft ist dies nunmehr untersagt. In Ortschaften dürfen Sie ihre Überholabsicht nur noch durch Betätigung der „Lichtlupe“ anzeigen, und zwar auch nur nach Einbruch der Dunkelheit (dies ist der einzige Fall, in dem die Abgabe von Lichtsignalen gestattet ist). — In und außerhalb geschlossener Ortschaften ist es weiterhin erlaubt, gefährdete Verkehrskollegen durch akustische Signale zu warnen. Die weiße durchgezogene Linie auf der Fahrbahn steht einem Überholen nicht im Wege, soweit sie nicht mit den Rädern berührt wird.



Was den Überholvorgang im einzelnen betrifft, so gelten folgende Grundsätze: Im Schnellverkehr auf den Autobahnen ist jeder Verkehrsteilnehmer verpflichtet, sich vor dem Ausbiegen zum Überholen zu vergewissern, ob nicht ein anderes, schnelleres Fahrzeug seinerseits zum Überholen ansetzt. An diese Sorgfaltspflicht werden hohe Anforderungen gestellt. Der Schnellere muß vor ihm befindliche Fahrzeuge auf die Überholabsicht ihres Lenkers beobachten und seine Fahrweise darauf einstellen. Er muß seine Überholwünsche aber nicht durch Warnzeichen bekanngeben; er darf darauf vertrauen, daß der Vorausfahrende seinerseits nicht zum Überholen ansetzt, ohne sich durch einen Blick nach hinten bzw. in den Rückspiegel überzeugt zu haben, daß die Gefahr eines Zusammenstoßes ausgeschlossen ist. Der Dritte muß mit dem Vordermann also keine Verbindung aufnehmen und nicht dessen Einverständnis zum Überholen abwarten. Anderes gilt nur beim Vorliegen besonderer Umstände, wenn z. B. der Vorausfahrende die Mitte der Fahrbahn einhält und trotz Abgabe von Warnzeichen nicht nach rechts ausweicht. Da der Wechsel auf die linke Fahrbahnseite keine Richtungsänderung darstellt, sind Sie nicht verpflichtet, die Absicht des Fahrbahnwechsels anzuzeigen, wenn dies auch im Einzelfall zweckmäßig sein kann.

Der Grundsatz, daß der Vordermann nicht die rückwärtige Fahrbahn beobachten muß, wenn er seinerseits zum Überholen ansetzen will, gilt außerhalb des Autobahnverkehrs nicht generell. Auf den anderen Straßen haben die Überholbedürftigen die allgemeinen Sorgfaltsregeln zu beachten. — Lassen Sie sich bitte noch darauf hinweisen, daß es als falsches Überholen anzusehen ist, wenn sich ein Kraftfahrer links neben eine wegen einer haltenden Straßenbahn kurz zum Stillstand gekommene Fahrzeugkolonne setzt und beim Aufahren versucht, sich in eine Lücke zu drängen. Der Überholvorgang dauert nämlich so lange an, bis sich der Überholende wieder in der Kolonne befindet. Die beschriebene Fahrweise verstößt gegen den guten Geist der Verkehrsgemeinschaft, da die rücksichtsvollen Fahrer benachteiligt sind, die sich der Kolonne anschlossen, um einen reibungslosen Verkehrsablauf herbeizuführen.

Diese Leistung jedermann durch Tex-Schmelz erreichen kann

der wohl-schmeckende Traubenzucker für 30PF in allen Apotheken und Drogerien

Mit reinem Bohnenkaffee besonders für den Kraftfahrer

Wissen Sie, wann das 100. Mal kommt?



Es war eigentlich nur ein kleiner Schnitt gewesen, wie er fast täglich passiert und den wir kaum beachten. 99 mal mag es gut gehen und das 100. Mal?

Auf jede kleine Verletzung gehört eben „Hansaplast“! Es wirkt hochbakterizid, d. h. die gefährlichen Bakterien werden vernichtet, so daß einer schmerzhaften Entzündung vorgebeugt wird. „Hansaplast“ erhalten Sie in Apotheken, Drogerien und Sanitätsgeschäften.

Hansaplast ORIGINAL **Bootsdorf** PFLASTER

Und wenn's im Ausland kracht?

Dann gibt's drei Möglichkeiten: Die schlimme: Sie waren schuld. Die schlimmere: Der andere war schuld. Die allerschlimmste aber: Sie sind nicht bei der D.A.S. rechtsschutzversichert. Wie das zusammenhängt? So: Haben Sie den Unfall gebaut, kann man Ihr Fahrzeug beschlagnahmen und Sie - das tut man auch meist - vor den nächsten Kadi bringen. Sprechen Sie dessen Sprache? Kennen Sie seine Gesetze? Kaum. Wie wäre Ihnen da mit einem guten einheimischen Rechtsanwalt an der Seite zumute? Nicht wohl, aber wohler, stimmt's? Sie können den Anwalt haben. Seine und alle übrigen Kosten des Strafprozesses zahlt die D.A.S., wenn Sie bei ihr rechtsschutzversichert sind.

Die schlimmere Möglichkeit: Der andere war schuld. Und, um das Unglück voll zu machen: Er ist nicht haftpflichtversichert. Das gibt's, denn in manchen Ländern interessiert es den Staat nicht, ob dieser andere den Schaden bezahlt, den er angerichtet hat. Und nun klagen Sie mal Ihr Geld ein, vor fremden Gerichten, nach fremden Gesetzen, in fremder Sprache? Die D.A.S. aber macht so etwas schon seit über 25 Jahren erfolgreich und ohne Kosten für ihre Versicherten. Warum nicht auch für Sie?

Kluge Kraftfahrer sichern sich diesen Rechtsschutz sowohl im Inland wie im Ausland, indem sie bei der D.A.S. eine Jahresversicherung eingehen, wer seinem Glück aber bloß kurzfristig nicht traut, für den halten wir die D.A.S.-Kurzpolice für 30 Tg. bereit.

Gern erteilen Auskunft unsere an allen größeren Orten befindlichen Geschäftsstellen oder die



Direktion der D. A. S.,
- Deutscher Automobil-Schutz -

Rechtsschutz-Versicherungs-A.G.,
München, Prinzregentenstraße 14

hier abtrennen

An die D.A.S. Deutscher Automobil-Schutz Rechtsschutz-Versicherungs-A.G.,
München, Prinzregentenstraße 14

Ich bitte um Bekanntgabe der Prämie

- a) für eine Jahrespolice
- b) für eine Kurzpolice

Fahrzeugart: _____ PS- bzw. ccm-Angabe: _____

Ich bin Mitglied des Automobil- Motorrad-Clubs _____

Vor- u. Zuname _____

Ort _____ Str. u. Haus-Nr. _____

(Bitte Angaben in Druckschrift)

Haben Sie

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

CORKER



DM 45,-

In 6 verschiedenen Farben

Alan W. A. Bruce & Co.

Köln, Am Römerturm 15

Doppelte Gepäcktasche für Heinkel-Tourist



Preis: 35,50 DM

aus Gummiverdeckstoff (kein Plastikmaterial) mit verschließbaren Reißverschlüssen, in den Farben: schwarz, schilfgrün, beige, rot, blau. In wenigen Sek. angebracht
Alleinvertrieb: **Willy A. Meyer**
Bremen • An der Weide 32

Wer seinen

BENZINESEL

lieb hat - ob Motorrad, Roller oder Moped - pflegt ihn mit SPEEDOIL in der neuen Spezialpackung für 50 l Treibstoff mit dem praktischen durchsichtigen Maßbecher für 1 oder 2 l, der im Schraubverschluss eingebaut ist. SPEEDOIL ist das Mittel gegen Korrosion und schädliche Ablagerungen im Motor. Mit SPEEDOIL fährt man besser und der Motor lebt länger. Eine weltbekannte schwedische Motorradfirma empfiehlt SPEEDOIL jedem Käufer!



DEUTSCHE SPEEDOIL GMBH.
HAMBURG

V

(Widder): Mit einem Widder-Mädchen auf dem Rücksitz heißt es spurtlich fahren und rasant in die Kurven gehen, denn für sie kann das Tempo gar nicht schnell genug sein. Mit Luxus-Rollern ist sie nicht zu verlocken; sie schaut nicht auf Lack oder Chrom, sondern will Leistung sehen. Unterwegs ist sie ein prima Kamerad. Bei einer Panne greift sie unsenkrecht mit zu, auch wenn die Maniküre leidet oder ein paar Flecken auf das neue Sommerkleid kommen. Nur darf der Fahrer nicht meinen, er hätte allein zu bestimmen. Sie hat ihren eigenen Kopf, und den setzt sie auch durch.

II

(Zwillinge): Einer Zwilling-Braut muß man Abwechslung bieten können! Mehr als einmal fährt sie nicht die gleiche Strecke mit; das wäre ihr zu langweilig. Technisches interessiert sie, aber mehr theoretisch. Beim Reifenwechsel läßt sie einen schwitzen, und danach sagt sie einem, wie man es auch viel einfacher hätte machen können. Hat es aber mal einen Unfall gegeben, so überlasse man ihr die Unterhaltung mit Zeugen und Polizisten. Nach fünf Minuten sind alle restlos überzeugt, daß man unschuldig war wie ein Lämmlein. Und womöglich glaubt sie es dann sogar noch selbst.

Ω

(Lowe): Eine Löwe-Frau wird sich kaum auf ein klapperiges Fahrzeug oder hinter einen schlecht gekleideten Fahrer setzen. Darum vernachlässige man das Äußere nicht; sonst wird sie einem noch mit einem Mercedes oder Studebaker untreu! Sie hat nun mal den Sinn fürs Repräsentative, und sie selbst sieht ja auch repräsentativ genug aus. Das darf man ihr ruhig sagen; Komplimente läßt sie sich als einen ihr zustehenden Tribut gerne gefallen. Aber sie ist auch ein ganzer Kerl; wenn man nicht sowieso schon einen Roller hätte, könnte man sie zum Pferdeshellen mitnehmen.

♊

(Waage): Wer mit seiner Waage-Freundin ausfahren will, der lasse ihr zunächst Zeit, um das in Schnitt und Farbe genau zum Roller passende Kleid auszusuchen. Dann wenn sie sich nicht gut genug angezogen fühlt, macht ihr die ganze Fahrt keine Freude. Zärtlich schmiegt sie sich an ihren Vordermann, und elegant geht sie mit in die Kurve; aber auch ihre eigenen Kurven sollen vorteilhaft zur Geltung kommen. Daß man ihr durch Gesetz neuerdings den Damensitz auf dem Roller untersagt hat, das hat ihren Glauben an Gerechtigkeit und Demokratie in unserem Staat erschüttert.

♉

(Stier): Die Stier-Maid versteht absolut nicht, warum Sie den Lastwagen da vorne unbedingt noch überholen wollen, wo doch die Landschaft ringsum so schön ist und man eigentlich schon längst Rast machen sollte. Anstatt zum Kilometerfressen läßt man sie besser über Mittag in ein nettes Wirtshaus am Wege ein. Wer gar zu forsich beschleunigt oder zu jäh bremsst, der hat bei ihr schon verspielt. Sie ist für das ruhige, gleichmäßige Tempo, und zwar in allen Lebenslagen. Wer schon von der Manager- oder Rennfahrerkrankheit bedröht ist, dem sei sie als Beifahrerin bestens empfohlen!

♋

(Krebs): Mit einer Krebs-Begleiterin fährt sich's gut! Zwar versteht sie nichts vom Motor, und wenn sie die Karte liest, ist man nie sicher, wo man hinkommen wird. Dafür aber schmiert sie ihrem Fahrer vortreffliche Butterbrote und richtet ihm das Campingzelt beinahe wie Mutters gute Stube ein. Auf die Dauer allerdings genügt ihr das Zelt nicht; sie will geheiratet werden und kann danach einen starken Sinn für Heim und Herd entwickeln. Zumindest wird man nach der Hochzeit früh genug an die Beschaffung eines Beiwagens denken müssen, für künftige Familienausflüge.

♌

(Jungfrau): „Hör auf Deine (Jung-) Frau, fahr vorsichtig!“ Diesen Spruch sollte sich immer wieder vorsagen, wer eine jungfräugeborene Sozia hinter sich hat. Für allzu forsches Fahren hat sie kein Verständnis, und Angeber können ihr überhaupt nicht imponieren. Nach der Fahrt erklärt sie einem, was alles hätte passieren können, wenn sie nicht aufgepaßt und einen immer rechtzeitig gewarnt hätte. Dafür hilft sie einem auch das richtige Lackkonservierungsmittel aussuchen und es liebevoll auftragen. Sie läßt den Roller und seinen Fahrer nicht verwahten, auf keinen Fall!

♍

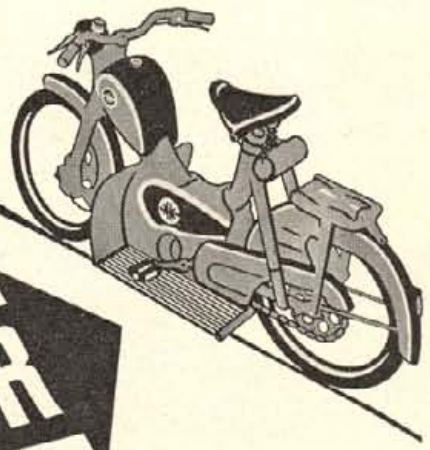
(Skorpion): Eine Fahrt, auf der alles wie am Schnürchen klappt, ist für eine Skorpion-Rollerin langweilig. Man muß ihr zwar nicht gerade einen energischen Sturz zumuten, aber so eine kleine Panne mit intensiver Bastelei erhöht den Reiz des Rollerns für sie ganz erheblich. Sagt man ihr, sie verstände ja doch nichts von Technik, so weiß sie beim nächsten Mal mehr darüber als man selbst. Auch eine Fahrt durch Schlaglöcher oder Morast macht sie eventuell mit. Denn auf der Autobahn kann schließlich jeder Depp fahren, und Deppen interessieren sie schon gar nicht.

Komfort - steuerfrei
und führungsfrei:

ROLLER-MOPED J 51 R

für DM 668.-

bietet Spritzschutz
von vorn und unten



KREIDLER

KREIDLER FAHRZEUGBAU
KORNWESTHEIM

(Schütze):
Eine Schütze-Schöne lade man nicht zu einer Fünfundzweihundertfährer ins nächstgelegene Ausflugscafé ein! Wer sie mitnehmen will, muß schon sein Carnet de Passages in der Tasche haben, denn ins Ausland will sie mindestens, womöglich noch ein bißchen weiter. Nur gut, daß sie auch Phantasie genug hat, um sich schon für solche Fahrten zu begeistern, die man ihr nur recht lebhaft ausmalt! Sonst käme man gar nicht mehr zum Verstand. Im übrigen ist sie nicht kleinlich, und dem eleganten „Kavaller am Steuer“ verzeiht sie sogar ab und zu einen Seitensprung.

(Wassermann):
Der Roller, auf dem eine Wassermann-Dame mitfahren soll, muß vor allem apart aussehen, einen originellen Namen haben und überhaupt auf jede Weise seine „persönliche Note“ zeigen. In der Auswahl der Reiserouten lasse man sich nur ja nichts einfallen, was irgendjemandem sonst auch eingefallen wäre. So verrückt kann eine Sache gar nicht sein, daß sie ihr nicht gerade darum gefalle. Von Zeit zu Zeit fahre man dann mit einem neuen Roller vor, oder man lasse den alten zumindest ganz anders lackieren; sonst gilt man bei ihr als völlig phantasielos und spießig.

(Steinbock):
Ein Steinbock-Mägdlein verlangt allerhand Zuverlässigkeit von Fahrer und Fahrzeug. Darum ist es schon ein starker Vertrauensbeweis von ihr, wenn sie überhaupt mitkommt. Sie will dann auch genau wissen, wohin es gehen soll und wieviel Zeit man zu brauchen gedenkt. Für improvisierte Fahrten ins Blaue wird man sie kaum gewinnen. Und wehe, wenn sie merkt, daß man sich im Verkehr nicht vorschriftsmäßig verhalten hat! Der unkorrekte Fahrer ist für sie schon ein potentieller Schwerverbrecher oder Wüstling. Wer aber was taugt, zu dem hält sie auch durch dick und dünn.

(Fische):
Ein Fische-Fraulein bindet man am besten auf dem Sozius fest; sonst geht sie einem vor lauter Verträumtheit mal während der Fahrt verloren. Und man fahre mit ihr nie nach vorbezeichnetem Plan, sondern irgendwie der Nase nach durch einsame Gefilde. Für Technik ist sie hoffnungslos unbegabt; darum rede man ihr bei Zeiten die gutgemeinte Absicht aus, einem beim Rollerwaschen oder gar beim Reparieren zu helfen! Sonst aber ist sie die belächelte ideale Partnerin; denn sie macht alles mit, widerspricht selten und bewundert gerne überlegene männliche Geschlecht. Dr. v. X.

Konnte ich diese Geschwindigkeit ahnen?!

Wie schnell Du auch im Leben vorwärtskommst, es gibt doch immer irgendwen, der noch ein Stückchen weiter ist, so dachte tief sinnig Herr Müller als er auf seinem Roller saß und gegen eine Wand blickte. Die Wand bildete den Abschluß eines Anhängers. Der Anhänger hing an einem LKW. Und der LKW bewegte sich. Wie eine Schnecke en groß, Müller bewegte sich auch. Wie eine Schnecke en klein. Als dann warf er ein paar Blicke auf die Straße, stellte fest: sie ist frei, bog nach links, gab Gas und Signal und brauste strahlend und erlöst in Herrn Schusters Motorrad, Marke MG. Was von ihm übrig blieb, kroch Monde später zum Gericht und murmelte: „Vier bis funfshundert Meter vor mir war die Straße frei und übersichtlich. Dann kam — wie ich gestehen muß — zwar eine Kurve. Doch konnt' ich ahnen, daß ein MG gleich um die Ecke schießen würde?“

„Das konntest Du“, sprach das Gericht, „denn — wo immer eine Kurve ist, muß auch damit gerechnet werden, daß irgendjemand drumherum kommt. Ein Mensch, der überholen will, darf sich nicht darauf verlassen, daß ihm entgegenkommende Fahrer durch geeignete Maßnahmen (bremsen, anhalten) die Durchführung eines unsicheren Überholungsvorganges ermöglichen werden. Er darf auch nicht darauf vertrauen, daß die Teilnehmer am Gegenverkehr sich durchweg mit vorschriftsmäßiger Geschwindigkeit bewegen. Und dennoch wollen wir Dir nichts tun. Denn Du brauchtest nicht damit zu rechnen, daß Schuster mit einer unvernünftig hohen Geschwindigkeit um die Ecke brausen würde.“

„Ja, das tat er“, flüsterte Müller und versuchte mühsam sein Gesicht in jene Falten zu legen, die zur Entstehung eines Lächelns notwendig sind. Es war ein schmerzlicher Anblick. A. M.

Urteil des Bundesgerichtshofs v. 29. 9. 1955 (AZ: 4 StR 297/55)



Die praktische

Reise-, Taschen- u. Haus-Apotheke
mit 6 treuen Helfern:

- 1. Antineuralgie-Tabletten Type A** (Inhalt 8 Stück)
(Coffein, Aminopyrazon, Phenacetin)
Bei starken Schmerzen und fieberhaften Erkrankungen, besonders Kopf-, Nerven und Zahnschmerzen, Muskel- und Gelenkrheumatismus.
3 x täglich 1-2 Tabletten A
- 2. Schlaf-Tabletten Type B** (Inhalt 8 Stück)
(Aminopyrazon, Bromdiäthylacetphenon)
Als Schlafmittel abends 1-2 Tabletten B
Als Tagesberuhigungsmittel 2-3 x täglich 1/2 Tablette B
- 3. Magen-Tabletten Type C** (Inhalt 8 Stück)
(Alum., Sublimat, Na-Al silic., Succ. Lävul., Carbol.)
Bei Magenschmerzen und Sodbrennen, Hyperacidität und deren Folgen, Ulcus, Gastritis.
1/2 Stunde vor und nach den Mahlzeiten oder bei Magenschmerzen 1-2 Tabletten C
- 4. Hals-Tabletten Type D** (Inhalt 8 Stück)
(Diaminomethylsulfid-hydrochlor., Extr. Senggen, Minocain, Eucal., Carbol.)
Gegen Erkältung, Husten, Heiserkeit, Katarhe. Vorbeugend gegen Ansteckungsgefahr.
Mehrmals täglich 1 Tablette D langsam im Munde zergehen lassen.
- 5. Reise-Tabletten Type V** (Inhalt 8 Stück)
(Diphenhydramin, Hydrochl., Coffein)
Bei Reise-, Luft- und See-Krankheiten.
2 Tabletten V vor Beginn der Reise und anschließend jeweils 1 Tablette V vor den Mahlzeiten.
- 6. Abführ-Dragees** (Inhalt 8 Stück)
(1,8-Dioxyanthracinon, Extr. Saei sp., Extr. Aloes, Phenolphthalein, Diäthyläthoxyphenyl-Isol.)
Bei akuter und chronischer Darmträgheit.
1-2 Dragees nach dem Abendessen.

In allen Apotheken erhältlich für DM 3.50

Hersteller: Pharmazielabor, Nideggen/Eifel



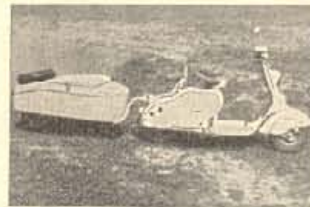
Für Ihren Roller nur



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

FAHO-Trip

der ideale
Camping-
Anhängen
für Roller, Krad
und Moped



Erstklass. Feder-
ung und Kupp-
lung. Verschied.
Modelle. Fordern
Sie Prospekt dir-
vom Hersteller

Fahrzeugwerk
Hoya GmbH.
Hoya/Weser

Das Neueste auf dem Rollermarkt - für Ihre Ferien!

Geduldig haben die sechs gewartet, bis „Sie“ zurückkam und ihren PROGRESS-Roller startete. Sie sind vom Fach und ihr Urteil ist ehrliche Begeisterung: „So elegant“ - „so handlich, trotz der vorteilhaften großen Räder“ - „so sicher und so sportlich“ - „so stark und so solid in allem...“

Ja, wir dürfen allen Roller- und Motorradfreunden sagen: Der PROGRESS 200 ist Vorbild. Er erfüllt die höchsten Ansprüche und ist nicht teuer; für gleiches Geld gibt es kaum etwas Besseres. Schon der „Strolch“ hat die meisten Siege seiner Klasse errungen. Fragen Sie nach allen z. T. einmaligen Vorzügen: Doppelwiegerahmen, Gummilagerung des Sachs-Motors 200 ccm, Tank im Stirnschild, Schwingen mit allseitigen Federbeinen usw. Je größer Ihre Kenntnisse, um so sicherer wählen Sie diesen sicheren Roller.

DM 1795,- a. W. (auch in Raten)
„Roller haben immer Platz“



PROGRESS-WERK OBERKIRCH/BADEN SIE FAHREN MIT SICHERHEIT AM BESTEN





Auf Regen... (am Samstag)

Auf dem internationalen „Vespa-Europa-Treffen“ in München wurde wieder eindeutig unter Beweis gestellt, daß es für Roller keine Landesgrenzen mehr gibt. Aus 12 verschiedenen Ländern Europas kamen Vespisten und Vespistinnen angeollt. Aus dem tiefen Süden, dem weiten Westen und dem hohen Norden mußten sie sich tagelang durch Regen, Kälte und sogar Schnee durchkämpfen, um das lockende Ziel dieses internationalen Treffens, München, zu erreichen.



Spaniens 2. Mannschaft rutschte ab

... aber auch den 2. Österreichern ging es nicht besser (einzige FahrerIn)



ILSE THOURET:

Vespa - Europa - Treffen

9. und 10. Juni

in München

Als sie auf dem Königsplatz eintrafen, klangen ihnen — durch den Regen — frohe Musik und herzliche Begrüßungsworte entgegen. Müde?? Bißchen — aber glücklich!! Wir haben uns ja sooooo auf diese Tage in München gefreut!

Um es gleich vorwegzunehmen: die Organisation — sie lag in den Händen des Vespa-Clubs von Deutschland mit dem verantwortlichen Harald Strauch-Stoll an der Spitze — diese Organisation lief vom Anfang bis zum Ende wie am Schnürchen! Mit Gutscheinen und der schönen „Vespa-Club d'Europe“-Plakette versehen, ging es erst mal in die Quartiere.

Abends sammelt man zur Korsfahrt mit anschließendem Feuerwerk. Trotz des Regens. Mancher Münchner Bürger am Straßenrand wird beeindruckt gewesen sein von der Fahrdisziplin des endlos langen Vespazuges auf dem Weg zur Theresienhöhe. — Eine großartige Belohnung für alle Vespisten, die sich durch nichts unterkriegen ließen: 45 Minuten lang prasselte pausenlos ein Prachtfeuerwerk in den nächtlichen Himmel. In einer Vielfältigkeit und Kombination, wie ich es selbst noch nie erlebt habe. Die Begeisterung kannte keine Grenzen, als leuchtend gegen den dunklen Horizont das „Vespa-Club d'Europe“ aufflammte.

Dann kam der Sonntag. Wer hätte es für möglich gehalten: Blauer Himmel — strahlende Sonne! — Jetzt erst kamen die einheitlichen Dresse der einzelnen Länder, die bunten Landestrachten, die wimpel-, blumen-, fächer- und bändergeschmückten Vespas und die Hunderte von bunten Luftballons eindrucksvoll zur Geltung. Da stehen die Engländer, in blendend weißen Overall und weißen Schutzhelmen. Drei Tage brauchten sie von der Insel bis nach München, um erstmalig an einem Vespa-Europa-Treffen teilzunehmen. Die 100 Italiener waren in 5 Gruppen gefahren. 10 Sozias incl. Miss Vespa Italien — waren dabei — schwarzhaarige, glutäugige Signorinas mit hellblauen, enganliegenden Pullis. Auf dem Brenner hatten sie 25 cm Schnee — kalt war es auch und feucht und windig — aber München lockte wie ein Magnet und so gab keiner auf. Und wie lustig die Schweizer vom Vierwaldstätter See aussahen! Alle in ihrer schmucken Nationaltracht. Weiß und schwarz die Frauen und die Männer am Trachtenrock das Wappen des Kantons auf der Heldenbrust; den Stier. Blumenkästen mit Alpenrosen und Enzian an der Vespa.

Auch die Holländer fehlten nicht in ihrer schmucken Landestracht, Holzpantinen natürlich dazu und als Schlipsknoten eine Strehholzschaedel. Zwei Tage hatten sie Regen und Hagel zu überstehen. Es hat ihnen und den Vespas nichts angetan.

München?? Prima-prima!! Die roten Teufel dort kommen aus Belgien — hübsch die roten Overall mit den weißen Schutzhelmen —! Daneben die Dänen in schwarzen Anzügen. Einige haben kleine, weiße Marinekappen mit roten Ponpons auf.

Aus Spanien kamen 34 Vespisten, drei Senioritas dabei. Die 2300 km führen sie in knapp 5 Tagen, täglich über 500 km! „Alles vergnügt — keiner gefallen — kein Schnee“. Eine Mutti war auch dabei. „Steigen Sie doch in meinen Wagen um!“ bot ihr ein vorbeifahrender Teilnehmer an. Er kannte aber die von der Vespa schlecht! Den weitesten Weg hatten zweifelsohne die Schweden und der Vespist aus Portugal, der mit seiner Sozia für die 2500 km lange Strecke auch nur 5 Tage brauchte. Das Saarland kreuzte mit 150 Vespisten auf — eine großartige Leistung! Und dann — nicht vergessen möchte ich eine kleine Geschichte von der Münchener Verkehrspolizei. In der Gruppe „Ausländer“, die aus dem Hofbräuhaus kommen, ist einer ziemlich „tipsy“. Singend und schwankend will er seine Vespa bestiegen. „Nicht fahren!“ sagt die Polizeistreife und stellt die Vespa sicher. — Am nächsten Morgen hält ein Streifenwagen vor dem Hotel — sie holen den verblüfften „Ausländer“ ab, fahren mit ihm zum Revier und geben ihm mit freundlichen Worten seine Vespa zurück! Nicht schlecht die Münchener Polizisten!

Pünktlich begann die Endrunde des Deutschen Vespatorniers. Es galt fehlerlos einen Slalom zu fahren, über schmale, erhöhte Stege und durch eine „Rinne“ zu balancieren, in einer kleinen „Garage“ ein und auszufahren, ohne die Begrenzung zu berühren. Bremsprüfung in Form eines Reaktionsapparates — bei rotem Licht waren Fuß- und Handbremse zu betätigen. Dies alles ohne Zeitnahme. Dafür durfte man auf dem Slalomstück — gewertet als Langsamkeitsprüfung — nicht unter 60 Sekunden bleiben. Gefahren wurde — mit Sozia! Sieger des deutschen Turniers wurde der blonde Heinz Krüger aus Frankfurt.



... folgt Sonne (am Sonntag)

Dann startet die Geschicklichkeitsprüfung für die jeweils zwei besten Vespisten eines jeden Landes. Mengen von Zuschauern — neben unseren Vespisten natürlich — umsäumten den Turnierplatz. Es würde zu weit führen, die einzelnen Läufe zu beschreiben, nur zwei Dinge, die ich beobachtete, möchte ich herausstellen! Wer einmal das Pech hatte, von dem Steg abzurutschen — eine Dose zu werfen oder die Garagenbegrenzung zu berühren — der wurde nervös und machte weiterhin Fehler über Fehler! Kam er — mit Punkten beladen — zu seinen Kameraden zurück — betrübt natürlich über den Mißerfolg — dann liefen diese ihm entgegen — klopfen ihm auf die Schulter — drückten seine Hand und sagten: „Hast Du immer noch prima gemacht — Junge — wirklich prima!“ Das ist Rollerkameradschaft.

Der Höhepunkt aber war die Fahrt unseres Heinz Krüger, der nun — im „Stechen“ mit Señor Gardia, Spanien, und Herrn Reim, Saar — die Runde (ohne



Der spanische Vespafahrer, der sich den 3. Platz sichern konnte

Fotos: Heinz Hering

Auch die Engländer hatten Pech im Geschicklichkeitswettbewerb





Der Vespa-Club Cannes zeigte akrobatische Höchstleistungen

Langsamkeitsprüfung) auf Zeit fahren mußte. Was er da an Geschicklichkeit und Maschinenbeherrschung demonstrierte, war einmalig! Die Begeisterung der Zuschauer war ehrlich, als dieser junge Mensch zum Europameister im Vespa-Geschicklich-

keitsfahren gekrönt wurde. 2. wurde der Saarländer Reim. 3. der Spanier Señor Gartia. Die akrobatischen Vorführungen, die dem Turnier folgten, begeisterten wiederum die Zuschauer und ließ sie staunend erkennen, was man mit dem Roller mit den kleinen Rädern alles machen kann! Es war auch toll, was die Italiener und die Franzosen da zur Vorführung brachten! Liegend — stehend — seitwärts hängend — freihändig vor und rückwärts — zu fünf auf einem einzigen Koller. Rückwärts freihändig auf der Vespa sitzend — brausten sie die Strecke entlang, als wäre nichts dabei. Sieger der Akrobatik wurden die vom Vespaclub Italien — gefolgt vom Vespa-Club Cannes, Frankreich und 3. VC Bergerac, Frankreich. Inzwischen wurde bekannt, daß die abendliche Korsosfahrt, wobei die Gruppe mit der besten Disziplin und Aufmachung prämiert wurde, vom Vespa-Club England gewonnen wurde. 2. VC Gießen (bravo!) und 3. VC Dänemark. Ein großer Vespaabend mit Preisverteilung, Essen, Vorführungen und Ansprachen bildete den Abschluß. Humorvolle Ansprachen natürlich! Münchens Oberbürgermeister Wimmer — Schutzherr des Europatreffens — Dr. Tassonari als Präsident des VC d'Europe, Krich Binder, Präsident des VCVD — sie alle riefen den Vespiisten Anerkennung und Abschiedsworte zu.

64 — in Worten vierundsechzig — Preise wurden verteilt. Sie, liebe Teilnehmer, werden verstehen, wenn es mir nicht möglich ist, diese Sieger alle aufzuzählen. Außer den bereits erwähnten wurde der Vespa-Club Italien mit 49346 Kilometer Sieger der Zielfahrt. Ältester Vespafahrer, der Südtiroler Karl Mahl aus Bozen (74), der jüngste Harald Scherer (17), Saar. Jüngste Vespa-Pilotin: Christa Solbach (20), Saar, letztjährige MB Vespa! Ältestes Ehepaar auf der Vespa: Henry Kell (64) mit Frau (69) aus Illkirkh-Sträßchen. Dieses europäische Treffen an Leistung und Organisation zu überbieten, dürfte schwierig sein.



Trotz größten Fleißes konnte sich die Mannschaft aus Cannes beim Geschicklichkeitsfahren nicht placieren

Freundschaftstreffen in Helmstedt

Was haben die armen Veranstalter der Rollergilde verbochen, daß der Wettergott so erzürnt ist?

Wenn das erste Rollertreffen der Saison, die Braunschweiger Rollertage zu Ostern, schon zühneklappernd begangen werden mußte und das Berliner Treffen am 1. Mal imprägnierte Bekleidung erforderte, so hätte man doch erwarten dürfen, daß beim Helmstedter Freundschaftstreffen das Thermometer nicht nur bis 8 Grad klettert! ... Die Witterung mag also ausschlaggebend dafür gewesen sein, daß summa summarum nur 150 Roller und Mobile eine Einladung des Motorroller-Clubs Helmstedt und Umgebung zum Anlaß nahmen, die ehrwürdige Stadt an der Zonen-grenze zu besuchen. Bereits am Pfingstsonnabend erschienen die ersten Rollerfahrer, während das Gros am Sonntagvormittag anrollerte. Auffallend war der große Teil der Unentwegten, deren Fahrzeuge und Stimmen man bisher fast auf jedem Treffen antraf. Die Teilnehmer kamen aus Oldenburg, Kiel, Hannover, Elmbeck, Braunschweig, Lemgo, Göttingen, Lüneburg und sogar Berlin.

Das bereits monatlang vorbereitete Treffen bezweckte anfänglich eine Festigung der clubnachbarlichen Beziehungen zwischen Lemgo, Berlin und Helmstedt. Das Vorhaben wurde aber, in Anbetracht der Lage und Bedeutung der Stadt Helmstedt, kurzgeschlossen erweitert.

Traditionsgemäß wurde die Veranstaltung aufgestellt in einen sportlichen und einen gesellschaftlichen Teil. Es bestätigte sich auch die Schauptung des veranstaltenden Clubs, daß es sich lediglich um ein Freundschaftstreffen handelte, ohne besondere Hervorkehrung der sportlichen Note, da der sportliche Teil des Vorhabens, das Geschicklichkeitsfahren am Magdeburger Tor, die Tendenz eines unterhalt-samen Spieles hatte. Erfreulich ist, daß der Veranstalter weitgehend die vom NDMC ausgearbeiteten Geschicklichkeitsprüfungen der „Celler Turnierordnung“ heranzog.

Daß Übung und Können trotzdem Vorbedingung sind, eine Geschicklichkeitsfahrt dieser Art fehlerfrei zu bestehen, bewies die turnierproben Braunschweiger: In der Klasse bis 125 cm wurde der 1. Vorsitzende des Braunschweiger NSU-Lambretta-Clubs, Arnold Stövesandt, mit 0 Fehlern und der besten Zeit unangefochten Sieger, während Wolfgang Haas, ebenfalls DLG, den 2. Platz belegte. Hans Brünigk, Heinkel Touristen Braunschweig, auch schon öfters als Turnierfahrer hervorgetreten, errang den Sieg in der Klasse über 125 cm. Daß der Turniersport keine reine Minnersache ist, bewies Fräulein Dohrmann, Motorsport-Freunde Oldenburg, die den Damenpreis „errollerte.“

Die Mobile und Roller mit Beiwagen wurden ebenfalls auf die Reise geschickt, allerdings im Rahmen einer Gelände-Orientierungsfahrt. Ob dieser Teil des Treffens auch nur unter „Freizeitgestaltung“ fällt, mögen die Teilnehmer selbst entscheiden. Die Antwort einer beruflichen Stelle, des Sportausschusses im VFM, ist in den letzten veröffentlichten „Aus-schreibungsrichtlinien“ gegeben, worin es u. a. heißt: „... Prüfungen im Gelände kommen für Motorroller überhaupt nicht in Betracht, weil der Roller nun einmal das angesprochene Fahrzeug für den Verkehr auf modernen, gepflegten Straßen ist und es eine Sinnwidrigkeit bedeuten würde, Motor-roller durch schwieriges Gelände oder über schlechte Wege zu hetzen.“ Wie dem auch sei, abgesehen von den Begleiterscheinungen einer solchen Geländefahrt (nicht mehr ganz saubere Fahrzeuge, knackende

Federn) haben die Teilnehmer ihren Spaß gehabt. Mögen die Reparaturrechnungen nicht zu hoch liegen.

Sieger dieser Fahrt wurde der draufgängerische „Goggo-Hans!“, Herr Rosenzweig der Heinkel Touristen Braunschweig mit seinem Gespann. Den 2. Platz belegte Herr Timm, Karo-Club Braunschweig. Den eigentlichen Zweck dieses Treffens, das Schnäherkommen, erfüllte der gemütliche Festabend und der zünftige Roller-Ball. Das Fluidum eines solchen Abends ist nicht unbedingt proportional und abhängig von der konsumierten Getränkmenge, sondern hat seinen Grund in der typischen Eigenart der Rollerfahrer und deren grundsätzlich positiven Einstellung zur Gemütlichkeit. Im Rahmen der Siegerehrung wurde Herrn Stövesandt, Braunschweiger NSU-Lambretta-Club, der von NSU gestiftete Pokal für den besten Lambrettafahrer überreicht. Bereits beim 7. norddeutschen Rollertreffen in Braunschweig wurde Herrn Stövesandt diese Ehrung zuteil.

Hervorzuheben sind noch die Bemühungen des veranstaltenden Clubs, allen auswärtigen Rollerfahrern die herrliche Umgebung der Stadt Helmstedt zu zeigen. Alles in allem war es eine gelungene Veranstaltung, da jedem etwas geboten wurde. Ein letzter Blick zum Thermometer ... mein Gott, 46 Grad!?? Die letzten abfahrenden Teilnehmer stellten an Hand der fehlenden Helmstedter fest, daß jemand ein Streichholz drangehalten haben muß ...
Digitus

MOTORROLLERCLUB TUTTLINGEN

Club-Nachrichten Juli 1956

1. Juli Ausfahrt nach Buchau
Abfahrt 8.00 Uhr am Autobahnhof
Strecke: Beuron, Sigmaringen, Herberlingen, Kanzach, Buchau (Besichtigung der Schlangenfarn) Schussenried, Saulgau, Ost-rach, Denkingen, Eckbach, Helligenberg, Sipplingen.
6. Juli Techn. Vortrag: Richtiges Verhalten im Straßenverkehr (Lehrfilm).
8. Juli Zielfahrt nach Ellwangen.
22. Juli Ausfahrt als Gleichmäßigkeitsfahrt: „Von der Baar zum Bodensee“ „CM“.
29. Juli Nationale Rollerprüfungsfahrt und Zielfahrt nach Ludwigsburg „CM“.

22. Juli 1956 4. Fahrt des Clubs als Gleichmäßigkeitsfahrt.

Es sind 4 Zeit- und 2 Durchfahrtskontrollen vorhanden. ZK und DK 200 m vor der ZK befindet sich die weiße Ankündigungslatte, 20 m vor der ZK ist die gelbe Flagge, an der die Sollzeit abgewartet werden kann. Durchfahrtskontrollen (DK) sind nur mit einer blauen Flagge gezeichnet. Jeder Abschnitt von einer ZK zur anderen ist eine Fahrt für sich mit besonderer Sollzeit. Für das Über- und Unterschreiten der Sollzeit wird pro Minute 1 Strafpunkt erteilt. Auslassen einer ZK oder DK ergibt 15 Strafpunkte. Die Fahrstrecke und Sollzeit wird am Start ausgegeben. Die Fahrerbesprechung am Sonntagvormittag 7.30 Uhr an der Tankstelle Romer.

Es wird darauf hingewiesen, daß am Ende des Jahres die Clubplakette in Gold, Silber und Bronze ver-

liehen wird. Gold bei 150 Punkten, Silber bei 100 Punkten, Bronze bei 50 Punkten. Die gewöhnliche Club-Plakette kann käuflich erworben werden. Ferner werden zu der Club-Meisterschaft Preise ausgesetzt, die ebenfalls am Ende des Jahres (Weihnachtsfeier) ausgehändigt werden. Daher gilt es möglichst viele Punkte zu sammeln.

Ernst Link
1. Vorstand

Heinkel-Treffen in Heinsberg, Bez. Aachen

Anlaßlich des Treffens der Heinkel-Staffel Heinsberg und der Heinkel-Staffel Köln am 13. 5. 1956 in Schleiden (Eifel) wurde beschlossen, daß sich die schon bestehenden Heinkel-Roller-Gemeinschaften des Rheinlandes und des Ruhr-Gebietes zusammenschließen. Es wird gebeten, die Anschriften der schon bestehenden Heinkel-Roller-Gemeinschaften umgehend der unten angegebenen Adresse mitzuteilen.

Lambretta-Club Celle

Am 6. Juli erfolgt die Neugründung des Lambretta-Clubs Celle.

Am 8. 7. 1956 findet aus Anlaß der „700-Jahrfeier“ der Stadt Heinsberg (Bez. Aachen) das 1. Heinkel-Motorroller-Treffen der Bundesrepublik mit einem abwechslungsreichen Programm statt. Ausschreibungen und Nennungsformulare sind zu erhalten bei: Heinkel-Staffel Heinsberg (Rhld.), Vorsitzender Wilh. Geffers, Heinsberg (Rhld.), Schließfach 54.

Messerschmitt-Kabinenroller-Club München

Mit 22 Fahrzeugen beteiligte sich der Me-Club München an der Bildersuchfahrt der Me-Staffel Erding. Mit viel Liebe (und Humor) waren die Aufgaben auf der 60 km langen Strecke gestellt, denn neben sechs Bildersuchaufgaben mußte ein braunes, möglichst großes Hühnerlei mitgebracht werden. Der 1. Preis ging nach München. Ein Sonderlob dem Erdinger 1. Vorsitzenden, Herrn Parton, der als Me-Händler seine Aufgabe mit dem Verkauf eines Kabinenrollers nicht als erledigt ansieht, sondern auch weiterhin die Me-Fahrer betreut und dabei keine Mühe und Arbeit scheut. — Nächster Clubabend, Freitag, 13. Juli, im „Cafe am Zoo“, Fraunbergstr.
Koch, 1. Vors.

Roller-Club München

Veranstaltungsprogramm Juli 1956

1. 7. Sonntagsausfahrt ins Blaue, Start 10 Uhr Königsplatz
10. 7. Clubabend, 20.30 Uhr Clublokal
15. 7. Fuchsjagd, Treffpunkt 9 Uhr Königsplatz
24. 7. Clubabend, 20.30 Uhr Clublokal
29. 7. Kaffee-Fahrt zur Hirschberg-Alm, Start 14 Uhr Kreuzhof-Rondell

Unser Clublokal ist das Theaterstüberl in den Deutschen Theater Gaststätten. Gäste sind zu allen Veranstaltungen willkommen. Mitglieder werden noch aufgenommen. Fordern Sie unverbindlich die monatlich erscheinende Clubzeitung des RCM bei der Geschäftsstelle an.

Roller-Club München
München 9
Reisachstraße 15a

„3. Internationale Scooter-Rallye“ in Tilburg/Holland

Zum dritten Mal führte der „Tilburgse Scooter-Club“ ein Pfingsttreffen durch, das vielen Rollerfahrern des In- und Auslandes zum Erlebnis wurde. Durch die vom Norddeutschen Motorroller-Club angeregte Entsendung einer Delegation erhielt dieses vom Scooter-Club Nederland veranstaltete Treffen auch deutschseits eine tiefere Bedeutung, da hierdurch die gemeinsam angestrebte Verständigungsbereitschaft erneut unter Beweis gestellt wurde und somit gelegentliche Pressetendenzen von hüben und drüben widerlegte.

Am Pfingstsonntag trafen gruppenweise die holländischen und ausländischen Teilnehmer in Tilburg ein, so daß die Stadt bereits am Mittag das farbenfrohe Bild einer Rollerinvasion bot. Allgemein wurde das Fehlen der vorjährigen Teilnehmer aus dem Ruhrgebiet bedauert. Erstmals nahm an diesem Treffen auch der Präsident des NDMC und eine Abordnung des Roller-Club Celle teil.

Als Beispiel des Wertes einer umfassenden Werbung ist zu vermerken, daß der „Captain“ des Londoner Lambretta-Clubs, Lycett, ausgerechnet in Celle ein dort ausgehängtes Plakat des TSC las und kurzgeschlossen Fahrt nach Holland aufnahm, wo er aber leider erst, infolge eines Sturzes, gegen Ende der Veranstaltung eintraf. Sein Hauptthema des Abends war: „This damned blue stones in Germany“. Man sieht: unser Blaubaasat geht in die Geschichte ein!...

Auch sah man mehrere Rollerfahrer, die bereits zum „Stamm“ gehören, wenn irgendwo in Europa zum Appell geblasen wird, z. B. der unentwegte Belgier Florin aus Gent, der u. a. im Vorjahr beim Ludwigsburger Rollertreffen zu Siegerehren kam.

Die Hauptattraktion des Tilburger Pfingsttreffens lag auf der sportlichen Ebene: Am Pfingstsonntag sammelten sich die ankommenden Clubs, Clubdelegationen und sportlich interessierte Einzelfahrer in der Nähe von „Jerusalem“ (siehe Bild), wo eine Orientierungsfahrt gestartet wurde, die anfangs den Teilnehmern ein Lächeln aufwagte: vorgeschriebene Durchschnittsgeschwindigkeit 23 km/Std., Streckenlänge 36 km! Die alten Hasen hatten diese beiden schon vorher bekannten Zahlen zur Grundlage umfangreicher Berechnungen gemacht und lange Zahlenkolonnen aufgestellt, woraus die benötigte Zeit für 1 km, die zurückzulegende Strecke pro Minute, usw. hervorging. Die ganze Arbeit war leider umsonst, denn im Verlauf der Fahrt gab es soviel Sucherei und Fragerel, daß ein minutiöses Fahren ein Ding der Unmöglichkeit war. Zur Fahrt selbst: Jeder Teilnehmer erhielt im Augenblick des Starts (jede Minute 1 Teilnehmer) einen „Fahrplan“, der ohne Zuhilfenahme einer Karte, die Streckenführung detailliert und wörtlich angab, z. B. 1. Start in angegebener Richtung, 2. erste Straße links, 3. Ende Weg links, 4. Gabelung rechts beibehalten, 5. Richtung „Oisterwijk 11 km“ einschlagen, usw. — Insgesamt 120 solcher Punkte! Daß jede Suche und jeder Aufenthalt Minuten fraß, die man nur schwer wieder aufholen konnte, war eine teuflische und dennoch erzieherisch wirkende Sache, denn durch die durch Zeitnot bedingte Hast wurden relativ mehr Fehler gemacht, so daß zum Schluß nur der Sieges-Chancen hatte, der von Anfang an besonnen, wohlüberlegt und zügig seinen Kurs abrollerte.

Dem Tilburger Roller-Club, der seine Fahrt nach den Richtlinien des SCN durchführte, gebührt das Lob, eine sportliche Fahrt organisiert zu haben, die ein Mindestmaß an Raserei zuließ. Ob es der holländischen Mentalität entspricht? Jedenfalls war kein Polizeiangebot bestellt oder gar notwendig, auch waren keine Betten im „hospital“ reserviert: alles rollte wie am Schnürchen, in diesem Fall wie ein Edamer Käse. Die Straßenbeschaffenheit mag viel dazu beigetragen haben! In jeder Hinsicht auch (und besonders letzterer Satz) „nachahmenswert“.

Daß ein Rollertreffen verbunden wird mit einem Ball, ist beinahe obligatorisch. Am Abend trafen sich alle Teilnehmer wieder in Jerusalem/Holland und zeigten, daß sie auch auf dem Tanzparkett zuhause sind. Daß in den Tanzpausen Ansprachen gehalten wurden, fand keiner störend, denn es gab auch dabei allerhand zu lachen. Der Sprecher des TSC, Herr Eras, verstand es geschickt, alle Rollerfreunde anzusprechen, teilweise sogar auf Deutsch. Dem Vertreter des Verkehrsvereins, Herr Janssens gelang es, eine englische, französische und deutsche Rede zu starten, worauf der Präsident des NDMC sich anschloß und mit einem lustigen Fahrtbericht ... in Holländisch... Applaus holte.

Der Pfingstmontag stand ganz im Zeichen der Touristik: Unter der Führung des Gastgebers fand eine Rundfahrt statt, die einen Querschnitt durch



Auch ein Jerusalem

tabellenmäßig für jede Fahrzeugtype von der Fa. Bosch festgelegt ist, wurde erklärt. Erst wenn man hört, daß eine Kerze bei einem Motor mit einer Umdrehungszahl von ca. 4000 U/min etwa 250000 Funken in einer Betriebsstunde liefern muß, wird man sich über diese hohe Beanspruchung klar. Nicht einwandfreie Kerzen und eine nicht fachmännisch eingestellte Zündanlage beeinträchtigen die Leistung eines Motors ganz erheblich. Auch Scheinwerfer und Lichtausbeute, Signalanlagen, sowie Pflege und Wartung einer Batterie wurden besprochen.

In der anschließenden Diskussion konnten von den beiden Herren der Bosch-Vertretung auch die schwierigsten Fragen beantwortet werden. Die Mitglieder bekamen so, in Bezug auf fachmännisches Können, die Sicherheit und das Vertrauen, hier in der Spezialwerkstätte einer Weltfirma, gut und zufriedenstellend bedient zu werden. Da so eine elektrische Anlage eines Kraftfahrzeugs mit einem kleinen Elektrizitätswerk zu vergleichen ist, setzt es voraus, bei Reparaturen nur erstklassige Fachleute zu Rate zu ziehen. Nach der regen Diskussion und Klärung aller technischen Fragen, wurde noch der Film: „Rund um die Solttide“ gezeigt. Der große Beifall der Mitglieder und Gäste waren der Dank für diese beiden Herren und bewiesen, daß der Vortrag und die Programmgestaltung ausgezeichnet gefallen haben. Alle Anwesenden waren sehr erfreut, als Herr Strobel auf unser Ersuchen hin, einen weiteren Vortragsabend im Oktober zu gestalten, seine Zusage gab.

Der 1. Vorsitzende, W. Haß, dankte den beiden Herren für die Ausgestaltung des Abends recht herzlich und brachte zum Ausdruck, daß der Bosch-Vortragsabend eine ganz große Sache war.

- 5. 7. Monatsversammlung abends um 20.00 Uhr im Clublokal Frölichstr. 20 „Reisetips für den Urlaub“.
- 7./8. 7. Fahrt in das Werk nach Dingolfing zu unserem Ehrenmitglied Herrn Hans Glas sen. Abfahrt 7. 7. nachmittags 14.00 Uhr Clublokal.
- 25./20. 7. Fahrt zu den „Ludwigsburger Rollertagen“.

Als Tourenleiter wurde mit Wirkung vom 1. Juni 1956 unser Ehrenmitglied Herr Max Müller bestätigt.

Der Augsburgsburger Goggo Club bittet, bei den vielen Zuschriften und Anfragen auf unsere verschiedenen Berichte in der Roller Revue, die Leser derselben Roller- und Mobilfachzeitschrift, doch in jedem Fall auch Rückporto für unsere Beantwortung beizulegen, damit unsere Clubkasse auf diese Art nicht belastet wird.



In der Mitte 2 Finger (Frau und Herr). Der große gibt dem kleinen Finger aus Celle vor dem Start noch schnell einen Geheimtip. Vorsicht! Zielfinst links hört mit.

das blühende Nord-Brabant vermittelte. Mancher Schlemmer mag auch Gefallen an der ausgezeichneten (und kostenlosen) Bewirtung gefunden haben. Die Ausfahrt endete wieder in Tilburg und am Eingang der Stadt wurden die Rollerfreunde durch eine farbenprächtige Trommlergarde empfangen. Ein hübscher Einfall und eine nette Überraschung! Das Treffen klang aus mit der Siegerehrung und Preisverteilung:

Sieger im Gesamtklassement und außerdem in der Damenklasse wurde Fräulein Duynveeldt, Lambretta-Club Amsterdam, die einen Silberpokal in Empfang nehmen durfte und blumengeschmückt die Röhre verlieb.

Sieger der Ausländer-Klasse wurde Herr Florin, Scooter-Club Gent, während „Cactus“ Finger (NDMC) sich mit dem 2. Preis begnügen mußte. Dafür erhielt dieser aber, als Sieger der Sternfahrt, den Ehrenpreis des TSC und seine bessere Hälfte „Cactusine“, Roller-Club Celle, den Damenpreis, beide als weiteste Teilnehmer.

Die zurteckhaltende, jedoch wirkungsvolle Art, mit der die Industrie das Vorhaben des TSC unterstützt hatte, ist besonders hervorzuheben, aber auch, daß der gastgebende Club die zur Verfügung gestellten Preise ausnahmslos als Würdigung der geleisteten Leistung zur Verteilung brachte und nicht, wie es mancherorts zur Gewohnheit wurde, als Gegenstand einer Tombola heranzog.

Mit großem Hallo, Händeschütteln und Winken verließen die Teilnehmer (durch ein Spalier begeisterter Einwohner) das gastliche Städtchen. Die letzten Rufe der Tilburger klangen noch lange nach: ... Salut, tot weerzens, auf Wiedersehen am 3. und 4. September beim Rollertreffen in Oisterwijk!...

digitus

Messerschmidt-Kabinenroller-Club Düsseldorf und Umgebung

Nächster Clubabend am Donnerstag, dem 5. Juli, abends 19.00 Uhr im neuen Clublokal: Gaststätte Frickhöfer, Düsseldorf, Stromstraße 47 (Vom Graf-Adolf-Platz entlang der Linie 4 und 8)
Ansprüchlicher des Vorstandes:
1. Vorsitzender und Geschäftsstelle Paul Zisak, Ratingen, Industriest. 35.
Rechnungsführer und Werbeleiter Helmut Heering, Düsseldorf-Bonnath, Nesslerstraße (Postfach)
Tourenleiter: Gerhard Hüpfner, Karst/Neuß a. Rh., Kleinsieptr. 15. Gäste und ME-Roller jederzeit willkommen.

Der Augsburgsburger Goggo Club erlebt einen „Bosch-Vortragsabend“, ausgeführt von der Boschvertretung, Fa. Otto Dürr KG, Augsburg

Die unter der Leitung des Herrn Ing. Strobel durchgeführte Bosch-Vortragsreihe übertraf wirklich alle Erwartungen und in einer humorvollen und doch sehr interessanten Vortragsart wurden die Zuhörer für einige Stunden in eine technische Welt versetzt. Man merkte auch, daß Herr Ing. Strobel mit seinem Assistenten, dem Meister Herrn Lulbl, dessen technische Erläuterungen aus der Praxis bei allen Anwesenden auf fruchtbaren Boden fielen, sehr gut eingespielt ist. Herr Strobel erklärte, er wolle keine Antoelektriker aus den Besuchern machen, aber Hinweise geben, wie sich jeder Kraftfahrer bei eventuellen Störungen der Zünd- oder Lichtanlage auf der Strecke zu verhalten hat.

Nach dem Film: „Sündenbock Zündkerze“, der auch die präzise Herstellung zeigte, wurde das Thema „Zündkerze“ besonders behandelt. Das Zündkerzen-gesicht, Verschmutzung und ihre Ursachen im falschen Gemisch, Vergasereinstellung oder Fahrweise, Brückenbildung, Lebensdauer beim Viertakter etwa 15000 km und beim Zweitakter etwa 7000 km, Elektrodenabstand und Wärmewert, der

Goggofreunde Mönchen-Gladbach

Pfingstbesuch des Isaria-Clubs Lüttich in Mönchen-Gladbach und Duisburg.

Nachdem die Goggofreunde M.-Gladbach zusammen mit dem Goggo-Club Duisburg über die Ostertage Gäste des Isaria-Club Lüttich gewesen waren (die R.R. hat darüber ausführlich berichtet), erhielten wir über die Pfingsttage den Gegenbesuch unserer belgischen Freunde, die sich mit 8 Isarias auf den Weg gemacht hatten und am Samstagnachmittag von uns an der holländischen Grenze in Roermond in Empfang genommen wurden. Dem gemeinsamen Abendessen in unserem Clublokal, zu dem auch eine Delegation des Duisburger Goggo-Clubs erschienen war, folgte ein recht gemütlicher Abend. Den Pfingstsonntag verbrachten die belgischen Gäste beim Goggo-Club Duisburg, der keine Mühe gescheut hatte, den Besuchern den Aufenthalt in Duisburg so angenehm und interessant wie möglich zu machen. Eine ausgedehnte Hafenerundfahrt fand allgemeine Zustimmung, ebenso wie ein nach einer ausgiebigen körperlichen und geistigen Erfrischung unternommener Ausflug zu den landschaftlichen Schönheiten des Ruhrgebietes. Man trennte sich abends in bester Laune zur Rückfahrt nach M.-Gladbach, von wo aus die Belgier am Pfingstmontag bei strahlendem Sonnenschein nach einer schönen Fahrt über Düsseldorf — Autobahn — Linz und Alrtal über Monsehu wieder ihrer Heimatstadt zustrebten. — Und uns bleibt nichts anderes übrig, als unseren Lütticher Freunden ein herzlichliches „au revoir“ zuzurufen.

Liebe Roller Revue!

Wir geben die neue Anschrift unseres Clubs bekannt. Sie lautet:

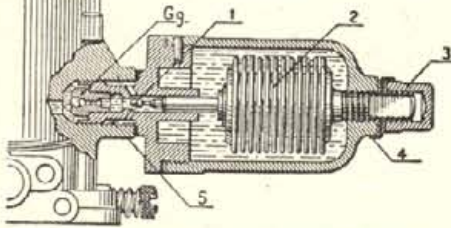
Lambretta-Club Offenburg
z. H. Helmut Helbing
Offenburg
Turnhallestr. 13

Zur Zeit gehören dem Club 36 Lambrettas und 4 Roller anderer Fabrikate an. Unser Terminkalender ist für die nächste Zeit:

- 1. 7. Vogesenfahrt
- 13. 7. Clubabend im Durbacher Hof
- 15. 7. Badefahrt zum Schlußsee
- 27. 7. Clubabend im Gasth. z. Laubenlinde
- 5. 8. Fahrt in die Pfalz
- 10. 8. Clubabend im Durbacher Hof
- 15. 8. Fahrt ins Murgtal
- 24. 8. Clubabend im Gasth. z. Laubenlinde
- 2. 9. Gemeinschaftsfahrt zum Rohrhardberg
Helmut Helbing
Geschäftsführer und Tourenwart

SOLEX-HÖHEN-KORREKTOR

1. Reguliernadel
2. Barometr. Dose
3. Regulierschraube
4. Sicherungsscheibe
5. Ringraum



Höhen-Korrektor für Kraftfahrzeugmotoren

Mit zunehmender Höhe nimmt bekanntlich der Luftdruck und damit auch das Luftgewicht pro Raumeinheit ab. Deshalb ist eine einwandfreie Gemischzusammensetzung in großen Höhen nicht mehr gewährleistet, weil das Gewicht des vom Vergaser oder der Einspritzpumpe zugemessenen Kraftstoffes auch in größeren Höhen gleich bleibt. Ab ca. 1200 m Höhe macht sich dies in einer starken Überfettung des Kraftstoff-Luft-Gemisches, entsprechend schlechter Leistung und hohem Verbrauch, bemerkbar. Für Flugzeugmotoren hat man das Problem in der Weise gelöst, daß man einen Höhenkorrektor für die Gemischzusammensetzung verwendet, der in Abhängigkeit vom Luftdruck für das richtige Gemisch sorgt. In gleicher Weise hat jetzt Solex einen solchen Höhenkorrektor auch für Vergaser von Kraftfahrzeugmotoren geschaffen. Dieser kann unmittelbar anstelle des normalen Hauptdüsensträgers eingeschraubt werden. Er besteht aus einer kleinen barometrischen Dose, die über eine Nadelsteuerung den Querschnitt der Hauptdüse verändert. Jede Vergaser-Fachwerkstatt wird den Einbau innerhalb kurzer Zeit durchführen.

BÜCHER

Moderne Betriebsanleitung für Hercules-Roller

Temperamentvoll wie der Hercules-Motorroller R 200 ist auch die neue Betriebsanleitung zu diesem Fahrzeug, die die Nürnberger Hercules-Werke GmbH kürzlich fertigstellten. Selten hat uns eine Fahr- und Pflegeanleitung für Rollerfahrer so gut gefallen: Im Hercules-Handbuch wird nicht schulmeisterlich gesprochen, und doch wird alles Wissenswerte über das Starten, Anfahren, Schalten und Bremsen, über alte Fahrtricks, über die pflegliche Behandlung der Bremsen, der Kette und anderer wichtiger Teile, über das Einstellen und Überprüfen der Spur, über den Radausbau, den Reifenwechsel und sogar über die richtige Behandlung der Federbeine, des Schaltgestänges und der Seilzüge gesagt. Auch die Elektrizität, die Kraftstoffanlage und die Überwinterung sind nicht vergessen worden. Alles in allem: Eine *erprobte* Betriebsanleitung, in Stil und Inhalt ganz der Fortschrittlichkeit moderner Roller und dem Geschmack ihrer Fahrer angepaßt.

Vergaser für Kraftfahrzeug-Motoren

Die Geschichte des Automobils ist untrennbar verbunden mit der technischen Entwicklung des Vergasers. Heute ist daraus eine Wissenschaft für sich geworden, und ein Vergaserkonstrukteur muß Strömungstechniker, Klemmatiker und Fertigungstechniker zugleich sein. Ist die „Vergaserkunde“ schon für den Techniker ein weites Gebiet, so dürfte sich der Laie kaum noch über Vergaserfragen orientieren können. Die Literatur hierüber ist auch nicht gerade umfangreich, weil es gerade auf diesem Gebiet immer wieder nur eine begrenzte Zahl von Spezialisten gegeben hat, die zudem ständig durch die Lösung neuer Aufgaben in Anspruch genommen. Keine Zeit für die schriftliche Niederlegung ihrer Erfahrungen hatten. Hinzu kam noch die Schwierigkeit, dies schwierige Gebiet verständlich zu behandeln, auch für den Laien. In dem neu im Werner-Kroll-Verlag, Berlin-Schlachtensee herausgekommene Buch „Vergaser für Kraftfahrzeug-Motoren“ von Alfred Pierburg zeigt ein Fachmann endlich in verständlicher, aber erschöpfender Art die vielfachen Vergaserprobleme auf. Sowohl der Konstrukteur wie auch der Student der Ingenieurwissenschaft und der etwas weiter fortgeschrittene Laie werden Nutzen von der Lektüre dieses Buches haben. (Preis DM 7,85.)

Ein Kompendium für Reifenwartung

Einen Überblick über die vielseitigen Vorschriften, die bei der Reifenwartung und beim Luftdruckdienst zu beachten sind, hat die Continental mit der Broschüre „Luftdruck und Wartungsdienst — mit Bereifungsstandard“ herausgebracht. Diese in ihrer Art in Deutschland einmalige Broschüre gibt neben einem umfassenden Bereifungsstandard dem Servicepersonal bei Tankstellen, Werkstätten und im Reifenhandel wichtige Hinweise über Reifenwartung, Montage und Demontage sowie Reparatur von schlauchlosen Reifen, Rangfolge der wichtigsten Reifengrößen im Ersatzgeschäft usw.

ÖL + SCHMUTZ = BLANKE KAROSSE

Es gibt doch immer wieder Dinge zwischen Fahrzeug und Industrie, von denen sich unsere Schamlosigkeit nichts träumen läßt. Oft ist es albern Krampf — hier mal wieder etwas Brauchbares. Weiß der Himmel, weshalb der Handmop „Nenette“ in einem lächerlichen Arbeitsgang dem schmutzigsten Fahrzeug wieder zu vollem Glanz verhilft. Dieser Handmop liebt den Dreck geradezu und ist erst richtig glücklich, wenn er davon genügend aufgesogen hat, um immer besser zu funktionieren. Es ist komisch, aber es ist so. Wir haben es probiert. Bei den „technischen Daten“ ist auch die meiste Klarheit beseitigt, denn das Öl, mit dem der Handmop getränkt wird, um seine drolligen Eigenschaften zu entfalten, ist in seiner Zusammensetzung so geheimnisvollwittiert, daß auch ein Fachmann keine Analyse stellen kann.

Eine „Moptränkung“ hält, bei normalem täglichem Gebrauch ein halbes Jahr vor. Dann kann man den Apparat leicht auswaschen und mit einer Nachfüllpatrone erneut nähren (Vorschrift liegt bei, ist ganz einfach). Das geheimnisvolle Öl heißt Nenetol und ent-

hält ein Wachs, das den Lack besonders schont. Die Fahrzeugflächen können so schmutzlos sein wie möglich, müssen aber trocken sein. Dann saugt das Ding alles weg. Man fängt bei der dreidrigsten Teile an und hört bei der Innenverkleidung auf. Es ist genau die richtige Prozedur, wenn man Roller, Mopli oder Auto in Minuten eben mal sauber haben will. Lackkratzer gibt es dabei nicht, denn es wird nur leicht über die Fläche gewischt. Natürlich wird man von Zeit zu Zeit nicht auf die erprobten Grundreinigungs- und Poliermittel verzichten. Hinterher geht's um so spielender. Übrigens ist „Nenette“ auch für den Hausgebrauch zu empfehlen, da es sanft und weich auch Holz und alles andere reinigt. Zudem duftet es ganz angenehm. Ohne sich selbst schmutzig zu machen, reinigt Sie also Ihr Fahrzeug in kürzester Zeit. In Frankreich z. B. werden jährlich 500.000 Stück verlangt. In England werden wöchentlich 25.000 hergestellt. Also muß ja was dran sein. Bei uns ist Nenette noch ganz neu (Hersteller: Deutsche Nenette KG., München 13, Georgenstraße 7. Im Fachhandel erhältlich).

Für Moped- und Rollerfahrer hat die Fichtel & Sachs AG., Schweinfurt, die SACHS-BLÄTTER entwickelt.

Die SACHS-BLÄTTER sind den besonderen Bedürfnissen der Moped- und Rollerfahrer angepaßt und sollen in erster Linie über den Fachhandel an die Interessenten gelangen. Sie erscheinen zunächst in drei Serien mit je 12 Blättern. Darin werden je 4 Gebiete aus der Umgebung der Großstädte Köln, Frankfurt und München, 12 Umgebungen kleinerer Städte und 12 Gebiete an schönen Seen behandelt. Jedes Blatt stellt eine Verbindung von Karte und Führer dar. Auf der Karte des jeweiligen Gebietes sind besonders die „mopedfähigen“ Straßen berücksichtigt. Es soll damit der Versuch gemacht werden, die Kleinfahrzeuge von den großen Verkehrswegen auf ihnen gemäße Straßen abzulenken. Der Text jedes SACHS-BLÄTTES enthält eine Reihe wichtiger Informationen. Zunächst werden kurze Hinweise gegeben, wie man das jeweilige Zielgebiet von verschiedenen Orten aus am besten erreichen kann; es folgen Beschreibungen der Landschaft und des Zustandes der Straßen. Zusammen mit sehr sorgfältigen Angaben über die einzelnen Ortschaften mit ihren Sehenswürdigkeiten, werden auch Hinweise auf historische Zusammenhänge gegeben.

Eine besonders reizvolle Idee stellt das Preisausschreiben dar, das mit den SACHS-BLÄTTERN verbunden ist. Auf jeder Karte ist ein besonderer SACHS-Punkt eingetragen, der eine Besonderheit darstellt, ein Bauwerk, ein Denkmal, oder auch einen hervorstehenden Baum. Dieser SACHS-Punkt ist zu finden und wer entweder den Weg zu diesem Punkt anschaulich beschreiben kann, oder ein Foto des Punktes oder eine Zeichnung anfertigt und an die Fichtel & Sachs AG. einschickt, hat Aussicht, als ersten Preis einen Roller zu gewinnen. Einzelheiten enthält der Übersichtsplan der SACHS-BLÄTTER, der auch Auskunft über das gesamte Kartenwerk gibt.

Die neuen deutschen Kraftfahrzeug-Kennzeichen und internationalen Unterscheidungszeichen (nebst Erläuterungen, amtlichen Bestimmungen, Mustern und Maßen — gültig ab 1. 7. 1956). Verkehrs- und Wirtschafts-Verlag GmbH., Dortmund, 128 Seiten DIN B 6, broschiert DM 2,10.

Diese Broschüre im handlichen Taschenbuchformat bringt neben dem vollständigen Verzeichnis der deutschen Kraftfahrzeug-Kennzeichen und internationalen Unterscheidungszeichen die wichtigsten Erläuterungen über die allgemeinen und speziellen Bestimmungen der neuen Kennzeichen-Ordnung, die zum 1. 7. 1956 in Kraft tritt. Die einschlägigen Bestimmungen über Farben, Ausführungsart, Befestigung, Schriftart, Schriftgröße und -länge, Stempelung, sowie die vorschriftsmäßige Herstellung und Anbringung der Kraftfahrzeug-Kennzeichen sind eingehend dargestellt. In einem Anhang werden die wichtigsten gesetzlichen Bestimmungen über die Zulassung und Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge und Anhänger wiedergegeben. Diese Schrift, die die augenblickliche Feststellung des Zulassungsortes eines jeden Kraftfahrzeuges erlaubt, ist jedem Kraftfahrzeughalter zu empfehlen.

Kraftfahrzeug-Kennzeichen, Verlag Richard Karl Schmidt & Co., Braunschweig-Berlin, DM 1,20.

In diesem Heft finden Sie die Zuteilung der neuen amtlichen Kennzeichen sowie deren Ausgestaltung und deren Anbringung, selbstverständlich auch die Unterscheidungszeichen der Verwaltungsbezirke. Ferner sind auf farbigen Tafeln sämtliche Verkehrszeichen abgebildet mit den näheren Bezeichnungen. Alles, was zu den neuen Nummernschildern gehört, können Sie dem Büchlein entnehmen.



KLEINER FISCHER KANISTER

Es ist wohl kaum vonnöten, hier noch einmal vorzubeten, welche Zerwürfnisse es mit sich bringen kann, wenn einem mitten im Gelände und möglichst noch bei Nacht und Nebel der Sprit ausgeht. Ganze Familien und sogar angehende kann ein solches Ereignis erschüttern und eventuell auseinanderreißen. Also, kurz gesagt, ein Reservekanister tut not. In jedem Fall. Auch bei Roller- und Mobilfahrern.

Ich besaß mal einen, der hatte neben dem Einfallstutzen noch ein verschraubbares Luftloch. Wenn er im Kofferraum stand, stank das Fahrzeug wie eine Gasfabrik. Außerdem war er in Decken gewickelt, damit nichts klapperte. Es war keine schöne Zeit.

Nun haben wir den Fischer-Kanister entdeckt und erprobt, der mit seinem 5-Liter-Fassungsvermögen gerade für uns in Frage kommt (bei Fischer gibts auch größere). Form und Verschluss wie bei den bekannten Jerrycans 08/15, nur kleiner. Früher stellte die Firma Fischer übrigens die Wehrmachtkanister her, hat also eine Menge Erfahrung auf dem Gebiet.

Kein Benzindunst breitet sich mehr aus, jedoch der Knüller dabei sind die Gummiränder an den Kanten. Nichts klappert, klirrt oder rutscht mehr. Völlige Ruhe herrscht im Kofferraum oder wo der Behälter gerade liegt. Auch gibt es kein Scheuern am Gepäckträger, für welche übrigens der Kanister ebenfalls gut geeignet ist. Seine Maße sind: 30 cm hoch, 20 cm breit und 10 cm stark, gemessen an den Gummiprofilen. Er findet in jedem Mobil ein störungsfreies Platz und seine Handlichkeit macht das Nachgößen auch für eine Frau zur Spielerei. Das Kanisterchen sieht außerdem noch recht nett aus — wie eine verkleinerte, aber gepflegte Ausgabe seiner kriegerischen Vorväter — ist schön grün gespritzt und trägt als Abzeichen zwei kleine Fische. Man kann ihn gut weiterempfehlen. (Hersteller: F. & R. Fischer KG., Göppingen.)

Die Phoenix Gummiwerke in Hamburg-Harburg begingen ihr 100-jähriges Jubiläum am 13. Juni 1956 als interne Werkfeier. Es wurden nennenswerte Beträge für Forschung und Kultur und für förderungswürdige örtliche Zwecke gespendet. Am Jubiläumstage ruhte im ganzen Werk die Arbeit. Der Mitarbeiterschaft wurde Gelegenheit gegeben, mit ihren Angehörigen einen Rundgang durch das Werk zu machen.

ROLLER-REVUE erscheint monatl. einmal. Zu beziehen durch die Post, den Buch- u. Zeitschriftenhandel sowie im Abonnement durch die Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 2. Einzelpreis DM —,80, Vierteljahresabonnement DM 2,25, zuzügl. 9 Pf Postzustellung. Postcheck München Nr. 185/Bayer. Vereinsbank, München 201/124/Kreissparkasse München Kto. Nr. 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. ANZEIGENANNAHME durch die Anzeigenverwaltung Carl Gerber, München 1, Theaterstraße 49, Tel. Sa.-Nr. 2 86 86, durch die Carl Gabler Verlagsgesellschaft m. b. H., Zentrale München 1, Theaterstr. 8 und durch alle fachgerechten Werbungsmitler. Anzeigenpreise Nr. 4 vom 1. XI. 1954. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 2. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der photomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung in andere Sprachen, behalten sich Urheber und Verleger vor. Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

Veröffentlichung gem. Gesetz über die Presse v. 3.10.49: Inh. der Buchdruckerei u. Verlagsanstalt Carl Gerber ist eine Kommandit-Gesellschaft. Pers. haft. Gesellschafter sind: Dr. Hans Hohenester, Verleger, München, u. Dr. Adolf Gerber jun., Dipl.-Kaufmann, München, ferner 6 Kommanditisten: Adolf Gerber sen., Buchdruckerbes. München; Frau Elisabeth Kreeb, Kaufmannsgattin, Ravensburg; Frau Johanna Hohenester, Verlegergattin, München; Hans Hohenester jun., Buchdrucker, München; Hermann Hohenester, Referendar, München; Frau Elisabeth Gabler, Privat, München.

Neuer Baedeker für Österreich!

Österreich, das von Deutschland aus am meisten besuchte Reiseland, besitzt eine soich verwirrende Fülle von Sehenswürdigkeiten und Erholungsorten, daß die Wahl einer Reiseroute oder eines Urlaubsplatzes schwer fällt. Diese Wahl erleichtert der soeben in Baedekers Autoführer-Verlag in Stuttgart, einem Zweig des alten Reisehandbücher-Verlages Karl Baedeker, neu erschienene **Baedeker von Österreich**. Entsprechend dem modernen Reisestil sind als Zufahrtstrecken zu den Sehenswürdigkeiten und Erholungsorten statt der Eisenbahnlinien die Straßen beschrieben, die in einem Gebirgsland wie Österreich besonders wichtig sind. Die Beschreibung der einzelnen Orte und Sehenswürdigkeiten sind jedoch auch für den, der das Land mit der Bahn kennenlernen will, ohne Schwierigkeiten zu benutzen. Das 288 Seiten umfassende Buch, das wie alle Baedeker-Bände auf Grund eigener Anschauung und Erkundung entstanden ist, enthält neben den österreichischen Alpen auch das Alpenvorland, das Burgenland, das Donautal und die nördlich der Donau sich erstreckenden Gebiete des Wein-, Wald- und Mühlviertels sowie die Zufahrtsweg durch die bayerischen Grenzgebiete. Ein einleitender Teil dient zur Vorbereitung der Fahrt und bringt neben instruktiven Aufsätzen über Land und Leute, Geschichte und Kunstgeschichte ausführliche praktische Angaben, u. a. über Reisezeit und Reisekosten, Grenzübertritt, Devisen, Straßenverhältnisse (mit einer Tabelle der wichtigsten Alpenpässe), Unterkunft und Verpflegung, Campingwesen, Bergsport usw., sowie erprobte Tourenvorschläge (mit Strecken-skizzen). Eine wertvolle Ergänzung bilden die vierfarbigen Landkarten (darunter eine große Übersichtskarte von ganz Österreich, 12 Gebietskarten und 8 Stadtpläne). Preis des handlichen Ganzleinenbundes DM 15,80.

Italienische Küche, Kochbuch von Hans Debeljak, Küchenchef, Meran. 4. verbesserte Auflage, Verlag Carl Gerber, München 5, Angertorstraße 2, 120 Seiten mit 40 mehr- und einfarbigen Abbildungen, Halbleinen DM 7,50.

Küchenchef Debeljak spricht: Durch meine langjährige Tätigkeit in italienischen Restaurants und Hotels habe ich mir die Kenntnisse erworben, die ich zum Teil in diesem Buch niedergelegt habe. Sämtliche Rezepte, die Sie in diesem Buch finden, sind von mir oft geprüft und die Zutaten genauestens gewogen worden, also voll garantiert, so daß Ihnen die Gerichte nicht mißlingen werden.

Weit verbreitet ist die italienische Küche infolge ihrer Einfachheit, Bekömmlichkeit und ihres guten Geschmacks, mit ihren vielen Spezialitäten und Gerichten. Die italienische Küche ist nach Regionen (Gau oder Provinzen) zusammengesetzt, und wenn man nach Italien fährt, kann man beobachten, daß jede Region ihre eigene Küche hat. Die Spezialitäten werden meistens nach der jeweiligen Region benannt, z. B. piemontese, romana, napoletana, milanese, siciliana, bolognese, fiorentina usw.

Man sollte das Büchlein nur studieren, wenn man pappst ist, denn sonst kann es passieren, daß man sofort ins nächste italienische Restaurant rennt oder passende größere Einkäufe macht. Es wirkt absolut appetitanregend. Auch das Tischdecken und Garnieren ist beschrieben. Von den Suppen bis zum Gebäck, einschließlich Getränken ist nichts vergessen, was in der italienischen Küche gut und schmackhaft ist.

LESERANFRAGEN

Seit Mai 1955 fahre ich eine Zündapp Bella 200. Von den Fahreigenschaften bin ich nach wie vor sehr begeistert, nur die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h habe ich auf ebener Strecke noch nie erreicht. 80 km/h lief sie ohne weiteres, ohne den Gasdrehgriff ganz geöffnet zu haben. Bei Vollgas war kaum eine Steigerung zu spüren und die Tachonadel kletterte bis knapp 85 km/h. Die Maschine wurde genau nach den Betriebsanweisungen der Zündappwerke eingefahren. Die ersten 1000 km fuhr ich fast nur solo und nie über 65 km/h. Im April dieses Jahres habe ich bei 10800 km große Inspektion machen lassen und erholte mir eine Verbesserung. Dies war aber nicht der Fall. Mein Tacho zeigt jetzt 13400 km und ich erreiche jetzt, wenn ich Vollgas fahre, höchstens 75 km/h. Die Beschleunigung vom 1. bis 3. Gang ist gut. Schalte ich nun bei 55 km/h in den 4. Gang, so ist nur eine sehr geringe Beschleunigung zu spüren und die Tachonadel klettert nur langsam auf 70 km/h. Bei 70 km/h ist das Gas nur dreiviertel auf. Drehe ich nun auf Vollgas, so spricht der Motor fast nicht mehr an und es dauert sehr lange, bis ich 75 km/h erreicht habe. Ich fahre nur Shell Benzin und eine zweipolige Berukerze U 2 S. Außerdem, wenn ich den Motor schnell beschleunigen will und den Gasdrehgriff schnell öffne, klingelt der Motor und ich muß den Lufthebel fast schließen. Spritverbrauch 3,7—4,1 l auf 100 km. Bei der Inspektion wurde der Vergaser neu eingestellt und die Zündung kontrolliert. Meine Zündapp-Werkstatt konnte nichts Abnormales finden und riet mir, doch einmal eine andere Düse zu versuchen. Normal fahre ich eine 110er Düse. Nun habe ich den Versuch mit einer 105er Düse gemacht und es war nur eine geringe Steigerung zu spüren. Der Motor wurde sehr heiß und lief hart. Mit einer 115er Düse war der Motorlauf sehr weich, aber die Leistung sank bei Vollgas auf

knapp 70 km/h zurück. Woran könnte es Ihrer Meinung nach liegen und was kann man dagegen tun? — Wurde die Maschine vielleicht zu vorsichtig eingefahren? Im Gespräch mit anderen Bella-Fahrern wurde mir gesagt, daß ihre Maschinen ohne weiteres 95 km/h laufen! Ihre Zeitschrift gefällt mir sehr gut und ich habe schon manchen guten Ratschlag daraus entnehmen können. *Rudi R., Frankfurt/M.*

Die Symptome Ihrer Zündapp-Bella deuten auf zwei verschiedene Einstellfehler hin und zwar dürfte einmal der Zündpunktzeit zu früh eingestellt sein, zum anderen nehmen wir an, daß Ihr Vergaser ein zu fettes Gemisch bekommt. Nach Behebung dieser beiden Fehler dürfte Ihre Bella nicht nur weniger Sprit verbrauchen, sondern auch eine höhere Höchstgeschwindigkeit erreichen. Übrigens ist eine Vergasereinstellungsänderung nicht nur durch Wechsel der Hauptdüse zu erreichen, es müssen auch die anderen Einstellmöglichkeiten wie Leerlaufjustschraube, Vergaserschieber usw. berücksichtigt werden.

... bei dieser Gelegenheit eine technische Anfrage, die Sie bitte an den zuständigen Herrn weitergeben wollen. (vielen Dank im voraus!): Ich fahre eine Vespa, Baujahr 1954 (Königin), ca. 18000 km gelaufen. Seit Überschreiten der 10000 km habe ich folgendes festgestellt. Bei einer Geschwindigkeit von etwa 50 km/h beginnt die Maschine zu vibrieren, und zwar mal mehr, mal weniger, oft auch überhaupt nicht. Eine Regelmäßigkeit ist nicht festzustellen. Vor den erwähnten 10000 km trat dieses Vibrieren oft eine ganze Zeit lang überhaupt nicht auf. Mehrere Werkstätten und Fachleute können mir keine Erklärung hierfür geben, man vermutet allgemein eine „kritische Tourenzahl“. Ich fahre ein Shell-Gemisch 1:20. *Hans L., Ruzel*

Bei einer gebrauchten gekauften Maschine, deren früherer Lebenslauf naturgemäß kaum kontrollierbar ist, ist es natürlich sehr schwer, eine exakte Diagnose zu geben. Unseres Erachtens kommen für das Vibrieren zwei Ursachen in Frage, einmal ist es möglich, daß der Motor in seiner Aufhängung etwas locker sitzt und dadurch Schwingungen auf das Fahrgestell überträgt. Zum zweiten ist es möglich, daß die Kurbelwelle schon Luft hat und dadurch den Motor zum Schütteln bringt. Man müßte über das Lagerspiel der Kurbelwelle durch Geräusche feststellen können. Eine weitere Möglichkeit wäre eine Lockerung in der Befestigung von Karosserieteilen, so daß diese bei einer gewissen Drehzahl mehr oder weniger stark für die Vibration verantwortlich gemacht werden könnten.

Hoffmann-Konkursverfahren eröffnet

Über das Vermögen des Fabrikanten J. O. Hoffmann, des Alleinhabers der Hoffmann-Werke J. O. Hoffmann, Lintorf bei Düsseldorf (ein Vergleichsverfahren über die Firma erfolgte am 24. Januar 1955 und sah bekanntlich die Verwertung der gesamten Vergleichsmasse innerhalb eines Jahres vor), hat das Gericht das Anschlußkonkursverfahren eröffnet. Das Gericht entschloß sich (lt. UP) aus formaljuristischen Gründen, nämlich wegen der Nichteinhaltung der im Vergleich vorgesehenen Fristen, zu diesem Schritt, obwohl die Mehrheit der Gläubiger-Betrags aus wirtschaftlichen Gründen widersprochen hat. Da in den letzten Tagen zwei am Vergleichsverfahren nicht beteiligte bevorrechtigte Gläubiger von sich aus Konkursantrag gestellt haben, ist gleichzeitig das einfache Konkursverfahren eröffnet worden. Es ist beabsichtigt, im Anschlußkonkursverfahren die Auslauffertigung und Lohnfertigung fortzusetzen, um bei der Verwertung möglichst hohe Beträge zugunsten der Gläubiger zu erzielen. Herr Hoffmann hat die Absicht, seinen Gläubigern im Anschlußkonkursverfahren durch einen Zwangsvergleichsvorschlag ebenfalls 35 Prozent ihrer Forderungen und einer bestimmten Händlergruppe 70 Prozent ihrer Forderungen anzubieten.

Die Hoffmann-Werke, die früher die Vespa-Motorroller produzierten, nahmen bekanntlich ohne jedes Eigenkapital nach Bestätigung des Vergleichs eine Auslauffertigung auf, um die erheblichen Bestände an Halbfabrikaten sinnvoll zu verwerten. Außerdem wurde eine Lohnfertigung aufgezogen. Innerhalb eines Jahres wurde ein Gesamtumsatz von 3,3 Millionen DM erzielt bei einem Gewinn von 705000 DM, der im wesentlichen zur Abdeckung der am Vergleichsverfahren nicht beteiligten bevorrechtigten Gläubiger verwendet wurde. Die Wintermonate Januar und Februar brachten einen Rückschlag. Er ist aber inzwischen überwunden, so daß zur Zeit wieder mit Gewinn gearbeitet wird. Eine weitere Schuldenminderung von 1,1 Millionen DM wurde durch den Verkauf von Sicherungsgut und ähnlichem erzielt. Bisher war es unmöglich, einen Kaufpreis von 5 Millionen DM zu erzielen. *(Radmarkt)*

Münchner Vespa-Freunde

Der Club der Münchner Vespa-Freunde hat seinen Vorstand gewählt und verfügt derzeit über 50 Mitglieder. Das rege Interesse am Club zeigt der laufende Neuzugang an Mitgliedern. Der Club der Münchner Vespa-Freunde bietet seinen Mitgliedern sehr viel: Preismäßigungen bei den Clubhändlern, technische Beratung, einen regen Sportbetrieb und vieles andere mehr. Die Clubabende finden jeden 2. und 4. Donnerstag im Monat um 20 Uhr in den Nebenräumen der Pschorrbräu-Bierhallen, Neuhauserstr. statt. Gäste jederzeit herzlich willkommen. Anschrift: Club der Münchner Vespa-Freunde (im VCVD), München 15, Landwehrstraße 49/IV, Tel. 53108.

Es ist schließlich



daß

auch eine Zündkerze, so gut sie auch hergestellt sein mag, so hervorragend die Werkstoffe sind, aus der sie gefertigt wurde, im Laufe der Zeit durch die heißen Gase unzähliger Explosionen einer natürlichen Abnutzung unterworfen ist. Sie wird zwar immer noch ihren Dienst tun, besser ist es aber dennoch,

nach 15 000 km Kerzenwechsel

vorzunehmen. Sie merken dann sofort, um wieviel lebendiger Ihr Motor wieder geworden ist, wie leicht er wieder anspringt und wie zügig Sie im Stadtverkehr oder auf der freien Landstraße wieder fahren können. Aber wenn Sie die Kerzen wechseln, dann immer wieder nur

mit BERU



ZÜNDKERZEN

LESERBRIEFE

Als zufriedener Leser Ihrer RR erlaube ich mir, heute wieder mit einer Frage an Sie heranzutreten, die meine „Lambretta“ Baujahr 1953 Kieckst.-Modell betrifft. (Nebenbei, mit Ihrer letzten Antwort war ich sehr zufrieden, Ihren guten Rat habe ich befolgt.) Mit 18000 km habe ich Antriebswelle und die 2 Kugellager wechseln lassen. Die neue Antriebswelle DM 0.90 habe ich persönlich in einem NSU-Fachgeschäft mit Angabe der Artikelnummer gekauft und sie dann dem Mechaniker zum Einbau überreicht. Als er fertig war, bin ich einige km gefahren und da geschah es... Im Hinterrad machte sich ein unheimliches Geräusch bemerkbar und ich wußte, daß etwas kaputt war. Das Hinterrad wurde gleich wieder ausgebaut und festgestellt, daß beide Tacho-Antriebsritzel abgenutzt und das längere im Gehäuse sogar verbogen war. Danach wurde alles nochmal überprüft und die beschädigten Teile ausgewechselt und wieder zusammengebaut. Dann fuhr ich wieder ein Stück und das gleiche Spiel ereignete sich nochmals. Wieder wurde alles ausgebaut und nach nochmaliger Verzeichnismessung mit der alten Antriebswelle festgestellt, daß die eingemeßten Distanzabstände für Lager usw. nicht stimmten. Das wurde dann auf der Drehbank berichtigt. Auch von der Sechskantschlußmutter wurden die Ränder abgefeilt, denn an diesen waren Spuren vom dem Tachuantriebsritzel zu sehen, die wahrscheinlich den Schaden verursacht hat. Nun wurde wieder eingebaut und es ist dann alles in Ordnung gewesen. (Gott sei Dank!!) Aber nach 4000 km Fahrstrecke ging der Tacho nicht mehr. Ich ließ ausbauen und da wurde wieder festgestellt, daß beim Tachuantriebsritzel (wieder die Zahnflanken) abgewetzt waren. Dieselben wurden wieder erneuert und sie heute geht der Tacho anstandslos. Nach diesem unglücklichen Vorfall muß ich aber rechnen, daß dies morgen schon wieder vorkommen kann. Was ist die Ursache? Ich wäre Ihnen für einen guten Rat bzw. Auskunft zu herzlichstem Dank verpflichtet.

Kurt W.

Es scheint uns, als hätten Sie beim Einkauf Ihrer Tachuantriebswelle einen Typ erwirbt, der für Ihre Lambrettaausführung nicht paßt. Allerdings können wir Ihrer Werkstatt den Vorwurf nicht erproben, daß sie diesen Umstand beim Einbau der neuen Tachowelle hätte bemerken müssen. Grundtatsache war es nun, zu versuchen, durch Abdrehen und Abfeilen beide Teile einander anpassen zu wollen. Wir dürfen wohl behaupten, daß unter diesen Umständen Ihre Tachowelle nicht mehr richtig funktionieren wird. Wir würden Ihnen also den Rat geben, sich nunmehr den gesamten Tachoatrieb und die Welle für Ihre Maschine passend zu beschaffen und durch eine NSU-Spezialwerkstatt einbauen zu lassen. Nur so haben Sie die Gewähr, daß Ihr Tacho auf lange Zeit hin einwandfrei funktioniert.

Das Profil der Reifen an meiner „Bella 200“ ist nach nunmehr 21000 Kilometern fast abgefahren, so daß ich mir neue Reifen anschaffen muß. Als treuer Leser Ihrer Zeitschrift bitte ich Sie hierzu um einen Rat. Gibt es in der erforderlichen Größe schlauchlose Reifen? Gibt es Reifen mit in der Lauffläche einverkanteten Stahlradsprülen zur Erhöhung der Rutschfestigkeit? Welche Reifen würden Sie vorschlagen, falls größter Wert auf Rutschfestigkeit (auch bei Inkaufnahme einer kürzeren Lebensdauer) gelegt wird?

Josef K., Bonn

Schlauchlose Reifen für Roller gibt es, abgesehen von der Isotta, noch nicht. Ebenso ist es nicht möglich, eine sogenannte Tire-Besolung für Rollerreifen ausführen zu lassen. Tire-Reifen sind ab Fabrik nicht erhältlich und können nur anlässlich einer Runderneuerung mit einer Tire-Besolung ausgestattet werden. Grundsätzlich wird eine neue Besolung bzw. Runderneuerung von Rollerreifen abgelehnt, weil einmal der Preisunterschied zum neuen Reifen zu gering ist und zum anderen gerade bei diesen kleinen Rädern das Problem der Unmacht nur sehr schwer zu beherrschen ist, wodurch sich bei runderneuertem Reifen auf Zweiradfahrzeugen eine starke Unsicherheit im Fahren ergibt. Wir würden selbstverständlich den allergrößten Wert auf die Rutschfestigkeit eines Reifens legen, denn unsere eigene Lebensdauer ist uns wesentlich wichtiger als die Lebensdauer einer Bereifung. Die Profile unserer großen Reifenfirmen sind sämtlich auf eine größtmögliche Rutschfestigkeit ausgelegt, so daß es schwer fällt, hier einem bestimmten Profil den Vorzug zu geben. Letzten Endes wird in einem solchen Falle die persönliche Anschauung den Ausschlag geben müssen.

Als ständiger Leser Ihrer Zeitschrift Roller Revue habe ich schon viele Leserbriefe in Ihrer Zeitschrift gefunden, die mir interessant und zugleich auch lehrreiche Dinge gebracht haben. Ich habe eine Lambretta, Baujahr 1956 und da ich gern während der Fahrt wissen möchte, welche Zeit wir haben, wird die Uhr, die sich am Armaturenbrett befindet, stets aufgezogen. Leider habe ich festgestellt, daß es nicht leicht ist, die zum Aufziehen der Uhr am oberen Teil derselben angebrachte Drehvorrichtung zu betätigen, da sich die Schraube so nahe an der Spritzwand befindet. Man klemmt sich die Finger ein und nach dem Aufziehen spürt man kaum noch die Fingerspitzen. Um diesem Übel abzuhelfen, habe ich mir die runde, geriffelte Schraube vierkantig schleifen lassen und gleichzeitig wurde ein ca. 5 cm langer Steckschlüssel dazu angefertigt mit einem Flügelfende. Nun ist es für mich eine Spielerei, die Uhr aufzuziehen. Leider muß das alle 12 Stunden geschehen, denn in den

neuen Fahrzeugen befinden sich Uhren mit nur 12 Stunden Laufdauer. Ich habe jahrelang eine Lambretta Baujahr 1953 gefahren und in dieser befand sich eine Uhr mit einem Werk von ca. 8 Tagen Laufzeit. Weshalb man vom Werk aus das abgeändert hat, ist mir rätselhaft.

Ferner habe ich an der neuen Lambretta festgestellt, daß die Säure der Batterie herauspritzt und nicht nur den Lack innerhalb des Batteriekastrans entfernt, sondern daß auch die Säure bis auf das Bonnetten läuft, so daß der Lack auch dort abblättert. Was kann man dagegen tun?

Egon K., Dillingen (Schweiz)

Wenn Ihre Lambretta-Uhr nur 12 Stunden läuft, so dürfte sie wahrscheinlich nicht ganz aufgezogen sein, denn unseres Wissens ist die Mindestlaufzeit für eine Uhr 24 Stunden. Die Gründe, warum man bei der Lambretta vom 8-Tage-Werk abgegangen ist, sind uns leider ebenso wenig bekannt wie Ihnen. Die Batterie Ihrer Lambretta wird ständig überladen. Die Folge davon ist, daß sie zu kochen beginnt und Säure austritt. Der Fehler für die zu starke Stromzufuhr dürfte am Regler der Lichtmaschine zu suchen sein. Wir würden Ihnen empfehlen, einmal einen elektrischen Kundendienst aufzusuchen und den Regler überprüfen zu lassen. Sie hätten sich auch dadurch helfen können, daß Sie von Zeit zu Zeit das Licht eingeschaltet hätten. Durch den Stromverbrauch wäre die Batterie nicht so überbelastet.

Ich stehe vor der Wahl zwischen 2 Fahrzeugen und will mich erst nach einem fachmännischen Rat für eines der beiden Fahrzeuge entschließen. Das eine Fahrzeug hat 4 Räder (ohne Ausgleichgetriebe), 250 ccm, leistet 12 PS und hat ein Eigengewicht von 350 kg. Das andere Fahrzeug hat 3 Räder, 175 ccm, leistet nur 9,5 PS und hat ein Eigengewicht von nur 243 kg. Ist also über 2 Ztr. leichter. Die Nutzlast ist bei beiden Fahrzeugen die gleiche.

Frage: Kann man, um die Stärke eines Motors zu errechnen, die PS-Zahl unter Berücksichtigung des Eigengewichts des Fahrzeuges der ccm-Zahl gegenüberstellen? Ich käme dann zu dem Ergebnis, daß beim 250-ccm-Fahrzeug 1 PS = 29,1 kg und beim 175-ccm-Fahrzeug 1 PS = nur 25,6 kg zu befördern hätte, beim letztgenannten Fahrzeug also mehr Reserve bzw. Kraft für die Personbeförderung übrig bliebe. Dann wäre es also so, daß der größere Motor doch nicht der stärkere ist. Die Geschwindigkeiten liegen bei beiden Fahrzeugen laut Angabe der Herstellerfirmen in gleicher Höhe. Die Steigefähigkeit ist bei dem 250-ccm-Fahrzeug um 5% besser. Spielt die Umdrehungszahl bei der Leistung oder Haltbarkeit des Motors eine Rolle? Was ist sonst noch für die Beurteilung der Qualität des Motors wichtig? Sind Steuer- und Versicherungsbeträge zwischen Vierrad und Dreirad unterschiedlich, abgesehen vom Hubraum?

Josef Schm., Neuß

Die von Ihnen erwähnte kg-pro-PS-Angabe existiert tatsächlich und wird speziell bei Autos häufig als Leistungswert angegeben. Ihre angestellten Berechnungen sind also durchaus richtig. Man kann jedoch die kg/PS-Größe nicht als allein gültig setzen, da Drehmoment und verschiedene andere Größen doch noch eine wichtige Rolle spielen. Die Umdrehungszahl allein gibt weder Auskunft über die Lebensdauer noch über die Leistung des Motors. Die Beurteilung der Qualität eines Motors dürfte für einen Nichtfachmann unmöglich sein. Wenn man sich aber für ein bekanntes Markenfabrikat entscheidet, so hat man damit gleichzeitig die Gewähr, einen Motor mit zufriedenstellenden Leistungen und langer Lebensdauer zu erhalten. Die Steuer- und Versicherungsbeträge für Drei- und Vierradfahrzeuge sind gleich.

Wußten Sie schon...

... daß Sie kostenlos eine große ausgezeichnete Karte des gesamten Dolomitengebietes in einer blauen Kunststoffhülle zugeschiedt bekommen, wenn Sie an das „Assessorat für Fremdenverkehr, Region Trentino, Tiroler Etschland, Trento (Italien)“ schreiben?

... daß in Kopenhagen der erste Messerschmitt-Kabine-roller-Club gegründet wurde?

... daß die Berlinische Feuerversicherung, München, Schackstraße, die Haubenversicherung des Kabinenrollers für 16 DM pro Jahr übernimmt?

... daß die Ausstellung des Internationalen Führerscheins und der Internationalen Zulassung (für Spanien und Jugoslawien) in Zukunft nur noch je 1 DM kosten soll, statt 10 DM?

... daß der Münchner Polizeibeamte Lesser ein Sommerverdeck für den KARo konstruiert hat, das wahrscheinlich in Regensburg in Serie gehen wird?

Der Auspuff „trick“ nicht. Ist also trocken und nicht feucht verschlammte wie anfangs. An der Starterklappe vor dem Vergaser ist eine Rückzugsfeder angebracht (so war ja die erste Ausgabe der 150er gebaut).

Nun ist der Winter vorüber. Man fährt wieder mehr als 55 km/h. Monatlich: 100 km Stadt- und ca. 600 km Überlandverkehr. Verbrauch neuerdings, bei viel weniger Stadtverkehr als in Konstanz, 3,7-3,9 Liter. Es geht mir nicht um Benzinsparen. Aber: wenn schon fast 4 Liter durchlaufen, soll der Roller auch etwas leisten. Das ist der wunder Punkt: mehr als 73 km/h läuft das Fahrzeug nicht mehr! (Ohne Rückenwind, gute Bundesstraße.) Dabei ist die Beschleunigung noch mindestens so gut wie letztes Jahr (Fahrzeug war auch im Winter in Betrieb!) Auf 70 km/h komme ich schon und rasch, dabei ist der Gashebel voll (Standgas abgerechnet) einen Winkel von 90-100 Grad geöffnet. Bis zum Anschlag sind es nochmals ca. 60 Grad! Aber diese Spanne reicht nur für einen Geschwindigkeitszuwachs von 3, vielleicht auch 4 km/h! Woran kann das liegen? (Auspuff, usw. bei 10000 km entkocht.) In den zweiten Gang schalte ich bei 20 km/h, in den dritten bei 45-50 km/h. Der zweite Gang läßt sich bis 60 km/h (über-) drehen. Alle 4000 km baue ich eine neue Zündkerze ein! Nun bin ich auf Dein „Rezept“ gespannt und bleibe mit den besten Grüßen Dein R. Sch., Pforzheim

Der anstiegene Benzinverbrauch Ihrer Lambretta dürfte auf eine zu feste Vergasereinstellung zurückzuführen sein. Wahrscheinlich wurde die Einstellung während der Winterreinigung oder des Frühjahrsputzes verändert. Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit bei etwa dreiviertel Gas, bei dem die Maschine im letzten Viertel des Gasbogens nicht mehr weiter beschleunigt, ist jedenfalls ein typisches Zeichen für zu feste Vergasereinstellung. Ihre unten angedeutete Fahrweise ist vollkommen richtig.

Interessant für alle Vicky-III- und Vicky-IV-Fahrer! Durch eine höhere Verdichtung auf 1:7,17 erhalten beide Motoren eine Leistung von etwas über 2 PS. Es soll aber keiner der Leser glauben, er könne mit dieser Leistung 70 Sachen fahren. Der Hauptvorteil ist: Die bessere Beschleunigung und die größere Bergsteigefähigkeit, also mehr Kraft, obwohl die Spitzengeschwindigkeit auch etwas zunimmt. Was ist zu tun? Oben am Zylinder, wo der Kopf aufsitzt (ja nicht am Kopf selbst!!!) müssen 0,6 mm „abgedreht“ werden, aber in einer ordentlichen Werkstatt machen lassen, der Zylinder muß nämlich unbedingt gasdicht bleiben.

Peter H., Frankfurt/M.

Wir glauben Ihnen gern, daß sich durch die höhere Verdichtung des Victoria-Vicky-Motors ein merklicher Leistungszuwachs ergibt, der sich hauptsächlich in der Beschleunigung und Bergsteigefähigkeit, weniger aber in der Spitze auswirkt. Leider können wir diese technische Veränderung unseren Lesern nicht empfehlen, da bei einer Verdichtung von über 1:7 die Lagerkräfte so stark ansteigen, daß ein abnormal schneller Verschleiß bei Pleuel- und Kurbelwellenlager zu befürchten ist. Wir dürfen wohl mit Recht annehmen, daß die meisten der Mopedfahrer mehr Wert auf eine lange Lebensdauer ihres Motors als auf eine geringfügige Leistungserhöhung legen. Wenn Sie selbst an der Sache Spaß haben, ist dagegen nichts einzuwenden. Sie dürfen sich gegebenenfalls aber nicht über die nachfolgende dicke Rechnung wundern.

Um den vielen Anfragen an Dich die Spitze zu geben in bezug auf den Spritverbrauch bei der NSU-Lambretta. Ich selbst fahre verschiedene Typen, doch die Lambretta genehmigt sich bei meiner Fahrweise auf guten Straßen, höre und staune, glatte 5 l. Ich habe allerdings mit dieser Maschine, Baujahr 52 125 ccm, auch schon über mehrere Stunden einen erheblichen 70er Schnitt gehalten. Die Maschine ist jedoch nicht besonders gerichtet. Im Gelände benötige ich über größere Strecken unbedingt einen Tankwagen. Denn der 6-l-Tank ist da mit 70-85 km am stottern! Wie es andere Fahrer bei angeblich absolut höchster Spitze auf einen Verbrauch von 2,7-3 l bringen. Dies ist gut zu erklären, denn der bisher erste und einzige Fahrer, der die Sparsamkeit seiner Lambretta über alles hob und den ich mal näher be-lauschte, wußte nicht mal, was der Tank überhaupt faßt. Peng. Sonst recht freundliche Grüße und gutes Rollerwetter wünscht Dir Manfred R., Tuttingen

Wir sind hier in der Redaktion bezüglich des Benzinverbrauchs allerhand gewöhnt, aber Sie werden doch hoffentlich nicht im Ernst behaupten wollen, daß ein Verbrauch von 5 oder gar 6 l für die Lambretta als normal zu bezeichnen sei und gottgeben hingenommen werden müsse. Wir möchten schon fast annehmen, daß die Ursache dafür nicht nur im Einstellfehler zu suchen sei, sondern daß sich bei dieser Lambretta ein kleines Loch im Tank befindet. Tatsache ist, daß die Lambretta auf Fehler in der Zündungs- und Vergasereinstellung sehr empfindlich reagiert und der Mehrverbrauch dabei auf 1 l pro 100 km und sogar darüber ansteigt. Daß eine sehr schnelle Maschine des gleichen Typs weniger Benzin als eine faule bzw. langsamere verbraucht, läßt sich sehr gut erklären, denn bekanntlich blüht ein Motor mit einer mageren Vergasereinstellung schneller als eine Maschine mit überfetteter Vergasereinstellung. Mit dieser Feststellung wollen wir den von Ihnen aufgeführten Lambretta-Fahrer natürlich nicht verteidigen, aber wir würden Ihnen doch einmal empfehlen, bei Ihrer Lambretta Vergaser einschließlich Scheinwerfer und Zündung genauestens zu kontrollieren, denn der von Ihnen genannte Verbrauch muß zu senken sein. (Leider konnten wir nicht gleich direkt antworten, weil im Brief der Absender fehlte. Die Red.)

TOP
SCHELL-FLICK
MIT VERZÄHNUNG

GRÖSSTE SICHERHEIT

VULKANISIERT OHNE GERÄT!
Erhältlich beim Fachhandel
Hersteller: STANGLRUBER
München & Rosenheimer Straße 17

IDEAL

MOPEDSCEIBEN
MIT GUTER SICHERHEIT

Alleinhersteller:
G. EICHENWALD NEUSS/RH.

**Roller-, Motorrad-, Auto-
Garagen**

aus verzinktem Eisenwellblech

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

**Glückliche Ferien
mit einem ARMIN-Felt**

Preiswert, weil ab Fahrt
Zusatz ab 69,- DM
Wazu die Luftpumpe
schon ab DM 27,80,-
Teilzahlung möglich!

Biete Gratisprospekt anfordern!
Schiffstraße
GEBR. KOCH & Co. LAGE-LIPPE 99

**Druck-Zug- und Schenkelfedern
Sattelfedern - Teleskop-Federn**
für die
Motorrad- und Rollerindustrie

Hohenlimburger Federfabrik
vorn. H. Ruberg, Hohenlimburg i. W.

**Garagen
für
Motorräder
und
Motorroller**

Siegener AG, Geisweid, Postf. 91

**Angenehme Fahrt mit
Rückenlehnen**

Federnd, verstell- und abnehmbar,
mit 4-cm-Schaumgummipolster und
geschmackvollem Plastik-Lederüberzug,
für Goggo T 54 DM 16,50
für Goggo T 55 DM 18,50
für Heinkel-Tourist DM 16,80

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

Alle guten Markenkameras
1/5 Anzahlung - Rest 10 Raten

Katalog kostenlos!

FOTO-KINO-Schwemmer
KARLSRUHE, Postfach 760 R

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

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

**Gefederte Kindersitze DBGM
für Lambretta, Vespa, Bella, Goggo**

Einfachste Anbringung
Lieferung direkt ab Werk
Verlangen Sie kostenlosen Prospekt

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

CAMPING - MOTOR - TOURISTIK

AUTO - A-B-C - NURNBERG

**Marquardt-
Roller-
Mäntel**
in allen Größen
f. Herren u. Damen
DM 72,50
sowie regendichte Schutzkleidung (Teilz. möglich)

Für die Urlaubsreise:
Koffer, Gepäckgurte, Taschen, Zubehör usw.
Preisliste Nr. 22 kostenlos

W. Dillenberg Stuttgart-Vaihingen
Kaltentaler Straße 13 - Fernruf 7 86 09

KLEINANZEIGEN ROLLER REVUE

Wer fährt mit?

Zwei Studentinnen 23/24, Mündchen, fahren anschließend der Rallye Barcelona mit Goggo 200 ccm und Zelt 4 Wochen durch Spanien. Zuschr. unter VK 33/339 an CARL GABLER WERBEGESellschaft MBH, München 2, Karlsplatz 13.

Heinkel-Tourist

Rollerer, 20/170, sucht nette, sportliche Rollerin (Raum Rhld.-Pfalz). Zuschriften unter VJ 33/336 an CARL GABLER WERBEGESellschaft MBH, München 2, Karlsplatz 13

Die atmende Autohülle
für Moped - Roller - Krad und Wagen

Hamburg 1,
Norderstraße 87,
Ruf 24 69 64

Plastic-Katte

Rollerfahrer

Für Campingfahrt ab Mitte August Rolarkollege (Kollegin), Raum München, gesucht. Zuschriften unter VL 33/340 an CARL GABLER WERBEGESellschaft MBH, München 2, Karlsplatz 13.

Freundin

für Urlaubsreise und Wochenendfahrten gesucht (Raum Westfalen). Alter bis 22 Jahre. Angebote mit Bild unter VH 33/335 an CARL GABLER WERBEGESellschaft MBH, München 2, Karlsplatz 13

LEDERBEKLEIDUNG
Mäntel - Jacken - Westen - Hosen
FORDERN SIE KATALOG UND PREISLISTE

Heinz DIPPACH-W. LEITMANN/MAIN
LEDERBEKLEIDUNGSFABRIK

1178

Froh die Fahrt genießen

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

Temagin

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

Perliplast-Garagen

1000fach bewährt, sind absolut wasserdicht, säurefest, hitze- und kältebeständig von -60 bis +80° C, sehr klein faltbar und werden auch nach langem Gebrauch nicht brüchig.

Lieferung ab Werk, deshalb einmalig preisgünstig

für Roller und Motorrad	DM 14,80
mit Beiwagen	DM 26,80
für Messerschmitt-KR	DM 27,95
für BMW-Isetta	DM 32,50
für Lloyd- und Fiat-PKW	DM 54,-
für VW und DKW	DM 58,-

Lieferung per Nachnahme mit Rückgaberecht

LUWEFA, Abt. 2
(21a) MARL-HULS, In den Kämpen 8

Höchstmöglicher Schutz durch Römer-Helme

HANS ROMER-NEU-ULM/DONAU
GEGRÜNDET 1891
HELM- UND AUERSTÜCKEN
MODELL „ROMER 1E“ MIT ARUSTISCHEM VERSTÄNDIGUNGSGERÄT (DBP angem.)

BEZUGSQUELLEN

Lenker und Lenkerarmaturen
Gustav Magenwirth KG, Urach/Württemberg.

Fahre froh ins Grüne hinaus

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

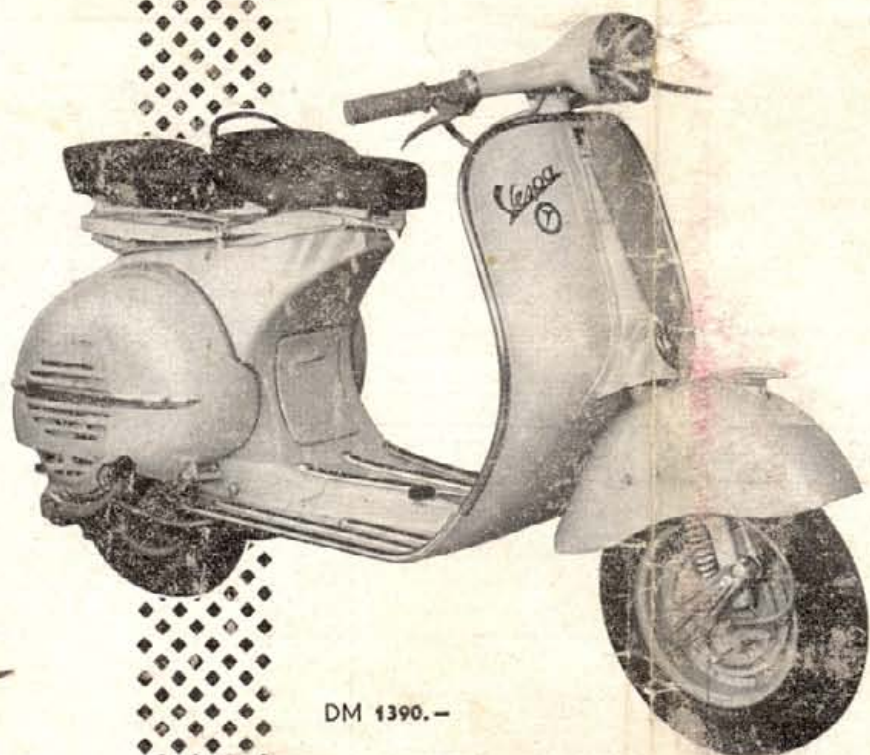
1.000.000 **Vespa**
der erste und meistverkaufte Roller der Welt



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



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



DM 1390.—

Gern senden Ihnen Prospekt Nr. A I

VESPA MESSERSCHMITT GMBH, AUGSBURG