

# Roller REVUE

mit  
KLEINWAGENTEIL



8

2. JAHRGANG  
MÜNCHEN  
AUGUST 1954

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

**Illustrierte Monatsschrift für Roller-Kleinwagen-Camping**



# HEINKEL

## Tourist DER ERFOLGREICHSTE



bei der ADAC-Rheinlandfahrt 1954  
auf dem Nürburgring:

Erster Mannschaftspreis  
aller Roller- und Motorradklassen  
7 HEINKEL-Tourist am Start  
7 Goldmedaillen mit Klassensieg

1. Nationale Roller-Prüfungsfahrt  
Ludwigsburg 1954:

Klasse bis 175 ccm solo  
Goldmedaille und Klassensieg  
Klasse bis 175 ccm Seitenwagen  
Goldmedaille und Klassensieg  
Goldener Mannschaftspreis

## HEINKEL der Tourenroller

mit höchster Dauergeschwindigkeit  
175 ccm - Viertaktmotor  
Elektr. Anlasser

ERNST HEINKEL A.G. STUTTGART-ZUFFENHAUSEN



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

**MOTO STABIL** der neuartige Anhänger DBP  
**MOTO STABIL** füllt die Lücke im Transport von Kleingütern für die große und kleine Geschäftswelt aus  
**MOTO STABIL** löst das Problem der schnellen Umwandlung von Motorrollern und Motorrädern in symetr. Lieferwagen  
**MOTO STABIL** ist in Sekunden on- und abzubauen ohne das Zugfahrzeug zu verändern  
**MOTO STABIL** wird als offener Kasten mit Planenaufbau oder als geschlossener Anhänger geliefert. Auf Wunsch als Campinganhänger.



Automatische Auflaufbremse  
Feststellbremse im Stand  
bis 200 kg Tragkraft  
nur 75 kg Eigengewicht  
Verlangen Sie unverbindliches  
Angebot mit Prospektmaterial  
**Obering, Hermann Heuß**  
Maschinen- und Fahrzeugbau  
Wolftrathausen / Obb.  
Industriegelände Eingang Süd

## Vespa Zubehörteile

in großer Auswahl  
Neuheiten aus Italien  
zu günstigen Preisen eingetroffen

Verlangen Sie Bildkatalog mit Preisen

**OTTO Pauli** K. G. MÜNCHEN  
seit 1926  
Telefon 50471 und 78178



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



**Beilagenhinweis:** Dieser Ausgabe liegt ein Prospekt der Continental Gummiwerke AG, Hannover, über LB-Reifen „Wer Kraftrad fährt, fährt auch LB“ bei

## Wort-Anzeigen

Private Wortanzeigen: (Spr. 40 mm)  
Fettes Überschriftswort . . . DM 1,-  
Textwort bis 13 Buchstaben . . . DM 0,40  
Ziffergebühr . . . . . DM 1,-  
Portokosten f. Zusendg. d. Off. DM 1,50

### Goggo-Fahrer

22, Raum Stuttgart, sucht nette und naturliebende Rollerkameradin.  
Ca 193 - Publicitas, Frankfurt a. M.

### Charmante Rollerin

oder Sozia für Urlaubsfahrt September von Akademiker gesucht.  
Ca 194 - Publicitas, Frankfurt a. M.

### Italien-Camping

1. 9.-1. 10., Student, 23, Lambretta, sucht nette Rollerin evtl. Sozia, Bildzuschriften an Ca 195 - Publicitas, Frankfurt a. M.

### Pfälzer

(28/170) sucht nette Sozia oder Rollerin für Wochenende und Urlaub (Sept. Südfrankreich), Bildzuschr. unft. Ca 196 - Publicitas, Frankfurt a. M.

### Rhein-Main-Gebiet

Lambrettist sucht hübsche, sportliche Sozia bis 26. Bildzuschriften Ca 197 - Publicitas, Frankfurt a. M.

### Nordwestdeutschland

Junger Ind.-Kaufmann (Bella) wünscht liebe, intelligente Sozia oder Rollerin mit herzlich-natürlichem Wesen für Wochenendfahrten (Ferienreisen) kennenzulernen. Möglichst Bildzuschr. (vertraulich zurück) an Ca 198 - Publicitas, Frankfurt a. M.

### Südfrankreich

Kölnler Lambrettist (33, Akademiker) sucht für Campingfahrt motorisierten Partner(in), August/September. Ca 199 - Publicitas, Frankfurt a. M.

### Hannover

Lambrettist, 30/1,69, sucht nette Sozia für Italienreise Ende August. Bildzuschriften an Ca 200 - Publicitas, Frankfurt a. M.

Die reine CAMPING-Freude nur mit  
CAMPING Benzol-Brenner „SUPER“

Preis: UM 17,00  
Kocher  
Kocher  
Kocher

**CAMPING**  
Lieferungen, Reparaturen - Bedarf



# Liebe Rollergemeinde,



Nach allen Ehrungen erwartete die beiden Fußballspieler unserer National-Elf Fritz Laband und Jupp Posipal an ihrem Arbeitsplatz in Hanburg noch eine besondere Überraschung. Sie erhielten von ihrer Firma Betten-Holm je eine Luxus-Lambretta als Geschenk. Auf dem Bild die Chefin mit ihren beiden prominenten Mitarbeitern. Im Hintergrund Fußballnachwuchs, Ehrenjungfrauen und jubelndes Volk — sogar auf den Rängen. Foto: Karl-Heinz Pieper

also, das muß ich schnell noch zum Anfang erzählen: Neulich hatte der Verband der Deutschen Zweiradindustrie freundlichst eingeladen, bei einer Diskussion über den Probe- oder Lernführerschein möglichst beschlußfassend mitzuhalten... und alle, alle kamen, in- und ausländische Verkehrsachtleute, Bundes- und Ländervertreter, Fahrlehrer, Versicherer sowie Fachpresse... und alle gingen wieder, nachdem sämtliche verfügbaren Themen ziemlich restlos festgetreten wurden. Das bekannte Hornberger Schießen war dagegen ein pausenlos gesetzvorschlagendes Plenum. Altmeister Ostwald, der Kfz.-Weisesten einer (fährt 50 Jahre unfallfrei), traf den Nagel auf die empfindlichste Stelle des Kopfes, als er feststellte, daß es im Verantwortungsgefühl und charakterlicher Einstellung des einzelnen Verkehrsteilnehmers begründet sei, der Unfallgefahr vorzubeugen und sie auf das Mindestmaß herabzudrücken.

Eine rigorose Verschärfung des Führerscheins IV, wie sie von der Verkehrssicherheitskonferenz durch die Länderminister beschlossen wurde, dürfte nach Lage der Dinge das Problem nur am Rande treffen. Da ist der Lernführerschein immerhin ein echter Beitrag, der dem Fahrlehrer einige Überlegung mehr abnötigt. Er darf nur nicht auf umständlichem und teurem Verwaltungswege sowie durch die Exekutive im Keim erstickt werden. Es gäbe einen verhältnismäßig einfachen Ausweg, indem man die normalen Führerscheine bei Ausgabe befristet und ihre Inhaber während dieser Karenzzeit mit verschärfter Sorgfalt zur Brust nimmt — falls es gekracht hat. Andererseits hat es sich erwiesen, daß oft die Unfallanfälligkeit erst im 2. oder 3. Jahr der Führerscheinerteilung einsetzt, wenn der

Der vom ADAC gestarteten Aktion „Friede auf der Straße“ hat sich auch die englische Besatzungsmacht angeschlossen, so daß außer den deutschen Privat- und Dienstfahrzeugen auch sämtliche OCG-Fahrzeuge daran beteiligt sind.

Fahrer „mutig“ geworden ist. Auch in dieser Hinsicht dürfte eine Verlagerung des Vierer-Scheins auf Klasse I das Ziel umgehen. Ich wäre für eine rigorose Verschärfung der Strafen bei eindeutiger Unfallverursachung, wie es bereits weitgehend wirksam bei Alkoholdelikten gehandhabt wird. Ein drohender Führerscheinentzug hebt auch dem rücksichtslosesten Kraftfahrer den Fuß vom Gaspedal. — Was die Tagung betrifft, so wurde der Lernführerscheinvorschlag, wie schon bei einem vorausgehenden ähnlichen Treffen formuliert, den einschlägigen Bundesministerien übermittelt.

Eine der besten Erfindungen in diesem Zusammenhang scheint mir der „Ordnung auf Vorschub“, genannt der „Rote Punkt“ zu sein, den der Kraftfahrer, der sich dieser Methode der Selbstverpflichtung anschließt, sichtbar am Fahrzeug führt. Das Abzeichen, das die Beschriftung „Friede auf der Straße“ trägt, wurde zuerst vom ADAC Gau Nordrhein in Zusammenarbeit mit der Bundesverkehrsverwaltung mit bestem Erfolg herausgegeben. Das darin liegende psychologische Moment scheint mir äußerst einleuchtend, denn es sähe doch z. B. kaum gut aus, wenn ein Fahrzeug, welches sichtbar „Friede auf der Straße“ verkündet, mit Karacho durch Einbahnstraßen jagt, vielleicht sogar in verkehrter Richtung, oder Fußgänger an Haltestellen mit Gewalt in die Straßenbahn scheucht und was der anderen Unsitten mehr sind. Übrigens, Fußgänger könnten es ruhig im Geist am Hut oder an der Aktentasche mittragen. — Jedenfalls also würde durch diese sichtbare Selbstverpflichtung dokumentiert, daß der Inhaber willens und bereit ist, jegliche Rücksicht im Verkehr walten zu lassen — und das ist schon eine ganze Menge, wenn es alle tun. Ich, um einmal pro domo zu sprechen, führe dieses Schild schon seit Monaten am Fahrzeug, und die Vorübergehenden, die es am parkenden Vehikel sehen, nicken nach näherer Betrachtung durchweg anerkennend mit den Köpfen. Nun fahre ich erst seit gut 20 Jahren ununterbrochen unfallfrei (toi, toi, toi) und davon die meiste Zeit im Berliner Verkehr; deshalb kann ich vielleicht schon eine Kleinigkeit mitreden.

So, jetzt bitte alles zurück auf Null! — Der ziemlich anstrengende Zug der Zeit bringt es mit sich, daß auch in unserer fröhlichen Rollerei die technischen und wirtschaftlichen Erkenntnisse weiterrollen und bisweilen muntere Wellen schlagen. Wir, als ganz schön

verbreitetes Sprachrohr, müssen und wollen sogar von den Ultrakurzwellen umfangreich Kenntnis nehmen, um sie den verwundert aufhorchenden Lesern zu vermitteln. — Jetzt z. B. haben sich drei Rollerwerke, Goggo, Vespa, Kroboth (andere folgen auf dem Fuße) nebenher auf 3 oder 4 Räder (um)gestellt. Sie haben unbedingt Beachtliches auf die 4 Räder gestellt, so beachtlich, daß wir nach einiger Kenntnis der Dinge ihnen ebensolchen Platz einräumen müssen, zumal auf diesem Gebiet von anderen Seiten noch Wesentliches zu erwarten ist. Ich möchte schlankweg behaupten, daß sich hier eine ganz neue Entwicklung und ein neuer Interessentenkreis auftut, der mit uns engstens verwandt ist. Der italienische „Isotta“ und der österreichische Felber-Autoroller haben ebenfalls in kurzer Zeit ihr Publikum gefunden. Auch der Roller wurde von Fach- und anderen Leuten, gelinde gesagt, skeptisch aufgenommen. Wir werden also diese Dinge jetzt genau beobachten und darüber berichten, und zwar in einem Anhang, um unsere Rollerkreise mitnichten zu stören, falls nicht wieder jemand etwas dagegen hat. — Vierradroller oder Kleinwagen, das ist hier die dünne Frage. Ich finde, ein Roller hat zwei Räder, ein Auto deren vier. Das Wort Kleinwagen klingt albern und nach Kinderwagen. Also sagen wir Kleinwagen oder -auto. Nun hat die Redaktion beschlossen, wenn schon diese Vierraduntersätze, dann gehen wir gleich gelegentlich bis auf 500 cm, das macht vergleichsweise die ganze Sache interessanter (Hoffmann-Kabine und Goggomobil haben 250 cm). Wir werden auch einen theoretischen Fahrkursus einführen usw. Heute haben wir gleich mal mit dem kleinen Lloyd angefangen, da die anderen zum Testen noch nicht so weit waren, und der LP 100 bisher einer der beliebtesten „Umsteiger“ gewesen ist.

Im übrigen wird natürlich der Roller- und Campingleserstoff durch den sporadisch erfolgenden Anhang in keiner Weise berührt, im Gegenteil, vielleicht durch größere Möglichkeiten noch erweitert. Wir sind und bleiben die Rollerzeitung.

Dazu kommt, daß wir mit dieser Maßnahme vielfache Leserwünsche erfüllen können. Es ist nämlich kein Geheimnis, daß Exrollerfahrer (das Nachwuchsoll ist massenhaft gesichert) meist zum kleinen Wagen überwechseln. Und eine erkleckliche Anzahl Leser hat uns mitgeteilt, sie würden recht gern in der R. R. etwas darüber finden zwecks frühzeitiger Orientierung und — Sie werden es nicht für möglich halten — um sie mit Recht weiterzulesen. — Neulich hat ein Herr sein eben abgeschlossenes Abonnement sofort ganz freundlich gekündigt, weil er annahm, die R. R. sei speziell auf seinen Rollertyp ausgerichtet — das gibt's auch.

Sowie! für heute. Hoffentlich findet bald mal etwas Sommer statt. Mit unserem Titelblatt wollten wir versuchen, ihn hervorzulocken, vielleicht glückt's. Mit diesem Wunsch verbleibe ich wie stets mit herzlichsten Grüßen, besonders auch an unsere vielen nagelneuen Leser. von Roller zu Roller

Ihr  
Friedolin





R. R. testet  
den Achilles-Sport:

So

FINF ES AN ... Der Vorläufer d. Achilles, der kleine AMI, m. 98-ccm-Sachsmotor



Achilles-Sport

Ein Gemeinschaftswerk Schweizer Konstrukteure und deutscher Ingenieure

...UND SCHLIESSLICH WURDE DARAUS

# DER *achilles*

Ganz plötzlich war er letztes Jahr da, der Achilles-Roller, und Fachleute und Laien wußten nicht so recht, wie ihn klassifizieren. Darum ist es interessant, einmal rückwärts blickend seine Entwicklung zu verfolgen. Ganz so plötzlich, wie es nach außen hin den Anschein hatte, war der Achilles-Sport nämlich nicht entstanden. Vielmehr hatte das Jahre gedauert, und ich durfte dabei sein, wie er in (oder sagt man „mit“?) Krämpfen bei uns in der Schweiz geboren wurde.

Der Anfang war der kleine AMI. Oder nein, ich muß noch weiter zurückgreifen. Es begann eigentlich damit, daß nach Beendigung des Krieges bei uns in der Schweiz ein kleines Fahrding auftauchte, mit dem man sich ganz ordentlich bewegen konnte! Die englischen Fallschirmtruppen hatten das bereits bewiesen. Das Ding hieß Corgi, wurde nur in wenigen Stückzahlen verkauft, konnte für sich aber den Verdienst buchen, dem kleinen Rad den Markt geöffnet zu haben. Dann kamen einige Italiener, immer schon Meister der Form, und dachten sich, was die Engländer für das Militär in zweckentsprechender Form entwickelt hatten, das machen wir für den zivilen Bedarf in verfeinert Form. Was dabei herauskam, das nannte sich Piccola Zetta, besaß eine entzückende, alles bedeckende Verschalung, darunter den Cucciolo-Zweigangblock, der mit der Rolex-Zweigangnabe im Hinterrad insgesamt 4 Gänge ergab. Der Zetta verschwand nach kurzer Zeit, und eine Weile danach wurde der kleine AMI geboren. Die Ähnlichkeit war unverkennbar, aber den beteiligten Köchen spielte das Glück mit dem 98-ccm-Zweigang-Sachsmotor, das ideale Antriebsmittel für einen einplätzig Roller zu, ferner einen großzügigen Finanzier, einen guten Fabrikationsbetrieb und einen tüchtigen Propagandamann. In den nächsten zwei Jahren wurden rund 1000 Stück fabriziert und in der Schweiz abgesetzt. 1952 war es aus, denn die handwerkliche Ausführung der ersten Serien belastete den Absatz des wirklich hervorragenden letzten Modelles, das mit von 2 1/4" auf 8 x 3,5" vergrößerten Reifen (Vespa-Format) und Öldämpfung der langhubigen Schwinge glänzende Fahr-eigenschaften hatte.

Inzwischen hatte man schon lange davon gemunkelt, daß ein größerer zweiplätziger AMI herauskommen würde. Und tatsächlich wurde ein solcher bereits vor drei Jahren am Brüsseler Salon gezeigt. Leider blieb die Lieferung, an der die gesamte Händler-schaft äußerst interessiert war aus, vielleicht auch zum Glück, denn das damalige Modell war lediglich ein Zufallsprodukt, ein unfertiges Möbel zum internen Gebrauch, wie ja auch ein DKW-Roller vor dem Krieg bereits existierte, aber nur zum Verkehr in den ausgedehnten Werkanlagen. Äußerlich wurde es dann um das zweiplätzig Modell, genannt AMI-Sport, sehr still. Hinter den Werksmauern in Zürich aber kochten die Köche an ihrem Brei und benutzten ihre Schöpflöffel auch schon einmal dazu, um ihren gegenteiligen Anschauungen Nachdruck zu verleihen. Einige Gewürze steuerte der Verfasser hinzu. Leider machte man fürs erste von einigen weiteren keinen Gebrauch, griff nachher aber doch zu, und mit Sicherheit wird der Rest der vorgeschlagenen Gewürze später auch noch dazu kommen. Trotzdem ist aus dem AMI-Sport jetzt eine rechte Sache entstanden, besonders, als in den Achilles-Werken in Wilhelmshaven der Fabrikationsbetrieb mit der nötigen Kapazität gefunden wurde (momentan 30 Stück am Tag), und mit Leuten, die auch die handwerkliche Seite beherrschen, weil sie im Fahrrad- und Motorradbau auf eine lange Erfahrung zurückblicken können.

Der Achilles-Sport besitzt einen außerordentlich stabilen geschlossenen Rohrrahmen mit Teleskopgabel und Hinterradschwinge, deren Federelemente aus zwei Gummi-Torsionselementen in der Lagerung und aus einem Gummidruckkörper bestehen. Ein wichtiges Detail, das bei vielen anderen Baumustern mit hinterer Schwinge vermißt wird, ist das bis hinten durchgeführte obere Rahmenrohr, deshalb wichtig, weil man hierdurch keine Bedenken zu haben braucht, gewichtiges Gepäck aufzuladen. Auch auf die Fahreigenschaften hat das wenig Einfluß, da der Motor, wahlweise der 150- oder 175-ccm-Sachs-Viergangblock, weit vorne gelagert ist, so daß fast die Hälfte des Leergewichtes auf dem Vorderrad liegt.



Der Raum unter dem Doppelsattel birgt das Werkzeug und enthält den Reserveschlauch. Der serienmäßige Gepäckträger, der auf dem Hauptrahmenrohr aufsteht, ist Gold wert

4 Als Naben kamen nach anfänglichen Versuchen mit einem Eigenbau die Pränafo-Rollernaben mit Bremsen von 150 mm  $\phi$  x 25 mm zum Einbau. Die zuerst verwandten 100-mm- $\beta$ -Bremsen hielten den seinerzeitigen Werk-Prüfungsbedingungen nicht stand



Wenn man den Achilles zum erstenmal fährt, ist man deshalb überrascht durch die absolute Fahrstabilität, bei der es weder Nickschwingungen noch seitliches Schwanzeln gibt. Die Fahrstabilität ist auch in Kurven derart ausgeprägt, daß man diese in starker Schräglage mit einer Präzision durchfahren kann, wie man das bei den meisten Motorrädern, aber nur bei wenigen Rollern gewöhnt ist. Als Gründe hierfür wirken die gute Gewichtsverteilung, die gute Eigendämpfung der Federung und die auf  $10 \times 3,5''$  vergrößerten Räder zusammen.

Diese Wendigkeit, die hervorragende Straßenhaltung und Kurvenlage und die gute Beschleunigung des Sachs-Motors ermöglichen es, auf Überlandfahrten verhältnismäßig hohe Durchschnittsleistungen zu erzielen. Ich selbst fahre die Ausführung mit 150-ccm-Motor, welcher rund 6,5 PS leistet. Damit liegen meine Durchschnittsleistungen im kuppelten Mittelland solo bei längeren Überlandfahrten regelmäßig bei 55 bis 60 km/h, mit zwei Personen bei 50 bis 55 km/h. Das bedeutet, daß man die meiste Zeit mit voll

#### Technische Daten:

**Motor:** Luftgekühlter Einzylinder-Zweitakt Sachs-Motor, Zylinderinhalt 174 ccm, Leistung 9 PS bei 5250 U/min. Vergaser mit großem Nebelbluffilter und Starthilfe. 4-Gang-Getriebe mit Fußschaltung und Leerlaufschalthebel am Lenker.

**Elektrische Anlage:** Bosch-Schwungrad-Lichtmagnetzündung, 6 V 45 W mit Batterie für Horn und Standlicht. Scheinwerfer 160 mm  $\varnothing$  mit 6 V 35/35 W-Biluxlampe und beleuchtetem eingebautem Tachometer. Schlußlicht mit Stopplicht kombiniert.

**Fahrwerk:** Geschlossener, verwindungsfreier Rahmen. Teleskopgabel. Schwingrahmen-Hinterradfederung mit Gummielementen. Hinterradkette in geschlossenem Kettenkasten.

**Räder:**  $10 \times 3,5''$  Pneu auf geteilter Stahlfelge, also rasch demontierbar bei Schlauchwechsel. Steckachsaben „Pranaf“, Großdimensionierte Bremsstrommeln  $150 \times 25$  mm.

**Satteltank:** Mit ca. 10 Litern Inhalt.

**Doppelsitz:** Mit Schaumgummipolsterung und darunter eingebautem Werkzeugbehälter, der auch einen Ersatzschlauch enthält.

**Abmessungen:** Höhe des Fahrzeuges: 900 mm, Breite 645 mm. Gesamtlänge: 1830 mm, Radstand: 1250 mm, Bodenfreiheit: 140 mm. Farbe: Goldbraun.

**Maximalgeschwindigkeit:** 90 km/h.

**Verbrauch:** Je nach Fahrweise ca. 2,8 bis 4,2 Liter/100 km. Ausführung auch mit 150-ccm-Motor lieferbar. Maximalgeschwindigkeit ca. 80 km/h.

**Hersteller:** Achilles-Werke, Weikert & Co. K.G., Wilhelmshaven-Langewerth.

offenem Hahn fahren muß, was der Sachs-Motor aber ohne zu murren hinnimmt. So habe ich beispielsweise die Autobahnstrecke von Nürnberg nach München mit genau 70 Schnitt gefahren, das heißt durchweg mit 80% Gas, sämtliche Steigungen bis zum Anschlag offen, ohne daß der Motor nur einmal gespuckt hätte. Wenn man solche Leistungen verlangt, muß man lediglich eine Kerze verwenden, welche genügend Wärme abführt, und das ist in diesem Falle eine 240er. Zu bemerken ist hier, daß der Motor trotz vollkommener Einschaltung nicht mit einem Ventilator ausgerüstet ist. Ich habe das auch nie für notwendig erachtet, denn die vorderen Leitbleche sorgen für genügenden Luftdurchsatz. Man lasse sich aber ja nicht dazu verleiten, dem Motor eine bessere Kühlung dadurch vermitteln zu wollen, daß man die seitlichen Türchen aushängt. Das würde genau das Gegenteil bewirken, weil in diesem Falle nämlich an Stelle des ruhigen Durchstreichens nur Luftwirbel entstehen würden.

Hohe Reisedurchschnitte fährt man aber nicht nur mit dem Motor, sondern auch mit den Bremsen, weil man bei kürzeren Bremswegen mit mehr Tempo an eine Kreuzung oder an eine Kurve herangehen kann. Für den großen AMI wurden speziell entwickelte Pränafo-Rollernaben vorgesehen, die mit Bremsen von 150 mm Durchmesser und 25 mm Belagbreite den Geschwindigkeiten dieses Fahrzeuges angepaßt sind. Bei unseren Schweizer Bergen erweisen sie sich allerdings als nicht ganz wärmostabil und sollten noch verstärkende Kühlrippen erhalten. Steckachsen vorn und



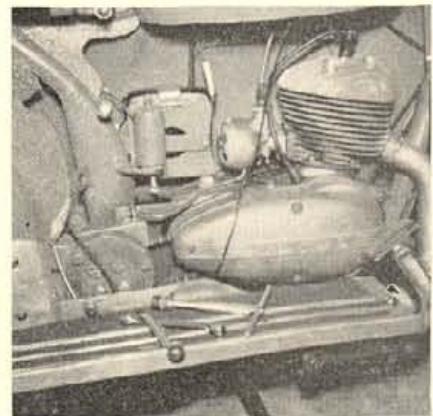
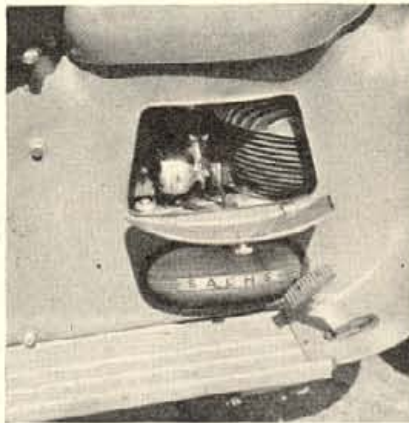
Bei Geländeprüfungsfahrten wurde der Achilles-Sport höchsten Beanspruchungen ausgesetzt. Auf dem Nürburgring holte er 5 Goldmedaillen und mehrere Sonderpreise. Er zeichnete sich durch außerordentliche Fahrstabilität aus.

hinten erleichtern die Raddemontage, und da die Radscheiben austauschbar sind, besteht die Möglichkeit, ein Reserverad mitzuführen. Ich selbst erachte allerdings den im Werkzeugbehälter enthaltenen Ersatzschlauch für genügend. Die Antriebskette ist neuerdings durch einen geschlossenen Kettenkasten geschützt, was die Lebensdauer derselben wesentlich verlängert.

Was die 175er Version anbetrifft, so muß man sich nur einmal damit vor ein 200er- oder 250er-Motorrad begeben, wenn man richtig fahren kann. Der Hintermann wird sehr schnell runde Augen bekommen und den Achilles-Sport möglicherweise ziemlich bald aus dem Blickfeld verlieren. Die ca.  $9 \frac{1}{2}$  PS, welche der 175er Motor leistet, reichen nämlich für ausgesprochen anspruchsvolle Fahrleistungen, auch in unserem bergigen Land, vollkommen aus, und nur wenige Rollerfahrer sind fahrtechnisch überhaupt in der Lage, mehr als 10 PS voll auszunutzen und durch das Hinterrad auf den Boden bringen zu können. Das geschieht eigentlich nur auf Bergstrecken, und hier reicht wiederum die Leistungsabgabe von 9,5 PS vollkommen aus, um auf sehr anständige Fahrleistungen zu kommen, wobei noch genügend Reserve vorhanden ist, um auch auf Pflasterstraßen noch einen Autocar überholen zu können. Mehr wollen wir ja gar nicht. Und schneller als 90 km/h wollen wir ja auch nicht fahren, wenn nur die Beschleunigung derart ist, daß wir mit Leichtigkeit höhere Reisedurchschnitte erzielen können.

Der Finish des Achilles ist ganz hervorragend, und in Goldbraun, Chrom und mit einem hellfarbigen, sehr groß bemessenen Doppelsitz präsentiert er eine sehr gefällige Luxusausführung und konnte seit seinem Erscheinen bereits gute Verkaufserfolge erzielen.

R. H. Schroeder,  
Zürich



Die seitlichen Klappen sind so groß bemessen, daß man ohne Schwierigkeiten zu Kerze und Vergaser heran kann. Die Feder an der Klappe ist eine Sonderausführung, die sich bewährt hat, da man auf dieser Seite öfter zu dem Benzinhahn muß. Heute sind die Klappen noch größer, und der Schalthebel läuft nicht mehr unter dem Trittbrett durch.

Hier sieht man eine Menge guter Dinge auf einmal! Den sauberen Sachblock im robusten Rahmen, den einen Gummiteleskopblock der hinteren Schwinge, die selbst gebastelte Kettenantriebskette mit Zuleitung vom Vergaser (Überlauf) und mit separatem Ölbehälter, die Batterie mit Steckanschluss, und ganz vorne das zum Bauen einzig richtige Beize-Werkzeug.



# Mit Kunibert zum Wörther See

Rollertechnik für den Urlaubsgebrauch



Text und  
Fotos: J. K.

Am Parkplatz Hochtor 2505 m (Großglockner-Straße, Blick auf Goldberggruppe)

Unser „Kunibert“, ein 200er Goggo, lag fast in all seinen Einzelteilen verteilt, fein ausgebreitet am Boden. Nach täglichem Fahren im Sommer und Winter hatte unser Roller 16900 km treu seine Dienste geleistet. Ehe „Kuni“ uns jetzt nach Kärnten bringen sollte, mußten wir auch mal etwas für „ihn“ tun. Besonderes Augenmerk legten wir auf sämtliche Bedienungselemente — wie Kupplung, Bowdenzüge, Lager — und vor allem auf die Bremsbeläge. Es erwies sich auch als nötig. Tief luftholend mußten wir nochmals unsere Urloabskasse erleichtern und die erforderlichen Ersatzteile beschaffen. Glaubt uns, liebe Rollerfreunde, so etwas macht sich bezahlt und spart jenseits der Grenzen kostbare Devisen und viel Verdruß. Nach vollendetem Zusammenbau blieb seltsamerweise nicht eine einzige Schraube übrig. Zum Schluß spendierten wir noch eine neue Kerze. Einen weiteren Tip möchten wir noch gerne anraten: Macht aus einer Holzleiste einen kleinen Meßstab für euren Tank, damit man sieht, für welche Strecke der Tankinhalt ausreicht. Auf diese Art erspart man sich viele Tropfen Schweiß. Wir wollen doch fahren und nicht schieben. Auch der Ausrüstung, soweit sie unser Fahrzeug betrifft, schenken wir große Aufmerksamkeit. Ich glaube, daß in dieser Angelegenheit gar keine Ratschläge helfen; Lehrgeld ist da wohl der beste Ratgeber. Auch wir hatten unsere Werkzeugsache nach unliebsamen Pannen durch Steckschlüssel, Kombizange und verstellbarer Polygripzange vergrößert. Immer hat es sich bewährt, wenn man außerdem noch Ersatzzündkerze, Steckglieder für Antriebskette, Flickzeug, Fettspritze, Ersatzlampen, Isolierband, Kabel, Schrauben, Muttern, Scheiben, Federlinge als Ersatz bei sich hat. Ein Ersatz-Bowdenzug für die Kupplung kann nie schaden. All diese Kleinigkeiten können die berühmte Rechnung „gewußt wo, kostet...“ vermeiden helfen.

„Kuni“ bekam 40 kg Gepäck und zwei urlaubsreife Gestalten aufgebrummt. Ganz gemütlich mit 60 km/h ging es über die Autobahn in Richtung Inzell—Landesgrenze. Wir hatten in unserer Fahrpraxis schon rausbekommen, daß ein allzu schnelles Hochziehen des noch nicht warmen Motors nur die uns allzu bekannten Nebengeräusche, wie Niesen oder Patschen hervorruft. Warum denn immer gleich alles unserem „Eselchen“ in die Schuhe schieben. Vielleicht sind es doch wir, die solche Dinge auf dem Kerbholz haben. Laßt euren Motor erstmal richtig warm werden. Ihr werdet staunen, wie und wo sich das bemerkbar macht. Sogar der oft so hoch liegende Spritverbrauch fällt in tragbare Grenzen zurück.

Auch wir hatten ein kleines Pech; kurz nach Verlassen der Landesgrenze brach unser Tachoantrieb. Es mußte nun ohne ihn gehen. Die „tanzende Nadel“ wäre ja nicht von Interesse gewesen, aber wie sollten wir unseren Kilometerstand errechnen. Es wäre zu viel verlangt, bei jedem Kilometerstein ein Strichelchen zu machen. Der wunderbare Reiz der Strecke Lofer—Zell am See—Bruck tröstete uns und ließ uns gar nicht erst auf derart absurde Ideen kommen. Jetzt kam uns auch unser Meßstab unersetzlich vor. Schneller als wir dachten, standen wir an der Mautstelle der Glocknerstraße. Für 20.— ÖS je Person händigte man uns das rote „G“ aus. Kehre um Kehre ging's nun immer höher. „Immer mit der Ruhe“ sagten wir uns, nur nicht den Motor über-tourten. In höheren Regionen sahen wir manche wieder, die es ganz genau wissen wollten.

Der Spätnachmittag zwang uns, die Glocknerstraße ohne Pause durchzufahren. Wir wollten ja noch bis Lienz. Ohne Keuchen und Räuspfern hat uns unser Roller bis zur Pasterze gebracht. Man sieht, es geht auch mit der Ruhe. Von Bruck aus schafften wir es in 1 1/2 Stunden. Nach kurzer Rast rollten wir im 2. Gang nach Heiligenblut. Nachdem ein Zweitakter wenig Bremswirkung zeigt, wurden beide Bremsen abwechselnd benutzt. Erstens geht es nicht zu schnell, zweitens werden die Bremstrommeln nicht zu heiß, die Bremsbeläge nutzen sich nicht zu schnell ab, und drittens hat man sein Fahrzeug in der Hand.

„Haben wir alles gewußt“ — wird nun mancher sagen; aber, liebe Rollerfreunde, viele wissen es doch nicht. In seinem Stüb-

chen daheim hat wohl jeder seine guten Vorsätze, während dann in der Praxis doch manche Privatrennen ausgetragen werden. Gerade wir wollen im Straßenverkehr fair sein!

In Winklarn (271 km Tagesstrecke) beendeten wir unseren ersten Urlaubstag. Bei einem „Viertelrote“ erlebten wir nochmals in Gedanken unsere Fahrt.

Nach einem guten und reichlichen Frühstück, das gehört nämlich auch dazu, geht es am nächsten Tag weiter über den Iselsberg in das Drautal. Eine herrliche Fahrt. Vor uns die Lienzer Dolomiten mit dem Hochstadel und dem Spitzkofel. Rechts unter uns die Landeshauptstadt von Osttirol — Lienz. Der Drauental führt uns die Straße über Spittal, Villach zum Wörther See. Sekirn am Südufer des Wörther Sees war unser endgültiges Ziel; hier wollten wir 8 Tage lang den Alltag vergessen. Kärnten bietet viele lohnende Reiseziele. Es ist nicht weit nach Jugoslawien und Italien. Über den Katschberg konnten wir leider die Rückreise nicht antreten. Die Zufahrtsstraße war durch einen Erdbeben erschüttert. Schade, gerade diese Strecke soll landschaftlich sehr schön sein. Strömender Regen ließ uns den kürzesten Weg wählen. In Mallnitz wurde unser „Kuni“ verladen, um per Schienen den Tauern-Tunnel zu absolvieren (Roller und 2 Personen 12,50 ÖS). Der Gasteiner Ache entlang bis Lofer über Zell am See—Lofer—Steinpaß erreichten wir wieder das Bundesgebiet. Dicke Wetterwolken in unserem Rücken trieben uns zur größten Eile an. Daheim in München waren wir über unsere Fahrzeit selbst erstaunt. Wir hatten die 365 km in 10 Stunden geschafft. Die effektive Fahrzeit betrug 6 1/2 Stunden.

Bei einer Gesamtstrecke von 975 km (nach der Karte vom ADAC) benötigten wir genau 30 l Kraftstoff (3,1 l/100 km). Kann man da noch mit schiefen Mundwinkeln unsere Roller betrachten? Sie sind durchaus vollwertige Reisefahrzeuge. Vielleicht werden noch manche Skeptiker überzeugte Rollerfreunde. Mir ist es ja auch so ergangen.

So hat uns unser 200er Goggo ohne Mucken zu einem wunderschönen Urlaub verholfen. All denen, die nach Österreich wollen, möchte ich raten, ohne weiteres Super-Benzin im gewohnten Mischverhältnis zu tanken. Allerdings ist darauf zu achten, daß der Luftschieber nur zwei Drittel offen ist, damit das Gemisch nicht allzu mager wird, sonst hustet uns unser Rollerchen bei erhöhter Leistung was vor.

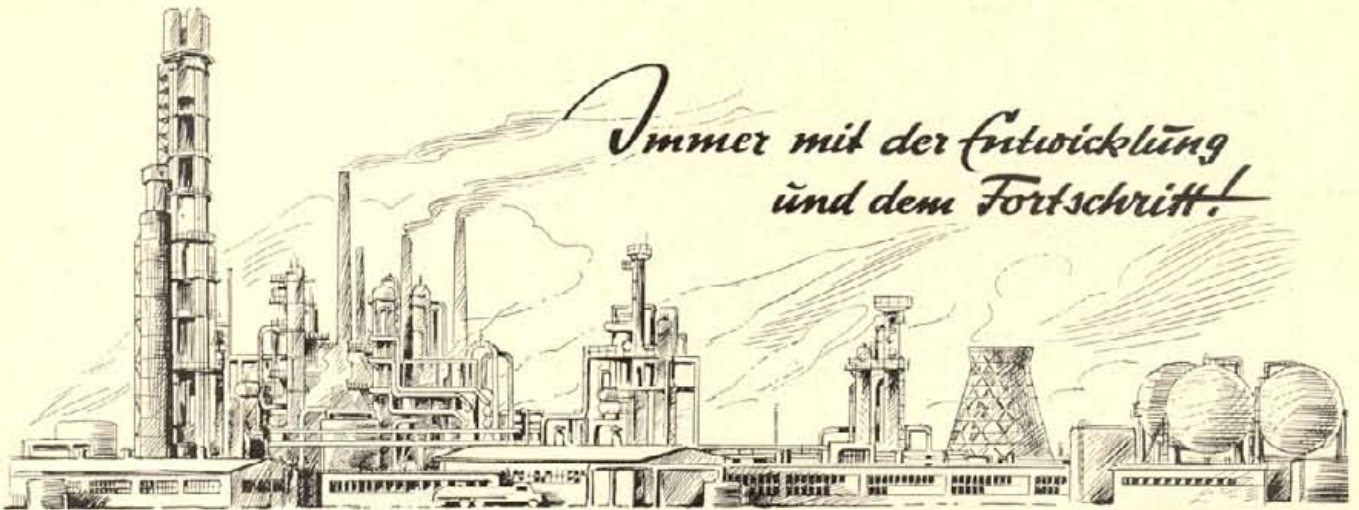
Und wißt ihr, liebe Rollerfahrer, was man dann, wieder zu Hause angekommen, macht? Ich habe meinen „Kuni“ wieder gründlich angesehen. Mit Petroleum und Pinsel hat er wieder seine alte Frische bekommen. Den Lagern und allen Schmierstellen hat neues Fett recht gut getan. Unser Vergaser und Luftfilter bedarf besonderer Pflege. Kaum zu glauben, was sich darin für Schmutz- und Staubteilchen angesammelt haben. Die Antriebskette bedurfte einer dringenden Reinigung. In heißem Fett „gekocht“, war sie bald wieder in brauchbarem Zustand. Erst damit kann man seinen Urlaub erfolgreich beenden.

Nach dem Gewitter (Lienzer Dolomiten vom Iselsberg)





*Immer mit der Entwicklung  
und dem Fortschritt!*



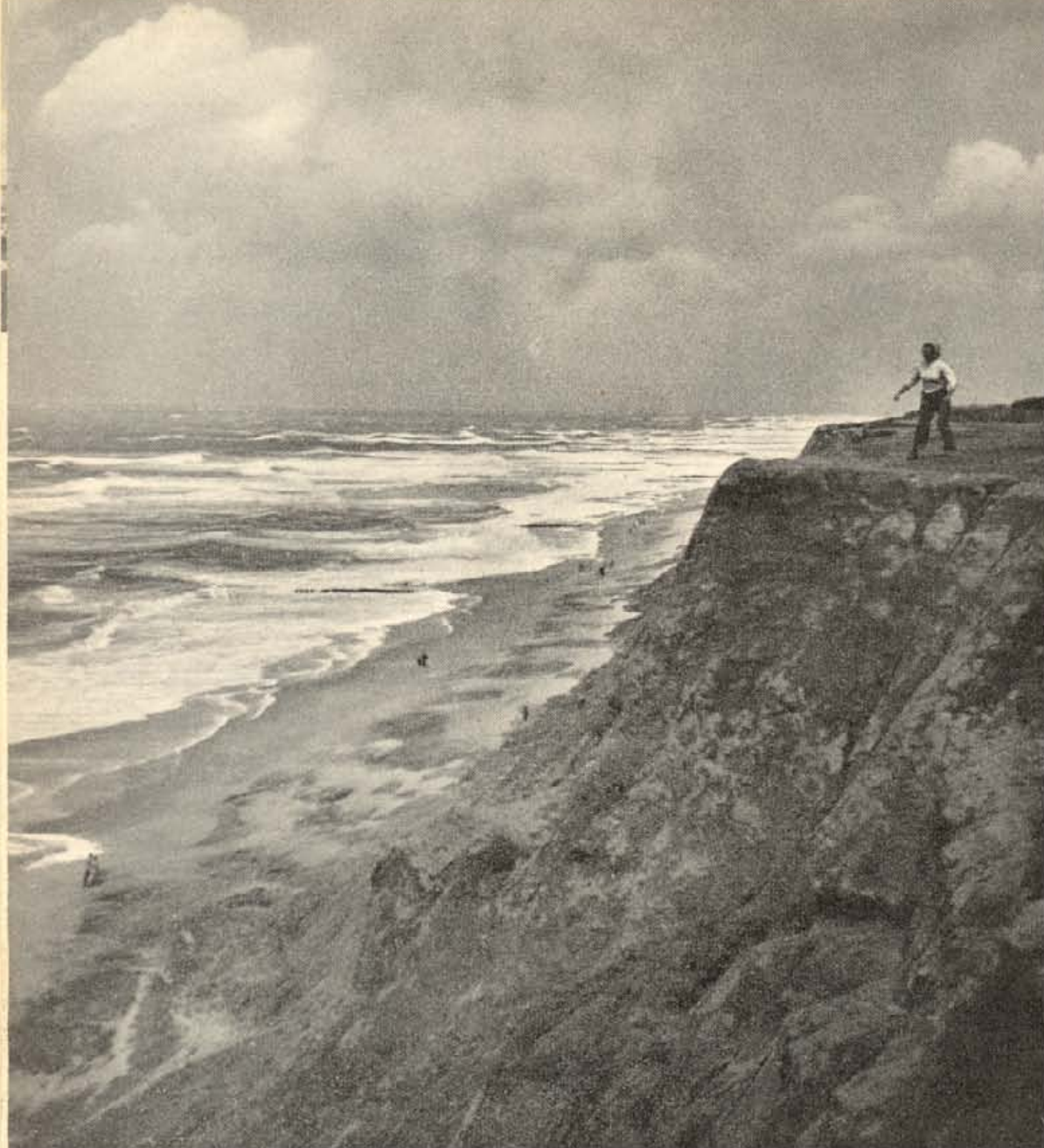
# NITAG-KRAFTSTOFFE

*... mit der natürlichen Oktanreserve!*



**GÄBE ES ETWAS BESSERES - ES WÄRE AUCH EIN NITAG-ERZEUGNIS!**



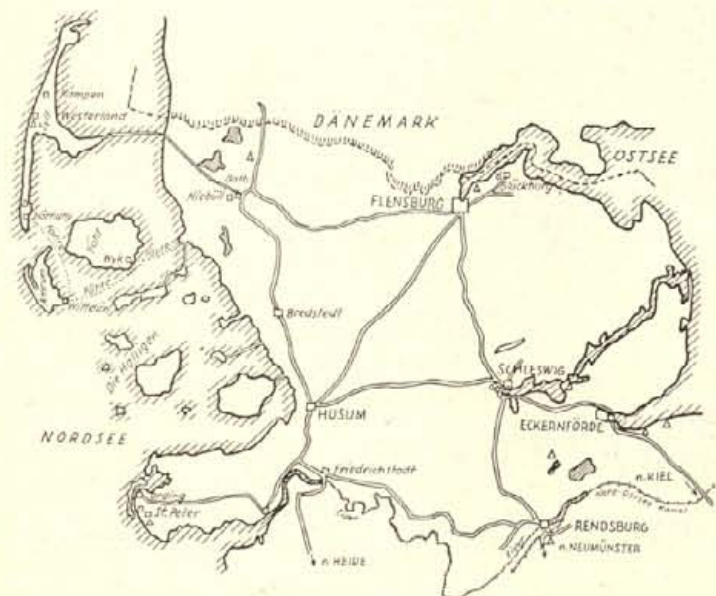


Die nordfriesischen Inseln Amrum, Föhr und Sylt, die dem schleswighischen Festland vorgelagert sind, haben als heilkräftige Bäder Welt-ruhm. Die nördlichste u. größte dieser Inseln, Sylt, bietet ihre 40 km lange Küste dem offenen Meer dar, und die heranbrausenden Wogen sind kaum irgendwo an der Nordsee so stark u. gewaltig wie an den Strand-flächen von Sylt. An drei Seiten schließen sich an den bis zu 50 m breiten Strand mächtige Dünen an. Im Norden fällt die Küste rot-leuchteml und schroff zum Strande ab. Ingenieurkunst und -geist haben die Insel in ein Festland gewandelt. Auf einem 11 m breiten Damme, dem Wattenmeridian, fährt der Zug quer durch das Meer von Niebüll nach Westerland, dem größten Bad der Insel. Roller werden verladen.

Bild: Clausen, Garmisch

ROLLER REVUE-REISETIP:

**ZU DEN HALLIGEN UND ZUR »GRAUEN STADT AM MEER«**



Der nördlichste Zipfel unserer deutschen Heimat, das schöne „Schleswig-Holstein, meerrumschlungen . . .“, lockt im Sommer mit den Nordseebädern auf den Hallig-Inseln und an der Küste. Anfahrt am besten von Hamburg aus über Itzehoe, Heide bis Friedrichstadt. Von hier erreicht man westlich abweigend die bekannten Seebäder St. Peter-Ording, die wegen ihres flachen Strandes besonders von Familien mit kleinen Kindern geschätzt werden. Fährt man über Friedrichstadt nördlich weiter, so kommt man in eine der malerischsten und interessantesten alten Städte an der Küste, nach Husum, der „grauen Stadt am Meer“. Von hier aus erreicht man Bredstedt, Niebüll und von allen Küsten-orten aus die vorgelagerten Halligen und nordfriesischen Inseln, deren wichtigste und nördlichste, Sylt mit Westerland, sogar durch einen Eisenbahndamm mit dem Festland verbunden ist. Amrum, Föhr und wie sie alle heißen, bieten immer und überall gute Badegelegenheit und Unterkunft, vom Luxushotel mit Spielbank in Westerland bis zum einfachsten Quartier beim Fischer. Den Rückweg kann man östlich über Flensburg mit dem in der Nähe liegenden Wasserschloß Glücksburg wählen, von da nach Schleswig an seiner Förde, nach Eckernförde oder Rendsburg am Nord-Ostsee-Kanal und weiter südlich über Neumünster nach Lübeck und dann wieder zurück nach Hamburg.

H. W. A. Schoeller.



## Der Roller

### IM STRASSENVERKEHR

Sturzhelm ist gut — anständig fahren besser

Der moderne Straßenverkehr setzt sich aus einer Vielzahl von Fahrzeugen mit verschiedenartigen Geschwindigkeiten und unterschiedlichem Raumbedarf zusammen. Sein Ablauf muß sich daher notwendigerweise nach bestimmten festgelegten Regeln vollziehen, um nicht in einen hoffnungslosen Wirrwarr zu geraten, der einem Kampf aller gegen alle gleichkommen würde.

Wir haben nun immer noch den eigenartigen Zustand, daß die Teilnehmer am Straßenverkehr sich aus Gelernten und Ungelernten zusammensetzen, das sind auf der einen Seite die Kraftfahrer, die nach einer ordentlichen theoretischen und praktischen Ausbildung einen Führerschein erhalten haben, und auf der anderen Seite die Masse der Radfahrer, Mopedfahrer, Fuhrwerkslenker und Fußgänger, die sich ohne jeglichen Nachweis ihrer Kenntnis der Verkehrsregeln auf der Straße bewegen dürfen. Zwischen beiden steht noch die Gruppe der Halbgelernten, nämlich der Inhaber von Führerscheinen der Klasse 4, die ohne Ausbildungszwang lediglich in einer verhältnismäßig einfachen Prüfung gewisse theoretische Kenntnisse nachweisen müssen.

Es ist an sich ein unhaltbarer Zustand, daß in dem großen Verkehrsspiel, bei dem es oft genug um Tod und Leben geht, krasse Laien mit Fachleuten zusammenspielen sollen. Was nützt es z. B., wenn der Kraftfahrer genau weiß, wann er die Vorfahrt hat, oder wie und wann er überholen darf, wenn der Rad- oder Mopedfahrer, der Fuhrwerkslenker, der Karrenschieber usw. dies nicht weiß. Das ist wohl auch ein wesentlicher Grund für die zahlreichen Verkehrsunfälle. Die sog. Verkehrserziehungswochen sind nur ein sehr unvollkommenes Mittel, um hier Abhilfe zu schaffen. Ein grundlegender Wandel ist erst zu erwarten, wenn die Verkehrserziehung zum vollwertigen, benoteten Schulfach geworden ist und somit die Jugend schon entsprechend geschult in den Verkehr hineinwächst. Alle Erziehungsversuche an Erwachsenen sind erfahrungsgemäß sehr problematisch.

Da aber noch Jahre darüber vergehen werden, bis der wünschenswerte Zustand erreicht ist, stehen wir alle vor dem Problem, wie wir uns in der Zwischenzeit mit den gegebenen Tatsachen am besten abfinden können. Den zahllosen Gefahren, die uns auf der Straße bedrohen, können wir zweifellos am besten durch eine eigene gediegene Ausbildung widerstehen. In diesem Zusammenhang soll die Ausbildung des Rollerfahrers näher beleuchtet werden. Solange die gegenwärtige Einteilung der Führerscheinklassen noch besteht, kann jeder Maschinen bis zu 250 ccm Inhalt — also die Rollertypen — mit einem Führerschein der Klasse 4 fahren. Auch wenn die vorgeschlagene Neuregelung kommt, bleiben dem Führerschein 4 immer noch die Motoren bis zu 100 ccm vorbehalten. Es sind uns zahlreiche konkrete Fälle bekannt, daß Leute den Führerschein 4 erworben haben, ohne je überhaupt auf einem Motorfahrzeug gesessen zu haben, ja einzelne sogar, ohne überhaupt radfahren zu können. Sie sind dann zu einem Bekannten oder zu ihrem Händler gegangen und haben sich die Bedienung der Maschine erklären lassen, haben dann auf einem Hof oder einer abgelegenen Straße einige Trainingsrunden gedreht und sich dann frisch und munter in den Verkehr gestürzt. Die Gefahr, die solche Leute ohne jede Übung und Erfahrung für die Allgemeinheit bilden, liegt auf der Hand.

Obwohl für die Klasse 4 kein Fahrschulzwang besteht, sollte doch keiner die 20.— DM scheuen, die eine ordentliche Ausbildung in einer Fahrschule kostet. Noch besser wäre es allerdings, wenn er sich gleich entschließen würde, den Führerschein der Klasse 1 zu machen. Er kostet nur 30.— DM mehr, also 50.— DM, dafür erhält er aber auch eine gründliche Fahrausbildung und kann sich dann mit wesentlich mehr Sicherheit im Verkehr bewegen, als wenn er sich seine Fahrkünste selbst angeeignet hat. Ein Sparen bei der Ausbildung ist immer ein Sparen am falschen Platze, denn ein einziger Unfall kostet, selbst wenn es nur Sachschaden gibt, meist sehr viel mehr als ein Fahrschulkurs.

Nun noch ein Wort zum Schutzhelm, der in letzter Zeit viele Anhänger gefunden hat. Es steht außer Zweifel, daß der Schutzhelm in vielen Fällen durchaus lebensrettend wirkt, vorausgesetzt, daß er eine gut gefederte Einlage hat; denn ein starrer Helm, der fest auf dem Kopf sitzt, würde zwar eine tödliche Kopfverletzung verhindern, aber durch die direkte Übertragung der Wucht des Aufpralls unter Umständen zu einem Genickbruch führen. Es soll sich überhaupt niemand einbilden, daß er, wenn er einen Schutzhelm trägt, nun gegen alle ernstesten Verletzungen gefeit sei. Gewiß sind schwere Schädelverletzungen die überwiegende Todesursache bei Krafttradunfällen; aber es gibt doch auch noch allerlei andere

Möglichkeiten, sich bei einem schweren Sturz tödliche Verletzungen zuzuziehen. Zu empfehlen ist das Tragen eines Schutzhelms immer, denn wenn man auch selbst keine Ambitionen als Rennfahrer hat, so muß man doch stets damit rechnen, daß man durch einen anderen, wildgewordenen Benzinkutscher angefahren werden kann. Es gibt heute durchaus angenehm zu tragende und auch für Damen sehr kleidsame Helme. Man achte beim Einkauf nur darauf, daß es sich um einen geprüften Helm mit den vorerwähnten Eigenschaften handelt, und lasse sich nicht durch ein Gefühl der Sicherheit zu leichtsinniger Fahrweise verleiten.

Man vergesse nicht, daß auch der Schutzhelm letzten Endes nur ein Behelfsmittel ist, das gar nicht nötig wäre, wenn jeder einzelne sich im Straßenverkehr vorsichtig und vernünftig verhalten würde. Wir dürfen nicht müde werden, durch Selbstdisziplin und das eigene Vorbild auf diesen Idealzustand hinarbeiten, dann brauchen wir keine gesetzlichen Fesseln und keine polizeilichen Zwangsmaßnahmen. Die große Gemeinde der Rollerfahrer, die durch ihre Wahl der Fahrzeugart an sich schon zum Ausdruck gebracht hat, daß sie mehr Wert auf ein beschauliches und vernünftiges Fahren legt, als auf Rennfahrerallüren, kann in dieser Hinsicht durchaus erzieherisch und beispielgebend auf die übrigen Kraftfahrer einwirken.

Karl Lidl

Die Strumpfmarke charmanter Frauen

The advertisement features a central illustration of a woman in a dark, buttoned suit and skirt, standing in a shop window. To her right is a large, dark, shield-shaped logo with the name 'HUDSON' in white script and a small star below it. Below the woman's feet, a circular inset shows a pair of black high-heeled shoes. The text 'Ihr Bein IM BUCKFELD' is written in a stylized font across the bottom of the illustration. In the bottom right corner of the illustration area, the word 'perlon' is written in a small, rounded font.

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

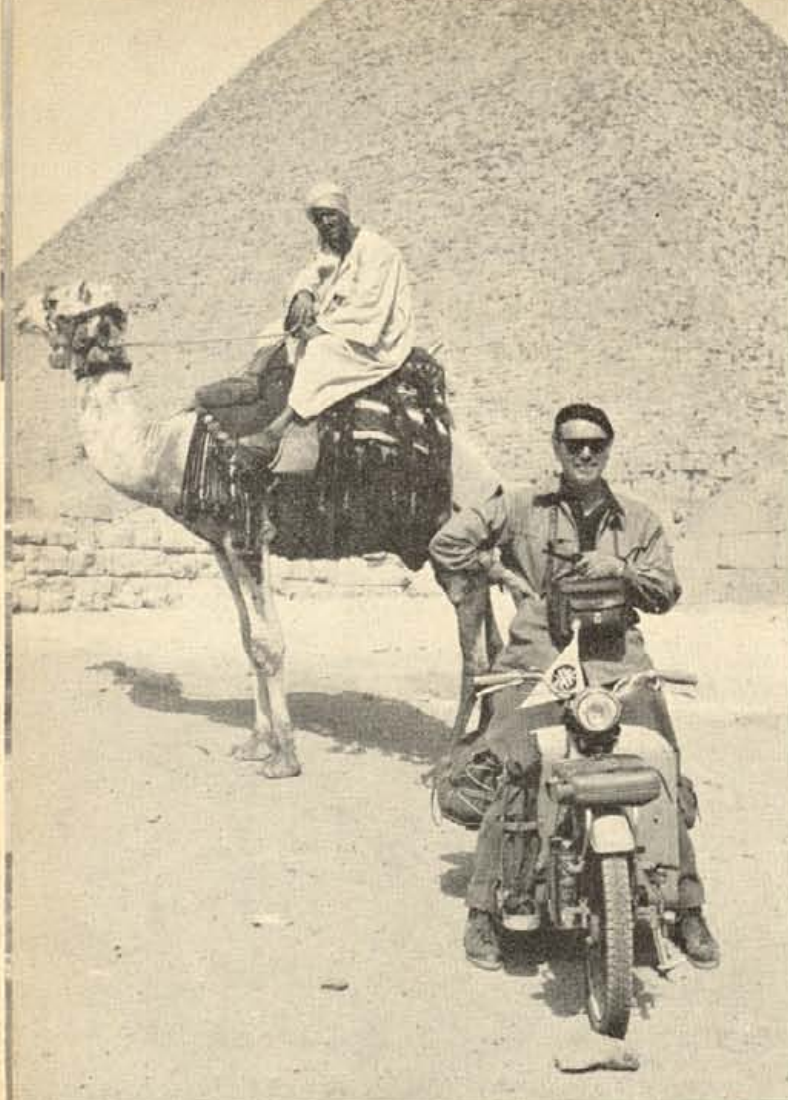
Wir raten Ihnen daher zum  
Hudson-Strumpf, dem eleganten,  
hauchzarten und dauerhaften  
Perlon-Strumpf,  
fesselschlank, vollplastisch,  
mit der klassischen, geraden Mittelnaht.

HUDSON STRUMPFABRIK GMBH STUTTGART - VAHINGEN



# Rollerfahrt nach Kurdistan

VON GÜNTER MARKERT



Der moderne Globetrotter mit seinem kleinen Roller — hier ein Kreidler-Roller mit 50-cm-Motor vor der Cheopspyramide

Welcher deutsche Junge ist nicht schon mit glühenden Wangen und klopfendem Herzen über seinem Karl May gesessen und hat in der Phantasie seine Helden, Old Shatterhand und Winnetou, oder Kara ben Nemsi und Halef Omar, auf ihren abenteuerlichen Wegen durch ferne Länder verfolgt! Und nun sollten mir diese Länder offenstehen, durch die gerade die beiden letzteren gezogen waren, wo sie „Durchs wilde Kurdistan“ und „Von Bagdad nach Stambul“ geritten waren.

Erinnerungen an meine Jugend und an die Zeiten der Karl-May-Begeisterung zogen herauf, als ich in Beirut an Land ging, um nun selbst dem wilden Kurdistan entgegenzufahren. Ja, zu fahren! Denn die Romantik von einst, die Ritte auf edlen Beduinenhengsten oder Hedschins sind vorüber, aber eine neue Romantik öffnet sich dem, der sie zu suchen und zu genießen versteht — die Romantik des Motors. Freilich findet man diese Romantik des Motors kaum auf den großen Überlandstraßen und am Steuer eines der modernen mehr als hundertpferdigen Straßenkreuzer, die viel zu schnell an den Schönheiten dieser Welt vorbeibrausen. Echte Romantik erlebt man nur da, wo man sich hineinbegeben kann in die Eigenarten und Rätsel fremder Landschaft und fremden Volkstums, wo man den Motor benutzt, um sich abseits der großen Straßen zu bewegen und sich mit den Schwierigkeiten und Schönheiten unbekannter Gegenden auseinanderzusetzen.

Ich habe mich deshalb einem der kleinsten Motorfahrzeuge anvertraut, die es für solche Zwecke überhaupt gibt, einem deutschen 50-cm-Kreidler-Roller, mit einem Motörchen, dessen Zylinderinhalt kleiner ist als ein normales Zahnputzglas, und das mich, mein Zelt und meine ganze Ausrüstung durch Wüsten und über Gebirge nach einem unbekanntem Ziel tragen sollte. Wenn ich daran dachte, daß mein braver Kreidler-Roller ja eigentlich für europäische Straßen gebaut war und auch für eine wesentlich geringere Belastung, dann beschlich mich manchmal doch ein Bangen vor der Waghalsigkeit meines Unternehmers. Zwar hatte ich bereits bei einem kurzen Aufenthalt in Ägypten mich und meinen Roller etwas akklimatisiert und auch das erste Vertrauen zur Leistungsfähigkeit meines „Motor-Hedschins“ bekommen. Ich hatte am Fuße der Cheopspyramide mein Zelt aufgeschlagen. Roller und Zelt waren von Fellachen und Araberhunden gebührend bestaunt worden. Aber im allgemeinen waren

die Straßen in Ägypten, soweit ich sie befuhr, kaum schlechter als in Europa. Nur die Geduld, die man bei der Zollkontrolle aufzubringen hatte, und die Ansprüche, die an meine Brieftasche gestellt wurden, waren schon recht orientalisches!

Aber jetzt, von Beirut ab, nimmt mich der echte Orient auf, und es wird gut sein, alle europäischen Vorurteile beiseite zu lassen. Schon die steilen Serpentina des Libanon geben einen Vorgeschmack von dem, was mich erwartet, und mein kleines Kreidler-Motörchen muß alles hergeben, um den schwerbeladenen Roller — insgesamt mehr als 4 Zentner Eigengewicht des Fahrzeugs und Fahrer und Gepäck — hinaufzuziehen.

Durch Damaskus geht es mit seinen Basaren voll Damaszenerdolchen (ob sie wohl aus Solingen sind?) durch Amman, die Hauptstadt Transjordanien, ein Abstecher nach dem Toten Meer und nach Jerusalem, das überschwemmt ist mit Touristen, nach Bethlechem und den heiligen Stätten, zurück über Amman nach Mafrag — und dann liegt die Syrische Wüste mit ihrer trostlosen unendlichen Weite vor mir.

Irrsinnig heiß ist es jetzt. Aber mit der Zuverlässigkeit einer Uhr schnurrt mein KR über die glühende, hier noch erträgliche Straße. H 5 ... H 4 ... Pumpstationen der Pipeline, kleine Städte aus Stahl und Beton, mitten in der Wüste ... Ab und zu ein Lastwagen, der mich überholt oder mir entgegenkommt ... bis an die Zähne bewaffnete Wüstenpolizei ... Manchmal in der Ferne einige Nomadenzelte ... sonst nichts als Sonne, Sand, Steine und trügerische Luftspiegelungen. Irgendwo in der Wüste steht in den Nächten mein Zelt neben dem treuen Motorgefährten. Als ich nach tagelanger ermüdender Wüstenfahrt bei Ramadi den Euphrat erreichte, erhält die Freude über die ersten Palmen bald einen Dämpfer, denn die bis dahin gute Wüstenstraße wird hier auf dem letzten Stück unvorstellbar schlecht.

Aber auch diese Geländeprüfung ging vorüber, und dann war ich in Bagdad, der Stadt Harun al Raschids. Von der dortigen Bosch-Mercedes-Vertretung wird mir ein wohlthuender freundlicher Empfang bereitet. Aber sonst bin ich von Bagdad eigentlich enttäuscht. Ein Mischmasch von Europa und Orient, bei dem Europa überwiegt. Meiner Weiterfahrt nach Persien steht hier ein neues Hindernis entgegen. 14 Meilen Überschwemmungsgebiet müssen irgendwo überwunden werden. Schließlich gelingt es der Bosch-Vertretung, mit Erlaubnis der irakischen Armee mich und meinen Roller in ein Ruderboot zu verstauben, das von einem Militärmotorboot in Schlepp genommen wird. Es ist eine halsbrecherische Fahrt, und immer wieder muß ich fürchten, daß die ganze Geschichte kentert und mit dem Roller auch mein Traum von einer Orientfahrt ins Wasser fällt. Aber schließlich sind wir drüben — doch hier ist meilenweit Schlamm — mit Schimpfen und Stöhnen und viel Gebrüll wird mein KR von einem Dutzend Händen auf Trockene geschleppt — und nun ist der Weg nach Persien frei.

Die ersten 50 bis 60 km hinter der Grenze gibt es noch so etwas wie Straße — aber dann ist man auch in dieser Beziehung wirklich in Asien. Mann und Maschine werden einer geradezu unbarmherzigen Zerreißprobe ausgesetzt. Manchmal muß ich alle Stunde absteigen und mich für einige Minuten an den Straßenrand legen, so anstrengend ist das dauernde Geholper und das Balancieren zwischen Geröll und Löchern. Man fühlt sich immer wieder vollkommen zerschlagen. Ich ahne, daß die Romantik des Motors oft auch recht schwer verdient sein will. Hinter Karind, der „Stadt der Messer“, ist es auch mit meinem Schlafen „irgendwo im Freien“ vorüber. Unzählige Male werde ich in der Nacht durch Schritte, Scharren und andere verdächtige Geräusche geweckt, und ich habe das Aufgehen der Sonne ehrlich herbeigesehnt. Außer zahlreichen Wölfen gibt es hier in den persischen Bergen bereits Leoparden und Hyänen. Meins einzige Waffe ist ein lächerliches Taschenmesser!

Camping unter Pyramiden, Zelt und Roller erschließen dem Motorcandor auch ferne Länder ohne eine dick gefüllte Brieftasche.







Einen Tag später erreiche ich Shahabad und jetzt beginnt der Aufstieg auf das südliche Randgebirge Persiens, das sich bis zu 5000 Metern erhebt. Schon beim ersten Paß muß ich auf den letzten hundert Metern abspringen und nebenherhüpfen, um meinen braven Motor zu entlasten. In den Tälern wird man dann wieder für die Strapazen belohnt. Die Landschaft ist hier wunderschön und erinnert an unsere Ostalpen.

Aber die Straßen sind alles andere als wunderschön. Lieber Konstrukteur in Stuttgart, du hast sicherlich nicht einmal im Traum daran gedacht, daß dein braver Kreidler-Roller einmal so unbarmherzig bis in alle Einzelheiten geprüft werden würde, wie es hier vom Morgen bis zum Abend und Tag um Tag geschieht. Über Kermanshah geht es hinein in die Kehren des Passes von Asadabad, des höchsten Passes auf der Straße nach Teheran. In unzähligen „Privatserpentin“ jongliere ich meinen Roller um Tausende von Felsblöcken herum und im wahrsten Sinne über Stock und Stein. Als ich endlich die 3000 Meter hohe Paßhöhe erreicht habe, ist es mir selbst fast unverständlich, daß man mit einem 50 ccm-Motor und meiner Last einen solchen Paß nehmen kann. Hut ab vor unseren deutschen Ingenieuren! — Spät am Abend bin ich in Kazvin — und so völlig fertig, daß ich am andern Tag tief in den Morgen hinein schlafe.

▲  
Abendstimmung  
in der Syrischen  
Wüste



▶  
Motor-Schwich!  
Der Verfasser  
Günter Markert  
in Beduinentracht

Nach vielen Stunden weiterer Schinderei taucht in der Ferne die weiße Pyramide des über 6000 m hohen Demawend auf — und kurz darauf rolle ich über glatten Asphalt in die Metropole des neuen Iran ein. Andern tags überreiche ich feierlich dem Oberbürgermeister von Teheran die Grußbotschaft seines Stuttgarter Kollegen, dann gönne ich mir drei Tage Ruhe vor der Weiterfahrt durch Ostpersien und Afghanistan nach Pakistan und Indien . . .

# Dem Roller-Motor „auf den Leib geschrieben!“

Viele Millionen Dosen ESSO ZWEI-TAKT OEL werden alljährlich verbraucht. Ein schlagender Beweis für die hohe Qualität und den spürbaren Vorteil dieses Spezialöles.





## Justus: Gibt es noch einen Ausweg?

Als fleißiger Leser der Tagespresse stolpert man hier und da über Zitate aus Reden gewichtiger Persönlichkeiten unseres öffentlichen Lebens, die ungefähr folgendes von sich geben: „Der Straßenverkehr in Deutschland hat heute Ausmaße erreicht, die unvorstellbar sind. Da die Verbesserung und Neuanlegung von Bundes- und Landstraßen wegen der fehlenden Mittel nur in beschränktem Umfang möglich ist, muß versucht werden, den Verkehrsstrom in den Städten und auf dem Lande einzudämmen. Deshalb ist es notwendig, daß . . .“ Es folgen Vorschläge zur Beschränkung von Kraftfahrzeugzulassungen, zur Verdrängung der Schwerverlastwagen von der Straße, zum rücksichtslosen Vorgehen gegen Verkehrssünder und ähnliche Patentlösungen.

Ein anderer Weg wäre natürlich, das Straßenproblem endlich als wichtigsten Punkt auf die Tagesordnung zu setzen und doch einmal den Versuch zu machen, die Mittel für eine halbwegs durchgreifende Reform unseres Straßenwesens aufzubringen. Dies ist aber nicht möglich, weil genügend andere wichtige Einrichtungen existieren oder geschaffen werden, für die Steuerzahlers Pfennige erhalten müssen, und deren Existenz einem durchschnittlich interessierten Staatsbürger niemals bekannt sein kann.

Die natürliche Folge dieser Vogel-Strauß-Politik ist Resignation auf allen Rädern. Sehr verständlich. Aber werden die Zustände auf diese Weise nicht ins Uferlose ausgedehnt? Ich könnte mir vorstellen, daß durch entsprechende Bemühungen von seiten verständiger Verkehrsteilnehmer, der Polizei und der hohen Obrigkeit schon einiges anders werden könnte. Fangen wir mit den Benutzern der Straße selbst an.

Nur ein kleines Beispiel: Wie oft geschieht es, daß man, noch 200 m von einer Kreuzung entfernt, das Aufleuchten des gelben Lichtes bemerkt. Man rollt langsam weiter und hofft, bei grünem Licht weiterzukommen. Beim Eintreffen an der Kreuzung steht die Schlange aber immer noch wie vorher. Grund: Reaktion zu langsam. Bis bei den Vorderleuten das gelbe Licht aufleuchtet, bis sie den Gang drin haben, dann womöglich von der rechten Seite nach links abgebogen sind — bis dann der Hintermann soweit ist und sich der ganze Haufen in Bewegung gesetzt hat, erscheint an der Ampel wieder das rote Licht. Muß das so bleiben! Oder kann man bei einiger Aufmerksamkeit diese unnötigen Verkehrsstockungen nicht doch vermeiden!

Das sind nur wenige der Beobachtungen, die man machen kann über die Möglichkeiten, die für Kraftfahrer und Polizeibeamte mit gutem Willen bestehen, um von ihrer Seite aus dem Verkehrschaos auf den Vergaser zu rücken, wenn schon von maßgebender Seite aus nicht genug unternommen wird. Doch tut sich dafür „oben“ auf anderen Gebieten einiges, was nicht uninteressant ist:

Hier denke ich an eine andere Sache, die mir oft unangenehm auffällt. Man ist aufmerksam, braust bei grün sofort los, ist als einer der ersten an der nächsten Kreuzung — aber leider immer noch zu spät, denn eben erscheint rotes Licht. Die Fahrt wird gesperrt, um die andere Richtung freizugeben. Man könnte geradezu statistische Erhebungen durchführen, wie oft man einmal mehrere Kreuzungen hintereinander passieren kann, ohne anhalten zu müssen. Bei den Beamten der Verkehrspolizei herrscht wohl die Ansicht, daß eine Richtung nur dann

freigegeben werden muß, wenn sich der Schwanz der wartenden Fahrzeugschlange bereits um die nächste Verkehrsampel ringelt. Warum wird nicht freie Bahn gegeben, wenn der erste Fahrer von der nächsten Kreuzung eintrifft? — Selbstverständlich ist die Einführung dieser grünen Welle in Städten, die organisch gewachsen sind und nicht das großzügige Straßensystem wie z. B. New York aufweisen können, nicht ohne weiteres möglich. Aber auf einige Hauptverkehrsadern könnte man sich doch in jeder Stadt einigen und dort den Verkehr ungehindert durchfließen lassen. Die Folgen wären vermiedene Verkehrsstockungen, geringerer Zeitverlust bei den Fahrzeugführern, erhöhte Flüssigkeit des Verkehrstromes — und ein kleines Fünkchen Hoffnung, daß es auf dem Gebiet des Verkehrswesens aufwärts und vorwärts geht und einmal der Zeitpunkt kommen wird, an dem ein Großteil der Probleme des Straßenverkehrs nicht am grünen Tisch gelöst wird.

Gibt es noch einen Ausweg aus dem Verkehrsdilemma unserer Tage? Der Optimist sagt: Es müßte möglich sein.

„... und wäre ich um baldigen Bescheid  
sehr dankbar. Hochachtungsvoll!

Solcherart endende Anfragen gehen stoßweise bei der R.R.-R. ein. Die Schreiber erkundigen sich, was gegen eine gebührenpflichtige Verwarnung oder einen Strafbefehl zu machen sei, mit welchen Nebenbedingungen sie wegen Mitnahme einer Sozia im berüchtigten Damensitz bedacht wurden.

Formell ist zu sagen, daß gegen eine gebührenpflichtige Verwarnung, die bereits eingetrieben und quittiert ist, nichts mehr unternommen werden kann. Gegen einen Strafbefehl kann innerhalb einer Woche nach Zustellung Einspruch erhoben werden, wonach es zur regulären Hauptverhandlung kommt.

Um unsere Leser aber einmal hinreichend über die Soziasfrage aufzuklären, sei die Rechtslage kurz beleuchtet. Eine gesetzliche Bestimmung oder eine höchstgerichtliche Entscheidung, die die Mitnahme von Damensitz-Gewohnen betrifft, existiert zur Zeit leider noch nicht. Aus diesem Grunde hängt es ganz von der Einstellung der Polizei in den verschiedenen Gegenden des Bundesgebietes ab, ob man um einige Deutsche Märker erleichtert wird oder nicht. In München zum Beispiel sind die Beamten angewiesen, das Fahren im Damensitz nicht zu beanstanden. In Würzburg, Düsseldorf, Hamburg usw. können sich die Herren wieder anders verhalten. Auf jeden Fall muß, so bestimmt § 35 Abs. III StVZO, der Roller mit einer Vorrichtung versehen sein, die dem Belfahrer festen Halt für die Füße bietet. Dies gilt nicht, wenn ein Kind unter 7 Jahren mitgenommen wird; erforderlich ist aber dann eine besondere Sitzgelegenheit für das liebe Kleine und die Gewähr für den Fahrer, bei der Bedienung seines Fahrzeugs nicht behindert zu sein (ungehindert der Zugang zur Fußbremse!).

In Einradanhängern darf eine Person befördert werden, wenn a) sie auf einer festen Sitzgelegenheit und nicht auf der Ladefläche sitzt, b) der Anhänger die Voraussetzungen der geltenden Bau- und Betriebsvorschriften erfüllt (hauptsächlich §§ 42, 43 der StVZO.), c) die Vorrichtung der Verbindung des Rollers mit dem Anhänger durch eine amtliche Bauartgenehmigung freigegeben ist.

Es lohnt sich also nicht, jemanden mitzunehmen; man macht ja doch irgendetwas falsch. Wenn man schon mit der Sozia im schicken Damensitz eine kleine Deutschland-Tour macht, empfiehlt es sich auf alle Fälle jeden auftauchenden Polizeibeamten behufs Vermeidung unnötiger außerplanmäßiger Aufwendungen nach der Zulässigkeit solcher „einseitigen“ Rollerns zu befragen.

Halla.





# Ketzergeschichte des Rollers

Manchmal geht die Entwicklung seltsame Wege, um für die Nachfahren kaum verständlich, ein handgreiflich naheliegendes Ziel zu verfehlen. Allzuerne lehnt man sich an Vorhandenes an, entwickelt weiter, merkt nicht oder will es nicht wahrhaben, daß man immer noch nicht die „Kaulquappenzeit“ überwunden hat. Reden wir zuerst einmal vermittelnd von was anderem. Etwa vom Automobil, das in den Urstadien nur eine motorisierte Pferdekutsche gewesen ist. Daimler hat sogar mit einem motorisierten Dreirad geliebäugelt. Das war für die ersten Gehversuche durchaus in Ordnung. Dann kam einer, der nie viel Worte oder Federlesens gemacht hat — Wilhelm Maybach, der um die Jahrhundertwende mit seinem Automobil die ganze Pferdekutschenüberlieferung über den Haufen warf, die Form erfand, die auch heute noch grundsätzlich beibehalten ist. Er verwarf jede Ablehnung an das Herkömmliche, er kreierte ein Original.



Im Jahre 1921 baute DKW das Lomos-Sesselrad, analog unserem Roller schon mit Hinterradschwinge und Federheinen

Nun dürfen wir es eher wagen, davon zu reden, daß das Motorrad keinen ebenbürtigen Formschöpfer gefunden hat; man blieb gedanklich dem hochbeinigen Fahrrad verhaftet, woran auch die Abstreifung der Tretvorrichtung im Prinzip nichts ändert. Auch die Rückbildung zum Moped, dessen äußere Erscheinung heute wahrhaftig keinen so häßlichen Namen verdient, behält, hier als Zwischenlösung berechtigt, die Urmerkmale des Fahrrades bei. Bis ein findiger Italiener den Kindern eine originalschwangere Idee ablauschte und den für die Motorisierung prädestinierten Roller in die staunende Welt setzte. Einige erfolglose Vorläufer waren vorher schon durch die Erfindergeschichte gerauscht. Zu jedem Erfolg gehört aber das berühmte i-Tüpfelchen, um zu überzeugen. Der Rollergedanke war ein Genieblitz, eine Konzeption aus der die Motorluft erfüllenden Intuition. Und zudem war der Roller nicht bloß ein vielversprechendes Wunderkind; er hat mehr gehalten, als die konkurrenzneidige Umwelt ihm abzusprechen vermocht hatte.



Der englische Near-a-car (beinah' ein Wagen) von 1925 mit Achsenkellenkung, Reibradgetriebe 350-cem-Blackburn-Motor (Siehe RR 1/54, Seite 9)

Das eigentliche Motorrad war endlich gefunden! Der Roller war ab ovo die konsequente Absage an das Fahrrad, war die herzwinnend handliche, saubere und elegante Kleinfahrzeuggelösung, das echte Mittelglied zwischen dem Auto und Fahrrad ohne einen Kompromiß nach irgendeiner Seite nötig zu haben, was Originalgedanken eben durchzusetzen beliebten. Die alte Idee des Motorrades ist — bei aller Anerkennung der Leistungen — unfruchtbar geblieben. Erst vom Roller weg sind vertretbare Zwischenstufen zum Auto entwicklungsgerecht. Solche Überlegungen wirken bloß deshalb ketzerisch, weil man sie bisher nicht betrieben hat. Aber der Roller konnte gegen das in stur-technischen Bahnen wandelnde Motorrad seine Originalansprüche nicht eher anmelden, ehe er nicht seine Inkubationszeit durchgestanden hatte. Im übrigen liegt darin für Betroffene ein genügender Trost, daß die Geschichte oft genug langlobige Irrtümer mitgeschleppt und sie dann dank besserer Einsicht abgestreift hat. Der Roller wird Geschichte machen und darf von sich sagen: „Das Gute kommt nie zu spät!“ Dr. H. Kemerater

IM FRÜHLING — SOMMER — HERBST + WINTER



DEUTSCHE VISCOBIL ÖL GESELLSCHAFT HAMBURG

Elastofix und Fixoflex

VERSCHLUSSLOSE  
ABSOLUT ZUVERLÄSSIGE  
DEHNBARE  
UHRARM-  
BÄNDER  
FÜR JEDE UHR PASSEND



DIE BEIDEN ASSE

♥ VON ♦



PFORZHEIM  
GEGRÜNDET 1885

ACHTEN SIE BEIM KAUF  
AUF DIE EINGESTEM-  
PELTEN MARKEN  
„ELASTOFIX“  
und  
„FIXOFLEX“

GROSSE AUSWAHL FÜR JEDEN GESCHMACK  
IN ALLEN FACHGESCHÄFTEN IN 14 KARAT GOLD,  
IN ERRWEE-WALZGOLD-DOUBLEE MIT ECHTER  
GOLDAUFLAGE UND IN GANZ EDELSTAHL





Hinterer Innenbackenbremse bei der NSU-Lambretta. Nebenbei gut zu sehen ist auch die Kardanübertragung.

NSU  
Werk-  
zeichnung

Gemeint sind damit nicht die Biester, die uns den schönsten Sommertag verderben können, dieweil sie uns hinterrücks überfallen und auf unserem mehr oder minder zarten Teint rote Flecken hinterlassen, die eckelhaft brennen. Es handelt sich hier um die Bremsen an unserem Roller, die uns ebenfalls hinterrücks überfallen können. Und da geht es manchmal ums Leben. Schon früher haben wir darauf hingewiesen, daß man beim Camping die Räder gegen allzu starke Sonnenbestrahlung abdecken sollte. Dies einmal wegen der Reifen, weiter aber noch aus einem anderen wichtigen Grunde, mit dem wir uns einmal näher befassen wollen. Dazu ein Beispiel aus der Praxis.

Der Schreiber trieb sich einmal nach dem Kriege beim Training zum Schauinsland-Rennen herum. Es war ein glühend heißer Tag und sein Gespann, ein Viertakter-Zweitakter, mußte den ganzen Tag in der prallen Sonne stehen, weil kein schattiger Unterstand vorhanden war. Nach dem Training ging es die kurvenreiche Schauinslandstrecke hinab, natürlich ohne Benzin, denn die Bremsen zogen erfahrungsgemäß giftig und der Zweitakter bremsst ja sowieso nicht viel. Als er vor der ersten Kurve gewohnheitsmäßig die Handbremse zog, erfolgte nichts. Nanu — hinein in die Fußbremse! Wieder nichts. Das Gespann schoß weiter, wie wenn überhaupt nichts erfolgt wäre. Glücklicherweise eine Linkskurve und der Beiwagen war rechts. Schlitternd kamen wir beide gerade noch durch in die etwas längere Gerade. Beide Bremsen waren angezogen bzw. getreten bis zum äußersten. Aber keine sprach an. Jetzt gab es nur noch eines, helf, was helfen mag! Hinein mit dem ersten Gang aus dem Leerlauf heraus! Es war grauenvoll! Das Getriebe krachte, bis der Motor aus dem Stillstand angerissen war. Man hätte eigentlich noch die Zündung einschalten und den Motor mit dem Kickstarter anwerfen sollen, um dann gleich wieder auszuschalten. Dazu aber war die Gerade zu kurz. Trotzdem, oder gerade deshalb, rutschte das Gespann weg und konnte dann, an der grasbewachsenen Böschung entlangschurrend, abgefangen werden.

Auf zitternden Beinen stieg der Schreiber ab, steckte sich erst einmal die Pfeife an, um der Vorsehung zu danken, daß sie wieder einmal rechtzeitig den Regenschirm zwischen die Speichen gesteckt hatte. Das nennen die Zünftigen seit alters so, wenn es mal gerade noch gut gegangen ist. Dann kam die Überlegung, wie das passieren konnte. Bremsbeläge, die bei der Anfahrt noch mit vollem Brio gegriffen hatten, konnten sich doch nicht selbst aufgefressen haben, während die Maschine stand. Und da kam plötzlich die Erleuchtung! Aus der vorderen Bremstrommel tröpfelte es. Also mußte Öl in die Trommeln geraten sein. Aber woher?

Die Antwort war sehr einfach. Durch das stundenlange Stehen in der brühheißen Sonne war das Fett in den Kugellagern dünnflüssig geworden und in die Bremstrommeln gelaufen. Damit waren die Trommelinnenwände samt den Bremsbelägen deftig geölt worden und eine Bremswirkung nicht mehr zu erzielen.

Radlager müssen geschmiert werden. Kugeln oder Rollen sollen nicht trocken laufen. Das muß aber mit der nötigen Vorsicht

geschehen. Ist nicht zuviel Fett in den Lagern, passiert normalerweise auch nichts. Beim Nachdenken fiel dem Schreiber ein, daß er am Tage vorher in einer Werkstatt hatte abschmieren lassen. Der betreffende Lehrling preßte in alles, was Nippel war, mit aller Gewalt Fett hinein. Leider waren an den Naben der Maschine auch noch solche Nippel vorhanden. Heute macht man das vielfach nicht mehr, aber ich habe an Rollerrädern auch noch solche Schmiernippel an der Nabe entdeckt. Der Lehrling hatte es gut gemeint und nach dem Rezept „Wer gut smeert, auch gut fährt!“ den Radnaben eine Füllung verpaßt, die an sich schon zu viel war. Die Sonne tat das übrige. Seit diesem Erlebnis pflegt der Schreiber seine Maschinen wieder selbst abzuschmieren. An den Gelenken mit Fett, die Bowdenzüge aber mit Öl. Warum? Das Fett in den Zügen kann bröckelhart austrocknen und dann sitzt der Zug erbarungslos fest. Dann hilft nur noch das Auswechseln des ganzen Bowdenzuges. Die Radlager laßt der Schreiber aber schön in Ruhe.

Nun ist ausdrücklich zu erwähnen, daß auch Bremsbeläge und Trommeln zu trocken sein können. Die Bremsen kreischen dann und rufen, was alles andere als schön ist. Abhilfe bringt das Auftragen einer hauchdünnen, aber wirklich nur hauchdünnen, Schicht Öl auf die Bremsbeläge. Die Trommelinnenseiten müssen trocken bleiben. Das sehr vorsichtig anzuwendende Verfahren hilft für lange Zeit. Häufig zeigt es sich dagegen beim Ausbauen der Bremsen, die Anzeichen von schlechtem Wirkungsgrad erkennen lassen, daß nicht die Bremsbeläge abgenutzt sind, sondern daß irgendwie Schmierstoff in die Trommeln geraten ist. Die Abhilfe ist einfach und wer nicht gerade zehn Daumen hat, kann das unterwegs selbst machen. Trommeln und der ganze Bremsenmechanismus müssen mit Benzin ausgewaschen werden. Nehmen Sie aber nicht das Zweitakterbenzin aus dem Tank. Das ist ja mit Öl vermischt. Ist alles ganz trocken, dann können Sie das Zweitaktergemisch dazu hernehmen, um ganz vorsichtig die Bremsbeläge damit anzufeuchten, aber nur anfeuchten, nicht überschweben! Wenn das Benzin verdunstet, was sehr rasch der Fall ist, bleibt der hauchdünne Ölschleier auf den Belägen zurück, der dann das Quietschen und Rufen einer zu trockenen Bremse verhindert. Jedenfalls ist übermäßiges Schmieren der Naben, falls noch Nippel vorhanden sind, unter allen Umständen zu vermeiden. Übermäßige Erhitzung der Trommeln ist ebenfalls zu vermeiden. Beim Camping also ebenso gegen die Sonne schützen wie die Reifen!

Das Verölen kann noch aus einem anderen Grunde entstehen. Wenn man in den Alpen lange Strecken bergab fährt und die Maschine vielleicht schwer mit Gepäck und einer zweiten Figur beladen hat, dann ist es vielleicht nicht immer möglich, wechselnd die Vorder- oder Hinterradbremse zu betätigen, um die jeweils unberührten Bremsen auskühlen zu lassen. Dann können auch aus diesem Grunde eine Verdünnung und Überfließen des Lagerfettes in die Bremstrommeln — trotz Simmerringen, wenn diese vorhanden sind — auftreten. Die Bremswirkung kann dann ebenso plötzlich wie in dem eingangs geschilderten Falle wegbleiben. Aus diesem Grunde sollte man solche langen Abfahrten auch niemals benzinsparenderweise im Leerlauf mit stehendem Motor hinabfahren. In diesem Falle bei stillstehendem Motor einen Gang — vor allem aber den kleinsten — plötzlich hineinwürgen zu wollen, gelingt in den seltensten Fällen und meist leidet das Getriebe dabei schwere Schäden, die eine teure Reparatur notwendig machen. Läuft der Motor dagegen, so wird dies — besonders im großen Gang — leichter gelingen. Man kann dabei auch mit Zwischengas und blitzschnellem Kuppeln jeweils in den nächstniedrigen Gang herunterschalten, bis man im kleinsten Gange ist. Dann heraus mit der Zündung! Selbst wenn auch der Zweitakter nicht viel bremsst, helfen tut es doch. Beim Viertakter ist man da besser daran. Leider gibt es in der deutschen Rollergemeinde nur einen einzigen dieses Zeichens.

Ein Kapitel für sich ist der Bremsbelag. Wir haben heute ausgezeichnete Markenfabrikate, die in härtester Erprobung erforscht worden sind. Fabrikfahrer mit sehr schnellen Maschinen testen diese Beläge rücksichtslos bis zum Verglühen und Zerbröckeln. Wenn das letztere sehr lange dauert — beispielsweise auf dem Nürburgring —, dann können Sie bestimmt damit rechnen, daß ein solcher Belag auf Ihrem Roller viele tausend Kilometer aushält, ohne Theater zu machen. Diese Forschung kostet aber schweres Geld und nur eine gutfundierte Firma kann sich das leisten. Aber für uns Fahrer ist das eine praktische Lebensversicherung.

(Fortsetzung im nächsten Heft)





Küßnacht



Vierwaldstätter See



bei Schwyz



Zürich

## VOM KOHLENPOTT in die Schweiz

### Mit der Lambretta in den Urlaub

Man schrieb bereits den 19. September, als wir — Erika und ich, nicht zu vergessen unser Gepäck von 24 kg — unsere längst geplante Rollertour in die Schweiz verwirklichen wollten.

Bereits am Montagmorgen rollerten wir auf der reich beschilderten Autobahn über Essen in Richtung Frankfurt. Trotz oder doch wegen der ewigen Querrinnen, Schlaglöcher und bei ständigem Fahrbahnwechsel erreichten wir mittags das Siebengebirge und gelangten über Frankfurt gegen Abend endlich nach Mannheim. Die letzten 60 km legten wir in strömendem Regen zurück. In einem kleinen Vorort übernachteten wir — wegen der Preise, versteht sich!

Morgens um 8 Uhr ging's weiter auf der Autobahn. Gute Straße übrigens und ausgesprochen flache Gegend, jedenfalls bis Karlsruhe. In Stuttgart bogen wir dann ab und kamen nach Tübingen. Die Hohenzollernburg Hechingen winkte herüber und auf allgemein bergiger aber guter Straße fuhren wir über Sigmaringen nach Überlingen zum Bodensee. Um 3 Uhr kamen wir an, trotz starker Steigungen und einer ausgiebigen Mittagspause.

Per Fähre dampften wir über den See und blieben die folgende Nacht in Konstanz. Der Verkehrsverein empfahl uns ein nettes Hotel, zu dem wir uns dann auch durch die zahlreichen Einbahnstraßen endlich hingefunden hatten.

Nach kurzer Stippvisite auf der Insel Mainau, einem herrlichen Fleckchen Erde mit tropischen Gewächsen, fuhren wir gegen Mittag in die Schweiz.

Eine Erholung brachte uns der herrliche Friede und Zustand der Schweizer Straßen. Man hat hier anscheinend mehr Zeit und fährt ganz nach dem Motto: Bitte, nach Ihnen! Gar nicht zu verwundern auch, daß man hier die Hupe nur dem Namen nach kennt. Nach dem Verkehrsstrubel auf unseren engen Straßen fühlt man sich wie in einem Sanatorium.

Wir beiden erreichten am Nachmittag Zürich, eine elegante, hochmoderne Stadt, und am Abend legten wir uns bereits müde in ein nettes Häuschen am Zuger See in Walchwil.

Am kommenden Tag rollerten wir im Sonnenschein und angesichts der schneebedeckten Alpen über Schwyz und Brunnen zum Vierwaldstätter See. Küßnacht, Luzern und Olten waren die letzten Etappen dieser schönen, unvergeßlichen Stunden in der Schweiz. Basel erlebten wir in der Abenddämmerung, und kurz danach sahen wir den Schlagbaum. Ehe ich's vergesse: Zigaretten und Schokolade sind billig in der Schweiz und gut, desgleichen der Kaffee. An Treibstoff ist ESSO zu empfehlen. Die Preislage ist etwa die gleiche.

Die kommende Nacht schliefen wir in einem versteckten Dörfchen am Fuße des Feldberg, bei netten, gastfreundlichen Leuten. Im dicken Morgennebel suchten wir uns dann den Feldberg hinauf zu winden und wieder hinab zum Titi-See. Unsere Lambretta ließ uns auch bei dieser tollen Steigung nicht im Stich, und das Mittagessen konnten wir bereits bei Tübingen einnehmen. Unweit von Stuttgart übernachteten wir, gut und billig, sozusagen eben preiswert. Am Samstag fuhren wir im dicken Morgennebel wieder auf der Autobahn. Das Heidelberger Schloß und seinen herrlichen Park genossen wir im schönsten Sonnenschein. In den Mittagsstunden rollerten wir bereits wieder über Darmstadt und Mainz nach Bingen am Rhein. Unser nur kurz geplanter Besuch bei Bekannten in diesem netten Rheinstädtchen — denn wir beiden wollten doch allein sein — brachte uns eine Einladung zu einem Winzerfest in Boppard. Es war eine tolle, rheinische Nacht mit Feuerwerk, Tanz und sehr viel Wein. Motto: Wein, Weib, Gesang! In seligster Stimmung und entsprechender Schwere fanden wir „sehr früh“ ins Bett, das wir uns mit List und Tücke noch ergattert hatten.

Der Sonntag brach an mit herrlichem Sonnenschein, und wir zockelten in Begleitung eines ausgewachsenen Katers über Koblenz und Neuwied nach Linz. Erika brachte es dann doch wieder fertig, daß wir zu einem Winzerfest ins Nachbardörfchen zogen.

Dieser Sonntag war gleichzeitig der Abschluß und an einem ausgesprochen blauen Montag trollten wir uns heimwärts. Im saftigen Nieselregen feierten wir unser Wiedersehen mit dem Ruhrpott und dem Alltag.

Sie fragen, was das alles kostete?

1472 km in acht Tagen. Unsere Gesamtkosten belaufen sich auf 143,— DM, alles inbegriffen. Oder meinen Sie, daß man noch billiger reisen könnte? Und — nebenbei bemerkt — unsere Lambretta hat uns an keiner Stelle im Stich gelassen, bei einem guten Reisedurchschnitt von 40 km/h.

K. M.

# TT-Toller Triumph für Continental

Die Tourist Trophy - das schwerste Rennen der Welt - wurde zum tollen Triumph für Continental. Die fünf continentalbereiften Rennfahrer der NSU zeigten sich einer Elite von Rennfahrern aus vier Nationen turmhoch überlegen. Bei einem Massenstart von 23 Maschinen in der 250 ccm Klasse belegten sie die ersten 4 Plätze und den 6. Platz. Sieger wurde Weltmeister Werner Haas.

Eine großartige Leistung vollbrachte der NSU-Fahrer Hollaus, der bei Sturm und Regen in der 125 ccm Klasse siegte, obwohl er das erste Mal an der Tourist Trophy teilnahm. Das gelang noch niemandem.

Frapportierend auch die 500 ccm Seitenwagenklasse: Die ersten 5 Plätze wurden von continentalbereiften Fahrzeugen mit Weltmeister Oliver an der Spitze belegt.

Jedes Rennen bestätigt die Überlegenheit der Continental-Reifen. Für PKW, LKW und BUS ist es der Continental „R“, dessen überragende Eigenschaften sprichwörtlich geworden sind.



**Continental**

*macht das Rennen*



## Die Statistik der Straßenverkehrsunfälle 1953

Wir erinnern uns noch an die zahlreichen sachlichen, oft aber auch unsachlichen Presseberichte, als im vergangenen Jahr die Straßenverkehrsunfälle weiter enorm anstiegen. Die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung (ab 23. 1. 1953) wurde allgemein dafür verantwortlich gemacht. Nun, lassen wir heute die Statistiker sprechen. Haben Sie, liebe Leserin und Leser, keine Angst vor Zahlen, auch sagen Sie bitte nicht, die Statistik lüge. Der Chronist weiß, daß man die Statistik dadurch in Mißkredit bringt, daß man behauptet, mit ihr ließe sich das Widerspruchsvollste beweisen. Die Statistik kann aber niemals selbst etwas beweisen, deshalb kann sie auch nicht lügen und nur von der Fähigkeit des Menschen, wie er die Statistik benutzt, hängt es ab, ob die Statistik richtige Einblicke in Zusammenhänge ermöglicht, oder ob sie auf falsche Wege führt.

Tatsache ist, daß von 1952 auf 1953 die Kraftfahrzeugunfälle um 20% zugenommen haben, aber auch, daß der Bestand der im Verkehr befindlichen Kraftfahrzeuge im gleichen Zeitraum um 17% größer wurde. Der Diskrepanz von 3% (gegenüber dem Anwachsen der Verkehrsdichte) die alleinige Schuld der Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkungen zuzuschreiben, ist zu verfrüht, da auf eine schnellere Erhöhung der Unfallzahl mehrere Faktoren ihren Einfluß ausüben. So wächst schon rein rechnerisch bei dichterem Verkehr die Wahrscheinlichkeit von Unfällen (z. B. von Zusammenstoßen) nicht proportional, und man muß ferner die in den letzten Jahren erhöhten Fahrleistungen der Fahrzeuge berücksichtigen.

Wir wollen bei unserer Betrachtung die „Saison“ (!) der Verkehrsunfälle außer Betracht lassen und uns auf Jahresresultate beschränken, weil wir wissen, daß im Frühjahr und im Sommer die Verkehrsdichte — und damit die Zahl der Unfälle — größer ist. Die von den Jahreszeiten abhängigen Schwankungen der Verkehrsdichte sind uns schon deshalb geläufig, weil das Gros unserer Fahrzeuge im Winter seinen mehr oder weniger tiefen Schlaf hält.

Mit dem Jahre 1953 wurde ein Fortschritt in der Statistik der Verkehrsunfälle dadurch erzielt, daß ein neues Meldeblatt eingeführt wurde, welches ermöglicht, die Unfälle im Straßenverkehr, an denen Motorroller beteiligt waren, gesondert nachzuweisen. Da die Motorroller in den früheren Jahren ausnahmslos zu den Motorrädern gezählt wurden, ist eine Vergleichsmöglichkeit gegenüber den Vorjahren nicht gegeben.

445 538 Verkehrsunfälle ereigneten sich im vergangenen Jahr in unserem Bundesgebiet und 844 219 Verkehrsteilnehmer (hier: Personen oder Menschen) waren daran beteiligt, wobei 489 841 beteiligte Verkehrsteilnehmer auf Stadtkreise und 424 378 auf Landkreise entfielen. Zählen wir noch West-Berlin mit 20 430 ereigneten Straßenverkehrsunfällen hinzu, so hatten wir für 1953 im Durchschnitt 1 276 Straßenverkehrsunfälle täglich zu registrieren.

Wenn wir nach der Schwere der Unfälle mit Personenschaden fragen, dann liefert uns die Verunglückungsziffer (Getötete und/oder Verletzte auf 1000 Unfälle mit Personenschaden bezogen) einen Maßstab. Diese Verunglückungsziffer ist für 1953: 1298. Dazu ist noch zu erwähnen, daß die Unfallfolgen bereits ab 1951 (1249) allgemein schwerer geworden sind (1952: 1272). Die Zahl der durch Verkehrsunfälle getöteten Menschen beziffert sich für das vergangene Jahr auf 10954 im Bundesgebiet und 274 in West-Berlin. Aus diesen effektiven Zahlen läßt sich unschwer errechnen, daß 1953 in der Bundesrepublik (einschl. West-Berlin) 30 Menschen durchschnittlich pro Tag infolge Verkehrsunfalls getötet wurden. Betrachten wir, ohne darauf abzustellen, welche Art der Verkehrsteilnehmer dafür in Frage kommt, die traurige Bilanz der bei Straßenverkehrsunfällen getöteten Personen im Jahre 1953 einmal näher und fragen wir uns: Wieviel Personen waren es männlichen, wieviel weiblichen Geschlechts und in welchem Alter standen diese Menschen? Es wurden 8732 männliche und 2222 weibliche Personen im genannten Zeitraum getötet. 4908 Menschen, also rund 45%, standen im Alter von 25 bis unter 60 Jahren, und 2625 Menschen, rund 24%, im blühenden Lebensalter von 14 bis unter 25 Jahren.

Wie groß ist nun der Anteil der Motorroller an den Straßenverkehrsunfällen? Vorweg ist zu sagen, daß er nicht viel besser ist als derjenige der Motorradfahrer. Doch, und das sagt eindeutig die Statistik der Kraftfahrzeugunfälle, waren (und sind) die Folgen der Kraftfahrzeugunfälle außerordentlich schwerer. Auf 100 getötete und verletzte Kraftfahrzeugfahrer entfielen 71 (!) verunglückte Motorradfahrer, also wesentlich mehr als der Beteiligung der Motorräder an den Gesamtunfällen entsprach.

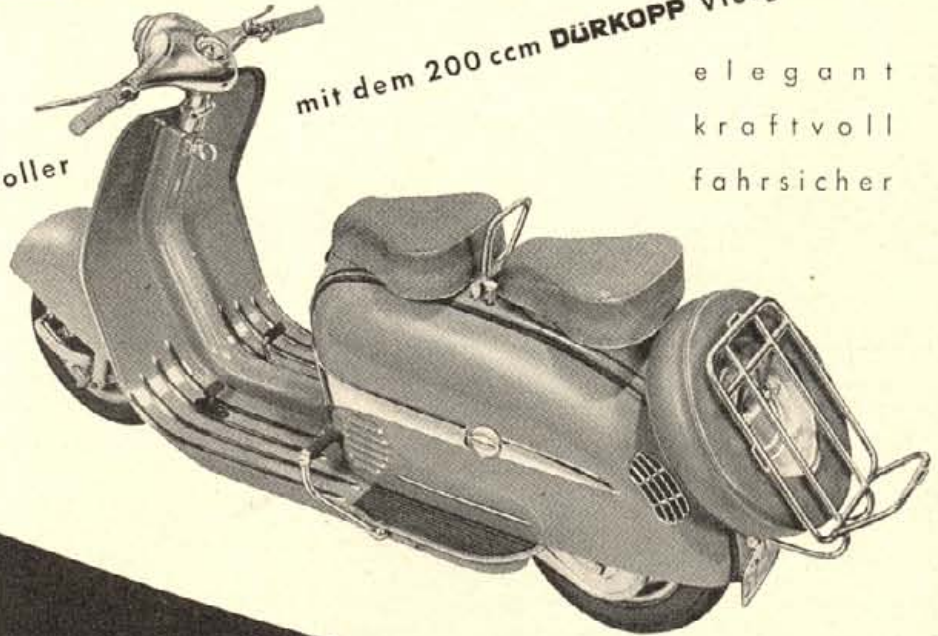
Die Motorroller waren mit 10085 Verkehrsteilnehmern an den Unfällen beteiligt, das sind 1,2% der Gesamtsumme der an Straßenverkehrsunfällen beteiligten Personen, während der Anteil der Motorroller am Bestand aller Kraftfahrzeuge ca. 2,6% betrug. Die Unfälle der Motorroller ereigneten sich überwiegend in Städten. Dies ist daraus ersichtlich, daß 6048 auf Stadt- und 4037 Unfälle auf Landkreise entfielen. Der Anteil der Motorroller am Bestand an Kraftfahrzeugen (1. 7. 1953) beträgt ca. 5,2%, während

# Diana

Der vollendete Motorroller

mit dem 200 ccm DÜRKOPP Viergang-Motor

elegant  
kraftvoll  
fahr sicher



**DÜRKOPPWERKE AKTIENGESELLSCHAFT BIELEFELD • GEGRÜNDET 1867**





Der blinde Passagier (Le Scooter)

die Zahl der Unfälle der Motorroller im Verhältnis zu den Unfällen der Krafträder und Motorroller zusammengenommen ungefähr dem Anteil am Bestand (5,8%) entspricht. Der Grund dafür ist in der rapiden Zuwachsrate der Motorroller gegenüber den Motorrädern zu finden, denn daraus ergibt sich sowohl eine absolute als auch verhältnismäßige Zunahme der Unfälle. Weniger ist es aber darauf zurückzuführen, daß die Motorroller unfallanfälliger oder ihre Benutzer weniger vorsichtig fahren als die Motorradfahrer.

Der Chronist bedauert in diesem Zusammenhang, daß er die von ihm beabsichtigte detaillierte Statistik der Verkehrsunfälle, speziell bezogen auf Motorroller, nicht in der wünschenswerten Aufgliederung bearbeiten konnte, da das umfangreiche statistische Material noch nicht voll ausgewertet wurde oder weil die entsprechenden Unterlagen dazu nicht vorhanden sind.

Wie wir gesehen haben, liegen die Stadtkreise bezüglich der Unfälle mit Motorrollern vor den Landkreisen. Darin zeigt sich eine gewisse Abweichung gegenüber den Motorradunfällen, von denen rund 1/3 der Unfälle sich mehr in den Land- als in den Stadtkreisen ereigneten. Was sind nun die festgestellten Ursachen an der Gesamtheit der Unfälle eigentlich? Ich gehe davon aus, daß das vorliegende Material, nämlich die vom Statistischen Bundesamt ausgewerteten Meldeblätter, authentisch ist, und zwar absolut im Hinblick auf die exakte statistische Bearbeitung. Eine andere und sicher berechnete Frage ist nur die, welche Exaktheit und Wahrhaftigkeit bei der Ausfüllung des Meldeblattes von denjenigen uniformierten Beamten praktiziert wird, welche die Unfälle polizeilich aufzunehmen und zu melden haben.

Nach den für 1958 festgestellten Unfallursachen liegen diese mit 56,5% beim Führer des Kraftfahrzeuges, wovon wiederum die Arten der Ursachen wie folgt ermittelt wurden:

Nichtbeachten der Vorfahrt	9,8%
Falsches Einbiegen	4,7%
Falsches Überholen und Vorbeifahren	11,4%
Übermäßige Geschwindigkeit	9,0%
Fahrer unter Alkoholeinfluß	2,9%
Sonstige Ursachen beim Fahren	18,7%
Zusammen	56,5%

Als Ursachen beim Kraftfahrzeug wurden festgestellt	2,7%	(techn. Mängel)
Ursachen beim Fahrrad oder Radfahrer	11,1%	
Ursachen bei einem anderen Fahrzeug oder dessen Führer	2,5%	
Ursachen beim Fußgänger	7,9%	
Ursachen bei der Straße	13,9%	
Ursachen durch Witterungseinflüsse	3,2%	
Andere Ursachen, sowie nicht festgestellte	2,2%	
Insgesamt	100%	

Stellen wir uns schließlich noch die Frage: In welchen Bundesländern und in welchen Großstädten haben sich die meisten Verkehrsunfälle ereignet? Die nachstehenden Ausführungen sollen aber nun nicht dazu führen, Vergleiche anzustellen, denn um das zu erreichen, müßte u. a. die Verkehrsdichte, die Differenzierung am Bestand an Kraftfahrzeugen mit in Betracht gezogen werden. Faktoren also, die in unseren Bundesländern keineswegs einheitlich sind und auch aus strukturellen Gründen nicht uniform sein können.

Nordrhein-Westfalen	130 360 Unfälle = 19,1%	Zunahme geg. 1952
Bayern	77 523 Unfälle = 17,3%	Zunahme geg. 1952
Baden-Württemberg	69 747 Unfälle = 19,2%	Zunahme geg. 1952
Niedersachsen	52 604 Unfälle = 18,3%	Zunahme geg. 1952
Hessen	44 319 Unfälle = 17,3%	Zunahme geg. 1952
Rheinland-Pfalz	25 669 Unfälle = 20,1%	Zunahme geg. 1952
Hamburg	21 875 Unfälle = 18,1%	Zunahme geg. 1952
West-Berlin	20 430 Unfälle = 12,9%	Zunahme geg. 1952
Schleswig-Holstein	16 904 Unfälle = 25,4%	Zunahme geg. 1952
Bremen	6 546 Unfälle = 12,3%	Zunahme geg. 1952

Die Anzahl der Verkehrsunfälle in einigen unserer Großstädte:

	1958 Insgesamt	pro Tag etwa
Hamburg	21 875	59
München	14 393	39
Köln	11 440	31
Frankfurt	11 310	31
Düsseldorf	8 514	23
Stuttgart	8 000	21
Dortmund	6 993	19

Sicherlich werden Sie sich jetzt fragen: Sind solche erschütternden Resultate möglich? Ja, leider, wird die Antwort lauten müssen. Um alle möglichen Auswertungen der statistischen Unterlagen der Straßenverkehrsunfälle, mit Tabellen und graphischen Darstellungen ergänzt, Ihnen vor Augen zu führen, könnte man eine ganze Nummer unserer Roller Revue belegen. Aber keine Angst, wir sind weit davon entfernt, Sie mit solchen (traurigen) Zahlen zu füttern. Aber gelegentlich, das werden Sie ganz gewiß empfunden haben, ist es nicht nur angebracht, sondern auch dringend notwendig, in aller Offenheit, nüchtern und etwas ausführlich darüber zu sprechen, denn jeder am Straßenverkehr Beteiligte kann zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen, wenn er sich mit den Zusammenhängen beschäftigt.

Quelle: Stat. Bundesamt

Werner Burkhardt.




**Tourist** 150 ccm

**Commodore** 200 ccm

elektrischer Anlasser

der elegante, zuverlässige Roller für Beruf und Reise

**Fahrzeugwerk Kannenberg**

Fahrzeug-, Karosserie- und Anhängerfabrik

Salzgitter-Bad



Dein ständiger Begleiter:  
**DEXTRO-ENERGEN**,  
der natürliche Energiespender!

Erhältlich in allen Apotheken,  
Drogerien und Reformhäusern.

**DEXTRO-ENERGEN**  
*hält Dich am Steuer frisch!*





Foto: Rolf Peter Lange  
 Camping-Kombination, bestehend aus schwarzer Jacke „Luano“ in NINO-FLEX, dazu weiter Rock in buntem Karo, Modell „Spree“, Qualität NINO-FLEX. Camping-Kombination „Helgoland“ Vulkan GmbH, Himmelstür

## ERZIEHUNG zur Zeltfrau

Einige Ratschläge für den Ehemann

Du und deine Frau — ihr wißt, was ihr heuer euch und eueren Bekannten schuldig seid: Ihr kauft euch (oder leihst euch) eine Zeltausrüstung und macht während eures Urlaubs eine Campingfahrt. Auch wenn du ebenso als Neuling an die Dinge herangeht wie deine Frau — du bist ihr naturgemäß doch von Anfang an überlegen, denn als Mann begreifst und erfäßt du alles viel schneller. Schließlich hast du ja genug in Zeitungen und Zeitschriften gelesen darüber, und dem Verkäufer im Sportgeschäft hast du einmal aufmerksam zugehört und gleich alles kapiert.

So steht dir eine besondere und nicht gerade leichte Aufgabe bevor: Die Erziehung deiner besseren Hälfte zur perfekten Zeltfrau! Darüber findest du nichts verzeichnet in jenen Veröffentlichungen. Jeder soll offenbar selbst sehen, wie er da zurechtkommt. Laß dir mal ganz im Vertrauen einiges zu diesem Thema sagen. Beim Zeltaufbau erfüllt die Frau zunächst nur die eine Funktion, daß sie dir immer im Wege steht. Denn sie versteht von den Dingen, die du längst erfäßt hast, noch rein gar nichts und ist zu nichts zu gebrauchen. Du sagst ihr das. Sie tritt dann boiscito und ist nicht zur Hand, wenn du sie doch mal zur Hilfe einschalten willst. Erkläre ihr, was sie alles falsch macht dabei. Sie wird dir dankbar sein. (Aber Sorge dafür, daß dein Zelt Nachbar, der ohnehin bereits grinsend zusieht, nicht gerade alles mit anhört. Nicht, um deine Frau zu schonen. Die glaubt dir, daß es so richtig ist, wie du es machst. Der andere könnte es bezweifeln.)

Beim Zeltabbau kann nicht viel passieren. Das Zelt kannst du beim Einpacken nicht leicht übersehen, es hängt ja Gott sei Dank alles zusammen. Auch die Zeltstäbe wirst du nicht vergessen. Höchstens die Zeltringe haben es in sich, wenn du sie jeden für sich da liegen gelassen hast, wo du sie herausgezogen hast. Es sind soundsoviele und sollen soundsoviele bleiben. Zudem sind sie relativ klein und haben sich im Äußeren vielleicht der Bodenfarbe etwas angepaßt. Kurzum (du hast mich schon begriffen), hier winkt eine erste Aufgabe für die Frau. Übertrage ihr die Verantwortung. Sie wird sich mit Freuden darauf stürzen, gewärtig deines späteren Lobes oder Tadels, je nach dem.

Deine Frau fällt, wenn sie um das Zelt geht, noch des öfteren



über die gespannten Zeltschnüre. Rüge das jeweils mit entsprechender Strenge, denn das Zelt leidet natürlich darunter. Auch für diese Hinweise wird dir deine Frau dankbar sein, und sie wird in Zukunft überhaupt nicht mehr ums Zelt herumgehen. Dir selber passiert so etwas natürlich schon lange nicht mehr. Und wenn einmal, dann macht deine Frau lächerliches Aufhebens darum. Sage ihr das und verweise sie in die richtigen Schranken.

Gewöhne dich daran, daß du wenig Platz hast im Zelt, und daß du nichts wiederfindest, was du einmal weggelegt hast. Es nützt nichts, wenn du deine Frau fragst. Die weiß es auch nicht. Ja, sie weiß nicht einmal, wo sie ihre eigenen Sachen wiederfindet. Das geht natürlich nicht. Die Ordnung im Hause ist nun einmal Sache der Frau. Sage ihr das. Und frage sie immer wieder nach diesem und jenem (von deinen Sachen). Sie muß sich daran gewöhnen und nur so lernt sie es.

Paß auf, daß deine Frau nicht einfach das Zeltdach als Kleiderablage oder Trockenplatz benützt. Ob es nun, wie sie sagen, dem Zelt schadet oder nicht — es nimmt dir jedenfalls bei den Nachbarn das ganze Renommée als zünftiger Zeltler und das kannst du dir nicht leisten. (Etwas anderes ist es natürlich, wenn du etwa deine Badhose einmal zum Trocknen auf das Zelt legst; so kleinlich kann man wiederum nicht sein.)

Es ist eine Streitfrage, ob du, wenn du es zu Hause nicht tust, doch deiner Zeltfrau beim Abspülen helfen sollst. Am besten, du läßt hier gleich keine Zweifel aufkommen. Logisch ist es nicht, sagst du; wenn sie schon kocht, dann gehört es auch dazu, daß sie abspült. Im übrigen macht es ja doch direkt Spaß beim Zelteln, anders als zu Hause. Sage ihr das zur Beruhigung, wenn sie meint, sie hätte gedacht, im Urlaub wenigstens mal nicht kochen und abspülen zu müssen.

Es ist schön, wenn's mal regnet, im Trockenen im Zelt zu liegen oder zu sitzen, während die großen Tropfen auf das gespannte

Zeltdach prasseln. Aber leider hast du schon wieder neue Sorgen mit deiner unerfahrenen Zeltfrau, die es so schwer lernt, sich richtig zu bewegen (während du das seit dem ersten Hinweis zeltfahrender Nachbarn raus hast). Das Zeltdach ist — so du nicht Besitzer eines Überdaches bist — von außen naß. Wenn man nun die gespannte, nasse Zeltwand von innen berührt, so könnte das dem Wasser Gelegenheit geben, durchzukommen. So jedenfalls haben dir erfahrene Zeltler gesagt. Du wendest nun keinen Blick von deiner Frau und beobachtest streng alle ihre Bewegungen im Zelt. Sobald sie sich nur etwas aufrichtet, stößt du am besten gleich einen lauten Warnruf aus; sie wird das zu schätzen wissen, denn nur so zuckt sie rechtzeitig zurück. Wenn es aber einmal doch passieren sollte (es braucht deshalb noch lange nichts „passiert“ zu sein), dann mußt du deine Frau schon nachdrücklich und in aller Strenge zurechtweisen, sonst lernt sie es nie.

Am besten du hältst ihr gleich einen längeren theoretischen Vortrag und schmiedest das Eisen, solange es heiß ist, das heißt, solange deine Frau noch zerknirscht ist ob ihres Mißgeschicks. Was sie nicht hindert, im nächsten Augenblick in ein wahres Triumphgeheul auszubrechen, wenn du selbst beim Aufstehen versehentlich mit dem Kopf gegen die Zeltdecke stößt, daß gleich das ganze Zelt aus den Fugen zu gehen droht. Laß dich ja nicht verwirren. Deine Frau ist im Unrecht, wenn sie dir das vorwirft. Es ist dir das nur passiert, weil du erstens größer bist als sie und weil — na ja, natürlich, weil du mit dem verflixten ewigen Aufpassen auf sie nun selbst ganz durcheinander gekommen bist.

Himmeldonnerwetter! (Mach dir ruhig etwas Luft.) Das wären so einige kleine Tips. Du kannst sie unschwer selbst ergänzen. Ich wünsche dir viel Erfolg!

PS.: Ich kenne natürlich deine Frau nicht und weiß nicht, wieviel sie trägt. Lege vorsorglich den Zelthammer nicht in ihre Reihewette. Karl



Roller-Camping-Anzug, gefertigt aus hochwertigem imprägniertem Popeline. Der Anzug ist ganz gefüttert.

Modell „Wiri Sportbekleidung“



## VORRATSKAMMERN

### für den Ferienzeltler

Da wir den Kuhlschrank, so wir einen besitzen, bei der Ferienfahrt zu Hause lassen müssen, bleiben uns für die Camping-Ferien nur die Kunstkniffe Robinson Crusoes oder der alten Neandertaler Höhlenmenschen, die ihre Lebensmittelvorräte ja auch schon irgendwie kühl und frisch gehalten haben müssen. Man gräbt also — um eine der einfachsten Methoden zu nennen — eine spaten-tiefe Grube, kleidet sie sauber mit Blättern aus und deckt sie, wenn man die aufzubewahrenden Lebensmittel in festverschlos-senen Gefäßen hineingestellt hat, mit dick belaubten Zweigen zu. Man kann sich aber auch das Gesetz der Verdunstungskälte zu-nutze machen: Alle kühl zu haltenden Nahrungsmittel werden in ein Aluminiumgefäß gebracht, das man in einen Deckel oder Teller mit Wasser stellt. Darüber legt man ein feuchtes Tuch, dessen Enden ins Wasser des Untersatzes reichen müssen. Dann bringt man den ganzen Apparat an eine zugige, schattige Stelle und sorgt dafür, daß das Tuch immer feucht bleibt. Beliebt zum Flaschenkühlen sind schnelle Gebirgsbäche oder — im Süden — Zisternen, wo man seine Flaschen einfach an einem kräftigen Strick ins kühle Naß hängt. Auch in Höhlen findet man manchmal kellerkühle Plätze, die sich als Speise- und Vorratskammern eignen. Im übrigen bieten aber die modernen Zelte mit Doppel-dächern schattige Abstellmöglichkeiten, in denen sich die meisten Lebensmittel aufbewahren lassen. Den Inhalt angebrochener Konservbüchsen gießt man übrigens zur Aufbewahrung in Gläser um, da er sich dort besser hält als in der Blechdose! Auf jeden Fall aber sollte man in der heißen Jahreszeit auf leicht ver-derbliche Nahrungsmittel verzichten, denn die Frischhalte-möglichkeiten sind beim Zeltler letzten Endes eben doch recht primitiv.

Hawasch.

### Unser Camping-Kochrezept:

#### Bauern-Omelette

50 g geräucherten Speck  
1 kleine Zwiebel  
4 gekochte Kartoffeln

Salz, Pfeffer, Petersilie  
6 Eier  
1/8 l Milch

Kleinwürfelig geschnittenen Speck auf Stielpfanne glasig rösten, feingewolgte Zwiebel zugeben. Etwas später geschälte, gekochte, kleinwürfelig geschnittene Kartoffeln, Salz, Pfeffer, Petersilie. Ist alles zusammen gut durchgeröstet, die mit Milch verquirlten Eier darübergeben und die Eiermasse unter vorsichti-gem Durchrühren mit einer Gabel halbsteif anziehen lassen. Dann das Omelette von links und rechts zusammenschlagen, unten noch eine schöne Farbe be-kommen lassen, auf eine Platte stürzen und sofort servieren.

(Camping-Kochrezept aus dem großen, illustrierten Schandri-Kochbuch, von Frau Sitz-Heyn, 1120 S., über 3000 Rezepte, Halbleder DM 14.50. Verlag Carl Gerber, München 5)



Camping Kombination „Helgoland“

Foto: Rolf Peter Lange

Vierteilige Camping-Kombination aus NINO-FLEX bzw. NINO-LUXE-Popeline

a) Truxa: Kurze Jacke mit gestreiften Kragenbelegen und Ärmelaufschlägen in buntgewebtem (schwarz/gelb) NINO-LUXE.

b) Toxi: Rock vorn zum Knöpfen, in gestreiftem NINO-LUXE-Popeline.

c) Trizie: 1/4 Hose in schwarz mit seitlicher gelber Biese und Verschnürung.

d) Tabu: Shorts in schwarzgelben Streifen. Vulkan GmbH., Himmelsthr



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

mit der einzigartigen »Bella« von Zündapp

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

**E** Es fährt sich bequemer mit der Bella. Dabei ist sie natürlich so sprichwörtlich zuverlässig wie alles von Zündapp. Ihr 150 ccm 2-Takt-Motor, 7 PS, läuft in 260000 Exemplaren — das sagt genug!

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

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

**A** Auch den anspruchvollsten Käufer befriedigt die in Komfort und Eleganz vorbildliche, in Fahreigenschaften und Zuverlässigkeit ein-zigartige Bella.

## VON ZÜNDAPP

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



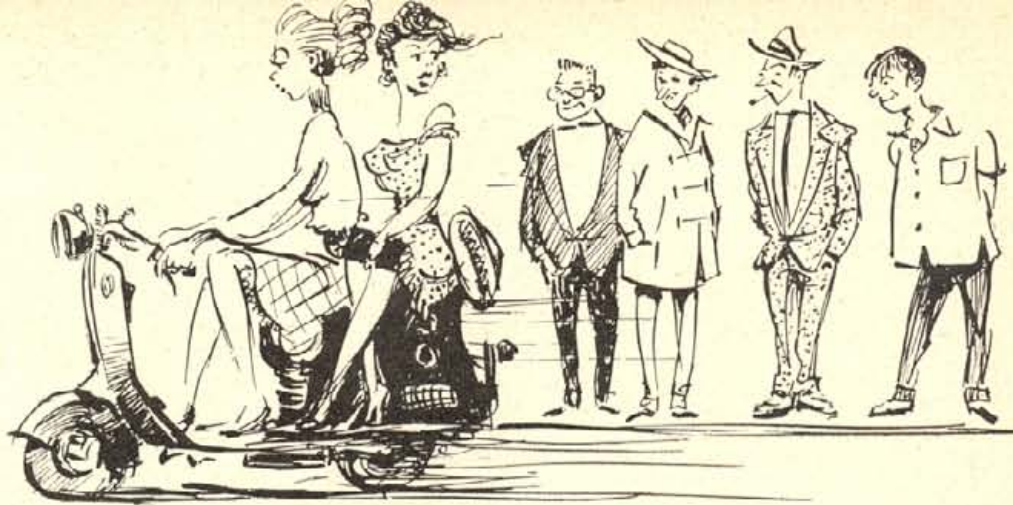


Zum Rollern gehören zwei!

# LEBENSBEICHTE EINER ROLLERFRAU

Abgenommen

von Herbert A. Löhlein



Der Mensch soll nicht alleine rollern! Es kann psychosomatische Folgen haben, wie Komplexe, Hemmungen, Mikos. Psychologen verlangen für das Abwickeln dieser Gemütsknäuel zehn Mark pro Sprechstunde und die Krankenkassen wollen für Verödung seelischer Krampfadern nichts bezahlen.

Wenn man einen Roller hat, ist man immerhin zu zweien. Theoretisch! Ich kaufte mir einen. Ich heiße Rose-Marie — klingt etwas altertümlich, nach Elieder duftend, und ich habe auch tatsächlich ein zartes Gemüt. Seit ich nun Goggolina besitze, ist meine Seele ausgeglichener, denn ich reagiere manches ab, wenn ich so an Wiesen, Wäldern und blühendem Mohn vorüberfahre. Ich bin eine Naturfreundin, liebe die Ungebundenheit und auch etwas das Abenteuer!

Einige Abenteuer hatten wir schon zu bestehen. Mit dem Antreten haperte es lange. Und wenn so ein Laster gleich einem Schrank vor mir aufbaute, bekam ich lange Zeit Platzangst und Kotflügel-Neurosen. Ab und zu spuckte und „patschte“ es auch im Vergaser. Mein Horizont erweiterte sich um Zündkerzen und Elektrodenabstand. Dafür bin ich immer noch blutiger Laie im Pulli-Stricken und weiß nur, daß solche Dinge mit zwei links, zwei rechts konstruiert werden. Der Mensch muß ja nicht alles können!

Über den anfänglichen Wadenkrampf meiner Innenbackenbremsen bin ich weg. Auch rede ich jetzt mit bei Oktanzahl, Klopfestigkeit und Adhäsion des Hinterrades. Vergasereinstellungen meide ich noch, obgleich ich weiß, wo der Vergaser sitzt. Das „Auswedeln“ mit dem Lenker, wenn ich über nasse Schienen rutsche, kriege ich jetzt auch hin, nachdem ich siebenmal mit der Po-Bremse den Roller zum Liegen brachte.

Alles will gelernt sein, sagte mein Fahrlehrer immer und wollte mir das „Nachtfahren“ mit Scheinwerfer beibringen. Vorwiegend auf Seitenstraßen, die im Walde endeten. Nun — ich lernte es auch ohne ihn!

Nun sind wir beide zusammengewachsen und dicke Freunde geworden, mein Roller und ich. Aber diese Zweisamkeit ist auch nicht das Richtige. Ich habe es bald eingesehen. Man hockt entweder allein am Straßenrand und brotzeitelt einsilbig aus der Blechbüchse. Oder man bekommt „parkende“ Raubritter auf ruden Benzineseln an den Hals, die in einer halben Stunde lästig wie Schmäken werden. Da nahm ich also Inge mit, ein nettes Hosenmädchen, die einen perfekten Woogie hinlegte, aber motorisch eine Null war. Sie wollte meist anderswohin als ich. Beim Parken im Waldschatten wirkte sie wie Fliegenleim und die „Sportfreunde“ waren von ihr nicht mehr wegzukriegen! Einmal hatte ich umgeschmissen beim Halten auf offener Straße und weil sie wie ein Kartoffelsack auf dem Sozius klebte, fiel sie sich zwei Laufmaschinen in die Nylons. Da hatten wir Krach und ich servierte sie wieder ab. Zwei Freundinnen zu haben, hat auch keinen Sinn!

Da lernte ich im Rollereclub einen netten jungen Mann kennen. Karl-Erich hieß er! Aber er hatte einen Spleen: Er fuhr einen historischen Dixi, eine Blechbadewanne mit einem Verdeck, das beim Niesen automatisch zusammenklappte. Ein schlechter Wagen — so sagte er — sei immer noch besser als der schönste Roller. Nur weil er so eine freche Nase, eine respektlose Weltanschauung und über seiner edel geformten Stirn sieben blonde Naturwellen besaß, die ich nie bei mir hinkriegte, ließ ich mich überreden und stieg in seine Elendskarre.

Wir „fuhren“ an den Königssee. In Intervallen. Am Irschenberg konnten wir im Kühlwasser bereits Würstel kochen. Am Chiemsee lag Karl-Erich für eine Stunde platt wie eine Flunder unterm Differential. Er repariere alles selber, sagte er schon am Anfang. Der Wagen war auch danach. In Traunstein vertilgte ich fünf Schinkensemmel, bis Karl-Erich unter der Hinterachse wieder hervorkam. Und am Königssee wanderte ich drei Stunden mutterselonallein herum. Als ich zurückkam, stak Karl-Erich bis zum Bauch unter der Motorhaube. Nun sei der Wagen wieder flott,

er hätte ihn beinahe völlig überholt, sagte er fröhlich und heiter. Ich hätte auch Karl-Erich wieder abserviert. Aber er besaß so eine entzückende Art, mit sich Schindluder treiben zu lassen, was mir als ein gutes Omen für eine harmonische Ehe erschien. Während der Rückfahrt fuhr ich aus der Haut und Karl-Erich zum Schrotthändler. Ich hatte ihm ein Ultimatum gestellt: „Hier Dixi — hier Roller!“ Er bekam noch hundertzwanzig Mark. Dafür kaufte er ein olivgrünes Zelt.

Jetzt nahm ich ihn mit. Wir brausten nochmals mit sechzig an den Königssee. Diesmal klappte es! In jeder Hinsicht. Er zerlegte übrigens meinen Roller nach dreitausend Kilometer und überholte ihn. Er konnte nicht mehr anders. Das hätte ich nie gekonnt! Als er alles wieder zusammenkriegte, sah ich ein, daß zum Rollern doch zwei gehören. Es kann ja mal was passieren ...

## Muß das sein?

Sehe geehrte Redaktion!

Wissen Sie für uns einen Rat? Bitte, nehmen Sie von folgenden Vorfällen Kenntnis:

Ich habe mir im vergangenen Jahr einen Motorroller gekauft. Das ist an sich nichts Besonderes, werden Sie sagen, und ich habe das auch gedacht. Aber irgendwie scheint es doch eine eigentümliche, besondere Wirkung auszuüben, wenn eine Frau am Lenker sitzt; wenigstens bin ich nach meinen bisherigen Erfahrungen, die ich Ihnen nicht vorenthalten möchte, zu diesem Schluß gekommen. Daß das Motorradfahren laut Statistik gefährlicher ist als das übrige Kraftfahren, war mir, als ich mein Maschichen kaufte, bekannt, und ich war schon auf alles Mögliche gefaßt; aber daß ich als Frau noch zusätzlich mit Gefahren rechnen müßte, hatte ich beim Kauf nicht einkalkuliert.

Zum Beispiel:

Wenn ich auf freier Landstraße entlangfahre, passiert es sehr oft, daß besonders Lastwagen im Überholen — nicht etwa hinter mir, um das Überholen anzuzeigen, sondern direkt neben mir — plötzlich kräftig auf die Hupe drücken, offensichtlich in der Absicht, mir einen ordentlichen Schrecken einzujagen. Dabei guckt jedesmal der Beifahrer grinsend zum Fenster heraus nach rückwärts, um die Wirkung dieses „Scherzes“ zu beobachten, die fast immer vollkommen ist.

Das Vorbeifahren an Gruppen junger Burschen ist manchmal fast lebensgefährlich. Wenn es noch harmlos zugeht, dann halten es diese jungen „Herren“ für notwendig, plötzlich schrille Schreie auszustößen oder durch die Finger zu pfeifen; unangenehm wird es jedoch, wenn sie mir — was sehr oft geschieht — unerwartet direkt vor die Maschine in den Weg rennen und mich so zum Stoppen zwingen. (Dies kam vor in: Waldmichelbach, vor Neckarelz, bei Schönmattenweg und vor Bensheim.) Bei Annweiler in der Pfalz haben Halbwegsige sogar, als ich die abschüssige Straße herabkam, ihre langen Hasel- oder Weidenstecken unter größtendlichem Lachen vom Straßenrand aus mir vor die Maschine in den Fahrtweg gehalten. Ich mußte die Maschine im Gefälle auf wenige Meter zum Stehen bringen.

Oder wie finden Sie dieses neckische Spiel; besonders bei starkem Verkehr, etwa auf der Straße zwischen Ludwigshafen und Bad Dürkheim: Ich fahre im 40 km-Tempo auf freier Strecke. Ein Pkw. überholt mich sehr langsam, der Herr am Steuer lächelt mir freundlich zu (bis dahin hätte ich nichts dagegen einzuwenden), doch kurz vor mir verlangsamt der Wagen seine Fahrt. Ich möchte mein Tempo halten und überhole ihn wieder. Aber kaum bin ich vorbei, dreht er seinerseits wieder auf usw. Dieses Spielchen wiederholt sich so lange, bis ich im Vorbeifahren anstatt, wie erwartet, aufmunternd zu lächeln, mit dem Finger an die Stirn tippe. Dann rauscht der Herr im Wagen mit mindestens 80 Sachen auf dem Tacho grublos und böse vorüber, und ich bin endlich nicht mehr behindert! (Dieser Fall kam vor in Heidelberg, auf der neugebauten Neckarstraße, in Mannheim, Augusta-Anlage, im Neckartal bis Mosbach sowie auch in der Pfalz.)

Ich frage Sie nun: „Was bewegt die Menschen, sich so zu verhalten? Bin ich diesen, teils lebensgefährlichen Experimenten wehrlos ausgeliefert? Oder sollen wir Frauen etwa nicht rollerfahren?“ Durch Rückfragen bei anderen Rollerfahrerinnen habe ich festgestellt, daß es mir nicht allein so ergeht. Meine Bekannten rieten mir, an Sie zu schreiben, um evtl. die Sache öffentlich zur Diskussion zu stellen, und ich bitte Sie daher, dies zu tun, wenn Sie es für richtig halten.

Zum guten Schluß möchte ich noch erwähnen, daß es natürlich auch nette, ritterliche Männer gibt, kommt aber leider viel seltener vor als die geschilderten Fälle, welche meine Freundin, die oft als Sozia mitfährt, bestätigen kann.

Ihre — trotzdem — leidenschaftlich gern rollernde besten Grüßen

Elfriede B., Mannheim

Wir rufen die Ritter am Lenker auf, falls sie bei solchen und ähnlichen wie den geschilderten Notfällen in der Nähe sind, unseren ebenso hübschen wie bedrängten Kolleginnen Hilfestellung zu leisten — der Dank der weiblichen Rollergemeinde ist ihnen gewiß! (Die Red.)



## Der Heinkel-Tourist mit vielen Neuerungen

Für Heinkelanhänger eine große Neuigkeit: Der Heinkel-Tourist präsentiert sich in einem neuen Kleid. Das heißt am Kleid bzw. an der Karosserie hat sich eigentlich nichts geändert. Die Überraschungen liegen unter der Haube. Die beiden größten Änderungen haben sich Motor und Lichtanlage gefallen lassen müssen. So wurde der Hubraum von 150 ccm auf 175 ccm vergrößert. Damit konnte die Leistung von 7,2 PS auf 9,2 PS gesteigert werden. Die Drehzahl steigt trotz des gewaltigen Leistungsanstiegs nur ganz geringfügig von 5200 auf 5500 Touren pro Minute. 92 km/h Höchstgeschwindigkeit gibt das Werk jetzt für einen mit 2 Personen besetzten Roller an, aber nicht wegen dieser Geschwindigkeitssteigerung wurde die Maschine verstärkt, sondern hauptsächlich um eine Leistungssteigerung am Berg oder beim Beiwagen zu erzielen.

Die Lichtmaschine wurde von 6 auf 12 Volt umgestellt, um eine Siba-Dynastartanlage verwenden zu können. Der neue Heinkel hat also auch einen elektrischen Starter. Weiterhin wurde die 25 Watt Biluxlampe des 150ers durch eine 35 Watt Biluxbirne

Das ESSO-Jugendlager findet auch in diesem Jahr wieder in Adenau am Nürburgring statt und vereint 120 Lehrlinge des kaufmännischen und technischen Sektors aus mehr als 50 Firmen der Kfz- und Zubehörindustrie mit den Lehrlingen der ESSO-AG und des Tankstellengewerbes.

ersetzt. Um die Batteriespannung von 6 auf 12 Volt zu erhöhen, wurden 2 hintereinander geschaltete 6 V Akkus verwandt, die ihren Platz unter der Karosseriehaube, vor dem Motor stehend, gefunden haben.

Eine weitere Kleinigkeit, die gar nicht hoch genug bewertet werden kann, ist die Vergrößerung des Benzintanks von 10 auf 11 Liter Fassungsvermögen. Nun kann man, nach Umschalten auf Reserve, unbesorgt ein Stück weiterfahren, um dann die vollen 10 Liter reinzukriegen. Noch ein nettes kleines Detail weist der neue Heinkel auf und das ist der Fernupfer. Dieser liegt direkt im Gasdrehgriff, und schon ist die Maschine startbereit. F.



Auch eine Neuigkeit: Ilse Thouret's Töchter Elga und Anneliese jetzt auf Heinkel-Tourist unter Palmen am Ägäischen Meer vor den Toren Athens. Ein Sonderbericht für die ROLLER REVUE „Mit dem Heinkel-Tourist zur Akropolis“ erscheint demnächst.

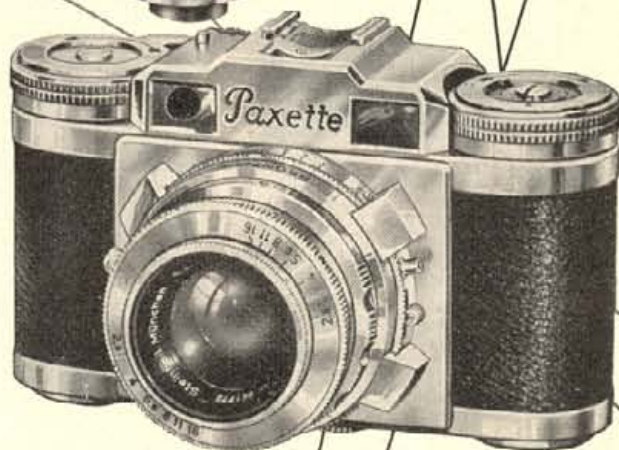
EINE **BRAUN** KLEINBILDKAMERA MIT ALLEN SCHIKANEN

# Paxette



SCHNELLAUFZUG  
WECHSELOPTIK  
UND MESSUCHER

von DM 120  
bis DM 177



CARL BRAUN · KAMERAWERK · NÜRNBERG

Günstige Teilzahlungsbedingungen in jedem Fotofachgeschäft

## Erstreckende Unwissenheit über Verkehrszeichen

Eine Umfrage des Institutes für Demoskopie ergab, daß in weiten Bevölkerungskreisen eine erschreckende Unwissenheit über die Verkehrszeichen besteht. Gleichzeitig erwies sich, daß besonders Radfahrer und Fußgänger die einfachsten Verkehrsregeln nicht bekannt sind.

Wie groß die Unkenntnis über Verkehrsfragen ist, trat besonders kraß hervor, als den Befragten vier Abbildungen der wichtigsten Verkehrszeichen, nämlich „Allgemeine Gefahrenstelle“, „Hauptverkehrsstraße“, „Verkehrsverbot für Fahrzeuge aller Art“ und „Kreuzung“ vorgelegt wurden. Dabei war fast ein Drittel der Radfahrer nicht in der Lage, die Bedeutung auch nur eines der vier Zeichen anzugeben, und ein weiteres Viertel kannte nur eines davon. Während die große Mehrheit der Motorisierten diese Verkehrszeichen richtig angab, konnten von den Radfahrern — vom Zeichen für Kreuzung abgesehen — nur jeweils ein Drittel die Bedeutung der Zeichen zutreffend erklären.

Allgemeine Gefahrenstelle:	Autofahrer	Motorrad(Roller)-Fahrer	Radfahrer
Richtige Angaben . . . . .	86%	85%	37%
Falsche Angaben . . . . .	10%	10%	20%
Weiß nicht . . . . .	4%	5%	43%
Hauptverkehrsstraße:			
Richtige Angaben . . . . .	95%	89%	34%
Falsche Angaben . . . . .	2%	2%	2%
Weiß nicht . . . . .	3%	9%	64%
Verkehrsverbot für Fahrzeuge aller Art:			
Richtige Angaben . . . . .	83%	74%	27%
Falsche Angaben . . . . .	8%	14%	15%
Weiß nicht . . . . .	9%	12%	58%
Kreuzungen:			
Richtige Angaben . . . . .	90%	89%	59%
Falsche Angaben . . . . .	3%	5%	12%
Weiß nicht . . . . .	7%	6%	29%

Bei der Frage, wie man an einer Kreuzung erkennen kann, ob man sich auf der Haupt- oder Nebenstraße befindet, ergab sich, daß je 7% der Pkw- und Motorradfahrer die Bedeutung des auf die Spitze gestellten, rot umrandeten Dreiecks nicht kennen. Bei 42% der Radfahrer herrschte die gleiche Unkenntnis. Antworten wie „ich richte mich nach den anderen“, „ich steige immer ab, wo es gefährlich wird“ oder „rein gefühlsmäßig“ lassen die große Gefahr, die daraus allen Verkehrsteilnehmern erwächst, erkennen. Und wenn diese Radfahrer, eines Tages des Treuens leid geworden, sich ein Moped anschaffen, dann wird diese Gefahr noch bedeutend vergrößert.





Unser Roller-Weltreisender Wim Dussel, den Sie schon aus manchem R. R.-Bericht kennen, ist jetzt ein Jahr unterwegs. Anlässlich dieses Jubiläums hat er eine Aufnahme gemacht, auf der er zeigt, was ein geübter Globetrotter mit sich führen muß. 80.000 km hat er sich mit Unterstützung von BP und Maico vorgenommen. Fast die Hälfte davon hat er schon hinter sich. Sein Mobil hat ihn durch Deutschland, Österreich, Jugoslawien, Griechenland, Türkei, Syrien, Libanon, Jordanien, Irak und Pakistan getragen. Seine letzte Adresse lautete Calcutta. Wir werden in der ROLLER REVUE weiter über seine Abenteuer berichten.

**Liebe Roller Revue!**

Wim Dussel und seine Berichte, die ich mit einem Gemisch von Sehnsucht und Neid in Deinen Monatschriften gelesen hatte, bildeten den Anstoß zu meiner diesjährigen großen Rollerreise. Unsere muntere Lambretta hat nun im Frühjahr dieses Jahres meine Frau und mich nebst einer netten Gepäcklast von 40 kg in 3 1/2 Wochen von Stuttgart bis zur Straße von Gibraltar getragen, ohne irgendwelche wesentlichen Mucken zu zeigen. 6000 km rollten wir durch Südfrankreich und das sonnige Spanien, bewunderten das Mittelmeer und den Atlantik, kletterten über die Hochebenen Kastiliens hinauf, schnurrten im Angesichte des afrikanischen Kontinents um die Südspitze der Iberischen Halbinsel. Unser Maschinchen vermittelte uns einen Blick in Jahrtausende; architektonische Überbleibsel der Iberer, Befestigungsanlagen, Amphitheater und Aquadukte der Römer, die Prachtbauten der Mauren und die gewaltigen Kathedralen der Gotik. Das festfreudige Sevilla zeigte uns die spanische Volksseele genau so wie Katalonien seine zerfallenen Berghütten und Madrid und Barcelona das moderne Spanien. Wir gewannen Eindrücke, die unausschließlich in unserem Gedächtnis stehen. Ein Roller erschloß uns die Welt! Und ich wünsche, daß Deine Artikel noch recht vielen von Deinen Lesern den ersten Anstoß zum Start in die Ferne geben mögen, sei es zu einer Reise in unsere schöne deutsche Heimat oder zum völkerverbindenden Hinausrollen in unseren europäischen Kontinent. Frisch geplant, ist halb gefahren! Hierzu wünsche allen unternehmungslustigen Rollerfreunden eine recht frohe Fahrt. *Claus S., Stuttgart-Feuerbach*

**Liebe R. R.!**

Im Juli-Heft 1954 lese ich, daß man nun auch nach Frankreich ohne Triptyk fahren könne. — Ich bin schon am 8. Mai 1953 und nun am 22. Mai 1954 mit der Vespa nach Frankreich gefahren; beide Male bekam ich beim Grenzübergang (Schweigen und Breisach) ein „Laissez-passer“ zu 400 Frs., das sind 5,— DM. Die Abfertigung war schnell und sehr zuvorkommend. Es legt doch nur an uns selbst. Mit freundlichen Rollergrüßen *Hanns R., Zell a. H.*



„Pferdeschwanz hin, Pferdeschwanz her, ich behaupte, es ist nur ein Roller!“

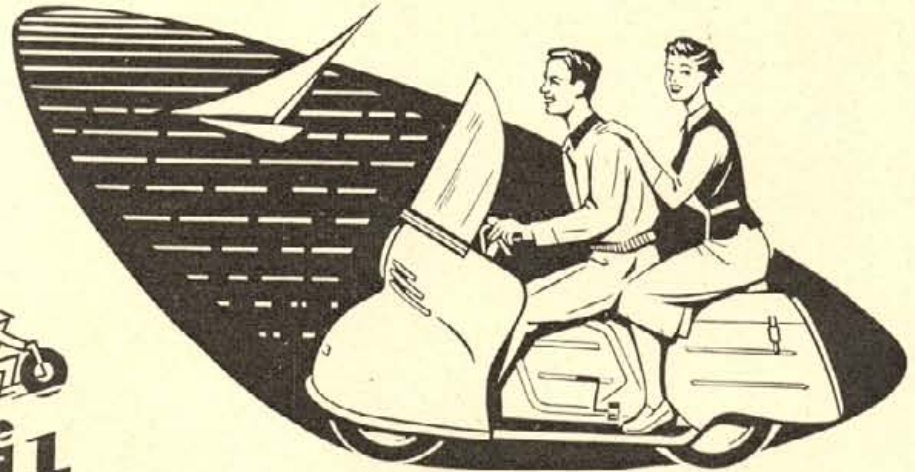
**4680 Kilometer in 120stündiger Fahrt**

Eine wohl einmalige sportliche Leistung vollbrachte der Polizei-Hauptwachmeister Mayerhofer aus Dingolfing (Isar) bei der Int. Polizei-Sternfahrt nach München. Hauptwachmeister Mayerhofer legte mit seinem serienmäßigen 200-ccm-Goggo-Roller bei Kreuz- und Querfahrten durch das Bundesgebiet in 120 Stunden eine Gesamtstrecke von 4680 Kilometern zurück! Nachdem Mayerhofer zwei Tage vor dem Start eine Handverletzung erlitten hatte, die genäht werden mußte, stürzte er unterwegs durch Blendung so unglücklich, daß er nahezu zwei Stunden bewußtlos lag. Außerdem zog er sich eine Fußverletzung zu, die ihn zwang, ohne Stiefel weiterzufahren. Er errang für Goggo mit seiner Leistung den 1. Platz der Motorradklasse bis 200 ccm der Int. Polizei-Sternfahrt. Auch der 2., 3., 5., 6. und 8. Platz ging an Goggo. Frl. Grunwald auf Goggo, eine Polizei-Angestellte aus München wurde als einzige weibliche Teilnehmerin dieser Langstreckenfahrt mit einem Sonderpokal des ADAC ausgezeichnet.

**Maico MOBIL**

**jetzt mit 200-ccm-Motor**

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



**Maico MOBIL**

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

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



... ganz leise ins Ohr geflüstert!

Sehr geehrter Herr F. aus Hannover!

Ihre in der Juli-Nummer der Roller Revue abgedruckte Zuschrift habe ich mit Interesse gelesen. Ich möchte mich gerne zu den von Ihnen berührten Problemen im Rahmen der von Ihnen angeregten Diskussion äußern:

Gestatten Sie mir, daß ich zu Beginn kurz darlege, was ich unter einem zweckmäßig konstruierten Roller verstehe: Ein solches Fahrzeug nenne ich dann gut, wenn es einen optimalen Wetterschutz mit ausgezeichneter Straßenlage und einem starken, robusten Motor verbindet. Daß das möglich ist, hat meines Erachtens Zündapp mit seiner Bella 200 schon bewiesen. Wenn die Industrie weiterhin diesen Weg einschlägt, so zweifle ich nicht daran, daß letzten Endes eine Synthese zwischen Roller und Motorrad entstehen wird, die die guten Eigenschaften beider Maschinen verkörpert. Eine solche Neuentwicklung erscheint mir sehr begrüßenswert, und ich kann nicht ganz verstehen, weshalb Sie darüber so besorgt wären. Fürchten Sie den Anreiz zum rücksichtslosen Fahren, der daraus entstünde? Der hängt für mich aber lange nicht so sehr vom Motor als von der Selbstdisziplin und dem Charakter des Fahrers ab. Ein schneller Schnitt und eine Ausnützung der Kraftreserven, wenn es einmal nötig ist, glaube ich, noch lange nichts mit Basarel zu tun. Schließlich ist der Roller ja auch als Fortbewegungsmittel für diejenigen, die sich ein Auto aus finanziellen Gründen nicht leisten können, aber doch relativ gut angezogen und geschützt fahren möchten, geschaffen worden. Gerade die aber können es sich nicht immer erlauben, auf der Autobahn mit 45 Sachen zu bummeln. Ein rationelles Fahrzeug muß auch schnell genug sein, um es begehrter als eine Eisenbahnfahrt erscheinen zu lassen. Dazu gehört aber ein starker Motor. — Warum sollen wir uns also in die Haare kriegen und ein Exklusivitätsprinzip aufstellen, das die Befürworter eines starken Rollers mit Rennwütigen gleichsetzt?

Des weiteren haben Sie in Ihren Ausführungen die Sturzhelmfrage kurz berührt. Ich meine, daß so ein Knecht etwas recht Vernünftiges ist, nicht nur für den Rennhelden Kurvenmehrer, sondern sogar für den Sonntagsfahrer Herrn Bumms, der auch mal auf einer nassen Straßenbahnstrecke ausgleiten und den rutschenden Boden aufsuchen kann. Und auch bei 15 km/h ist Kopfsteinpflaster eine harte Sache. Besonders bedauert habe ich es, daß Sie in Ihrer Zuschrift die Motorradfahrer so sehr auf Korn genommen haben. Mit Bestürzung konnte ich Krafttätigkeit wie „Freunde vom aufgedrehten Gashahn“

und ähnliches vernehmen! Ich fürchte, daß Sie alle Motorradler mit Geschwindigkeitsfanatikern identifizieren. Lohnt denn ein solcher Angriff, wenn er nur dazu beiträgt, das Verhältnis zwischen Roller und Motorradfahrer zu verschlechtern? Die paar rücksichtslosen Subjekte sind sicher gleichermaßen auf beide Reihen verteilt! Wäre es denn nicht besser, das angenehme Prinzip der freundlichen Hilfsbereitschaft zum alleingültigen zu erheben? Oder wären Sie — Hand aufs Herz — nicht etwa froh, wenn Ihnen bei einer schweren Panne ein Kollege von der „anderen Fraktion“ — meist ist er technisch besser beschlagen als wir — netterweise Assistenz leisten würde?

Darf ich Ihnen, sehr geehrter Herr F., zum Schluß vielleicht noch eines ganz leise ins Ohr sagen: Auch unter der „erschrecklich wilden Bande der bösen, bösen Motorradfahrer“ sollen sich — ich habe es jedenfalls gehört — noch ein paar Menschen befinden, die genau so wie Sie Freude an ihrem Fahrzeug empfinden und es dazu verwenden, die Schönheiten der Landschaft zu genießen und sich vom Alltag zu entspannen. Ob Sie mir das wohl glauben werden?

Mit freundlichem Rollergruß!  
Ihr Udo K., Stuttgart

### Club der Motorroller-Pioniere

Ein erster Artikel, in welchem die Gründung eines Clubs der Motorroller-Pioniere in Frankreich bekanntgegeben wurde, ist bereits in der Juni-Nummer erschienen. In der Pionier-Epoche war, wenn ein Rollerfahrer einem anderen Rollerist begegnete, die Überraschung (denn überrascht waren sie!) auf beiden Seiten groß und jeder von ihnen fragte sich: Nanu, wo kommt der her? Und die zwei Fahrer hielten an und stellten sich vor. Dann entstand eine lebhaft Diskussions, in der die Verdienste des Rollers, bedingt durch das Können des Fahrers, gepriesen wurde mit einer Wärme, die der des Motors gleichkam. Nicht zu vergessen die köstlichen Anekdoten von den oft „gowaltigen Leistungen“.

Heute gehört das alles der Vergangenheit an... Jedoch nicht allzu lange, denn es handelt sich um eine Zeitspanne von 5 Jahren Arbeit. Die Überraschung der Anfänger (Begegnung zweier Rollerfahrer) hat seinen Sinn verloren, die Überraschung von heute ist ganz anders und offenbart sich dann, wenn wir einige Kilometer fahren, ohne einem Roller zu begegnen. Wo ist die Zeit, als ich, um wieder zu meinem abgestellten Roller zu kommen, mich durch eine kleine Menge von Neugierigen drängen mußte? Mehr noch, bevor ich anlassen konnte, ich mit allen möglichen Fragen über die verschiedenen Eigenschaften bestürmt wurde.



Vespa als fliegende Untertasse auf den Pariser Boulevards beim Internationalen Vespa-Maitreffen 1954

Ich habe in der damaligen Zeit Mechaniker zu mir sagen hören: „Mit diesen kleinen Rädern können Sie nicht Spur halten und Ihre Reifen werden keine 2000 km fahren.“ Andere waren erstaunt, mich auf einem Sattel sitzen zu sehen und nicht wie „zu Pferd“ auf einem Motorradsattel. Diese sagten: „Wie können Sie sich festhalten, wenn Sie nicht die Maschine zwischen den Beinen haben. Das ist ja Selbstmord!“ Bestimmte Leute erklärten: „Nie wird der Motorroller ein Erfolg sein, diese unmöglichen Fahrzeuge lassen sich nicht verkaufen!“ Um diese „herolsche“ Epoche, die den neuen Rollerfahrern unbekannt ist, als symbolische Handlung gut zu markieren, ist der „Club der Motorroller-Pioniere“ in Frankreich gegründet worden. Dank einem besonderen Wimpel, mit dem die Mitglieder dieses in seiner Art einzigen Clubs ihren Roller schmücken werden, werden die neuen Rollerfahrer wissen, daß sie den ersten Menschen gegenüberstehen, die es wagten, ein unbekanntes Fahrzeug einzuführen, das fast zu oft von den Technikern selbst kritisiert wurde. Ich freue mich, zwei sympathische deutsche Rolleristen als Korrespondenten in unserem Club der Motorroller-Pioniere begrüßen zu können, der eine vom Lambretta-Club Datteln, der andere vom Lambretta-Club Celle. Ich helfe diese zwei neuen Mitglieder, die die deutschen Rollerfahrer vertreten werden, herzlich willkommen.

Im Namen des Clubs der Motorroller-Pioniere sende ich durch die Vermittlung der ROLLER REVUE meine besten Wünsche an die große Familie deutscher Rollerfahrer.

Lucien Gignion,  
Avignon

**Motorrad  
und Roller immer glänzend**

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

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

AUS DEN SIDOL-WERKEN KÖLN

**SILICON-POLITUR**  
**Polifac**  
für MOTOR- und FAHRER

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





Heinkel-Staffel Heinsberg — die 1. der Bundesrepublik — grüßt die R. R. und alle anderen Heinkel-Piloten  
Foto: Daub



## Liebes Fridolin!

Zunächst Dank im Namen aller für Deine ausgezeichnete Roller Revue. Diese ist doch wenigstens endlich einmal eine richtige Fachzeitschrift. Nur für Rollerfahrer gedacht, (Verzeihung, auch für Rollerfahrerinnen), Technisch auf der Höhe, aktuell und spannend. Kurzum: alles was wir Rollerfahrer gerne lesen und wissen wollen ist drin. Doch nichts ist vollkommen. Auch Deine R.R. nicht. Sie hat einen Fehler. Sie erscheint leider nur einmal im Monat. Wenn man immer 30 Tage warten muß bis die nächste Nummer erscheint — das ist doch unheimlich lange. Wann endlich läßt Du Dich alle 14 Tage blicken??? Wenn es dann auch etwas mehr kosten sollte. Dann bestellst man halt eine andere Zeitschrift ab. Also bitte; komme bald bitte alle 14 Tage zu uns.

Doch nun etwas anderes. In unserer Kreisstadt Bruchsal i. Baden (zwischen Heidelberg und Karlsruhe) hat sich inzwischen auch ein Roller-„Verein“ zusammengefunden. Es sind lauter „Bellas“, wie Du auf dem Bildchen ersehen kannst. (Bitte drucke es ab!) Inzwischen sind es fast 20 Bella-Roller geworden. Ein richtiger Verein sind wir nicht. Wir „Bella“-Fahrer und -Fahrerinnen — jawohl auch weibliche „Piloten“ haben sich der „Bella“ verschrieben — haben uns zu einer netten Familie zusammgefunden. Gemeinsame Ausfahrten, geselliges Zusammensein soll uns verbinden. Jeder Bella-Fahrer soll uns willkommen sein. Sollte sich einmal ein „Bella“-Club oder Einzelfahrer in unsere Gegend verirren, dann möge er sich an die untenstehende Adresse wenden. Wir freuen uns dann sehr. Zwecks Pflege der Kameradschaft und Freundschaft untereinander warten wir gerne auf Post von anderen Clubs.

Unsere Adresse: „Club der Bella-Freunde“  
z. Hd. Herrn Erich W. Pfaff  
(17 a) Bruchsal i. Baden  
Beethovenstr. 3

Und nun mein lieber Fridolin: für heute Schluß.  
Einen Gruß von Roller zu Roller  
Dein Walter K. St.

## Liebe Roller Revue!

Unser Club hat sich am 1. Juli 1954 dem Mainzer Automobil-Club e.V. (A. v. D.) angeschlossen (Korporativmitglied).

Die Zahl der Mitglieder ist seit der Gründung am 26. Mai 1954 bis dato auf 40 Mitglieder angestiegen. Die Räumlichkeiten unseres Clubhauses in der Goldgrube 38 finden immer wieder den Beifall unserer Gäste und Freunde.

Die Clubabende sind vorerst jeden Mittwoch um 20 Uhr. Des großen Interesses wegen werden die Abende im Monat Juli hauptsächlich technischen Dingen vorbehalten bleiben.

Herr Gerbracht hat mich gebeten, Neuanmeldungen nicht mehr an seine Adresse, sondern an unsere, wie folgt, zu richten:

Lambretta-Club Mainz 1954  
Mainz, An der Goldgrube 38

Der Vespa-Club Mannheim, der am 15. Juli 1954 sein 3. Lebensjahr beginnen konnte, hat seine Geschäftsstelle in Mannheim nach F 1, 4a (Kanzlei Dr. Horst Schulze) verlegt. An geselligem Clubleben, gemeinsamen Ausfahrten usw. interessierte Vespa-Fahrer(innen) aus Mannheim und Umgebung, werden gebeten, dort vorzusprechen.

Vespa-Club Mannheim  
Gesch.-Stelle F 1, 4a, Tel. 5 01 75

## „Erfolgreicher Frankfurter Vespa-Fahrer“

Herr Krüger, vom Vespa-Club Frankfurt, startete bei folgenden Veranstaltungen und konnte dabei folgende Plätze belegen: ADAC Geländefahrt in Sprendlingen bei Darmstadt Goldmedaille. Geschicklichkeitsfahrt der ADAC Ortsgruppe Mainz Goldmedaille und Silberbecher. Geschicklichkeitsfahrt, anläßlich der Campingplatz-Einweihung, ADAC Worms, Silbermedaille. Wir gratulieren Herrn Krüger herzlichst zu seinen Erfolgen und wünschen ihm weiterhin Hals- und Beinbruch.

Der Vespa-Club Frankfurt

## Messerschmitt-Club Wiesbaden

Wir treffen uns allmonatlich am ersten Mittwoch 20 Uhr im Restaurant des Schwimmbades Kleinfeldchen, verabreden dann zwanglos Ausfahrten und siehe da: Es geht ohne Vorsitzenden, Schriftführer, Beitrag (!) und allen Papierkrieg. Am Himmelfahrtstag waren wir zu unserer ersten gemeinsamen Ausfahrt 19 Messerschmitt-Kabinenroller. Wir fuhren nach Münster am Stein. Die Fahrt mit blauen, roten, grünen, gelben und schwarzen Kabinenrollern in einer Kolonne war ein putziges Bild und ließ allen Passanten Mund und Augen offen stehen. Am Sonntag nach Pfingsten waren wir — dem Namen Messerschmitt getreu — im Flughafen Frankfurt Rhein-Main. Da es bei dieser Fahrt anfangs leider regnete, waren wir alle wieder einmal froh, eine Kabine über unserem Kopf zu haben. Die Wiesbadener Messerschmittvertretung spendete für jeden der 20 Rollerbesatzungen einen Rundflug über Frankfurt. Der Flug bei böigem Wetter und Regenschauern machte einen Morddspaß, obwohl manche Damen hörbar quatschten und schließlich kitsig wurden. Die meisten saßen zum ersten Male in einem Flugzeug. Unser Dank gilt dem Chef des Autohauses Nerotel.

Zu erreichen sind wir über Autobahn Nerotel, Wiesbaden, Taunusstraße. Unser Schaukasten hängt in der Wilhelmstraße gegenüber dem Kurhaus.

Mit besten Grüßen  
Günther Langner



## Liebe R. R.!

Die Aufnahme entstand anläßlich einer Sternfahrt nach Bruchhausen-Vilsen (liegt bei Syke). Die Fahrt verlief ausgezeichnet. Stimmung: wie immer bei bester Laune. Möchten Verbindung mit Goggoclub Bremen und Wilhelmshaven aufnehmen. Oder sind die dort noch nicht so weit? Unsere Anschrift lautet: Goggoclub Oldenburg i. O.

Gustav Riesebieter, Willersstraße 12.

Mit freundlichen Grüßen  
Goggo-Club Oldenburg.

## Kabro-Rollerclub in München gegründet

In München wurde am 22. 7. ein Club der Messerschmitt-Kabinenroller-Fahrer gegründet. Der Club sieht seine Aufgabe neben der Durchführung gesellschaftlicher und sportlicher Veranstaltungen besonders im Gedankenaustausch für technische Erfahrungen und Fragen. Außerdem sind gemeinsame Auslandsfahrten mit dem Kabinenroller geplant. Film und Lichtbildervorträge sollen in den Dienst der Sache gestellt werden.

Zu Vorsitzenden wurden gewählt: Herr Hermann Koch, München-Laim, Käpflstr. 10/11 Lenz Innhauser, München 13, Schellingstr. 29. Technischer Referent wurde Herr Rudl Wagenschwanz, München, Stengelstr. 9.

## Liebe Roller Revue!

Es wird höchste Zeit, daß wir uns auch einmal aus dem Schwabenland bei Dir melden. Der Goggo-Club Stuttgart wurde am 8. Oktober 1953 gegründet und umfaßt z. Z. 52 Maschinen. Wir haben schon eine Reihe schöner und erfolgreicher Veranstaltungen hinter uns. Den bisherigen Höhepunkt aber bildete unser großer Sommernachts-Ball am 10. Juli. Besonders gefreut haben wir uns, daß auch die Goggo-Clubs aus Reutlingen, Eßlingen und Ludwigsburg sowie der Vespa-Club Stuttgart mit einigen „Gesandten“ vertreten waren.

Zum Schluß grüße ich — auch im Namen meines Clubs — alle Goggo-Clubs im Bundesgebiet und darüber hinaus und lade sie zu einem Besuch ein, falls ihre Fahrt einmal über Stuttgart führen sollte. Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat um 20 Uhr im Gasthaus „Eugensplatz“, Stuttgart-O., Eugensplatz 5. Unsere sonstigen Veranstaltungen ersuchen Sie jeweils in unserem Schaukasten in der Herzogstr. 6c bei Auto-Ell.

Erwin D., Goggo-Club Stuttgart.



## Liebe Roller Revue!

Heute möchte ich Dir und allen Malco-Clubs im Bundesgebiet mitteilen, daß nun auch in der Kurstadt Wiesbaden ein Malco-Motorsport-Club ins Leben gerufen worden ist.

Wir sind ein gemachter Club, bestehend aus Malco-Mobilen und -Motorrädern.

Unsere gemeinsame Ausfahrt wurde am Himmelfahrtstag zum Herthasee und durch das herrliche Lahntal gestartet. Diese Ausfahrt war für alle Clubkameraden ein unvergeßliches Erlebnis. So lege ich nun diesem Schreiben ein kleines Bildchen von unserer Herrenpartie bei (entschuldige bitte! einige Damen waren mit dabei).

Am 20. 6. nahm unser Club seine erste Einladung zu einer Gelände- und Geschicklichkeitsprüfung an und konnte durch einen unserer Club-Kameraden auf seiner 200 cem Malco eine Plakette erringen.

Aber unser Club hat sich nicht den Geländesport zur Hauptaufgabe gestellt, sondern möchte vor allen Dingen Campingfahrten, Fuchsjagden und Orientierungsfahrten durchführen. Da wir gerne alle Malco-Fahrer von Wiesbaden in unserer Mitte haben möchten, laden wir alle noch nicht dem Malco-Club Wiesbaden angehörenden Malco-Fahrer zu unseren im Clublokal „Zur Gerichtslaube“ stattfindenden Clubabenden jeden Mittwoch nach dem 1. und 15. jedes Monats herzlich ein.

Der Malco-Club Wiesbaden grüßt Dich liebe Roller Revue und alle Malco-Clubs recht herzlich.

Arthur Höhne, 1. Vorsitzender

## Straubinger Goggo-Club — sehr aktiv

Da der Goggo-Roller, ein Kind der niederbayerischen Heimat, wegen seiner hervorragenden Bewahrung in zunehmendem Maße aus dem Straßenbild des In- und Auslandes nicht mehr wegzudenken ist, bedurfte es in Straubing nur eines kleinen Anstoßes zur Gründung eines Goggo-Clubs. Der Aufruf fiel auf fruchtbarsten Boden. In der Hauptversammlung wurde H. Anton Scheldhammer als erster Vorstand und H. Anton Schmögl als Stellvertreter gewählt. Der Klub will die Kameradschaft und den Motorsport pflegen, wozu gemeinsame Ausfahrten und Klubabende abgehalten werden. Im technischen Fortbildungsprogramm sind Vorträge von Fachkräften der Isaria-Werke Dingolfing über Rollerhaltung und Rollerpflege vorgesehen. Auch die Vorschriften der STVO wird in Abendvorträgen vom Fachpersonal der Verkehrspolizei behandelt werden.

Am 21. und 22. August führt der Club eine Sternfahrt zu den Agnes-Bernauer-Festspielen in Straubing durch. Teilnahmeberechtigt sind Mitglieder sämtlicher deutscher Goggo-Clubs, sowie Gäste. Die Nennung erfolgt durch die Ortsclubs.

GOGGO-CLUB Straubing  
Straubing, Ziehbrückenweg 1/1





## Justus antwortet:

Auf Seite 26 der Juli-Nummer befaßten sich mehrere unserer Leser mit den Artikeln von Fridolin und Justus in Nr. 5. Im Namen der Redaktion dankt Justus für ihre Zeilen. Man kann aus diesen und all den andern Briefen, die täglich die Redaktion erreichen, eine Aufgeschlossenheit den Verkehrsproblemen gegenüber wie auch eine genaue Kenntnis aller Verkehrsfragen ersehen, von denen sich mancher Verkehrsverantwortliche ein ganzes Atm abschneiden könnte. Einig sind sich alle Leser, wenn es um den Zustand unserer Straßen geht, der eigentlich schon ein ausgewachsener Mißstand ist. Der Sturzhelmzwang begegnet im großen und ganzen auch nur feindselig gestimmten Gemütern. Vielleicht sollten die Gründe für diese ablehnende Haltung bei den maßgebenden Stellen doch einmal näher untersucht werden.

Schlieflich: Führerscheineinstellung und Ergänzungsprüfung. Daß dieses Gebiet einer Generalüberholung bedarf, hat sich langsam herangesprochen. Herrn H. S. aus Wolftratshausen danke ich für seine Zuschrift, möchte aber gleichzeitig erwidern: Viele Leute schreiben Briefe, andere lesen sie und schmunzeln. Herr S. gehört nämlich gerade zu den Leuten, die ich mit meinem Artikel in Nr. 5 nicht meinte. Oder waren meine Zeilen damals dahingehend zu verstehen, daß ich die Fahrkünste jener verdienstvollen alten Straßenhasen schmalern wollte, die sich schon seit Jahrzehnten unfallfrei im Verkehr bewegen? Nein — jene Fahrer sollten erfaßt werden, die sich nur an hohen Festtagen auf oder in ihre Fahrzeuge setzen und dann die eigene Familie wie auch andere Verkehrsteilnehmer aufs höchste gefährden, weil sie erstens über die neuesten Verkehrsregeln nicht informiert sind (Vorfahrt von rechts!) und außerdem die nötige Erfahrung zur sicheren Führung ihres Fahrzeuges einfach nicht haben können. Selbstverständlich werden jene Rennfahrer aus Leidenschaft, denen wir u. a. die zunehmende Dezinierung unserer Bevölkerungszahl zu verdanken haben, bei Ergänzungsprüfungen so gesittet wie nur möglich fahren — diese Species von Verkehrshelden müßte eben dann auf andere Weise erfaßt und examiniert werden. Vielleicht wäre der vorgeschlagene Weg, unsere Polizeibeamten nicht immer an Parkverbotschildern aufzustellen, sondern sie zu veranlassen, ein scharfes Auge auf die Selbstmordkandidaten am Wolftratshausener Berg oder anderswo zu werfen, gar nicht so indiskutabel.

Im übrigen wäre festzustellen, daß ja nicht wir von der Rollergilde, die wir uns täglich und stündlich damit befassen müssen, für die Verkehrsregeln verantwortlich zeichnen können, sondern leider andere. Und so warten wir weiter und geben die Hoffnung nicht auf, daß der Tag doch einmal kommt, an dem der Straßenbenutzer nicht mehr als unbequemer Faktor des öffentlichen Lebens angesehen wird, sondern die Straße als wichtigste Lebensader eines Volkes die nötige Beachtung findet.

## „Oh, wie praktisch...“

**Ab schmieren** ist eine heikle Sache. Die Schmier-nippel sind oft von Schmutz verstopft und funktionieren nicht so ohne weiteres. Nichts gegen die Tankstellen und Werkstätten, aber oft genügt es ihnen schon, wenn das Fett außen runterläuft. Wer ganz sicher gehen will, kauft sich für ein paar Mark eine Fettpresse und schmiedet die Nippel selber durch. Die kleine Anschaffung macht sich im Lauf der Zeit bestimmt bezahlt.

**Haben Sie** auch schon mal nach einer langen Fahrt durch strömenden Regen eine unedifizierbare, innen und außen gleichmäßig nasse Masse vom Gepäckträger genommen, die ehemals ein Koffer war? Damit Ihnen das nicht wieder passiert, kaufen Sie für billiges Geld eine Küchen-Tischdecke aus Kunststoff und versprechen Ihrer Sozia eine besonders schöne Sonntagsfahrt, wenn sie Ihnen daraus eine Regenhülle für den Koffer näht.

**Ebenfalls** gegen Nässe, diesmal von unten, soll Sie ein Stück Plastikstoff schützen, das Sie immer dabei haben sollten. Wenn Sie nämlich im Regen parken, können Sie wunderbar die beiden Sättel damit abdecken. Für alle Fälle kann man an den Ecken auch noch ein paar Bänder annähen, mit denen das Tuch unten an den Sätteln festgebunden und gegen Windböen gesichert werden kann.

**Manche Roller-Veteranen** leiden an einer unangenehmen Krankheit. Die Isolierung des Zündkabels ist nicht mehr ganz dicht, und bei Nässe durch Spritzwasser funkt es entlang des Kabels oft verärgert. Da das unter Umständen unangenehme Folgen haben kann, streift man ein passend zugeschnittenes Stück Bonnehierrohr über das Kabel. Natürlich muß der Kerzenstecker dazu abgeschraubt werden.

**Wenn Zweitakter müde werden**, nicht mehr recht anziehen und mühselig eine Anhöhe emporkraxeln, dann bitte nicht auf den Hersteller des Fahrzeuges schimpfen — er kann nichts dafür. Schuld daran sind Sie meist selbst, weil Sie sich nicht um die Pflege des Motors gekümmert haben. Die sich auf jeden Fall ansammelnde Ölkohle kann die Schlitze und den Auspuff durch Verkokung fast vollständig schließen mit dem Ergebnis, daß der Motor immer müder wird. Wenn man aber von Zeit zu Zeit, wenigstens einmal im Jahr, seinen Motor durch Speed-Trim reinigt, dann kann es nicht passieren, daß der Motor

gerade in der Urlaubszeit streikt. Die Reinigung mit diesem Präparat erfordert wenig Zeit und Arbeit, kann also, wenn unterblieben, immer noch schnell nachgeholt werden.

**Windschutzscheiben** und Schutzbrillen werden klar und wasserabstoßend, wenn man sie mit „Rex“-Lackpflegemittel behandelt. Dies geschieht folgendermaßen:

Scheibe mit lauwarmen Prüf-Lösung gut naß mit einem weichen Schwamm abwischen. Mit einem Lappen auf die getrocknete Scheibe beidseitig dünn und gleichmäßig „Rex“ auftragen; anschließend poliert man mit einem weichen Tuch die Scheibe nach. Eine regelmäßige, 8-tägige Pflege verhindert Verfärbung, hält die Scheibe elastisch und nimmt die unliebsame Strahlenbildung, die bei auf- sowie abgeblendetem Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge entsteht.

**Der Moro-Wetterschutz** hat jetzt am unteren Saumrand, gerade da, wo die Füße der Sozia sind, 2 Ösen eingelasen. Durch die beiden Ösen kann man je ein kleines Gummiband ziehen, das dort hinein wie in Steigbügel seine Füße stellen. Der Wetterschutz ist dann völlig flatterfest.

Christl L., Recklinhausen

## Aus der Produktion

Am 7. Juli 1954 wurde Herr Theodor Koehn in Fa. Louis Ritz & Co., Mineralölimport- und Großhandel, Erdölbohrungen und chem.-pharm. Fabrik, sowie in Fa. Valvoline Oel Gesellschaft m.B.H., Hamburg, 65 Jahre alt.

Besonderen Anteil hat Herr Koehn an der Entwicklung und dem Ausbau des Mineralölgeschäftes für Valvoline-Motorenöl.

In Fachkreisen gilt Herr Koehn als einer der besten Experten des Mineralölwesens.

Die **Motorradproduktion** ist im Bundesgebiet im Juni auf 24 988 Einheiten gegenüber 28 563 im Vormonat zurückgegangen, wogegen die Rollerproduktion von 12 749 auf 12 817 (vorläufig) wieder leicht zugenommen hat.

Die **Metzeler Gummiwerke AG.**, München, haben in der Gemeinde Amendingen bei Memmingen, Allgäu, einen Großbetrieb zur Produktion von Latex-Schaumgummi und Schaumstoffen auf Kunststoffbasis eröffnet.

Einen Schwerpunkt der dortigen Erzeugung bildet die Herstellung von Matratzen und Polstermaterial für Möbel und Autos.

1200 Arbeitnehmer werden in Memmingen beschäftigt.

Metzeler bringt jetzt auch zwei Typen Rollerreifen auf den Markt.

Seit die **Maschinenfabrik Erich Röhr G.m.b.H.**, Landshut, zu Beginn des Jahres den Roller planmäßig in ihre bisherige Traktoren-, Kompressoren- und Turbinenfabrikation übernahm, ist Mitte Juli die 1000. Rolletta hergestellt worden. Das sprunghafte Ansteigen der Produktionsziffern ist auf eine große Nachfrage im In- und Ausland zurückzuführen. Röhr baut jetzt bei der Rolletta an Stelle der Teleskopfederung eine Vorderradschwinge ein.

Das genannte Werk steht übrigens in keiner Beziehung zu der ehemaligen Röhr-Auto-A.G. bei Darmstadt, die 1926 den 6-Zylinder-Röhr-Vollschwingenwagen konstruierte.

Die **Rheinische Automobilfabrik Krongahl & Co.**, Ludwigshafen, plant die Produktion eines 100-cm-Kleinrollers. Außerdem hat die Firma die Nachfolge von Hennhöfer & Co. in der Fertigung des bekannten „Champion“-Kleinwagens angetreten.

Das **Boschhorn** für die Lambretta ist jetzt lieferbar. Bei dieser Ausführungsform sind die besonderen Einbauverhältnisse des Lambretta-Motorrollers berücksichtigt. Der Grundaufbau unterscheidet sich nicht von dem des normalen Boschhorns für Motorräder. 25 Watt beträgt die Leistungsaufnahme bei 12 Volt Betriebsspannung. Die korrosionsbeständige Aluminiumlegierung gibt die Gewähr dafür, daß das Boschhorn auch nach jahrelangem Fahren in Wind und Wetter nicht unansehnlich werden kann.

An 21 Arbeitstagen im Juni produzierte die Belegschaft der Hans Glas GmbH, Isaria-Maschinenfabrik in Dingolting, 2320 Goggo-Motorroller und -Lastenroller.

Sein 25 jähriges Dienstjubiläum konnte am 16. Juli Herr Generaldirektor Neumeyer der Zündapp-Werke GmbH. in Nürnberg begehen.

## 2 neue NITAG-Autokarten

Jetzt sind zwei neue NITAG-Autokarten Nordwestdeutschland und Süddeutschland im Maßstab 1:50000 erschienen. Sie sind vordereitig und rückseitig bedruckt. 4 Gebietskarten sind in handlicher Form vereinigt. Mit besonderer Ausführlichkeit sind die deutschen Verkehrsstraßen bezeichnet. Die Karten zeichnen sich wiederum durch vorzügliche Übersichtlichkeit aus. Die Streckenführung der Autobahnen erscheint mit amtlicher Kilometrierung. Die neuen Karten sind ab sofort an allen NITAG-Tankstellen zu erhalten.

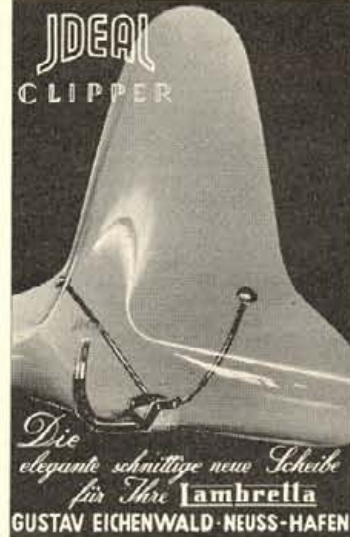
## Bei Schmerzen bewährt

Rheumat. Schmerzen  
Erkältung, Migräne

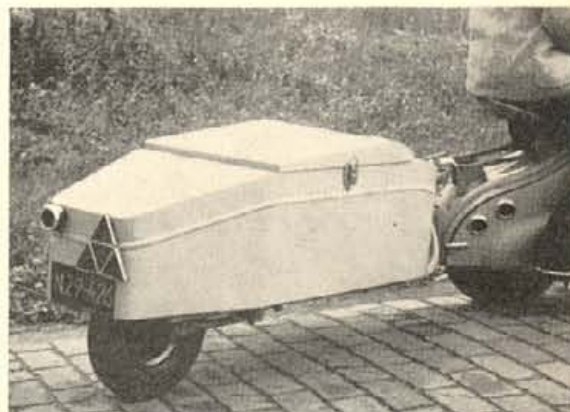
Schmerzen beeinträchtigen die Sicherheit am Steuer 1-2 Tabl. bringen schnell Erleichterung. Temagin gibt einen klaren Kopf und ist gut verträglich.

# Temagin

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



Jetzt auch für GOGGO und HEINKEL lieferbar



Der geräumige Einraufanhänger FAHO „Trip“ beseitigt alle bisherigen Sorgen der Gepäckbeförderung. Bei einer Belastung bis zu 1 1/2 Zentner wird die Fahrgenossenschaft in keiner Weise beeinträchtigt. Das Fahrzeugwerk Hoyu G.m.b.H., Hoyu a. d. Weser, bringt den FAHO-„Trip“ in zwei Ausführungen heraus, und zwar Modell GK mit geschlossenem Kasten aufbau und die Type OP, offen mit Plane. Beide Fahrzeuge sind aus nahtlosen, ungeglühten Präzisions-Stahlrohren gefertigt und mit wirksamster Federung sowie verstärkter Spezialkupplung ausgerüstet.





## Damit hatte niemand gerechnet

Klaus Peter Heim's „Besser fahren auf Lambretta“ war eigentlich als Handbuch nur für die stolzen Besitzer einer Lambretta gedacht; völlig unerwartet aber wurde aus ihm das Rollerbuch überhaupt - für jede Marke. Der Chefredakteur der „Roller-Revue“ schrieb als erster: „... eine Auto-Roller-Biographie, die den gesamten Komplex des Rollerfahrens überhaupt, vom geeigneten Anzug bis zum Finanzamtssoll, erschöpfend behandelt. Man liest sie wie eine lustige, pointenreiche Erzählung. Wie man noch besser rollert, lernt man mit Vergnügen aus diesem Buch.“ Und der Schweizer „Motorroller“ schrieb: „Instruktive Fotos ergänzen den hervorragenden Text, der so lustig und anregend geschrieben ist, daß sich unser technischer Redaktor, dem man weiß Gott nicht viel Neues erzählen kann, einen ganzen Sonntag darin vertiefte. Wir möchten die Anschaffung jedem Lambretta-Fahrer empfehlen. Es ist aber darüber hinaus für jeden Roller eine Fundgrube, da das meiste für alle Marken gültig ist.“ 307 Seiten, DM 9.80

Zwei Reiseführer für Neulinge im fremden Land:

## GUTE FAHRT IN FRANKREICH UND SPANIEN GUTE FAHRT IN ITALIEN

je DM 4.80

Erhältlich in jeder Buchhandlung; Prospekte direkt vom Verlag Klasing & Co., Bielefeld, Mauerstr. 18

### Liebe Roller-Revue!

Wir 5 Rollerfahrer aus Winterberg im schönen Sauerland sind eifrige Leser der R. R. Da wir also sowohl begeisterte Leser als auch begeisterte Fahrer — und vor allem Musiker sind, haben wir uns gedacht, daß so ein Bild als „Roller-Band“ mal etwas Anderses und Besonderes wäre. Wir haben uns hier in den zwei Jahren, wo wir im neuen Kurhaus als Kapelle



Bei der Brems- und Beschleunigungsprüfung



Rückkehr eines „Erschöpften“ von der 160-km-Gleichmäßigkeitsfahrt

## 1. NATIONALE ROLLERPRÜFUNGSFAHRT

Allen Anfang ist schwer. Das Wort National und der Umstand, daß jeder Teilnehmer einen Ausweis der Obersten Motorradkommission benötigt, ruft auch bei mir leichte Minderwertigkeitskomplexe hervor, denn ich bin nur ein harmloser Privatfahrer, der bisher lediglich an touristischen Veranstaltungen teilgenommen hat. Aber trotzdem melde ich mich. Die Ausschreibung sieht allerhand vor. Mit etwas Lampenfieber erwarte ich den Tag der Prüfungs-fahrt.

An diesem Sonntagmorgen bedecken Wolken den tags zuvor strahlend blauen Himmel. Um 6 Uhr findet die Abnahme der Roller statt. Die Wertung erfolgt in fünf Klassen. Meine Lambretta fährt bei den Kleinsten bis 125 cm. Etwa 120 Zweirädrige aller Typen sammeln sich.

Der Zeiger der Präzisionsuhr am Start rückt auf sieben. Die Startflagge senkt sich, ich spürte zur Brems- und Beschleunigungsprüfung und durch 2 Bremsgassen. Die Strecke ist 200 m lang, bei Marke 100 und 150 unterteilt. Die dortigen Bremslinien mit dem Vorderrad überfahren. Maschine zurücksetzen und sofort wieder auf Touren bringen, ist Sache von Sekunden. Je schneller, um so besser. Überraschend ist, welche Anzugsgeschwindigkeiten hier aus manchen unserer Maschinchen herausgeholt werden.



Vom 4 gestarteten FAKA-Motorrollern „Tourist“ gewann Pohl, Salzgitter-Bad, 1 Silbermedaille und Rieger, Salzgitter-Bad, 1 Bronzemedaille

Dann geht's auf die Reise. 160 km kreuz und quer, hoch und runter. Wir sollen einen Schnitt von 35 km/h fahren; unsere größeren Brüder über 150 cm einen solchen von 40. Nicht zu schnell und nicht zu langsam. Kontrollpunkte, deren Lage

arbeiten, alle einen Roller je nach Neigung aus-gesucht und gekauft, und gehen wohl somit auch ein gutes Beispiel der über„parteilichen“ Zusammenarbeit zwischen Goggo, Maleo und Lambretta. Vielleicht gefallen unsere optimistischen Gesichter einem reichen Amerikaner so gut, daß er uns nach Amerika rüberholt. Jedenfalls mit bestem Roll-Hell grüßt die „Roller-Band“ (nicht Bande!)

uns leider unbekannt ist, sind über den ganzen Kurs verstreut. Auf regennassen Straßen schnurren unsere Roller dahin, denn nach einigen Kilometern setzt ein feiner Regen ein, der bis zum Ziel nicht mehr aufhören soll. Bahl sind wir alle recht nett angefeuchtet. Mitten in einer Ortschaft die erste Kontrollstelle. Karte raus, Zeit abgestempelt, weiter. Durch die kleinsten Orte rollen wir, Kurven, Steigungen und Gefälle wechseln ständig. Auch einige Feldwege — normalerweise festgefahren, heute aufgeweicht — sind eingestreut. Nach der 3. Kontrolle die zweite Sonderprüfung: die Bergstrecke: 1,8 km hochjagen, die nächsten 1,8 km um 10% schneller fahren und die Talfahrt über 1800 m nicht schneller als den ersten Abschnitt. Gutes Fingerspitzengefühl ist notwendig, denn niemand kennt diese Strecke.

Immer weiter, immer mit einem Blick auf Uhr und Streckenplan. Gleichmäßig heißt die Devise. Wer zu früh kommt, erhält dieselben Strafpunkte wie die Nachzügler. Auf einem Feldweg komme ich ins Schleudern und stürze. Die Hand ist reif zum Kunststopfen, mein rechtes Knie aufgekratzt. Glücklicherweise zeigt mein braver Roller nur Blech-schäden und fährt weiter. Nach 4½ Stunden rollt meine Lambretta im Ziel aus.

Jetzt bin ich ziemlich fertig. Und dabei winkt gleich anschließend die Geschicklichkeitsprüfung. Haarnadelkurven auf Grasstopplern, eine Acht, die einhändig zu fahren ist und eine Bremsprüfung sind zu absolvieren. Die ganze Strecke ist schön umrahmt von Blechdosen, die nicht berührt werden dürfen. Kein Fuß darf den Boden berühren, kein Abwürgen des Motors ist statthaft, die Hand am Lenker in der Acht wird ebenfalls mit Punkten belegt. Hier sammeln die meisten von uns Strafpunkte. Dann ist's geschafft. Bis zum Abend werden die Roller abgestellt, dann ist Siegererhebung. Viele strahlende Gewinner, manch enttäushtes Gesicht. Die Medaillen sind hart, aber ehrlich erworben. Gegen Club- und Werksfahrer habe ich auf den ersten Anlauf eine Bronzeplakette heranzufahren. Ich bin glücklich! Wie Werner Haas als Doppelweltmeister. — Aber ab morgen bin ich wieder ein zivilisierter Rollerfahrer, gemächlich durch die Landschaft bummelnd, im luftigen Sommeranzug mit schicker Sozla, durch Schwarzwald und am Bodensee. Ohne Sollzeit und Beschleunigungsprüfung. Und vorn am Schutzschild glänzt die Bronzemedaille.

Claus Sp., Stuttgart.

### Ergebnisse:

125 cm:

1. Manfred Frey (Heilbronn), Lambretta, 30,29 Punkte
2. Karl Rall (Ebingen), Vespa, 36,22 Punkte
3. Lorenz Noll (Lintorf), Vespa, 36,88 Punkte

150 cm:

1. Helmut Schick (Böblingen), Bella, 36,17 P.
2. Helmut Pohl (Salzgitter), Faka, 47,18 P.
3. Robert Pech (Sindelfingen), Bella, 48,61 P.

175 cm:

1. Paul Moritz (Waiblingen), Heinkel Tourist, 32,17 Punkte
2. Willi Zipperle (Stuttgart), Stroch, 41,12 P.
3. Wilhelm Massa (Stammheim), Heinkel Tourist, 41,18 Punkte

200 cm:

1. Hans Zettler (Dingolfing), Goggo, 41,26 P.
2. Horst Boklet (Würzburg), Goggo, 45,07 P.
3. Hermann Pertzborn (Bietighcim), Goggo, 45,30 Punkte

Kabinenroller und Gespanne:

1. Ph. Diederichs (Zuffenhausen), Heinkel Tourist, 25,97 Punkte
2. Josef Mayer (Unterlachen), Messerschmitt, 31,52 Punkte
3. Adolf Deiseer (Regensburg), Messerschmitt, 48,88 Punkte

Den Mannschaftsschild in Gold erhielt die Fabrikmannschaft von Heinkel (Zuffenhausen) auf Tourist.

Den „Silbernen Mannschaftspreis“ errang das Goggo-Team aus Dingolfing.

Interessant ist, daß die Klassensieger in allen fünf Klassen dieser Fahrt, Roller mit kleinen Acht- bzw. Zehn-Zoll-Rädern fuhren!





# Erfahrungen

## EINES UMSTEIGERS

Ich hätte nie gedacht, daß es einem so schwerfallen könnte, umzusteigen. Nicht etwa von der Linie drei in die Linie neunzehn, sondern von seinem bewährten, zerschrammten und verbeulten Roller auf ein nagelneues, lackspiegelndes Autochen, von dem man noch nicht weiß, wie es sich benehmen wird. Das Vorhaben, meine Lambretta zu verkaufen und den Erlös als Anzahlung für ein neues, vierrädriges Fahrzeug zu verwenden, kostete mich zwei Dutzend schlaflose Nächte. „Einerseits“, sagte ich mir und drehte mich auf die rechte Seite, „einerseits ist die Lambretta viel billiger in der Haltung.“ — „Aber andererseits“ — ich drehte mich auf die linke Seite — „andererseits kippt man mit vier Rädern nicht so leicht wie mit zweien, und ein Dach über dem Kopf ist bei unserem wäßrigen Klima auch ganz nützlich.“ — Nach 56 Stellungswechseln lag ich am Morgen doch immer wieder auf der rechten Seite und war fest entschlossen, die Lambretta zu behalten. Schließlich hatte ich doch mit ihr einige 10000 km, ein halbes Dutzend Stürze, zwei mitteleuropäische Winter und fünfmal so viele Ländergrenzen hinter mich gebracht. So was schafft immerhin gewisse Bindungen.

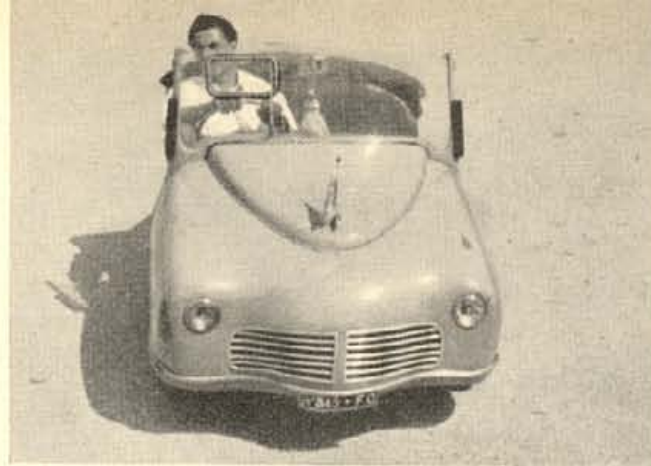
Wahrscheinlich würde ich auch heute noch auf dem schon ziemlich ausgeleierten Sattel verbissen Wind und Wetter trotzen, wenn da nicht ein kleiner Funke gewesen wäre. Und dieser Funke sprang tückischerweise nicht von einer Kerzenelektrode zu anderen, sondern suchte sich ein kleines Loch in der Isolierung des Zündkabels. Weil in diesem Moment gerade etwas Mischung 1:25 in der Nähe war, konnte auch ein Schaumlöcher nicht mehr verhindern, daß ich eine Stunde später vor einem Haufen ausgeglühten Blechs und qualmender Gummireste stand. Der Polizeibericht sprach nüchtern von einem Brandunfall. Ich dagegen bin überzeugt, daß es sich um eine Art Selbstmord handelte.

Doch das steht hier nicht zur Debatte. Wichtig ist lediglich, daß ich seitdem statt eines verchromten Lenkers ein weißes Steuerrad in den Händen halte, daß ich statt mit der rechten Hand mit dem Fuß Gas gebe und rechts statt links schalte und daß ich jetzt über kolossale 13 PS gegenüber den früheren vier-einhalb verfüge. Als äußerst wohltuend registriere ich, daß ich seitdem nie mehr ein nasses Hemd am Leib hatte und auch noch keine Hose zum Kunststopfen geben mußte. Mindestens ebenso angenehm ist es, daß ich Schreibmaschine, Fotoausrüstung und einen halben Zentner sonstigen Kleinkram ständig bei mir haben kann, ohne beim Parken immer 150 Sachen abzusehnallen. Und während ich früher nur einen freien Sitz offerieren konnte, haben wir uns nach einem netten Abend oft schon zu fünf in meine Sardinienbüchse geklemmt. Aber damit bin ich auch schon bei den Nachteilen: Früher lud man sich eine nette Sozia auf und konnte dann bedauernd sagen: „Tut mir leid, Freunde, daß ich euch nicht mitnehmen kann.“ Jetzt spiele ich Taxi und Nahtransporter für meine Freunde. Ein Sack Kartoffeln, ein Toiletentischchen, zwei Kisten Orangen und große Ölgemälde waren meine bisher sperrigsten Güter.

Dann ist da das Garagenproblem. Die Lambretta konnte ich irgendwo neben einen Pkw. hineinschieben. Bei einem Kleinwagen aber, und sei er noch so klein, bleibt nichts übrig, als sich selbst was zu suchen. Der größte Nachteil ist natürlich das berühmte Loch im Portemonnaie. Während das früher die Größe einer Normaldüse hatte, rutscht jetzt ein Fünfmärkstück bequem durch, ohne daß man's merkt. Wenn ich allerdings vom Mehraufwand für den Wagen das abziehe, was ich an Kosten für zerrissene Mäntel und Hosen und für chemische Reinigung, außerdem aber für Lenker gerade biegen, Blech ausboulern, Spachteln und Lackieren spare, wenn ich all das abziehe, dann ist die Differenz nicht mehr gar zu groß. Dafür aber komme ich trockenen Fußes zu der Besprechung mit Direktor Kunze, und wenn ich verreise, kann ich getrost den ganzen Inhalt meines Kleiderschranks und einiges mehr einpacken, ohne deshalb zu „schwanzeln“ oder mit den Vorderrädern am Berg in der Luft zu hängen. Und was noch sehr wichtig ist: Eine hübsche Sozia sitzt nicht mehr hinter, sondern neben mir, und ich brauche ihr nicht mehr mit einer Lautstärke von 99 Phon zuzubrüllen, daß sie heute wieder reizend aussehe.

Per Saldo kann ich feststellen, daß die Vorzüge des Wägelchens überwiegen, vorausgesetzt, daß man seinen Etatposten für Motorisierung gut verdoppeln kann, ohne deshalb von Wasser und Brot leben zu müssen. Trotzdem: Wenn der Geldbriefträger das Honorar für diese tiefeschürfende Betrachtung bringt, werde ich mir davon für einen Tag einen Roller mieten, um wieder einmal mit Genuß auf zwei Rädern durch die Stadt zu flitzen.

H. H.



## LAMBRETTA auf drei Rädern

Dieses hier abgebildete, gefällige Kleinauto ist kein Eigenbau, sondern wird von den Innocentiwerken in Mailand, also von der Ausgangsfirma der uns so gut bekannten Lambretten, hergestellt. Ausgerüstet ist es mit dem regulären 123 ccm, 5,1 PS-Lambretta-Motor und wird, nachdem dieser im Heck untergebracht ist, über das Hinterrad angetrieben.

Mit 2 Personen besetzt fährt es auf einigermaßen guten Straßen 70 km/h. Bei einer Leistungsprobe mit 5 Personen, von denen 2 auf der ruckwärtigen Motorhaube Platz fanden, schaffte es im



2. Gang immer noch 30 km/h. Diese Überbelastung bekommt jedoch dem Fahrzeug nicht und auch die italienische Polizei sieht so etwas nicht gerne. Normal mit 2 Personen besetzt, kommt das Lambretta-Auto mit 3,1 l Benzin für 100 km aus.

Der Wagen besitzt eine angenehme 3-Gang-(vorwärts-)Lenkerschaltung. An Stelle des elektrischen Anlassers ist am Boden, ähnlich der Handbremse, ein Hebel angebracht, an dem kräftig gezogen werden muß.

Bei kaltem bzw. regnerischem Wetter kann dieses Taschenauto durch das vorhandene Verdeck und die hinter der Rückenlehne verborgenen Türen wasser- und windfest abgeschlossen werden. Der Wagen hat ein gefälliges Aussehen, bietet beachtliche Bequemlichkeiten und ist wirtschaftlich. Wenn er nicht nach unserem Geld DM 3100,— kosten würde, wäre er ideal. W. Offinger.

### Liebe Roller Revue!

Beiliegend senden wir Ihnen eine Aufnahme unserer großen Autorollerhochzeit in Wien in der Karlskirche. Dieses Foto wurde uns nur zur Veröffentlichung in Ihrer geschätzten R.R. vom Fotografen zur Verfügung gestellt. — So, das wäre das! Liebe R.R.! Leider vermissen wir schon längere Zeit ein Lebenszeichen von Ihnen, auch das Heft 4 (April 1954) war das letzte, das wir in freudigen Empfang nehmen durften. Wir haben schon die Post rebellisch gemacht mit dem Ruf: Wo ist unsere R.R.!

Der deutsche Autoroller „Fuldomobil“ taucht jetzt auch schon langsam in unseren Straßen auf, allerdings bisher nur die Type N. Die Type S kennen wir nur von Prospekten, sind aber schon sehr gespannt, wie dieser Wagen in natura aussieht. Er soll ja sehr luxuriös sein. Übrigens, was macht der deutsche Fuldomobil-Club!

Abschließend gratulieren wir Euch allen zur Weltmeisterschaft, es hat uns gefreut, daß Ihr es geschafft habt und nicht die Ungarn. Mit herzlichen Rollergrüßen Österreichischer Autoroller-Club Wien VIII, Josefstadtstraße 84. Die fehlenden Nummern werden Sie inzwischen erhalten haben. Gleich, wenn wir etwas vom Fuldomobil-Club hören, geben wir Nachricht. Herzlichen Dank für die Gratulation. (Die Red.)







R.R. testet den LP 400:

# MEHR SEIN als scheinen

Der Lloyd, einer unserer größten Kleinwagen, hat es  
jausdick unter der Haube

Der hier getestete Lloydwagen stellt wohl die obere Grenze der Kleinwagen dar, sofern überhaupt eine Grenze gezogen werden kann. Zwei Überlegungen waren es, die die R. R. bestimmten, ihn an den Beginn einer neuen Testreihe zu stellen: 1. liegen bei ihm die Kosten noch in einem Bereich, der für viele Rollerfahrer erschwinglich ist. 2. ist der Lloyd wohl der meistgefahrte Kleinwagen in Deutschland und hat eine Bewährungsprobe hinter sich, die es erlaubt, mit ruhigem Gewissen ein Urteil über ihn abzugeben. Der Anschaffungspreis ist ein fester Faktor und jeder muß sich selbst ausrechnen, ob er im Bereich seiner finanziellen Möglichkeiten liegt.

Doeh nun zu den weiteren Kosten. Da ist z. B. der Führerschein 3, den Sie nun brauchen. Er kostet rund 150 DM und diese Summe muß gleich zum Wagenpreis dazugerechnet werden, da Sie den Führerschein ja gleichzeitig mit dem Wagen brauchen. Weiter zu den monatlichen Kosten. Beträge wie Abschreibung, Verzinsung usw. sind meines Erachtens für den Normalverbraucher unwesentlich, denn nur der selb-



Der kleine Lloyd mit Schiebedach. Er ist sichtlich ein äußerst sympathischer Verkehrsteilnehmer

ständige Gesehäftsmann kann diese Zahlen steuerlich verwerten. Bleiben wir also bei den Geldern, die effektiv auf den Tisch des Hauses geblättert werden müssen. Zuerst die festen Kosten: Die Steuer und Versicherung. Sie ergeben eine monatliche Belastung von rund 15 DM. Dann die Garage: Kostet je nach den örtlichen Verhältnissen 15 bis 30 DM. Und das Benzin: Nehmen wir einmal ein Fahrleistung von 1000 km im Monat an. Das ist nicht allzuviel, denn mit dem Auto werden viele Fahrten gemacht, für die der Roller nicht verwendet wurde (Fahrt ins Kino bei schlechtem Wetter, überhaupt Fahrten im Winter), so ergibt das bei einem Durchschnittsverbrauch von 7 Litern im Monat DM 65.— Benzin-geld. Einen kleinen Sonderetat für kleinere Reparaturen, Ersatzbirnen, Zündkerzen usw. müssen Sie ebenfalls einrechnen. Setzen wir einmal DM 20.— dafür ein. Das ergibt also monatlich 100 bis 150 DM Fahrkosten alles in allem. Haben sich alle Rechnungen in Wohlgefallen aufgelöst, steht einer weiteren Betrachtung des Lloydwagens nichts mehr im Wege.

**Technisch gesehen:** Der Zweizylinder-Zweitaktmotor von 400 ccm liegt quer vor der Vorderradachse und ist in Gummi gelagert. Seine Leistung beträgt 13 PS bei 3750 U/min. Die Leistungsübertragung erfolgt über ein Dreiganggetriebe mit Rückwärtsgang auf die Vorderräder. Für das Fahrgestell wird ein Zentralrohr-rahmen verwendet. Die Vorderräder sind einzeln aufgehängt und werden durch zwei querliegende Blattfedern abgedefert. Bei den Hinterrädern ist eine Pendelhalbachse mit längsliegenden Halbelliptikblattfedern eingebaut. Für jedes Rad ist ein Teleskopstoßdämpfer vorgesehen. Für die Lenkung griff man zur Zahnstangenlenkung mit geteilter Spurstange. Die Öldruckbremse wirkt auf vier Räder, die Handbremse auf die Vorderräder. Für die elektrische Ausrüstung wurde eine 6 Volt Boschanlage gewählt, die Batterie hat 50 Ampere Stunden. Die Stahlscheibenräder sind mit einer 4,25 x 15 Zoll Bereifung ausgerüstet. Die Karosserie ist in Schalenbauweise ausgeführt, für die untere Verkleidung wird Blech verwendet, das Dach ist mit einem elastischen Kunstlederbezug überzogen. Die Vorderradsitze sind geteilt.

**Fahrbetrieb:** Von der ersten Minute an ist man über die Wendigkeit und Anzugsfreudigkeit dieses kleinen Wagens erstaunt, der in seinem Inneren wesentlich mehr Platz bietet als man ihm von außen ansieht. Vier Personen können gut darin sitzen und es bleibt immer noch Platz für Gepäck übrig. Das ist mehr als man billigerweise verlangen darf. Wer nun glaubt, daß man diese günstigen Raumverhältnisse mit einem Schnecken-tempo bezahlen müsse, der hat sich gründlich getäuscht. Im Stadtverkehr könnten Sie eine stärkere Motoren-

Text und Fotos:

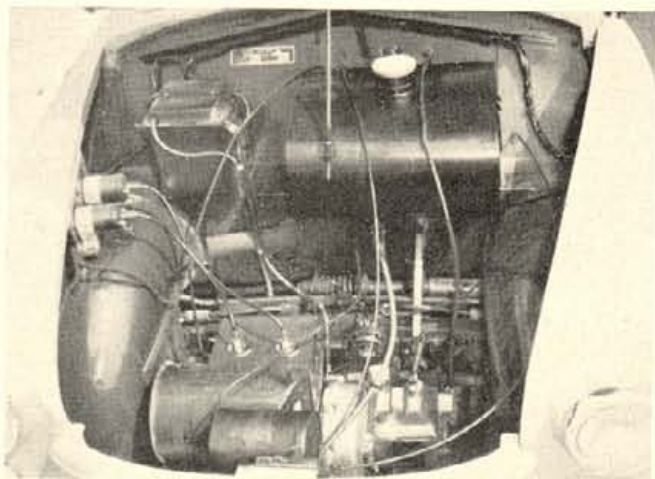
Technikus



Innenansicht. Der Wagen bietet bequem Platz für 4 Personen, selbst bei langen Fahrten. Das Ein- und Aussteigen ist durch den doppelt abklappbaren Sitz sehr erleichtert

leistung gar nicht mehr ausnutzen. Aber auch bei weiteren Strecken reicht die Leistung vollständig aus. 65 bis 70 km Dauergeschwindigkeit nimmt Ihnen der Lloyd keineswegs übel. Die gestoppte Spitzengeschwindigkeit betrug 82 km. Dabei ist der Wagen außerordentlich bergfreudig. Bis zu 28% Steigvermögen weist er bei voller Belastung auf. Freilich darf man bei all dem nicht vergessen, daß es sich um einen Kleinwagen handelt. Wer da glaubt, immer nur Vollgas fahren zu müssen, darf sich nicht wundern, wenn der Wagen öfters als vorgesehen in die Werkstatt muß. Man kann auch bei vernünftiger Fahrweise beachtliche Schnitte herausholen, denn der Lloyd hat eine erstklassige Straßenlage und Kurvenfestigkeit.

Der 50 000. Lloyd-Wagen hat kürzlich das Band verlassen. Die Monatsproduktion hat im Juni die Zahl 3550 erreicht; etwa 20 Prozent der Produktion wurden exportiert.



Ein Blick unter die geöffnete Motorhaube. Oben links die Batterie, oben rechts der Benzintank, ganz links Mitte die 2 Zündspulen, ganz unten Mitte der Ansaugtrichter für den Vergaser

Übrigens wirkt sich dauerndes Vollgasfahren auch sehr stark auf den Benzinverbrauch aus. Bei normaler Fahrweise kann man gut mit 6 bis 6,5 Litern auskommen. Auf diesen Verbrauch ist auch der Benzintank mit seinen 25 Litern Inhalt zugeschnitten, eine Füllung reicht für 350 bis 400 km und das sollte für alle Fälle genügen. Bei Vollgas jedoch laufen nahe an die 9 Liter durch. Die Bremsen ziehen sehr weich und genügen vollkommen, um den leichten Wagen jederzeit sicher zum Halten zu bringen. Wenn ich beim Lloyd etwas vermißt habe, so war es ein vierter Gang. Die an sich genügende Motorenleistung könnte dann viel besser ausgenützt werden. Aber sonst sollte der Wagen ruhig so bleiben wie er jetzt ist. Denn jede Verbesserung bringt direkt oder indirekt eine Verteuerung mit sich.



Wenn der kleine Mann sich ein billiges Auto kauft, ist er sich im klaren darüber, daß er Zugeständnisse machen muß. Der kleine Motor muß sein, damit sich der Fahrbetrieb in erschwinglichen Grenzen hält. Aber er muß narrensicher und zuverlässig sein. Und diese beiden Eigenschaften kann man dem Lloyd mit vollem Recht bescheinigen. Es ist alles vorhanden, was zum angenehmen Fahren notwendig ist. Angefangen über den elektrischen Scheibenwischer, zum verstellbaren Sitz und Fußabblendschalter, selbst eine Heizung wurde nicht vergessen. Es ist gar nicht so leicht, bei diesem Wagen Merkmale des ausgesprochenen Kleinwagens herauszugreifen, denn wie schon gesagt, rein äußerlich und leistungsmäßig kann er ohne weiteres mit größeren Wagen zum Vergleich herangezogen werden. Nur durch seine Rentabilität muß er noch zu den Kleinwagen gezählt werden.



Innenansicht. Großes Steuerrad und übersichtliches Armaturenbrett. Viel Platz für die Füße, auch die des Mitfahrers. Der lange Hebel erleichtert die „Bockwurstschaltung“.

Das Wort vom Volkswagen für den kleinen Mann wurde schon oft im Zusammenhang mit dem Namen Lloyd gebraucht. Aber es stimmt nicht ganz, denn, daß der Lloyd für jeden erschwinglich sei, wäre denn doch zuviel gesagt. Wem aber nicht allzu enge Grenzen gezogen sind, soll ruhig zu diesem Wagen greifen. Er wird bestimmt keine Enttäuschung erleben.

## Für eine Treibstoffsteuer

Arbeitsausschuß Kraftverkehrswirtschaft für Ersetzung der Kfz.-Steuer bei Pkw und Krädern durch Erhöhung der Mineralölsteuer

In seiner Stellungnahme zum Entwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes hatte der Bundesrat die erneute Prüfung der Frage angeregt, ob nicht die Hubraumsteuer — das ist die Kfz.-Steuer für Pkw, Kräder und Dreirad-Kfz. — durch Anhebung der Mineralölsteuer ausgeglichen werden sollte. Dieser Anregung einer erneuten Nachprüfung des bisherigen Standpunktes sind zunächst die Pkw-Hersteller gefolgt. Sie haben sich jetzt für die Beseitigung der Hubraumsteuer und Erhöhung des Benzinspreises ausgesprochen. Da die Belastung der Kfz.-Haltung mit fixen Kosten eine wesentliche Erschwerung vor allem des Pkw-Geschäftes mit sich bringt, fordern jetzt die Pkw-Fabriken die Aufhebung der Hubraumsteuer und die Umlage auf den Kraftstoff.

Man hofft dadurch insbesondere den Absatz gebrauchter Fahrzeuge an neue Käufer erleichtern, die bisher für eine Anschaffung noch nicht in Betracht kamen, vor allem also die Kreise der Angestellten und Arbeiter.

Der Auffassung der Personenwagenfabriken hat sich nunmehr der Arbeitsausschuß Kraftverkehrswirtschaft angeschlossen. Die Beseitigung der Kraftfahrzeugsteuer wird davon abhängig gemacht, daß der Ausgleich einer Erhöhung des Benzinspreises von nicht mehr als 8 Dpt. je Liter gesucht wird und daß die Regelung alle mit Benzin angetriebenen Kraftfahrzeuge, also auch die mit Otto-Motor ausgerüsteten Nutzfahrzeuge, erfaßt. Außerdem setzt die Ersetzung der Kraftfahrzeugsteuer durch eine entsprechende Mineralölsteuer voraus, daß sie auf Otto-Motoren beschränkt bleibt und keine Auswirkung auf Diesel-Kraftfahrzeuge hat. Dem Arbeitsausschuß Kraftverkehrswirtschaft gehören 14 Verhände an.

Die schon öfters erwähnte Amnestie für leichtere Straftaten hat jetzt endlich das Licht der Welt erblickt. Stichtag ist der 1. 12. 53. Sämtliche Verkehrsdelikte, ausgenommen Vergehen der Fahrerflucht und der vorläufigen Verkehrsgefährdung im Zustand der Trunkenheit, sollen unter die Amnestie für Haftstrafen unter 3 Monaten fallen. Außerdem befiehlt man sich zur Zeit mit einer Erhöhung der Haftsumme (und damit der Versicherungsprämien) für die Gefährdungshaftung bei Kraftfahrzeugunfällen, da die gesetzlichen Haftsummen oft nicht ausreichen, um den entstandenen Schaden zu decken. Die gebührenpflichtigen Verwarnungen sollen von DM 2,— auf DM 5,— erhöht werden. Schließlich brüdet man noch über einer weiteren Neuerung des Versicherungswesens: In allen Fällen, in denen das den Unfall verursachende Kraftfahrzeug unerkennbar entkommen konnte, wollen die gesamten Versicherungen des Bundesgebietes Ersatz leisten. Aber das ist schon der Pferdefuß der Sache: Die Versicherungen legen dann die Mehraufwendungen, die ihnen durch diese Neueinrichtung entstehen, auf ihre Kunden um; so läuft das Ganze ebenfalls auf eine Erhöhung der Versicherungsgebühren hinaus.



## Hoffmann-Kabine 250

Eintürig — Rollverdeck — Sitzbank für zwei Personen

Die Hoffmann-Werke, die Herstellerfirma der deutschen Vespa, bringen jetzt einen Kleinwagen, die Hoffmann-Kabine 250, auf den Markt. Die Kabine ist mit einem 250-ccm-Boxer-Viertaktmotor, der von der „Gouverneur“ abgewandelt wurde, ausgestattet. Wir werden bald Näheres darüber berichten.

Die nachfolgend aufgeführten wichtigsten technischen Daten dürften besonders interessieren:

### MOTOR:

250 ccm luftgekühlter im Hoek liegender Zweizylinder-Boxer-Viertakt-Gouverneur-Motor mit Gebläsekühlung. Leistung: 12,5 PS bei 5400 U/min, elektr. Dynastart-Anlasser.

### GETRIEBE:

Vier Gänge, ein Rückwärtsgang.

### ÜBERTRAGUNG:

Gummigeladete Gelenkwelle, Hinterachse durch Kugel- und Tellerrad.

### FAHRGESTELL:

Vorderspur 1220 mm, Hinterspur 520 mm, Achsstand 1650 mm. Federung vorn: Schwingarm mit hydr. Dämpfer, Federung hinten: Blattfeder mit hydr. Dämpfer.

### BREMSEN:

Hydraulische Vierrad-Bremse, Handbremse auf Hinterachse.

### REIFEN: 4.50 x 10".

KRAFTSTOFFVERBRAUCH: etwa 3,8 Liter/100 km.

MAX. GESCHWINDIGKEIT: 80 bis 85 km/h.

Die Hoffmann-Kabine 250 wird etwa DM 2950,— kosten. Die Produktion läuft im September an.

## Das Goggomobil

Die Hans Glas G.m.b.H. Isaria-Maschinenfabrik Dingolfing, die durch die Fabrikation ihres Motorrollers Goggo eine führende Stellung in der deutschen Roller-Industrie errang, hat in den letzten zwei Jahren einen Vierrad-Roller entwickelt, der noch im Laufe dieses Jahres in die Fabrikation kommt. Die Einrichtungen und die zusätzlich notwendigen Fabrikationsräume sind z. Z. im Bau.

Das Fahrzeug, das den Namen „GOGGOMOBIL“ trägt, ist ein gleichspuriges Vierrad-Fahrzeug.

Der Antrieb erfolgt durch einen 250-ccm-Zwei-Zylinder-Zweitakt-Motor mit ca. 14 PS mit Vierganggetriebe und Rückwärtsgang über ein Differential auf die Hinterräder.

Die Spitzengeschwindigkeit beträgt ca. 85 km/h.

Das „GOGGOMOBIL“ bietet ausreichend Platz für zwei Erwachsene und zwei Kinder, hat ein Sommerdach und sonst alle Bequemlichkeiten eines modernen Vierradfahrzeuges. Der Preis liegt um DM 2900,—. Mit der Lieferung wird Ende dieses Jahres begonnen.

Der erste ausführliche Prospekt über das „GOGGOMOBIL“ erscheint noch in diesem Monat.

Ein Foto kam leider erst nach Redaktionsschluss, wir bringen es in der nächsten Nummer. R.R.-R.

Die Fahrzeug-Produktion eingestellt hat die GUTBROD-Motorenbau GmbH. Calw. Zwar wurden in den ersten Monaten dieses Jahres noch 83 Fahrzeuge hergestellt, doch handelte es sich hierbei um die Nachlieferung von Bestellungen.

### Klein neuer Volkswagen in Sicht

Dr. Nordhoff erklärte auf dem „VW-Treffen der Hunderttausender“ in Stuttgart ausdrücklich, daß das Volkswagenwerk gar nicht daran denke, einen neuen VW herauszubringen. Er sagte: „Glaubt jemand im Ernst, wir würden einen Wagentyp aufgeben, der uns nun seit Jahren solche Erfolge bringt... Wir werden von diesem Wagen noch den millionsten Volkswagen nach dem Kriege bauen.“



## BÜCHER

**Handbuch für Fremdenverkehr.** Ausgabe „Schweiz“, Deutscher Adreßbuchverlag für Wirtschaft und Verkehr G.m.b.H., Darmstadt-Berlin, DM 17,50.

In der gleichen vorbildlichen Ausstattung wie die Deutschland-Bände, die in der letzten Ausgabe der R. R. besprochen wurden, liegt nun auch das Reisehandbuch für die Schweiz vor. Sehr sorgfältige Karten und Angaben über Gaststätten und Hotels, über die Wintersportplätze, die Heil- und Kurhäuser, Sanatorien, Jugendziehungsanstalten, Jugendherbergen, die Schweizer Kraftfahrverbände, die Campingplätze und die Reiseführer machen das schöne Buch zu einem unentbehrlichen Nachschlagewerk für Ferien- und Berufsreisende. Darüber hinaus ist es durch seine schönen und zum Teil farbigen Illustrationen ein wertvolles Erinnerungsbuch für jeden, der die gastliche Schweiz einmal besucht hat. Vizekanzler Franz Blücher schrieb in seinem Geleitwort, daß der europäische Gedanke am besten und schnellsten dadurch gefördert würde, daß sich die Völker Europas besser kennen und verstehen lernen. Das Werk dient diesem Gedanken und dem internationalen Reiseverkehr.

**Kleine Camping-Fibel**, herausgegeben von der Maggi-Gesellschaft, Verkaufszentrale Frankfurt, Mainzer Landstr. 139. In dieser von obiger Anschrift kostenlos zu beziehenden kleinen Camping-Fibel haben die Maggi-Werke in sehr humorvoller und origineller Form ein Büchlein herausgebracht, das jedem Campinganfänger Freude bereiten wird. Abgesehen von allgemeinen Ratschlägen und Tips enthält das Büchlein natürlich auch Kochrezepte unter besonderer Berücksichtigung der zahlreichen Maggi-Erzeug-

nisse. Da aber diese Erzeugnisse ebenso gut sind wie das kleine Büchlein, können sie darin getrost und mit Recht empfohlen werden.

**Hans Tillmann und Dr. Gerhard Classen: Humor in der Technik.** 2. Band, Vulkan Verlag Dr. W. Classen, Essen.

Nachdem der erste Band dieses heiteren Sammelwerks über den „Humor in der Technik“ einen so großen Erfolg hatte, legen die Herausgeber nun auch einen zweiten Band vor und haben einen dritten in Vorbereitung. Anekdoten, Witze, Gedächtnis- und Sinnsprüche illustrieren das weitgespannte Thema und erfreuen nicht nur den Techniker, sondern jeden Menschen, der mit diesen Dingen zu tun hat. Und wer hätte heute nicht mit der Technik zu tun? Alle aktuellen Fachgebiete der Technik kommen in dieser neuen Sammlung zu ihrem Recht, sogar die technische Utopie ist gedacht, und so ist ein sehr buntes und unterhaltsames Werk entstanden, das vorzüglich als Geschenk für den Techniker seinen Zweck erfüllen wird.

**Professor Wilhelm Stepp, München: Bier, wie es der Arzt sieht.** Verlag Carl Gerber, München. DM 2,-

Nach seinem bekannten medizinischen Volksbuch „ABC der Gesundheit“, das im gleichen Verlag erschienen ist, legt der Verfasser mit dieser Schrift eine Untersuchung über das Bier im Blickwinkel des Arztes vor, die sicher nicht nur den Mediziner, sondern auch den biertrinkenden Laien lebhaft interessieren wird. Wie alle Werke von Professor Stepp ist auch dieses allgemeinverständlich geschrieben, ohne daß darunter die wissenschaftliche Genauigkeit und Stichehaltigkeit leiden würden. Für den Rollerfahrer, wie für den Kraftfahrer überhaupt, ist dieses Buch recht lesenswert, weil es sich eingehend mit den Wirkungen des Alkohols auf das Nervensystem und damit auf die Reaktionsfähigkeit beschäftigt und auch sonst eine Menge wissenschaftlicher Einzelheiten über das Bier mitteilt, die allgemein als unbekannt angenommen werden dürfen.



Reiffentaschen für Goggo (oben) und Vespa  
Werkfotos: Paul Schulze, Braket




Vespa-Soziussattel

Rollerfahrer bevorzugen den Qualitätssattel  
»PAGUSA«

Pagusa Werke / Hamburg-Schenefeld



Endlich der ideale  
**HERHAUS WETTERSCHUTZ**  
D. P. a. Prospekt gratis  
Hersteller: Karl Herhaus  
21b) Eppenetal-Altenvoerde  
Vertreter gesucht!

**Eine besondere Leistung!**  
**Jägermeister 5 x 50**  
mit Riemen, Knickbrücke und Spindelantrieb. Sekundenschn. scharfe Einstellung, nur DM 18,-  
Tasche mit Kompaß u. Riemen DM 6,-  
**Jagd-Prismenglas 8 x 30**  
lichtstarke Optik, Mitteltrieb- und rechte Einzeleinstellung  
Sonderpreis DM 98,50  
vergütet DM 107,50  
Rindledertasche gefüttert, mit Riemen DM 11,50  
Versand per Nachn., zuzüglich Versandkosten, Rückgaberecht  
**TEKA**  
Weiden/Opf. - Bahnhofstr. 446



**ROHR**  
Kollektion

**MASCHINENFABRIK E. ROHR GMBH.**  
LANDSHUT/BAY.

200 ccm schnell - schnittig - sparsam Reifengröße 3.50-12

**CAMPING-ZELTE**

REISE MIT ZELT IN ALLE WELT

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

**Lederhandschuhe und Hauben**

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

**Goggo**  
**ROLLER**

zu günstigen Teilzahlungsbedingungen  
im Spezialhaus  
**Waldhier**  
München, Türkenstraße,  
Odeonsplatz, Sommerstr.  
Telefon: 25121

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





**libibox**

KLEINSTGARAGEN  
FÜR  
MOTORRÄDER UND  
MOTORROLLER

**SIEGENER AKT.-GES.**  
GEISWEID I.W. POSTF 91

**SOFIE PAULI**

Das *Spezial-Geschäft* für  
**VESPA-ZUBEHÖR**

Es wird Sie interessieren!

Original Schweizer  
Gepäckträger  
und Chromumrandung

Der neue geräuscharme  
Auspuff läßt sich auch an  
Ihrer alten treuen Vespa  
anbringen.  
**Lieferung sofort!**

Bitte fordern Sie Bild-Preisliste an!  
Es berät Sie individuell:  
**VESPA-SALON** München 13 · Augustenstr. 104  
Spezialwerkstätte: Lazarettstr. 11/g Ruf: 591920

**R  
O  
L  
L  
E  
R**



**Z  
U  
B  
E  
H  
Ö  
R**

Windschutzscheiben — moderne Stoßstangen — Gepäckträger — Radzierkappen — Sturzbügel — desgleichen für Damensitz — Gummimatten — Rückblickspiegel — Rückenlehnen — Fallgaragen — Beinschutzchromrahmen, laufend schöne Neuheiten bei folgenden Firmen erhältlich für:

**Vespa**  
**Bad Cannstatt-Stuttgart:** B. Sass, Brunnenstraße 51  
**Bremen:** J. Dabrychlop, Parkallee 7  
**Köln:** Vespa-Handelsges.mBH., Breite Str. 70  
C. Lodomez, Hohenstaufenring 35  
Kundendienst: Pettenkoterstr. 7  
**München:** Otto Pauli, Schwanthalerstr. 22  
**Osnabrück:** H. Disselkamp, Iburger Straße 9  
**Rheydt:** L. Schmitz, Markt 5  
**Stuttgart:** Motorradhaus Schwaben, Hospitalstraße 10  
**Trier:** E. Warzecha & Co., Fleischstraße 14

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

Weitere Händlernachweise und kostenlose Bildprospekte (bitte Rollertypen angeben) durch:  
**Hans Pfeffeckach**  
Bad Pyrmont, Postfach 113



Der wirklich gute und preiswerte  
**Gepäckanhänger**  
wiegt 18 kg und trägt 100 kg  
Prospekt frei!

**CAMPO-Anhänger**  
Kornwestheim/Wttb.-R  
Kirchtalstraße 28



**Gefederte Kindersitze DBGM.**  
für LAMBRETTA, VESPA und GOGGO  
Einfachste Anbringung ohne Veränderung am Roller. Lieferung direkt ab Werk.  
Kompletter Sitz für LAMBRETTA DM 12,50  
Kompletter Sitz für VESPA . . . DM 10,50  
Kompletter Sitz für GOGGO . . . DM 12,50  
Verlangen Sie bitte kostenlosen Prospekt.  
Alleinhersteller: Fa. EUGEN HERZOG  
(14b) Schramberg/Wttbg. Postfach 58

**Moro-Wetterschutz** für die Urlaubsreise unentbehrlich!



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

**Moro-Wetterschutz** W. HERBERT KAUER, 13a Röslau



**„Messerschmitt  
KR 175“**

Das wirtschaftliche Verkehrsmittel für jedes Wetter.  
175 ccm F & S 9 PS  
4 Gänge, Gebläsekühlung  
DM 2375,— ab Werk  
Werksvertretung:  
**TONI BAUHOFFER**  
München 15  
Schwanthalerstraße 18

**CAMPING**  
*Zelte*  
DIREKT AB FABRIK  
AB DM 69<sup>50</sup>  
VERLANGEN SIE PROSPEKT



ZELTFABRIK ACHIM  
ACHIM 1 BEZ. BREMEN

*Wenn die Spannkraft nachlässt* : **Cafaspin** TABLETTEN bei Ermüdung und Kopfschmerzen





# Roller

## REVUE



Die soeben in Baden-Baden gewählte Miss Germany, Regina Ernst aus Bad Zwischenahn, erhielt als 1. Preis einen neuen Dürkopp-Diana-Motorroller. Unser Bild zeigt die westdeutsche Schönheitskönigin vor ihrer ersten Ausfahrt mit der Diana.  
Werkfoto Dürkopp-Opal