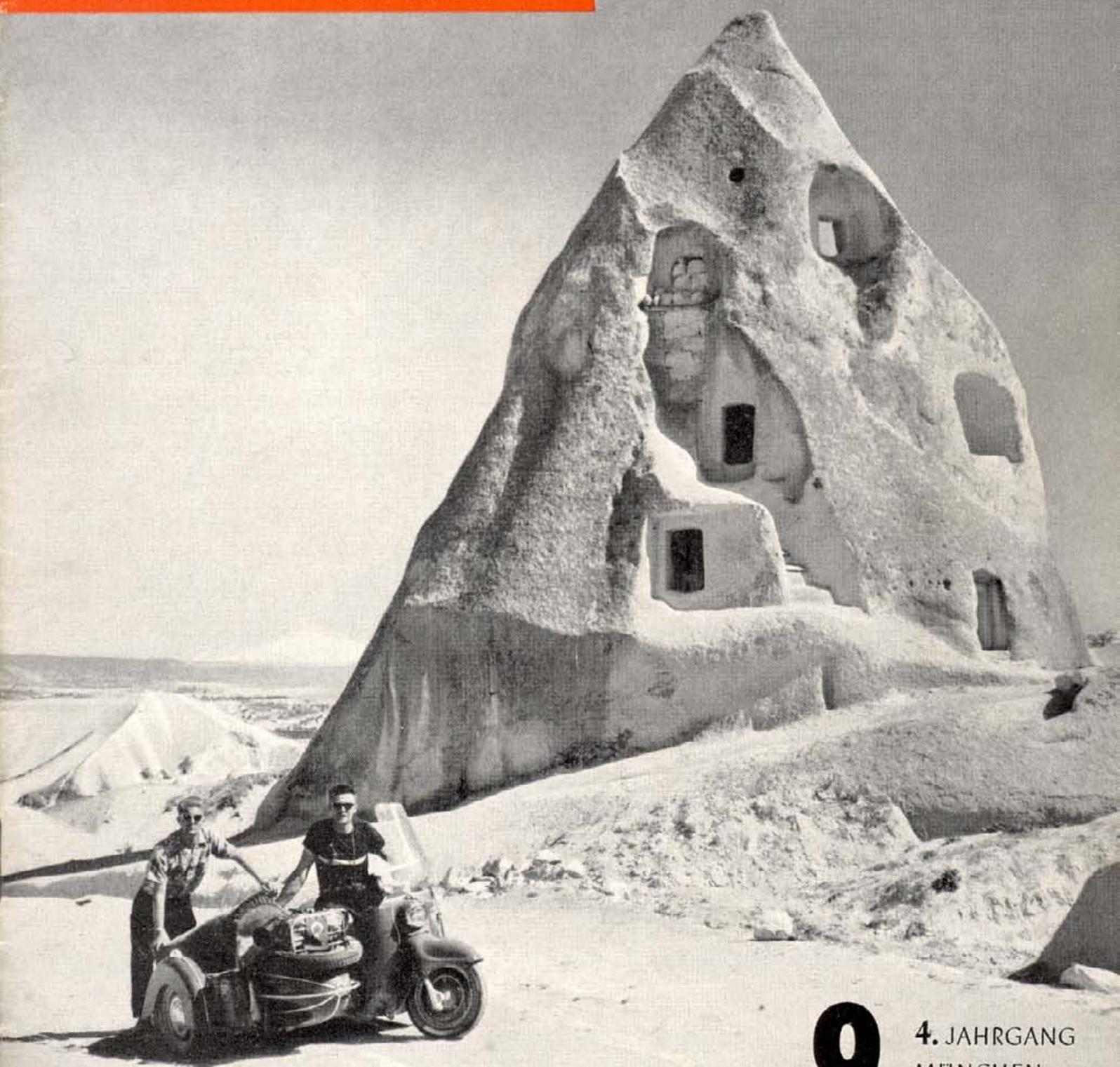


Roller

REVUE

MIT CAMPING-INFORMATIONEN



9

4. JAHRGANG
MÜNCHEN
SEPTEMBER 1956

Einzelpreis DM —,80 • Österreich ö. 5. 6.—
Schweiz sfr. 1.— • Saargebiet fr. 100.—

Die erste deutsche Fachzeitschrift für Roller und Rollermobile



Brisk-frisiert machen Sie den besten Eindruck

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

BRISK  Frisiercreme
hält Ihr Haar in Form



Was Schorsch Meier empfiehlt, muß auch gut sein!

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

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

Z. Littmann, München 2, Erzgießereistraße 29 / R



86 2008 A

Ahoi: Mach mal Pause und trink „Coca-Cola“!



Glücklicher Augenblick, an der Reeling zu stehen und gemeinsam zurückzuschauen. Den Alltag mit seinen Sorgen am Ufer lassen und richtig ausspannen, - was gibt es Schöneres? Es braucht kein großer Urlaub zu sein. Manchmal genügen ein paar erholsame Stunden, um einfach einmal Pause zu machen, natürlich mit einer köstlich-kühlen Flasche „Coca-Cola“.

Die Pause mit „Coca-Cola“ erfrischt herrlich!

„Coca-Cola“ ist das Warenzeichen für das unnachahmliche koffeinhaltige Erfrischungsgetränk der Coca-Cola G.m.b.H.



Für Ihren Roller nur



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



Eine so gut wie die andere

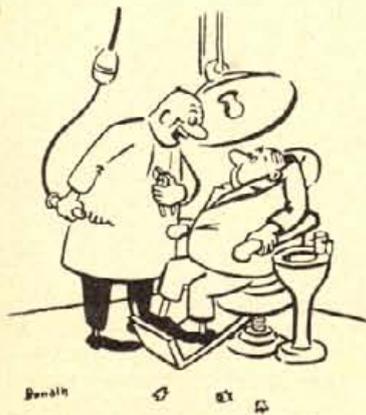
deshalb bei jedem Kerzenwechsel

immer wieder **BERU** ZÜNDKERZEN

Liebe Roller- und Mobilgemeinde,

ganz feierlich möchte ich feststellen, daß ebenso unaufhaltsam wie -füllig sich ein beachtliches Kontingent Mobil- oder Klein Autofahrer zu uns gesellt hat und zwar ebenfalls im engeren RR-Sinne. Wenn auch das Mobil aus dem einstigen Weder-noch-Stadium zum weithin feststehenden Eigenbegriff herangewachsen ist, so gehört es ganz zweifelsohne zu unserer Kategorie. Das geht schon aus den meisten Konstruktionsmerkmalen und nicht zuletzt aus dem Personenkreis der Mobilbenutzer hervor. Viele Rollerclubs haben ebenfalls Mobilzuwachs erhalten bzw. sind eigene Mobilclubs gegründet worden. Haben Sie schon mal was von einem Opel-Rekord-Club oder Mercedes-220er-Club gehört? Ich nicht. Nur Porsches Zweimann-Torpedos haben sich noch zusammengesetzt zum Zwecke exklusiven Gesellschaftskontaktes oder — wer auf Cocktailparties angibt, hat's nötig. Na, bitte. — Trotz aller gegenteiligen Prognosen hat es sich herausgestellt, daß die Mobilbauer auf eine umfangreiche Käuferschicht gestoßen sind. Diese besteht vornehmlich aus Leuten, die nicht unbedingt mit Wertminderungen und Abschreibungen jonglieren, sondern, wenn auch mit weniger Geld, so doch mit Liebe zur Sache und zum Fahrzeug dabei sind. Die meisten Großwagenverbraucher berechnen bereits beim Kauf des Fahrzeuges, wann sie es am günstigsten wieder verkaufen und was sich unter Umständen dabei für ein Profit ergeben konnte, damit das folgende Modell möglichst umsonst eingekauft wird. Dem kommt entgegen, daß heutzutage ein neues Modell dasselbe jagt.

Mobilfahrer verfügen über die gleiche Mentalität wie die Rollerkollegen: Mit weniger Geld mehr Freude am Fahren. In diesem Zusammenhang will ich heute ganz laut etwas sagen, was mich schon lange drückt und was ich durchweg allen Kleinproduzenten ins Gästebuch schreiben möchte. Nämlich einiges über die Sitzposition in Mobilen. Meiner Ansicht nach genügt es nicht, irgendeine Sitzgelegenheit schlechthin hereinzustellen, die meinetwegen ausreichende Breite besitzt und auch herkömmlich mit Federung versehen ist und sozusagen in den Rahmen paßt. Ein umgebaute Gartenstuhl ist keine vernünftige Grundlage für den Körper eines Menschen, der auf langen oder auf kurzen Strecken ohne Ermüdung völlig gelöst bleiben und den Gefahren des heutigen Verkehrs gewachsen sein soll. Die Kalkulation muß es einfach zulassen, schon aus Verkehrssicherheitsgründen, daß gerade Kleinfahrzeuge mit Sitzen ausgerüstet werden, auf deren Abmessungen wenigstens soviel Sorgfalt gelegt wird wie auf die Motorleistung. Große Pkw's, deren Federungselemente sowieso über jegliche Unebenheiten erhaben sind, besitzen gleichzeitig hochkomfortable Sesselanlagen, wobei auch hier über den Lenkersitz bei manchen Modellen noch einiges zu sagen wäre. Aber unsere Kleinautos mit oft Eben-nach-Federung sind mit ganz nett überzogenen Stühlchen versehen, die mitunter ziemlich genau jede Autobahnrille auf das Rückgrat übertragen. Ob die Lehne einen angemessenen Halt gibt und der Winkel zur Sitzfläche stimmt, oder ob diese lang genug ist, um die Schenkel ermüdungsfrei zu stützen, und die Polsterung bzw. Federung Stöße und Schwingungen maximal abschwächt, sind Punkte, die absolut lebenswichtig sind. Und nach meinem Gefühl sollte lieber außen weniger Chrom und dafür innen mehr Sitzkomfort sein. Sicher zeigt nicht jeder auch nach langen Fahrten gleich Ermüdung, aber viele solcher Fahrten kommen zusammen und plötzlich weiß man gar nicht, wo irgendein unbehagliches Gefühl im Rücken herkommt. Und dann ist der Bandscheibenkleister da. Außerdem macht so ein äußerlich wirklich gediegen ausgedacht und fortentwickeltes schmuckes Fahrzeug mit seinen etwas mageren Innensitzen etwa den Eindruck wie z. B. ein hübsches Schwarzwälder Trachtenmädel mit Bluseans. — Wir haben eine ziemlich genaue Vorstellung davon, wie solche Kleinautositze beschaffen sein müßten, um sich auf kleinem Raum organisch einzufügen und werden noch ausführlicher auf die „Paßform“, medizinisch untermauert, zurückkommen. Jedenfalls erscheint mir dieses



„Sagten Sie nicht, Sie wären vom Wetteramt?“
(Aus „Quick“)



Das Schild wurde in der Schweiz angetroffen. Es vereinigt in sich eine ganze Verkehrsordnung. Man könnte es Verkehrstafel Nr. 1 nennen — besonders geeignet für schlechte und enge Bundesstraßen.
Foto: Finger

Thema zur Erhaltung der Gesundheit der immer mehr werdenden Kleinwagenverbraucher wichtig genug zu sein.

Besonders rührend ist es, zu beobachten, wie der Zweiradverband für das Motorrad eine Lanze nach der anderen kaputtbricht. Nunmehr ist es ganz außerordentlich gut geeignet speziell für Landwirte und Bauarbeiter wegen seiner Zuverlässigkeit, der nicht zu übertreffenden Geländegängigkeit und seiner Anspruchslosigkeit in punkto Pflege bzw. der leichten Zugänglichkeit sämtlicher Teile. — Wer natürlich beim Roller der Meinung ist, er müßte mit aller Gewalt mit dem Schraubenzieher durch die Kurosse dringen, dem wird man vielleicht gar keinen Gefallen tun, wenn man ihm mitteilt, daß die Blechgeschichte manchmal sogar im ganzen Stück durch Lösen einer einzigen Schraube zu bewältigen ist, falls man dort etwas bestimmtes sucht. Möglicherweise hat er dann gar keinen Spaß mehr an der Sache, weil es so einfach ist. Ob ich die Kerze wechsele oder eine ganze Triebsatzschwinde austausche, ist Roller wie Motorrad. Aber laßt man, auch das tritt sich mit der Zeit alles fest. Weiter heißt es, daß der Roller in starkem Maße den Angestellten und die Frau an die Motorisierung heraufgeführt. Und dabei kamen 1955 50000 Neuzulassungen aus der Arbeiterschaft, 50% mehr als 1954.

Ähnliche seltsame Ansichten werden in dem von „Shell“ herausgegebenen „Motorradbuch mit besonderem Teil für Rollerfahrer“ ausgestoßen, das im übrigen in seinem sachlich-technischen Inhalt jeder Kritik standhält, wenn auch unter dem Foto einer alten Hoffmann-Vespa mit Schutzblechscheinwerfer steht: „Auch die Roller verfügen heute über ein starkes Fernlicht. Der Durchmesser des Scheinwerfers könnte etwas größer sein.“ Hihi! — Gar lustig klingt die aschgraue Theorie, nach welcher der den Roller bevölkernde Personenkreis ausgetüftelt wurde. Für ihn kommen nach Meinung des Herausgebers, natürlich mit üblichen Vorbehalten, in Frage: „Ältere Personen, Damen (aus ästhetischen Gründen), Geschäftsleute und Vertreter (wegen der Kleidung), Körperbehinderte (?) und Autofahrer, die ihn als Zweitfahrzeug brauchen. Was sagen Sie dazu? Wenn man schon in dieser Hinsicht von Sachkenntnis unbelastet ist, dann sollte man vorher wenigstens fragen. Als Kandidaten für das Motorrad schlägt der ungenannte Autor vor: Jüngere oder sportliche Leute (denen es nichts ausmacht, Schutzkleidung zu tragen), Berufstätige (mit täglichen längeren Strecken) und Fahrer, die wegen schlechter Wegstrecken auf optimale Fahricherheit angewiesen sind. So, da haben wir's. Nur müßte dem Kameraden mal jemand sagen, daß sich aus der Vespa von 1949 schon verschiedene Zweiggeschäfte ergeben haben, die immerhin einige Motorradfirmen ganz freundlich am Leben erhalten haben. Nichts gegen Motorräder, aber so werden sie sich auch nicht vermehren.

Ganz deutlich werden wir auf der „IFMA“ erfahren, wie die Aktien stehen. Es wird viel Neues zu sehen sein, auf dem Roller- wie auf dem Mobilsektor. Wir müssen nur leider noch die Klappe halten, aber Sie sollen so rechtzeitig wie irgend möglich über alle diese wirklich interessanten Neuerscheinungen unterrichtet werden. Übrigens Heinkel stapelt tief im Viertakt an Hand eines 125-ccm-Rollers, man darf mit Recht sehr gespannt darauf sein.

Unser H. W. Bönsch schrieb mir jetzt aus dem Autostädtchen Detroit, daß sich in den USA die Zukunft schon bald ihrem Ende nähert. Wir werden von ihm entsprechende Aussagen dankbar zur werten Kenntnis nehmen. Als Technischer Kommissar der FIM hat er auf dem Salzsee die Rekord-Motoren nachgemessen. Er hat sich nebenbei auch als Hellseher betätigt, indem er die gefährlichen Rekordgeschwindigkeiten verblüffend genau (für NSU und sich selbst) vorausberechnete. Sein Bericht auf Seite 274 wird Sie vermutlich sehr interessieren. Soviel für diesmal. Herzliche Grüße von

Roller zu Roller und Mobil

Jfr
Friedlin



"Aha, soso, wonderful, prima, magnifique, süß, kolossal, nice, herrlich . . . !!! — Venedigs Marcusplatz."

GRÜSSE AUS VENEDIG und vom NSU-Lido Campingplatz

Ich weiß nicht, ob auch Sie wie ich zu denjenigen Fahrern gehören, die erst gegen Abend daran denken, ihre Zelte in der Nähe des „angefahrenen“ Zieles aufzuschlagen. Wenn ja — dann gebe ich Ihnen den Tip: Verweilen Sie auf der Fahrt nach Venedig nicht zu lange anderswo, sondern sehen Sie zu, daß Sie spätestens gegen 17 Uhr Ihr Fahrzeug in Richtung NSU-Lido, Cavallino lenken. Es sind nämlich von Mestre aus gerechnet noch gut 70 km bis zu diesem Campingplatz. Von der Straße kann man nicht gerade sagen, daß sie gut ist. Im Zweifelsfalle lieber die Einheimischen vorher fragen, ehe man in der falschen Richtung weitersteuert! Die Leute an der Strecke wissen jedenfalls alle Bescheid und weisen die Richtung an, bevor man den Mund überhaupt auftun kann. Der „Enn-Esch-U-Lido“ (NSU-Lido) ist dort bestens bekannt. Alles was mit deutschen Nummernschildern aufkreuzt, wird automatisch dorthin verwiesen. Im übrigen ist die Gegend zum Campingplatz landschaftlich reizvoll. Am besten ist es, man entschließt sich von vornherein, wenigstens zwei oder drei Tage auf dem Campingplatz zu bleiben, eher noch länger, denn es bieten sich eine Fülle touristischer Möglichkeiten. Jeder, der jedoch nur einen Tag zu campen gedenkt, sollte sich vorher über-

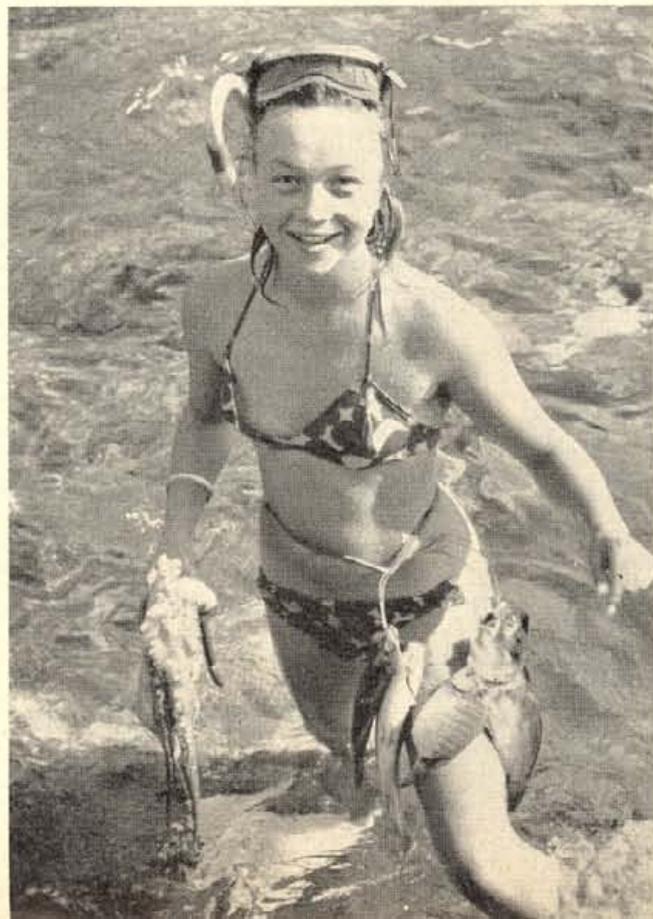
legen, daß hin und zurück gerechnet ehrliche 140 bis 150 km zusammenkommen.

Der Tagesablauf eines mehrtägigen Campeurs würde etwa so aussehen: Morgens gegen sieben aufstehen und ein erfrischendes Bad im Meer nehmen. Der Strand liegt hinter einem etwa mannshohen Deich versteckt. Er ist so sandigweich, wie man ihn nicht alle Tage findet. Der Strand bietet also auch für Nichtschwimmer Reize. Eine Spezialität des NSU-Lido, allerdings sollte man sich dazu die früheste Morgenstunde aussuchen: Muscheln und Seepferdchen sammeln. Ganz besonderes Glück hat derjenige, der ein ausgetrocknetes Seepferdchen findet. Er wird in seinem Urlaub noch viel Freude haben.

Nebenbei: Kochen ist auf dem NSU-Lido nicht gefragt, denn man kann in dem ausgezeichneten Restaurant billig und gut essen. Kostet nur 150 Lire oder etwa 1 DM. Bei der Mahlzeit sollte man nicht versäumen, Rotwein zu trinken. Er ist nicht nur preiswert, billiger als Sprudel oder Milch, pro Liter nur 150 Lire, sondern er mundet auch sehr gut. Für den an Pflanzen- oder Tierfette gewöhnten deutschen Magen ist er beinahe unerlässlich. Er hilft nämlich die mit Olivenöl zubereiteten italienischen Speisen gut verdauen. Außerdem gibt er die nötige Trägheit und Lässigkeit, um sich der italienischen Art anpassen zu können.

Wer am darauffolgenden Tage wieder weiter will, der schwingt sich auf seinen Roller und biegt, wenn er auf die schnurgerade Chaussee stößt, nach links ab. Nach 8 Kilometern kommt man dann nach Ponte Sabbioni. Von dort aus geht gegen 13.30 Uhr der Dampfer nach Venedig. Kostet 100 Lire pro Nase für eine Fahrt. Die Maschine kann man in der Nähe des Dampferanlegeplatzes gut parken. Nun folgt eine wunderschöne Fahrt über das grünblaue Mittelmeer. Etwa $\frac{3}{4}$ Stunden später landet man am Markusplatz. Der Übergang vom ruhigen Meer in den touristischen Trubel auf dem Markusplatz ist sehr plötzlich. Am besten: sich ins Gewoge stürzen und mitschwimmen. — Zwar gehört zum Venedigbesuch unbedingt eine Gondelfahrt, aber die ist ziemlich teuer (etwa 7 DM pro Stunde). Billiger, wenn auch nicht bequemer und schöner ist es, mit einem der fast alle 5 Minuten verkehrenden Schnellboote entlang des Canale Grande zu fahren. Das kostet vom Markusplatz aus bis zum Bahnhof oder Parkplatz 75 Lire (etwa 50 Pfennig). Die Rückreise kann man dann wieder mit einem Boot bewerkstelligen, oder aber man schlägt sich in Richtung Markusdom über unzählige Brücken und schmale Gassen zum Zentrum durch. Abends etwa gegen 18 bzw. 20 Uhr fährt der Dampfer vom Markusplatz aus wieder nach Ponte Sabbioni zurück. Der Ordnung halber sei noch gesagt, daß auch frühmorgens etwa gegen 6 bzw. 8 Uhr der Dampfer von Ponte Sabbioni aus nach Venedig fährt.

Eines ist sicher: Wenn wir wieder auf dem Campingplatz sind, haben wir nicht nur viel gesehen, sondern sind auch rechtshaffen müde. Das soll jedoch nicht daran hindern, uns noch zu einem kleinen „Klön“, wohlversehen mit 1 bis 2 Liter Wein je nach Größe der Runde, zusammenzuhocken. Überhaupt sollte man die Gespräche auf abendlichen Zeltplätzen pflegen. Es kommen dann manohmal Dinge zur Sprache, an die man sonst nie denkt. Die



Igitigitt — Fischweibchen mit Schnorchel — aber ganz hübsch niedrig.

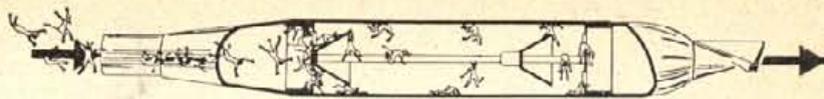
Losgelöstheit des Urlaubes, das Rauschen des Meeres und die wohlthuende Abendkühle geben den richtigen Hintergrund. Ja — und nicht zu vergessen: der Wein! Er macht unsere eingetrockneten, nur auf sachliche Dinge gerichteten Gedanken locker und gibt die notwendige „V-Null“.

Und nun noch speziell ein Tip für „Venedig-Fahrer“, die sich nur einen, allerhöchstens zwei Tage für diesen Besuch freimachen können. Also zunächst einmal Mestre ansteuern. Liegt etwa 10 km vor Venedig. Möglichst am Vormittag. Man hat dann genügend Zeit, Venedig zu besichtigen. Die Maschine wird in der Zwischenzeit solange auf dem großen Parkplatz vor Venedig abgestellt. Gegen 17 Uhr sollte man dort zurück sein, um die Fähre nach Venedig-Lido (nicht der NSU-Lido) zu erreichen. Am besten erkundigt man sich am Morgen auf dem Parkplatz, von wo aus und wann die Fähre übersetzt. Diese Fähre kann man mitsamt seiner Maschine benutzen. Am Lido wartet man dann auf den Dampfer, der etwa um 18,30 Uhr von dort aus nach Ponte Sabbioni übersetzt. Gegen 19 Uhr erreicht man die Landzunge von P. S. 10 Minuten später kann man gut und gerne auf dem NSU-Lido sein. Die gesamte Fahrt kostet für 2 Personen nebst



Zeltorf am NSU-Lido

Maschine etwa DM 6,—. Das ist zwar mehr, als man für gut 70 km ausgeben würde, aber dafür bekommt man eine Dampferfahrt durchs Mittelmeer geboten und kann sich ausruhen. NB! Die Informationen wurden von der Besatzung der Fähren bzw. Dampfer gegeben. Sie galten nur für Zweiräder. Für Fahrzeuge mit 4 Rädern besteht vorerst noch keine Möglichkeit der Überfahrt. K. D.



Die Inneneinrichtung des JOKO-Topfes

JOKO-Topf bekämpft Motorenlärm

In Weilheim (Oberbayern) lief in diesen Tagen die Fortigung des JOKO-Auspuffschalldämpfers an. Es handelt sich dabei um das Patent des schweizerischen Ingenieurs Knecht, das sich in der Praxis schon seit über drei Jahren in der Schweiz glänzend bewährt hat. Der Schalldämpfer, der das Auspuffgeräusch von Motorrädern um bis zu 10 Phon verringert, wie eine Reihe von Versuchsmessungen der Züricher Stadtpolizei an verschiedenen Motorrad-, Roller- und Mopedtypen ergeben hat, ist nicht nur für alle Arten von Kraftfahrzeugen, sondern beispielsweise auch für die Explosionsmotoren von Baumaschinen, Preßlufthämmern oder Traktoren sehr gut geeignet. Übrigens entsprechen nach einer Faustregel 10 Phon Steigerung einer Verdoppelung des Schalls, d. h. der JOKO verringert den Lärm um die Hälfte. Selbst bei den relativ geräuscharmen BMW-Maschinen konnte der Schall um bis zu 10 Phon gesenkt werden, und das, ohne die Leistung im geringsten zu beeinträchtigen. Da der JOKO-Schalldämpfer keine sog. „schalldämmenden“ Einlagen besitzt, gibt es keinen unerwünschten Rückstau der Auspuffgase. Im Gegenteil kann die Motorleistung bei genauer Einstellung in vielen Fällen gesteigert werden. Der formschöne Auspufftopf kann für alle Fahrzeug- bzw. Maschinentypen geliefert werden. Er ist minuten-schnell in jeder Werkstätte oder vom Fahrer selbst zu montieren. Er besteht aus drei Teilen, die ohne weiteres einzeln auszuwechseln sind. Die einfache Konstruktion erleichtert auch eine gelegentliche Reinigung. Die Wandungen des Topfes sind 1,5 mm stark und damit außerordentlich verschleißfest. Die Anschaffungskosten liegen zwar etwas über denen mancher Serienerzeugnisse, doch dürften sie durch längere Lebensdauer wieder wettgemacht werden. Den wesentlichsten Vorteil muß man freilich darin erblicken, daß der JOKO tatsächlich „den Schall dämpft“. Schon hört man, daß zwei Fahrzeugfabriken den serienmäßigen Einbau des JOKO-Auspuffs in einigen ihrer Fabrikate erwägen. Im Interesse der Verkehrslärbekämpfung legt allerdings der Hersteller besonderen Wert auf Aus- und Umrüstung bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge. Im Sinne der lärmgeplagten anderen Verkehrsteilnehmer und Straßenanwohner wäre das nur zu wünschen. (Obg)

Ihr Fahrzeug - Ihre Visitenkarte

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

JOHNSON'S CAR-PLATE

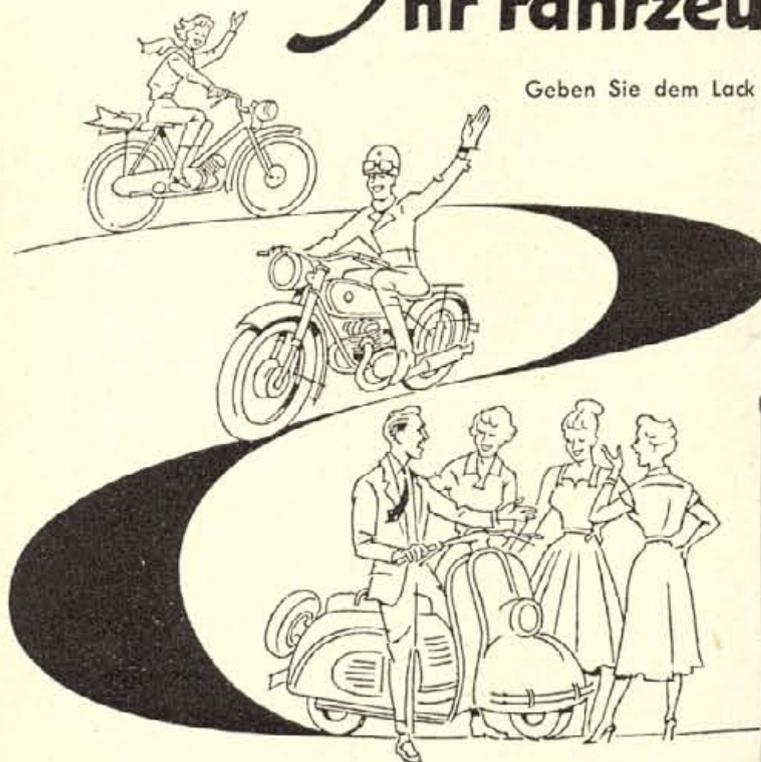
Das ist so einfach! Nur auftragen — abwischen: In Minuten glänzt der Lack und ist überdies für Monate gegen Regen, Sonne und Schmutz geschützt.

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

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



DM 1.50

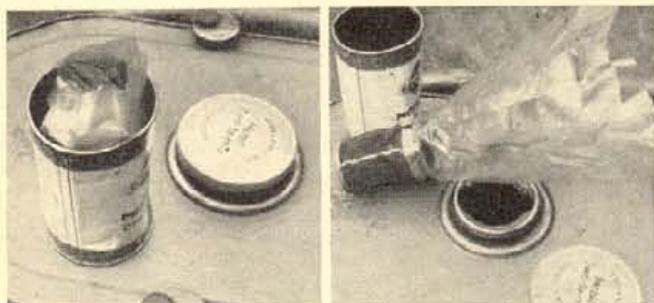


Car-Plate/Carnu in Tankstellen und Fachgeschäften erhältlich.

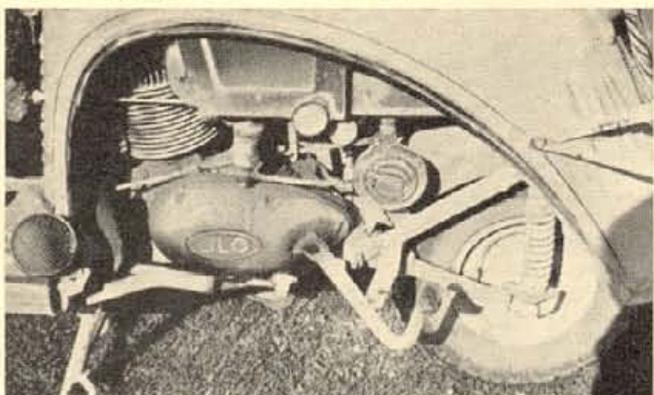
JOHNSON'S WACHSPRODUKTE GMBH., HAMBURG 11

IM FALLE EINES FALLES... *Kleine Hilfen gegen großen Ärger*

Wenn von der Tücke des Objekts die Rede ist, dann steht diese im umgekehrten Verhältnis zur Klugheit des Subjekts. Meistens jedenfalls, denn alles andere ist „vis major“ oder — ein Konstruktionsmangel.



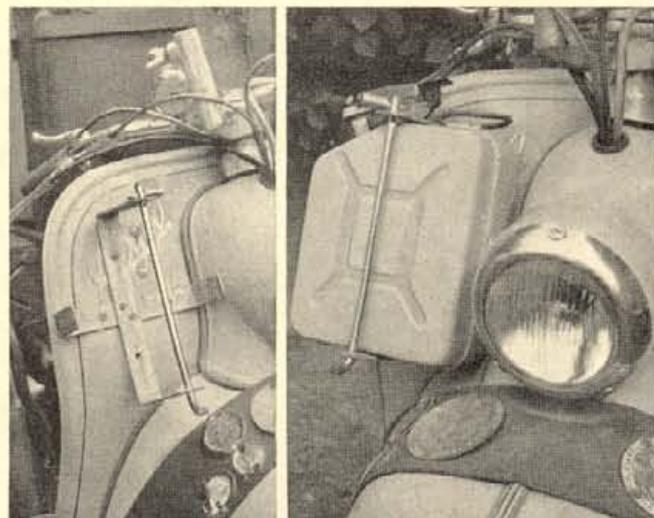
Plastiktrichter verpackt — und offen



Der tägliche Dreck



Die ausgebaute Verstärkung der Hinterradfedern beim T/54



Die Halterung des Reservekanisters

Die fertige Montage des Reservekanisters

Zwei Fahrten, eine Polarkreisfahrt in Schweden und eine Jugoslawienfahrt bis nach Nord-Mazedonien und Montenegro, beide über je runde 5000 km, bilden die Grundlage dieses Erfahrungsberichtes. Beide Reisen wurden mit Zelt und allem Zubehör, einschließlich Langstreckensozia, durchgeführt. Der Kilometerstand bei Antritt der Jugoslawienfahrt betrug 28000 km. Der Kolben zeigte eine Toleranz von 4/100 mm, wurde aber im Hinblick auf die zu erwartenden schweißtreibenden Straßen und Temperaturen nicht gewechselt.

Je nach Art des gesteckten Zieles, stellt sich jedesmal von neuem die Frage, was an Ersatzteilen mitgenommen werden soll oder muß. Je expeditionsmäßiger eine Fahrt ist, desto genauer will diese Frage beantwortet sein. Und eine Fahrt durch den Balkan ist für einen Roller eine Expedition, denn mit Werkstatthilfe ist da — im Gegensatz zu Schweden — nicht zu rechnen. Ein leider generell trauriges Kapitel sind da die serienmäßigen Stoßdämpfer. Schweden kostete ein Paar und Jugoslawien zwei Vorderradstoßdämpfer. Auf dem Hinterrad war ein Danter-Dämpfer montiert, dessen Härte regulierbar ist und der auch nach Beendigung der Fahrt noch einwandfrei arbeitete. (Fa. Danter & Co., Osnabrück, Kirchenkamp 13, Preis: DM 24,50) Neben Stoßdämpfern sollte man auch wenigstens die Hinterradachse mit zwei Kugellagern und den zugehörigen Staubkappen, Filz- und Nilsringen mitnehmen. In Schweden verbog aus ungeklärten Gründen die Hinterradachse am langen Gewinde und zerwürgte stillvergnügt zwei Lager und die Staubkappe. Daß die Tachowelle zum Vorderrad beim T 54 ein schwacher Punkt ist, dürfte bekannt sein. Beide Fahrten haben es bewiesen. Beim T 55 wurde das auch geändert. Was aber unangenehmer ist, das ist die unglückliche Anordnung von Antriebsritzel—Hinterradschwinge—Kettenrad. Wenn die Schwinge technisch auch gut ist, ihr Drehpunkt kostet Ketten! Der doppelte Hebelarm der entsteht, beansprucht die Ketten derart, daß man dauernd am Schlossern ist, um die Kette in der richtigen Spannung zu halten. Daß also Kettenglieder und Schloß in die Ersatzteilliste gehören und dazu ein Durchschlag ins Werkzeug, dürfte klar sein. Eine neue Kette mitzunehmen ist noch besser. In Schweden ist die Ersatzteilbeschaffung kein Problem. ILO sowohl wie Dingolfing haben Vertretungen und man fordert vor einer Fahrt die Adressen von den beiden Werken an. In Jugoslawien ist es diesbezüglich aber zappenduster. Nicht einmal eine halbwegs eingerichtete Werkstatt wird sich im Landesinnern finden — wenn man sie braucht. Und damit wäre ich beim Werkzeug: Man tut gut, wenn man die häufiger gebrauchten Schlüssel durch Qualitätsware ersetzt. Wer mit einer Hoxenzange umgehen kann, der sollte sie dabei haben, ebenso wie Luftdruckmesser und Luftpumpe, einen kompletten Unterbrecher, Kontaktfeile, Dreikantfeile und eine Lehre mit den wichtigsten Blättern für Zündkerze und Unterbrecherabstand. Daß Bowdenzüge und Klemmnippel dazugehören ist selbstverständlich.

Für beide Länder sind Geländereifen unbedingt zu empfehlen. Bewährt hat sich der „Gelände-Sport“ von Continental. Auch die Behandlung der Reifen mit REGENOL vor Antritt der Jugoslawienfahrt war wirkungsvoll. Der Verschleiß auf den jugoslawischen Straßen war geringer als der auf der Schwedenfahrt festgestellte, trotzdem die schwedischen Straßen nicht so reifenfressend veranlagt sind wie die balkanischen. Außerdem wird die Rutschgefahr auf Blaubasalt bei Regen sehr merklich herabgesetzt. (Vertrieb: H. W. Reinhardt, Braunschweig, W.-Bodestraße 13. Preis pro Flasche DM 5.—).

Ob man Ersatzfedern mitnimmt ist eine Frage der Belastung und des Vertrauens. Ich habe sie für Jugoslawien mitgenommen und nicht gebraucht. Allerdings waren die Hinterradfedern verstärkt wie das Bild zeigt. Aus der Telegabel einer verschrotteten Puch wurden passende Federstücke geschnitten und in die Druckfedern eingesetzt. Die Härte wurde durch das Gewicht des Gepäcks und den einstellbaren Danter-Dämpfer nicht merkbar. Die Straßelage blieb gut. Allerdings darf der Dämpfer nicht zu hart eingestellt werden.

Nicht fehlen darf eine Fettpresse die mit Heißlagerfett gefüllt sein sollte. Es ist in der Mehrzahl der Fälle besser als das leicht fließende Staufferfett und kann bei Kugellageraustausch verwendet werden. Und wenn es sich mal anhört, als hinge ein ganzer Käfig voller Vöglein unter dem Blechhemdchen Ihres Untersatzes, dann dürfen Sie in Jugoslawien mit ziemlicher Sicherheit vermuten, daß der Schmierfilz des Unterbrechernoockens trocken ist. Auch hier etwas Heißlagerfett hinein und auf die Unterbrecherwelle ein Tröpfchen (!) CARAMBA, das man aus der heimatischen Sprühdose in einem Ölkännchen mitgenommen hat.

Immer wieder taucht dann die Frage auf, nimmt man einen Reservekanister mit oder nicht. Für Schweden — wenn man nicht gerade einen Fingerhut von Tank hat, ist es nicht nötig. Selbst

für eine Lapplandfahrt nicht! Das ist ein immer wieder verzapftes Märchen, daß es da keine Tankstellen gäbe. Sie sind — auch über dem Polarkreis, z. T. moderner eingerichtet, als unsere Großtankstellen an den Autobahnen. Für Jugoslawien ist ein Reservetank vor allem dann wichtig, wenn man abseits der Küstenstraßen im Landesinnern fährt. Allerdings bietet hier die neue RV-Karte von Jugoslawien 1:800 000 eine ausgezeichnete Hilfe, weil Straßenzustand und Tankstellen eingezeichnet sind. Zwei weitere nicht enthaltene Benzinlager befinden sich in Prozor und Prijopolje. Auch 2 Liter Selbstmischeröl muß man im Gepäck haben, denn da hapert es manchmal an den Tankstellen. Außerdem ist es bei der täglich sehr (!) notwendigen Luftfilterreinigung zum Ölen gut. Daß dabei auch gut und gerne ein halber Liter Benzin flöten geht, sei am Rande erwähnt. Der Dreck ist unvorstellbar.

Vor der Abreise mache man sich auch mit der Demontage des Zylinderkopfes vertraut, denn nach 1000 km Fahrt mit dem furchtlich stinkenden JUGOPETROL (man gewöhnt sich aber schnell daran) ist der Auspuffschlitz dicht und der Bock zieht nicht mehr und säuft. Übrigens lag der Durchschnittsverbrauch (nur für die in Jugoslawien gefahrene Kilometerzahl) bei genau 3 l/100. Wie man einen 2 1/2-l-Kanister am Goggo montieren kann ohne ihn noch hecklastiger zu machen als er meist schon ist, zeigen die beiden Fotos. Der Sperrstab, der das Schloß aufnimmt, ist von einem ausgedienten Rückspiegel. Er wird mit einem Schlag etwas in der Mitte durchgebogen und dann gegen den Kanister gedreht, so daß er unter Spannung steht und Klapperei verhindert. Ein Haarsieb, verbunden mit einem selbstgeklebten Plastiktrichter ist eine Lebensfrage. Das Gemisch wird an Tankstellen gelegentlich mit einem Besenstiel hergestellt! Alle Siebe im Zuge der Benzinleitung müssen trotzdem jede Woche mindestens einmal gesäubert werden. Sieb und Trichter bringt man gut in einer leeren kleinen Öldose unter, die man gleichzeitig als Ölmeßkanne beim Tanken verwendet. Das Ganze stecke man aber unbedingt in einen Plastikbeutel um es vor dem überall hindringenden Staub zu schützen.

Flickzeug muß in doppelter Menge an Bord sein, denn Nägel sind in Geschäften zwar nicht zu bekommen, liegen aber in jeder Menge auf den Straßen. Eine Reifenkontrolle bei jedem Halt spart manche Flickstunde. Auf diese Weise konnten drei Pannen verhindert werden, während es drei weiteren Nägeln gelang, erfolgreich die Front zu durchbrechen. Nach Aussagen anderer Touristen hatten wir damit noch Glück gehabt.

Zur Fahrtechnik in Schweden und Jugoslawien abschließend noch ein paar Worte. Schweden bietet außer dem bekannten Linksverkehr und den Staubstraßen kaum Schwierigkeiten. Daß die „Staubkörner“ häufig Faustgröße annehmen, sei ordnungshalber erwähnt. Der Straßenzustand kann auf Straßen dritter Ordnung als gut bis ausreichend bezeichnet werden. Ein Schwede sagte uns einmal, Straßen würden in Schweden als „gut“ bezeichnet, solange die Schlaglöcher nicht tiefer als 50 cm wären. Das ist zwar übertrieben ausgedrückt, aber ganz unrichtig ist es nicht.

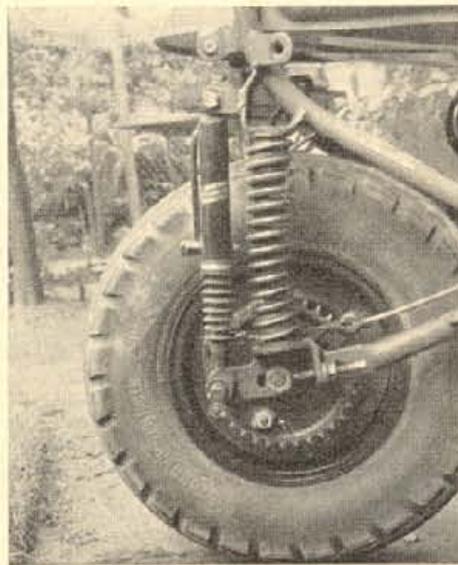
Anders, ganz anders, in Jugoslawien. Da fangen die „guten“ Straßen sozusagen erst bei 50-cm-Schlaglöchern an. Das ist natürlich auch wieder übertrieben, aber selbst für den nicht gerade verwöhnten Bundesrepublikaner sind sie einfach fürchterlich und bei Regen schier Schmierseife. Da helfen wirklich nur noch brutale Geländereifen in denen Dreck unterzubringen ist. Steigungen bis zu 30% gehören zum täglichen Brot und sind vor allem auf Nebenstraßen — die übrigens meist besser sind als Hauptverkehrsstraßen — zu finden. Jede Menge Haarnadelkurven um Felsennasen herum und entlang an gähmenden Abgründen ohne jede Seitensicherung machen Begegnungen mit LKW oder Bussen besonders reizvoll. Eine intakte Hupe, möglichst zwei Hörner, die serienmäßige Hupe hat sich in dieser Wildnis als viel zu leise erwiesen, ist eine Lebensfrage. Langsam auf Signale reagierende Landbevölkerung, Esel aller Schattierungen, Ziegen, Schafherden, scheuende Pferde, alles das lauert immer und überall und bestimmt die Fahrweise. An günstigen Tagen sind 180 km eine gute, sehr gute Tagesleistung. Das gilt etwa bis Skoplje. Dann wird es fürchterlich. Da die Straßen schmal, ausgefahren und gewölbt sind, bietet sich als „Kurvenüberhöhung“ nur der Grad in der Mitte der Fahrbahn an. Vorsicht aber bei unübersichtlichen Kurven, sie dürfen auf keinen Fall geschnitten werden. Steilhänge sind mit besonderer Vorsicht dann zu genießen, wenn sie aus einem Konglomerat von Erde und Felsblöcken bestehen und längere Zeit Regen gefallen ist. Akute Steinschlaggefahr ohne Vorwarnung! Koffergröße Blöcke können einen da sehr schnell aller Ersatzteil-sorgen entheben und in den nächsten Abgrund befördern. Inshallah! — Wie Allah will — nach 1000 km Jugoslawien ist man bestimmt soweit und peilt nur noch kurz den Steilhang an und dreht auf, um möglichst schnell vorbei zu sein. Aber ein kleiner Stein kann manchmal warnen, dann aber nichts wie in die Bremsen, denn meist kommt da was hinterher was nicht von schlechten Felsen ist. Das ist eine Praxiserfahrung! — Und nun viel Spaß, Schweden ist schön, Jugoslawien interessant und gelegentlich auch schön.

O. G.



Der viersitzige MAICO 500

Nicht nur in der äußeren Form — durch die Radstandverlängerung um 220 mm auf 2020 mm — unterscheidet sich der Maico 500 von dem zweisitzigen Maico 400, sondern auch maschinell sind Unterschiede vorhanden. Selbstverständlich muß ein Wagen, der vier ausgewachsene Personen befördern soll, stärker im Motor sein. So leistet der Maico 500 mit seinem wassergekühlten 452-cm-Zweizylinder-Zweitaktmotor 18 PS (der Maico 400 nur 15 PS), statt des Dreiganggetriebes besitzt der Maico 500 ein Vierganggetriebe. Das Leergewicht hat sich trotz der Vergrößerung — 4 Türen statt 2 Türen — nur um 30 kg, das zulässige Gesamtgewicht aber von 800 auf 880 kg erhöht. Der Kraftstoff-Normverbrauch liegt mit 4,9 Liter/100 km nur geringfügig über dem des Maico 400 (4,5 Liter/100 km). Beide Typen besitzen eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 90 km/h. Dieser „Klassewagen für den kleinen Geldbeutel“ kostet als Viersitzer nur DM 3590.—, als Zweisitzer (Maico 400) DM 3480.—. Jeder Insasse hat eine Sitzbreite von über einem halben Meter zur Verfügung. Die Vordersitze sind verstellbar, die Polsterung auch für weite Strecken berechnet. Die leicht gebogene Windschutzscheibe vermeidet alle toten Blickwinkel, breite seitliche Schiebefenster mit zugfreier Entlüftung geben Sicht nach allen Seiten, doppelter Scheibenwischer, seitliche Blinklichter, Karten- und Handschuhnische im Armaturenbrett und zwei große seitliche Fächer an den Türen sorgen für die Bequemlichkeit im täglichen Fahrbetrieb. Unter der verschließbaren Vorderklappe — der Motor sitzt ja hinten — befindet sich das Reserverad und noch reichlich Raum für die Mitnahme von Reisegepäck.



Der Danter-Dämpfer und die verdrückte Feder
Fotos: Verfasser



Schnappschuß für neugierige Kleinwageninteressenten:

MOBIL VON ZÜNDAPP

Im Zusammenhang mit dem rückläufigen Motorradgeschäft und nicht zuletzt dem schlechten Wetter, das den Wunsch nach geschlossenen Kraftfahrzeugen verstärkt, gehen nacheinander die Motorradfirmen dazu über, witterungsfeste Kleinwagen zu konstruieren, wie sie in der Gestalt des Messerschmitt-Kabinenrollers und des Fulda-Mobiles ihren Anfang nahmen. Es folgten das Goggo-Mobil, die BMW-Isetta und die Heinkelkabine. Auch der „Spatz“ läuft in dieser Rubrik.

Hier nun eine Vorschau von Zündapp: Es ist das weiterentwickelte Delta von Dornier, das als Campingfahrzeug mit nach oben zu öffnenden Vorder- und Hintertüren vorgesehen war. Es wird jedoch seitwärts zu öffnende Türen wie bei der „Isetta“ oder der Heinkel-Kabine haben. Die hier zahlreich anzutreffenden neuen Konstruktionsmerkmale sind: Der Vorder- und Hintereinstieg, je zwei Sitze nach vorn und hinten gerichtet, Motor und Tank

in der Mitte zwischen den Sitzbänken und eine ganz neue eigene Einzelradaufhängung und Federung, die einen sehr stabilen Eindruck macht. Das Steuer und die Armatur ähneln in ihrer Anlage sehr der „Isetta“, nur daß sie beim Türöffnen nicht mitgehen. Die Gangschaltung war bei dem fotografierten Versuchswagen noch nicht endgültig gelöst, wie es überhaupt noch manche Änderung und Verbesserung geben dürfte. So wird das Fahrzeug noch etwas niedriger, breiter und schnittiger werden. Auch werden die Türen noch gewölbter gestaltet. Aber schon in der jetzigen Form ist viel Raum, auch Fußraum vorhanden. Das neue Zündapp-Auto dürfte sich auf der IFMA mit einem 400-ccm-Zweizylinder-Viertaktmotor vorstellen. Es besitzt Zehn-Zoll-Räder. Größe des Wagens etwa wie der Fiat 600. mk



Wenn der Vergaser brennt...

Grundsätzlich braucht man bei einem Vergaserbrand keine Angst zu haben, Benzin brennt ruhig ohne Explosion ab. Trotzdem muß man sich aber schnellstens ans Löschen machen, da sich leicht brennbare Sachen, wie Benzin, Lack, Stoffe und Gummi am Fahrzeug befinden. Wichtig: Zuerst die Zufuhr von Benzin zum Vergaser abstellen. Bei verriegelbaren Motorhauben schnellstens die Riegel lösen, da es vorgekommen sein soll, daß sich Versicherungen deswegen vor der Zahlung drückten. Also: Die Haube öffnen und das Feuer ersticken. Wasser scheidet aus, ohne Feuerlöscher im Wagen nimmt man Sand, eine Decke oder gar die Jacke. Das können Sie sich aber sparen, wenn Sie einen Feuerlöscher griffbereit haben. Heute gibt es die „Pikkolo-Caramba-Feuerlöschdose“, die leicht unterzubringen ist. Eine Füllung genügt, um einen Vergaserbrand zu löschen. Die Dose hat eine jahrelange Betriebsbereitschaft. Zum Gebrauch muß man nur den Deckel abheben und das darunter liegende Röhrchen in Feuerrichtung halten und seitlich abbrechen. Dieser bequeme Feuerlöscher ist auch für Roller- und Motorradfahrer wichtig, denn hier können schon dadurch Brände auftreten, daß Benzin beim Tanken überlaufen kann und man nicht abwartet, bis es weggetrocknet ist. Gewiß, es gibt Kraftfahrer, die in jahrzehntelanger Fahrzeit niemals einen zünftigen Vergaserbrand hatten — das aber ist kein Trost, wenn man selbst davon betroffen wird. Und dagegen ist niemand gefeit.

Was geht mich denn der Meier an?

Niemand hat etwas dagegen, wenn Herr Müller mit Herrn Meier irgendwo irgendwas trinkt und irgendwas ist voller Alkohol. Solches taten nämlich diese, und sie taten es nicht nur im Gasthaus „Zur fröhlichen Traube“, sie taten es auch im „Blauen Affen“ und im „Heiteren Kaninchen“. Jeder hat aber etwas dagegen, wenn Herr Müller und Herr Meier alsdann auf ein Motorrad steigen und sogar noch damit fahren. Solches taten nämlich diese und sie taten es so lange, bis sie es plötzlich nicht mehr taten. Letzteres deshalb, weil ein Motorrad nicht fahren kann, wenn es auf der Straße liegt. Müller und Meier lagen auch auf der Straße. Meier, der gefahren hatte, lag dort völlig unbeweglich, Müller, einst sein Sozius, würdigte ihn eines Blickes, sprach: „Dem ist nicht mehr zu helfen“, dachte froh: „Ich lebe noch!“ und kroch heim in sein Bett.

Andern Tages fand man Meier und man sprach: „Der Mensch ist tot.“

„Dieses aber war nicht nötig!“, sagte darauf Herr Dr. Klüngel, „leicht noch war der Mensch zu retten, hätte nur Herr Oskar Müller Hilfe für den Mann geholt.“

„Ich?“, sprach Müller, „liebe Freunde, was geht mich denn der Meier an. Flüchtig kamt' ich nur denselben. Ich gab ihm auch nicht zu trinken, er war's, der noch mehr verlangte. Nun, so trank ich eben mit.“

„Das war fahrlässige Tötung“, sagte drauf der Staatsanwalt, „denn Sie, teurer Angeklagter, haben nichts zu Meiers Rettung getan. Dazu aber waren Sie verpflichtet, denn Sie und er hatten lange zusammengesessen und außerdem haben Sie sich zu ihm aufs Motorrad gesetzt. Sie haben daher die Gefahrenlage mit verursacht und daraus folgt für Sie die Pflicht, die Gefahr von jenem abzuwenden, den Sie in die Gefahrenlage gebracht. Jener war Meier!“

„I Gott bewahre“, sagte Müller. Und dieses, nur mit anderen Worten, erfuhr man bald auch vom Gericht. Es sagte: „Aber nein, nein, nein. Der fahrlässigen Tötung ist er nicht schuldig. Gemeinsames Trinken allein begründet noch nicht die Pflicht, eine Gefahr von dem anderen abzuwehren. Einer so lösen, und jeder sittlichen Bedeutung entbehrenden Verbindung, wie sie die Zechgemeinschaft ist, fehlt es an der erforderlichen sozialethischen Beziehung. Eine solche Beziehung muß aber gegeben sein, denn sonst würde der Grundsatz, daß jeder zur Abwendung von Gefahren, die er durch eigenes Verhalten hervorzurufen hat, verpflichtet ist, eine uferlose Ausweitung erfahren. Anders wäre es wohl dann, wenn Müller Meier zum Trinken angeregt hätte. Davon ist aber nichts bekannt. So muß es denn dabei verbleiben. Er hat durch unterlassene Hilfeleistung nicht etwa fahrlässig getötet.“ „Na also“, sagte Müller friedlich, „von mir war mehr nicht zu verlangen.“

„Und das bedauern wir von Herzen“, sprach das Gericht und schloß die Akten. A. M.

Urteil des Bundesgerichtshofs v. 25. 2. 54 (AZ: 1 StR 612/53).

Die Bedeutung des Überholverbotes

Bitte schalten Sie ein für allemal in allen Dingen, die die Verkehrsregelung betreffen den oft zitierten „gesunden Menschenverstand“ aus. Es gibt hier nur zweierlei Verstand: Den Amtsverstand auf der einen, und den Laienverstand auf der anderen Seite. Beide stehen des öfteren in Widerspruch zueinander, aber welcher von ihnen im Zweifelsfalle obsiegt, steht von vornherein fest. Ich brauche ihn daher auch kaum zu nennen.

Ein klassisches Beispiel für diese Behauptung ist das Verkehrszeichen Bild 21b (Anlage StVO), das die Bedeutung besitzt „Überholverbot für Kraftfahrzeuge untereinander“. Der Laienverstand würde schlicht und einfach sagen: Aha, hier dürfen sich also alle Kraftfahrzeuge gegenseitig nicht überholen. Die Definition, was ein Kraftfahrzeug ist, finden wir klipp und klar im § 1 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes vom 19. 12. 1952; sie lautet:

„Als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein.“

Dem Amtsverstand schien diese Regelung aber zu klar und einfach. Sie schrieb geradezu nach Komplizierung, um es den Verkehrsteilnehmern nicht zu einfach zu machen. Das Verkehrszeichen 21b erhielt daher ab 1. 5. 1956 eine neue Bedeutung:

„Dieses Verkehrszeichen bedeutet, daß Kraftfahrzeuge andere Kraftfahrzeuge mit mehr als zwei Rädern (auch Krafträder mit Beiwagen) nicht überholen dürfen.“

Nun sagte der Laienverstand: Gut so, man hat also eingesehen, daß der Überholungsvorgang zwischen einem zweispurigen und einem einspurigen Kraftfahrzeug weniger Platz benötigt als zwischen zwei zweispurigen und hat diese Überholung daher zugelassen. Wenn nun ein zweispuriges Fahrzeug ein einspuriges überholen darf, so darf logischerweise auch umgekehrt ein einspuriges ein zweispuriges überholen. — Denkste! Wie kann sich der subalterne Untertanenverstand unterstehen, mit Logik zu arbeiten. Solche Begriffe stehen einzig und allein dem Amtsverstand zu. Es konnte daher nicht ausbleiben, daß diesen Extravaganzen des Laienverstandes ein amtlicher Riegel vorgeschoben wurde.

Dies geschah denn auch prompt im Verkehrsblatt 1956, Seite 334, durch eine Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr vom 15. 6. 1956. Sie besagt klipp und klar, daß die Auslegung des Laienverstandes falsch ist, und daß demnach beim Vorhanden-

sein des Verkehrszeichens 21b Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als zwei Rädern überholt werden dürfen, nicht aber umgekehrt zweispurige Kraftfahrzeuge solche mit mehr als zwei Rädern überholen dürfen. Volkstümlich ausgedrückt heißt dies, daß ein Lastzug sehr wohl einen Motorroller überholen darf, nicht aber der Motorroller den Lastzug.

Es erschien selbst dem Bundesverkehrsminister notwendig, diese wenig einleuchtende Regelung näher zu begründen. Er dachte sich zu diesem Zweck folgende Darlegungen aus:

„Abgesehen davon, daß einspurige Kraftfahrzeuge beim Überholen anderer Fahrzeuge eine größere Labilität zeigen und deshalb mehr Straßenraum in Anspruch nehmen als beim Geradeausfahren (Heranfahren an das zu überholende Fahrzeug, Verhalten zwecks Prüfung der Verkehrslage, Ansetzen zum Überholen, Abbrechen des Überholungsvorganges, Neuansetzen zum Überholen), würde diese Auffassung auch dazu führen, daß z. B. ein Lastzug ein Fahrrad mit Hilfsmotor überholt, während ein anderes Fahrrad mit Hilfsmotor wiederum den Lastzug überholt. Dadurch würde also das Überholverbot weitgehend illusorisch gemacht. Im übrigen ist die Sicht in der Regel für den Überholenden stärker behindert, wenn ein Kraftrad einen Kraftwagen überholt als im umgekehrten Fall.“

So, meine lieben roller-, motorrad- und mopedfahrenden Freunde, jetzt wissen Sie, warum Sie einer Überholung von mehr als zweispurigen Kollegen nicht für würdig befunden werden! Es ist einzig ihre „Labilität“. Wenn Sie nicht wissen sollten, was das heißt, so gibt Ihnen der „Duden“ darüber folgende Auskunft: „labil = schwankend, veränderlich, unsicher, kipplig“. Ganz so schlimm kann es aber der Bundesverkehrsminister auch wieder nicht meinen, denn er traut Ihnen doch zu, daß Sie nicht „kipplig“ werden, wenn ein Ungetüm von 30 Tonnen an Ihnen vorbeizieht! Hoffen wir also, daß der gesunde Menschenverstand — aber nein, den gibt es ja nicht! Und deshalb werden Sie auch weiterhin nicht überholen, wo das Verkehrszeichen 21b steht. kali

Transfer von Schadenersatz-Zahlungen bei Kfz.-Unfällen in Jugoslawien

Im Rahmen der nunmehr abgeschlossenen deutsch-jugoslawischen Wirtschaftsverhandlungen hat die jugoslawische Delegation erklärt, daß sie die devisenrechtlichen Voraussetzungen dafür schaffen wird, daß Schadenersatzleistungen im Zusammenhang mit Kraftfahrzeugunfällen, die deutsche Kraftfahrzeugreisende in Jugoslawien erleiden, ohne weiteres in die Bundesrepublik transferiert und nicht mehr in Jugoslawien auf Sperrkonto eingezahlt werden.



prima!

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

Bedarf es einer weiteren Empfehlung?

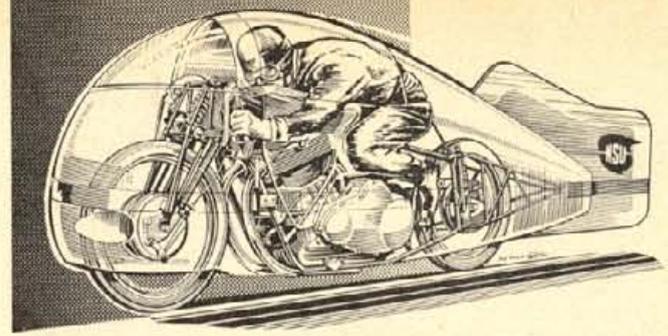
Was immer wir bieten: Esso hat's in sich!

WORLD RECORDS SET HERE



THIS IS THE WORLD'S FASTEST RACING COURSE
Bonneville Salt Flats
 TOOELE COUNTY, UTAH

Major speed records set with... and



H. W. BÖNSCH VDI plaudert aus der Technik:

Er war auf den Salt Flats dabei

Wenn ich im letzten Heft die zeitlosen Plaudereien aus der Welt der Technik plötzlich unterbrach und aus dem friedlichen Dahinwandern mit dem Motorroller etwas unvermittelt in den erregenden Bereich hoher Geschwindigkeiten hinüberwechselte, so mußte hierfür schon ein besonderer Grund vorliegen. Nun, NSU hat in den vergangenen Wochen den in der Geschichte des Motorradsportes einmaligen und bis ins letzte vorbereiteten Versuch unternommen, die Kurzstreckenrekorde aller Klassen des Motors auf zwei Rädern an die Neckarsulmer Farben zu heften und in einem weiteren erfolgreichen Versuch, der in seiner grundsätzlichen Bedeutung kaum geringer einzuschätzen ist, gezeigt, daß Höchstleistung und höchste Wirtschaftlichkeit keine Gegensätze, sondern durchaus in einer konstruktiven Lösung zu vereinigende Tugenden darstellen können. Auf den Bonneville Salt Flats im Staate Utah wurde ebenso wie auf dem Hockenheimring Motorradgeschichte geschrieben und eine neue Werteskala aufgestellt, die das stolze Ergebnis einer wissenschaftlich, technisch und organisatorisch bis ins letzte vorbereiteten Versuchsarbeit darstellt. Es lohnt sich, den Gedankengängen, die zu diesen überragenden Erfolgen geführt haben, einmal etwas eingehender als üblich nachzugehen, und ich werde dann aus eigener Anschauung auch davon erzählen können, welche unerwarteten Schwierigkeiten, die der Ingenieur so nüchtern als Verluste kategorisiert, noch beim Versuch zu überwinden waren.

Luftwiderstand, Rollwiderstand und Reibungsverluste in der Kraftübertragung sind die großen Widersacher der Leistung. Während der Rollwiderstand mit zunehmender Geschwindigkeit nur langsam ansteigt und nach einer Faustformel mit etwa 2% des Fahrzeuggewichts eingesetzt werden kann, steigt der Luftwiderstand mit dem Quadrat der Geschwindigkeit, ist also bei doppelter Geschwindigkeit viermal, bei dreifacher Geschwindigkeit neunmal so hoch. Die Verluste in der Kraftübertragung müssen durch dünne Öle, sehr leichtgängige Dichtungen, prächtig spurende Ketten und Kettenräder und sehr genaue Einbauspiele der Lager herabgesetzt werden. Am Rollwiderstand kann man wenig ändern. Verlustarme Reifenprofile und ein hoher Reifendruck sind die in bescheidenen Grenzen wirksamen Mittel. So bleibt als entscheidende Einflußgröße die Herabminderung des Luftwiderstandes. Und hier beginnt die Geschichte auch den Rollerfahrer zu interessieren, denn eine strömungsgünstige glatte Form läßt ja nicht nur den Luftwiderstand sinken, die Höchstgeschwindigkeit steigen, den Brennstoffverbrauch vermindern, sondern sie läßt sich ja meist auch mit einem guten Wetterschutz in Einklang bringen.

H. W. Bönsch mißt mit der Tiefenlehre die Vertiefungen der Salzoberfläche nach: Im Durchschnitt hatten die Hohlwellen eine Tiefe von 9 bis 10 mm. Warum das bei Rekordgeschwindigkeiten gefährlich werden kann, zeigt im Text eine einfache Rechnung.

Rechts: Die obere Salzschiicht ist steinhart, aber der Hinterreifen drückt sie beim Beschleunigen durch. Hier sinkt der prüfende Finger wie in Pulverschnee ein.



Der Delphi mit 500-cem-Zweizylinder-Kompressor-Motor, 110 PS

Bleiben wir noch einen Augenblick beim Grundsätzlichen: Um Vergleiche über den Luftwiderstand verschiedener Fahrzeuge anstellen zu können, hat der Ingenieur eine Zahl erfunden, die er den Luftwiderstandsbeiwert oder Formbeiwert c_w nennt. Dieser Formbeiwert c_w gibt an, wie groß der Luftwiderstand einer bestimmten Form im Verhältnis zu einer quer in den Wind gehaltenen runden Scheibe von der gleichen Fläche ist, deren Formbeiwert dann eben als 1 eingesetzt wird. Der Formbeiwert eines normalen, unverkleideten Motorrads mit aufrecht sitzendem Fahrer liegt bei etwa 0,8, der eines einigermaßen glatten Rollers bei etwa 0,7, der eines gut geformten Kleinwagens zwischen 0,4 und 0,5. Der c_w -Wert muß mit der Querschnittsfläche multipliziert werden, um einen unmittelbaren Vergleich der einzelnen Fahrzeuge untereinander anstellen zu können. Die Querschnittsfläche eines normalen Motorrads mit aufrecht sitzendem Fahrer beträgt etwa $0,65 \text{ m}^2$, so daß die spezifische Widerstandsfläche — erschrecken Sie nicht vor dem hochgeläutert klingenden Wort — also auf $0,8 \times 0,65 = 0,52 \text{ m}^2$ angesetzt werden kann. Wenn man einen Fahrer langliegend auf der Maschine unterbringt, sinkt natürlich der Querschnitt, aber wenn man dann um ihn herum eine Verkleidung wie einen Maßanzug schneidert, der ihm trotzdem noch einige Bewegungsmöglichkeiten geben soll, so ist besonders bei einem breitbauenden Motor mit der Querschnittsverminderung nicht allzuviel zu erreichen, und die bullige Kompressormaschine, mit der Wilhelm Herz vor 5 Jahren auf der Münchener Autobahn die 12 Jahre lang bestehenden Rekorde von Henne auslöschte, baute ja nicht gerade schmal. So konnte auch bei ihr der Querschnitt nur auf $0,55 \text{ m}^2$ heruntergedrückt werden, aber eine sorgfältige Untersuchung im Windkanal setzte den Formbeiwert auf etwa 0,24 herunter, so daß die spezifische Widerstandsfläche mit $0,13 \text{ m}^2$ eben nur knapp ein Viertel einer unverkleideten Maschine mit aufrecht sitzendem Fahrer betrug.

Hier setzten die weiteren Forschungen von NSU in Zusammenarbeit mit der Technischen Hochschule Stuttgart ein. Herz war trotz intensiven Trainings natürlich nicht dünner geworden, und der Kompressormotor, der in seiner Leistung kaum verändert worden war — er hatte es mit 75 PS für den 350 cem und mit über 110 PS für den 500-cem-Motor auch nicht nötig — zeigte auch keine Schrumpferscheinungen. So mußte der c_w -Wert gedrückt werden, und man brachte ihn mit voll abgedeckter Haube bis auf 0,15 herunter. Das sah bei den Vorversuchen auf der Autobahn in München auch sehr verheißungsvoll aus, und der Rechen-schieber verriet, daß mit dieser Verkleidung und einer spezifischen Widerstandsfläche von wenig über 0,08 das theoretische Optimum dicht unterhalb der sagenhaften 400-km/h-Grenze liegen mußte. Wenige Probefahrten auf der gar nicht so topf-ebenen Salzfläche in Utah zeigten dem Lampertheimer aber, daß der Sturzhelm bei den kurzen Unebenheiten hart gegen die Blechhaube schlug und daß die „Voraussicht“, die bei 200 km/h in München noch reichlich erschien, hier bei über 300 km/h eben doch unangenehm kurz wurde. Die Blechschere, die den prächtigen Linienfluß der Haube aufschneidet, um dem Kopf Bewegungsfreiheit nach oben — und wohl auch dem Gesicht des Fahrers den Eindruck der Windkräfte — zu geben, schnitt sicher den Männern der Versuchsabteilung mitten ins Herz, aber hier konnte nur der Fahrer allein entscheiden, und die Grundforderung „safety first“ mußte erfüllt werden, wenn dabei auch der c_w -Wert auf etwa 0,18 hinaufrutschte und die theoretische Höchstgeschwindigkeit auf etwa 360 km/h begrenzte. Die weiteren Versuchsfahrten ließen dann aber erkennen, daß die Höchstgeschwindigkeit keine primäre Frage der PS war, die hier an der Kurbelwelle oder am Hinterrad zur Verfügung standen, sondern daß sie durch die Schubkraft begrenzt wurde, die das Hinterrad auf das Salz übertragen konnte. Wir hatten uns ja alle keine rechte Vorstellung von der Salzfläche machen können, und Wilhelm Herz, der im Vorjahr hier schon Versuche gefahren hatte, war todunglücklich, daß das Salz nach den in dieser Jahreszeit ganz ungewöhnlichen vorhergehenden Regenfällen eine völlig andere Struktur zeigte. Die brennende Sonne — wenn wirklich einmal ein Schatten vorhanden war, dann blieben immer noch ungefähr 40° C — und ein frischer Wind — auch der fehlte in den Prognosen der von ihrer Rekordstrecke sehr überzeugten Westerner — ließen die Oberfläche zwar sehr schnell abtrocknen und gaben ihr die Eigenschaft von frisch verharstem Schnee, aber diese Harschschicht schob sich unter dem Schub des



Das ist die Boule, die Herz dem Delphin zugefügt hat, als er den Lichtpfosten der Zeitnahme mitnahm. Es spricht für das fahrerische Können des Lampertheimers, daß er hierbei nicht zu Boden mußte.

vorwärtsstürmenden Reifens eben sehr leicht hinweg, und es gehörten schon die ganz enorme Erfahrung und die in langem Training geschulten körperlichen Kräfte des drahtigen Lampertheimers dazu, die bei der Beschleunigung wild auskeilende Maschine auf Kurs zu halten. Sie fräste trotz vorsichtigster Dosierung mit dem Drehgriff eine tiefe Furche in das Salz, und schaufelte es trotz Abstreifers in das Heck der Rekordmaschine, deren Seitenstabilität dadurch natürlich nicht gerade verbessert wurde. Es war bewundernswert, wie Wilhelm Herz, der ja noch wenige Tage vorher mit dem fliegenden Liegestuhl böß geflogen war, und mit dem Delphin von einer plötzlichen Böß so aus der Bahn gedrängt wurde, daß er den Lichtpfosten der Zeitmessung mitnahm und dabei den Bug schwer einbeulte, ohne allerdings wegzurutschen, die Nerven behielt und sich mit äußerster Konzentration und höchster Besonnenheit stetig steigerte. Die 339 km/h, die er schließlich mit dem 500-ccm-Delphin fuhr, stellen die absolute Höchstgeschwindigkeit dar, die unter diesen Salzverhältnissen überhaupt gefahren werden konnte. Sie wäre auch mit einem wesentlich stärkeren Motor unter diesen Salzverhältnissen nicht zu steigern gewesen, weil die Salzschiebe eben einfach keine höhere Schubkraft aufnahm, ohne daß das Hinterrad seitlich weggegangen wäre. Dieser Rekord ist nur zu brechen, wenn das Salz, wie an den letzten Versuchstagen, an denen die große Maschine allerdings nicht mehr eingesetzt wurde, erheblich trockener und damit härter wird oder wenn der Luftwiderstand und damit die erforderliche Schubkraft erheblich heruntersetzt werden können. Der Aerodynamiker Freiherr von König-Fachsenfeld hatte schon vor 20 Jahren gezeigt, wie man an Querschnittsfläche und an Luftwiderstandsbeiwert dadurch sparen kann, daß man den Fahrer im Tiefsitz vor dem Motor unterbringt, wobei allerdings der Radstand erheblich verlängert werden mußte. Wilhelm Herz hatte diese Lösung schon 1950 ausprobiert, konnte sich aber mit ihr nicht recht befreunden, und erst der Amerikaner Jonny Allen kam im vorigen Jahr mit seiner Triumph auf den Salt Flats mit einer solchen Verkleidung auf 311 km/h, die allerdings wegen der angezweifelten Zeitmessung von der FIM nicht anerkannt werden konnte. Diese Idee hatte nun Gustav Adolf Baum in äußerster Konsequenz weitergeführt, und die sensationellen Rekorde, die der hochbegabte Breslauer Graphiker mit fast serienmäßigen Motoren auf der Münchener Autobahn aufstellte, bedeuteten ja tatsächlich ein neues Kapitel in der Rekordgeschichte. Der tragische Tod von Gustav Adolf Baum schien die Fortführung seiner Ideen zu gefährden, aber die Männer der NSU-Forschungsabteilung arbeiten unbeirrt mit jener Systematik weiter, die den Dr. Walter Froede zu einem der besten Analytiker des Rennmaschinenbaus der Welt gemacht haben. Der elegante Fischleib der Baummschen Konzeption wurde in seiner Form fast unverändert beibehalten, wenn auch die Steifheit der Schale durch kräftige Hohlträger erheblich verbessert wurde — Gott sei Dank, denn ihr war es zu verdanken, daß Wilhelm Herz den Sturz bei fast 300 km/h mit zahlreichen Seitenrollen und einem mindest doppelten Überbuggchen mit wenigen Prellungen überstand — und schließlich erhielt der Baum auch noch eine senkrechte

Stabilisierungsflosse. Diese senkrechte Stabilisierungsflosse trägt dazu bei, daß sich die Stabilitätsverhältnisse bei Seitenwind merklich ändern. Der Druckpunkt, in dem man sich die Seitenwindkräfte vereinigen denken kann, rückt erheblich weiter nach hinten, bedeutet also kleinere Kräfte auf die Lenkung. Ich bin mir durchaus noch nicht im klaren, ob diese Verlagerung des Druckpunktes tatsächlich bei höheren Seitenwindgeschwindigkeiten — es wurde normalerweise nur bei Seitenwinden bis 2 m/s gefahren, aber auf der endlos langen Anlauf- und Auslaufstrecke ließ sich natürlich nicht verhindern, daß gelegentlich Böen bis zu 4, ja 5 m/s auftraten — einen Vorteil bringt und den Bodenkontakt des Fahrers verbessert, ja, ob nicht die automatische Stabilisierung des Fahrzeuges hierunter sogar leidet. Durch die liegende Fahrerhaltung den dahinter gesetzten Motor und die lunggestreckte Form kommt der Baum mit einer Querschnittsfläche von nur wenig über 0,35 m², also rund 65% des Delphin aus, und der Formbeiwert war bei den Versuchen im Windkanal bis auf 0,11 heruntergedrückt worden. Die spezifische Widerstandsfläche betrug also mit 0,39 m² weniger als die Hälfte der geschlossenen Delphin-Form, verlangte also für die gleiche Geschwindigkeit bereits geringere Motorleistungen. Die Versuche in München zeigten aber, daß die Belüftung des Motorraums nicht ausreichte und die Temperaturen schnell auf 65 bis 70° C anstiegen, so daß die notwendige Lebensluft durch die hohe Temperatur sich doch recht nachteilig auf die Leistung auswirken mußte. Die Fangtaschen, die vorsichtshalber angebracht wurden, setzten den Formbeiwert auf etwa 0,14 herauf. Trotzdem lag der Baum immer noch mit einer spezifischen Widerstandsfläche von 0,5 m² erheblich unter den Werten des Delphin, und es tauchte natürlich die naheliegende Frage auf, ob es dem Baum mit dem 250-ccm-Rennmaxmotor mit seinen rund 42 PS möglich sein würde, die gleiche Höchstgeschwindigkeit wie der 500-ccm-Kompressormotor im Delphin zu erreichen. Eine sorgfältige Nachrechnung zeigt aber, daß dem Delphin immer noch ein Plus von mindestens 25 bis 30 km/h bleibt, aber der 350-ccm-Kompressormotor hätte sich schon strecken müssen. Der Trainingssturz von Herz vereitelte leider diesen hochinteressanten Vergleich, und der Baum II war für den Einbau des 250-ccm-Motors zu schwach dimensioniert.

Einige der 54 neuen NSU-Weltrekorde

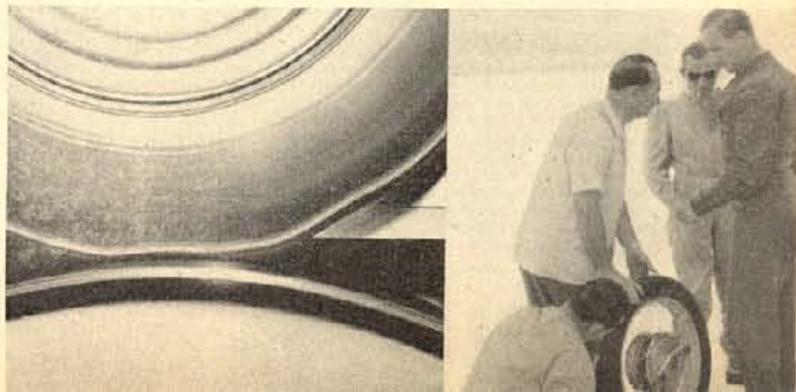
Kl. bis 50 ccm:	1 km fs.	H. P. Müller (Baum II)	196 km/h = 121,7 MPH
Kl. bis 100 ccm:	1 km fs.	H. P. Müller (Baum II)	222 km/h = 138,0 MPH
Kl. bis 125 ccm:	1 km fs.	H. P. Müller (Baum II)	242 km/h = 150,3 MPH
Kl. bis 250 ccm:	1 km fs.	H. P. Müller (Baum II)	242 km/h = 150,3 MPH (mit 125-ccm-Motor)
Kl. bis 500 ccm:	1 km fs.	Wilh. Herz (Delphin III)	339 km/h = 210,0 MPH

H. P. Müller bewies dann mit seinen Fahrten mit den kleinen Motoren, daß der Baum II in seiner Formgebung das beim heutigen Stand der Technik zu verwirklichende Optimum darstellt, und die Geschwindigkeiten, die er mit den einzelnen Motoren aufstellte, deckten sich auf 1 bis 2 km/h genau mit den von mir vorausberechneten theoretischen Höchstwerten. Oberhalb meiner Rechnungen lag lediglich der 50-ccm-Motor, aber ich war von der Werksangabe mit 10 PS ausgegangen, und dieser kleine Wundermotor hatte zweifellos in Wendover eine wesentlich höhere Leistung als auf dem Prüfstand in Neckarsulm, wo man den Ladedruck des von vielen Geheimnissen unwitterten Kompressors auf 1,4 atü und die Drehzahl des Motors von 10500 auf höchstens 11000 U/min begrenzt hatte. Hier in Wendover fuhr H. P. Müller mit einem Ladedruck von zeitweise 1,7 atü und einer Drehzahl, bei der der Zeiger häufig die Endmarke 12000 überschritt. Die Leistung dürfte trotz häufiger Aussetzer bei über 12 PS gelegen haben, eine geradezu märchenhafte Literleistung für einen geradeausgespülten Zweitakter, dessen Kurbeltrieb ungewöhnlich zierlich war und der die Beanspruchungen wohl nur dadurch klaglos überstand, daß sich Fliehkräfte und Verbrennungsdruck bei

Fortsetzung auf nächster Seite

So verformt sich ein Rennreifen bei extrem hohen Geschwindigkeiten, wie sie von den Continental bereiften Fahrzeugen auf dem Salzsee mit 339 km/h erreicht wurden. Da sich der Rollwulst bei diesen hohen Geschwindigkeiten nicht zurückbildet, läuft der Reifen nicht mehr rund, sondern verformt sich zu einem Vieleck. Gleichzeitig wächst sein Durchmesser, während die Breite schrumpft. Rechts die Weltrekordfahrer Wilhelm Herz (der Lange), H. P. Müller (mit Sonnenbrille) und Werner Haas (vorn links), die auf dem Salzsee mit Reifen-Ing. Laudl von Continental die Frage des Luftdruckes besprechen.

Werkfoto: Diersen/Böttner



Volleistung etwa das Gleichgewicht hielten. Die Leistung des 50-cm-Motors ist jedenfalls für den Techniker die überragendste Rekordmarke, und gerade hier zeigte sich wieder einmal der Wert einer unabhängigen von den drängenden Fragen des Tages systematisch arbeitenden Grundlagenforschung, für die NSU die Anerkennung und der Dank der ganzen Fachwelt um so mehr gebührt, als das Neckarsulmer Werk auch die Stufen dieser weit in die Zukunft weisenden Forschungsergebnisse der technisch interessierten Öffentlichkeit zugänglich macht. Ich werde auf die hochinteressanten Ergebnisse dieser Forschungen in späteren Plaudereien noch häufig zurückgreifen.

Um schon heute ein Teilproblem herauszugreifen: Wie sahen die Reifen aus, die von der Continental entwickelt, die enormen Schubkräfte klaglos und ohne jede sichtbare Abnutzung auf das Salz der Bonneville Salt Flats übertrugen? An einem Reifen normaler Bauart zerren bei 110 km/h rund 350 kg durch den Innendruck und rund 400 kg als Zentrifugalkraft, insgesamt also etwa 750 kg. Der Rekordreifen mußte für eine sichere Höchstgeschwindigkeit von 400 km/h ausgelegt werden und für die notwendige Seitenführung und eine kleine Auflagefläche mit einem Innendruck bis zu 8,5 atü gefahren werden können. Dieser Innendruck zerzt mit etwa 2 Tonnen, die Fliehkraft mit rund 6 Tonnen an dem Reifen. Weder eine normale Felge noch ein normal aufgebauter Reifen würden diesen enormen Kräften standhalten. Der Reifen wurde daher mit 10 Lagen als reiner Rohrträger höchster Festigkeit ausgebildet. Die Gummiauflage des Protectors betrug, um die Fliehkkräfte gering zu halten, nur 0,9 mm. Wenn sie abgefahren wurde, treten die äußeren Lagen als Verschleißlagen in Funktion und dienen als neue Lauffläche. Nun, dieser Fall trat auf dem Salzsee nicht ein. Trotz des rauen Salzes hielt sich die winzige Gummiauflage ganz hervorragend und wirkte nach den Versuchsfahrten wie frisch aus der Form gezogen. Welche Kräfte der Reifen neben der Fliehkraft und neben der Schubkraft noch zu überwinden hat, zeigt eine ganz einfache Rechnung. Ich erzählte schon, daß die Salzoberfläche durchaus nicht topfeben war, sondern recht unangenehme Wellen und Vertiefungen enthielt. Diese Vertiefungen habe ich mit etwa 10 mm bei einer Länge zwischen 100 und 300 m gemessen. Das erscheint sehr wenig, aber die Stöße, die von solchen Unebenheiten auf Reifen, Federung, Dämpfung und Lenkung einwirken, wachsen mit dem Quadrat der Geschwindigkeit. Bei 300 km/h erzeugen diese winzigen Vertiefungen also die gleichen Kräfte, die bei 100 km/h eine Schlaglochreihe mit 9 cm Tiefe ausüben würde. Kein Wunder, wenn Herz und Müller bei ihren Fahrten ganz schön durchgebeult wurden.

Ich wollte mit diesen kleinen Notizen am Rande nur an einigen Beispielen zeigen, welche eine Fülle von Problemen eine solche Rekordfahrt aufwirft und wie sie, so weit die Rekordmaschinen sich auch von der derzeitigen Bauweise entfernt haben mögen, in allen diesen Einzelproblemen befruchtend auf die Entwicklung wirkt. Sie schafft die Richtmarke, die dem Konstrukteur als Zielpunkt dient.

Fundbüro für Kraftfahrer beim ADAC

Der Allgemeine Deutsche Automobil Club (ADAC) hat in München einen Zentralfundnachweis eingerichtet, der Kraftfahrern verlorenes Gut im Wert von über 10 D-Mark oder von hohem ideellen Wert wiederbeschaffen will. Alle Kraftfahrer, die auf Bundesstraßen oder Landstraßen I. Ordnung beziehungsweise in Gemeinden unter 50000 Einwohnern Gegenstände verloren haben, können dies an den Allgemeinen Deutschen Automobil Club, Zentralfundnachweis, München 22, Königinstraße 11a melden. Der Zentralfundnachweis erhält von den Fundbüros der Städte und Gemeinden bis zu 50000 Einwohnern laufend Meldungen über gefundene Gegenstände, bei denen vermutet wird, daß diese von Kraftfahrern verloren wurden. Die Suchkartei vergleicht die Verlust- und Fundmeldungen und unterrichtet bei festgestellter Übereinstimmung die Verlierer darüber, wo die Fundsachen abgeholt werden können.

Bei Städten mit über 50000 Einwohnern ist diese Einrichtung noch nicht möglich. Ebenso macht der ADAC darauf aufmerksam, daß vorläufig noch wie bisher für die Autobahnen der Fundnachweis zentral vom Hessischen Landeskriminalamt in Wiesbaden geführt wird.

Kfz.-Schadenregulierungsabkommen mit der DDR

Auf Vorschlag der „Deutschen Versicherungs-Anstalt (DVA), Hauptverwaltung: Berlin C 111 (Ministerium der Finanzen), hat der „HUK-Verband e.V.“ in Hamburg I ein Schadenregulierungsabkommen mit dieser für das Währungsgebiet der DM-Ost als alleinige für die gesamte Kfz.-Haftpflichtversicherung zuständige Staatsanstalt mit Wirkung vom 1. August 1956 abgeschlossen. Das Abkommen sichert eine wechselseitige Bearbeitung und Erledigung von Kfz.-Haftpflichtschäden zu. Sofern Haftpflichtschäden von Kfz. aller Art mit westdeutschen polizeilichen Kennzeichen in dem Währungsgebiet der DM-Ost angerichtet werden, übernimmt die DVA die Bearbeitung und Erledigung der Schäden nach Maßgabe der in ihrem Währungsgebiet geltenden Gesetze und Vorschriften. Wenn Haftpflichtschäden von Kfz. mit ostdeutschen polizeilichen Kennzeichen im Währungsgebiet der DM-West angerichtet werden, überträgt der HUK-Verband die Bearbeitung und Bezahlung solcher Haftpflichtschäden demjenigen seiner Mitglieder, dessen Hauptsitz dem Unfallort am nächsten gelegen ist. Die beiderseitig zu gewährenden Entschädigungen werden zwischen der DVA und dem HUK-Verband ausgeglichen, wobei 1 DM-Ost = 1 DM-West gilt.

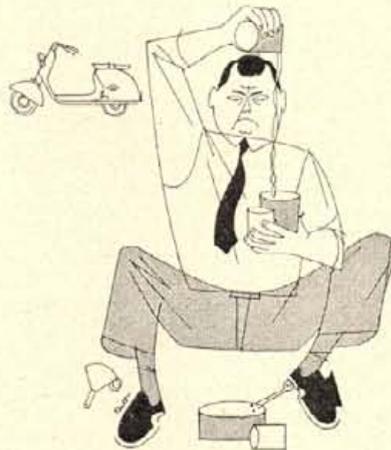
Durch das Abkommen wird vermieden, daß etwa infolge der seit 1. Jan. 1956 im Währungsgebiet DM-Ost in Kraft getretenen Neuregelung der Kfz.-Haftpflichtversicherung an den Übergangsstellen zusätzliche kurzfristige Haftpflichtversicherungen abgeschlossen werden müssen. Im übrigen wird durch das Abkommen im beiderseitigen Interesse eine schnelle Bearbeitung und Bezahlung aller Kfz.-Haftpflichtschäden sichergestellt werden. Das Abkommen ist auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Die Morgenkrankheit oder nichtrostende Bremsbeläge

In Zukunft werden alle ENERGIT-Reibstoffe für Bremsen nichtrostend geliefert. Welche ungeahnte Fülle von Kleinarbeit bei der Entwicklung einer Reibbelag-Type für eine neu aufgelegte Fahrzeugserie zu übernehmen ist, grenzt ans Wunderbare. Die Bedingungen beziehen sich nicht allein auf reine Verzögerungswerte bei Kalt-, Heiß- oder Stoppbremsungen, sondern auch auf die Höhe des Abriebs. Ferner dürfen die Gegenreibstoffe nicht angegriffen und Geräusche müssen vermieden werden. Auch ein zu scharfes giftiges Einsetzen der Bremse sowie Blockier- und zu starke Fadingerscheinungen, als auch Nick- und Morgenkrankheitsmomente dürfen nicht in Erscheinung treten. Es besteht also Gefahr, daß Änderungen in den Rezepturen plötzlich wieder negative Momente auslösen.

Was hat es aber mit der öfter gehörten „Morgenkrankheit“ auf sich? Wir wollen als bekannt voraussetzen, daß fast von der gesamten deutschen Belagindustrie Stahlwolle bestimmter Feinheit und bestimmter analytischer Daten in Hochleistungsrebstoffen als Effekträger eingebaut werden. Auch Asbeste und andere Füllstoffe, Reibwertstützer, Oberflächenbildner usw. sind neben vorwiegend organischen Bindemitteln etc. in den fertigen Bremsbelägen enthalten. Werden solche Beläge feucht gelagert oder gar naß (Regen, Schneematsch oder Wagenwaschwasser dringt immer in das Bremsaggregat ein), so rostet nicht nur die Bremstrommel, sondern auch der stahlwollgefüllte Bremsbelag an seiner Oberfläche. Ferner können hohe Luftfeuchtigkeit und Schwitzwasser zur Rostbildung führen. Solche berosteten Bremstrommeln ergeben dann mit rostbesetzten Trommeloberflächen ein unkontrollierbares, schlagartig einsetzendes hohes Bremsmoment mit den bekannten und unangenehmen Nebenerscheinungen. Wir sprechen dann von echter Morgenkrankheit.

ENERGIT ist es nun nach vielen Versuchen und Testen gelungen, durch den Einbau eines Chemikals in Bruchprozenten das Rosten der Reibbeläge zu verhindern, ohne daß die dem Belag eigenen Kenndaten beeinflusst wurden. Als positive Begleiterscheinung stellte sich dann noch heraus, daß die Chemikalie auch den Gegenwerkstoff infiziert. Nach längerer Laufzeit solcher nichtrostender, stahlwollgefüllter Bremsbeläge wird die Neigung der Trommelfläche zum Rosten stark herabgesetzt, so daß sie fast rostfrei bleibt.



Um das richtige Mischungsverhältnis

Wenn verschiedene italienische Firmen für ihre Zweitaktmotoren ein Mischungsverhältnis 1:10 vorschreiben, so ist das einfach übertrieben. Ich könnte mir nur vorstellen, daß die Leute auf sicher gehen wollen, weil vielleicht in Italien in irgendwelchem Gebiet das Öl von zweifelhafter Qualität sein könnte. Die Folge von einem derart hohen Ölzusatz ist nur ein schnelles Verschmutzen des Motors. Bisher habe ich in allen diesen Fabrikaten ein Mischungsverhältnis von 1:25 gefahren, ohne die geringsten Schwierigkeiten gehabt zu haben. Bei 4% Ölgehalt hat man nämlich bereits einen hohen Sicherheitsfaktor, weil versuchsweise Motoren mit 1:40 bis 1:50, also mit 2% Öl, noch einwandfrei gelaufen sind und nachher einen ganz normalen Ölfilm zeigten. Wichtig ist natürlich, daß für die Schmierung eines Zweitaktmotors ein reines Mineralöl genommen wird, das sich leicht mit dem Benzin mischt und sich nicht nach kurzer Zeit wieder abscheidet. Ob wir offenes Öl nehmen oder Dosenöl, spielt keine große Rolle. Das Dosenöl ist meistens das gleiche, wie das offene, nur daß es mit einem Lösungsvermittler vorverdünnt ist. Wir haben allerdings den Vorteil, daß es bestimmt die für den Zweitakter richtige Viskosität hat und meistens noch mit korrosionsverhütenden Zusätzen versehen ist. Wir können auch sicher sein, stets das richtige Mischungsverhältnis zu erhalten, da der Inhalt der Zweitakt-Ölbüchsen genormt ist.

R. H. S.

Urlaubs- Meditationen

büchlings
im Sand geschrieben —
von
H. A. Löhlein

Noch sind die Tage der rollenden Urlaubsfreuden! Auch die zwei zugegebenen und acht unterschlagenen Atompilze vom Bikini-Atoll können uns nicht davon abhalten, noch einmal perfekte Ferien vom Ich zu machen, vielleicht auch vom Du — je nachdem! Mit Wespen auf Buttersemmeln, Schnaken im Bikini, Sand in den Zehen, mit Flossen, Schnorchel, Sexbombe, Straudsirene oder Anwärterin auf den Familienthron.

Ausgeloscht sind alle Sorgen, alle Pflichten, die Vorgesetzten sind abgesetzt und das wirkliche Leben beginnt! Haben Sie schon einmal auf oder neben dem Roller darüber meditiert? Faulheit ist die Krone menschlicher Betätigung und irdischen Fortschritts! Wo steht geschrieben, daß der Mensch zu arbeiten habe und dazu noch im Schweiß seines Angesichts?! In der Bibel vielleicht — aber das ist lange her. Und es sind schon viele Dinge geschrieben worden von Leuten, die falsche Propheten waren. Die zwar Pflichten, fromme Wandsprüche und ganze Philosophien erfanden, weil sie ihnen in den Kram paßten, die aber von ihnen niemals selber befolgt wurden. Ich persönlich möchte die Urlaubsephilosophie der Faulheit kreieren. Aus folgenden Gründen: Jene Leute, die ihr Brot wirklich im Schweiß ihres Angesichts verdienen, kommen fast niemals auf den grünen Zweig. Und jene, die oben auf dem Gipfel sitzen, haben noch selten geschwitzt — es sei denn, weil sie beim Ergattern der ersten Hunderttausend hart am Gefängnis vorbei gingen, was später, wenn sie auf Titel und Anwälte gekommen sind, keiner mehr erfährt!

Liebe Rollerfreunde: Faulheit war das erste verbriefte menschliche Recht im Paradies! Man weiß zwar nicht mehr so genau, ob Adam das Gras mähte, die Obstbäume stutzte und ob Eva Blumen pflückte. Selbst das wäre noch keine richtige Arbeit gewesen, aber auch kein richtiges Paradies mehr. Denn von einem Paradies kann man verlangen, daß alles so wächst, wie es will. Und daß man keinen behördlichen Vorschriften unterworfen ist, wie etwa: „Betreten des Paradieses außerhalb der Zäune verboten, Parken für Roller verboten, Zelten verboten, Feueranmachen und Po-saunenblasen verboten, Betreten des Strandes ohne Bademantel

und ganzteiligem Anzug verboten...“ Dies ist der Grund: sobald das Zweimann-Paradies überschritten wurde, begannen die Verbote!

Man muß sich damit abfinden, daß auch die schönsten Ferieninseln heute zu Jedermann-Paradiesen herabsinken. Selbst das Gras ging flöten. Ursprünglich von Gott zum Lustwandeln für barfußige Urlauber gedacht, braucht es heute der Bauer für seine Kühe zwecks radioaktiver Milchproduktion. Abgegrast sinkt es dann bei einer Mark Campinggebühr zu schweißperlengequillter Matratzenfüllung herab, auf der zu liegen auch keine Last mehr bedeutet. Daß die Menschen auf sauren Wiesen, Binsen und Moorböden noch halbwegs glücklich sind, beweist, daß sie nicht mehr wissen, wie es früher war. Immerhin — auch auf einsamen Atollen hört das Lustwandeln auf. Auch Atolle haben heute zivilisatorische Aufgaben zu erfüllen. Wo kämen wir hin, wenn der Mensch ganz einfach überall Mensch sein wollte, in einer Zeit, die auf das Untermenschliche als kommende Kulturstufe abzielt!

Erste und wichtigste Urlaubserkenntnis sollte daher sein: Sonnenbrände sind nützlicher als politische oder atomare. Und die Badehosensträger stellen niemals soviel Unfug an wie Hoheitsträger! Das sind freilich Binsenweisheiten, aber man darf sie nur noch im Urlaubsparadies denken, denn bald wieder ist Denken lebensgefährlich. In kommenden Jahrzehnten werden Gedanken von Gehirnwashmaschinen ausgerottet oder von Gedankenfiltern allen sichtbar gemacht! Dies würde zum letzten Ausweg führen: Das Denken ganz zu unterlassen. Es wäre der von allen militanten Systemen gewünschte Idealzustand der Untertanen.

Es gibt leider keinen perfekten Urlaub mehr, denn sobald einer Urlaub macht, basteln die anderen schon hinterrücks an Gesetzen herum, die keiner bestellt hat. Und so kommt es, daß die Letzten von anno fünfundvierzig aus der Traufe kommen, während die Ersten schon wieder im Regen stehen.

Daß Ihr Zelt in diesen letzten Urlaubswochen von Atomregen verschont bleiben möge — das walte Gott! Ob der liebe Gott die radioaktiven Löcher im Weltall noch auszubessern vermag, weiß niemand so ganz genau. Vielleicht reicht seine Geduld und sein Erbarmen mit kleinen Rollerfahrern noch einige Jahre, obgleich es sicher schon im Himmel nach Pulver stinkt. Noch einen verständnisvollen Feriengruß an den englischen Forscher, der neulich schrieb: Der Mensch ist das dümmste aller Tiere! Die Tiere mögen es ihm verzeihen, denn sie sind doch noch die besseren Menschen — finde ich. Auf stille Zweisamkeit mit Schwalben, Rehen, Wichteln, Zwergen, mit Wellen, Wind und Wolken und — Ihrer Rollerbraut!



Auf einer Testfahrt Bremen — München, die mit dem LLOYD LP 600 unter Kontrolle des ADAC durchgeführt wurde, betrug die Durchschnittsgeschwindigkeit 71 km/h. Die 834 km lange Strecke schaffte der Wagen bei einem Benzinverbrauch von 5,96 l auf 100 km mit vier Personen und umfangreichem Gepäck in 11 Std. 43 Min. Ein erneuter Beweis für die ausgesprochene Schnelligkeit und Wirtschaftlichkeit des LLOYD 600.

Ob Sandweg, Autobahn oder Gebirgsstraße — der schnelle, wendige LLOYD zeigt sich überlegen.





Die Rolldachmechanik ist denkbar einfach und schnell zu betätigen. Bei stärkstem Dauerregen erfolgt an keiner einzigen Stelle ein „Wassereinbruch“. Der Beifahrersitz zum hinteren Einstieg ist mit Lehne und Sitz umklappbar



GOGGOMOBIL 300T

SCHNELL - SICHER - WENDIG SIND DIE ATTRIBUTE DES GOGGOMOBILS

KLEINER SEITENBLICK AUF DAS MODELL 57

Über das Goggomobil haben wir schon eine Menge berichtet. Wir führen jetzt das Modell T 300 und konnten außerdem noch das neue 57er Fahrzeug eingehend betrachten. Wir wollen gleich in medias res gehen.

Um es gleich vorwegzunehmen: Das Goggomobil hat sich in fast allen Stücken erheblich gemauert auch ohne Bezug auf die Mehrleistung von 0,8 PS des 300er Motors bei niedrigerer Umdrehungszahl (4800 U/min — 245 cem 14 PS bei 5400 U/min). Auch dieser Mobil-Motor ist ein ausgesprochener Kurzhuber mit 56 mm Hub und 58 mm Bohrung. Aus der flach verlaufenden Drehmomentkurve, die zwischen 3300 und 4500 U/min nahezu eben ist, geht die rasante Beschleunigung mit „allem was drin ist“, hervor. Die Vollkraft steckt also im mittleren Bereich, wo sie hingehört und der Hochpunkt etwa am „Schluß“ des dritten und Anfang des vierten Ganges. Bei 3800 U/min liegt das maximale Drehmoment (2,4 mkg).

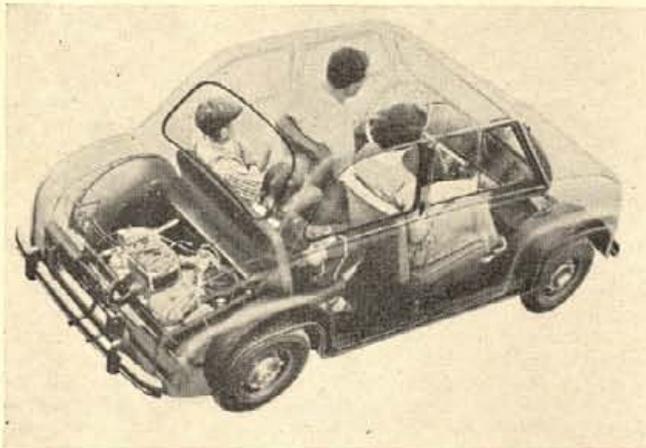
Der Zweizylinder-Zweitakt-Otto-Motor mit Umkehrspülung im Heck des Fahrzeuges ist in Gummi aufgehängt und bekommt ausreichende Kühlung durch ein Gebläse. Hinter der durchgehenden Bodenplatte bzw. dem Stahlblechprofilrahmen mit mittragender Karosserie ist das Hinterachsaggregat mit Motor-Getriebelock samt Differential, der Pendel-Schwingachse mit Längsschwinghebeln und den in den Schraubenfedern enthaltenen Teleskopstoßdämpfern angeordnet (Bild). Die ebenfalls einzeln aufgehängten Vorderräder sind durch Schwingachsen und Schraubenfedern mit hydraulischen Teleskopstoßdämpfern abgefedert. Auf Grund der durchlaufenden Bodenplatte erhalten Chassis und Karosserie größte Verwindungssteifigkeit, die es auch erlaubt, dem kleinen Fahrzeug große Fensterbreiten und ein dachgroßes Rollverdeck zu geben.

Das Getriebe erhielt 4 außerordentlich vernünftig ausgelegte Gänge und einen Rückwärtsgang in Kulissenschaltungsart. Die Übertragung erfolgt durch eine Reibungszweischneibenkupplung im Ölbad.

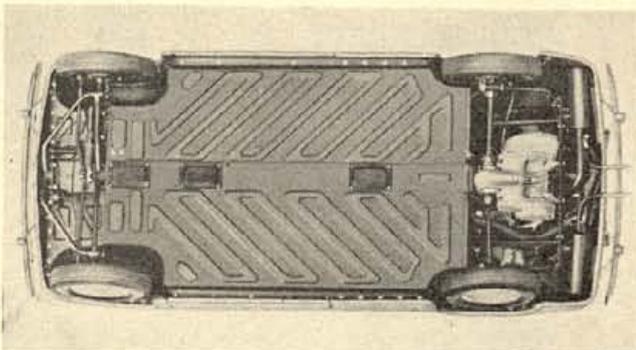
Die Lenkung ist eine Zahnstangenlenkung. Spurstange geteilt. Sie unterstützt eine wendige, sportliche Fahrweise durch nahezu direkte Gängigkeit und besitzt, trotz der nicht eben langen Federwege, einen weichen Rücklauf. Hier kann ich vielleicht gleich allgemeine Fahreigenschaften anknüpfen, wenn in der RR auch schon abendfüllend darüber berichtet wurde.

Das Goggomobil erlaubt nicht nur, sondern fordert geradezu zu einer sportlichen Fahrweise heraus. Ständige Begleitpersonen behaupten sogar, daß ich mit diesem Untersatz wesentlich schneller und behender führe, als mit größeren Wagen. Das mag ganz einfach aus der Tatsache heraus stimmen, weil der kleine Apparat so gut in der Hand liegt und bei einiger Gewöhnung die Instrumentation kurzwegig und in der Gesamtheit so handlich ist. Das ist um so verwunderlicher, als das Fahrzeug äußerlich bei aller Kleinheit keinen sportlichen, sondern eher einen absolut konservativen Eindruck erweckt. Es hat jetzt auch durch bessere Dämpfung und Isolierung die leidige Blechmusik aus der Anfangszeit abgelegt und macht in seiner jetzigen Form einen wesentlich kompakteren Eindruck, vor allem, wenn es noch mit diverserem Zubehör armiert wird.

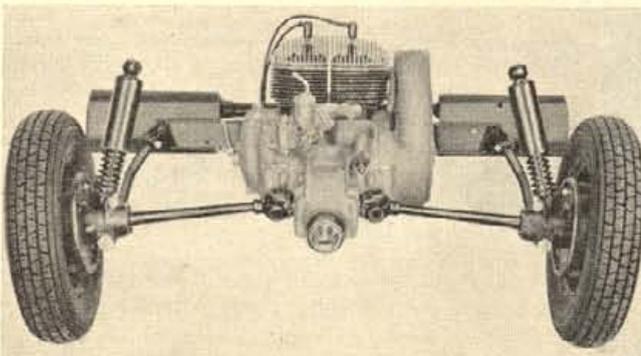
Die Schaltung ist leichtgängig und zuverlässig. Der Schiebehebel ist etwas länger geworden und die Wege sind lang genug, um einerseits ein Verschalten zu verhindern und andererseits ein eifriges Gangwechseln zuzulassen, wofür ein kleiner Zweitakter stets dankbar ist. Mit einiger Übung ist es auch möglich, das etwas lästige,



Röntgenaufnahme mit Platzverhältnissen



Ansicht von unten. Hinten das Antriebsaggregat, vorn die Lenkeinrichtung und in der Mitte die profilierte Bodenplatte



Motor, Getriebe und Differential in einem Block. Gelenkachsen übertragen die Antriebskraft auf die Räder, die mit schräggestellten Teleskopdämpfern und Schraubenfedern gegen das Fahrgestell abgestützt sind

fühlbare Einrasten zu verhindern, und zwar durch ganz kurzes Verhalten des Hebels in der mittleren Senkrechten.

Die Beschleunigung ist geradezu sagenhaft und wer es nach etwas Praxis nicht schafft, als erster von der Kreuzung wegzukommen, dem ist nicht zu helfen. Von 0 auf 40 km ist man in knappen 8 Sek., von 0 auf 60 km in 12 Sek. und von 0 auf 70 km in 16 Sek. (Tachowerte). Weiter nach oben geht es dann etwas langsamer. Ich habe diese beachtlichen Werte mehrfach gemessen. Das Testfahrzeug hatte an 5500 km gefahren und war keineswegs hart an der Klopfgrenze eingestellt. Die gestoppte Höchstgeschwindigkeit lag übrigens bei 98 km/h mit zwei Personen. Dabei pochte die Tachonadel hart an die 100-km-Marke auf der Uhr. Sie könnte ruhig noch die 120 km-Markierung drauf haben für Rückenwind und Gefälle. — Ich hatte mal früher einen ganzstählernen „Kurier“ von Hanomag (1934), dessen Tacho ging bis 120 km. Seine Spitze brach leider schon bei 75 km/h ab und ich habe es müheles geschafft, seinen Zylindern die Kolben zum Fraß vorzuwerfen, weil ich ihn 2 Stunden lang mit 70 km/h „gejagt“ habe. Und das war ein 4-Zylinder-Viertakter mit 24 PS. — Also, die 100 km auf dem Tacho sind hier schon die untere Grenze der Zurückhaltung. Die Straßenlage ist auch bei hohen Geschwindigkeiten einwandfrei und die Kurvenlage nahezu einmalig; das hat sich auch bereits in Fachkreisen herumgesprochen. An ein Ausbrechen ist gar nicht zu denken. Er stemmt sich klaglos mit den kleinen Rädern gegen die Fliehkraft und klebt in der Kurve, wo manches großes Fahrzeug quietscht und jähe Auswanderungsversuche zeigt. Im Stadtverkehr ist das Autochen unschlagbar flink und wendig und findet außerdem in kleinsten Parklücken noch seinen Platz. Ich glaube auch, daß es kaum eine befahrbare Steigung gibt, die es nicht erklimmen könnte. Der Motor muß nur seine richtige Tourenzahl zum Arbeiten bekommen. Ich habe ihn wahrlich nicht geschont, sondern ihn stundenlang mit 80–90 km/h geschucht, habe ihm ubelstes Bundcapflaster angeboten, welches er klaglos zur Kenntnis nahm. Gelegentlich schlug er auch mal durch, aber ausgemacht hat es ihm nichts. — Das Goggomobil ist natürlich kein Jeep, aber leicht kleinzukriegen ist es bestimmt nicht. Dafür liegt es aber ungleich billiger im Preis, Verbrauch, Haltung und überhaupt.

TECHNIK IN KURZDATEN

Motor:
Parallel-Zweizylinder-Zweitakt mit Gebläsekühlung; Hub: 56 mm; Bohrung: 58 mm; Zylinderinhalt: 293 ccm bei Leistung: 14,8 PS bei 4800 U/min.; Zweischelben-Kupplung im Ölbad Viergang-Getriebe mit Rückwärtsgang; Motor, Getriebe und Differential in einem Gehäuse; elektrischer Anlasser; elektrische Anlage: 12 Volt; Zündung: Batterie-Zündung; Unterbrecher; Doppelunterbrecher mit automatischer Verstellung; Zündkerze: Bosch M 225 P 11 S; Elektrodenabstand: 0,6 mm; Lichtmaschine: Noris-Anlaß-Licht-Zündanlage LA 2/12 V/130 WR; Batterie: 12 Volt 18 Ah.

Fahrgestell:
Mitttragende Karosserie; Vorderachse: Schwingachse mit Schraubenfedern und hydraulischem Stoßdämpfer; Hinterachse: Pendelachse mit Schraubenfedern und hydraulischem Stoßdämpfer; Lenkung: Zahnstangen-Lenkung; Bremsen: Vierrad-Öldruckbremsen 180 mm Ø; Reifen: 4,40–10", vorn, 1,1 atü hinten 1,6 atü; Felgen: Flachbett geteilt; Karosserie: Stahlblech-Karosserie (mit oder ohne Rolldach); Radstand: 1800 mm; Spurweite: 1090 mm; Länge über alles: 2900 mm; Größte Breite: 1280 mm; Höhe: 1310 mm; Bodenfreiheit: 200 mm; Elngewicht: 386 kg; Steigfähigkeit: 34%; Normverbrauch: 4,6 l; Zuläss. Gesamtgewicht: 650 kg.

Preis: DM 3050.—
Aufpreis für Rolldach: 55 DM; Aufpreis für Heizung und Defrosteranlage: 52 DM; Steuer und Haftpflichtvers. DM 11,10 monatlich.

Apropos Verbrauch: Ich habe ihn nicht mit komplizierten Apparaten gemessen, aber kann zuverlässig sagen, daß er bei meinem Testfahrzeug trotz eifriger Kurbelei in Stadt und Land mit 6–6,2 Liter/100 km ausgeliefert wurde. Ich will's nochmal bei durchschnittlich zäher Fahrweise probieren, weil es mich interessiert und schreibe dann später noch Bescheid. Ich schätze, daß er, zwischen 60 und 70 km/h gefahren, nicht über 5 Liter kommt.

Die Fußbremse wirkt hydraulisch auf alle 4 Räder bei einer Gesamtbremsfläche von 405 cm². Durchmesser der Bremstrommeln 18 cm. Die Handbremse über Seilzug auf die Hinterräder. Die Öldruckbremse spricht schön weich an und zeigt bei stärker werdendem Druck äußerste Wirksamkeit, ohne bissig zu werden. — Hierbei möchte ich noch auf die Fußhebele zu sprechen kommen. Sie ist in Breiten- und Größenanordnung tadellos angelegt, nur würde ich mir den Winkel der Fußplatten zur Waagerechten eine Kleinigkeit steiler wünschen. Man hätte vielleicht so noch etwas mehr „Stehvermögen“. Und — erfahrungsgemäß weiß ich, daß man gerade bei „Glas“-Anregungen ein sehr williges Ohr leiht. Der Innenraum bietet erstaunlich viel Platz. Für zwei Personen und reichlich Gepäck. Auf der hinteren Zusatzbank können bei kürzeren Fahrten noch 2 Kinder oder sogar zur Not 2 Erwachsene



Über 160 Einheiten verlassen täglich das Montageband. Ca. 6 Stunden dauert die Geburt eines Goggomobils

mitgenommen werden (dann Gepäck auf den Dachgepäckträger, DM 97.—). Vorn haben auch lange Beine reichlich Raum. Dort ist obendrein noch das Ersatzrad untergebracht. Relativ bequem ist das Ein- und Aussteigen. Die Höhe ist erstaunlicherweise auch für große Leute (ohne Hut) ausreichend, ebenso wie die Breite. Die Sitzlehnen könnten etwas steiler sein, der Fahrersitz ist verstellbar. Front-, Rück- und Seitenfenster geben ungehinderte Sichtverhältnisse. Auch das Armaturenbrett liegt gut im Blickfeld sowie der Blendschalter im Handbereich. Rechts ist ein geräumiger Handschuhkasten angebracht. Empfehlenswert sind die Zusatzlufklappen für die seitlichen Schiebefenster. Man erhält zugfreie Entlüftung und das Beschlagen der Scheiben wird vermieden. Besonders angenehm machen sich die Klappen bei Regen bemerkbar, weil sie ihn bei geschickter Einstellung gut ablenken. Die 25-Watt-Scheinwerfer geben völlig ausreichende Ausleuchtung der Straße und Gewähr für sichere Nachtfahrt. Die an den Seitenstreben angebrachten Blinkleuchten sind äußerst wirksam, nur erheben sie nachts gleichzeitig den Innenraum, wobei Blendwirkung auftreten kann. In den Blinkern ist noch eine praktische Parkleuchte enthalten, die durch einen Hebel extra zu betätigen ist. Das Motorengeräusch ist weitgehend gedämpft und stört, vor allem bei mittlerem Fahrtempo weder eine Unterhaltung noch Radio. Erst bei höherer Geschwindigkeit verstärkt sich das Brummen des Motors geringfügig, ohne jedoch lästig zu werden.

Mit dem Anlassen hatte ich weder im Winter mit dem 250-ccm-Modell, noch jetzt mit dem 300er irgendeine Schwierigkeiten. Bei warmer Temperatur war es kaum jemals notwendig, die Luftklappe zu betätigen. Das Leerlaufgeräusch erinnert an schneppernde Blechbüchsen, beim Anfahren geht es jedoch sofort in einen freundlichen Summertönen über.

Das Modell 57. In Dingolfing ruht man sich nicht auf Lorbeeren aus. Trotz oder gerade wegen des beachtlichen Ausstoßes nicht. Und das ist gut so. Das Goggomobil 57 hat sich noch weiter gemauert. Die Federwege wurden verlängert und somit insgesamt noch bessere Federungseigenschaften geschaffen. Dadurch hat sich der Lenkungsrücklauf auch noch erhöht. Die Kurvenstabilität ist jedoch in hohem Maße erhalten geblieben. Es ist ein Zündschloß dazugekommen und Seitentaschen in den Türverkleidungen. Die äußere Chromzierleiste ist verlängert worden. Die Warmluftheizung ist anders verlegt, ebenso wie der diesbezügliche Einschaltknopf. Auch ein zweiter Scheibenwischer ist dazu gekommen und die Fronthaube hat einen rundverlaufenden Verstärkungskniff erhalten. Die seitlichen Fensterriegel sind ebenfalls abgedändert worden. Aber die Grundkonzeption des kleinen Autos wird dadurch nicht berührt.

Damals, als ich das erste Goggomobil erblickte, erschienen mir seine Chancen nicht sehr groß. Es war aber auch kaum anzunehmen, daß es die Kinderkrankheiten so schnell überwinden würde. Dafür steht es heute als wirklich kerngesundes Gefährt da und hat sich in erstaunlich kurzer Zeit einen ausgedehnten Freundeskreis geschaffen. Die Glasmäner in Dingolfing und jetzt auch in Landshut haben einen außerordentlich guten Riecher gehabt und ein Fahrzeug auf die Räder gestellt und bereits zur hohen Reife entwickelt, das ebenso im Straßen- wie im Wirtschaftsverkehr wunderbar mitmischen kann.

H. S.

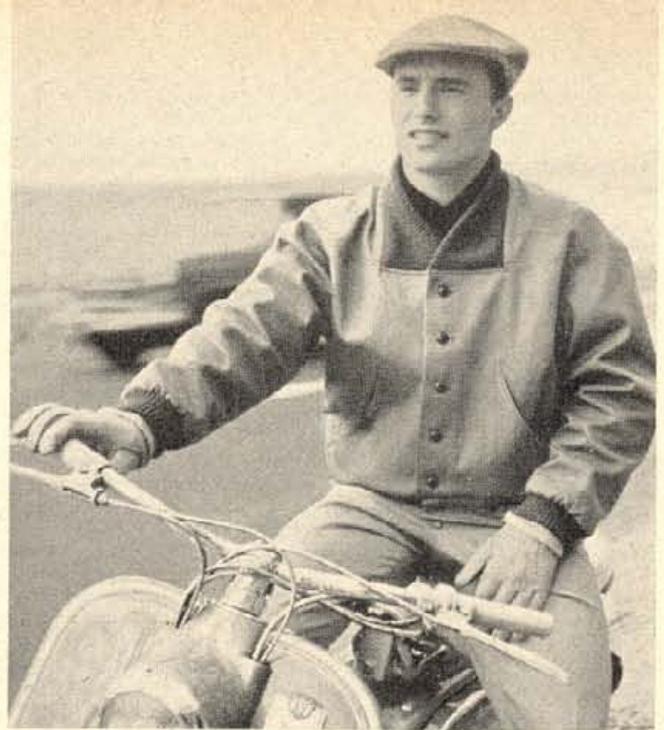
121 km neue Autobahnen

Bundesverkehrsminister Dr. Seeborn hat anläßlich der Beendigung einer großen Besichtigungsreise zu allen Autobahn-Baustellen festgestellt, daß die gemäß dem Verkehrsfinanzgesetz in 14 Jahren zu bauenden 600 km Autobahnen bereits in sechs Jahren fertiggestellt sein werden. Das „Verkehrsziel“ für 1956 beträgt rund 120 km, die folgende Teilstrecken betreffen: Kamen-Unna und Lennep-Wuppertal; Hamburg-Soltau und Holtensen-Northelm (Hamburg-Göttingen); Wandersmann-Frankfurt (Frankfurt-Würzburg); Eitlingen-Baden-Baden (Karlsruhe-Basel); Köln-Richtung Aachen und Albaumstieg an der Strecke Stuttgart-Ulm.

(mp)



Ein zünftiger Trenchcoat aus wetterfestem Ninoflex ist unentbehrlich, wenn man viel unterwegs ist. Socius Struppi hat diese Sorgen nicht, denn seine Garderobe wird ihm gratis mitgeliefert.
WWM-Foto: Georgi



Ein Marlon Brando auf landfein, mit einem wind- und wetterfesten Lumberjack aus Ninoflex, der an den Ärmelbündchen und am Kragen mit elastischem Strick verarbeitet wurde. Sehr praktisch sind die hoch eingeschnittenen Taschen.
Modell: Plucius | WWM-Foto: Lohmaier



Ein reizender Anzug für junge und ältere Teenager ist dieses zweiseitige Kleid aus burgunderrotem Nino-Irix, das durch blütenweiße Pokybesätze freundlich aufgehellt wird. Man kann es gut ohne Mantel tragen.
Modell: Hessia Berker

WWM-Foto: Retang

Wie kleidsam ein schönes Schottenkaro ist, zeigt dieser jugendliche Trägerrock aus Ninoflex, der zu einer schneckenweißen Hemdbluse getragen wird. Besonders praktisches Modell aus waschbaren Baumwollstoffen.
Modell: Pfeiffer

Modell: Pfeiffer

Fontanella (links) Parallelo-Weste mit breiter Knopfleiste und Lederknöpfen. Schruna (rechts) Langärmeliger, fanggestrickter Herrenpullover mit tiefingesetzten Ärmeln. Die rechte Seite ist einfarbig, die linke Seite mit Streifenmuster an Kragen, Rumpfrand und Ärmelmanschetten.
Modelle: Bleyge | Foto: Lautenbacher

Mosel Reincollener Herrenpullover mit spitzem Ausschnitt.
Modell: Bleyge | Foto: Weishaupt

Die Nächte werden kühler

Zieht
Euch
ruhig
warm
an



Ob Sonne, Wind oder Regen — mit einer praktischen Windjacke aus strapazierfähigem Ninoflex ist man immer richtig angezogen. Dazu eine sportliche Mütze, und auf geht's zur lustigen Rollerfahrt.
Modell: Vulkan | WWM-Foto: Georgi

Modell: Vulkan | WWM-Foto: Georgi

Sargans r/r-gestrickte Herrenweste.
Modell: Bleyge | Foto: Weishaupt

Lüttich Fanggestrickter Herren-Lumberjack mit eingestrickter Indarionmusterung auf Schultern und Ärmel.
Modell: Bleyge | Foto: Weishaupt



Die Stimme des Gesetzes

Nicht einmal vor dem Straßenverkehr macht die Sucht unserer Behörden halt, jede denkbare Situation bereits im voraus zu regeln. Vergessen wird bei dieser Betätigung des amtlichen Weitblicks nur eins: daß die erlassenen Vorschriften bekannt sein müssen, wenn ihre Beachtung garantiert sein soll, daß man demnach um so mehr über sie hinweggeht, je zahlreicher sie werden. Unsere Straßenverkehrsordnung besteht seit ihrer letzten Neugestaltung aus 55, die Straßenverkehrszulassungsordnung aus fast 90 Paragraphen, deren jeder ungezählte Einzelheiten birgt; daneben existieren im Augenblick allein an Warn-, Ge- und Verbotsschildern über 60. Es scheint somit, als sei alles in bester Ordnung, weil an jede mögliche Verkehrssituation gedacht wurde. Man betrachte aber nun die Verkehrsunfallziffern und überlege sich, wieviele Verstöße gegen die Verkehrsregeln den Straßenbenutzern täglich unterlaufen. Man kann deren genaue Zahl nicht einmal schätzen, denn nur ein geringer Prozentsatz wird überhaupt von den Gerichten bearbeitet; ein Teil wird bereits durch gebührenpflichtige Verwarnungen erledigt und der große Rest kann nicht erfaßt werden, da viele Übertretungen mangels Unfallfolgen, mangels bereitstehender und notierender Polizeibeamten oder mangels genügender Nachforschungsinitiative ebensolcher im dunkel des Verkehrsgeschehens verborgen bleiben. Man kann nur bei Erledigung des täglichen Fahrpensums ahnen, was alles passieren könnte, wenn das Glück manchen Verkehrsteilnehmern nicht gar so unverschämt zur Seite stünde.

Und dann fragt man sich zwangsläufig, ob der beschriebene riesige Vorschriftenapparat noch eine Existenzberechtigung besitzt. Bereits seit langer Zeit ist der Sättigungspunkt erreicht, jenseits dessen das Straßenverkehrsrecht zur Wissenschaft, nicht zum Eigentum des Straßenbenutzers wird. Die vielen wohlüberlegten Anregungen, die von Fachzeitschriften, Automobilclubs, Verkehrsexperten und auch dem kleinen Mann am Lenker oder Steuer den zuständigen Behörden zugeleitet werden, haben leider nur die Wirkung, daß alle paar Jahre eine Anzahl neuer Bestimmungen in StVO und StVZO gepreßt und der Schilderwald durch einige Neuschöpfungen vergrößert wird. Bei dieser Aufblähungstendenz erscheint es aussichtslos, jemals Morgenluft wittern zu können.

Es ist aber auch müßig und verfehlt, einen fatalistischen Standpunkt einzunehmen und sich in die bequeme Einstellung zu flüchten, daß man doch nie alles richtig machen könne und daher eben drauf los fahren müsse. Sämtliche bestehenden Vorschriften zu beherrschen ist natürlich unmöglich; Sie können sich dieser Übersicht aber weitestgehend nähern. Die „Roller Revue“ will Ihnen dabei helfen, indem Sie an Bestimmungen in StVO und StVZO erinnert werden sollen, die Sie zwar irgendwann schon einmal gehört, inzwischen aber sicher nicht mehr greifbar im Gedächtnis haben, deren Übertretung aber andererseits strafbar ist und auch bei Unfällen für Sie außerordentlich nachteilig sein kann, indem unangenehme Schadensersatzansprüche entstehen.

Da ist zuerst die Straßenverkehrsordnung. Wenig bekannt scheinen uns folgende Bestimmungen zu sein:

- § 2a: „Den Weisungen und Zeichen der Polizeibeamten zum Anhalten, insbesondere zur Überprüfung der nach den Verkehrsvorschriften mitzuführenden Papiere, des Zustandes, der Ausrüstung und der Beladung des Fahrzeuges ist zu folgen.“
- § 6: „Wer Verkehrsvorschriften nicht beachtet, ist auf Vorladung der Straßenverkehrsbehörde oder der von ihr beauftragten Beamten verpflichtet, an einem Unterricht über das Verhalten im Straßenverkehr teilzunehmen.“
- § 7 Abs. 1: Der Führer eines Fahrzeuges „hat dafür zu sorgen, daß sich das Fahrzeug . . . in vorschriftsmäßigem Zustand befindet . . . Falls unterwegs auftretende Mängel nicht unverzüglich beseitigt werden können, ist das Fahrzeug auf dem kürzesten Wege aus dem Verkehr zu ziehen.“
- § 7 Abs. 3: „Der Führer eines Fahrzeuges . . . darf neben sich Personen oder Gegenstände nur mitnehmen, soweit sie ihn in der Leitung und Bedienung des Fahrzeuges nicht behindern.“
- § 8 Abs. 4—6: „Auf Straßen mit zwei gleichartigen Fahrbahnen haben Fahrzeuge, die in ihrer Fahrbahn rechts liegende Fahrbahn zu benutzen. Die Fahrbahnen gelten in der vorgeschriebenen Richtung als Einbahnstraßen. — Auf Straßen mit drei oder mehr voneinander getrennten Fahrbahnen dürfen die mittleren Fahrbahnen nur von Kraftfahrzeugen benutzt werden. — Schienenfahrzeugen, deren Verkehrsanlagen in der Fahrbahn einer öffentlichen Straße liegen, ist, soweit möglich, Platz zu machen und ungehinderte Durchfahrt zu gewähren.“
- § 9 Abs. 3: „Wenn an Haltestellen von Schienenfahrzeugen die Fahrgäste auf der Fahrbahn ein- und aussteigen, darf nur in mäßiger Geschwindigkeit und nur in einem solchen Abstand vorbeifahren werden, daß die Fahrgäste nicht gefährdet werden; nötigenfalls darf der Fahrzeugführer anzuhalten.“
- § 10 Abs. 1: Die allgemeinen Bestimmungen, daß rechts auszuweichen und links zu überholen ist, daß die Geschwindigkeit des überholenden Fahrzeuges wesentlich höher sein muß als die des überholten und daß dieses seine Geschwindigkeit während des Überholens nicht erhöhen darf, „gelten auch für Einbahnstraßen“.
- § 10 Abs. 4: „Schienenfahrzeugen ist rechts auszuweichen; sie sind rechts zu überholen. Wenn der Raum zwischen Schienenfahrzeug und Fahrbandrand dies nicht zuläßt, darf links ausgewichen und links überholt werden. In Einbahnstraßen dürfen Schienenfahrzeuge rechts oder links überholt werden.“



Wim und Manfred in Washington

WIM DUSSEL: Wir sind wieder da!

Kleiner Bericht über eine große Reise von fast 60000 km durch zwanzig Länder, mit zwei Mann auf drei Rädern: Wim Dussel und Manfred Uschold führen eine Malcoletta mit Royal-Seltenwagen um die Welt innerhalb von zwölf Monaten . . .

Na, wir sind wieder da — obwohl ich es selbst fast nicht glauben kann. Unser Gespann hat mehr als 37000 Landkilometer zurückgelegt, fuhr in aller Ruhe dabei 21000 Seekilometer dazu, wurde um 500 km lufttransportiert und insgesamt vielleicht auch noch so hundert Kilometer geschoben, weil man nicht erwarten kann, daß eine um hundert Prozent überbelastete Maschine mitten im glühenden Sand jedesmal tadellos anspringt . . .

Die Erde ist noch immer rund, das hat sich jetzt wieder herausgestellt. Man entdeckt das, nachdem man zwanzig Länder mehr oder wenig im Eiltempo durchfahren hat. Man denkt darüber nach, nachdem man tausenderlei Sachen gesehen und erlebt hat: Die Menschenmassen einer Großstadt und die Einsamkeit einer nächtlichen Wüste. Wir fuhrten im Regen, in Kälte und Hitze, wir rollerten über 14000 Fuß hohe Berge in Colorado in Amerika, besuchten auch Dörfer in Persien, wo vorher noch fast kein Ausländer war. Ein Express-way mit fünf Bahnen war manchmal sicherer als eine Schlaglochstraße zwischen Aleppo und Der-ez-Zor. In Persien ist Wasser schwieriger zu haben als Benzin . . . Wir interviewten Indiens Premier Nehru, König Hussein von Transjordanien, wurden in Bagdad fast eingesperrt weil wir „geheime“ Aufnahmen machten, und warteten in Japan sieben lange Regenwochen lang auf den Tag daß „Cherryblossom“ kommen mußte. Ja, das Gespann heißt nicht umsonst: „Pechvogel“. Unsere teuerste Leica fiel in San Francisco ins Wasser des Golden Gate, wir hatten zweimal Brand durch Kurzschluß in der großen 12-Volt-Boschbatterie (speziell für Tonbandaufnahmen mitgeschleppt). Vom Ton geredet: das Mikrophon war dreimal kaputt, Band war niemals zu haben und die zum Versand gegebenen Aufnahmen kamen niemals an. Unser Geld kam laufend zu spät oder gar nicht, ein Teil der Filme ging verloren, das Wetter war fast überall außerordentlich schlecht und wir verpaßten zweimal ein Schiff. Wir verloren manchmal alles außer noch den Mut und mit diesem sind wir wieder gelandet. Unser Versprechen, jeden Monat für die Roller Revue etwas zu schreiben, geht erst heute an (wenn wir nicht herausgeschmissen werden). (Werden nicht! Die Red.)

§ 15: Das Halten von Fahrzeugen ist nur auf der rechten Seite der Straße in der Fahrtrichtung zulässig. Soweit auf der rechten Seite der Straße Schlengeleisen verlegt sind, darf links gehalten werden. — Auf Einbahnstraßen darf rechts und links gehalten werden. — Auf Bundesautobahnen darf außerhalb der besonders bezeichneten Parkplätze nur auf den über 2 Meter breiten befestigten Randstreifen gehalten werden.“ (Anmerkung: Weiterhin ist das Halten an den Stellen untersagt, an denen das Parken verboten ist — vgl. Justus in der Märznummer dieses Jahres —; außerdem ist § 1 der StVO zu beachten, so daß auch dort nicht gehalten werden darf, wo ein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr, als nach den Umständen Unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.)

§ 21 Abs. 2: „Warnvorrichtungen mit einer Folge verschieden hoher Töne dürfen nur „von bestimmten, im Einsatz befindlichen amtlichen Kraftfahrzeugen (z. B. Funkstreifenwagen) verwendet werden.“

Wir hoffen, daß nun manche Zweifel hinsichtlich der besprochenen Einzelfälle geklärt sind. Sollte Ihnen noch dieser oder jener Punkt unklar sein, so machen Sie es bitte wie viele unserer anderen Leser und schreiben Sie uns kurz. In der nächsten Nummer wollen wir die begonnene Aufstellung fortsetzen.



Schwedenfähre vor Saßnitz



Vor dem alten Rathaus in Stralsund



Promenade in Binz



Stubbenkammer

Mit dem Roller zu den Kreidefelsen auf Rügen!

Kleine Urlaubsreise in der DDR

Die erforderlichen Einreisepapiere werden beim zuständigen Rat des Ortes oder Kreises in den man einreisen will, vorher beantragt. Die Kfz.-Nummer wird eingetragen und an der Grenze beim Kontrollpunkt wird die Westmark 1:1 eingetauscht. Triptyk, Carnet oder Pass sind nicht erforderlich. Nur Personalausweis und die üblichen Fahrzeugpapiere. Es ist nicht erlaubt, vorher in einer Wechselstube Ostmark einzutauschen und diese einzuführen, Erlaubt ist, Benzin und Öl mitzunehmen. Ist auch zu empfehlen, da das HO-Benzin teuer ist (2.— DM pro Liter) und außerdem zum Klingeln und Rußen neigt.

Ich fuhr von Westberlin ab. Über den Potsdamer Platz ging es in den demokratischen Sektor, weiter nach Pankow zum Kontrollpunkt nach Schildow. Hier beginnt die DDR und der Passierschein wird abgestempelt. Der Posten bot mir eine „Turf“ an und ich ihm eine „Salem“, und, da es regnete, fachsimpelten wir über Roller im allgemeinen und der Vespa und der Pitty im besonderen. Die Pitty ähnelt am meisten dem Maicoroller, hat jedoch nur 125 ccm und wiegt immerhin 140 kg. Deswegen klagen die Fahrer über hohen Verbrauch (4 l) bei einer Spitze von nur 65 km/std. Der gut asphaltierten Reichsstraße 96 entlang geht es dann über Brandenburg und Greifswald nach Stralsund. Das sind 230 km, die ich nach 5 Stunden mit Kaffeepäuschen absolvierte. Wichtig ist zu wissen, dass es ratsam ist, die Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Ortschaften genau einzuhalten. Wie überhaupt die bei uns auf den Bundesstraßen üblich gewordene Raserei in der DDR nur mitleidig belächelt wird. Aber dies ist wohl sowieso keine Rollerfahrereigenschaft — wir eilen ohnehin meist mit Weile.

In Stralsund geht es dann über den Rügendam (1936 gebaut, als größte geschweißte Brückenkonstruktion der Welt) nach Rügen. Weiter über Bergen nach Binz, von früher schon bekannter Badeort mit 4 km langem Strand. Dort traf ich „Peterle“ und „Hasi“ (meine bessere Hälfte und den Filius) welche schon eine Woche vorher mit der Bahn hier ankamen.

Doch gleich am nächsten Tage stopften wir ein Kissen zwischen die beiden Denfeld-Sättel und ich rutschte etwas nach vorn, meine Frau etwas nach hinten und mit dem Hasi in der Mitte ging es los nach Saßnitz und den weißen Felsen auf Stubbenkammer.

In Saßnitz kamen wir gerade zurecht, um das Einlaufen der Schwedenfähre aus Göteborg mitzuerleben. Die schöne „Kung Gustav Adolf“ lief an dort stationierten leichten Zerstörern und Minensuchbooten sowie unzähligen Fischerbooten vorbei, ein. Nachdem wir zugesehen hatten wie die Fracht- und D-Zug-Wagen aus dem Rumpf gezogen wurden, gingen wir in die nahe HO-Fischbratküche, wo es leckere Fischgerichte in großer Auswahl gab. Dermaßen gestärkt brachen wir auf nach Stubbenkammer. Für die etwa 12 km lange Strecke brauchten wir fast über eine Stunde, denn Kopfsteinpflaster und Sandgruben wechselten miteinander ab.

Aber die Schuckelei war vergessen beim Blick vom Königstuhl auf den Großen und Kleinen Stubbenkammer.

Da dem Peterle am nächsten Tage noch der Rücken weh tat, blieben wir in Binz. Binz ist überfüllt von Organisationen des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes, der Freien Deutschen Jugend, der Volksarmee und Marine. Die großen Häuser sind alle beschlagnahmt und in den Restaurants wird Gemeinschaftessen mit Markenabgabe für Fleisch, Fett und Zucker billig vergeben. Man kann dort aber auch markenfrei essen, zu HO-Preisen, die nicht wesentlich über denen eines westdeutschen Kurortes liegen. Das SED-Symbol und die Parolen an der Promenade sowie die HO-Verkaufsläden bestimmen auch hier das Bild. Aber das fällt nur mehr dem Bundesbürger auf, von denen ich einige mit Goggomobil, Isetta und Lambretta traf.

Mit Peterle fuhr ich dann nochmals nach Stralsund. Sehenswert die Marienkirche aus dem 13. Jahrhundert, die Nikolaikirche und das

alte Rathaus am alten Markt mit den Ziergiebeln. Dann ging es die gut asphaltierte Reichsstraße 105 weiter nach Barth — von dort Kopfsteinpflaster nach Prerow auf dem Darß, wo wir in der mit Stroh bedeckten Holzhäuser-Ladenstraße wunderschöne Bernsteinarbeiten einkauften.

Weiter nach Born, und von dort quer durch den Darß nach Ahrenshoop, dem bekannten Künstlerbadeort, wo Gerhart Hauptmann sein Haus in den Dünen hatte und jetzt begraben liegt.

Die Fahrt durch den Darß ist eine reine Freude für Geländefahrer und ich hatte Gelegenheit, Peterle die Tüchtigkeit meiner Vespa in tiefen Sandfurchen zu beweisen.

Vom Schifferberg hat man bei klarem Wetter einen weiten Blick über das Meer bis nach Dänemark. Bei Wick ging es auf schmaler Landzunge aber herrlicher Betonstraße durch den Saaler Bodden die Straße 105 wieder nach Stralsund zurück.

Auf Rügen und Darß ist freies Zelten überall bis auf die Naturschutzgebiete erlaubt. Man erhält einen Zelterlaubnisschein beim zuständigen Rat der Gemeinde oder des Ortes.

Eine Urlaubsfahrt dorthin lohnt sich schon, weil alles noch ursprünglich und nicht so überlaufen ist. Wir wurden bei allen Behörden außergewöhnlich freundlich abgefertigt.

R. Stede



DER „SPATZ“ im größeren Nest

Die „Bayerischen Autowerke G.m.b.H.“ (Victoria-Nürnberg und H. Friedrich-Traunreut) nimmt den vierrädrigen „Spatz“ jetzt in größere Serienfertigung. Er ist eine vollkommene Eigenentwicklung unter maßgeblicher Beteiligung des ehemaligen Chefkonstruktors der Tatra-Werke Herrn Dr. Ledwinka. Drei Erwachsene haben bequem nebeneinander Platz. Ein Klappverdeck bietet Schutz vor schlechtem Wetter. 200-ccm-Motor, windschlüpfige und widerstandsfähige Leichtstoffkarosserie. Kostenpunkt DM 2975,—. Steuer und Versicherung: 34 Pfg. pro Tag.

Hier werden Rollerreifen besohlt!

Mancher Besitzer eines Rollers oder Kleinwagens wird in den letzten Monaten festgestellt haben, daß das Profil seiner Reifen abnimmt und er bald auf glatten Reifen fährt. Was ist hier zu tun? Ist es notwendig, als Ersatz Neureifen zu kaufen oder gibt es eine Instandsetzungsmöglichkeit?

Die Firma HAMMESFAHR hat vor einigen Monaten in Ihr Beschlusprogramm auch die wichtigsten Rollerreifen-Dimensionen aufgenommen. Es ist daher möglich, zu verhältnismäßig niedrigen Kosten die abgefahrenen Roller- und Kleinwagenreifen mit einer neuen Lauffläche zu versehen. Das Hammesfahr-Beschlufsverfahren ist weltlich bekannt. Mehrere hunderttausend Deeken wurden von der Fa. Hammesfahr-Berlin und der Fa. Hammesfahr-Essen bereits besohlt, darunter Reifen nicht nur für schnelle und schnellste Pkw., sondern auch für Lastwagen jeder Größe. Deshalb kann diese Bescholung als besonders geeignet auch für Roller- und Kleinwagenreifen angesehen werden.

Die abgefahrte Lauffläche wird aufgeraut und auf diese aufgeraute Fläche eine neue Lauffläche fest aufvulkanisiert. Die neue Lauffläche ist genau so stark und im Profil genau so tief wie die ursprüngliche Lauffläche. Die Materialqualität ist die gleiche und daher können Sie mit Ihren so erneuerten Reifen nochmals etwa die gleiche Leistung erzielen wie zuerst mit Ihren Neureifen. Die Kosten der Bescholung für Kleinwagen- und Rollerreifen betragen nur etwa 50% der Anschaffung eines Neureifens, die Frachtkosten werden für Hin- und Rückweg von Hammesfahr getragen. Für die einwandfreie Bindung der neuen Lauffläche übernimmt die Firma eine Garantie von 6 Monaten.

Basteleien an einem Goggo

Eine Leserfrage in Heft 6 der „Roller Revue“ veranlaßt mich zu dem Problem der elektrischen Leerlaufanzeigstellung zu nehmen.

Für meinen Goggo 150 habe ich diese Frage recht einfach lösen können und die Sache funktioniert absolut einwandfrei. Ich glaube, daß die nachstehend beschriebene Leerlaufanzeigevorrichtung sich mit einigem Geschick an jedes Getriebe anbauen läßt, so auch bei dem in der Leserfrage erwähnten Goggo 200.

Bei meinem Goggo sitzt der Schalthebel durch eine Mutter gesichert auf dem konischen Ende der Schaltwelle. Aus 4 mm Duralblech fertigte ich mir einen entsprechend geformten Hebel, der durch die Mutter fixiert, die Bewegung des Schalthebels mitmacht. An seinem oberen Ende trägt dieser Hebel einen ausgedienten Unterbrecherkontakt. An der Kettenabdeckung des Motor-Getriebeblocks befestigte ich gegenüber diesem Hebel eine Isolierplatte. Durch zwei kleine Schrauben fixiert sitzt auf dieser Platte eine passend gebogene Kontaktfeder, die ich von einem alten Zündschalter abmontierte. Die eine dieser Halteschrauben ist mit einem Kabel verlötet, das direkt zu der am Armaturenbrett eingebauten Anzeigelampe führt. Der andere Pol dieser Anzeigelampe ist mit der Leitung 15/54 über den Licht-Zündschalter mit dem Plus-Pol des Akku verbunden. Die Anzeigelampe leuchtet also nur bei eingeschalteter Zündung auf. Bei der Leerlaufanzeigelampe selber handelt es sich um eine normale, rote Bosch-Kontrolllichtlampe, wie man sie bei jedem Bosch-Dienst kaufen kann. Die „zünftige“ Leerlaufanzeigelampe muß ja eigentlich grün sein, aber da mein Goggo eine Wechselstromanlage hat — also keine rote Ladekontrolllampe besitzt — spielt die Farbe keine Rolle!

Die Einstellung des Kontaktgebers macht keine große Mühe — Voraussetzung ist natürlich, daß alle Teile solide ausgeführt und sorgfältig montiert wurden. Die nebenstehende Abbildung veranschaulicht das wohl am besten. Die oben beschriebene Anlage benutze ich jetzt schon zwei Jahre und sie hat sich ausgezeichnet bewährt.

Sofern der betreffende Roller kein Armaturenbrett besitzt, läßt sich die Leerlaufanzeigeleuchte evtl. im Scheinwerfergehäuse oder noch einfacher mit einem kleinen Blechwinkel irgendwo an gut sichtbarer Stelle hinter dem Frontschild befestigen. Den richtigen Platz zu finden, dürfte eigentlich keine großen Schwierigkeiten machen.

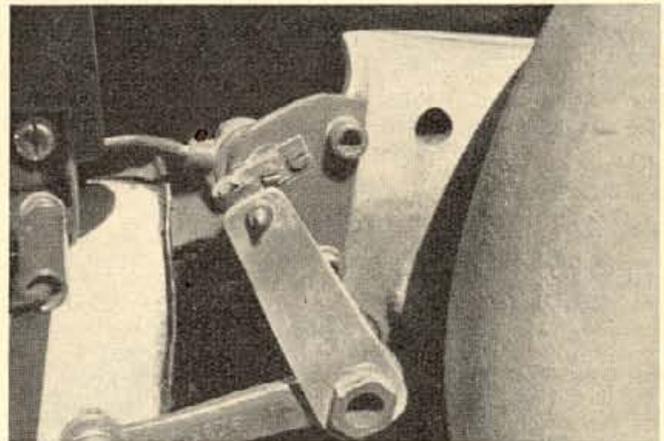
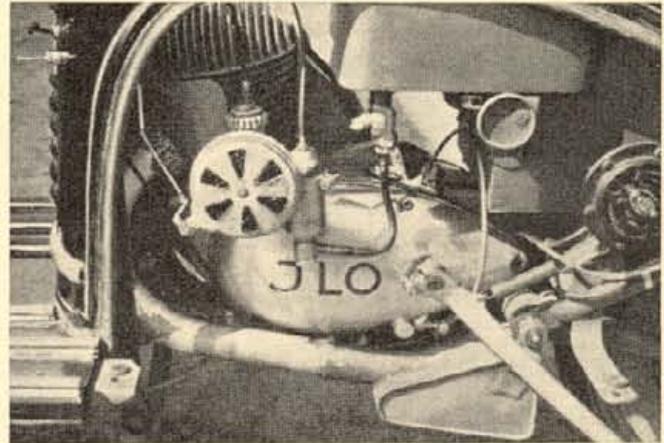
Das auf Abb. 2 sichtbare Armaturenbrett an meinem Goggo ist ebenfalls ein „Eigenbau“! Es trägt neben der Leerlaufanzeigeleuchte den Blinkschalter und einen Zusatzscheinwerfer an der Stoßstange. Das Armaturenbrett ist mit zwei Winkeln am Frontschild befestigt, trägt auf einer Isolierplatte die Schalter und ist mit einem entsprechend geformten und lackierten Blechgehäuse abgedeckt. Der untere Rand dieses Gehäuses bekam einen halbkreisförmigen Ausschnitt, um den Zugang zum Lenkschloß und Gepäckhaken nicht zu behindern. Er wurde ferner mit einer Gummiprofilleiste versehen, um die Hand vor evtl. Beschädigungen an der Blechkante zu schützen.

Auf eine weitere Eigenkonstruktion an meinem Goggo, die zur Bequemlichkeit des Fahrers dient, möchte ich an dieser Stelle noch hinweisen. Wie aus Abb. 3 ersichtlich, handelt es sich um einen Ferntupfer und einen Zugknopf zur Betätigung der Vergaserluftklappe vom Fahrersitz aus. Ich ärgerte mich dauernd über die durch das Tupfen ögigen Handschuhe bzw. Finger und

das unbequeme und umständliche Manipulieren mit der Luftblende durch die Karosserieklappe nach dem Start und Anfahren. Die Abhilfe, die ich mir schuf, ist einfach zu bewerkstelligen und erfordert kein großes handwerkliches Können. Beim Ferntupfer handelt es sich um einen normalen Drahtauslöser von 50 cm Länge, wie man ihn in jedem Photogeschäft kaufen kann. An das Schwimmergehäuse befestigte ich einen mit einer Schelle vernieteten Bügel aus Alu-Blech. In den Bügel wurde der Drahtauslöser geschraubt, der im erforderlichen Abstand, genau zentrisch über dem Tupferknopf sitzen muß. Das andere Ende mit dem „Auslöseknopf“ sitzt bündig in einer Bohrung im vorderen Teil der Motorabdeckung. — Auch die Herstellung der Zugvorrichtung zur Bedienung der Luftblende ist sehr einfach. Wie aus der Abbildung ersichtlich, ist der kleine Griff der Luftblende mit einem Winkel aus Alu- oder Messingblech verschraubt. Das freie Ende dieses Hebels ist ebenfalls winkelig gebogen und erhält eine Bohrung, in die ein ca. 3 bis 4 mm starker Stahldraht greift. Der Stahldraht ist durch eine Bohrung aus der Karosserie herausgeführt, trägt einen Zugknopf und ist so gebogen, daß die Luftblende sich leicht öffnen und schließen läßt.

Sowohl die vom Fahrersitz jetzt zu betätigende Luftblende, wie auch der Ferntupfer haben sich ausgezeichnet bewährt und funktionieren einwandfrei. Die Luftmenge läßt sich jetzt beim Anfahren dosieren und es sind keine Handverrenkungen mehr erforderlich! Auch an Rollern anderer Fabrikate lassen sich diese bequemen Vorrichtungen sicherlich nachträglich anbringen und dürften sich dabei keine großen Schwierigkeiten ergeben. Es würde mich freuen, wenn diese Ausführungen meinen Rollerkollegen als Anregung dienen würde, wie man sich die Bedienung seines Fahrzeuges mit einfachen Mitteln verbessern und erleichtern kann.

Hans-Heinrich von Fersen



(Oberes Bild)
Anordnung und Befestigung der Drahtzüge zum Ferntupfer und zur Luftblende.

Anordnung und Einzelteile des Kontaktgebers für die Leerlaufanzeigelampe am Goggo 150.



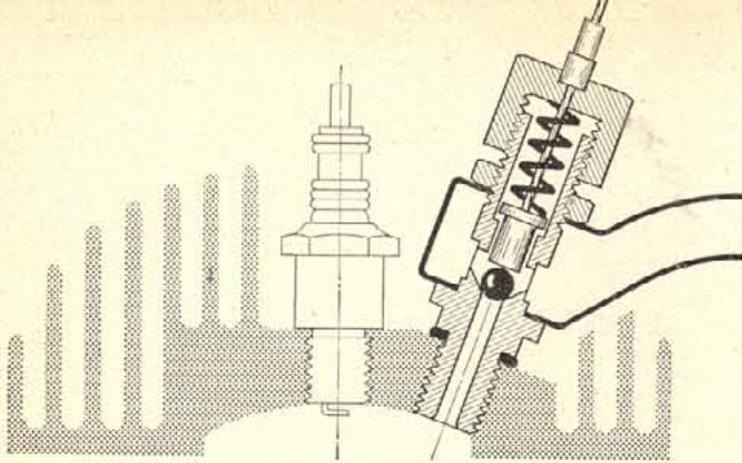
Armaturenbrett mit der Leerlaufkontrolllampe und den Schaltern für die Blinkleuchten und den Zusatzscheinwerfer.

Grenzfälle im Auto-Recht

„Bei der Annäherung an eine Stoppstraße genügt es nicht, wenn von mehreren hintereinander fahrenden Wagen das vorderste Fahrzeug vor dem Stoppschild gehalten hat. Vielmehr muß jeder nachfolgende Fahrer mit seinem Fahrzeug noch einmal halten.“ (OLG Hamm)

„Vom Kraftfahrzeugführer darf nichts Unmögliches verlangt werden. Kann er trotz Anwendung größter Sorgfalt infolge besonderer, ihm nicht erkennbarer Umstände einen Unfall nicht verhindern, so darf dieser weder ihm noch dem Halter zur Last gelegt werden.“ (BGH)

„Wenn das Schrägparken an einer bestimmten Stelle von der Polizei längere Zeit geduldet worden ist, so kann dem Täter nur ein Schuldvorwurf gemacht werden, wenn ihm bekannt war, daß die Polizei ihre Einstellung geändert hat.“ (KG)



Maßstäbliche Abbildung des Bremsventils, um das ein Schalldämpfermantel mit Ableitung nach unten angeordnet ist.

Eine Motorbremse für Zweitakter

Die Schweiz ist ein bergiges Land, und bei vielen Rollern wird dort bei langen Abfahrten offenbar, daß die Bremsen, wenn sie auch im Flachland ausreichend sein mögen, für diese Beanspruchung zu klein bemessen oder unzuweckmäßig konstruiert sind. Vielfach weisen sie eine unzulässig hohe Erwärmung auf, die so hoch sein kann, daß sie sich über die Radscheibe auf die Bereifung überträgt, und sehr unangenehm ist auch das Bremsfading, das dadurch entsteht, daß sich die Trommeln oder Bremsbelagträger bei Erwärmung verziehen. Es nimmt deshalb gar kein Wunder, daß sich die Schweizer für das Problem der Motorbremse beim Zweitakter interessieren, daß man im Lande der tüchtigen Feinmechaniker eine gute Lösung gefunden hat, und daß diese Bremse, nachdem sie fabriktionsreif wurde, in großer Zahl eingebaut wird. Der Erfinder und Hersteller, Herr O. Müri, Bühlstraße 25, Zürich, löste das Problem so, daß im Zylinderkopf ein federbelastetes Rückschlagventil eingebaut wird, eine einfache Sache, denn hierzu muß lediglich mit einem Fräser eine kleine Partie zwischen den Kühlrippen freigelegt werden, worauf in den Kopf ein zweites Kerzengewinde eingeschnitten wird. Gefahr für die Kühlung ist keine vorhanden, da der Ventilkörper an Stelle der fehlenden Kühlrippenpartie entsprechende Wärme abführt. Die Betätigung des Ventiles erfolgt wahlweise mit einem Pedal oder mit einem Handhebel.

Man könnte nun beim Zweitakter ohne weiteres eine höhere Bremswirkung durch Betätigung eines gewöhnlichen Dekompressorventiles erreichen, weil dadurch das ins Kurbelgehäuse angesaugte und in den Zylinder überströmende Gemisch beim Aufwärtsgang des Kolbens ins Freie geschoben wird. Damit erhält der Kolben im Zündzeitpunkt keinen Kraftimpuls mehr. Dies geschieht auch bei der von Herrn Müri entwickelten Motorbremse. Darüber hinaus aber wird das Ventil beim Aufwärtsgang des Kolbens geschlossen, und es entsteht im Zylinder ein starker bremsender Unterdruck, der sich etwa gleichstark wie beim Viertakter auswirkt. Der Verfasser kam beispielsweise mit einem normalen Dreikanal-Zweitakter auf einem 14%igen Gefälle im zweiten Gang bisher ohne Zuhilfenahme der Bremsen sehr schnell in den Bereich der Überdrehzahlen. Nach Einbau der Müri-Bremse läßt sich das gleiche Gefälle im zweiten Gang ganz ohne Zuhilfenahme der Bremsen hinunterfahren, wobei das Fahrzeug nicht über 40 km/h kommt.

Selbstverständlich gibt es auch eine Menge Zweitakter, bei denen die normalen Bremsen durchaus ausreichend sind. Hier kann aber die Motorbremse den Verschleiß der Beläge und damit die Wartungsarbeiten stark reduzieren. Dazu kommt, daß diese Motorbremse außerordentlich weich einsetzt und dadurch bei nassem Wetter bei Zweiradfahrzeugen ein Ausbrechen des Hinterrades vermeidet. Das gleiche trifft für Kabinenroller zu, welche zudem durchweg im Bergland für eine zusätzliche Motorbremse dankbar sind. Deshalb wurde von Herrn Müri für das Fuldamobil eine Ausführung mit einem speziellen Fußpedal entwickelt, und für den Messerschmitt eine solche mit einem verchromten Handhebel, der an der Steuersäule befestigt wird. Für das Goggomobil ist eine Ausführung mit Doppelventil in Entwicklung und in Kürze lieferbar. In Kürze soll auch die Lieferung dieser Motorbremsen über einen Lizenznehmer in Deutschland erfolgen.

R. H. Schroeder, Zürich



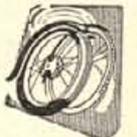
Aus »MOTOR« Den Hang



Neuer Motorroller auf Englands Straßen

von Nevil May

Ein schnittiger kleiner Motorroller, die „Piatti“, ist kürzlich erstmals im Londoner Verkehr aufgetaucht und hat beträchtliches Aufsehen erregt. Wie die englische Herstellerfirma Cyclemaster mitteilt, ist die Serienproduktion bereits angelaufen. Die kleine Maschine mit ihrem luftgekühlten 1-Zylinder-125-cem-Motor ist vollständig mit einer aus einem Stück gepreßten Stahlblechkarosserie verkleidet und erreicht eine Reisegeschwindigkeit von 72 km/h bei einem Benzinverbrauch von zwei Litern pro 100 km. Zur Standardausrüstung gehören ein Ersatzrad mit -reifen, ein Doppelsitz aus Schaumgummi, Gepäckträger und Werkzeugkasten. Die Kupplung braucht nur beim Start im ersten Gang benutzt zu werden. Sehr erleichtert wird die Wartung der Maschine durch ihr verhältnismäßig geringes Gewicht. Man braucht sie nur auf die Seite zu legen und hat dann leicht Zugang zu den Rädern, dem Getriebe und dem Motor. Wie ein Leiter der Herstellerfirma bekanntgab, rechnet man schon für dieses Jahr mit einer Produktion von 12000 Stück. 1957 sollen 24000 Stück die Fabrik verlassen. (BF)



3. IFMA 1956 wird bedeutendste Zweiradausstellung

430 Aussteller in 20 Ausstellungsgruppen geben auf der vom 21. bis 28. Oktober in Frankfurt a. Main stattfindenden 3. IFMA 1956 einen umfassenden Überblick über alle Gebiete der Zweirad-Industrie. Die Übersichtlichkeit, die schon immer als hervorstechendstes Merkmal der IFMA besonders durch Fachleute aus dem Ausland gerühmt wurde, konnte noch verbessert werden. Das Angebot ist bei den Fahrzeugen mit 119 Firmen, die Fahrräder, Mopeds, Mofas, Motorräder und Motorroller, Kollermobile, Seitenwagen und Anhänger zeigen, von inländischen Herstellern nahezu lückenlos und gibt auch über die ausländische Produktion einen repräsentativen Überblick.

Die Ausstellungsgruppen Teile und Zubehör, Bereifungen, elektrische Ausrüstungen und Betriebsstoffe belegen mit 220 Ausstellern etwa die Hälfte aller Stände. Sie werden, wie die Exportzahlen beweisen, neben dem inländischen Handel auch in starkem Maße die ausländischen Einkäufer anziehen.

Unter den übrigen Ausstellungsgruppen werden die Hersteller von Spezialbekleidung, -Ausrüstung und Campingbedarf mit 76 Ständen auf einer Ausstellungsfläche von 2000 qm zusammengefaßt alles zeigen, was zum Fahren auf dem Zweirad gehört. Mitten zwischen den Ausstellungshallen wurde auf einem etwa 3000 qm großen Platz eine besondere Vorführbahn eingerichtet. Daneben ist auch die Möglichkeit geboten, mit Vorführfahrzeugen das Ausstellungsgelände zu verlassen und zu beobachten, wie sie den Verhältnissen des Straßenverkehrs entsprechen. Diese Regelung wird besonders von den Besuchern begrüßt werden, deren Interesse den Rollern gilt, die ebenfalls auf der 3. IFMA vertreten sind.

Ich hätte fahrlässig getötet?

„Lieber Onkel“, sagte Otto, „jeder Mensch fährt gern Auto.“
 „Lieber Neffe“, sagte Onkel, „dies ist in der Tat nichts Neues.“
 „Du hast eins, ich habe keines“, sprach der Jüngling darauf
 schmerzlich. Nennt man das Gerechtigkeit?“

„Nun“, sprach drauf der Onkel milde, „schließlich kannst du
 meins mal haben. Ich hab' demnächst einige Fahrten zu machen,
 ansonsten bräuch' ich einen Chauffeur.“
 „Onkel, ich bin ja so very much happy!“, rief der Neffe plötzlich
 munter, „daß ich leider noch völlig fahrscheinfrei bin, macht
 dir hoffentlich nichts aus.“

„Nicht sehr viel“, gestand der Onkel. Und alsbald ging Neffe Otto
 ohne Fahrschein, jedoch mit guter Laune, auf Geschäftsfahrt
 für den Onkel. Anschließend fuhr er wieder nach Haus, nicht
 braungebrannt, nur schreckensbleich, denn inzwischen war ein
 Mensch gestorben, weil er zu nah an den Wagen geriet. Und Otto
 fühlte sich erheblich schuldig.

„Das ist er auch“, sprach das Gericht. „Doch seh'n wir mal von
 Otto ab. Sein Onkel lieb ihm doch den Wagen, obgleich er wußte,
 daß der Knabe zum Fahren nicht berechtigt war. Auch er hat
 fahrlässig getötet, auch er ist darum zu bestrafen.“

„Ih'“, fragte Onkel, „wieso ich? Ich habe doch nicht mal im
 Wagen gesessen, als dieser Unglücksfall geschah.“

„Ist auch nicht nötig“, sprach sein Richter. „Das Verbot, Per-
 sonen, die keine Fahrerlaubnis besitzen, zum Führer von Kraft-
 fahrzeugen zu bestellen (§ 24 II StVG) beruht auf der Erfahrung,
 daß solche Personen Verstöße gegen die Verkehrsregeln und damit
 Unfälle befürchten müssen. Und darum ist die Sache so: Hat der
 Fahrer, also Otto, den Unfall durch eine Verletzung der Verkehrs-
 regeln herbeigeführt, die einem geprüften sorgfältigen Kraftfahrer
 als Verschulden angerechnet würde, dann ist auch der liebe Onkel
 schuldig. Hat aber Otto die Verkehrsregeln samt und sonders
 beachtet, dann hat die Tatsache, daß man ihm das Fahrzeug
 überließ, zum Unfall nicht beigetragen. Es fehlt dann der ursäch-
 liche Zusammenhang zwischen dem Mangel der Prüfung und dem
 Unfall. Doch leider haben wir festgestellt, daß Otto vom Vor-
 fahrtsrecht gar nichts wußte. Daher auch der Zusammenstoß und
 daher wiederum für ihn Gefängnis und dieses wiederum auch für
 den Onkel. Denn hätte er das Kraftfahrzeug nicht diesem Un-
 geprüften überlassen, wäre der Tod vermieden worden.“

„So hätt' ich fahrlässig getötet!“, sprach der Onkel höchst ver-
 ständnislos.

„Das hast du“, sagte das Gericht, worauf der Onkel und sein
 Neffe verwunderungs- und trauervoll selbender ins Gefängnis
 schritten.

A. M.

Urteil des Bayerischen Obersten Landgerichts v. 24. 5. 1955 (AZ: RReg. 2 St.
 215/54).

Der VFM gibt folgende Produktionszahlen bekannt:

Bezeichnung	Juni 1956 endgültig	Juli 1956 vorläufig
Mopeds	73.084	61.528
Motorräder	9.857	7.611
Motorroller	14.750	11.155
3- und 4-rädrige Personen- und Lasten- roller	7.544	8.213



Mit 2 cm an der Entzündung vorbei!

Für eine Schramme oder einen Schnitt ge-
 nügt oft ein kleiner Streifen „Hansaplast“,
 um Schlimmeres zu verhüten. Man muß
 die kleine Verletzung nur sofort verbinden,
 „Hansaplast“ also stets zur Hand haben: in der
 Hausapotheke, im Büro oder in der Tasche.

„Hansaplast“ wirkt hochbakterizid, d. h. es ver-
 nichtet die Entzündungserreger, so daß einer
 schmerzhaften Entzündung vorgebeugt wird.
 Die Wunde kann schnell und ungestört heilen.

Hansaplast ORIGINAL **Beiersdorf**
PLASTER

Roller-Motorrad- Verbandtaschen

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

Dr. RICHARD WEISS

Nachf. Albrecht Backstiegel

BERLIN - TEMPELHOF · BIELEFELD



PLASTIK-GARAGEN

für Roller und Mobile - mit vierfacher
 Entlüftung - garantiert gute Paßform.
 Bitte kostenlosen Prospekt anfordern
Moro-Welterschutz W. HERBERT KAUER
 (13 a) Rös lau/Ofr.

der wohlschmeckende
Traubenzucker für 30 Pf
 in allen Apotheken und Drogerien

Mit reinem Bohnenkaffee besonders für den Kraftfahrer

Urlaub nach Uhrzeit?

Wenige Tage im Jahr nur sind Ferien.
 Überall locken Ausflugsziele auf
 großer Fahrt. Schade, wenn Zeit
 durch Störungen verloren geht.

Continental

Reifen sind zuverlässig und aus-
 dauernd - ideale Urlaubspartner.



Ein Kapitel Diebstahlschutz — mit und ohne Hund

Zugobogen, nicht jeder kann sich einen Bernhardiner als Wächter leisten; bei 12 Pfund täglicher Nahrungsaufnahme würde der Spaß zu kostspielig werden, aber es gibt auch noch andere Möglichkeiten.

Beim Schutz vor „Langfingern“ unterscheiden wir einmal die Sicherheit für das Fahrzeug und zum zweiten für den Inhalt. Es ist wohl selbstverständlich, daß ein abgestelltes Fahrzeug verschlossen wird, nachdem man zuvor den Zündschlüssel abgezogen und den 1. Gang eingelegt hat; letzteres ist zweckmäßig, damit das Fahrzeug nicht nachts in eine dunkle Ecke geschoben wird, um es in Ruhe zu öffnen und auszurauben. Darüber hinaus kann man durch eine Unterbrechung des Zündkabels an irgendeiner versteckten Stelle (die der Findigkeit des Besitzers überlassen bleibt), verhindern, daß der Motor überhaupt anspringt. Neuerdings wird auch eine automatische elektrische Benzinbahn-Arretierung verkauft, bei Abzug des Zündschlüssels wird der Benzinbahn abgedreht.

Für Gepäck und Inhalt gilt das gleiche, was man auch den übrigen Kraftfahrzeugbesitzern rät. Nichts so umherliegen lassen, daß es begehrliche Blicke reizt. Kleinere Sachen gehören in den hinteren Gepäckraum oder unter die Sitze oder werden zumindest verdeckt. Gerade bei unserer Vollsichtkanzel ist dies wichtig, da man ja mit einem Blick übersehen kann, was sich im Kabinenroller befindet. Unser neuralgischer Punkt sind die Schiebefenster, die so, wie sie vom Werk geliefert werden, leicht von außen zu öffnen sind. Dagegen hilft:

Die einfachste Lösung: Ein Gummisaugnapf, der an die Windschutzscheibe geklemmt wird und — wenn nichts anderes vorhanden sein sollte — mit einem Bindfaden mit dem Metallknopf der Schiebefenster verbunden wird. (Preis per Gummisaugnapf 50 Pfg.)

Die sicherste Lösung: Die Metallknöpfe der Schiebefenster werden gegenseitig von innen mit einer Metalleiste verbunden, die man zuvor an den Enden mit Ausschnitten versehen hat. Ein Eindringen der an sich leichten und dünnen Schiebefenster ist so nicht möglich. („Selbstbau“ gibt es noch nicht zu kaufen.)

Die eleganteste Lösung: Am hinteren, inneren unteren Ende der vorderen Scheibe wird dieses zweiflügelige Stück Blech befestigt. Bei Verschluss des Fensters wird der eine Flügel so heruntergeklappt, beim Öffnen nach oben gedrückt und so läßt sich das Fenster leicht aufschieben. Preis 60 Pfg. und Montage.

Wer „auf den Hund gekommen ist“ kann ja auch die vierte Lösung wählen, wobei es ein kleiner Klaffer u. U. besser macht als unser guter alter Bär auf diesem Bild.

Hermann Koch



1. Dazu genügt eine Blechschraube und ein kleines Stück Leder. Mit einigermaßen Geschick kann man auch einen kleinen Lederriemen mit einer Schraube am Fensterrahmen befestigen, wie auf diesem Foto.
2. Die sicherste Lösung. Zum besseren Verständnis wurde die zweite Stange rechts ins Bild hineingehalten, um die Einkerbung zu zeigen.
3. Die eleganteste Lösung. Preis 60 Pfg.



Messerschmitt KR 201

Dipl.-Ing. Fritz Fend, der Konstrukteur der bewährten Type Messerschmitt KR 175, mit der zum ersten Mal auf dem deutschen Nachkriegsmarkt ein überdachtes Kleinfahrzeug erschien, und des KR 200, hat auch diesen Typ KR 201 entwickelt, der sich bald viele Freunde erwerben dürfte. Ein abnehmbares Scherendach, das als Zubehör geliefert wird, kann diesen Roadster auch zu einem völlig geschlossenen Fahrzeug machen. Der neue Typ „Roadster“ kostet DM 1998.—

Sprechstunde unseres Rollerarztes:

Schon jetzt vorsorgen

Es wird bald kühler werden, und es wird gut sein, sich schon in der Kleidung auf die noch unfreundlichere Jahreszeit einzustellen. Wer sein treues Gefährt nicht über Winter einmotten will, muß gerüstet sein. Wer heroisch friert — ist dumm und kann im Alter mit rheumatischen Beschwerden rechnen. Auch wenn es nicht ganz billig ist, besorgen Sie sich widerfesteste Kleidung — es lohnt sich! Meine verehrten Damen, bitte beherzigen Sie meinen Rat: Wollene Unterwäsche! Man kann ruhig darüber sprechen — dicke wollene Unterwäsche, besser zwei als eine Hose. Zuviel ist hier besser als zuwenig! Unterleibserkältungen sind lästig und schmerzhaft, außerdem langwierig und nicht ungefährlich. Am besten tragen Sie unter den modischen langen Hosen (sie dürfen allerdings nicht zu eng sein) die langen wärmenden Ski-Unterhosen nebst wollenen Strümpfen. Auch Kniewärmer wird Ihnen die Oma gern stricken, wenn Sie es selbst nicht mehr können.

Wählen Sie Ihren Mantel nicht nur nach der modischen Linie. Ein Wettermantel soll in erster Linie zweckmäßig sein. Vor allem muß er vorn windfest abschließen, also mindestens zweireihig sein. Modische Spielereien sind nichts für die kalten Monate. Gut bewährt sich immer ein Windschutz im Ärmel und einknopfbares Wollfutter, für Regen eine Kapuze.

Sollte der Mantel am Kragen nicht fest schließen, so nehmen Sie bei starkem Regen statt des Schals ein trockenes Frottiertuch. Es wird Sie vor dem unangenehmen Gefühl bewahren, wenn ein Tropfen vom Hals aus am Körper seinen Weg abwärts sucht. Und wenn es Ihnen trotz warmer Kleidung doch noch kalt wird, so kaufen Sie sich am nächsten Kiosk eine große Zeitung. Sie bietet, unter dem Mantel ausgebreitet, einen vorzüglichen Kälteschutz (Papier ist ein schlechter Wärmeleiter).

Ohne Brille sollte nur derjenige fahren, dessen Roller mit Schutzscheibe ausgerüstet ist. Tränende Augen behindern die Sicht und damit Ihre Sicherheit. Außerdem ziehen Sie sich eine Bindehautentzündung zu, die unangenehm und schmerzhaft ist. Ärztliche Hilfe kann sie zwar schnell beheben — aber lieber Krankheiten vermeiden als heilen.

Und wer trotzdem kalt und durchnäßt nach Hause kommt, dem empfehle ich zunächst ein heißes Bad, Kleiderwechsel, kräftiges Essen — Kenner bevorzugen auch Grog — und dann ins Bett! Und damit wünsche ich Ihnen einen warmen Herbst. Dr. Str.



Kontrollpunkt

Vespa-Schwarzwaldfahrt-1956 in Freiburg i. Br.

Der Vespa-Club Freiburg hatte am Sonntag, dem 29. Juli, seinen großen Tag: die Organisation einer Zuverlässigkeitsfahrt, zu der 115 Teilnehmer ihre Nummern abgeben hatten. Nach monatelanger Vorbereitung und mit freundlicher Unterstützung durch den VCvD, den ADAC und die zuständigen Behörden war alles zum Empfang der Vespa-Freunde bereit. Mit Verwunderung nahmen die Freiburger von der ungewohnten Vespa-Invasion Kenntnis. Lustige Jungens aus Berlin, München, Hamburg, Frankfurt und Tübingen, Schneidige Franzosen aus Colmar, Belfort und Epinal. Alte Vespa-Kameraden aus Thun, Bern, Zürich und Genf. Die Saarländer kamen, wie immer, in großer Zahl. Der Laimesclub Schwarzwaldfahrt war durch Offenburg und Lörrach vertreten. Zur Begrüßung gab es eine Erfrischung, Benzingutscheine und Prospekte vom Schwarzwald. Reibungslos geleiteter der Lotsendienst die Gäste in die vorbereiteten Quartiere.

Zum gemeinsamen Abendessen traf sich alles im Hotel „Deutscher Kaiser“. Ein besonders eingerichteter Dolmetschendienst sorgte dafür, daß auch die englischen und französischen Freunde mit den schwierigen Bedingungen der Ausschreibung restlos vertraut gemacht wurden.

Am Sonntagmorgen, um 5.45 Uhr beginnt die Fahrzeugabnahme und ab 6.30 Uhr starten die Teilnehmer in Minutenabständen von der Talstation Schauinsland. Schon hier die prickelnde Atmosphäre aller motorsportlichen Veranstaltungen: Flaggen der Nationen und Clubs, fliegende Werkstatt, große Firmenschilder, Benzingeruch, fast alle Fahrer mit Sturzhelm. Bei der Startprüfung gibt es für manchen schon die ersten Strafpunkte, wenn der kalte Motor nicht gleich anspringen will. Dann geht die Reise los. Über 111 km steil bergauf und jäh hinab. Ein großer Teil der Strecke besteht aus einfachen Feld- oder Holzabfahrwegen, die jedoch einen festen Bestandteil des öffentlichen Verkehrsnetzes darstellen. Neben den 5 Durchgangskontrollen sind 11 Zeitnahmen mit Stempelfahren eingesetzt, damit der Durchschnitt von 30 km genau überwacht und die Zuverlässigkeit von Fahrer und Maschine beurteilt werden können. Auf halbem Weg wird eine Erfrischung und ein sauber verpacktes Frühstück gereicht. Hier ist auch eine Zwangspause von 5 Minuten angesetzt, die durch richtiges Rechnen wieder gut gemacht werden muß. Die Fahrer sollen nämlich nicht rasen, sondern die Schönheiten der Landschaft genießen. Wer trotzdem auf die Tube drückte, hat mit Strafpunkten dafür gebüßt. Einige Kilometer vor dem Ziel wird ein komplizierter Slalom passiert und schließlich nach der letzten Zeitabnahme ist eine Langsamfahrt zu absolvieren, wobei den vielen Zuschauern Gelegenheit geboten wird, die Geschicklichkeit der Fahrer zu bewundern und die Fährlichkeit die Möglichkeit hat, die Aufmerksamkeit und Konzentration der Konkurrenten nach einer so schweren Fahrt zu prüfen.

Alle Kontrollstationen sind durch Telefon miteinander verbunden. Zum Glück werden die drei Sanitätsposten nicht gebraucht. In den durchfahrenen Ortschaften nimmt die Bevölkerung lebhaften Anteil am sportlichen Geschehen, und die Polizei hält hilfsbereit nötigenfalls die Strecke für unsere Fahrer frei. Ich stehe am Kontrollpunkt Notschrei und höre ein helles Pfeifen im Wiesental. Da sind sie auch schon heran. Eine reine Freude, wie diese zwei GS die Steigung nehmen. Auf meine Frage lachen beide Fahrer: „Es war schwer, aber schön“. Das hörte ich später immer wieder. Jetzt kommt eine Dame. „Zuerst wollte ich aufgeben“, sagt sie, „aber jetzt bin ich froh, daß ich durchgehalten habe.“

Mitteldure Strecke



Einer fährt mit einem gerissenen Gaszug. Das Kabel hat er nun an der Fußbremse befestigt und gibt mit dem Fuß Gas oder bremst. Je nach Bedarf. Eine großartige Leistung. Schade, daß er beim Slalom dadurch keine Chance mehr hat, denn er war vor seinem Pech gut plaziert. Im Gebiet des Hochkopfes ist eine Maschine 10 m den Hang hinabgerutscht. Der Mann konnte vorher abspringen. „Könnt ihr mir eben helfen, die Maschine zu holen?“ bittet er die nachfolgenden Kameraden, ohne sich weiter aufzuregen. Die Maschine ist völlig intakt, und unser Freund setzt die Reise fort. Eine Vespa muß ca. 60 km abgeschleppt werden. Fußbremse und Kupplung sind hinüber. Ein Mann vom Streckenposten meistert diese nicht leichte Aufgabe. In Todtnau treffe ich an der Tankstelle einige französische Teilnehmer. Sie sind ziemlich erschöpft. Die Steilfahrten auf z. T. frisch geschotterten Straßen sind keine Kaffeefahrt. Aber sie fahren so schnell weiter, daß sie die geforderte Zeit unterbieten und dadurch Strafpunkte sammeln. Der Mann aus Nottingham, England, winkt überlegen ab, als ich ihn nach dem Rollspilit frage. „Ich fahre den ganzen Winter bei Glätteis und habe dadurch große Erfahrung in solchem Gelände. Ich habe mir unterwegs sogar Zeit gelassen, euren schönen Schwarzwald anzusehen. Im nächsten Jahr komme ich wieder, wenn ich bis dahin nicht zum Militärdienst einberufen werde.“ Na bitte! — Als gegen 12 Uhr die letzte Vespa das Ziel am Bahnhof Wiehre erreicht, sind nur drei Maschinen durch Kupplungs- oder Bremschäden ausgefallen. Auch die genaue Schlußabnahme kann keine Blechschäden feststellen.

Während die Teilnehmer sich zur gemeinsamen Mahlzeit wieder im Hotel „Deutscher Kaiser“ versammelt, begann in der Fährleitung die schwere Arbeit der Auswertung. Als dann der hauptverantwortliche Leiter, Herr Koslowski, 1. Vorsitzender des Vespa-Landesclubs Schwarzwald, den Saal betrat, wurde er von den erwartungsvollen Vespa-Freunden mit herzlichem Beifall empfangen. Die hervorragende Stimmung der Teilnehmer belohnte endlich die arbeitsreichen Monate der Vorbereitung. Die gute Organisation der Veranstaltung und der sportliche Charakter der Prüfung, sowie die ordentliche Markierung der Strecke wurde allgemein gelobt. Bis auf einige wenige, die sich anscheinend vorher nicht genau informiert hatten und deshalb die Art der Veranstaltung verkannt hatten.

Bei der Preisverteilung konnten die Sieger neben hübschen Geschenken die geschmackvoll gestaltete



Langsamfahrt

Fotos: Knoll

Plakette in Empfang nehmen. Selbstverständlich wurden die drei tapferen Damen aus Frankreich, dem Saarland und Karlsruhe durch Überreichung eines Damenpreises und Blumen zusätzlich geehrt. Die Berliner bedankten sich beim VCF durch die Übergabe eines kleinen Berliner Bären, und die Franzosen schenkten als Andenken ein Bild von Grenoble.

Die Freiburger Vespen feierten noch lange den schönen Erfolg und stellten fest, daß sowohl nach dem Ergebnis dieser Prüfung, als auch nach dem Urteil der Fahrer hier eine sportliche Veranstaltung gelungen ist, die speziell auf den Rollerfahrer zugeschnitten war, seinen Möglichkeiten gerecht wurde, seine Fähigkeiten ausschöpfte und somit — ohne zu schwierig oder zu leicht zu sein — gerade das darstellte, was künftigen Wettbewerben als Vorbild für zünftigen Rollersport dienen könnte.

Siegerliste

- Goldplakette:**
Hermann Schiebel, Tübingen, 3 Strafpunkte;
Willi Raumer, Frankfurt, 4 Strafpunkte;
Jack Ludwig, Kildberg/Schweiz, 9 Strafpunkte.
- Silbermedaille:**
Gerhard Hagemann, Tübingen, 11 Strafpunkte;
Gerd Baumann, Lörrach, 12 Strafpunkte;
Christoph Aulepp, Frankfurt, 13 Strafpunkte.
- Bronzemedaille:**
Jürgen Dehn, Hamburg, 17 Strafpunkte;
Schwaiger, München, 18 Strafpunkte;
René Groß, Kersers/Schweiz, 23 Strafpunkte.
- Den Wanderpreis des Vespa-Landesclub Schwarzwald wurde von Herrn Gerd Baumann aus Lörrach gewonnen.

Rollerclub Celle

Die Veränderungen im Rollerclub Celle (Clubmeldung, Heft 8/56) bedürten einer nachträglichen Klärung. Der Sachverhalt war, wie wir zuverlässig erfahren, folgender: Der amtierende Vorsitzende des RCC, Herr Weiß, mußte aus verschiedenen Gründen sein Amt am 1. 6. 1956 niederlegen. Auf einer über den 2. Vorsitzenden Siebert einberufenen außerordentlichen Mitgliederversammlung wurden die Herren Meyer, Finger und Schöll für das Amt des Vorsitzenden vorgeschlagen. Diese Herren lehnten jedoch die Annahme ab und Herr Weiß wurde wiedergewählt. Als sich daraufhin einige Unstimmigkeiten der verschiedenen Auffassungen ergaben, erklärten mehrere Mitglieder, darunter auch Bernhard Finger und Frau, ihren Austritt. Nunmehr erfolgte die Wiedergründung des vorübergehend im Rollerclub Celle aufzugehenden Lambretta-Clubs Celle.

Wim Dussel spricht vor Roller-Clubs

Weltreisender Wim Dussel kommt im Januar 1957 aus seiner holländischen Heimat nach Deutschland, um vor Roller-Clubs über die Erlebnisse und Erfahrungen seiner zwölfmonatigen Reise über 60000 km Vorträge zu halten. Ein Farbfilm und Farbdias werden seinen Vortrag interessant illustrieren. Wegen der Reisedisposition werden interessierte Clubs schon jetzt gebeten, Termine zu benennen. Anfragen können an die Redaktion der RR gerichtet werden.

Club der Münchener Vespa-Freunde

Der „Club der Münchener Vespa-Freunde“, der jüngste — aber wahrscheinlich bereits größte unter den fünf Münchener Rollerclubs — entwickelt eine ungewöhnliche Aktivität. Das Rezept für diesen Aufschwung des Clubs heißt: Werbung. Jedes Mitglied hat sein Bündel Werbezeit in der Tasche. Es ist zum Sport geworden, jedem Vespa-Fahrer auf der Straße nachzufahren, jeder parkenden Vespa einen Zettel anzustecken. Tag für Tag „rollt“ die Clubwerbung.

Joe Johnston, ein Amerikaner aus Michigan, und Eili, eine geborene Erdingerin, beide begeisterte Clubmitglieder, machen demnächst „Vespa-Hochzeit“. Beide haben schon ihre vierte Vespa. Joe hat bereits seine 100000 Vespa-Kilometer heruntergerollt und Eili ist Deutschlands erste Vespa-Fahrerin. Joe hat einen amerikanischen Straßenkreuzer, der aber bei der Hochzeit in der Garage bleibt. Mit zwei Vespas wird Brautpaar Joe und Eili demnächst am Standesamt und Kirche vortahren. Der Club rollt mit geschmückten Vespas hintennach. Anschließend machen Joe und Eili eine „Vespa-Hochzeitsreise“ durch Europa.

Bei der vor einigen Tagen erfolgten Gründung der Sektion Schillersee des Clubs der Münchener Vespa-Freunde wurde der Schriftsteller Jo Hanns Röster als jüngstes Clubmitglied aufgenommen und ihm die Ehrenpräsidentschaft angetragen. Geschlossen wird der Club demnächst seinen „Vespa-Präsidenten Jo“ an der Autobahneinfahrt abholen. Ein Vespa-Ball, mit Wahl einer „Vespa-Königin“, und zwei neuen Vespas als Tombola-Gewinn, steht bereits jetzt auf dem Faschingsprogramm.

Die Clubabende finden jeden zweiten und vierten Donnerstag im Monat um 20 Uhr im Nebenraum der Pschorrbräu-Bierhallen statt. Die derzeitige Vorstanderschaft besteht aus: Wolfgang Schramm, Ing. Bieber (1. und 2. Vors.), Theo Ranziinger, Peter Winker (Kassier, Schriftführer), Franz Schwalger (Sportwart).

Europa-Freundschaftstreffen des Vespa-Clubs Wiesbaden

Der Vespa-Club Wiesbaden im VCvD, einer der ältesten deutschen Vespa-Clubs, veranstaltet am 1., 2. und 3. September ein großes Europa-Freundschaftstreffen. Hierzu werden zahlreiche Fahrer und Fahrerinnen aus dem In- und Ausland erwartet.

Kabinenroller-Club Stuttgart

- Samstag, 1. 9. 1956, 20 Uhr: Sommernachtsfest im Dachswald;
Freitag, 7. 9. 1956, 20 Uhr: Mitgliederversammlung im Clublokal;
Sonntag, 9. 9. 1956, 8 Uhr: Abfahrt in Stuttgart am Karlsplatz zur diesjährigen Fuchsjagd und anschließenden Geschicklichkeitsprüfung;
Sonntag, 23. 9. 1956, 13 Uhr: Abfahrt in Stuttgart am Karlsplatz zur Bildersuchfahrt;
Samstag, 29. 9. 1956, 17 Uhr: Stammtisch auf dem Stuttgarter Volkstest.
- Außerdem jeden Freitag um 20 Uhr zwangloser Stammtisch im Clublokal, Gaststätte zum Hohenstaufen in Stuttgart, Tübinger Straße Ecke Kolbstraße.

Die beiden Veranstaltungen am 9. und 23. 9. 1956 zählen als Wettbewerb zur Club-Meisterschaft. Wer an diesen beiden Tagen die meisten Punkte erzielt, wird Clubmeister 1956 des Karoclubs Stuttgart. Die nächsten drei Punktsieger erhalten noch einen Trostpreis.

Kabinenroller-Club Stuttgart
Weller
Geschäftsstelle Fellbach, Postf. 97

Um es vorweg zu sagen: Die Internationalen Ludwigsburger Rollertage haben nicht das gebracht, was mancher interessierte Rollerfahrer sich davon versprochen hatte. Es war nicht die Fortsetzung der im Vorjahr gezeigten steigenden Linie.

Vorbeugend und zum besseren Verständnis muß gesagt werden, daß die Initiatoren bereits bei der ersten derartigen Veranstaltung im Jahre 1954 die bewußte Aufteilung in einen streng-sportlichen und einen turnier-sportlichen Teil einkalkuliert hatten. Deshalb fand besonders im Rahmen der vorjährigen Veranstaltung das dargebotene Programm viel Anklang, da einerseits die 2. Rollerprüfungsfahrt den Sportfahrern die Gelegenheit gab, ihr Können zu beweisen, darüber hinaus aber dem größeren Teil der Rollerfahrer das durchgeführte Rollertourner Inhalt und Mittelpunkt der Ludwigsburger Rollertage war. Das Fluidum der damaligen Veranstaltung war einfach so, daß auswärtige Besucher die Teilnahme an kommende Ludwigsburger Vorhaben von vornherein beschlossen! Es war seinerzeit ein wohl-durchdachtes und wohlorganisiertes Treffen, auf-gelockert durch nette Einlagen und nicht unwesent-lich zum Erfolg gebracht durch die freundliche Anteilnahme und Begelsterung der vielen in- und ausländischen Rollerfahrer.

Die „3. Nationale Rollerprüfungsfahrt“ am 28. mit 29. Juli 1956 war trotzdem ein besonderer Höhepunkt im diesjährigen sportlichen Rollereben, besonders, wenn man es von der Warte und mit den Interessen eines Motorsportlers aus betrachtet. Sie erhielt ihre besondere Note durch die Teilnahme einiger Werksfahrer und Fabrikmannschaften. Wenn aber einige Teilnehmer nahe daran waren, aus naheliegenden Gründen die üblicherweise hohe Protestgebühr zu hinterlegen, dann beweist das andererseits, daß eine Veranstaltung, wenn sie schon das Prädikat „Sport“ für sich beansprucht und vom ADAC protegiert wird, 100%ig durchgeführt und ausgewertet werden muß. Zum Trost sei gesagt, daß es bei jeder Fahrt Unstimmigkeiten und verärgerte Teilnehmer gibt, die ... beim nächstenmal, auf Grund ihrer sportlichen Wesensart, doch wieder dabei sind!

Wie steht nun aber das Gros der Rollerfahrer Leistungs- und Geländefahrten gegenüber? — Voller Erwartung waren also viele „kleine“ Rollerfahrer gen Ludwigsburg gepilgert, lasen die lange Liste der mit der Durchführung betrauten Personen und barrierten der Dinge, die da kommen sollten. Am Rande der Rollerprüfungsfahrt als Zuschauer zu fungieren, mag seine Reize haben und dem einzelnen fahrtechnische Anregungen geben. Bei der Bescheinigungsprüfung und am Berg feststellen zu können, daß die Vespa einen unerhörten Anzug hat, ist die „gesehene“ Bestätigung einer vorher gesehene Tatsache. Teilnehmer auf Geländestrecken schliddern zu sehen und geknickte Purzelbäume zu bewundern, mag vom Standpunkt des unbeteiligten Rollertouristen und vom sensationslüsternen Publikum aus als willkommene Abwechslung betrachtet werden, darf aber nicht als Anziehungspunkt wirken. Für den Teilnehmer selbst ist eine derartige Rollerprüfungsfahrt eine zu befürwortende Erprobung der Fahrtfähigkeit.

Warum aber eine großaufgezogene Veranstaltung für einen relativ kleinen Kreis sportbegleitetster Rollerfahrer durchführen und eine Rollereinvasion nach Ludwigsburg hervorrufen, wenn im Anschluß an die traditionsgemäße Korsofahrt das Bindende und Gemeinsame fehlt, so daß die erwartungsvolle „Rollerfamilie“ in einzelne Gruppen zerfällt? Im Vorwort des Programms zu den Ludwigsburger Rollertagen sagt Landrat Dr. Ebner: „Uralt ist des Menschen Bestreben, durch Sport und Spiel einander näher zu kommen“.

Leider hat der Veranstalter diese Wahrheit verkannt und den vielen Rollerern in diesem Jahr keine Gelegenheit zum „Kräftemessen“ gegeben. Der riesige

Erfolg des vorjährigen Treffens müßte doch ein Ansporn gewesen sein. Sollte das Fehlen eines Geschicklichkeitsturniers tatsächlich seine Begründung in der Instandsetzung des Ludwigsburger Stadions und dessen Rasen haben?

Manche und besonders die auswärtigen und ausländischen Teilnehmer ergriffen selbständig und selbstverständlich die Gelegenheit und betrachteten den angebrochenen Sonntag als „touristisches, historisches und architektonisches Intermezzo“, indem sie das wundervolle Schloß und dessen Gärten besuchten. Auf diesem Gebiet ist keiner der Besucher, sofern er das nötige Interesse aufbrachte und offenen Auges lustwandte, zu kurz gekommen! Auch der abendliche Bummel über die „Festwiese“ mag manchem gefallen haben.

Zur Festigung der clubnabeharlichen Beziehungen und des Kameradschaftsgefühls dürfte aber die abendliche Siegerehrung und das gemütliche Beisammensitzen wesentlich beigetragen haben. Die Bemühungen des Veranstalters auf diesem Gebiet sind besonders hervorzuheben und es muß gesagt werden, daß es ihm gelang, der 3. Barock-Rallye einen würdigen Anklang zu geben. Die bisher gezeigte Initiative und die Einsatzbereitschaft des MSC Ludwigsburg läßt erhoffen, daß die Rollertage 1957 wieder zum nachhaltigen Erlebnis werden.

Die „3. Roller-Prüfungsfahrt“ ergab folgende Klassenleiter

- Klasse 1, bis 100 cm:**
 1. Günther Ruth, Adler-Junior, Goldplakette;
 2. Helmut Weis, Adler-Junior, Goldplakette;
 3. Siegfried Jung, Adler-Junior, Goldplakette.
- Klasse 2, bis 125 cm:**
 1. H. J. Vogt, NSU-Lambretta, Goldplakette;
 2. Helmut Schweigert, NSU-Lambretta, Silberplakette;
 3. Richard Brandenstein, Triumph-Tessy, Bronzeplakette.
- Klasse 3, bis 150 cm:**
 1. Gerd Hummel, Me-Vespa, Goldplakette;
 2. Roland Taube, Zündapp-Bella, Silberplakette;
 3. Kaspar Rittlinger, NSU-Prima, Silberplakette.
- Klasse 4, bis 175 cm:**
 1. Willi Massa, Heinkel-Tourist, Goldplakette;
 2. Hans v. d. Marwitz, Heinkel-Tourist, Silberplakette;
 3. Max Schmid, Heinkel-Tourist, Silberplakette.
- Klasse 5, bis 200 cm:**
 1. Edgar Rudolf, Progreß, Goldplakette;
 2. Wilfried Meier, Progreß, Goldplakette;
 3. Hubert End, Progreß, Silberplakette.
- Klasse 9, Kabinroller:**
 1. Karl Herd, Messerschmitt, Goldplakette;
 2. Kurt Fräsch, Heinkel, Bronzeplakette;
 3. Karlheinz Reih, Messerschmitt, Bronzeplakette
- Mannschaftswertung:**
 1. ADAC Offenburg;
 2. Adlerwerke;
 3. MC Oberallgäu.

Einzelwertung

- Platz 1: Deisler, Werner, Messerschmitt, Regensburg, 2682 Punkte;
- Platz 2: Kober, Helmut, Vespa, Kuopio (Finnland), 2582 Punkte;
- Platz 3: Renz, Manfred, Heinkel, Friedrichshafen, 2413 Punkte;
- Platz 4: Fluger, Bernhard, Lambretta, Celle, 1171 Punkte.

Beste FahrerIn

Wagner, Dora, Lambretta, Rimini, 870 Punkte.

Die Leistungen der Sieger wurden durch geschmackvolle Ehrenpreise gewürdigt. Besonders hervorzuheben ist die als Trostpreis und als Erinnerungsgabe überreichte Plakette, die auch in diesem Jahr zu den saubersten und künstlerisch wertvollsten gehört.

Die goldene Ehrennadel für Herrn Hans Glas, Seniorchef der Goggo-Werke und Ehrenmitglied des Augsburg Goggo-Clubs

Etwas 10 Goggomobile, über 20 Motorroller mit 65 Personen des Augsburg Goggo-Clubs, führen für zwei Tage in das Herstellerwerk und die Geburtsstätte dieser Fahrzeuge zu ihrem Ehrenmitglied und Firmenchef Hans Glas nach Dingolfing.

Nachdem die Quartiere aufgesucht waren, traf man sich in dem Gästehaus. Herr Kömmel von der Firma, begrüßte alle Anwesenden und stellte fest, daß der Augsburg Goggo-Club einer der rührigsten im ganzen Bundesgebiet sei. Besonders beim Augsburg Goggo-Club könne die Entwicklung vom Motorroller zum Goggomobil festgestellt werden.

Danach begrüßte der 1. Vorsitzende des Goggo-Clubs Augsburg, Willi Haß, alle Damen und Herren, darunter auch die Mitglieder des Dingolfinger Goggo-Clubs und dankte dem Chef der Firma und Ehrenmitglied des Clubs für die Einladung und so überaus freundliche Aufnahme und Herrn Kömmel für die ganzen Vorbereitungen dieses Besuchs.

Im Anschluß daran wurde Herrn Hans Glas sen. die goldene Ehrennadel des Clubs mit einer künstlerisch gestalteten Urkunde überreicht. Der 1. Vors. W. Haß wies besonders auf die großen Verdienste dieses Mannes mit seiner einmaligen Energie und seinem

unermüdblichen Arbeitsgeist hin. Herr Karl Kömmel, der große Motorsportidealist und Betreuer aller Goggo-Clubs wurde in Würdigung seiner Verdienste zum Ehrenmitglied des Clubs ernannt und bekam Clubnadel und Clubmütze mit den Augsburg Stadtfarben. Der 1. Vorstand vom AGC., W. Haß, bekam vom Dingolfinger Goggo-Club die silberne Clubnadel und ein Geschenk überreicht.

Anschließend saß man noch recht lange gemütlich beisammen und der bekannte Musiker Josef Eichen-scher sowie die Clubhumoristen Max Müller, Werner Heimer, Horst Rutsch und H. Winkler brachten die Stimmung auf den Höhepunkt. Auch die unermüdblichen Tänzer kamen hier auf ihre Kosten.

Am Sonntag vormittag wurde unter Führung von Ehrenmitglied Karl Kömmel gemeinsam der Betrieb besichtigt. Alle Teilnehmer drückten ihre Bewunderung über das in der Firma Geschene aus und nach einem gemeinsamen Mittagessen und der Verabschiedung ging die Heimfahrt über Landslut, wo noch der schöne Festzug der Landshuter Fürstent-hoheit die Anerkennung der Augsburg Goggo-rianer fand.

Clubnachrichten:

- 6. 9. 1956, Verkehrserziehung und Vortrag von Herrn Kommissar Heider.
- 16. 9. 1956, Rundfunkbesichtigung der 3. Gruppe des Clubs.
- 29. 9. 1956, Oktoberfest-Wiesenbummel (Fahrt mit dem Omnibus).

Liebe Roller Revue

Auch wir, der Lambretta-Club Bochum, möchten mal etwas von uns hören lassen. Wir möchten Dir etwas von unserer Fahrt am 21. und 22. Juli nach Namur (Belgien) berichten. Wir fuhren mit 5 Rollern um 6 Uhr in Bochum ab und kamen etwa gegen 14 Uhr dort an. Wir wurden schon erwartet. Auf dem Platz vor dem Rathaus war die Zielkontrolle. Dort wurde uns ein Lokal angewiesen, extra für uns Deutsche. Am Abend fand die Wahl der Miß Lambretta statt. Wir hatten Privatquartiere. Als wir bezahlen wollten, fühlte man sich belächelt. Am Morgen des 22. Juli gegen 9 Uhr fuhren 250 Lambretten nach Namur zur Zitadelle. An der Fahrt waren Clubs aus fast allen europäischen Ländern, in denen Motor-roller gefahren werden, beteiligt. Nach der Rückkehr von Namur, gab es für die Clubführer einen Wein-empfang im Rathaus von Andenne mit einer An-sprache des Herrn Bürgermeisters. Im Namen aller deutschen Teilnehmer dankte der Vorsitzende des Lambretta-Clubs Krefeld, für die hervorragende Organisation. Am Nachmittag fand das Turnier statt, wo wir auch noch ganz schön was zulernen konnten. Um 17 Uhr war die Preisverteilung und der Lambretta-Club Bochum bekam in der Zielfahrt seinen ersten Pokal. Die Freude darüber war bei uns sehr groß. Nach dem Austausch unserer Freund-schaftswimpel fuhren wir über Holland nach Hause, wo wir gegen 1 Uhr wohlbehalten eintrafen. Alles in allem kann dieses Treffen als wohl gelungen bezeich-net werden. Die Aufnahme, die wir in Belgien fanden, war herzlich. Wir wollen hoffen, daß im nächsten Jahr noch mehr deutsche Clubs dort vertreten sind. Wir selbst werden, wenn es möglich ist, wieder dabei sein.

Großes Lambretta-Treffen in Augsburg

Der Lambretta-Club Augsburg startet am 15./16. Sep-tember 1956 seine 2. sportliche Großveranstaltung im Rahmen einer Geschicklichkeitstfahrt.

An alle Lambretta-Clubs, die ca. 200 km im Umkreis von Augsburg liegen, ergeht der Ruf „Auf zur Fahrt in die schöne alte Fuggerstadt!“ Verbringt bei uns und mit vielen anderen Lambrettisten einige un-beschwerliche Stunden und nehmt teil am edlen Wett-streit. Wertvolle Preise winken jedem Teilnehmer dieser Fahrt.

Am Vorabend, Samstag, den 15. September steigt ein großer Fest-Kommers mit Tanz und bunter Unter-haltung. Es ist daher wünschenswert, wenn alle Teil-nehmer bereits am Spätnachmittag des 15. Septem-bers eintreffen, da ein Lampton-Korso das Fest der Lambrettisten eröffnet. Für preiswerte Übernachtung sorgt der LCA. Der Beipreis für jeden Rollleur beträgt DM 2,50 bis 3.—.

Die Vorsitzenden der Lambretta-Clubs, die an diesem Treffen interessiert sind, werden gebeten, ihre Teil-nahme und Erscheinen anzumelden. (Maschinen und Personal.) Nähere Einzelheiten gehen dann den Clubs zu. Herzlich willkommen in Augsburgs Mauern! Lambretta-Club Augsburg, Lutzelstraße 28 1/2

Lambretta-Club Düsseldorf besucht Heldenfriedhöfe

Am vergangenen Wochenende startete der Lambretta-Club Düsseldorf im Rahmen einer Sonntagsausfahrt zu einem Besuch der Heldenfriedhöfe im Hürtgenwald und legte am Ehrenmal der Kriegsgräberstätte Hürtgen einen Kranz nieder. In einer kurzen An-sprache betonte der 1. Vorsitzende, Herr Gaston West-phal, daß viele der Clubkameraden Freunde auf allen Heldenfriedhöfen Europas hätten, und daß mit dieser Geste auch symbolisch aller Gefallenen beider Welt-kriege gedacht sein solle, denen das Schicksal es nicht vergönnt hat, heute noch unter uns zu weilen.

Dieser Besuch soll anregend und beispielhaft sein in einer Zeit, die durch Gesellschaftsreisen und der Jagd nach dem besseren Lebensstandard unsere Gefallenen so leicht in Vergessenheit geraten läßt.



Eine Aufnahme von der Vorbesprechung zur ersten Segelflugverfolgungsfahrt für Roller, die der Lambretta-Club Celle in seinem Programm aufgenommen hat. Sieger der 1. Segelflugverfolgungsfahrt (19. August), die trotz Sturmwind startete, sind
1. Herr Wildschütt
2. Herr Beddies
beide L.C. Braunschweig



Vor dem Triumphbogen in Paris

Alle guten Dinge sind drei, dachte ich mir, als ich zur diesjährigen Internationalen Polizeierntfahrt nach Paris startete. Die letzten Jahre war mein Stahlrolli ein Goggoroller, doch diesmal ein Goggomobil 300. Die vom französischen Innenministerium ausgeschriebene Fahrt war gerade für uns deutsche Teilnehmer besonders schwer. Auf die übliche Ziel-fahrt verzichtete ich, weil die 41tägige Rallye ver-natlich mehr sportlichen Charakter trug.

In bester Stimmung kamen wir in Straßburg an, wo wir Gäste der dortigen Verkehrspolizei waren. Aber schon am folgenden Tage morgens 8.00 Uhr starteten wir mit mehreren französischen Kameraden in Richtung Süden. Unter Einhaltung einer Durch-schnittsgeschwindigkeit von 60 km/h führen wir auf den uns vorgeschriebenen Straßen über Lyon, der Rhône entlang nach Nîmes. In jedem größeren Ort mußten wir eine Kontrollstelle aufsuchen. Dazu ist noch zu bemerken, daß für alle Fahrzeuge, ganz gleich ob Solokrad oder Zweiflitzerwagen, derselbe Schnitt verlangt wurde. In pausenloser Fahrt ging es über Montpellier, Rodez, Le Puy, St. Etienne nach Lyon, wo sich alle Fahrtteilnehmer ein Stellfichen gaben.

Nach wenigen Stunden Schlaf starteten alle Teil-nehmer zwischen 4.00 und 5.00 Uhr zur dritten

XI. Intern. Rallye der Polizei nach Paris

Mit dem Goggomobil auf großer Fahrt durch Frankreich

gemeinsamen Etappe über 784 km. Die Strecke führte durch die Alpen, und zwar auf untergeordneten Straßen, den Pässen Granier, Croix Haute und an-deren. Kontrollstellen mußten in Natus, Annecy, Chambéry, Grenoble, Die, Privas, Le Puy, St. Flour und Clermont Ferrand angefahren werden. Die Fahr-strecke war nicht gesperrt und nicht gekennzeichnet. Pausen waren nicht eingelegt worden. Für mein Zweitaktfahrzeug hatte ich Reservelöl mit. Der Motor hatte Unvorstellbares zu leisten, mußte er doch auf flacher Strecke ständig 90 Sachen hergeben, um das Versäumte zeitlich wieder herauszufahren. Nach 16stündiger Fahrt erreichte ich an diesem Tage „vollkommen fertig“ das Tagesziel. Aber vielen anderen ging es nicht besser und sogar die französi-schen Kollegen mußten Strafpunkte hinnehmen, selbst mit den schwersten Fahrzeugen. Nebenbei ist zu erwähnen, daß etwa die Hälfte der Wagen aus-gefallen sind, sei es durch Unfälle, Motorschaden oder dergleichen. Es war deshalb nicht wunderbar, daß nach der 540 km langen Etappe des letzten Tages von 52 gestarteten Wagen nur noch 21 das Ziel in Montlhéry erreichten, davon noch 3 Goggo-mobile. Als Abschluß absolvierten wir hier auf der berühmten Rennstrecke eine Geschwindigkeits-prüfung, bei der wir uns gegenüber den französischen Renaultfahrern revanchieren konnten. Wir waren sichtlich zufrieden, und alle stauten, nachdem bekannt wurde, daß 3 Goggomobile einen 7., 8. und 11. Platz im Gesamtklassenment belegten. Vor uns lagen sechs französische Polizisten mit ihren 750 ccm Renault. Der einzige an einen deutschen Fahrer fallende Silberpokal war nach der Siegesfeier im Rathaus von Paris mein Eigentum.



Auf der Bahn von Montlhéry

Daß man gerade in Paris unseren Kleinwagen be-sonderes Interesse widmete, war verständlich. Preis-lich wäre das Goggomobil im Vergleich zu den fran-zösischen Wagen sehr billig.

Für die nach Paris reisenden Roller- und Mobil-freunde sei auf den Campingplatz dort verwiesen. Der Straßenverkehr ist im Stadtbereich äußerst stark, aber man fährt dort sehr vorsichtig und ohne Hupe. Wir traten nach einem ausgedehnten Stadtbummel durch Paris unsere Rückfahrt an und hielten uns dann nochmals in Straßburg auf. Unsere dortigen Kollegen empfingen uns herzlich und unser Erfolg wurde gebührend gefeiert.

Allgemein darf ich den Goggomobilfreunden sagen, daß eine derartige Rallye keine Spazierfahrt ist, aber diesem Wagen kann man das Äußerste abver-langen. Ein Mischungsverhältnis von 1:20 ist auf alle Fälle erforderlich und eine größere Döse schadet nie. Das Reifenmaterial wurde merkwürdig beansprucht, obwohl das Material als sehr gut anzusehen ist.

Ergebnis dieser Fahrt: PKW bis 750 ccm 7. Platz Mair Wolfratshausen, Goggomobil, 8. Platz Sigl. Regensburg, Goggomobil. Zugleich 7. und 8. Platz in der Gesamtwertung aller Wagen (52) bis über 2000 ccm. Die ersten 6 Plätze wurden von Franzosen auf Renault belegt. *M.Ma.*

Staffelmeisterschaft der Heinkel-Staffel Köln 1956

Am Sonntag, dem 29. Juli 1956 trug die Heinkel-Staffel Köln ihre diesjährige Staffelmeisterschaft aus. Wegen der Urlaubszeit erschienen nicht ganz soviel Teilnehmer wie man das sonst gewohnt ist, aber es kann trotzdem gesagt werden, daß dieser Tag ein voller Erfolg wurde. Eine besondere Freude war es, festzustellen, daß sich auch der Heinkel-Club Moers in Köln eingefunden hatte.

Mit „einigen Minuten“ Verspätung startete man dann in Köln zur Gleichmäßigkeitsfahrt nach Herrchen a. d. Sieg, und zwar in einem Abstand von zwei Minuten. Es war die Bedingung gestellt, nach Karte zu fahren und die Strecke zwischen 70 und 90 Minu-ten zu bewältigen. Jede Maschine, welche früher oder später eintraf, wurde mit einem Strafpunkt je Minute belegt. Als kleine Talentprüfung wurde am Schluß vom Vorsitzenden der Kölner Staffel noch ein Kerzenwechsel in das Programm aufgenommen und siehe da, wie „fest“ bei manchem die Kerze saß. Aber das Herinstecken der Kerze allein genügte nicht, es mußte auch noch ein kleiner Rundkurs gefahren werden. Trotzdem schaffte ein großer Teil der Teilnehmer die ziemlich gering gehaltene Zeit von drei Minuten für Kerzenwechsel und Rundkurs, allerdings gab es auch einige, die es auf 9 Minuten brachten. Nach dem Mittagessen blieb man im Siegtaler Hof fröhlich beisammen und zum Spaß aller Rollerfahrer fand dann die Wahl des idealen Roller-paares 1956 statt. Der Vorsitzende der Heinkel-Staffel Köln konnte folgenden Roller-Freunden eine Siegerurkunde überreichen:

1. Preis: Hermann Strucker, Heinkel-Staffel Köln;
2. Preis: Frl. Lindemann, Heinkel-Club Moers;
3. Preis: Karl-Heinz Große, Heinkel-Staffel Köln;

H. Bruckhaus, Heinkel-Club Moers.

Zum idealen Rollerpaar 1956 wurden gewählt: Karl-Heinz Große und Frl. Schmidt von der Heinkel-Staffel Köln.

Programm Sept./Okt. 1956

Sonntag, den 2. Sept. 1956
Unsere „Fernfahrer“ betätigen sich am Roller-tourier in Oldenburg/Oldb. Anmeldungen beim Vorstand erbeten. Abfahrt: Samstag nachmittag 14.30 Uhr am Neumarkt in Köln. Rückkehr: Son-ntag abend.

Dienstag, den 4. Sept. 1956
Versammlung im Clublokal Reuter, Köln, Venloer Str. 16. Es ist ein sehr interessanter Vortrag vor-gesehen (20.00 Uhr).

Sonntag, den 9. Sept. 1956
An diesem Tage findet die große Moseltour statt. Wir fahren in Köln um 7.30 Uhr vom Neumarkt ab über Bonn-Meckenheim-Altentz - Nürburgring - Adenau-Cochem nach Traben-Trarbach und treffen uns dort mit dem Heinkel-Club Idar-Oberstein. Diese Tour mußte wegen des Rollertouriers in Oldenburg leider um eine Woche verschoben werden.

Sonntag, den 16. Sept. 1956
Wahrscheinlich beteiligen wir uns am Heinkel-Roller-Turnier des Heinkel-Clubs Moers. Abfahrt 10.00 Uhr vom Neumarkt.

Dienstag, den 18. Sept. 1956
Versammlung im Clublokal Reuter, Köln, Venloer Str. 16, um 20.00 Uhr. Es findet der zweite Vortrag in der Reihe „Pannenkunde“ statt.

Sonntag, den 23. Sept. 1956

An diesem Tage statten wir unseren holländischen Heinkel-Freunden einen Besuch ab. Wir fahren ab Köln Neumarkt 8.00 Uhr über Jillich-Heinsberg-nach Sittard und Maasticht. Rückfahrt über Aachen-Düren. Fahrstrecke insgesamt 210 km.

Sonntag, den 30. Sept. 1956

Wir feiern Erntedankfest auf unsere Weise und ver-anstalten deshalb unsere ausgefallene Tour nach Rüdesheim mit einem Abstecher zur Lorelei und St. Goarshausen. Abfahrt 7.30 Uhr vom Neumarkt.

Dienstag, den 2. Okt. 1956

Gründungsversammlung der Heinkel-Kabinenroller-Gruppe innerhalb der Heinkel-Staffel Köln. Beginn 20.00 Uhr im Clublokal Reuter. Alle zwei- und drei-rädrigen Heinkel-Freunde sind hierzu herzlichst eingeladen.

Sonntag, den 7. Okt. 1956

Rundfahrt durch das Bergische Land. Eventuell treffen wir uns unterwegs mit der Heinkel-Roller-Gemeinschaft Gelsenkirchen. Abfahrt um 10.00 Uhr vom Neumarkt.

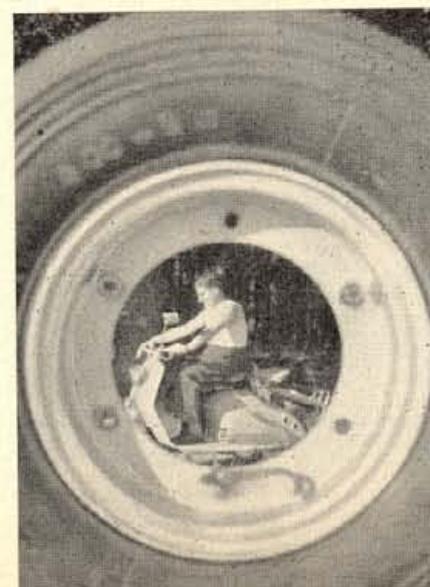
Sonntag, den 21. Okt. 1956

Als unsere diesjährige Saison-Schlußfahrt besich-tigen wir die internationale Motorrad-, Roller- und Fahrrad-Ausstellung in Frankfurt/Main. Abfahrt um 8.00 Uhr vom Neumarkt.

Auf der internationalen Zuverlässigkeitsfahrt *Genf—Cannes—Genf* vom 3. bis 6. August 1956 errangen die 4 gestarteten deutschen Heinkel-Roller als beste Rollermannschaft 4 Goldmedaillen.

Die Mannschaft des Moto Clubs Lissabon legte auf drei Heinkel-Rollern die Strecke Lissabon-Paris (1850 km) in 27 Stunden 30 Min. zurück und erreichte damit einen Schnitt von 66 km/h. In Karlsruhe be-suchen sie dann die Geburtsstätte ihrer Roller, die Ernst-Heinkel-Motorenbau-GmbH.

Bei dem gelungenen Blick durch das Rollerrad möchten wir noch einmal auf die neuerdings mögliche Methode der Rollerreifenbeschaltung von Hammersfahr hinweisen, über die wir in diesem Heft berichten. *Foto: Strunz*



Wo liegt der Fehler?

Was das Stethoskop dem Arzt zum Abhören, ist der neue Champion-Zündfunkenanzeiger dem Kraft-fahrer zum Aufspüren und Lokalisieren von Fehler-quellen in der Zündanlage. Dieses kleine, handliche und sehr preiswerte Prüfergerät ist aus Kunststoff her-gestellt und hat etwa die Größe eines Füllfederhalters. Ohne Ausbau der Zündkerze oder Lösen der Kabel-verbindungen kann z. B. ohne jede Schwierigkeit bei laufendem Motor festgestellt werden, ob und wieviel die Zündung in Ordnung ist. Verschmutzte Zünd-kerzen, Fehler in der Zündverteilung, hervorgerufen beispielsweise durch Risse in der Verteilerkappe oder schadhafte Isolationsstellen an den Zündkabeln sind mit Hilfe des Champion-Zündfunkenanzeigers ebenso schnell festgestellt, wie auch induzierte Spannungen aus nahen Zündkabeln, die die normale Zündleistung beeinträchtigen. Dank seiner einfachen Handhabung leistet er nicht nur dem Kraftfahrzeug-elektriker, sondern auch dem Nichtfachmann, der ein Kraftfahrzeug fährt, im Falle von Pannen, die unterwegs immer einmal auftreten können, wertvolle Dienste.

Schlüssel für Kennzeichendensport

Einen Schlüssel für die 482 neuen polizeilichen Kenn-zeichen in der Bundesrepublik hat jetzt Dunlop in Hanau herausgebracht. Die Reifenfirma entschloß sich dazu, nachdem sich herausgestellt hat, daß die vor einigen Wochen eingeführten neuen Nummern-schilder zu einer reinen „Denksportaufgabe auf Rädern“ geworden sind.

In dem kostenlos bei den Reifenhändlern erhältlichem Bändchen steht u. a., daß OVI die Abkürzung von Oberverblech ist, daß ein Fahrzeug mit dem Kenn-zeichen XAI nicht etwa aus Nairobi, sondern aus Nalla kommt und daß WIZ Witzhausens heißt — wobei die Verantwortlichen im Bundesverkehrs-ministerium das T listigerweise vergessen haben.

Gerade noch rechtzeitig zu Urlaub und Reise über-reichte die ESSO AG ihren Kunden ein reizendes Büchlein „Für die Reise“, das sich wahlweise von den bisherigen Fahrtenbüchern der Treibstoff-Firmen abhebt. Mit reizenden farbigen Zeichnungen ver-sehen, bringt es eine Unzahl Tipps für die Reise. Herausgegriffen: „Wann soll ich fahren?“, „Was kann ich mir leisten?“, „Was bringt mein Auto-super?“, „Wo ist mein Geld geblieben?“, „Ganz-jähriger Wetterbericht usw. usw.“

„Blauweise“ heißt eine ausgezeichnete Werbe-zeitschrift mit Linie und Format, die von der BV-Aral AG herausgegeben wird. Schöne Fotos, Zeichnungen, Artikel, Skizzen und Berichte, u. a. von Manfred Hausmann, Dr. Eugen Diesel weisen auf das schöne Deutschland hin. Ein durchaus lobenswertes Beginnen. Wieviele Rollerfahrer machen Auslands-Urlaubspläne und kennen ihre eigene Heimat noch nicht.

„Von der Nachtjagd zum Weltrekord“. Unter diesem Titel bekommt man einen achtseitigen Sonderdruck des „8-Uhr-Blatt“ im Zeitungsformat, der sich mit den technischen Geheimnissen des Messerschmitt-Kabinenrollers KR 200 befaßt und einen ausführ-lichen Bericht über die 22 Weltrekorde des KR 200 „Super“ bringt, Kabinenrollerfahrer und -freunde werden ihre Freunde daran haben.

LESERBRIEFE

Ich möchte meinen Goggo T 54 gern mit einem elektrischen Anlasser versehen. Da sie nun in Heft 11, Jahrg. 55 einen Bericht über einen Pendelanlasser von Bosch 6 V brachten, lautet meine Frage: Kann man den Anlasser einbauen, wie teuer kam das ungefähr und bleibt der Kickstarter erhalten? Sonst bin ich weiterhin mit der Zeitung sehr zufrieden und verbleibe mit den besten Grüßen

Dietrich T., Duisburg-Ruhrort

N. S. Stimmt es, das Isaria die Produktion von Goggo-Rollern einstellt? Wenn ja, werden dann noch Ersatzteile hergestellt und geliefert? Der Pluspol meiner Batterie oxidiert sehr stark, wie kann man dem abhelfen?

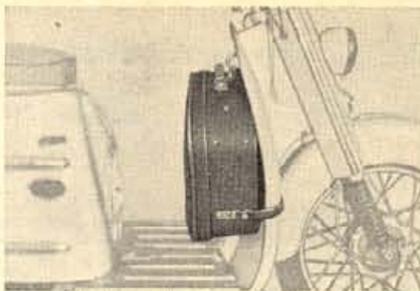
Ehrlich gesagt, ist es nicht einfach, den Bosch-Pendelanlasser in einen JLO M 200 V einzubauen, weil vor allem für den größeren Anlasseranker in dem normalen Gehäuse kein Platz ist. Sie müssten sich also eine neue Gehäusehälfte gießen lassen. Wir würden Ihnen vielmehr raten, sich einen JLO M 209 V mit einem Siba-Dynastarter als Austauschmotor zu beschaffen und dann für die Unterbringung der Batterien Sorge zu tragen. Ein geschickter Mechaniker kriegt das sicher hin. Soweit es uns bekannt ist, legt man bei Goggo jetzt das Schwergewicht auf das Goggomobil, die Produktion der Goggo-Roller ist vorläufig eingestellt, wie man uns mitteilte, aber die Ersatzteilfertigung ist dadurch nicht ins Hintertreffen geraten.

Starke Oxydieren des Batteriepluspols kann von Batterieüberladung herrühren, die Säurespritzen im Gefolge hat. Schirmen Sie den Pluspol gut mit Polfett ab und ergänzen Sie die Schutzschicht immer wieder (so alle zehn Tage bis zwei Wochen, wenn Sie den Säurestand der Batterie prüfen oder prüfen lassen). Falls Sie den Motor mit der Norix-Lichtmaschine haben sollten, könnte durch sorgfältiges Nachjustieren des Reglers bei warmem Motor (!) u. U. Abhilfe geschaffen werden. Allerdings wird es dann wahrscheinlich auch nötig sein, bei kaltem Wetter wieder auf Wintereinstellung zurückzugehen.

Lieber Fridolin!

Auch ich habe nicht schlecht geflucht, als mir die Maße der neuen Nummernschilder bekannt wurden. Dein Artikel über die „kopfgesteuerten Erfinder“ war Öl auf meine wunde Seele. Es hat m. E. gar keinen Zweck, die neuen Schilder an der vorgesehenen Stelle der Lambretta zu befestigen, da das Fahrzeug dann nur ca. 7 cm Bodenfreiheit hat. Nach einigen Fahrten dürfte das neue Kennzeichen bereits reif für den nächsten Schrottplatz sein. Und das wäre doch wohl nicht der Sinn der Sache. Ich kam nun auf folgende Lösung. In einer Eisenhandlung besorgte ich mir zwei Stücke Flachisen, 42 cm lang, 3 cm breit, 4 mm dick, 10 cm vom oberen Ende wurden Löcher von 12 mm \varnothing , darunter 11 cm tiefer (von Lochmitte zu Lochmitte gemessen) Löcher von 8 mm \varnothing gebohrt. Ich schlohe voraus, daß meine Lambretta den „Goller“-Gepäckträger hat. Dieser wird in die obere Stellung gebracht, die Flachisen kommen nun mit der 12-mm-Bohrung auf die glatten Gewindezapfen, die unteren Löcher werden mit 8 mm Flachkopfschrauben mit möglichst flachen Muttern an den unteren Bohrlochern des Trägers befestigt. Jetzt kann man leicht das Nummernschild anbringen und hat 30 cm Bodenfreiheit für das Schild. Das Senfblech muß natürlich versetzt werden. Es wird mit einer 15 cm breiten, 9 cm hohen Blechplatte oben/letzen an den Flachisen befestigt. Wenn der Sozius-sattel, infolge der hohen Stellung des Gepäckträgers nicht frei schwingen kann, falls er zu hoch am Sattelträger befestigt ist, dann setzt man den Gepäckträger am Halter des Sattels etwas tiefer. So schwingt der Sattel einwandfrei durch. Auf dem beigefügten Foto ist alles deutlich zu erkennen. Nummernschild und Schlußleuchte sind hier Atrappen und wurden nur angebracht, um die Befestigung im Bild zu zeigen. Die Enden der Flachisen ließ ich abschließend 10 cm überstehen, um einen Halt für mein Gepäck zu haben. Zweckmäßig wird man die Enden mit einem passenden Gummischlauch überziehen. Da fast jede Lambretta den Gollerträger hat, kann sich vielleicht mancher Rollerkamerad auf diese Weise helfen.

Mit Rollergruß!
W. Gr., Großhansdorf



Die Bütow-Tasche am DKW-Hobby

Privatstest über Bütow-Tasche

Die in Heft 8 S. 249 angekündigte Bütow-Roller-tasche habe ich bereits erprobt. Die Tasche besteht aus doppelt gummiertem Autoverdeckstoff mit einem Ledertraggriff und einem inneren Spannbund, damit das Gepäck nicht zusammenrutschen kann. Verschlössen wird sie durch zwei Reißverschlüsse, die verdeckt eingelegt sind, so daß die Tasche wasserdicht ist. Die Tasche kann schnell auf dem Roller verstaubt und ebenso schnell wieder abgenommen werden.

Ich fahre einen Goggo 200 1955, der im Gegensatz zu sehr viel anderen Rollertypen kein flaches Frontschild hat. Darum habe ich mir gleich ein zweites Gummispannbund mitschicken lassen. Die Tasche wird zunächst mittels des unter dem Tragegriff befindlichen Ringes in den Gepäckhaken am Frontschild eingehängt. Bei Rollern mit flachem Frontschild wird das Gummiband in einen Ring an der einen Taschenseite eingehängt, dann um das Schild geführt und auf der anderen Seite dort in den Ring gehängt. Nun kann man zwar das verlängerte Band auch um die Haube des Goggo führen und unter der Lampe herziehen. Dem Lack möchte das jedoch auf die Dauer nicht gut bekommen. Habe mir darum in meiner Werkstatt zwei kleine Bügel (4 Scheibchen, je zwei durch gebogenen, angeschweißten Draht verbunden) fertigen lassen und von innen an den Schrauben befestigt, die die Vorderradhaube mit dem Frontschild verbinden. Auf jeder Seite ziehe ich jetzt ein Gummiband von dem Ring an der Tasche durch den Bügel und zurück. Beim Fahren ist die Tasche dadurch sicher befestigt, kann aber schnell wieder abgenommen werden. Die Ausstattung der Tasche ist zu loben. Hervorzuheben ist auch das große Fassungsvermögen, wodurch erhebliches Gewicht auf das Vorderrad gebracht werden kann. In der Hand getragen, stellt die Bütow-Rollertasche ein gut aussehendes Gepäckstück dar, das man auch bei anderen Gelegenheiten verwenden kann.

Heinz B., Referendar
Nordschl

Liebe Roller Revue!

Seit gut 1 1/2 Jahren fahre ich einen Kabinenroller KR 175 und habe damit etwa 25000 km zurückgelegt, ohne wesentliche Reparaturen gehabt zu haben. Allerdings bereiten mir zwei Sachen Ärger, von denen mir jetzt mein Händler sagte, sie seien nicht zu ändern.

1. Im Laufe der Zeit habe ich alle Kugellager austauschen müssen, da sie zerschlagen waren. Beim letzten Mal mußte sogar die ganze Hinterradnabe erneuert werden (allerdings haben wir hier leider keine Straßen, die mit Autobahnen Ähnlichkeit haben).
2. In den letzten Tagen habe ich den dritten (!) Satz Batterien eingebaubekommen. Ich habe in einer Fachwerkstatt den elektrischen Teil nachsehen lassen um einen evtl. Fehler feststellen zu lassen. Mir wurde gesagt, daß alles mit den vorschrittsmäßigen Angaben übereinstimme und kein Überladen der Batterie stattfindet. Die Ursache des häufigen Zerfalls konnte mir man aber auch nicht sagen.

Man riet mir, in Zukunft Hartgummibatterien zu verwenden, da sie widerstandsfähiger seien, als die mitgelieferten hellen Batterien. Stimmt das? Ich bitte um Ihren Rat, wie die angeführten Mängel zu beseitigen sind.

Hans W., Dassel

Leider läßt sich gegen die Sache mit den Kugellagern nun einmal nichts anderes unternehmen, als sie nach gewisser Laufzeit zu erneuern. Da Sie offenbar auf sehr schlechten Straßen fahren und schon den dritten Batteriesatz haben, ist unbedingt anzunehmen, daß Ihre Batterien infolge mechanischer Überbeanspruchung das Zeitliche segnen. Lassen Sie dafür Sorge tragen, daß die Batterien so stoßgeschützt wie möglich

untergebracht werden. Lassen Sie sie also auf eine dicke Schicht Schaumgummi lagern und spannen Sie sie mittels eines breiten, genügend kräftigen Gummibandes auf die Auflage nieder. Kontrollieren Sie regelmäßig den Säurestand und füllen Sie destilliertes Wasser nach oder ergänzen das Elektrolyt mit Säure, bis es bei voll geladener Batterie eine Dichte von 1,285 gleicht oder 33 Grad Beaume maximal aufweist. Achten Sie ganz besonders darauf, daß der vorgeschriebene Säurestand ständig eingehalten wird und niemals unter die Plattenränder abfällt.

Heute habe ich wieder eine speziell technische Frage: Seit längerer Zeit hat meine Lambretta, 54er mit elektr. Anlasser und 11000 Tachostand, die Angewohnheit, bei plötzlichem Bremsen oder zügigem Anfahren, in der Lenkung steif zu werden. Sie blockiert zwar nicht, doch könnte ein guter Beobachter annehmen, ich hätte einige pro Milie im Blut. Nach kurzer Zeit jedoch, insbesondere wenn ich auf Kopfsteinpflaster komme oder aber Kurven fahre, wird die Lenkung wieder normal. Haben Sie wohl eine Erklärung dafür?

Robert Str., Hannover

Wahrscheinlich sind Ihre Lenkungslager hinüber oder einseitig abgenutzt. Lassen Sie sie überprüfen. Auf Kopfsteinpflaster dürften die Kugeln der Lager infolge von Vibrationen die Möglichkeit zum Reihumwandern haben, so daß keine Klemmung auftreten kann. Vielleicht sind auch nur die Lagerschultern zu stark zusammengespannt. Einseitiges Klemmen der Lenkungs-lager deutet aber ganz allgemein auf übermäßig abgenutzte Lenkungs-lager.

Der Benzinverbrauch meiner Isotta 300 bereitet mir Kummer. Er liegt bei eingefahrenem Motor kn. Stand 3100 bei 7,2 l auf 100 km. Dies ist laut Werk-angabe (4 l) abnormal. Ihrem Ratsschlag lehne ich mit großem Interesse entgegen.

D. K. Stuttgart

Selbstevidentlich ist der Verbrauch Ihrer Isotta 300 mit 7,2 l/100 km viel zu hoch, wenn man aber ein wenig vom Vergaserregulieren verleiht, und außerdem keine zu forsche Fahrweise an den Tag legt, müßten Sie im Durchschnitt mit reichlich vier l/100 km zurechtkommen. Lassen Sie von einem geübten Mechaniker auf alle Fälle die Leerlaufbrennstoffdüse säubern und dann soviel Leerlaufluft geben, als Ihnen fahrerisch mit Nachsicht aller Taxen noch angenehm ist (kein „Loch“ im Übergang). Gereinigter Luftfilter und störungsloser, normaler Luftdurchgang durchs Saugsystem sind natürlich Selbstverständlichkeiten. Und dann geben Sie in den Gängen nicht zu viel Gas, lassen Sie den Motor so weit hochdrehen, daß Sie beim Schalten glatte Übergänge zusammenkriegeln, fahren Sie also jeden Gang nur etwa bis zu halber Höchst-drehzahl aus bzw. bis zur halben, im betreffenden Gang erreichbaren Geschwindigkeit. Wenn man bei 350 km Fahrzeuggewicht flott fahren will, dann müssen nun mal eben alle 14 PS kräftig ran, und da brauchen die auch ihr Futter. Hierbei kommen Sie wohl kaum unter 5 l/100 km aus. Aber glücklicherweise ist der Motor elastisch genug, daß Sie ihn nicht zu knüppeln brauchen, wenn's nicht unbedingt sein muß (also beim Überholen, auf Bergen usw.). Vorichtshalber auch die Zündung kontrollieren lassen. Oder fehl's vielleicht an der Kompression, das wird aber bei 3100 km wohl kaum der Fall sein.

Sie bekommen sicher oft derartige Anfragen, aber ich möchte Sie trotzdem um Auskunft bitten. Ich fahre eine Bella 201 und bin soweit ganz zufrieden mit ihr. Ich möchte aber die Leistung des Motors etwas günstiger gestalten und womöglich die Spitzengeschwindigkeit erhöhen. Warum soll ein Roller mit einer derart guten Straßenlage langsamer sein (auch in der Beschleunigung) als ein modernes Motorrad? Kann ich von dem neuen Zündapp-Motorrad 200 S etwas einbauen, z. B. die Auspuffanlage? Was ist Ihre Meinung darüber?

Martin B., Falkenstein i. Ts.

Wir würden Ihnen davon abraten, Ihren Rollermotor fristren zu wollen. Können Sie es aber trotzdem nicht lassen, dann lassen Sie Auspuff- und Spitzschlitze um etwa 1/2 bzw. 1 mm höher fräsen und kürzen Sie den Kolben unten am Schaft um etwa 1/2 bis 2 mm schrittweise. Wundern Sie sich dann aber nicht darüber, wenn die wunderbare Elastizität des Bella-Motors dadurch verloren geht und Sie ihn dann einer um etwa 10 km/h erhöhten Spitze zuliebe ständig durch die Gänge dreschen müssen. Vielleicht wird dann der Vergaser auch etwas Aufmerksamkeit bedürfen, lassen Sie ihn von einem Vergaserspezialisten an die neuen Gaswechselbedingungen angleichen. Wie gesagt — wir würden den Bella-Motor auf keinen Fall fristren. Sorgfältiges Glätten der Saugkanaloberfläche kann nur nützen, von einer Verdichtungs-erhöhung raten wir ab, sie bringt unwesentlich mehr Leistung, aber wesentlich mehr Klingelanfälligkeit.



ROLLER REVUE erscheint monatlich einmal. Zu beziehen durch die Post, den Buch- und Zeitschriftenhandel sowie im Abonnement durch die Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 2. Einzelpreis DM —,80. Vierteljahresabonnement DM 2,25, zuzügl. 9 Pf Postzustellung. Postscheck München Nr. 20036 / Bayer. Vereinsbank, München 201123. Alle Zuschriften redaktionellen Inhalts nur an die ROLLER REVUE, München 5, Angertorstr. 2. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Gewähr übernommen. Rücksendung erfolgt nur, wenn Porto beiliegt. ANZEIGENANNAHME durch die Anzeigenverwaltung Carl Gerber, München 1, Theaterstr. 8, Tel.-Sa.-Nr. 28586, Teleg. Gablerpress, Fernsch. 0523662, durch die Carl Gerber Werbegesellschaft m.b.H., Zentrale München 2, Karlsplatz 13 und durch alle fachgerechten Werbungsmitler, Anzeigenpreisliste Nr. 4 vom 1. XI. 1954. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstr. 2. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der photomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung in andere Sprachen, behalten sich Urheber und Verleger vor. Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung.



GRIP TOP
SCHELL-FLICK
 MIT VERZÄHNUNG



GRÖSSTE SICHERHEIT

VULKANISIERT OHNE GERÄT!
 Erhältlich beim Fachhandel
 Hersteller: STAHLGRÜBER
 München 8, Rosenheimer Straße 17

Zur IFMA Frankfurt/M. v. 21.-28. Oktober
 Halle 5, Stand Nr. 164



Die atmende Autohülle
 für Moped - Roller - Krad und Wagen

Hamburg 1,
 Nordstraße 87,
 Ruf 24 69 64

Plastic-Katte

NEUHEIT (D. B. G. M. ang.)
Roller-Faltkapuze
 von 1 Person leicht überzuziehen und
 nach Gebrauch automatisch in Falten
 zusammenzulegen.

Preis f. Roller u. Motorrad DM 14,50,
 Moped und Kleinroller DM 12,50 geg.
 Nachnahme franko einschl. Verp. Bei
 Nichtgef. Rückgabe, Geld zurück.

K. WILDRATH, Mech. Näherei
 Düsseldorf, Dorotheenstraße 86



Die Wunderhose Immerfit
 Die elegante Straßen-Gabardine-Hose
 absolut fleckenfest mit
 Daverbügelhilfe auch nach dem Waschen

R. B. Freymann, Hamburg 26/R1

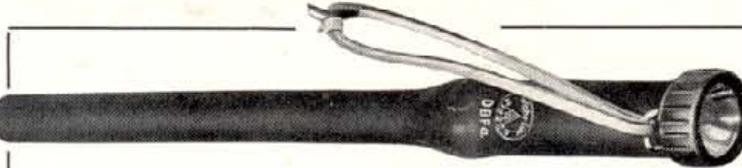
Für alle Plastikgaragen aus unserem
 Fabrikationsprogramm gewähren wir
 1 Jahr Garantie

Perlplast-Garagen
 zählen zu den meistgekauften und
 bewährtesten Folien-Garagen. Sie
 sind nahtlos verschweißt, kältebe-
 ständig (Garantie), klein faltbar u.
 für jeden Fahrzeugtyp in bester Paß-
 form lieferbar. Besondere Preis-
 günstigkeit, da Ab-Werk-Lieferung.

Roller u. Krad	DM 15,80
dto. m. Beiwagen	DM 26,80
BMW-Isotta	DM 34,50
Messerschmitt KR	DM 30,95
Goggomobil	DM 45,-
Lloyd u. Fiat 600	DM 54,-
VW und DKW	DM 58,-
12 M und Rekord	DM 69,-

Lieferung per Nachnahme mit
 Rückgaberecht
 gegen volle Kaufpreiserstattung

LUWEFA
 (21c) Marl-Hüls, In den Kämpfen 8, Tel. 2790



WEHLUX-LEUCHTKNÜPPEL
 DBP angemeldet

Waffe und Licht in einer Hand, für Polizei-, Forst-, Zoll-,
 Wachdienste und Camping

Unentbehrlich für jeden Kraftfahrer!

Hersteller:
ELEKTRO-APPARATEBAU GMBH. SIEGEN/Westf.
 Hammerstraße 1/1

Abgemacht!



wir treffen uns auf der
3. IFMA
 in Frankfurt/M. 21.-28. Oktober 1956



**Marquardt-
 Roller-
 Mäntel**
 In allen Größen
 f. Herren u. Damen
DM 72,50
 sowie regendichte Schutzkleidung (Teiltz. möglich)
 Für die Urlaubsreise:
 Koffer, Gepäckgurt, Taschen, Zubehör usw.
Preisliste Nr. 22 kostenlos
W. Dillenberg Stuttgart-Vaihingen
 Kaltentaler Straße 13 - Fernruf 7 86 09

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

Auto- und Motorrad-Zubehör
 Spezialität: Pelerinengaragen,
 Campingartikel
 Angebote unverbindlich

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



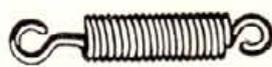
Fahre froh
 ins Grüne
 hinaus

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

BEZUGSQUELLEN

Lenker und Lenkerarmaturen
 Gustav Magenwirth KG, Urach/Württembg.

Das
IFMA-Vorschauheft
 der Roller Revue
 hat **Anzeigenschluß am 15.9.56.**
 Belegen Sie bitte rechtzeitig
 Ihren Anzeigenraum.



Druck-Zug- und Schenkelfedern
Sattelfedern - Teleskop-Federn
 für die
 Motorrad- und Rollerindustrie
Hohenlimburger Federnfabrik
 vorm. H. Ruberg, Hohenlimburg i. W.

**Roller-, Motorrad-, Auto-
 Garagen**
 aus verzinktem Eisenwellblech

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



BELZER
VANADIUM-EXTRA



TASCHE Nr. 3032

Hochwertige
 Werkzeuge für alle Berufe
BELZER-WERK
WUPPERTAL
 Verkauf durch den
 Fachhandel



JDEAL

MOPEDSCHIEBEN
 MIT U. OHNE FEMSCHLEIFEN

Alleinhersteller:
G. EICHENWALD NEUSS/RH.

Moro-Wetterschutz

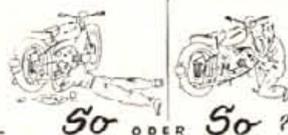


nach Abstellen des Rollers als Garage
 verwendbar. Auch für eine Person
 lieferbar. Ausführlicher Prospekt von

W. Herbert Kauer, 13a Röslau

Flapier, Mann...

Sich die Finger
zu verrenken....



damit das Öl aus dem Spritzkännchen auch ja überall hin- kommt, das hat der heutige Kraffradbesitzer nicht mehr nötig. Ein leichter Fingerdruck und der automatische CARAMBA-Druckzerstäuber spendet einen feinen Sprühstrahl, der das hochwertige CARAMBA-Kolloidgraphitöl auch auf das entfernteste rostgefährdete Metallteilchen trägt. Machen Sie es sich leichter, denken Sie beim Kauf daran: Ein CARAMBA-Druckzerstäuber muß es sein. (Im Fachhandel erhältlich)

Rütgerswerke AG, Abt. Autochemie, Duisburg-Wanheimerort

Reifen abgefahren?



Auch Roller- und Kleinwagenreifen werden wie neu durch

Hammesfahr-Besohlung

Preisbeispiele:	4.00- 8	DM 15,—
	4.00-10	DM 17,—
	4.80-10	DM 20,—
	4.40-12	DM 22,—

Frachtfrei hin und zurück. 6 Monate Garantie.

Hammesfahr

Westdeutsche Bereifungs-Ges. m. b. H.
Essen/Ruhr, Altendorfer Straße 40 b
Versandadr.: Güterbahnhof Essen-Hbf.



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

Bestellen Sie bitte mit vorgedruckter Bestellkarte (blaue Einlage in diesem Heft) und überweisen Sie gleichzeitig unaufgefordert DM 3,— auf das Postscheckkonto München 185 der Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, unter Angabe des Verwendungszweckes „RR-PLAKETTE“ (dieser Vermerk ist unerlässlich!).

Sie erhalten die RR-Plakette auch kostenlos als Werbepremie, wenn Sie uns einen neuen Bezieher zuführen. Verwenden Sie dann bitte ebenfalls unseren vorgedruckten Bestellschein (blaue Einlage) in diesem Heft.

Verlag der ROLLER REVUE • München 5

UHR ARMBÄNDER
Elastofix und *Fixoflex*
DEHNBAR • VERSCHLUSSLLOS • FÜR JEDEN ARM UND JEDE UHR PASSEND

BEIM KAUF STIMMEL AUF DER INNEN SEITE BEACHTEN

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



BMW-Isetta



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

- stabil
- zweckmäßig
- elegant



Messerschmitt



Zündapp-Bella

Katalog und Bezugsnachweis auf Wunsch

RICHARD LIETZ

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



Neu!

Neu!

5x

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

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

Hersteller: O. H. Meier KG • Buderich/A bei Düsseldorf