

9 | 5. JAHRGANG · MÜNCHEN · SEPTEMBER 1957

Roller-Mobil-Auto

R

e

v

u

e

Einzelpreis DM 1.- · Schweiz sfr. 1.- · Saar ffr. 100.- · Holland hfl. 1.- · Österreich ös. 7.-

TEST VICTORIA-KLEINWAGEN 250 ccm + NEUER BMW 600 ccm + NSU PRIMA FÜNFSTERN



Brisk

frisiert

machen Sie
den besten
Eindruck!



hält Ihr Haar in Form



IM LENKEN LIEGT VERANTWORTUNG!

Wir helfen zu griffsicherer Fahrt durch unsere Qualitätsproduktion von Lenkern, Bedienungshebeln, Gas- und Schaltdrehgriffen.

MAGURA, führend in Konstruktion und Entwicklung, hat sich das Vertrauen aller bedeutenden Motorrad-, Roller- und Mopedwerke erworben.

Die Konstrukteure, der Fachhandel und die Werkstätten wissen, die Fahrer fühlen:

MAGURA ist Maßstab für technische Reife.

**GUSTAV MAGENWIRTH KG
URACH / WÜRTTEMBERG**

Der Verbraucher urteilt:

Sehr geschätzter Herr Littmann!
Ihr Vitamin M, die grünen Würfel, hat sich glänzend bewährt. Nach knapp 15 km war der Erfolg schon spürbar: geschmeidiger Lauf des Motors + größere Zugkraft, ein Gang mehr (Wirtaufen in Litmann-Gang) Mittlere Stunden geschwindigkeit von 42 auf 47 km (gut 10% Steigerung), Benzin-Verbrauch von 4,2 auf 3,85 l gesunken (also 9%). Herzlichen Dank!
Mit besten Wünschen + Grüßen H. H. Deubs. *Hübner*

Verlangen Sie noch heute unseren Prospekt mit der Möglichkeit, kostenlos unser Obenschmiermittel auszuprobieren.

Z. Littmann, München 2, Erzgießereistr. 29

Was essen wir heute?

Das ist nun kein Problem mehr mit dem neuen großen Gerber-Kochbuch

DIE DEUTSCHE KÜCHE

von Irmgard Sixt-Heyn.



Es bringt auf 1160 Seiten mehr als 3200 Rezepte für jeden Geschmack und für alle Gelegenheiten sowie 200 mehr- und einfarbige Abbildungen. Im praktischen, gefälligen Librafol-Einband (abwaschbar, dauerhaft wie Leder) und mit Schuber kostet es nur DM 19.80.

Dieses Buch ist in seiner Art das reichhaltigste und das preiswerteste des deutschen Sprachgebietes. Es ist in jeder guten Buchhandlung zu haben. Fordern Sie bitte den ausführlichen Sonderprospekt vom

CARL GERBER VERLAG · MÜNCHEN 5

Liebe Lesergemeinde,

die allernächste Zukunft findet bereits statt und im IAA-Schleiertanz sind schon die meisten Hüllen gefallen. Einiges steht allerdings noch aus, aber diese hartnäckigen Einzelgänger sind zur allein-stehenden Minderheit zusammengeschrunpft.

BMW hat das erwartete 600er Modell just vorgezeigt und Sie können den reichlichen und gleichspurigen Viersitzer von vorn und hinten auf unseren Bildern besichtigen. Beachten Sie bitte die wichtige Stoßstange und deren sinnvoll gewundene Führung. Der Einstieg vorn und seitlich dürfte sich beiläufig kaum bequemer gestalten lassen und was den 600-cm-Motor anbetrifft, so hat der immerhin nachhaltige Meriten. Wie sich der große Isetta-Bruder im ganzen Stück betragt, wird sich noch herausstellen. Aber, ich möchte jetzt schon behaupten, daß er recht gute Familieneigenschaften geerbt haben dürfte. Überdurchschnittliche und später berühmt gewordene Kinder stammten sehr häufig erst aus der Spätlese.

NSU hat nun, neben der Fünfster-Prima, auch den „Prinzen von Neckarsulm“ offiziell vorgestellt. Hier wird sich erst beim nächsten Male Näheres sagen lassen, da die ausführliche Betrachtung mit dem Drucktermin zusammenfällt. Ebenso ist es mit dem interessantesten Punkt, nämlich dem Preis. Es sind also doch noch Überraschungen drin.

Aber wir können immerhin schon soviel sagen, daß sich auch NSU für einen Zweizylinder-Viertaktmotor mit einem Hubraum von 600 ccm entschieden hat. Seine Leistung ist 20 PS, d. h. der Motor wurde auf 20 PS gedrosselt, um ihm eine möglichst lange Lebensdauer zu sichern. Er soll außerordentlich beschleunigungsfreudig und bergsteigerisch veranlagt sein. Auch von dem Kraftstoffverbrauch erzählt man sich bereits niedrige Wunderdinge. Darüber hinaus besitzt das Fahrzeug ein unsynchronisiertes Vierganggetriebe. Das wäre im Moment das, was ich über den „Prinzen“ erzählen kann.

Bei Maicos wird vor allem der viersitzige 500er gezeigt werden, mit dem ich gerade nahezu 3000 km gefahren bin und jetzt schon ausplaudern möchte, daß ihn seine überaus erwachsenen Eigenschaften zum erwachsenen Automobil stempeln. Ich sage stempeln, weil das immer einen etwas amtlichen Charakter trägt. Rundheraus gesagt, laube ich, in Zweimal-Eß-Stop-Fahrt, fast 900 km (Hamburg—München) in 12 Stunden reiner Fahrzeit hinter mir gelassen. Bei der Dauergeschwindigkeit von 95 km/h schnurrt der wassergekühlte Zweizylinder wie das Katzenschlößchen von Herrn Otto Wilhelm Fischer. Es war allerdings gut, daß Radio drin war, denn man soll am Steuer niemals längere Zeit schlafen, und Pillen nehme ich weder in Schlaf- noch in Wachform mehr ein, weil sie bei mir nach 14 Tagen prompt an irgendeiner der dümmsten Stellen ein Auslaßventil suchen. Aber ich hätte ja nicht erst mittags losfahren brauchen, dann wäre ich nicht in die Mitternacht gekommen. Wenn es draußen richtig düster ist und der Regen aufs Schiebedach knallt und drin ist es urgemütlich warm und man hat sich schon 10 Stunden am Lenkrad aufrecht halten, dann tut bei mir ein Rock'n'Roll aus dem Lautsprecher Wunder, und mit zusätzlich heißem Kaffee und einer Zigarette wird man gänzlich taufresch und möchte gleich wieder zurückfahren. Nur nicht soviel essen, höchstens ein bißchen Brähe oder Röhrei, damit der Magen etwas Ansprache hat. Jedenfalls



Es ist wirklich Vico Toriani, der hier aus dem Maico 500 sein Tenorflölein herausstrahlt

werde ich beim nächstenmal noch ausführlicher auf den Maico 500 zu sprechen kommen. Vielleicht haben die Gebrüder Maich zur IAA noch etwas in der Hinterhand, allerdings weiß ich gar nichts Genaues.

Heute sehen Sie noch in Wort und Bild den Victoria-Kleinwagen, der den Namen „Spatz“ als zu läppisch abgelegt hat, da er nun 250 ccm beinhaltet. Er ist ein perfekter Drucktasten-Super mit Einstiegs-möglichkeit geworden. Der Spatz hat sich gemauert und könnte in der Ornithologie jetzt mehrere Plätze rauf mit Mappe. Vielleicht avanciert er eines Tages noch zum Falken — das ist ein ganz schön schneller Vogel. Über den Zündapp-„Janus“ bringen wir auch beim nächstenmal einen Test. Wir sorgen für schnelle Bedienung und gerade bei diesem Fahrzeug gibt es sehr interessante Details zu berichten.

Bei Goggos wird sich vermutlich an der Limousine inneneinrichtunglich etwas Neues ergeben, doch wie gesagt, ich vermute das und auch sonst noch etwas darüber hinaus.

Opel mit neuem prächtigem „Rekord“, Ford mit seinem M 17 und der neue VW sind ebenfalls schon da. Der Rahm von der Ausstellung-sahne ist also bereits weitgehend abgeschöpft, aber etwas bleibt bestimmt noch für die Neugier übrig. Soviel für heute. Mit besten Grüßen von

Roller zu Auto-Mobil

*Hr
Frischlin*



MIT EINER BMW-ISETTA 250 ccm NACH HAMMERFEST

München war Ausgangspunkt für meine 10000-km-Reise durch Skandinavien. Ich durchquerte Dänemark und Schweden und besuchte, die norwegische Küstenstraße befahrend, Hammerfest, die nördlichste Stadt der Welt, und das Nordkap und kehrte über Finnland, Schweden und Dänemark wieder nach Deutschland zurück. Bei der Abfahrt in München betrug der Kilometerstand 15000, bei der Rückkehr 25000. Nach Beendigung der Reise errechnete ich einen Durchschnittsverbrauch von 4,14 l Benzin auf 100 km; der Überverbrauch betrug auf 1000 km 0,842 l, da die Pflegedienste mit Ölwechsel soweit als möglich in normalen Abständen durchgeführt wurden.

Der Tagesdurchschnitt in Kilometern war ca. 250. Die zur Verfügung stehende Zeit währte 42 Tage. Die gesamten Reisekosten einschließlich sämtlicher Fahrverbindungen, Lebensunterhalt usw. beliefen sich auf 725.— DM. An Reserve hatte ich 2 Liter Motorenöl, einen vollen 20-Liter-Benzinkanister, einen Lampensatz, Zündkerzen und ähnliche Kleinigkeiten dabei. Benötigt wurde lediglich eine Zündkerze und das Benzin. Die Isetta diente auf der ganzen Reise nicht nur als Fahrzeug, sondern auch als Schlaf- und Wohnraum. Nur zweimal (in Narvik und Trondheim) wurden Zeltplätze in Anspruch genommen, sonst an einsamen Landschaftspunkten an Flüssen und Seen übernachtet.

Bereits in Großenbrode, ca. 48 km nördlich von Lübeck, bewährte sich das geringe Volumen der Isetta. Aus Hunderten von wartenden Fahrzeugen wurde sie nachts um 1.00 Uhr herausgeholt und von den Matrosen einschließlich der Fahrerin auf das Fahrschiff zwischen zwei Pfeiler gehoben. So wurden viele Wartestunden erspart. Durch Dänemark, mit seinen herrlichen Straßen, und an der schwedischen Südwestküste entlang kam ich am fünften Fahrtag planmäßig in Norwegens Hauptstadt Oslo an. Bis dahin hatte ich bereits reichlich Gelegenheit, die großzügige schwedische und norwegische Gastfreundschaft zu bewundern. Doch die Isetta mit ihrer einsamen Fahrerin wurde nicht weniger bewundert.

Bereits das Erwachen am ersten Morgen in Norwegen brachte eine nette Überraschung und zeigte die freundliche Gesinnung der Menschen dieses Landes: Man reichte mir zum Frühstück einen Karton herrlicher, dunkelroter Erdbeeren in mein fahrbares „Einmann-Hotel“ und hielt alle Daumen für eine glückliche Weiterreise. Nun war ich endgültig sicher, daß alles gut gehen würde, und das hat sich auch bewahrheitet.

In Schweden forderte der Linksverkehr anfänglich ein intensives Eingewöhnen. An der norwegischen Südküste und noch viel mehr auf der Fahrt durch das Setesdal über Bergen, Trondheim, Mo i Rana, Skaidi und Hammerfest waren Sandstraßen mit zahllosen Löchern, Rippen und engen Kurven sowie unzählige Pässe zu bewältigen. Die Schwierigkeiten der Straßenverhältnisse wurden durch die Annehmlichkeit einer sehr geringen Verkehrsdichte, die Großartigkeit der Landschaft in ihrer abwechslungsreichen Vielfalt, die vielen Hochgebirgsseen, Flüsse, Gletscher, mit ihren wilden und hohen Wasserfällen herunter in die Fjorde, ausgeglichen. Auf den Straßen grüßte man sich gegenseitig, sogar oft durch Anhalten und Aussteigen, da man stundenlang mitterseelenallein fährt.

Der „Floh“ ist ideal auf diesen schmalen, überaus kurvenreichen und steilen Paß- und Fjordstraßen. Seine Kletterfreudigkeit, seine gute Straßen- und Kurvenlage, seine wendige Art kamen mir nicht nur am Sognefjell (ca. 2400 m ü. d. M.), sondern auch auf allen Paßstraßen über den Polarkreis bis Hammerfest sehr zustatten. Ganz zu schweigen von den finnischen staubigen Landstraßen in ihrer unendlichen Waldeinsamkeit, die nur durch ziehende, halb wilde Rentierherden und vereinzelte Lappen in ihrer bunten Tracht belobt waren.

Ganz Norwegen zeigte Isetta und mir ein überaus freundliches Gesicht. Überall winkte man uns zu. Immer wieder waren blonde Kinder mit dem Ruf „litten bil, litten bil“ (kleines Auto) von irgendwoher plötzlich auf der Straße, um die Nummer aufzuschreiben oder gar um Autogramme zu bitten.

Die ungewohnte Form der Isetta sicherte mir auf allen Fährden über die vielen Fjorde bevorzugte Abfertigung und Überführungskosten wie für ein Motorrad mit Borwagen. An sämtlichen Tankstellen und sonstigen bewohnten Haltestellen waren die wenigen Menschen als wißbegierige Interessenten da und wollten, fachmännisch am Boden kauend oder liegend, über das „Innenleben“, die Leistung, die Herkunft und die Kosten für das kleine Wundertier aus Deutschland genau Bescheid wissen. Das gleiche erlebte ich in den nordischen Städten, wo wir nicht selten einen Menschaufmarsch verursachten. Viele reizende Erlebnisse habe ich dem dort oben noch unbekanntem Fahrzeug zu verdanken, das mich ohne Reifenpanne und sonstige größere Schwierigkeiten durch die vier Länder trug. Die üblichen Pflegedienste wurden besonders in Norwegen und Finnland überall und zu jeder Tageszeit sofort, ja sogar spät abends, ausgeführt, was nicht selten kostenlos und mit wahrer Begeisterung geschah. Zwischen Narvik und Hammerfest wurde abends von 19 Uhr bis 22 Uhr bei Mitternachtssonne unter Beteiligung einer Schaar technisch Interessierter



Am Sognefjell



Straße am Hardanger Gletscher



Die Isetta als rollendes „Motel“

eine Überholung mit Abschmieren, Zerlegen und Reinigen des Vergasers usw. unter Aushändigung einer guten norwegischen Straßenkarte vorgenommen. Damit nicht genug: Ich durfte keinen Pfennig bezahlen! Die wie neu funktionierende Isetta wurde probefahren. Anschließend wurde die ganze Nacht bei tagheller Mitternachtssonne gefeiert, und am Morgen stellte man mir die ganze Wohnung zur Verfügung, damit ich mich von den bisherigen Reises Strapazen erholen könne. Mit Wagen begleitete man mich noch ca. 30 km, um ganz sicher zu sein, daß die Isetta auch wirklich bestens intakt war. Das alles geschah aus Freude über das kleine „bil“, über die Tatsache, daß ich allein war und somit den Nordländern großes Vertrauen bewies. Diese völlig unverbindliche Großzügigkeit dem Gast gegenüber — nicht nur hier, sondern im ganzen Land —, immer mit dem Wunsch, doch ja auf der Rückreise vorbeizukommen, tat sehr wohl.

So erlebte ich es auch in Finnland. Hier wurde mir herzliche Gastfreundschaft zuteil, und zwar in einem ans Wunderbare grenzenden Ausmaß. Wie im hohen Norden wurde der „Floh“ in Rovaniemi am finnischen Polarkreis wie in einer Sauna gleich innen und außen vom finnischen Staub gereinigt. Bezahlen durfte ich auch hier nichts, und zum Abschied legte man mir zu meiner großen Überraschung heimlich noch Proviant für ca. 3 Wochen in die Isetta.

Wieder in Schweden, war die Kunde von mir und Isetta bereits bis Skolleftea gedrungen, und wir wurden dort an der ersten Tankstelle entsprechend begrüßt. Es war köstlich anzuhören, wie man mit sichtlichem Stolz von meiner Reise nach Hammerfest und zum Nordkap berichtete, genau orientiert war und sich über das gute Gelingen freute. Von hier aus ging es zügig nach dem Süden, vorbei am Vänern- und Vättern-See, über Dänemark und Schleswig wieder nach München.

Die Menschen dort oben ließen einen immer wieder beschämt an die Gepflogenheiten im eigenen Lande denken und nur innig wünschen, sie möchten doch bei einem Besuch hier bei uns ebenso herzlich und ehrlich aufgenommen werden, ebensoviel Großzügigkeit finden und genau so sicher reisen wie wir dort. *Kata Oswald*

SHELL

2T

*Das neue Öl
für Zweitakter*

MOTOR OEL



bringt saubere und zündfreudige Motoren



Probates Mittel zum Schlankbleiben für junge Damen und Herren zwischen 18 und 80 Jahren; Ein- und Aussteigen beim Victoria 250 der Serie 1 bei aufgespanntem Verdeck. Auch darin offenbart sich die Sportlichkeit des Wägelchens



Macht Vergnügen, im Victoria 250 zu fahren, nicht wahr!?

UNSER TEST

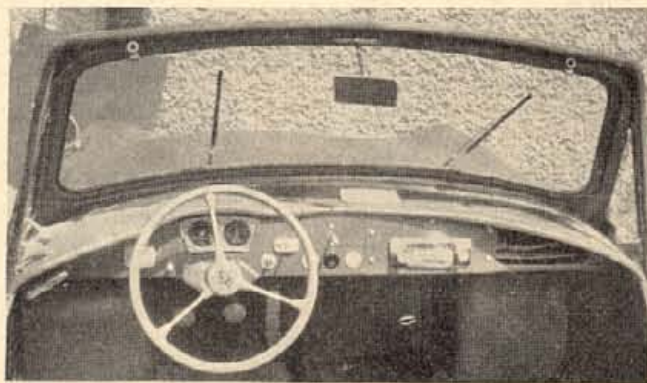
VICTORIA 250 — Sport-Kleinwagen

Im Juli ist also nun der Victoria-Sport-Kleinwagen mit 250-cm-Zweitaktmotor und elektromagnetisch geschaltetem Ziehkeilgetriebe mit fünf Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang serienmäßig flügge geworden. Gleichzeitig damit wurde er von „Spatz“ auf schlicht und einfach „Victoria 250“ umgetauft. Zweierlei Dinge brachten ihm unser spontanes Interesse entgegen: seine Kunststoffkarosserie und sein elektromagnetisch geschaltetes Ziehkeil-Fünfganggetriebe. Besonders letzteres hat uns in seinen praktischen Auswirkungen derart überrascht, daß

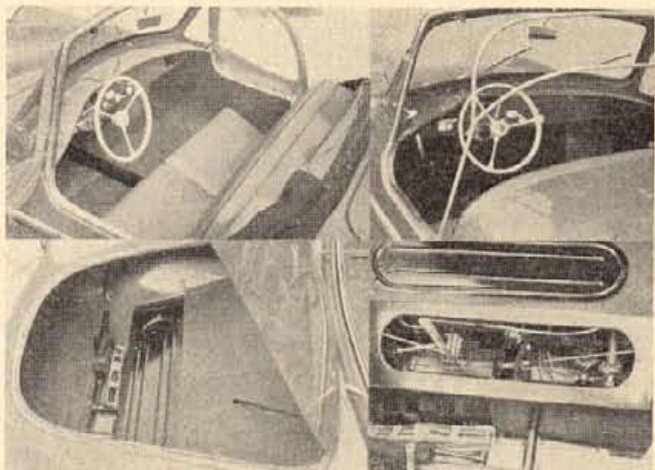
wir nur staunen konnten. Denn die Beschleunigungsfähigkeit, welche der Victoria 250 durch dieses Fünfganggetriebe erhält, wäre mit einem 250er Viergangmotor von 14 PS wohl nicht zu erreichen gewesen. Dazu müßte er schätzungsweise um mindestens zwei PS mehr haben. Aber auch sonst ist der Victoria 250 o.k. und mit seiner Spitzengeschwindigkeit von 97 km/h bei geschlossenem Verdeck bestens dazu geeignet, jungen Leuten mit sportlichen Ambitionen mehr als nur ein Transportmittel zu sein.

Fahrkomfort und Superstraßenlage

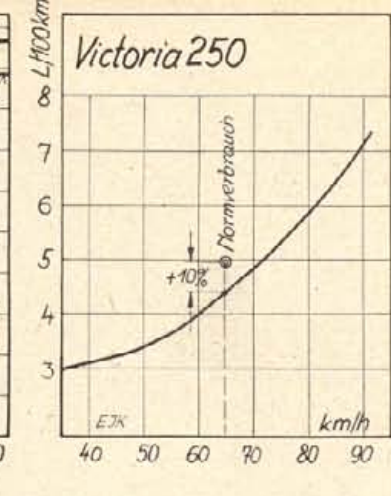
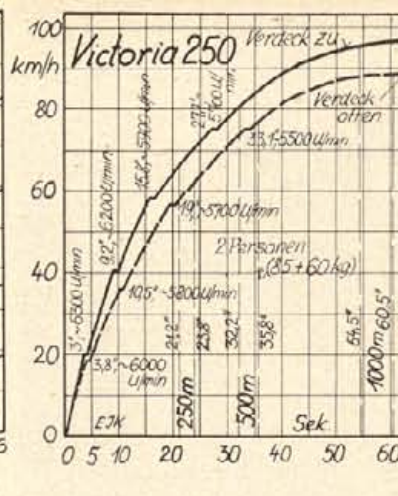
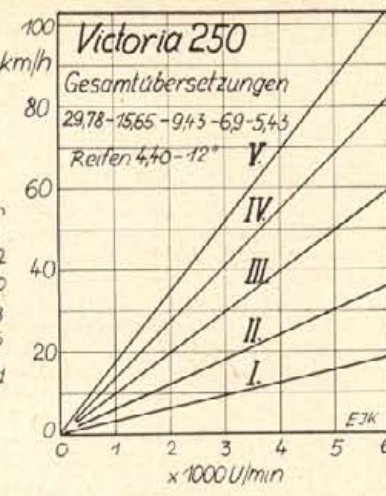
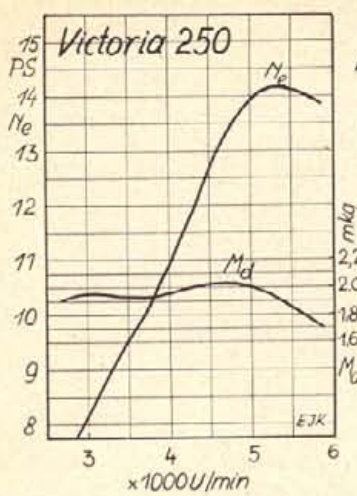
Wenn wir „unter uns“ den Victoria 250 nur mehr „Westentaschen-Porsche“ nannten, dann mußte dazu ein Grund vorliegen. Dieser besteht allerdings nicht, wie man vielleicht vermuten könnte, in seinen Abmessungen, sondern vielmehr in seinen Fahrleistungen und in der geradezu hervorragenden Straßen- und Kurvenlage. Auch die Federung ist für Kleinwagenverhältnisse ausgezeichnet. Dank seiner ziemlich knapp übersetzten Lenkung und anderer lenkungskinematischer Gründe läßt sich der Wagen geradezu bemerkenswert leicht durch enge Haarnadelkurven dirigieren, und man muß schon sehr forsich durch die Kurven gehen, ehe die Hinterräder zum seitlichen Kurvengleiten bzw. bei treibendem Motor zum Powerslide ansetzen. Auf die Gründe für alle diese geradezu frappierenden Fahreigenschaften werden wir weiter unten noch eingehender zu sprechen kommen, wie das bei uns so üblich ist. Man sitzt ausgesprochen bequem im Victoria 250 und hat geradezu außerordentlich viel Beinfreiheit, egal, ob als Fahrer oder als Passagier. Die in zwei Sitzkissen unterteilte Sitzbank bietet drei Personen relativ bequem Platz, sie können ruhig auch etwas stärker sein. Schlanke Personen sitzen darauf nicht nur relativ, sondern sogar absolut bequem! Der Victoria 250 ist also ein echter Dreisitzer. Die Polsterung der Sitze hält gerade das rechte sportliche Mittelmaß zwischen weich und hart, selbst über mehrere hundert Kilometer läßt es sich leidlich darauf aushalten. Da es sich allerdings um eine Kunstlederpolsterung handelt, empfiehlt es sich, sie mit einer schweißsaugenden Baumwolldecke zu überziehen, wenn die Außentemperatur hoch ist. Die Möglichkeit, das Verdeck nach Wunsch zu öffnen und zu schließen, gibt einem im Sommer die Annehmlichkeiten eines Roadsters. Zwar tut die Windschutzscheibe mit den seitlichen Ausstellfenstern und den scharnierartig daran eingehängten Seitenflügeln mit Cellonscheiben bestens ihre Pflicht, mit dem brausenden Luftstrom schneller Landstraßenfahrt, wie man ihn von schnellen Rollern her gewohnt ist, wird es also nichts. Aber trotzdem hat man in dem offenen Sportwagen doch noch irgendwie einen Teil jener Atmosphäre, den begeisterte Einspurer zwar lieben, deren lästige Beigabe aber darin besteht, daß man Regen, Spritzwasser, Witterungseinflüssen ähnlicher Art usw. doch nicht ganz entzogen ist. Beim Victoria 250 kann man, wenn man es will, rasch das Cabriorolldach aufspannen und fährt dann selbst bei stundenlangem strömendem Regen trocken, wenn auch vorne oben beim Eck der Seitenflügel zwischen diesen und dem Cabriodach je eine kleine Luke offenbleibt, durch die sie sich hin und wieder ein Tropfen Wasser ins Innere verirrt. Die seitlichen, dreieckigen Ausstellfenster ermöglichen dabei eine ausreichende Belüftung. Freilich ist das Einsteigen in den Victoria 250 vorerst noch eine gymnastische Übung, wenn das Verdeck aufgespannt ist. Man sollte sie allen Ernstes als einen kleinen Ausgleich für das viele Sitzen betrachten, das beim modernen Menschen oftmals eine unguete Beigabe seines Berufes ist. Einsteigen in den Victoria 250 ohne Verdeck ist keine Affäre. Zum roadstermäßigen Fahren noch ein Wort: Sportmütze und Halstuch sind schon seit jeher die Attribute



Das Armaturenbrett des Victoria 250. Links von der Lenksäule Scheibenwischer-, Licht- und Parkleuchte-Schalter mit abziehbarem Parkleuchteschlüssel, über der Lenksäule Tacho — und Zeltuhr (auf Wunsch) — Blinkeranzeige, Ladekontrollleuchte und Fernlichtkontrolle, rechts über dem Zündstartschloß der Blinkerhebel, fungiert auch zur Hupebetätigung (durch Niederdrücken). Über den beiden weißen Drucktasten mit der schwarzen in der Mitte der Vorwählhebel der elektromagnetischen Schaltung. Ein Radio kann auf Wunsch eingebaut werden, Massebänder der Entstörung müssen hier wegen der Kunststoffkarosserie besonders guten Kontakt haben



Links oben der Fahrgastraum des Victoria 250. Die Sitzbank bietet drei schlanken Leuten bequem Platz. Rechts oben das Stützgestell des Cabriorolldaches. Es wird aus vier Teilen zusammen- und in die Seitenwände der Karosserie hineingesteckt. Links unten sieht man, wieviel Platz im Kofferraum der „Westentaschen-Porsche“ hat. Rechts ein Blick auf eine Hardy-Scheibe der Lenksäule, links daneben der Hauptbremszylinder, und ganz links, über Wagenheber und Werkzeug, eine Hebel der Seilzughandbremse. In der Mitte das elektrische Horn



sportlicher Roadsterfahrer und demnach auch hier angebracht. Man vermeidet so struppiges Haar und vorzeitig verschmutzte Hemdkragen.

Woran liegt die geradezu ausgezeichnete Straßenlage des Victoria-Sport-Kleinwagens? Sie hat mehrere Gründe. Schon die niedere Bauweise mit der breiten Spurweite und der niederen Schwerpunktlage ist ein Grund. Des weiteren bleibt die Lage des Schwerpunktes hinter den Vorderrädern konstant, egal, ob man allein, zu zweit oder zu dritt fährt. Bloß Zuladungen in den Gepäckraum und leerer oder voller Tank verschieben die Schwerpunktlage der Länge nach etwas. Bei voller Belastung (690 kg Gesamtgewicht) verhalten sich beispielsweise die Vorder- und Hinterradbelastungen des leer 425 kg wiegenden Wagens wie 320/370 kg. Wir sagten es schon: die Zahnstangenlenkung ist sehr knapp übersetzt ($i = 12,6$), trotzdem arbeitet sie sehr stoßfrei. Die Vorderräder sind nämlich an Doppelkurbel-Längslenkern aufgehängt und mittels Schraubenfedern mit innenliegenden Stoßdämpfern abgefedert. Diese spur- und sturzkonstante Radaufhängung bewahrt also gleiche Hebelverhältnisse für Radlast und Rollwiderstand über den ganzen Federwegbereich, und das begünstigt bekanntermaßen die Stoßfreiheit der Lenkung. Trotz der knappen Übersetzung des Lenkgetriebes und -gestänges geht die Lenkung ziemlich leicht. Unsere Leser kennen ja schon die Mittel, die bei Kleinwagen sehr probat zur Erzielung dieses Zweckes sind; ziemlich großer Radsturz, nämlich 2 Grad (Radneigung nach außen), ist eines davon. Er hält die Hebelarme von Radbelastung und Rollwiderstand klein, ohne daß man sich wegen der kleinen Räder (4,40—12") und ihrer relativ geringen Belastung Sorge über übermäßigen Reifenverschleiß wegen zu großer Abplattung zu machen braucht. Die ausgezeichnete Kurvengängigkeit in engen Kehren liegt an der kleinen Spreizung von 4,5 Grad (Achszapfenneigung oben nach innen, derzufolge das Wagenvorderteil bei Lenkeinschlägen angehoben wird und bei Wegnahme des Lenkmoments die Räder wieder in die Gerade zurückgedrückt werden. Daß dabei bei schneller Fahrt auch auf welliger Fahrbahn bzw. schlaglochreicher keine Lenklabilität auftritt, dafür sorgt der ziemlich große Radnachlauf von 6 Grad (Achszapfenneigung oben nach hinten). Für die Kurvenfestigkeit des Wagens bzw. als wirksamen Ausgleich der hinter der Radstandsmitte placierten Schwerpunktlage und damit zur Minderung der Übersteuerung der Zweigelenkpendelachse wurden zwei wesentliche Maßnahmen getroffen. Einerseits wurden die beiden Halbachsengelenke so knapp als möglich zusammengedrückt. Das bringt ein nieder gelegenes Rollzentrum und damit geringe Radlastdifferenzen und demzufolge hohe Seitenführungskräfte der Hinterräder in Kurven, die das Heck bzw. die Hinterräder erst bei sehr forscher Kurvenfahrt nach der Kurvenaußenseite gleiten lassen. Des weiteren er-

kennt man bei näherer Betrachtung des Lenkgestänges, daß die Lenkhebel an den Rädern nach vorne weisen und die Spurstangenhälften in Normallage etwas schräg nach unten geneigt sind. Demzufolge beschreiben sie beim Einfedern der Räder schräg nach außen geneigte Kreisbögen. Einseitiges Einfedern bei Kurvenneigung, die übrigens wegen der breiten Spur und des niederen Schwerpunktes ohnedies sehr gering ist, schwenkt also das kurvenäußere Rad etwas nach der Kurvenaußenseite und das kurveninnere wird zufolge der Spurstangenverbindung mitgeschwenkt. Dieser Effekt ist um so größer, je größer die Kurvenneigung wird. Er wirkt der Übersteuerungstendenz der Zweigelenk-Pendelachse, welche diese ab etwa mittleren Kurvengeschwindigkeiten zeigt, entgegen! Auch aus diesem Grund liegt der Victoria-Sport-Kleinwagen so griffig in der Kurve. Fahrwerk-konstrukteur Dr.-Ing. Ledwinka versteht oben sein Geschäft.

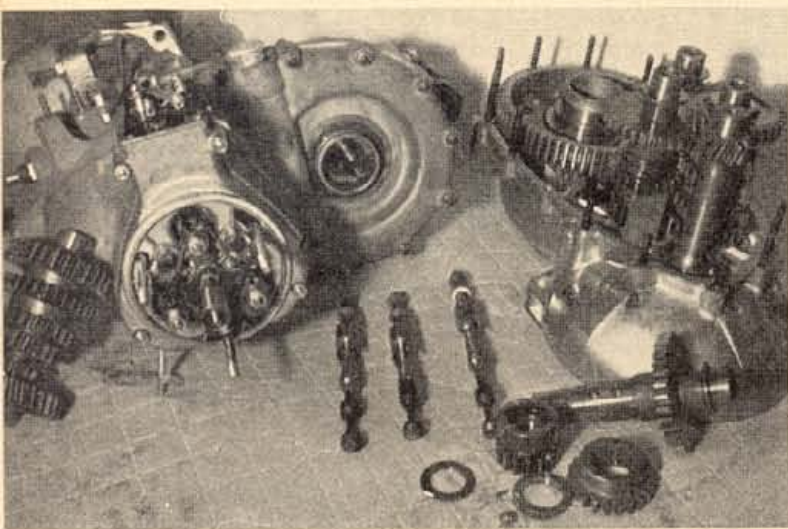
Kunststoffkarosse und Heckmotor

Schon der „Spatz“ mit 200-cem-Motor und Vierganggetriebe hatte eine Kunststoffkarosse, auch der Victoria 250 weist eine auf. Sie besteht aus zwei Schalen, die Fuge am Zusammenstoß wird durch rundherumlaufende Metalleisten mit Gummiwulst überdeckt. Der Gummiwulst wirkt gleichzeitig auch als Stoßstange. Bei gleichen Festigkeitswerten spart man durch Kunststoffkarossen rund 40% an Gewicht, deswegen konnte man den Victoria 250 so großzügig bemessen. Als Werkstoff wird sogenannter Panzerpolyester verwendet, das ist Kunstharz mit Glasfaser-Stützgewebe. Karosseriekunstharz wiederum ist ein Kondensationsprodukt mit innerhalb — 50 und 90 Grad etwa konstanten Festigkeits- und Formbeständigkeitsqualitäten. Außerdem ist dieser Polyester, ein Alkyd- oder Phenolharz, säurefest. Örtlich angefachte Verformungen bilden bloß lokale Risse, die mit Kunstharz geklebt werden können, eventuell unter Zuhilfenahme von Glasfaser-Stützgewebe. Klemmende Türen etc. gibt es bei den elastischen Kunststoffkarossen nicht. Apropos Türen: die nächsten Serien des Victoria 250 werden schon mit richtigen Türen versehen sein, so daß man bequem einsteigen kann. Noch ist die Karosse mit einem Kunstharzlack lackiert, später aber wird man wahrscheinlich gefärbtes Kunstharz zur Karosseriefertigung verwenden. Soviel also über die Karosserie, der man äußeren Schick nachsagen kann und die mit ihrem leuchtenden Rot vor allem in der Damenwelt immer wieder helles Entzücken hervorruft.

Motor und Getriebe befinden sich im Heck, und zwar liegt der Motor vor dem Getriebe. Es handelt sich um einen gebläsegekühlten Zweitakter mit Umkehrspülung und $67 \varnothing \times 70$ mm = 245 cm, der von Dr. Bauers Assistenten, Dipl.-Ing. Fuchs, konstruiert wurde. Bei einer Verdichtung von 7,5 verträgt der



Links ein Blick in den Motorraum des Victoria 250. Tank und Reserverad sind ausgebaut, daher erkennt man auch die Lagerung der hinteren Zweigelenk-Pendelachse. Zwischen Sauggeräuschdämpfer und Vergaser die pneumatische Benzinpumpe (Kurbelkammerunterdruck!), vor dem Kupplungshebel der Solenoid-Schalter. In der Mitte der Motorblock des Victoria 250, man beachte die Zylinderkopfverrippung. Rechts die Solenoidspulen der Schaltung, das Leerlaufsolenoïd befindet sich im topfartigen Gehäuse. Rechts und Mitte Teile des Differentials.



Details des Fünfgang-Ziehkeilgetriebes vom Victoria 250. Ganz links ein Radblock der unteren vorderentriebshauptwelle, das schrägverzahnte Rad gehört zum Primärtrieb. In der Mitte die drei Ziehkeile, daneben die obere Vorgelegewelle für ersten Gang und Rückwärtslauf demontiert zwischen den Schalt- rädern für 1. Gang (links) und Rückwärtslauf ein Schaltkugelsicherungsring; dahinter der komplette Getriebebesatz. Schalträder sind die beiden rechten und die beiden linken Zahnräder der vorderen und hinteren unteren Getriebewellen, die hintere hat bloß vier Zahnräder für Vorwärtsfahrt, das mittlere dient dem Rückwärtsgang. Im ersten Gang geht der Kraftfluß vom kleinsten Zahnrad der unteren vorderen Hauptwelle über das größte Rad der oberen Vorgelegewelle (fix) auf deren ganz rechtes kleinstes (Schaltrad), ferner über das freilaufende ganz rechte Rad der unteren vorderen Welle auf das ganz rechte Rad der hinteren unteren und aufs Differential. Im zweiten (und dritten) Gang schaltet der untere hintere Ziehkeil, das ganz linke Gangradpaar der beiden unteren Wellen ist in Tätigkeit. Beim Hinauf- schalten verschiebt sich die Drehmomentübertragung jeweils um ein Zahnradpaar nach rechts. Die drei Ziehkeile sind untereinander durch drei im Dreieck angeordnete Kipphebel verbunden; so wird ver- hindert, daß zwei Ziehkeile gleichzeitig schalten können. Der Schaltstern innerhalb des Kipphebel- dreiecks dient der Leerlaufschaltung und bringt bei Betätigung der Leerlauffasten alle drei Ziehkeile außer Eingriff
(Fotos und Diagramme Kordik)

Motor wegen des klopfhemmenden Quetschkopf-Brennraumes Normalbenzin ohne weiteres unter Zuhilfenahme einer 280er Kerze. Zwei im V angeordnete Rippen am Zylinderkopf unterteilen dessen Verrippung in eine horizontale und eine vertikale, so konnte auf engstem Raum genug Kühlrippenfläche untergebracht werden, die auch bei hoher Dauerbelastung einwandfreie Kühlverhältnisse schafft. Die Zylinderverrippung selbst ist so ausgelegt, daß sie die radiale Dehnungsfreiheit des Zylinders möglichst wenig behindert, vor allem ist die Querverrippung der Auspuffzone nennenswert. Was den Kurbeltrieb anbelangt, so wurde dieser absolut auf Lebensdauer ausgelegt, der lange Kolben, die robusten Lager usw. zeigen das deutlich. Im übrigen ist zu sagen, daß der Motor wohl Gemischschmierung 1:25 hat, aber die Kurbelwellenlager werden durch vom Getriebe her umlaufendes Öl geschmiert. Sie bekommen so immer wieder unverdünntes Öl, ihre Lebensdauer und Tragfähigkeit wird dadurch bedeutend verbessert. Das große Stirnzahnrad des Differentials wirkt als Schöpfrad und fördert Öl in eine Tasche des Getriebegehäuses, von wo es zu den Lagern rinnt. Von dort läuft es über Kanäle zum Getriebe retour. Motor und Gebläse sind dank der Saugeräuschkämpfung und der schall- und vibrationsdämmenden Eigenschaften der Kunststoffkarosse sowohl für Passanten als auch für die Passagiere relativ geräuscharm. Natürlich hat der Motor einen Lichtzündanlasser mit Batteriezündung und automatischer Zündverstellung. Mit seiner 130-W-Anlaßleistung ist es ihm ein leichtes, den verhältnismäßig leichten Kurbeltrieb herumzuwuchten. Zur Gemischaufbereitung dient ein Bing-Einschiebervergaser mit Startvorrichtung (Zusatzstartbenzin). Sowohl Zündanlage wie auch Vergaser und Lichtmaschine gaben in keiner Weise Anlaß zur Klage, auch die mit 35-W-Biluxlampen bestückten Scheinwerfer taten ebenso wie die Scheibenwischer einwandfrei ihren Dienst.

Fünfgang-Ziehkeilgetriebe mit Vorwählschaltung

Nun kommen wir zum Clou des Antriebsblockes, zum Ziehkeil-Fünfganggetriebe mit Drucktasten- bzw. Vorwählschaltung. Rechts von der Lenksäule findet man drei Drucktasten, zwischen zwei weißen eine schwarze. Die mittlere dient der Leerlaufschaltung, die rechte weiße bedient den ersten und die linke weiße den Rückwärtsgang. Über der schwarzen Taste befindet sich der Vorwähl-Tipphebel mit Neutralstellung (senkrecht zum Armaturenbrett) und vier Gangstellungen, vom zweiten bis zum fünften. Wegfahren geht so vor sich: Die rechte weiße Gangtaste wird betätigt und die Kupplung wird ausgehoben. Eine am Kupplungsseil befestigte Blechlasche bedient beim Auskuppeln den Gangschalter, der den Stromkreis zu den Solenoidspulen schließt, welche die Ziehkeile elektromagnetisch verschieben. Zu welcher

Spule der Stromkreis gerade geschlossen wird, hängt von der Betätigung der betreffenden Taste bzw. der Stellung des Vorwählhebels ab. Die Gangtasten sind prinzipiell vor dem Kuppeln zu drücken und erst während des Einkuppelns wieder loszulassen. Andernfalls wäre nämlich die Strombelastung der Tastenkontakte zu groß und sie könnten bald durchschmoren. Während man nun im ersten Gang auf etwa 10 km/h hochbeschleunigt, wird der Vorwählhebel über der schwarzen Taste in die Stellung des zweiten Ganges gebracht. Auskuppeln schaltet dann den Gang. Beim Weiterbeschleunigen im zweiten wird bereits der dritte vorge- wählt usw. Hat man dann den fünften eingeschaltet, läßt sich jeder beliebige der oberen vier Gänge vorwählen, wie es die Situation dann erfordert. Man sollte die gewisse Selbstsynchronisierfähigkeit des Getriebes (Schalträder werden durch die Schaltkugeln unter Ziehkeilschub abgebremst) nicht überfordern und nicht bei zu hohen Geschwindigkeiten zurückschalten (durch Auskuppeln). Das würde nämlich den Verschleiß fördern. Bei richtiger Bedienung funktioniert das Getriebe ausgezeichnet.

Stufungsmäßig liegen die Gänge so, daß zwischen den oberen vier Gängen je ein Geschwindigkeitssprung von zirka 20 km/h bei 5500 U/min vorhanden ist; zwischen erstem und zweitem Gang ist er etwas kleiner (16 km/h). Dadurch läßt sich der Motor immer auf einer drehmoment-, leistungs- und verbrauchsgünstigen Drehzahl halten. Das ist naturgemäß viel wert.

Noch einige Worte zum Roadsterbetrieb. Das offene Verdeck erhöht natürlich den Luftwiderstand nicht unbeträchtlich. So verhalten sich beispielsweise die Höchstgeschwindigkeiten bei

Technische Daten

Victoria-Einzylinderzweitakter mit Gebläsekühlung, 67 \times 70 mm = 245 ccm, Verd. 7,5. Nennleistung 14 PS bei 5200 U/min, Benzin-Ölgemisch 1:25, Kurbellagerschmierung vom Getriebe aus. Vergaser Bing 1/26/60, Durohlaß 26 mm ϕ , Hauptdüse 115 (Einfahrzeit 120), Leerlaufdüse 35, Nadeldüse 1508, Nadelstellung 3, Startdüse 95, Leerlaufschraube 1 1/2 bis 2 Umdr. offen, Naßluftfilter G 716/2 — 562 M I. Bosch-Lichtbatterie-Zündanlasser LA 12/130/4 I mit automatischer Zündverstellung und Startrelais, maximale Frühzündung 4,5 mm, Kerze Bosch W 280 T 13, Batterie 12 V/24 Ah (23 \times 12,5 \times 16,5 cm). Einscheiben-Trockenkupplung, Schrägzahnrad-Primärtrieb, Übersetzung 31/13 Z = 2,384, Getriebebestufung 3,02 — 1,588 — 0,957 — 0,7 — 0,552, R 2,96; Differential-Abtriebsübersetzung 66/16 Z = 4,125. Gesamtstufung 29,78 — 15,65 — 9,43 — 6,9 — 5,43, R 29,15. Getriebeöfüllung 1,75 Liter SAE 90 bis —10 Gad, SAE 80 unter —10 Grad (z. B. Mobilöl C 80 bzw. C 90). Elektromagnetische Drucktasten- und Vorwählschaltung, drei Ziehkeile.

Verwindungssteifer Zentralrohrrahmen, vorne Einzelradaufhängung mittels Doppelkurbel-Länglenker, Schraubensfedern und hydraulischen Stoßdämpfern, hinten Zweigelenk-Pendelachse mit Schraubensfedern und hydraulischer Stoßdämpfung, Motor und Getriebe vor der Hinterachse. Reifen 4,40—12" auf Felge 3,00 D \times 12. Zahnstangenlenkung mit einer verstellbaren Spurstange, Übersetzung 12,6, kleinster Wendekreis 9,5 m ϕ , hydraulische Vierradbremse, 180 mm Bremstrommeldurchmesser, 30 mm Blechbreite, Gesamtbremsfläche 400,8 cm². Seilzughandbremse auf Vorderräder wirkend. Kunststoffkarosserie mit Cabrio- verdeck.

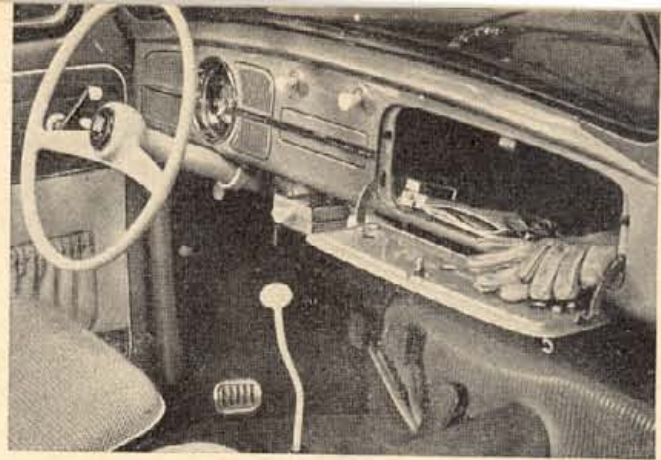
Leergewicht 425 kg, zulässiges Gesamtgewicht 690 kg. Radstand 195, Spurweite 116/120, Länge 330, Breite 145, Höhe 124, Bodenfreiheit 17 cm. Vorspur 3—4 mm, Sturz 2 Grad, Spreizung 4,5 Grad, Nachlauf 6 Grad.

Tank 23 Liter, davon 4 l Reserve. Durchschnittsverbrauch 5,5 bis 6,5 l/100 km. Höchstgeschwindigkeit 97 km/h, maximales Steigervermögen in den Gängen mit 1 Person und Gepäck 39 — 18,5 — 10,2 — 6,7 — 4,6%.

offenem und geschlossenem Verdeck wie rund 90 zu 97 km/h. Noch viel deutlicher wirkt sich aber das geschlossene Verdeck aufs Beschleunigungsverhalten aus. Mit zwei Personen von insgesamt 145 kg erreicht man 500 m bei stehendem Start mit geschlossenem Verdeck um rund 3 sek früher! Und das ist bei 250 ccm Hubraum wohl ein ganzes Wort!

Auch die Bremsen sind last not least ein erfreuliches Kapitel beim Victoria 250. Pro Rad hat man 100,2 cm² Bremsfläche zur Verfügung, und damit erreichten wir aus 80 km/h am Tacho (das waren ehrliche 77) auf Anhieb 32 m Bremsweg auf trockenem Beton, entsprechend etwa 7,2 m/sek mittlere Bremsverzögerung. Aber auch sonst zeigen die Bremsen immer wieder, daß sie o.k. sind. Außer der hydraulischen Vierradbremse hat man naturgemäß auch noch eine mechanische Vorderrad-Handbremse zur Verfügung.

Dipl.-Ing. Edwin J. Kordik



Die Neuerungen am Volkswagen

Im Volkswagenwerk lief am 1. August für Limousinen und Cabriolets eine neue Bauserie an. Sie bringt eine Reihe wertvoller Verbesserungen und auch eine bereicherte Ausstattung mit sich, ohne die bewährten Konstruktionsprinzipien des Volkswagens anzutasten. Am augenfälligsten ist das neue Rückfenster der VW-Limousine, das nun doppelt soviel Sichtfläche aufweist wie bisher. Auch die Windschutzscheibe wurde um etwa ein Sechstel vergrößert, wobei der Sichtwinkel nach oben erweitert wurde. Beim Export-Modell, dem Cabriolet und dem Karmann-Ghia-Coupé wurden Neuerungen am Fußhebelwerk vorgenommen, die eine wesentliche Verringerung der aufzuwendenden Pedalkräfte ermöglichen. Bei gleichzeitiger Verkürzung des Gashebelweges wurde bei allen Modellen die bisherige Rolle durch eine gummibelegte

Trittplatte ersetzt. Der Eintritt der Kuhlluft durch die Schlitzlöcher unterhalb des Rückfensters wurde verbessert. Die größere Frontscheibe erhielt auch größere Scheibenwischer, deren Feld um mehr als ein Drittel erweitert wurde. Im Inneren des Volkswagens der neuen Bauserie fällt die veränderte Armaturentafel auf; mit einem sehr breiten und geräumigen Handschuhkasten, großem Schub-Aaschenbecher, neuer Anordnung der Bedienungsknöpfe, des Zündschlosses und des Raumes für Radio-Lautsprecher. Die Seitenverkleidungen bestehen jetzt bei allen Modellen ganz aus Kunststoff. Die Seiten der Sitze und Lehnen, die Lehnenrücken und die Mittelsäulen sind beim Export-Modell und Cabriolet mit Kunstleder bezogen, das ebenso wie die Polsterstoffe farblich auf Wagenlack, Wandverkleidung und Lenkrad geschmackvoll abgestimmt ist. Die neu aufgenommenen Farben der Export-Limousine heißen: firnblau, lichtbronze, diamantgrau und capri, diejenigen des Cabriolets alabaster, atlasblau, shellandgrau und bambus.

mop

NÜCHTERNER ZAHLEN-PRIVATTEST

Seit einigen Jahren beziehe ich Ihre Zeitschrift regelmäßig. An dieser Stelle möchte ich Ihnen heute für die durch Ihre Zeitung erhaltenen Ratschläge und Tips danken. Mein ganz besonderes Interesse galt immer Ihren Testen. Ich möchte mir daher erlauben, Ihnen heute einen Lesertest einmal in ganz anderer Form darzubringen. Als Anlage füge ich Ihnen eine genaue Kostenaufstellung aller mit meiner „Bella“ zusammenhängenden Ausgaben bei.

Vom Kauftage an habe ich ganz genau mein Fahrtenbuch geführt. Ich glaube daher, daß mein, wenn auch ganz „nüchterner“ Zahlentest unter Rollerfahrern und auch ganz besonders unter denen, die es werden wollen, starkes Interesse finden wird. Spiegeln sich doch in diesem Test alle Angaben wider, die im Zusammenhang mit meiner „Bella“ seit fast 2 Jahren erfolgten.

Kostenaufstellung für den Motorroller Zündapp „BELLA“ R 151, Fahrgestell-Nr. R 20300 für die Zeit vom 25. August 1955–30. Juni 1957 (insgesamt 22 Monate)

Zeitraum	Gefahrene km	Kraftstoff		Wartung, Kundendienst, Pflege	Reparaturen Austausch von Teilen	Kfz.-Steuer	Kfz.-Versichg.	Garage	Anschaffung für Roller und Fahrer	Gesamt
		Liter	DM							
22 Monate	29 590	877,0	675,81	222,58	97,60	43,25	119,70	90,—	40,44	1289,38
monatlich	1 345	39,4	30,72	10,12	4,44	1,96	5,44	4,09	1,83	58,60
auf 100 km	—	3,0	2,28	0,75	0,33	0,15	0,40	0,30	0,15	4,36

Die für einen Privatmann uninteressante Abschreibung habe ich aus dieser Aufstellung herausgelassen. Vorstehende Angaben können bei mir jederzeit in meinen Fahrtenbüchern nachgeprüft werden
Erwin Trautmann, Kiel

Neue Norm für Normverbrauch

Unter der Bezeichnung DIN 70030 ist nun die langerwartete neue Norm für den Kraftstoffverbrauch herausgekommen. Bisher wurde der sogenannte Normverbrauch bei zwei Drittel der katalogmäßigen Höchstgeschwindigkeit, höchstens aber bei 80 km/h, zuzüglich 10 Prozent ermittelt. Da heute im allgemeinen nicht nur die Spitzen-, sondern auch die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten bereits bei den Automobilen der Mittelklasse weit höher liegen, kam dem in den Prospekten angegebenen „Normverbrauch“ nur noch eine theoretische Bedeutung als Vergleichsbasis zu. Diese für den Käufer, der meist die Grundlage der Norm nicht kannte, natürlich sehr ungünstigen Verzerrungen in den Verbrauchsangaben führten begrifflicherweise häufig zu großer Verärgerung. Schließlich wurde den Werksangaben kaum noch Glauben geschenkt.

Die neue DIN-Norm ist den modernen Gegebenheiten weit besser angepaßt: der Kraftstoffverbrauch muß nun bei drei Viertel der Höchstgeschwindigkeit, maximal bei 110 km/h, ermittelt werden. Wenn dabei auch weiterhin eine gleichbleibende Geschwindigkeit

als Grundlage dient, was den Fahrbedingungen in der Praxis wiederum nicht entspricht, so ist der nach der neuen DIN-Formel angegebene Normverbrauch jetzt wenigstens zu einem realen Anhaltspunkt aufgerückt. Der tatsächliche Durchschnittsverbrauch dürfte nun den Normverbrauch beim Kleinwagen nicht viel, beim mittelgroßen Wagen kaum oder gar nicht mehr übersteigen, während beim großen Wagen jetzt der tatsächliche Verbrauch vielfach unter dem Normverbrauch liegen müßte — immer vorausgesetzt, daß zügig-wirtschaftlich gefahren wird. Diese „Benachteiligung“ der großen Wagen resultiert aus der Tatsache, daß die Fahrwiderstandsleistung mit der dritten Potenz der Geschwindigkeit wächst. Eine Geschwindigkeitssteigerung von beispielsweise 103 km/h auf 110 km/h ergibt einen Kraftstoff-Mehrverbrauch von bereits einem halben Liter auf 100 km für einen Wagen der 2-Liter-Klasse, der angesichts seiner hohen Spitzengeschwindigkeit um eine Verbrauchsmessung bei 110 km/h nicht mehr herumkommt. Firmen wie Daimler-Benz und auch Lloyd haben sich entschlossen, sofort die neue DIN-Formel zu verwenden und damit den neuen Norm-Verbrauch anzugeben. In Frankfurt wird man wohl endlich wieder Verbrauchsangaben finden, mit denen auch der Laie wirklich etwas anfangen kann.

cfr. mop



R.M.A.R. Tourentip:

Wünsche werden vor diesem geruh-samen und doch so köstlich bewegten Bilde in uns wach. Wie diese drei Glücklichen möchten auch wir unbeschwert durch die Landschaft fahren. Im Hintergrund dunkelt der Hochfelin, der Aussichtsberg des Chiemgaus, mit Haus und Taborkapelle auf dem 1671 m hohen Gipfel, den man noch mit eigener Kraft erwandern muß. Ob die Tausende, die im Auto an diesen Blumenwiesen, dem Zauber Oberbayerns, vorbeijagen, auch solche Bilder sehen? Unser meisterliches Foto ist nämlich — von der großen Autobahn aus gemacht!

Herbstfahrt in den Chiemgau

Für den Rollerfahrer gilt es, im September, spätestens im Oktober von der Reisezeit Abschied zu nehmen. Wer im Winter noch fährt, ist entweder ein Sportsmann, oder ihm sind die Straßenbahntarife zu teuer. Auf keinen Fall wird er nach 10 km Stadtrutsch durch Matsch und Schnee noch Lust haben, einem Tourentip nachzuspüren. So schlage ich Ihnen vor, nachdem der Sommer Sie bald hierhin, bald dorthin geführt hat, den Ausklang Ihrer Reisezeit in den Deutschen Alpen zu begehen.

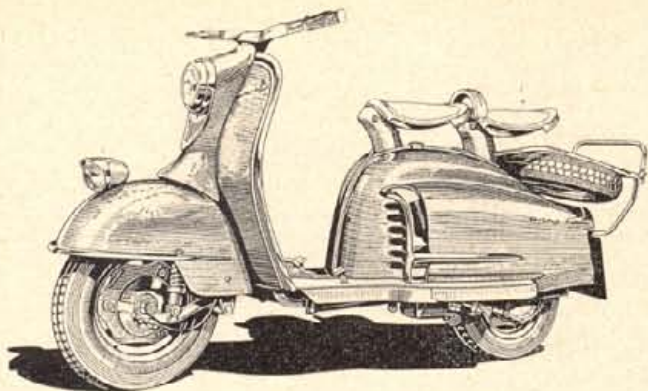
Setzen Sie Ihren Benziesel auf der AB München—Salzburg gen Süden in Trab. Legen Sie Ihre Abreise so, daß Sie zur Frühstückspause die Ausfahrt Bad Aibling erreichen. Von dort machen Sie per Landstraße einen Abstecher Richtung Foinbach. Kurz vor dem Ort steht linkerhand ein vorsintflutlicher Wegweiser, der Sie zu einem Ausflugscafé namens „Moosmühle“ schickt. In der „Moosmühle“ bekommen Sie für genau eine Deutsche Mark: zwei Tassen Kaffee und fast einen viertel Liter süße Sahne dazu. Auch die Nußtorte, die's dort für 60 Pfennige gibt, scheint ihren Ausmaßen nach noch aus der Wilhelminischen Ära zu stammen. Mein Tip: Fahren Sie ziemlich nüchtern von München ab, sonst gibts nachher einen verdorbenen Magen.

Von der „Moosmühle“ kutschieren Sie über Großholzhausen und Kirchdorf zur B 15, die Sie zur AB-Einfahrt Rosenheim leitet. Der AB folgen Sie bis Bernau. In Bernau nehmen Sie die B 305 unter die Räder. Diese B 305 hat es in sich, sowohl fahrtechnisch — sie ist kurvenreich und höchstens mit einem 35er Schnitt zu be-

fahren — wie auch landschaftlich: sie führt quer durch den Chiemgau, der von den Wundern der Natur so reichlich bedacht wurde, daß er mit zu den schönsten Gegenden der Bayerischen Alpen zählt. Diese B 305, die wohl einen Namen über die nüchterne Zahl hinaus verdiente, ist wie eine kostbare Kette, auf die die Ortschaften gleich seltenen Perlen gereiht sind. So Marquartstein, hinter dessen Häusern unmittelbar die Berge und Wälder beginnen, so Unter- und Oberwössen, zwei zauberhafte Plätzchen im Achental, so Reit im Winkel, das Paradies des Chiemgaus. Dort stellen Sie bitte Ihren treuen Untersatz ab und lassen sich von den genau detaillierten Wegweisern zu einer Fußwanderung verleiten — auf eine Aussichtskanzel oder auf eine Alm.

Von Reit im Winkel schlängelt sich die B 305 nach Seegatterl. Bald hinter dieser Ortschaft erblicken Sie links den Weitsee. Rechts stehen Dürnbachhorn und Sonntagshorn. Die Straße macht nun einen weit geschweiften Bogen um den Rauschberg und mündet wenig später in die B 306, der Sie gen Inzell folgen. Hinter Inzell steht links der Sulzberg, rechts der Teissenberg. Dann kommt die Ortschaft Hammer, und nach wenigen Kilometern sind Sie wieder auf der AB (Einfahrt Traunstein). Den Rückweg nehmen Sie ganz über die AB, die Ihnen noch ein schönes Stück Chiemsee zeigt. Möge Ihnen der Petrus diesen herbstlichen Reiseplan nicht durchkreuzen. Doch ist es zweckmäßig, alle Wollsachen mitzunehmen, die sich übereinander ziehen lassen. Gut Wetter und gute Fahrt wünscht Ihnen jedenfalls

Ihr Kartenkramer Theodor

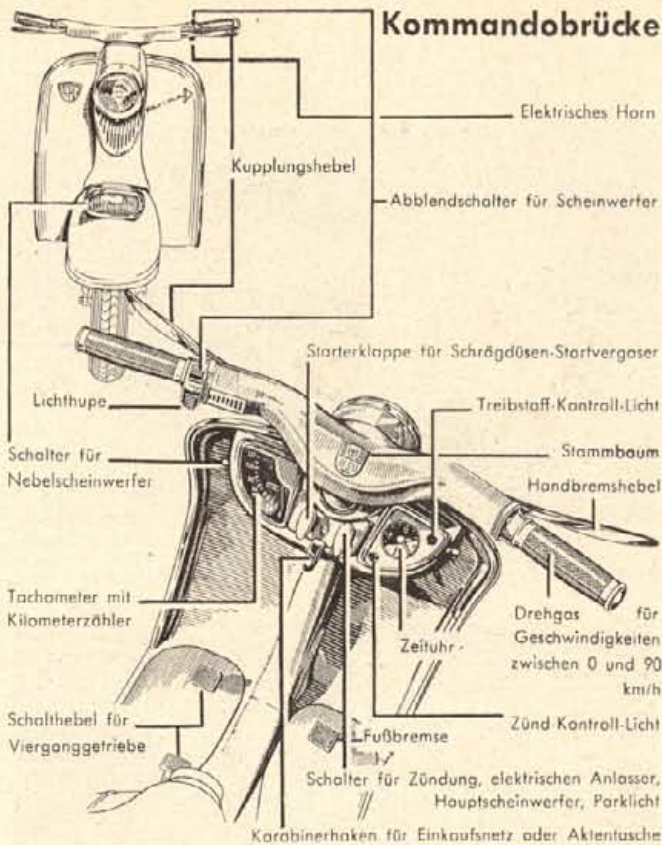


Die neue NSU-Prima

Die NSU Werke in Neckarsulm haben Familienzuwachs bekommen: Der neue Roller, vollständig neu entwickelt vom Scheitel bis zur Sohle, hört auch auf den Namen PRIMA, doch trägt er als Zusatz die Bezeichnung FÜNFSTERN, eine Einstufung, die angebracht erscheint, wenn man bedenkt, daß jeder gute Kognak schon mit drei Sternen ausgestattet ist. Die NSU-Prima des Baujahres 1957, die weiter gebaut wird, stützte sich ebenso wie die vorausgegangene NSU-Lambretta auf die italienische Grundkonstruktion — die neue Prima-Fünfstern hingegen entstand in den Neckarsulmer Konstruktionsbüros. Die neue NSU-Prima besitzt eine beachtliche Fülle an Komfort.

NSU entschied sich für einen 175-cm-Zweitakt-Motor mit 9,5 PS. Selbstverständlich ist auch der neue Prima-Motor turbinen-gekühlt. Ein neuer Schrägdüsen-Startvergaser sichert leichten Start — natürlich mit elektrischem Anlasser — und ordentliche Treibstoffbedienung unter jeglichen Fahrverhältnissen. Um eine gute Anpassung an alle Geländeverhältnisse zu schaffen, besitzt die neue Prima ein Vierganggetriebe, das über eine Wippe leichtfüßig bedient wird — die Kraftübertragung zum Hinterrad erfolgt über eine Kardanwelle.

Das gesamte Motor-Antriebsaggregat schwingt um einen Drehpunkt. Es handelt sich also um eine Triebsatzschwingung. Das



Zentralfahrgerüst wurde mit einer Vorder- und Hinterrad-Langschwinge ausgerüstet, die dafür sorgt, daß sich die 10"-Räder in allen Situationen bestens dem Boden anschmiegen, wobei die hydraulischen Stoßdämpfer vorn und hinten nützlich mitwirken.

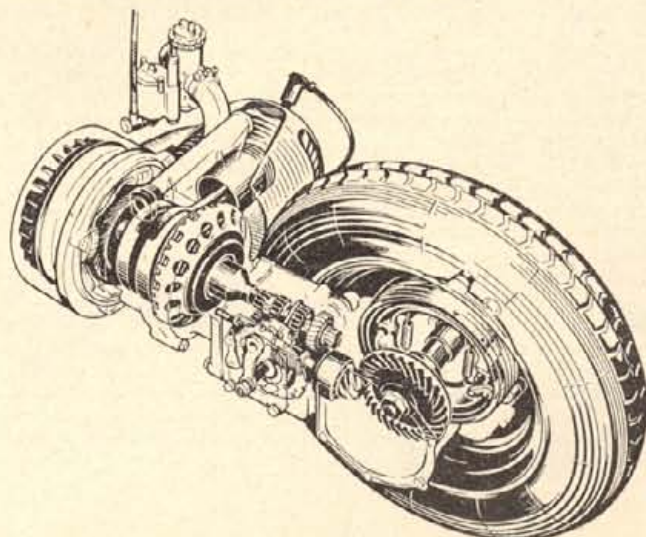
Auch erhielt der neue NSU-Roller einen Tank mit 12 Liter Inhalt, der es gestattet, bei einem Durchschnittsverbrauch von 2,5 bis 3 Liter lange Strecken ohne Tankaufenthalt zu durchfahren. Zur Sicherheit gehören gute Bremsen: Die neue NSU-Prima besitzt jene Vollnabenbremsen, die, aus den Weltmeisterschafts-Rennmaschinen abgeleitet, bei den NSU-Motorrädern Verwendung finden.

Die beiden elektrischen Batterien wurden in der Mitte des Fahrzeugs im bestgefederten Bereich aufgehängt.

Der Bequemlichkeit des Fahrers dienen die Schwingsattel mit 75 mm Federweg, die Vorderradschwinge mit 74, die Hinterradschwinge mit 68 mm Federweg und die dicken Reifen der Abmessung 3,50 x 10". Und auf einer Fläche mit 1650 qcm können sich die Füße — was wichtig ist auf großer Fahrt — ganz schön tummeln. Der Sicherheit bei Nacht dient ein Autoscheinwerfer und dazu kommt ein eingebauter Nebelscheinwerfer. Außerdem wurde die neue Prima serienmäßig mit einer Lichthupe ausgestattet. Zur serienmäßigen Ausrüstung gehören weiter ein autoähnliches Armaturenbrett, der Soziassitz, ein Reserverad, ein Sicherheitschloß und nicht zuletzt ein organisch entwickelter Gepäckträger.

Die Serienproduktion des neuen NSU-Rollers begann im August 1957. Sein Preis beträgt DM 1795,—.

Das Motor- und Antriebsaggregat ist als Triebsatzschwingung ausgebildet



Sprechstunde unseres Arztes:

Kirschwasser ist kein Leitungswasser!

Nicht nur durch seine Naturschönheiten ist der deutsche Südwesten bekannt, sondern auch durch seine köstlichen Alkoholitäten. Letzteres gibt der Polizei immer wieder Anlaß, bei Unfällen besonders nach Alkohol zu fahnden. Eine Zusammenstellung über Verkehrsunfälle im südwestdeutschen Raum des Jahres 1956 kann auch für uns aufschlußreich sein:

An den „Alkohol-Verkehrsunfällen“ sind beteiligt 1% Jugendliche bis 15 Jahre, 14,8% Alter bis 20, 18,3% Alter bis 25, 13,8% bis 30-Jährige, 9,6% bis 35, 7,3% bis 40, 10,9% bis 45, 9,5% bis 50-Jährige — und bei älteren wieder weniger. Die Hälfte der Unfälle war unter 30 Jahre alt.

48% der Fälle hatte einen Blutalkoholgehalt von 1⁰/₁₀₀—2⁰/₁₀₀.

Interessant sind die Anteile der Altersgruppen an den verschiedenen Alkoholkonzentrationen:

Bei 0,5—1⁰/₁₀₀ führt Altersgruppe der 20—25-jährigen mit 25%
 bei 1—1,5⁰/₁₀₀ führt Altersgruppe der 20—25-jährigen mit 22%
 bei 1,5—2⁰/₁₀₀ führt Altersgruppe der 20—25-jährigen mit 17%

Bei den hohen Alkoholkonzentrationen liegen die Älteren „vorn“.

2,5⁰/₁₀₀ 45—50-Jährige mit 15,5%
 2,5—3⁰/₁₀₀ 40—45-Jährige mit 25,2%

über 3⁰/₁₀₀ im Blut hatten 26,4% der verunglückten 40—45-Jährigen. Und diese Berauschten waren vorwiegend — Radfahrer (!).

Die Alkoholunfälle erreichen im Sommer die höchste Zahl, der Herbst bringt mit der Ernte kaum eine Minderung, doch in der kalten Jahreszeit wird die Zahl der Verkehrsunfälle durch Alkohol gering. Das Wochenende ist verständlicherweise der häufigste Unfalltermin, hier passiert über die Hälfte aller Alkohol-Verkehrsunfälle, am Dienstag sind sie am seltensten. Während die Haupttageszeit für Verkehrsunfälle zwischen 17—19 Uhr liegt, passieren die Alkoholunfälle meist nachts zwischen 24—3 Uhr früh.

Aus den Gerichtsakten geht ferner hervor, daß keiner der alkoholisierten Verkehrsunfalligen mit mehr als 1,5⁰/₁₀₀ freigesprochen wurde. Zu den Unfallfolgen durch Alkohol sei nur bemerkt, daß fast jeder 5. kombinierte Schädel-Hirn-Verletzungen erlitt. Abschließend sei noch bemerkt, daß ich keineswegs Reklame für Limonade machen will — doch setzt euch nicht beschwipst aus Steuer!

Dr. St.

Sie müssen damit rechnen,



Der Franzose M. Ligier konstruierte diesen „Autoroller“ aus Bauteilen der Lambretta. Die Karosserie besteht aus Leichtmetall, soll aber sehr widerstandsfähig sein. Der Motor ist im Heck untergebracht. Das zweisitzige Fahrzeug erreichte in Montlhéry eine Spitze von 89 km/h. Die Reisegeschwindigkeit soll bei 70 km/h liegen



Der französische Kabinenroller „Inter“, 175 ccm



Auch dieses Vehikel wurde in Paris aufgenommen

2 Fotos: E. Schefer

Der höfliche Schrankenwärter

Wenn man es auch kaum glauben sollte, so gibt es doch Beamte, die bei Erfüllung ihrer Dienstpflichten manchmal ein halbes Auge zudrücken, um einen kleinen Staatsbürger noch schnell durchzulassen. Manche Schrankenwärter tun dies im wahrsten Sinne des Wortes. Sie lassen die eben sich schließende Bahnschranke einige Sekunden verweilen, um noch einen herannahenden Straßenbenützer durchzulassen; dabei vertrauen sie darauf, daß der Zug noch so weit entfernt ist, daß es ihnen gelingt, die Schranke vor den weiteren Motorisierten rechtzeitig ganz zu schließen. Diesem mitfühlenden, aber nicht ungefährlichen Verhalten hat der Bundesgerichtshof jetzt einen Riegel vorgeschoben. Fortan darf ein Schrankenwärter an einem verkehrsreichen Bahnübergang das Schließen der Schranke nicht mehr unterbrechen, da die Gefahr zu groß sei, daß weitere Fahrzeuge so nah hinter dem noch Durchkommenden folgen, daß die Schranke nicht mehr im rechten Augenblick geschlossen werden kann. Fortan heißt es also vor jedem Fahrtantritt den Fahrplan studieren, damit der erzwungene Aufenthalt vor Bahnschranken nicht allzu große zeitliche Ausmaße annimmt.

Haha

daß Ihnen die Fahrerlaubnis entzogen werden kann, wenn Sie Ihrer Gattin (oder einer Ihnen ebenso nahestehenden Dame) zur Einsparung von Fahrstunden Unterricht im Lenken geben (OLG Celle);

daß Ihnen ein entgegenkommender Radfahrer in die Karosserie fährt, der betrunken in Schlangenlinien ankommt, weshalb Sie Ihre Geschwindigkeit verlangsamen und evtl. ganz anhalten müssen (OLG Celle);

daß hinter einem haltenden Omnibus ein Fußgänger die Straße überquert — ob es sich nun um einen Fahrgast oder einen sonstigen Passanten handelt —, weshalb Sie bei der Annäherung an einen Bus Ihre Fahrgeschwindigkeit so weit herabsetzen müssen, daß Sie notfalls ausweichen oder gar anhalten können (OLG Hamm);

daß sich drei- bis vierjährige Kinder selbst dann verkehrswidrig und unvernünftig verhalten, wenn sie Verkehrssituationen zunächst richtig zu beurteilen und ihr Verhalten darauf einzurichten scheinen, da in diesem Alter das kindliche Handeln noch triebhaft und instinktmäßig bedingt ist, weshalb für sie eine außerordentlich große Gefahr von Angst- und Schrecksituationen besteht (OLG Köln);

daß Sie noch links überholt werden, wenn Sie sich ordnungsgemäß links eingeordnet und Ihre Überholabsicht deutlich und rechtzeitig angezeigt haben — wenn auch das Verhalten des Überholenden grob verkehrswidrig und strafbar ist (OLG Hamm);

daß Ihr Vordermann, den Sie eben überholen wollen, plötzlich ohne rechtzeitige Anzeige der Richtungsänderung in eine Querstraße abbiegt, da Sie ihn während des ganzen Überholvorgangs ständig im Auge behalten und somit eine Fahrtrichtungsänderung zur rechten Zeit bemerken müssen (OLG Hamm);

daß sich andere Verkehrsteilnehmer — vor allem Fußgänger und Radfahrer — verkehrswidrig benehmen, wenn Ihnen in deren Verhalten eine Unschlüssigkeit auffällt; der Vertrauensgrundsatz im Straßenverkehr gilt nämlich dann nicht, wenn fremdes verkehrswidriges Verhalten offen zutage tritt (OLG Stuttgart);

daß beim Überholen mehrerer nebeneinander fahrender Radfahrer auf ein Warnsignal hin der am weitesten links fahrende beim Linksumschauen eine Fahrbewegung nach links macht (OLG Hamm).

Andrerseits dürfen Sie aber darauf vertrauen,

daß beim Einfahren in eine Kreuzung beim Wechsel von gelb auf grün aus der Seitenrichtung nicht noch andere Verkehrsteilnehmer kommen, die trotz Sperrung ihrer Richtung durch Gelb- oder Rotlicht verbotswidrig weitergefahren sind — was aber nicht die Beachtung derjenigen Kreuzungsbenützer illusorisch macht, die im Augenblick Ihres Einfahrens die Kreuzung noch nicht vollständig geräumt haben, soweit diese nur bei — in ihrer Richtung gesehen — Grünlicht in die Kreuzung einfahren (OLG Köln);

daß die Tür eines am Straßenrand stehenden Wagens gleich 50 cm weit geöffnet wird, selbst wenn der PKW gerade vorher angehalten hat (OLG Bremen);

daß sich an Kreuzungen und Straßeneinmündungen der Wartepflichtige langsam nähert, daß Sie als Vorfahrtsberechtigter auch dann nicht behindert oder gefährdet werden können, wenn die Kreuzung bzw. Einmündung für den Wartepflichtigen nicht einschbar ist; daraus ergibt sich, daß Sie, soweit Ihnen die Vorfahrt zusteht, selbst an unübersichtlichen Kreuzungen und Einmündungen die Geschwindigkeit nicht herabsetzen müssen (BGH);

daß ein Sie eben überholender Verkehrskollege nicht unmittelbar darauf nach rechts abbiegt, da diese Fahrweise als Gefährdung des Überholten strafbar ist (LG Bochum);

daß LKWs und Omnibusse, die an einer Kreuzung links neben Ihnen stehen und rechts abbiegen wollen, auf Sie achten, da Ihnen kein Vorwurf gemacht werden kann, wenn Sie sich in die Lücke zwischen dem großen „Bruder“ und dem Gehsteig schieben — vorausgesetzt, daß Sie selbst auch nach rechts abbiegen wollen (KG Berlin);

daß Fußgänger das Herannahen Ihres beleuchteten Fahrzeugs erkennen und erst nach Ihnen die Straße überqueren, so daß Sie nicht zur Verminderung der Geschwindigkeit verpflichtet sind, wenn Sie nachts auf dem Gehsteig am Rand der Straße eine Gestalt bemerken (LG Bochum);

daß ein erwachsener PKW-Insasse unmittelbar nach dem Aussteigen erst in beiden Richtungen den Verkehr beobachtet, bevor er die Straße überquert, so daß Sie erst dann die Geschwindigkeit ermäßigen müssen, wenn Sie in dem Verhalten des anderen eine Unachtsamkeit bemerken (OLG Cello);

daß ein vor Ihnen fahrender Verkehrsgenosse, zu dem Sie einen geringeren als den vorgeschriebenen Abstand einhalten, weil die Straße vor ihm übersichtlich und frei ist, nicht plötzlich in die Bremsen steigt, weil er sich über die Bedeutung eines auftauchenden Verkehrszeichens nicht gleich klar ist (BayObLG).

Dagegen dürfen Sie nicht darauf vertrauen,

daß beim Linksabbiegen in ein Grundstück der nachfolgende Verkehr Ihre Richtungsänderungszeichen verstanden hat, da beim Abbiegen in Grundstückseinfahrten die besonders hohe Gefahr besteht, daß der Nachfolgeverkehr die Absicht des Einbiegenden nicht rechtzeitig erkennt (anders beim Abbiegen in Querstraßen); Sie müssen sich daher erst davon überzeugen, daß Ihre Nachfahrer Ihre Einbiegeabsicht begriffen haben (OLG Bremen);

daß ein haltender Verkehrsteilnehmer beim Wiederaufahren auf diese seine Absicht hinweist, so daß ein haltendes Fahrzeug nach Beendigung des Haltens oder Parkens auf der vor ihm liegenden Fahrbahnfläche ohne Zeichengeben geradeaus weiterfahren darf; Sie müssen also beim Vorbeifahren an einem stehenden Fahrzeug prüfen, ob Sie auch dann nicht durch den Gegenverkehr gefährdet werden können, wenn jenes Fahrzeug ohne Zeichengeben anfährt (OLG Hamburg);

daß Straßenbauarbeiter auf den Verkehr achten werden, da deren Aufmerksamkeit durch ihre Arbeit genügend in Anspruch genommen ist und Straßenbauarbeiten im Verkehrsinteresse durchgeführt werden, wodurch sich die Verpflichtung der Verkehrsteilnehmer ergibt, ihre Belange dem höherwertigen Interesse an der schnellen, gefahr- und reibungslosen Durchführung der Arbeiten an der Straße unterzuordnen (OLG Braunschweig);

daß alle Ihnen hier vermittelte Weisheit ohne Schwierigkeiten behalten werden kann; diese Weisheit besteht aber nur aus immer neuen Spielarten des ewig gleichen und unabänderlichen Grundsatzes über die einzig gefahrlose Fahrweise, der also lautet: *Die Sicherheit der anderen ist mindestens soviel wert wie die eigene.*

Ab 1. September: Beachtet die 50-km-Grenze!

1. Innerhalb geschlossener Ortschaften:

50 Kilometer je Stunde für Kraftfahrzeuge aller Art; in Ausnahmefällen können die Straßenverkehrsbehörden mit Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörden auf bestimmten Straßen höhere Geschwindigkeitsgrenzen festsetzen.

2. Außerhalb geschlossener Ortschaften:

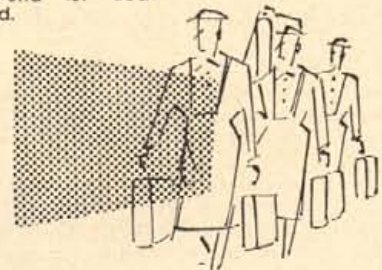
	auf Bundesautobahnen Kilometer je Stunde:	auf anderen Straßen
a) Personenkraftwagen mit Anhänger u. Kombi-Wagen mit Anhänger	80	80
b) Kraftträder mit Anhänger	60	60
c) Kraftomnibusse ohne Anhänger oder mit Gepäckanhänger mit Anhänger (außer Gep.-Anh.)	80 60	80 60
d) Lastkraftwagen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 7,5 Tonnen ohne Anhänger mit Anhänger	80 80	60 60
e) Sattelkraftfahrzeuge mit einem zulässigen Ges.-Gew. bis zu 7,5 Tonnen mit einem zulässigen Ges.-Gew. über 7,5 Tonnen	80 80	80 60
f) Zugmaschinen mit einem zulässigen Ges.-Gew. bis zu 7,5 Tonnen ohne Anhänger mit einem zulässigen Ges.-Gew. über 7,5 Tonnen ohne Anhänger mit einem Anhänger mit zwei Anhängern	80 80 60	60 60 60
g) selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 7,5 Tonnen ohne Anhänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 Tonnen ohne Anhänger mit Anhänger	80 80 60	80 60 60



...auf Ihrer Couch sitzen Sie im ZUNDAPP-JANUS. Selbst auf das gewohnte „Beine übereinanderschlagen“ brauchen Sie nicht zu verzichten.



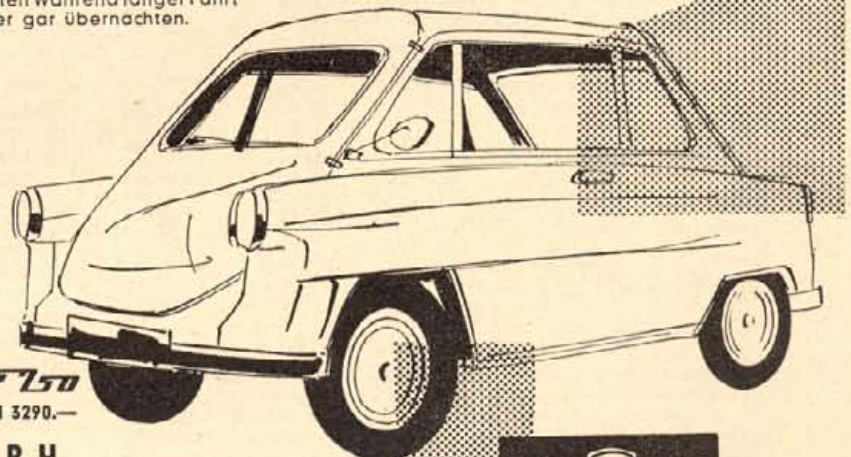
...können Sie alles bei sich führen, womit Sie Ihre Fahrt erleichtern. Schnell läßt es sich verstauen... und ist doch gleich zur Hand.



Bequem wie zu Hause

...und nicht beengt fahren, war bisher nahezu Privileg teurerer Wagen. Daß dies im Kleinwagenbau ebenfalls möglich ist, zeigt der „JANUS“ von ZUNDAPP. Geräumigkeit, Federung und Straßenlage überzeugen schon bei der ersten Probefahrt.

...auf Ihrer Couch können Sie Ihr Mittagsschlöfchen halten während langer Fahrt oder gar übernachten.



JANUS 150
ab Werk DM 3290.—

ZUNDAPP WERKE GMBH
NÜRNBERG-MÜNCHEN WERK NÜRNBERG





Hier die erfolgreichen Fahrer Nathan, Ramelow und Schmitz, die als erste Rekorder in der Klasse K, welche von der FIA im Januar 1957 ins Leben gerufen wurde, fahren



Alle drei Stunden wurde das Fahrzeug aufgetankt und ein Fahrerwechsel durchgeführt



Der dreifache deutsche Automobil-Meister Max Nathan, Mainz, stellte mit einem serienmäßigen 250-ccm-Goggomobil-Coupé mit Ramelow und Schmitz (Frankfurt) in Hockenheim auf Anhieb 24 Int. Rekorde der Klasse K bis 250 ccm auf, dabei erzielte er einen Durchschnitt für den fliegenden Kilometer von 104,2 km/h. In 24 Stunden bei Regen und Wind legten die Fahrer insgesamt 2240,44 km zurück und erzielten einen Durchschnitt von 93,45 km/h
Fotos: Leica-Studio Wörner

GOGGOMOBIL

schafft 24 internationale Rekorde

Am 27. und 28. Juli 1957 stellte der dreifache Deutsche Automobilmeister Max Nathan, AvD-Sportsekretär Schmitz und Hermann Ramelow auf einem serienmäßigen 250er Goggomobil-Coupé insgesamt 24 neue internationale Automobilrekorde der Klasse K auf.

Unter ungünstigsten Witterungsverhältnissen und vorwiegend in strömendem Regen wurden unter offizieller Zeitnahme (vorbehaltlich der Anerkennung durch die FIA) für die Strecken von 1 bis 2000 km und die Zeiten von einer bis 24 Stunden hervorragende Durchschnitte gemessen, die zwischen 104,2 km/h für den Kilometer und 93,45 km/h für die 24 Stunden liegen.

Nach 24stündiger Vollgasfahrt erreichte das kleine Coupé mit seinem 250er Zweizylindermotor auf dem Hockenheimring anstandslos noch 99,4 km/h für 10 Kilometer!

Insgesamt schaffte das serienmäßige 250er Coupé:

1 km fl.	104,2 km/h	100 Meilen	97,32 km/h
1 km st.	76,2 km/h	200 km	97,43 km/h
1 Meile fl.	102,0 km/h	3 Stunden	95,55 km/h
1 Meile st.	83,2 km/h	200 Meilen	95,93 km/h
5 km fl.	99,5 km/h	500 km	96,43 km/h
5 Meilen fl.	95,5 km/h	6 Stunden	96,86 km/h
10 km fl.	99,4 km/h	500 Meilen	95,80 km/h
10 Meilen fl.	97,0 km/h	1000 km	95,20 km/h
50 km	98,63 km/h	12 Stunden	95,05 km/h
50 Meilen	96,94 km/h	1000 Meilen	94,15 km/h
1 Stunde	97,5 km/h	2000 km	93,47 km/h
100 km	97,7 km/h	24 Stunden	93,45 km/h

Kfz.-Untersuchung nur alle vier Jahre

Jeder Kraftfahrzeughalter ist bekanntlich gesetzlich verpflichtet, sein Fahrzeug alle zwei Jahre durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen (z. B. TÜV) auf verkehrssicheren Zustand überprüfen zu lassen. Es besteht jedoch die Möglichkeit, diese Zweijahresfrist auf vier Jahre zu verlängern, wenn nachgewiesen werden kann, daß das Fahrzeug regelmäßig von Fachwerkstätten, die im Sinne des § 29 (4) StVZO anerkannt sind, überwacht wird. Für diesen Zweck stellen solche Werkstätten eine rote Prüfkarte aus, die innerhalb von zwei Jahren mindestens zwei Prüfvermerke enthalten muß. Da ohnedies viele Kraftfahrer ihre Fahrzeuge ein oder mehrere Male im Jahr zum Kundendienst geben, genügt dies also, um in solchen Fällen zur amtlichen Prüfung nur alle vier Jahre vorfahren zu müssen.

ITALIEN und das liebe Geld

Wieviel Papier wurde nicht schon über Italien bedruckt — angefangen von Goethe bis Kasimir Edschmid — auch Rollerzeitschriften pflegen diesen Brauch und bringen jedes Jahr mindestens einen Reisebericht, aber eines vermißt man eigentlich immer: eine nüchterne und handfeste realistische Unterlage, die es dem armen, müden Rollerer, der abends, evtl. schon bei Dunkelheit, in eine Stadt „einfällt“, die leidige Suche nach einem preiswerten Hotel abnimmt. Was nützen Verallgemeinerungen wie: in Italien zahlt „man“ im Durchschnitt für eine Übernachtung soundsoviel, wenn man dann doch vor Schreck bald aufs Kreuz fällt bei der Nennung des Pensions- oder Übernachtungspreises. Man vergesse nicht, in Italien hat man eine jahrhundertalte „Praxis“, dem Fremden das Geld aus der Tasche zu ziehen. Und darum soll einmal versucht werden, an Hand einer 22tägigen 3500-km-Reise, die erst vor 14 Tagen ihren Abschluß fand, dem Rollerfahrer im Telegrammstil eine wirkliche Hilfe in Form der hauptsächlichsten Ausgaben in die Hand zu geben.

11. 5. München—Riva, ca. 460 km (man kann auch eine um etwa 70 km kürzere Route wählen). — Unser Kabinenroller, genannt „Floh“, verzieht sein gutmütiges Froschgesicht, blinzelt empört mit den Scheinwerfern, als er merkt, was ihm aufgeladen wird: großer Koffer aufs Heck, dazu zwei Klappstühle und Tisch, Koffer in Kabine, 2 Luftmatratzen, Benzinkocher, Kochgeschirr, viele Konserven, 3-l-Wasserflasche, noch 'ne Tasche und noch'n kleiner Koffer, eine Unmenge Kleinkram und zuletzt noch Ehefrau Lilo. Erst als ihm nach Beendigung der Fahrt versprochen wurde, guten Kognak in Benzintank zu gießen, zieht er willig an. — In flotter Fahrt über Garmisch Richtung Fernpaß. Deutsche Grenzkontrolle vorbildlich, flüchtiger Blick am Fahrzeug in die Pässe, „Gute Reise!“ Fernpaß, Reschenpaß, kein Problem, schon rollt man ins Etschtal. Straßenzustand auf ganzer Strecke gut und einwandfrei. Bei Dunkelheit in Riva, Hauptstraße entlang bis große Kreuzung, dann rechts ab in Hotel-Pension „Miravalle“. Preis für Übernachtung mit warmem Abendessen und Frühstück, zwei Personen 4000 Lire (1000 Lire etwa 7 DM). Fahrzeug steht in abgeschlossenem großem Garten.

12. 5. Riva-Modena, rd. 200 km. Frühstückskaffee schmeckt — wie in Spanien — grauhaft, werden in Zukunft, wenn irgend möglich, nur noch (vorsorglich) mitgenommenen Nescafé trinken. Entschließen uns, diesmal Straße links des Gardasees über Malcesine zu nehmen. Wurde nicht bereut, da man dem See näher, weniger Privatbesitz am Wasser. Im kleinen Nest erster Weinkauf, stellen fest, daß es eine Unmenge von Weinsorten in den Bastflaschen gibt. Preis 300—500 Lire für 2-l-Flasche. Ruffini soll beste Sorte sein. Am Roller stehen zwei sturzhelmbewehrte Polizisten und verlangen Weiterfahrt, da Halteverbot. Rasch weiter. Auf freier Strecke erste Weinprobe, wichtigstes Requisite robuster Korkenzieher. Lilo bekommt Lachkrampf, hatte mich beim schnellen Start vor Polizisten auf Sonnenbrille gesetzt. Werfe sie voll Zorn und Wein in Gardasee. Straße auf ganzer Strecke ausgezeichnet. Neugekaufter Dämpfkocher „Wanderlust“ (Fa. Ritter, Eßlingen) ausprobiert. Prima, da im großen Topf am Boden Suppe kocht, Einsätze mit Kartoffeln und Fleisch eingehängt zu gleicher Zeit mitkochen und so alles heiß auf den Tisch kommt. Eine selbstgekochte Mahlzeit am Tage unbedingt zu empfehlen, im Restaurant kaum ein Essen für zwei Personen unter 10 DM. (Man kann nicht immer nur von Pasta Schuta leben!) Abends in Modena, Hotel Milano. Auf Hauptzufahrtsstraße, linke Seite, kurz vor Kriegsakademie. Preis 1600 Lire für zwei Personen, Zimmer mit Bad, ohne Frühstück, aber Garage. Wichtig: Im allgemeinen zahlt man in Sammelgarage (Gefahr Blechschaden) 200 Lire, in Rom sogar 500 (Auto 800 Lire!).

13. 5. Modena—Florenz, 170 km, Straßen gut, zwischen Poretta und Pistoja z. T. Höhenunterschiede, die in Kehren überwunden werden. Am frühen Nachmittag in Florenz, Pönsion Lombardia, Via Ponzani, am Anfang der Straße (Nähe Hauptbahnhof), Preis 1800 Lire für zwei Personen, ohne Frühstück. Da Zentrum, kann man alle Sehenswürdigkeiten zu Fuß absolvieren. Nicht versäumen, gegen Abend mit Omnibus „M“ zum Platz Michelangelo hinaufzufahren. Zuerst Sonne auf Dächern der Stadt, dann berühmte „blaue Stunde“, zum Schluß alle aufflammenden Lichter. Ehemänner! Frauen besonders fest an den Arm nehmen, sonst werden sie bei billigen Schuhen, Ledersachen und Schmuck schwach. Lilo entwickelt ungeahnte Fähigkeiten im Handeln — mir vorläufig noch peinlich — machen aber alle Frauen mit Vorliebe.

15. 5. Florenz—Rom, ca. 300 km, ausgezeichnete Straßen, z. T. mit Höhenunterschieden. Geraten in Gewitter und Dunkelheit. Nach Überholung von mindestens einem Dutzend unbeleuchteter Radfahrer, Rollern und sonstigen Fahrzeugen, um Haaresbreite einige Karambolagen vermieden, Schwur: Nie mehr in Italien bei Dunkelheit. Folgen in Rom den Schildern „Centre“ (Zentrum), zur Pension „Semiramis, Via Lombardia 30, Nähe Corso Italia.

Glück, alle anderen Unterkünfte besetzt.) Preis 1800 Lire mit Frühstück für zwei Personen. Chef spricht sehr gut deutsch; im übrigen keine Angst vor fremden Sprachen, mit Mimik, Händen und Aufschreiben der Zahlen (sehr wichtig!) kommt man überall durch. — Nachts noch beleuchteten Trevi-Brunnen besucht und mit abgewandtem Gesicht drei Münzen in den Brunnen geworfen (man kommt dann wieder). Pension bietet Stadtrundfahrt an. Raffinierte Routen gelegt, um alles zu sehen, müßte man alle sechs Rundfahrten zu je 1400 Lire pro Person machen. Suchen uns Nr. 1 für den Vormittag heraus, da man bei dieser die hauptsächlichsten Sehenswürdigkeiten sieht. Praktisch: man wird von Pension abgeholt und wieder abgeliefert. Sonst mit Straßenbahn und Omnibus auf Entdeckungsfahrt. — — Donnerwetter! Zwei Tage Rom haben doch rund 85 DM gekostet!

Zwischendurch mal andere Erfahrungen: Wenn Eisenbahnschranken geschlossen, ruhig aussteigen und Motor abstellen, man schließt Schranke (aus Vorsicht oder Bequemlichkeit) lange, lange bevor Zug kommt. Unangenehm die vielen schweren Lastautos und Tanker mit Anhängern; an Bergstrecken oft drei und mehr hintereinander, man kann sich nur „sprungweise vorarbeiten“, um vorbeizukommen. Ungewohnt, aber unbedingt notwendig ist Hupen vor Kurven — speziell bei Bergstrecken — man riskiert sonst auf dem Kühler eines großen „Brummers“ zu landen, die meist wegen ihrer Länge im großen Radius kurven. Erlebten, daß großer Omnibus über mehrere Kehren noch oben zurückstoßen mußte, um Lastzug vorbeizulassen. — Verbilligte Benzingutscheine nur für reines Benzin. Bei Zweitakttern entweder Öl mitnehmen oder sich auf unterschiedlichsten Preis gefaßt machen. In Südtirol gab Tankwart für 10-l-Benzinschein 8 Liter Gemisch ohne Aufpreis. Tankte später ständig mit Schein 10 Liter Benzin und kaufte ½ Liter Öl zusätzlich (200—360 Lire je nach Qualität und dem Vermögen, den Fremden übers Ohr zu hauen). Überall Frage nach Benzinscheinen, muß für die Tankwarte gutes Geschäft sein, obwohl sie 120 Lire pro Liter bieten. In allen großen Städten werden „echt“ goldene Uhren für 20 DM auf der Straße angeboten — Kommentar überflüssig!!

18. 5. Rom—Neapel—Sorrent—Massalubrense, 320 km. Ausgezeichnete Straßen von wechselnder Breite. „Besteigen“ Monte Cassino gegen 14 Uhr, um zu erfahren, daß Kloster erst wieder von 15.30—18 Uhr öffnet. Da Quartiersuche in Neapel schwierig und auch teuer, auf deutsche Empfehlung Stadt durchfahren, über Autostrada bis Pompeji (Benutzung 95 Lire), dann über schöne Straße nach Sorrent und Massalubrense ins (einzige) kleine Hotel „Internazionale“. Vom Zimmer herrlichen Blick über Golf von Neapel. Links Capri, Mitte Ischia, rechts Neapel, abends im Lichterglanz. Übernachtung zwei Personen 1500 Lire oder Halbpension 3500 Lire.

18. 5. Mit Roller nach Sorrent, von dort mit kleinem Schiff 9.30 nach Capri, Preis pro Person hin und zurück 600 Lire (weit billiger als von Neapel aus) und kürzere Strecke falls Neigung zur Seekrankheit. Noch ein Vorteil: Schiff fährt zuerst zur Blauen Grotte (350 Lire für Ausbootung und Besichtigung), dann erst nach Capri. Bei Schiff von Neapel Fahrt zur Grotte extra. Fahrt zum Oberland mit Personenwagen aushandeln, noch besser mit kleinem Omnibus. Um 17 Uhr geht Schiff zurück nach Sorrent. Nächster Tag Fahrt Massalubrense über Positano und Amalfi mit Roller nach Salerno. Unbedingt durchführen!!! Mit das Schönste der ganzen Reise. Nur 50 km, aber man benötigt für Hin- und Rückfahrt den ganzen Tag. Der dritte Tag war Pompeji und Neapel vorbehalten.

21. 5. Massalubrense—Pompeji—Foggia—Vesto. 334 km. Auch diese Strecke durchs Gebirge trotz vieler Steigungen kein Problem. Vesto, Hotel Italia, ohne Frühstück zwei Personen 1100 Lire.

22. 5. Vesto—Rimini, 300 km. Ausgezeichnete breite Straßen. Zur Rechten ständig das Meer. Rimini, Pension Lucia Viale Cirene, ruhige Pension, da nicht direkt an der Hauptstraße, Vollpension pro Person Vorsaison 1100 Lire, Mahlzeiten reichlich, Lilo verzichtet nach einigen Tagen auf abendliche Vorspeise oder Suppe, Röcke passen nicht mehr. Es folgen zehn Tage am Meer mit sehr schönem Strand. Zuweilen Ausflüge mit Roller nach San Marino, Cattolika, Gardara, Ravenna.

1. 6. Rimini—Riva, 310 km, ausgezeichnete Straßen, eben. Wieder Übernachtung in Pension Miravalle.

2. 6. Riva—Garmisch—München. Auf der nun schon bekannten Strecke überschlagen wir unsere gesamten Ausgaben: 700 DM wurden in Lire umgetauscht, rund 150 DM in Konserven und Benzinscheine umgesetzt. Gewiß wäre eine ausgesprochene Campingfahrt billiger geworden, aber so ersparte man doch der Hausfrau und sich selbst viel Arbeit. Und wie heißt es doch so richtig?: „Das Leben ist schön, aber teuer, man kann es auch billiger haben — aber dann ist es nicht mehr so schön!“

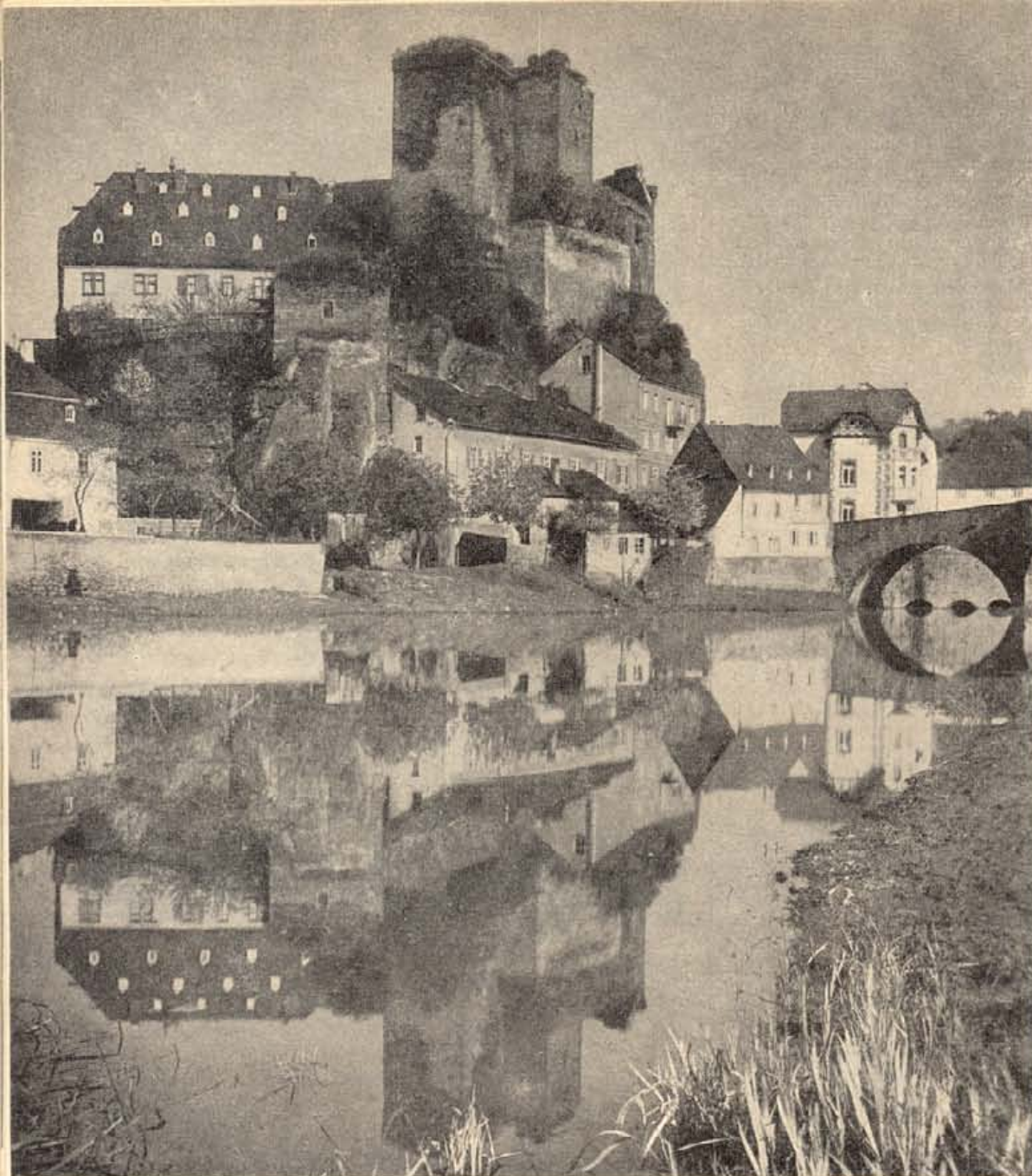
Hermann Koch

P.S. Lilo kommt soeben empört nach Hause: einige in Italien besonders „billig“ gekaufte Artikel in München genau so preiswert!!!



**INBEGRIFF
DER ZWEI-TAKT
SCHMIERUNG**





H.M.A.R. Tourentip:

Von besonderer stiller Schönheit ist das Lahntal. Zwischen grünen Ufern und waldigen Hängen, an denen zuweilen die Felsen hervortreten, plätschert in geruhsamen Windungen die Lahn. Sonnige Wiesen und sanfte Buchten säumen die Ufer und die bunten Fachwerkhäuser einsamer Dörfer, oder die Umriss einer alten Burg spiegeln sich im Wasser. Bei Runkel führt eine alte steinerne Brücke über den Fluß, und an den Felsen der Burg klammern sich die hochgeliebten Häuser von Runkel

„Bei einer Frau Wirtin da kehrten wir ein...“

Gemeint ist eine ganz bestimmte Wirtin, die können Sie doch? Die Wirtin an der Lahn. Wissen Sie, wo diese viel besungene Dame (der Sage nach) wohnte? Nein? Dann beladen Sie ihren Benziesel mit Wochenendgepäck und schaukeln Sie mit uns die Lahn aufwärts.

Die Anfahrt geschieht über die AB Köln—Frankfurt, die Sie an der Ausfahrt Limburg-Süd verlassen. Über der Altstadt mit ihren engen Gassen und vornüberhängenden Fachwerkhäusern erhebt sich auf massivem, trutzigem Kalkfelsen, umspült von den Wassern der Lahn, der Limburger Dom, selbst zerklüftet wie ein Fels und berühmt wegen seiner wilden, romantischen Schönheit.

In Limburg fahren Sie zur B 49, die Sie lahnauwärts nach Weilburg bringt. Dieses Städtchen schmiegt sich einer steilen Bergkuppe an und wird von jenem Schloß beherrscht, das dem Maler Ubbelohde zu seinem bekannten Bild „Dornröschen“ Modell stand. Auch der barocke Marktplatz mit dem Neptunbrunnen hat sich fast unversehrt bis in unsre Zeit hinübergeschlafen. Doch eine Umfrage ergibt, daß weder Limburg noch Weilburg Heimat der besagten Wirtin waren.

Lassen Sie sich also von der B 49 weiter leiten. Über das walddreie Braunfels kommen Sie nach Wetzlar. Sind Sie LeicaBesitzer oder Goethefreund, so ist Ihnen diese Stadt ohnehin ein Begriff. Hier in den Leitzwerken wird Ihre Kamera hergestellt. Hier im „Lottehaus“ befindet sich eine Sammlung von Bildern, Manuskripten und Briefen aus des alten Geheimrats Zeit.

Aber auch in Wetzlar lebte unsere Wirtin nicht.

Also weiter! B 49 führt uns nach Gießen, der Industrie- und Handelsstadt am Mittellauf der Lahn. Zu Füßen des Vogelsberges und der Ausläufer des Taunus liegt sie in einer von großen Wäldern, von Burgen, Ruinen, Klöstern und Aussichtspunkten umgrenzten Niederung. Obwohl die Stadt urkundlich seit 1197 erwähnt wird, ist sie durchaus modern geworden, voller Trubel und Lärm. Schütteln Sie ihren Staub von den Rädern — die besagte Wirtin wohnte hier nicht.

In Gießen wenden Sie sich der B 3 zu. Sie verläuft parallel zur Lahn, deren Tal eng, waldig und still ist, gen Marburg. Diese traditionsreiche Stadt, die in der Kirchengeschichte eine bedeutende Rolle spielte, ist das Ziel unserer Fahrt. Sie wird vom alten Landgrafenschloß überragt. Von dort oben macht sie den Eindruck, als hätte ein Riese seine Spielzeugschachtel ausgeschüttet — so anmutig sind ihre, teils recht alten Häuser über die Hänge verstreut, so abenteuerlich ihre Straßen terrassenförmig übereinander geschichtet. Außer vergangenheitskräftigen Studentenkneipen wartet die frühgotische Elisabethkirche auf Ihren Besuch. Sie birgt den goldenen Schrein der hl. Elisabeth sowie die Ruhestätten Hindenburgs und Friedrich des Großen. In Marburg, nahe der Deutschhausbrücke, lebte jene Wirtin zur Lahn. So wenigstens erzählte man mir. Vielleicht ist diese Kunde, wie die meisten Wirtinnenverse, nur ein grober Studentenuk. Wenn Sie dort sind, verehrter Leser, können Sie der Sache auf den Grund gehen. Oder tun Sie's nicht und freu'n Sie sich nur des seltsamen Städtchens und seiner lauschigen Umgebung. Und nehmen Sie, solange die Sonne noch scheint, ein Bad in der träge dahinfließenden Lahn. Sie ist bis in den Herbst hinein warm.

Herbstfahrt nach Sizilien

Wenn Sie im Sommer keine Möglichkeit hatten, Ihren Urlaub zu nehmen, so sollten Sie darüber nicht traurig sein, denn für Sie lacht die Sonne genau so warm und ladet das Meer zum Bade ebenso, wie für den „Sommerurlauber“, nur mit dem einen Unterschied, daß Sie Ihr Fahrzeug zu einer etwas größeren Fahrt rüsten müssen, denn so bequem wird es Ihnen allerdings nicht gemacht wie jenem Urlauber, der nur an den Nord- oder Ostseestrand oder an die Küste der nördl. Adria bzw. Riviera zu fahren brauchte, um sich in Sonne und Wasser tummeln zu können. Aber eines steht fest, Ihr „größerer Einsatz“ (sprich: verlängerte „An- und Abfahrtsstrecke“) wird ausreichend belohnt.

Sizilien wird Sie auch im Herbst (September/Oktober) noch in alle Genüsse eines richtigen Urlaubes bringen.

Sizilien, das klassische Reiseland, mit ca. 2500 qkm Oberfläche und seinen fast 4.500.000 Einwohnern, ist die größte Insel des Mittelmeeres, die durch ihre geographische Lage auch im Herbst ein mildes Klima mit Durchschnittstemperaturen von 18—20°C aufzuweisen hat und es somit auch zu dieser Jahreszeit möglich ist, im Meer zu baden.

Zwei große Anfahrtswege führen von der Bundesrepublik aus zu dieser herrlichen Insel, dem Bindeglied zwischen Europa und Nordafrika.

Erste Anfahrt: Über Basel—Luzern—St. Gotthard—Lugano—Como—Mailand—Genua — an der Riviera Levante entlang bis Pisa und ab hier entweder über Livorno—Rom—Neapel, also immer der Küstenstraße folgend oder ab Pisa über Florenz—Siena—Viterbo—Rom—Mt. Cassino—Neapel und von hier über Salerno—Castrovillari—Cosenza—Nicastro—Vibo Valentia nach Villa S. Giovanni, hier mit der Fähre übersetzen nach Messina.

Der zweite Hauptanfahrtsweg, der wohl auch von den meisten Fahrern aus dem süd- und südostdeutschen Raum befahren wird, führt über den Brenner — oder Reschenpaß — Bozen—Verona—Bologna—Florenz und ab hier wie die vorher beschriebene Strecke nach Villa S. Giovanni, wo Sie mit der Fähre nach Messina übersetzen müssen.

Diese Fähre verkehrt am Tage fünfmal, und zwar ab Villa S. Giovanni:

6.55 11.00 13.05 14.55 19.35 Uhr

Die Überfahrtsdauer beträgt ca. 35 Minuten.

Die Fahrtkosten betragen für einfache Fahrt:

Personen:

Zwischen 50.— und 120.— Lire (etwa 0,35 und 1,00 DM)

Kraftfahrzeuge:

Pkw bis 3 Sitze	1900 Lire	etwa DM 13.—
Pkw über 3 Sitze	2400 Lire	etwa DM 16.—
Motorrad/Solo	720 Lire	etwa DM 5.—
Motorrad m. Beiwagen	1130 Lire	etwa DM 8.—

Der Fahrpreis für den Fahrer des übersetzenden Fahrzeuges ist in den Transportkosten eingeschlossen.

Diese Angaben sind ohne Gewähr und wurden dem Touristik-Merkblatt A 7 des ADAC entnommen.

Von Messina aus können Sie entweder an der Nordküste entlang nach Palermo oder in südlicher Richtung nach Taormina—Catania—Siracusa weiterfahren, um die Schönheiten dieser großen aber auch sehr romantischen Insel kennenzulernen.

Wer Zeit hat, kann Sizilien ganz umfahren (ca. 1000 km). Die Küstenstraße ist sehr gut befahrbar und befindet sich in bestem Zustand. Und wer dort gar nicht mehr fahren will, der stellt sein Fahrzeug in Milazzo (ca. 50 km westl. Messina) ab und fährt mit dem kleinen Küstendampfer auf eine der nördlich von Messina gelegenen Liparischen Inseln, um dort ungestört und fern von jedem Lärm seinen Urlaub zu verbringen.

Die Entfernungen der Anfahrtsstrecken betragen bei der ersten Anfahrt ab Basel bis Messina ca. 1800 km und bei der zweiten Strecke ab Brenner oder Reschenpaß ca. 1650 km.

An Reisedokumenten benötigen Sie bei einer Fahrt nach Sizilien auf alle Fälle einen gultigen Reisepaß (Kennkarte genügt nicht) sowie für das Fahrzeug entweder ein Carnet de Passages oder ein Triptik. Auch empfiehlt es sich, die grüne Versicherungskarte mitzuführen.

Für die Fahrt durch Italien erhalten Sie verbilligte Benzingutscheine, die Sie sowohl bei den Geschäftsstellen der Automobilclubs (ADAC und A. v. D.) als auch bei allen Filialen der DRESDNER BANK erhalten.

Nun auf zu großer Fahrt, der ferne Süden lockt. — Die Sonne und der blaue Himmel sowie das weißgekrönte Haupt des ganz Sizilien beherrschenden Ätna werden Sie die etwas lange Anfahrtsstrecke bald vergessen und Ihren Urlaub zu einem herrlichen Erlebnis werden lassen. Haro



Der neue viersitzige BMW 600 cm von rückwärts gesehen. Er ist mit einem Zweizylinder-Boxermotor ausgestattet, der gebläsegekühlt im Wagenheck liegt. Das Vierganggetriebe ist voll synchronisiert. Das Fahrzeug ist gleichspurig und besitzt ein Differential. Der Einstieg erfolgt durch die Vordertür wie bei der Isetta und zu den hinteren Sitzen durch eine Seitentür rechts. Das Fahrzeug ist außerordentlich geräumig. Platz hinten für 2 Erwachsene und Gepäckablage. Preis 3890.— DM. Heizung mit Aufpreis Foto: O. T. Hoepner

Urlaub in der Schweiz zu teuer?

Wollen Sie in Ihrem Urlaub nicht auch immer möglichst „alles auf einmal“ genießen: Einen warmen See, garniert mit idyllischen Buchten, sandigem Strand, schattenspendenden Bäumen und einem eindrucksvollen Ausblick auf schneebedeckte Berge, in die man schnell mal einen Abstecher machen kann? Auf der Hinfahrt möchten Sie gerne noch — ohne lange Umwege, versteht sich — ein paar Städtle kennenlernen, in denen sich neben der modernen City mittelalterliche Dome und romantische Gäßchen als Photomotive anbieten. Und auf der Rückfahrt würden Sie gerne Ihre Fahrkunst an einer Hochalpenstraße beweisen und einen richtigen Gletscher auf den Film bannen. Natürlich wollen Sie in Ihrem Urlaub auch gut essen. Und das Ganze soll nicht zu weit, aber doch im Ausland sein und trotzdem soll man noch mit seiner deutschen Sprache durchkommen. Sonst noch Wünsche? Ja, vielleicht soll das Meer noch innerhalb eines Tages erreichbar sein — (falls Sie plötzlich das unstillbare Verlangen haben, Seeigel und Muscheln zu suchen).

Dann fahren Sie doch in die Schweiz! Da können Sie das alles haben. Jetzt werden Sie gleich sagen: „Da ist es mir zu teuer!“ Aber es würde Sie doch reizen, nicht wahr? Nun, Sie werden sehen, man kann dort auch mit weniger als mit einem Tagessatz von 25 oder 30 Franken auskommen. (1 Franken ist ungefähr 1 Mark.) Wenn Sie ein eigenes Fahrzeug haben, sind Sie schon im Vorteil: Benzin ist nämlich billiger als in Deutschland. Zum Übernachten fahren Sie ein wenig hinaus in die kleineren Ortschaften und kehren nicht gerade im größten Gasthaus an der Hauptstraße ein. Gut und reichlich frühstücken können Sie in jedem Restaurant für 1,50 oder höchstens zwei Franken. Man bekommt schon was für sein Geld! Zu den anderen Mahlzeiten, da gehen Sie möglichst immer in ein „alkoholfreies Restaurant“. Sie essen dort sehr gut und vor allem preiswerter! Derartige Restaurants gibt es so ziemlich in jedem größeren Ort. Fragen Sie ruhig danach! Und wie wär's, wenn Sie sich mittags einmal mit delikater Schweizer Schokolade ernährten?

Falls Sie noch nicht 25 Jahre alt sind, können Sie für Übernachten und die tägliche Verpflegung sogar mit 7,50 Franken auskommen! Bis zu diesem Alter können Sie nämlich in den Schweizer Jugendherbergen schlafen und essen. Und in der Schweiz gibt es viele Jugendherbergen. Näheres darüber erfahren Sie aus dem „Verzeichnis der Schweizer Jugendherbergen“. Sie brauchen nur einen deutschen Herbergsausweis. Den bekommen Sie ja ohne weiteres.

Was sagen Sie nun? Man braucht doch wirklich kein reicher Industrieller aus dem Rheinland zu sein, um im Urlaub in die Schweiz fahren zu können. Denn ob viel oder wenig Geld: die Landschaft ist und bleibt immer gleich schön! —upp

(2) Auf dem Instanzenweg

Die Erfahrung, daß Sie bisher immer brav den Arm nach rechts und links gehalten haben, wenn Sie um eine Kurve wollten, daß Sie über enorme Farbentüchtigkeit verfügen und nie das rote Licht mit Grün verwechseln, daß Sie sowieso nur 10 km die Stunde fahren und auch dies nur unter lautwarnendem Hupen — sagt nicht, daß es nicht eines trüben Tages sogar Ihnen passieren kann, mit dem Gesetz zu kollidieren. Auch wenn Sie selbst die Paragraphen nie verletzen und der Allerfrömmste sind — böse Nachbarn, die einen mehr als unvermeidbar beschädigen, sind überall und auch in feinen Herrschaftsvierteln anzutreffen.

Mit anderen, kurzen Worten: auch Sie und wir werden vielleicht einmal aus irgendeinem unerfreulichen Grunde vor Gericht geschleppt oder müssen mal mit anderen Verkehrsteilnehmern streiten.

Gericht ist teuer, sehr sogar und nicht allein die Strafe, die man zahlen muß, sondern noch mehr und schlimmer die Gebühren, Zeugengelder, Sachverständigenrechnungen und der Rechtsanwalt.

Gegen dieses Risiko kann man sich versichern, bei der DAS, der ARAG und der neuen Rechtsschutz-Versicherungs-Gesellschaft, überall zu denselben Bedingungen.

Die Jahresprämie — jeweils im ganzen und voraus zu zahlen — beträgt:

	bei Abschluß auf 1-4 Jahre	5 Jahre
für Mopeds	DM 18.—	DM 16.—
für Motorroller bis 125 ccm	DM 20.—	DM 18.—
für Motorroller von 126 bis 250 ccm	DM 33.—	DM 30.—
für Kleinwagen und Mobile bis 600 ccm	DM 42.—	DM 38.—
für PKW und Kombi bis 40 PS	DM 66.—	DM 60.—
für PKW und Kombi über 40 PS	DM 70.—	DM 64.—

wobei die Mitglieder von ADAC, AvD, DTC (und noch zahlreicher anderer bedeutender Vereine) 10 bis 15% Rabatt bekommen.

Dafür übernimmt und bezahlt die Versicherung:

- die Gerichts- und Anwaltskosten (bei freier Anwaltswahl), Zeugen- und Sachverständigengebühren in Verkehrsstrafverfahren sämtlicher Instanzen — jedoch nicht die Strafe; dieselben Kosten in Zivilprozessen, die aus Verkehrsunfällen erwachsen, wenn Sie eigene Schäden geltend machen;
- die Kosten für das Verfahren zur Wiedererlangung eines entzogenen Führerscheins und auch für Gnadenverfahren (falls Sie etwa eingesperrt wurden und wieder in die Freiheit möchten);
- Rechtsberatung in den Fragen, die mit Verkehrsunfällen zu tun haben;
- dieses alles auch in den europäischen Ausländern, mit denen die Bundesrepublik konsularische Beziehungen unterhält (also nicht: Ostzone, Ungarn, Bulgarien usw.).

Die Versicherung ist an das Fahrzeug gebunden und gilt nicht nur für Sie, sondern für jeden, dem Sie erlauben, damit fortzufahren; wenn Sie mit andern Rollern rollern und damit dies und jenes anstellen, ist die Versicherung nicht zuständig (dafür käme die eigene Sparte „Fahrer-Rechtsschutzversicherung“ in Frage).

Die Kosten werden getragen, soweit sie DM 10000.— pro Schadensfall nicht übersteigen (Rest vom eigenen Konto).

Es kommt manchmal vor, bei hohen Streitwerten (die auch ein kleiner Mann auf kleinem Fahrzeug schon zustandebringen kann), daß die Gebühren in höhere Höhen steigen. Für solche Fälle kennt man bessere Deckungssummen von 25000 und 50000 Mark, die — was man gerecht nennen muß — auch höhere Prämien kosten: 25000 ca. 10 Prozent Zuschlag zur Jahresprämie, 50000 etwa 20 Prozent.

Die Leistungen, die die Versicherung uns offeriert, sind groß und verdienen Anerkennung — und können der Gesellschaft ziemlich teuer kommen. Ein Beispiel: Herr Konrad L. hatte einen Zusammenstoß und daraufhin einen sehr kaputten Wagen, wehe und gebrochene Knochen, Blutergüsse und dergleichen Schmerzen mehr. Stellt Schadenersatzansprüche an den anderen, was jedoch auf gutem Wege erfolglos bleibt. Konrad geht zum Gericht und beklagt sich dort, der andere klagt zurück, der Prozeß nimmt große Dimensionen an und dauert lange und geraume Zeit. Doch das Ende ist gut, der Richter sagt dem Konrad: „Du darfst achttausend Mark kassieren, mußt jedoch Deine Kosten selber tragen.“ Mit Kosten meinte er das, was die Justiz und ihre Helfer forderten. Da Konrad versichert war, focht ihn das aber gar nicht an, die weniger runde als erschreckende Summe von DM 4239,27 bezahlte die Versicherung. — Hier darf man sagen, daß sie sich rentierte.

Sie haben oben schon gelesen, daß der Rechtsschutz auch im Ausland gilt, wo Sie außer „yes“ und „hallo baby“ kein Französisch können und im Falle eines Schadens ziemlich betucht vor den



Sehr praktisch für die junge Roller-Amazone ist dieser dreiviertel lange Mantel aus doppelseitig verarbeitetem Ninoflex. Die angeschnittene Kapuze bietet einen zuverlässigen Schutz gegen Wind und Regen, und der Blindgürtel hält die bequeme Welle des Modells in der Taille zusammen. Geräumige Taschen. Modell Vulkan WWM-Foto Lohmaier

häßlichen Trümmern Ihres Rollers stehen. Dort spielt sich natürlich alles nach landesüblichem Recht ab, denn so weit geht die Liebe zu den fremden Gästen wieder nicht, daß man gleich mit dem BGB zu Gericht säße. Auch die Verkehrsvorschriften sind manchmal beträchtlich anders als bei uns, und viele Urlauber haben schon in Schweden auf das Linksfahren vergessen und konnten sich an spanische Vorfahrtsbräuche nicht gewöhnen.

Die Sitten sind in manchem Ausland streng und reichen oft bis zur Beschlagnahme des unfallbeteiligten Fahrzeugs. Hier ist das Gefühl gut versichert zu sein, in hohem Maße beruhigend und stimmungsfördernd; denn die Gesellschaften stellen versierte einheimische Anwälte zur Verfügung, die Sie schon durch die Instanzen boxen. Auch Ansprüche aus Haftpflichtfällen, die Sie gegen ausländische Freunde haben, werden gern für Sie verfolgt. Für Reisende, die sich nur diese Gunst zunutze machen und ihren bundesdeutschen Richtern lieber mit eigenem ehrlichem Angesicht gegenüberstehen wollen, wurde ein Kurztarif geschaffen: DM 12,50 pro vier Wochen; etc. ADAC-Mitglieder zahlen bloß DM 10,—

Man kann — durch Multiplikation mit 12 und anschließendes Subtrahieren — leicht errechnen, daß der Tarif bedeutend teurer kommt, als seiner Kürze anteilmäßig zustände. Man muß jedoch auch daran denken, daß die Gefahr für die Versicherung im Ausland steigt (denn dort sind die Prozesse oft sehr wenig preiswert), und weiß, daß die Laufkundschaft sowieso und auch schon beim Metzger meistens nicht so gut behandelt wird wie das treue, angestammte Publikum. Die Stammitglieder sind an den DAS- und ARAG-Schildern — die sie als kostenlose Werbung für die Firma an ihr Fahrzeug kleben — zu erkennen; manchmal sieht man diese Schilder auch mit Gold und Silber eingeraht; die Vermutung, daß es sich hier um verdiente Männer handelt, die bereits in 25 oder 60 Strafprozessen mit Erfolg verteidigt wurden, ist jedoch irrig; das Eichenlaub wird auch ohne bewiesene Tapferkeit verliehen und ist kein Orden.

Doch dieses nur am Rande. Wir haben noch die undankbare Aufgabe, Ihre Freude an dem Auslandsschutz ein wenig abzdämpfen: Unfälle im Ausland sind immer besonders okehaft, auch sumt und trotz Versicherung, und zwar weil dort die Haftpflichtvorschriften zumeist erheblich anders (und enger) sind als bei uns und das Verschulden der Gegenseite beispielsweise nachgewiesen werden muß — was eben häufig unmöglich ist. Ein zweiter Posten in der Verlustspalte ist die Tatsache, daß nur wenige Länder in Europa: Dänemark, Finnland, Großbritannien, Luxemburg, Norwegen, Österreich, Schweden, die Schweiz und wir — die Zwangsversicherung kennen. In anderen Staaten wird man häufig von Leuten angefahren, die weder versichert sind noch einen Franc oder eine Lira in der Sparkasse haben. Und da nutzt Ihnen auch der beste Anwalt nichts.

Dr. M.

Dixi — DAS SCHWABING-MOBIL

Bedenken Sie bitte, daß der Unterschied zwischen einem neuen Mercedes und einem alten Dixi bei weitem nicht so groß ist, wie der Unterschied zwischen einem Dixi und gar keinem Auto!

Da gibt es in Münchens Künstlerviertel „Schwabing“ einen ganzen Haufen dieser verrückten vierrädrigen Gebilde — gefahren von jungen Studenten — Künstlern und Anhängern des Existenzialismus.

Doch nicht nur dies. Sie begegnen dieser antiquarischen Blechschachtel mit Speichen gestreift, gepunktet, kariert, geblümt, mit Jalousie und Blumenkasten an den Fenstern, oder Tüllgardinechen, wie in der guten Stube, mit einem Gartenzwerg als Kühlerfigur und oft bemalt mit unpassenden Bemerkungen. — Wollen Sie diese Alp-Traumautos einmal bewundern, so brauchen Sie sich nur in München zum Parkplatz am Augustinorbräu zu begeben, in dem jeden Mittwoch abend der „Hotelclub“ tagt.

„Schwabing“ — nicht ohne Grund ist dieses Münchner Künstlerquartier so berühmt und beliebt. Fröhlichkeit und Unbeschwertheit, gemixt mit einem Schuß Verrücktheit, ist hier die Lebensdevise. Sein Pflaster ist mit mehr oder weniger Kunst gedüngt und treibt die seltsamsten Blüten. Malerische Kleidung, fantastische Bärte



„Ihr könnt mich...“ überholen natürlich. Also daher keine Beleidigung. (In Wirklichkeit steht hinter dem mich: „alle überholen“. Der Film zeichnet aber die rote Schrift kaum). Foto: E. Schefer



Fotos (2): E. Thouret

und ewiger Fasching in seinen zahlreichen Lokalen. Als besonderes Zeichen der Originalität mot. wurden die Dixis den Schrottplätzen entfremdet und zum künstlerischen Niveauträger erhoben. Und viele fahren sogar noch wie in alten Zeiten. E.T.

Gesetzliche Mittel zur Eindämmung der Kleinwagenhause

Der Frankfurter Herbstausstellung in den Arm fallen

Bonn. (JD) Eine Beruhigung vorweg: An eine Erhöhung der Sätze der Kraftfahrzeugsteuer für Personenwagen bis zu einem Hubraum von 600 ccm und auch an die Einführung einer Straßenschutzversicherung ist vorerst nicht zu denken. Aber für den im Laufe der letzten Jahre vom Motorrad auf das Kleinauto „umgestiegenen“ Kraftfahrzeugbesitzer ist immerhin wichtig, zu wissen, daß es ihn unmittelbar betreffende Erwägungen gibt. Die Furcht vor einer Über-„Völkerung“ der Bundesstraßen mit Kleinautos, von denen neue Typen auf der Frankfurter Herbstausstellung erwartet werden, nimmt immer „drückendere“ Formen an. Deshalb wird jetzt von gesetzlichen Mitteln zur Eindämmung der Kleinwagenhause gesprochen, was allerdings recht frei und nicht ganz dem Sinn entsprechend formuliert ist.

Keineswegs besteht die Absicht, etwa die Herstellung (Produktion) kleiner Kraftwagen zwischen 200 und 600 ccm Hubraum auf gesetzlichem Wege einzuschränken. Von fachkundiger Seite wurde lediglich angedeutet, daß diese Klein-Pkws, wenn sie in Zukunft „schwärmeweise“ auftreten, zu einer „Last für die Straße“ werden könnten. Pläne zur Verbesserung und zum Ausbau des Straßennetzes, die ohnehin seit Jahren erwogen werden, müßten dann in weit kürzerer Frist und in manchen Fällen vielleicht sogar recht plötzlich verwirklicht werden. Es müsse daher Anliegen des Gesetzgebers sein, die Hauptverursacher der Straßenlast mehr als bisher steuerlich heranzuziehen.

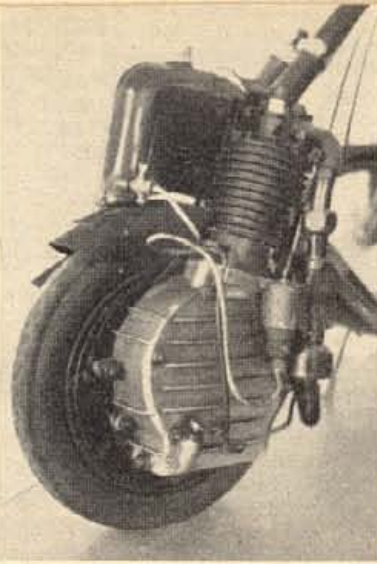
Jeder Kraftwagenbesitzer würde es jedoch zweifellos als ungerecht empfinden, wenn die Steuersätze für die ersten 600 ccm etwa doppelt so hoch liegen würden wie die für jede weiteren 100 ccm. Und dennoch muß nach zwar unstrittener aber nicht unbeachteter Sachverständigenmeinung etwas zur Heranziehung der Kraftwagenbesitzerguppe getan werden, die die Straße in

Zukunft ganz besonders auffällig „bevölkern“ werden, sie damit verkehrstechnisch und dem Abnutzungsgrad nach besonders stark in Anspruch nehmen. So wurde kürzlich in Bonn die Frage ventilert, soll der Kleinkraftwagenbesitzer künftig für die ersten 600 ccm Hubraum 50% mehr Steuer bezahlen als bisher oder soll ihm eine Straßenschutzversicherung parallel zur Haftpflicht auferlegt werden. Das käme darauf hinaus, daß Autobesitzer mit mehr als 600 ccm Hubraum aus dem Mehrzahlungsatz von 50% entlassen würden, sobald der Hubraum dieses Fahrzeuges nach normaler Berechnungsweise ohnehin den Steuerbetrag des Erhöhungssatzes einbringen würde. Die Straßenschutzversicherung läge in gleicher Höhe, böte nur den „psychologischen Vorteil“ des Verzichtes auf eine Heraufsetzung der Kfz-Steuer.

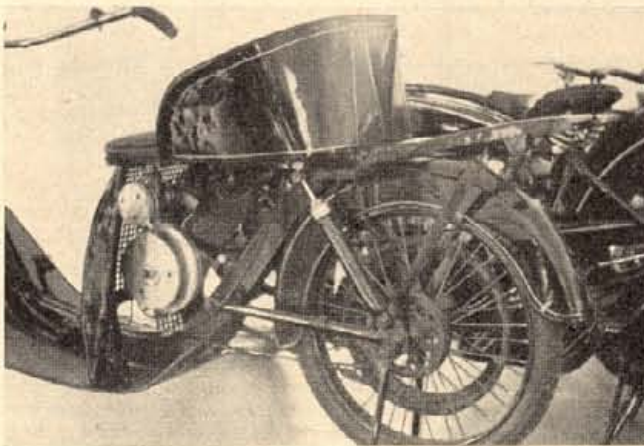
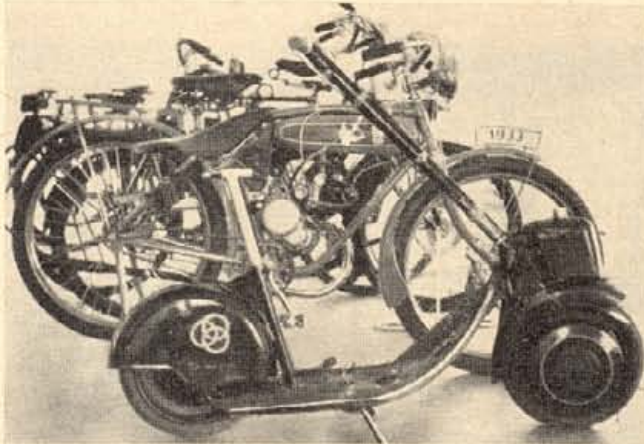
Amtliche Stellen rechnen 1958 bis 1960 mit einer Verdoppelung bis Verdreifachung des Kleinkraftfahrzeugstromes auf deutschen Straßen. Fünf namhafte Werke haben zur Frankfurter Ausstellung im Herbst neue Typen in Vorbereitung, darunter warten laufende Fabrikate mit neuen Verbesserungen auf. Die Erwägungen für eine spätere Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer für Kleinwagen oder die Einführung einer Straßenschutzgebühr werden in Herstellerkreisen bereits als ein „In-den-Arm-fallen“ der Frankfurter Herbstausstellung bezeichnet. Man dürfe dem „kleinen Mann“ die Freude am Kleinwagen mit geringen Kosten nicht verderben. Der Rückschlag werde für Industrie und Fiskus sonst empfindlich sein und der Staat werde für den Straßenbau nichts gut machen. Trotzdem scheint es für die um Straßenzustand und -verhältnisse besorgten Stellen noch eine andere Seite des „Problems des kleinen Autofahrers“ zu geben. Er wäre jedenfalls gewiß nicht erfreut, sollte ihm die preisgünstige Anschaffung eines Kleinwagens eines Tages durch einen „Straßenschutzriegel“ vergällt werden. Es scheint, diese Lösung wäre keine ideale und fachlich gesehen ist der Weg wohl auch nicht so recht gangbar. R. v. B.

Kleiner Spaziergang

in die (Roller-) Vergangenheit



Das ist der Motor des Krupp-Rollers. Anno 1920 entstanden. Und so sieht schließlich der ganze Krupp-Roller aus: Das Fußblech ist etwa 30 cm breit. Über dem Vorderrad der Kraftstofftank (unteres Bild)



Und das hier ist das Lomos-Sesselrad



Details von Antrieb und Aufhängung des Hinterrades mit Keilriemen und Fußhebel-Bandbremse. Man beachte den schräg nach hinten geneigten Zylinder. Alle Fotos Verfasser

(Roller-)Wanderer, kommst du nach Neckarsulm, dann denke bitte daran, daß dort nicht bloß die NSU-Werke etabliert sind. Wo Neckar und Sulm sich mehr oder weniger gischend vereinen, steht auch eine Deutschordensburg, die wiederum renoviert wurde und nun eine Kollektion von Veteranen vergangener Zweiradzeiten beherbergt. Ziehe deinen Hut vor diesen Pionierkonstruktionen, denn über sie verlief die Entwicklung bis zum heutigen Standard. In medias res gehend wollen wir uns gleich mit dem Krupp-Roller befassen, mit dem 1920 schon Staub auf dieser Welt aufgewirbelt wurde. Kleine Räder gehörten schon damals zu einem Roller, der aber infolge schlechter Federung bloß für ausgesprochen gute Straßen geeignet war. Bei lediglich 130 cm Länge liegt das Bodenblech dieses Fahrzeuges nur 10 cm über dem Boden. Als Antrieb diente ein einzylindriger, luftgekühlter Viertaktmotor rechts neben dem Vorderrad, der 1,75 PS leistet und dessen Kurbelwelle durch die Vorderradnabe durchführt. Rechts trägt sie Schwungrad und Magnetzündanlage. Schon damals wußte man einen stahlblechgepreßten Rahmen zu schätzen. Die umlegbare Lenkstange dient außer zur Lenkung auch zur Durchführung verschiedener fahrtechnischer Maßnahmen, ähnlich einem Steuerknüppel eines Flugzeuges. Zurückschwenken des Lenkers betätigt die Vorderradbremse, mittlere Stellung schaltet den Leerlauf und in der ganz vordersten Stellung wird die Kupplung eingerückt. Mit 42 kg Eigengewicht erzielte der Krupp 30 km/h. Ein Roller, der allerdings im Deutschen Zweiradmuseum nicht zu sehen ist, jedoch auch in dieser Zeit entstand, ist der ebenfalls deutsche Postler-Roller. Bei ihm ist der stehende Motor unmittelbar hinter dem tiefhängenden Steuerkopf angeordnet, darüber befindet sich der etwa pyramidenstumpfförmige Tank. Das ungefederte Hinterrad ist riemengetrieben, fürs Vorderrad ist allerdings eine kurzhebelige Schwingenfederung mit Federelement vor dem Steuerkopf vorgesehen. Mehr wissen wir leider auch nicht. Zur selben Zeit wie diese deutschen Motorroller kam auch eine englische Konstruktion auf den Markt, der Scootamoto mit kleinen Speichenrädern und über dem Hinterrad liegenden Motor mit nach hinten weisendem 125-cm-Zylinder (60 x 44 mm). Über dem Kurbelgehäuse befand sich außerdem noch der Kraftstofftank. Bemerkenswerterweise war der Hinterradantrieb eingekapselt. Mit etwa 1,5 PS betrug die Höchstgeschwindigkeit zirka 30 km/h bei rund 45 kg Gesamtgewicht.

Auch das Lomos-Sesselrad steht im Deutschen Zweiradmuseum, eine Konstruktion, die seinerzeit beträchtliches Furore machte, brauchte man damit doch wegen der Vorder- und offenbar auch Hinterradfederung seine Knochen nicht mehr vorwiegend schlecht- oder ungefedert durch die Geographie zu schütteln. Das Lomos-Sesselrad hat als einzige uns bekannte Rollerkonstruktion aus den frühen zwanziger Jahren große Räder. Das vordere beispielsweise wird mittels einer kurzhebeligen Schwinghebelfederung mit Federelement vor dem Steuerkopf abgedeckt, während das hintere allem Anschein nach eine richtige Schwinggabel hat. Der Keilriemen zum Antrieb des Hinterrades hat offenbar genügend Vorspannung, so daß seine kleine Entspannung in den Federungsanlagen noch immer genug Kraftschluß zuließ. Das Hinterrad zeigt da eine Bandbremse, die man über einen Fußhebel bedient, auch die Kupplung wird mit einem Fußhebel betätigt. Der schräg nach hinten geneigte Zylinder mit horizontaler Verrippung weist auch einen lenkerhebelbedienten Dekompressor auf. Nach vorne ist der Motor durch ein siebartiges Gitter abgedeckt, über ihm befindet sich der Sitzkorb mit weit seitlich vorgezogener Lehne, dahinter ist auch noch ein Gepäckträger vorgesehen. Das alles sich anzuschauen lohnt sich zweifellos. Und daher auf Wiedersehen im Deutschen Zweiradmuseum in Neckarsulm, zumal man dort auch noch viel anderes Schenswertes sehen kann. *Rolli*

Ein neuer Überholfall

Bekanntlich darf an Stellen, an denen das Überholen verboten ist, nicht überholt werden. Was aber ist Überholen? Auf jeden Fall nicht das Vorbeifahren an einem haltenden Fahrzeug, da sich beim Überholvorgang das überholte Fahrzeug in Bewegung befinden muß. Wie aber, wenn sich das andere Fahrzeug gerade vor dem Anhalten befindet, also seine Geschwindigkeit fast bis zum Stillstand herabgesetzt hat und schon fast bis an den Bordstein herangefahren ist? Nach Ansicht des Oberlandesgerichts Hamm ist ein solches Fahrzeug bereits einem haltenden gleichzustellen; es dürfte überholt werden, ob es bis zum Augenblick des Vorbeifahrens tatsächlich zum Stillstand gekommen sei, oder ob es sich noch mit minimalster Geschwindigkeit ein Stück fortbewege. *Haha*

Vespa-Europatreffen in Barcelona

Der Veranstalter des diesjährigen Vespa-Europatreffens war der Vespaclub von Spanien, der auch 50 deutsche Vespafahrer zu dieser Veranstaltung eingeladen hatte. Die deutschen Gäste kamen trotz des weiten Anmarschweges, die Entfernung zum Heimatort betrug bis zu zweitausend Kilometer, vollzählig nach Barcelona. Rund zweitausend Vespafahrer, die alle dem Vespaclub von Europa angehören, hatten sich dort zum großen Europatreffen versammelt. Bei herrlichem Sonnenschein rollte über drei Tage die Veranstaltung ab, die die Angehörigen vieler europäischer Nationen versammelt sah.

Ein paar Worte zu diesem Europatreffen der Vespafahrer, das jedes Jahr in einem anderen Land stattfindet: Die Vespa-Landesclubs von 13 europäischen Nationen haben sich zum Vespaclub von Europa zusammengeschlossen, der damit der größte Motorsportclub von Europa sein dürfte. Alljährlich nun treffen sich diese nationalen Clubs zu einem großen Treffen, eben dem Vespa-Europatreffen. Die aus dem Ausland kommenden Vespafahrer sind dabei jeweils Gäste des veranstaltenden Landes. Doch nun zum Verlauf des Treffens in Barcelona:

Erster Höhepunkt war zweifellos ein Ausflug der gesamten Vespafahrer nach dem rund 65 Kilometer von Barcelona entfernten Montserrat, einem Kloster, das zu den größten Sehenswürdigkeiten im

weiteren Umkreis von Barcelona zählt. Von den Mönchen des Klosters wurden Fahrtteilnehmer wie Vespas festlich gewiegt.

Am Sonntag, dem 21. Juli, trafen sich alle Vespisten zu einem Gottesdienst unter freiem Himmel, an dem auch die Bevölkerung starken Anteil nahm. Ein großer Corso durch Barcelonas Straßen beschloß den feierlichen Sonntagvormittag, an dem noch der Bürgermeister der Stadt allen Vespafahrern den Ehrentrock entbot.



Die Belgier auf dem Weg nach Montserrat

Der Nachmittag diente der Entspannung und so ging es zuerst nach Castell-de-Fels an die Costa Brava, dem spanischen Mittelmeerstrand, zum Baden. Um 6 Uhr traf man sich zu einem weiteren großen Ereignis, dem Stierkampf. Jeder konnte dabei auf seine Rechnung kommen, wurden doch 6 Stiere mehr oder weniger fachgerecht getötet und selbst ein Torero so auf die Hörner genommen, daß er, wahrscheinlich tot, aus der Arena getragen wurde. Allerdings dürfte gerade dieses Programm dem Geschmack der Mitteleuropäer nicht ganz entsprechen haben. Um 22 Uhr traf man sich schließlich zum Abschiedsball und Abendessen, bei dem ein echt spanisches Programm mit Volkstänzen und Vorträgen von Volksmusik abrollte. Zwischendurch fand eine Preisverteilung statt, bei der die deutsche



Corso auf der Avenida Generalissimo Franco. Die deutsche Gruppe, angeführt von Generalsekretär Strauch-Stoll

Mannschaft einen außerordentlichen Preis für Fahrdisziplin errang. Gegen ein Uhr wurde das Podium für den allgemeinen Tanz freigegeben und bis in die frühen Morgenstunden schwingen die Vespisten noch fleißig das Tanzbein. Am Montag, dem 22. Juli, stand wieder die Heimreise auf dem Programm, es hieß Abschied nehmen von dem schönen Barcelona und dem großzügigen Gastgeber, dem Vespaclub von Spanien. Alle Teilnehmer werden sich gerne an die schönen Tage von Barcelona erinnern, wo muster-gültig organisiert das diesjährige Vespa-Europatreffen stattfand. — Auf Wiedersehen nächstes Jahr in Brüssel zum neuen Vespa-Europatreffen.

ROMA, Führer durch Rom, KIWI-Reiseführer Band 7 A, Text: Dr. L. van Egeraat, 272 Seiten und viele Fotos, Preis DM 9,80. Verlag Kiepenheuer & Witsch, Köln.

In Ergänzung zu den beiden Italienführern dieser Reihe liegt hier ein Führer vor, der nur der Stadt Rom gewidmet ist. Das einleitende Kapitel „Rom und wir“ soll einen Überblick über das moderne Rom geben und den Reisenden mit der besonderen Atmosphäre dieser einzigartigen Stadt vertraut machen. Es folgen dann praktische Hinweise und eine allgemeine Einführung in die Geschichte und Kunstgeschichte Roms. Um dem Reisenden das Kennenlernen und die Besichtigung der Stadt und ihrer vielen Sehenswürdigkeiten zu erleichtern, werden 25 Rundgänge beschrieben, denen sich dann noch 11 weitere zu den Monumenten der einzelnen Stilperioden anschließen. Wer sich jedoch nicht an das „Schema“ dieser Rundgänge halten will, der wird sich auch an Hand der 17 Karten der einzelnen Stadtviertel und des Schlagwortregisters, das auf die Beschreibung im Text und die jeweilige Karte verweist, unschwer zurechtfinden. Im ganzen eine klare und übersichtliche Zusammenstellung für den, der Rom wirklich kennenlernen will.



Stierkämpfer in der Tracht von Sevilla



BERU

freut sich
auf Ihren Besuch
auf der Frankfurter
INTERNATIONALEN
AUTOMOBIL-
AUSSTELLUNG

Wir
erwarten
Sie wie immer
am alten Platz:
HALLE 1b, GALERIE, STAND 71

Kleine Rollerersatzteil-Preiswanderung

Wenn man sich zum Kauf eines Fahrzeuges entschließt, dann macht man zunächst eine Rechnung auf, bei der man sich meistens auf Prospekte, „Erfahrungszahlen“ und die Ratschläge guter Freunde stützt. Die daraus entstehende „Rentabilitätsrechnung“ ist dann oft entscheidend für den Kauf eines bestimmten Fahrzeugtyps und — bedarf in vielen Fällen später meist einiger Korrekturen. Aber was kosten dann eigentlich da, was erst später kommt — die Reparaturen, die Ersatzteile, die kleinen Unfallschäden? Es dürfte nicht allzuviel dabei herauskommen meint man, aber da schrieb doch neulich jemand erbittert, daß er herausgefunden habe, ein Austauschmotor für die kleine DKW-Hobby koste genau um DM —,50 mehr als der Austauschmotor für den großen Ford M 12 —?! Natürlich hat der Mann ganz vergessen, daß beim großen Viertakter außerdem noch ein ziemlich kostspieliges Getriebe, die ganze Kupplung, die Schaltübertragung, Benzinpumpe, Vergaser und noch viele gar nicht so billige Kleinigkeiten dazu kommen, bevor man auch hier „Austauschmotor gleich Austauschmotor“ setzen kann. Und deshalb war es uns auch nicht möglich, unseren Lesern die nachstehenden Zahlen für einige Instandsetzungsarbeiten an Rollern in Form einer großen Tabelle zu geben: Die Konstruktionsmerkmale der einzelnen Roller sind nämlich — gerade was Karosserie, Federung und Rahmen betrifft — doch recht unterschiedlich und lassen sich nur schwer summarisch vergleichen.

Wir haben also Einzelaufstellungen gemacht und der Leser mag dann selber Vergleiche ziehen. Allerdings — man sei vorsichtig und berücksichtige vor allem die örtlich verschiedenen Stundenlöhne für Arbeitsleistungen. Es ist selbstverständlich, daß sich die Preise in jedem Fall nur für den normalen Arbeitsgang verstehen, also das Reinigen einer völlig verdreckten Maschine z. B. darin nicht berücksichtigt ist! Übrigens — die Garantiezeiten sind vielleicht auf den ersten Blick nicht gerade wichtig, aber wenn man bedenkt, daß die Pkw-Hersteller heute durchwegs für ihre Fahrzeuge Garantiezeiten von sechs Monaten oder 10000 km geben (wobei bei manchen Typen Laufleistungen von mehr als 100000 km keine Seltenheit sind), dann zeigen die Garantiebestimmungen der Rollerfirmen doch ein größeres Vertrauen dieser Leute in ihre Fabrikate, als das bei Pkw-Firmen in den Garantiebestimmungen zum Ausdruck kommt. Und daß man auf dem Gebiet der Rollerei auch an lange Laufleistungen der Fahrzeuge glaubt, das beweist die Tatsache, daß es für viele Roller Austauschteile, Austauschmotoren und gefüllte Ersatzteillager gibt.

Die nachstehenden Preisangaben verstehen sich nicht in jedem Fall für Lieferung ab Kundendienstwerkstätte, teilweise sind Preise für Lieferung ab Werk (ohne Verpackung) genannt. Wir haben es — soweit es uns von der Herstellerfirma mitgeteilt wurde — ausdrücklich festgehalten. Von einigen Herstellerfirmen sind uns leider keine Unterlagen und Antworten auf unsere Anfrage hin zugesandt worden — wer also etwas vermißt, der möge sich (wir können es kaum anders formulieren) bei der entsprechenden Firma selbst — erkundigen. Und noch eines: Diese Preise können selbstverständlich geringfügigen Schwankungen nach dem jeweiligen Tagespreis verschiedener Einzelteile unterworfen sein. In solchen Fällen schickt aber das Werk an seine Kundendienststellen auch gleich die entsprechenden neuen Preislisten — wer sich also dort erkundigt, wird stets genau Auskunft erhalten. Und diese Auskunft sollte man auch einholen, wenn es sich um eine größere Reparatur handelt. Und man sollte bei der Rentabilität eines Fahrzeuges auch ein wenig — so ganz am Rande natürlich nur — auf die Ersatzteil- und Reparaturpreise schielen . . .

PATT

Auto-Union GmbH — DKW-Hobby

Austauschmotoren werden vom Werk nicht geführt.

Die Arbeitspreisliste für DKW-Hobby dient nur für den internen Bedarf des Werkes und kann nicht veröffentlicht werden. (Für Motorrad-Modelle liegt eine offizielle Arbeitspreisliste vor.)

Ersatzteil-Preise:

1. Kurbelwelle brutto Austauschpreis	32.—
2. Zylinder mit eingepaßtem Kolben, Kolbenringen und Kolbenbolzen	28,85
3. Innere Abtriebscheibe	9,50
4. Schwungrad Magnetläufer kompl. (Noris)	10,50
5. Schwungrad Magnetläufer kompl. (Auto Union)	16.—
6. Tachometer kompl.	15,60
7. Hinterrad kompl. ohne Bereifung	84,30
8. Hinterradfederung kompl.	6,10
9. Vorderradfederung kompl.	7,70
10. Auspuffanlage kompl.	16.—
11. vorderes Schutzblech (in Serienfarben)	22,70
12. Hinterverkleidung (Karosserieteile) in Serienfertigung	128,90
13. Rahmen — Standard/soziustest	68,75/79,25
14. Gabel kompl. einschl. Federung	109,20

Garantie auf Neufahrzeug: ein halbes Jahr oder 10000 km.

Hercules-Werke GmbH — Hercules-Roller Modell R 200

Preis für Austauschmotor: DM 305.—

Richtpreise für Instandsetzungsarbeiten (reiner Arbeitslohn):

1. Motor aus- und einbauen	15.—
2. Kupplung aus- und einbauen	7,50
3. Stoßdämpfer Vorderrad aus- und einbauen	2,50
4. Stoßdämpfer Hinterrad aus- und einbauen	2,50
5. Auspuffkopf ein- und ausbauen	5.—
6. Bremsen neu belegen (Arbeitszeit)	10.—
7. Zündung neu einstellen	2,50

Ersatzteil-Preise:

1. kompl. Rahmen	205,50
2. Federbein	33.—
3. Schwinge	51,45
4. vorderer Stoßdämpfer	20,50
5. Vorderradschwinge	34,90
6. Hinterradschutzblech	8,10
7. Hinterradschutzblechstrebe	2,90
8. Rücklichtgehäuse mit Glas	10.—
9. Auspuffkopf kompl.	52,35
10. Stirnverkleidung	78,90
11. Fußbrett links/rechts	24,10/23,80
12. Seitenteil links/rechts	32.—/31.—
13. Hintere Verkleidung	78,10
14. Vorderradverkleidung	55,90

Garantie auf Neufahrzeug: ein halbes Jahr bis zu 6000 km.

Triumph-Werke Nürnberg AG — Contessa-Roller und Tossy

Austauschmotoren werden vom Werk in der Regel nicht abgegeben.

Für Instandsetzungsarbeiten gibt es Richtzeiten, für die der örtliche Arbeitslohn gerechnet werden muß — Aufstellung in Arbeitsminuten:

1. Triebsatzschwinge aus Rahmen ausbauen	75
2. Triebsatzschwinge in Rahmen einbauen einschl. Montage des Karosserie-Mittelfstücks	105
3. Kupplungslamellen auswechseln	45
4. Vorderradschwinge auswechseln	45
5. Auspuffrohr und Schalldämpfer aus- und einbauen einschl. reinigen	75
6. Bremsen neu belegen	80
7. Zündung einstellen	20

(Für Tossy-Roller stehen Richtzeiten nicht zur Verfügung)

Ersatzteil-Preise (in Klammern für Tossy-Roller):

1. neuer Rahmen	126,25	(—)
2. kompl. Vorderradfederung	77,25	(67,90)
3. kompl. Auspuffanlage	43,20	(40,20)
4. Starteranlage	228,50	(—)
5. vorderes Schutzblech, Kotflügel bzw. Radverkleidung	40,80	(—)
6. neue Gabel inkl. Federung	117,25	(115,40)
7. neue Sitzbank	68.—	(68.—)

Garantie auf Neufahrzeug: ein halbes Jahr vom Zulassungsdatum ab.

Dürkoppwerke AG. Bielefeld — Dürkopp-Diana

Preis für Austauschmotor: DM 350.—

Richtzeiten für Instandsetzungsarbeiten (in Arbeitsminuten):

1. Motor aus- und einbauen	180
2. Kupplung aus- und einbauen	150
3. Federelemente Vorderrad aus- und einbauen	30
4. Federelemente Hinterrad aus- und einbauen	30
5. Stoßdämpfer aus- und einbauen	30
6. Auspuffanlage aus- und einbauen	30
7. Bremsen neu belegen	150
8. Zündung neu einstellen	150

Ersatzteil-Preise:

1. Hinterradfederung (Federbein)	31,50	18,90
2. Vorderradfederung (Stoßdämpfer)	20,80	12,50
3. Auspuffschalldämpfer	56,60	
4. Lichtanläufer	195.—	
5. vorderes Schutzblech	48,50	
6. neuer Preßrahmen	195.—	150.—
7. neue Gabel inkl. Schwinge	105,50	
8. Lüfterrad	13,50	
9. neuer Rohrrahmen	80.—	
10. Steuerhaube kompl.	21,40	
11. Seitenwand links/rechts vollst.	Je 72.—	
12. Steuersäule	60.—	30.—
13. Hinterradschwinge kompl.	199,50	

Zündapp-Werke GmbH — Zündapp Bella R 153 und R 201

Preis für Austauschmotor:

Richtzeiten für Instandsetzungsarbeiten in Arbeitsminuten:

1. Motor aus- und einbauen	180	180
2. Kupplung aus- und einbauen (einschl. Reparatur)	180	180
3. Federelemente Vorderrad aus- und einbauen	90	90
4. Federelemente Hinterrad aus- und einbauen	30	30
5. Stoßdämpfer aus- und einbauen	30	30
6. Auspuffanlage aus- und einbauen und reinigen	60	60
7. Bremsen neu belegen	60	60
8. Zündung neu einstellen, Zündkerzen reinigen, Unterbrecher einstellen, Vergaser reinigen und einstellen	120	120

Ersatzteil-Preise:

1. neuer Rahmen	59.—	77.—
2. kompl. Hinterradfederung		
3. kompl. Vorderradfederung		
4. kompl. Auspuffanlage		
5. vorderes Schutzblech	13.—	13.—
6. hintere Verkleidung	69.—	80.—
7. neue Gabel inkl. Federung (vorn)	115.—	115.—
8. neue Sitzbank	70.—	70.—

Garantie auf Neufahrzeug:

6 Monate 6 Monate



ARAL

Wahre Wunder
der Verfahrenstechnik
prägen das klassische
Benzol-Gemisch ARAL

ARAL ist ARAL

Vespa-Messerschmitt GmbH — Vespa T 150 und Vespa GS

Preis für Austauschmotor bzw. neuen Motor: DM 290.—

Richtzeiten für Instandsetzungsarbeiten in Arbeitsminuten:

- | | |
|--|-----------------|
| 1. Motor aus- und einbauen | 50 |
| 2. Kupplung aus- und einbauen | 30 (GS: 35) |
| 3. Federelemente Vorderrad aus- und einbauen | 20 |
| 4. Federelemente Hinterrad aus- und einbauen | 25 |
| 5. Stoßdämpfer aus- und einbauen (vorne) | 15 (hinten: 25) |
| 6. Auspuffanlage aus- und einbauen | 15 |
| 7. Bremsen neu belegen | 60 |
| 8. Zündung neu einstellen | 25 |

Diese Zeiten gelten nur für Aus- und Einbau der fertigen Aggregate ohne Instandsetzungsarbeiten derselben oder Nebenarbeiten, welche damit in Verbindung stehen.

Ersatzteil-Preise:

- | | |
|--|-------|
| 1. neuer Rahmen selbsttragendes Stahlblech | 280.— |
| 2. kompl. Hinterradfederung | 35.— |
| 3. kompl. Vorderradfederung | 27.60 |
| 4. kompl. Kupplungsanlage | 30.50 |
| 5. kompl. Auspuffanlage | 25.10 |
| 6. vorderer Kotflügel | 28.50 |
| 7. hintere Radverkleidung | 38.— |
| 8. neue Gabel inkl. Federung | 71.— |
| 9. neue Sitzbank | 85.— |
| 10. kompl. Gebläse | 34.— |

Garantie auf Neufahrzeug: 6000 km oder sechs Monate nach Erstzulassung.

NSU Werke AG. — NSU-Prima

Preis für Austauschmotor (einschl. Hinterradantrieb und Schwinge): DM 395.—

Richtzeiten für Reparaturarbeiten in Arbeitsminuten:

- | | |
|---|-----|
| 1. Motor aus- und einbauen | 210 |
| 2. Kupplung aus- und einbauen | 225 |
| 3. Vorderfeder aus- und einbauen | 30 |
| 4. Hinterfeder aus- und einbauen | 75 |
| 5. Hinterradstoßdämpfer aus- und einbauen | 75 |
| 6. Auspuffanlage aus- und einbauen | 30 |
| 7. Bremsen aus- und einbauen (pro Nabe) | 60 |
| 8. Zündung vollkommen neu einstellen | 45 |

Ersatzteil-Preise (unverpackt ab Werk):

- | | |
|---|-------|
| 1. Rahmen | 116.— |
| 2. kompl. Hinterradfederung | 31.50 |
| 3. Vorderradfederung mit Schwinghebel und Lagerbolzen | 43.— |
| 4. kompl. Kupplungsanlage | 45.— |
| 5. kompl. Auspuffanlage | 35.— |
| 6. Vorderkotflügel | 35.— |
| 7. Seitenblech | 37.50 |
| 8. Vordergabel mit Federung | 79.— |
| 9. Fahrersattel | 32.— |
| 10. kompl. Gebläse | 19.— |

(Im Austauschverfahren werden außerdem geliefert: Zylinder mit Kolben: DM 27.75; Kurbeltrieb: DM 36.—; Hinterradantrieb kompl. 97.25)

Garantie auf Neufahrzeug: ein halbes Jahr ab Erstzulassung ohne Kilometerbeschränkung

Victoria Werke AG. — Peggy-Roller R 200

Austauschmotoren werden noch nicht behandelt — voraussichtliche Kosten für den Austauschmotor (ohne Licht-Anlasser) DM 250.—

Reparatur-Richtpreise für Händler werden nicht vorgeschrieben.

Ersatzteil-Preise:

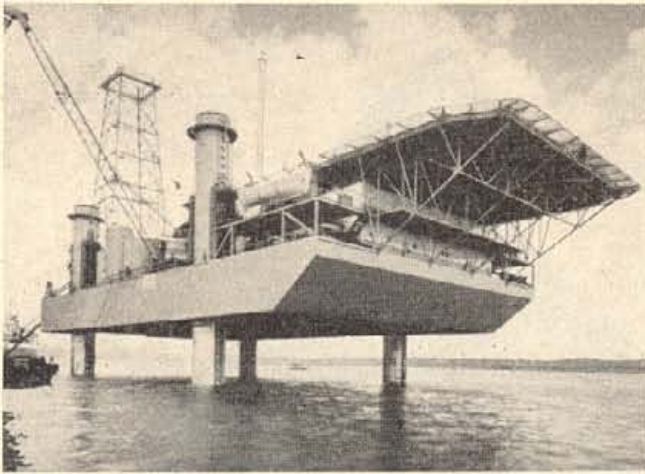
- | | |
|---|-------|
| 1. neuer Rahmen | 110.— |
| 2. Hinterradfederung, Federbein rechts
Federbein links | 38.50 |
| 3. Vorderradfederung, Ölstoßdämpfer | 19.50 |
| 4. kompl. Auspuffanlage | 35.— |
| 5. Kupplungskörper kompl. | 59.25 |
| 6. Vorderradschutzblech | 43.85 |
| 7. kompl. Vordergabel inkl. Stoßdämpfer | 25.50 |
| 8. Fahrersitzkissen | 214.— |
| 9. kompl. Gebläse — Licht-Anlasser kompl. | 40.— |
| | 180.— |

Garantie auf Neufahrzeug: sechs Monate ab Erstzulassung.

Der herumstehende Verkehr

Wir haben den rollenden und den ruhenden Verkehr (letzterer besteht aus haltenden und parkenden Fahrzeugen). Außerdem bildet sich hier und da auch herumstehender Verkehr und diese Spielart hat es besonders in sich. Sie entsteht, wenn es irgendwo gekracht hat und alt und jung, motorisiert und unmotorisiert zum Schauplatz eilt, um mit fachmännischen Redensarten den Augenblick abzuwarten, bis die Unfallbeteiligten, die meist verletzt sind, selbst die Benachrichtigung von Arzt und Polizei in die Hand nehmen. Daß mancher sich scheut, die Funkstreife zu alarmieren, weil er sich vorstellen kann, daß es ihm als Beteiligten lieber wäre, wenn die Sache ohne amtliches Einschreiten erledigt würde, ist zu verstehen. Nicht mehr akzeptabel aber erscheint es, wenn aus Nachlässigkeit und aus dem Gefühl heraus „warum gerade ich“ keiner der herumstehenden Verkehrsteilnehmer sich aufrafft, einen Arzt zu holen. Neben der moralischen Seite hat die Angelegenheit auch eine rechtliche. Das Bayerische Oberste Landesgericht hatte kürzlich über einen dieser Herumstehenden zu entscheiden, dem das Herumstehen zu bunt wurde und der sich mit den Worten „die wissen ja nicht, was sie wollen“ aus dem Zirkel der anderen Herumstehenden löste, um seinen Weg fortzusetzen. Das Gericht stellte sich — ganz berechtigt — auf den Standpunkt, er sei von der gesetzlichen Pflicht, in Unglücksfällen Hilfe zu leisten, nicht deshalb entbunden gewesen, weil sich bereits ein Dutzend andere Verkehrsteilnehmer bei dem Verletzten befunden hätten. Er habe erkannt, daß die anderen dem Verunglückten nicht helfen würden, und habe deshalb die Pflicht gehabt, seinerseits für Hilfe zu sorgen.

Haha



Bohrinsel

ADMA ENTERPRISE

fertiggestellt

Ende 1956 wurden die als sicher festgestellten Erdölreserven der Welt mit etwa 31,33 Milliarden t angegeben. Bei einer jährlichen Bedarfssteigerung von ca. 5% würden diese Reserven — ohne die Erschließung weiterer Ölgebiete — nur den Bedarf für noch rund 20 Jahre decken. Die Auffindung neuer Reserven steigt jedoch glücklicherweise schneller als der Rohölbedarf. Im Jahre 1956 z. B. erhöhten sich die als sicher festgestellten Reserven der Welt um weitere 5,47 Milliarden t, während der Rohölbedarf nur um 66 Millionen t stieg (Weltförderung 1956: 836 Millionen t).

Um den steigenden Bedarf zu decken, sucht die Erdölindustrie nach immer neuen Möglichkeiten der Ölgewinnung. So begann schon vor Jahren die Suche nach Erdöl auch in den unterseeischen Gebieten der flachen Küstengewässer. In größerem Umfang wurden diese Ölvorkommen aber erst nach dem zweiten Weltkrieg erschlossen; im Golf von Mexiko, im Karibischen Meer, vor der Küste von Venezuela und Japan, im Kaspischen Meer, im Persischen Golf und neuerdings auch in der Nord- und Ostsee.

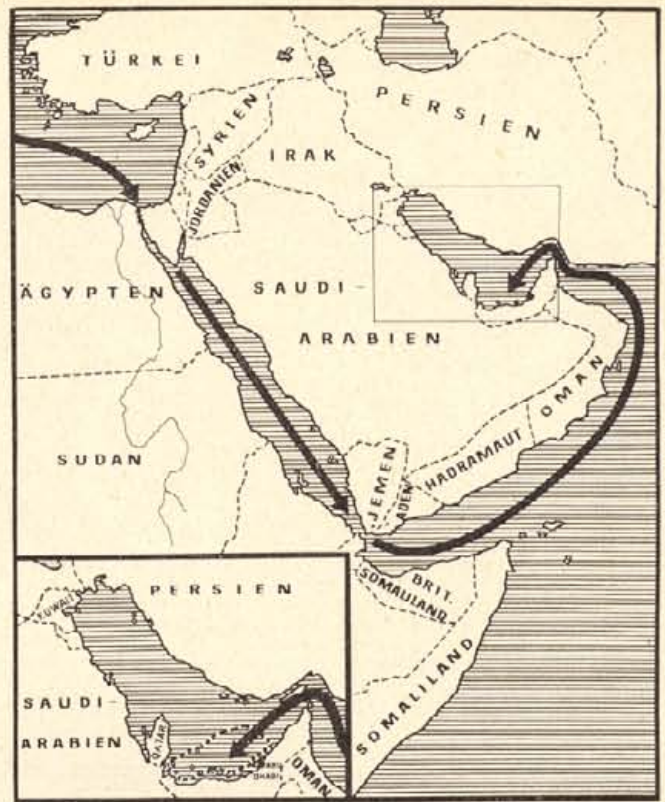
Nach den Erfolgen in den flachen Küstengewässern ging man noch einen Schritt weiter. 1949 wurde im Golf von Mexiko erstmalig eine Bohrinsel weit von der Küste entfernt im Meer verankert. Einige Jahre später konstruierte die amerikanische De Long Corporation als erste Gesellschaft sogenannte schwimmende Bohrinseln, mit deren Einsatz 1952 ebenfalls im Golf von Mexiko begonnen wurde. Die Konstruktion der Bohrinseln wurde laufend verbessert. Die De Long Corporation hat mit ihren Konstruktionen bisher nur gute Erfahrungen gemacht und keine Verluste durch Unwetter usw. zu beklagen.

Nach neunmonatiger Bauzeit ist nunmehr die modernste Bohrinsel der Welt von der Gutehoffnungshütte Sterkrade Aktiengesellschaft in Aurdorf bei Reudenburg nach den Plänen der De Long Corporation fertiggestellt worden. Es ist das erstmalig, daß ein derartiger Auftrag nach Europa vergeben wurde. Auftraggeber ist die Abu Dhabi Marine Areas Limited (eine gemeinsame Tochtergesellschaft der British Petroleum Company Limited und der Compagnie Française des Pétroles), deren Aufgabe die Erdölsuche unter Wasser ist.

Die Bohrinsel lief am 11. April 1957 vom Stapel und wurde von Frau Beate Ornstein, der Gattin des Aufsichtsratsvorsitzenden der deutschen BP getauft.

„ADMA ENTERPRISE“ gleicht einem riesigen Schwimmponton. Sie besitzt vier einziehbare Stützen, die der Insel einen absolut festen und sicheren Stand über dem Bohrloch geben. Mit Hilfe hydraulischer Vorrichtungen werden die vier Stahlrohrsäulen von 3 m Durchmesser und 45 mm Wandstärke aus dem Schwimmponton ins Meer gesenkt. Sobald die Stützen sich 3 bis 4 Meter tief im Meeresboden einen festen Stand verschafft haben, geht es umgekehrt. Die ganze Plattform klettert an den Säulen hoch bis zu 15 Meter über das Wasser.

Nach intensiver Erprobung im Aurdorfer See wird „ADMA ENTERPRISE“ voraussichtlich am 24. August von dem Hochseeschlepper „Thames“ der Fa. L. Smit & Co., Rotterdam, der mit einem 3000 PS starken Dieselmotor ausgerüstet ist, an ihren Bestimmungsort im Persischen Golf gebracht (siehe Karte). Drei Monate dauert die Reise. Nur bei der Fahrt durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal und durch den Suezkanal werden zusätzliche Schlepper eingesetzt.



Der Schlepplweg der Insel

Die kleine, nahezu 100 km vom Festland entfernt liegende Insel Das, innerhalb des etwa 31000 qkm (rd. 12000 square miles) großen Konzessionsgebietes (siehe Karte) wird Basis und Stützpunkt der „ADMA ENTERPRISE“. Von hier aus wird die Bohrinsel durch Hubschrauber mit allem Notwendigen versorgt. Im neuerrichteten Hafen von Das werden nach Eintreffen der Bohrinsel die an Bord mitgeführten Zubehöriteile ausgepackt und aufmontiert. Die ausfahrbaren Stützen, die jetzt eine Länge von 32 m haben, werden auf 50 m verlängert, der 28 m hohe Bohrturm wird auf 42 m erhöht.

Am 1. Januar 1958 soll etwa 30 km seewärts von der Insel Das die erste Versuchsbohrung von der „ADMA ENTERPRISE“ aus niedergebracht werden. Seit die Abu Dhabi Marine Areas Limited im Jahre 1953 eine Unterwasser-Bohrkonzession für die Dauer von 65 Jahren durch den Herrscher von Abu Dhabi erhielt, hat sie intensive geophysikalische Untersuchungen des Meeresbodens durchgeführt. Diese Bohrung wird die erste tiefe Versuchsbohrung der Gesellschaft sein.

Einige technische Daten der „ADMA ENTERPRISE“:

Länge des Schwimmpontons: 57,912 m
 Länge einschließlich Hubschrauberplattform: 67,970 m
 Breite auf Spanten: 32,308 m
 Seitenhöhe: 4,572 m
 Höhe des Bohrturms über Pontondeck: 50 m
 Landfläche der Hubschrauberplattform: 24 x 24 m
 Installierte Leistung der sieben Haupt-Diesels 7800 PS
 Unterbringungsmöglichkeit für 50 Personen in den Räumen des Deckhauses (Wohn- und Schlafräume, Messe und Küche, Büro und Sanitätsraum)
 Alle Räume sind mit Klimaanlage ausgestattet.
 Gewicht der vollausgerüsteten Insel einschließlich Bohrausrüstung 4800 t
 Der Stahlkörper ist vollständig geschweißt
 Die Plattform wird zur Ausführung der Bohrarbeiten durch ausfahrbare Stützen etwa 15 m über den Wasserspiegel gehoben, Hubzeit: etwa 1 Meter in 8 Minuten
 Bohrtiefe: bis zu 4500 m
 Baukosten: ca. 8 Millionen DM (ohne Bohrausrüstung)
 Bohrausrüstung: 6 Millionen DM.

Die Bohrinsel dient ausschließlich den Erdölbohrungen, nicht der Erdölbeförderung. Fündig gewordene Bohrungen werden entweder durch Rohrleitungen mit einer Landstation verbunden oder an Ort und Stelle mit Hilfe von Ölpontons für den Abtransport des gewonnenen Rohöls eingerichtet. *Dtsch. Stahlbauverband*

Bei Borgward jetzt Lieferfristen

Nach Mitteilung der Carl F. E. Borgward GmbH. in Bremen muß auf Grund hohen Auftragsbestandes mit Lieferfristen gerechnet werden, und zwar für die Modelle Isabella und Isabella TS mit Fristen von 4 bis 6 Wochen, für Isabella de Luxe und den Hansa 2400 mit 8 bis 10 Wochen und für das Isabella Coupé mit 3 bis 4 Monaten.

Eine neue Urlaubsart

in herrlicher, gesunder Gegend ermöglicht das Dombach-Haus bei Camberg im Taunus. Preiswerte, praktische und bequeme aber nicht luxuriöse Unterkunft in Doppel- und Viererzimmern bei Selbstbedienung. Auskünfte erteilt die Leitung des Hauses.

Vom Halten und Parken

Das Halten und Parken mit Kraftfahrzeugen ist bekanntlich in der Straßenverkehrsordnung genau geregelt. Man kann also besonders im Stadtverkehr durchaus nicht anhalten oder gar sein Fahrzeug abstellen, wo es einem gerade paßt. Wäre dem so, dann würde bald jeglicher Verkehr zum Erliegen kommen. In diesem Zusammenhang beanspruchen vor allem die Verkehrszeichen Halteverbot (Bild 22) und Parkverbot (Bild 23) größte Beachtung. Das Halteverbot (blaue Scheibe mit rotem Rand und rotem Schrägstrich) verbietet grundsätzlich jedes — auch das kurzfristige Anhalten, das nicht durch die Verkehrslage oder höhere Gewalt verursacht wird. Es ist also absolut strafbar, auch nur eine Sekunde anzuhalten, um etwa eine mitfahrende Person schnell aus dem Fahrzeug springen zu lassen.

Nicht so eindeutig ist der Begriff des Parkens und es ist auch eine etwas unterschiedliche Handhabung in der Auslegung des Parkverbots durch Polizei und Gerichte festzustellen. Feststeht, daß das Anhalten zum Ein- und Aussteigen von Personen oder zum Be- und Entladen von Gütern nicht unter Parkverbot fällt und daher gestattet ist, auch wenn es längere Zeit in Anspruch nimmt. Jedoch wird es im allgemeinen als Übertretung des Parkverbotes gewertet, wenn der Fahrer sein Fahrzeug verläßt, um in einem Geschäft etwas einzukaufen, auch wenn dies nur wenige Minuten dauert. Dagegen wird das Parkverbot vor Postämtern meist großzügiger gehandhabt. So hat z. B. das Oberlandesgericht Bremen in einer Entscheidung (Ss 3/57) festgestellt, daß ein Kraftfahrer trotz Parkverbot etwa 15 Minuten vor einem Postamt halten dürfe, um Briefe oder Pakete aufzugeben.

Außer den beiden bereits erwähnten Verkehrszeichen „Halteverbot“ und „Parkverbot“ ist das Parken auch noch an Droschkenplätzen, die durch das Verkehrszeichen Nr. 31 gekennzeichnet sind, verboten.

Viele Kraftfahrer sind nun der Meinung, daß sie an allen anderen Stellen, wo keines dieser Schilder steht, ohne weiteres parken könnten. Dem ist aber durchaus nicht so und wer sich nicht der Gefahr einer Bestrafung aussetzen will, der tut gut daran, die im § 16 StVO aufgeführten Stellen, an denen das Parken auch ohne ausdrücklichen Hinweis verboten ist, gut zu studieren.

Grundsätzlich verboten ist das Parken

1. An engen und unübersichtlichen Straßenstellen sowie in scharfen Straßenkrümmungen.
2. In einer geringeren Entfernung als je 10 m vor und hinter Fußgängerüberwegen und Straßenkreuzungen oder -einemündungen, je 15 m vor und hinter den Haltestellenschildern der öffentlichen Verkehrsmittel, ferner vor und hinter höhengleichen Bahnübergängen, wenn dadurch die Sicht auf die Bahnstrecke und die Sicherungseinrichtungen des Bahnüberganges behindert wird; die Entfernung wird bei Straßenkreuzungen und -einemündungen gerechnet von der Ecke, an der die Fahrbahnkanten zusammentreffen.
3. An Verkehrsinseln.
4. Vor Grundstücksein- und -ausfahrten.
5. Neben dem Mittelstreifen an Straßen mit zwei getrennten Fahrbahnen und auf den mittleren von drei oder mehr voneinander getrennten Fahrbahnen einer Straße.
6. Soweit es sich nicht um Schienenfahrzeuge handelt, innerhalb des Fahrraumes der Schienenbahnen.

7. Auf Bundesautobahnen außerhalb der besonders bezeichneten Parkplätze. Auch auf den zwei Meter breiten Randstreifen der Autobahnen ist das Parken verboten; es darf auf ihnen lediglich gehalten werden. Denken Sie beim Parken stets daran, so wenig Platz wie möglich zu beanspruchen — andere wollen auch parken! In der Stadt ist es auf stark belegten Parkplätzen oft ratsam, das Fahrzeug zwar abzuschließen, aber die Handbremse nicht anzuziehen und keinen Gang einzulegen, wenn der Platz völlig oben ist, damit ein anderer Kraftfahrer Ihr Fahrzeug evtl. etwas verschieben kann, um herausfahren zu können. In enge Parklücken kann man oft nur rückwärts einfahren. Wer dies nicht kann, sollte es unbedingt an einem stillen Platz üben. Es geht so vor sich: Dicht neben das vor der Parklücke stehende Fahrzeug auf gleiche Höhe fahren, dann die Räder stark rechts einschlagen und langsam zurücksetzen, bis die Vorderräder Ihres Fahrzeuges etwa in Höhe der Hinterräder des stehenden Wagens sind; jetzt scharf links einschlagen und langsam ganz in die Lücke einfahren; Räder wieder geradeaus stellen. Dabei ist besonders auf den eigenen rechten Vorder- und den fremden linken Hinterkotflügel zu achten. Ebenso ist darauf zu achten, daß man nicht auf das rückwärtige Fahrzeug auffährt. Wird trotz aller Vorsicht ein fremdes Fahrzeug bei diesem Manöver auch nur geringfügig beschädigt, so ist es Anstandspflicht, einen Zettel mit genauer Anschrift unter den Scheibenwischer des beschädigten Fahrzeuges zu stecken. Wer dies unterläßt kann auch wegen Fahrerflucht strafrechtlich belangt werden.

Ein guter Rat von „drüben“...

Wie spart man Benzin?

„Sind Sie der Meinung, der Brennstoffverbrauch Ihres Wagens sei zu hoch, dann beherzigen Sie die nachfolgenden Ratschläge wortgetreu, denn sie entspringen gesunder Logik...“ begann der Automobilklub von New York ein Schreiben an seine Mitglieder. Was nun folgt, müßte eigentlich jedem Kraftfahrer längst bekannt sein — drüben in den USA wie auch bei uns. Aber hier wie dort wird gerade gegen die Gesetze der „gesunden Logik“ immer wieder gesündigt, so daß es angebracht erscheint, die Ratschläge des Automobilklubs von New York als nachdrückliche Erinnerung zu betrachten und zu beherzigen — nämlich:

1. Den Motor möglichst nicht auf zu hohe Touren treiben.
2. Immer mit Gefühl anfahren und halten, nicht rucken lassen.
3. Mäßiges Tempo einhalten.
4. Niemals auf Reifen mit ungenügendem Luftdruck fahren.
5. In regelmäßigen Zwischenräumen den Vergaser nachstellen lassen.
6. Die Temperatur auf normaler Höhe halten.
7. Darauf achten, daß die Zündung immer richtig eingestellt ist.
8. Nötigenfalls die Ventile nachschleifen lassen.
9. Abgenutzte Kolbenringe rechtzeitig erneuern.
10. In den zweiten Gang herunterschalten, wenn es steil bergauf geht.
11. Ungewohnten Geräuschen, die vom Motor oder vom Fahrgestell herrühren, sofort nachgehen.
12. Diese Ratschläge nicht nur lesen, sondern auch befolgen!

Ergänzend darf vielleicht dazu gesagt werden, daß man mit diesem 12-Punkte-Programm nicht nur Benzin spart, sondern auch eine Menge anderer Unkosten und ... Nerven! mop

* Gastliches Italien *

RIMINI/Adria

PENSION ADRIA NUOVA

nahe am Meer, Zimmer mit fließendem Wasser, erkundigen Sie sich bei uns über die günstigen Preise. Tel. 24333 - Direktion: Ghinelli Elsa

SEXTEN/Südtirol Kreuzbergpaß

Passo Monte Croce-Cemelico HOTEL KREUZBERGPASS

Haus der gepflegten Gastlichkeit. Anerkannt gute Küche und Getränke. Aller Komfort. Garagen.

RICCIONE

HOTEL PRINCIPE MAJESTIC

Zentrale Lage - Aller Komfort - Aufzug - Zimmer mit Privatbad und eigenem Telefon - Vollpension August 2800 Lire, September 1700 Lire alles inbegriffen.

Adria

RICCIONE

PENSION »MIRELLA«

Via Alfieri, 8

Nahe am Meer. Jeder Komfort. Autopark. Ruhig gelegen. Gute Pension. Vor- und Nachsaison 11 DM, alles inbegriffen.



Hansaplast Biersdorf

Hinaus in die Ferne!

So sieht die Erfüllung dieses Wunsches im „Technischen Zeitalter“ aus. Denken Sie bei den Vorbereitungen auch an Hansaplast; denn überall kann es Ratscher, Risse, Hautabschürfungen und kleine Verletzungen geben. Hansaplast schützt Wunden vor Schmutz und Infektionen. Es ist hochbakterizid, blutstillend und heilungsfördernd.

Ihr Zweirad pflegen Sie leicht, schnell und sauber mit dem automatischen



Caramba-Druckzerstäuber

Ein Fingerdruck - schon spendet die Dose hochwertiges Grafitöl
in feinem Sprühkegel, Bewirkt: Rostlösung - Rostschutz - Schmierung
beseitigt Quietschgeräusche. (im Fachhandel erhältlich)

Rütgerswerke A.-G., Abt. Autochemie, Duisburg

Achtung - Goggomobil-Freunde!

Eine Neuheit

Für Ihren
Wagen
sind



ALBERT-Steinschlagdecken für Goggomobil

a) Leichtmetall poliert = Bestell-Nr. 6700, DM 7,20 per Garn.
b) Messing verchromt = Bestell-Nr. 6750, DM 15,60 per Garn.
C. Albert & Co., W.-Barmen, Paulstr. 10



Die echte „Fold“-Kopuze
Von einer Person leicht überziehen
und abnehmen (DRGM)
Nach Gebrauch autom. in Falten legend

Wasserdichte Folie: rauchgrau silberblau
Motorrad und Moped DM 14,- DM 20,-
BMW und Roller DM 15,50 DM 22,50
Isotta und Heinkel DM 32,- DM 40,50
PKW-Goggo und Lloyd DM 36,- DM 48,-
DKW, VW, Ford M 12 u. M 15 DM 46,- DM 63,-

Andere Typen sowie Prospekte und Materialmuster auf Anfrage.
Lieber, franco einschl. Verp. geg. Nachn., Rückgaberecht geg. Kaufpreisrüttel.

BEZUGSQUELLEN

Lenker und Lenkerarmaturen
Gustav Magenwirth KG, Urach/Württembg.

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.

Für Kleinwagen und Roller!!!
Keine Fahrt mehr ohne Benzin-Boy, das 1000fach bewährte, vollautomatische Benzin-Meßgerät im Tankdeckel!
Komplett im Deckel ohne jeden weiteren Einbau:
Goggomobil u. Lloyd-Flachtank DM 5,85, Maico 500 u. Heinkel-Kabine DM 5,65
BMW-Isotta und Messerschmitt-Kabine DM 5,50
Viktoria-Kleinwagen (Spatz) DM 5,50
Primo, Lambretta und Heinkel-Motorroller
gegen nachträgliche Rücksendung des alten Deckels im Austausch DM 3,50.
Alpha-Meßgeräte, Düsseldorf, Wielandstr. 19

Die Schönheiten Deutschlands in Wort und Bild



Deutscher Kalender 1958
Picturesque Germany

einschließlich Mittel- und Ostdeutschland



Bayern-Kalender 1958
Picturesque Bavaria

Beide Kalender vierfarbiges Titelbild, 53 Blätter mit ausgesucht schönen und eindrucksvollen Photos sowie einem weiteren Bild im Vierfarbendruck (Bildgröße 15,5 x 18 cm), die instruktiven **Bogloittexte in Deutsch und Englisch**, Wochenkalendarium, Kunstdruckpapier, Preis jedes Kalenders nur DM 4,80

„Eignen sich vorzüglich als Geschenke für Freunde in Übersee.“
Photomagazin

„Diese Kalender gehören zu den schönsten, die wir kennen.“
Generalanzeiger, Koblenz

„Der Deutsche und der Bayern-Kalender sind von apertem Reiz.“
Abendpost, Frankfurt

In jeder guten Buchhandlung zu haben. Ausführlicher Sonderprospekt vom

CARL GERBER VERLAG · MÜNCHEN 5

1378



Froh die Fahrt genießen

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

Temagin

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

FREILUFTGARAGEN

Mit Entlüftungen Gummizügen, Diebstahlsver., Garantie.
Mit oder ohne VOLI-VENTILATION
TYP „SPREE“ im täglichen Gebrauch bewährt:
Roller - 34,- VW - 73,-
Isotta Messersch. 49,- DKW - 82,-
Goggomobil - 54,- Typ „Uriaub“ ab 37,-
Lloyd - 69,- Autocapes ab 31,-
GÜNTER BARWANITZ, Spezial-Ausstattung
Berlin-Wilmersdorf, Aschaffenburg-Str. 6 - 876302

URLAUB

Herbst und Winter-Camping?
Lieber „Ferienhaushalte“
im Tourenzentrum
DOMBACH-HAUS ü. Camberg/Taunus
Prospekte gegen Rückporto

Für Ihren Roller nur das Beste!
Sättel, Sitzbänke u. -kissen
mit Webmaschinen
PAGUSA
PAGUSA-Werke, Hamburg-Schenefeld

Trinkt Sinalco weltbekannt aus frischen Früchten hergestellt.



LUWEFA PLASTIK-GARAGEN
1 Jahr Garantie

Hitze- und kältebeständig, klein faltbar und in bester Poßform nahtlos verschweißt, zählen zu den meistgekauften Folien-Garagen.
Sie sind besonders preisgünstig, da Ab-Werk-Lieferung.
Preise z. B. für PERLPLAST-GARAGEN
Roller und Krad DM 15,80 Goggomobil DM 45,-
dte. mit Beiwagen DM 26,80 Lloyd u. Fiat 600 DM 54,-
Messerschmitt KR DM 30,95 VW und DKW DM 58,-
BMW-Isotta DM 34,50 M 12 und Rekord DM 69,-
Per Nachn. mit RÜCKGABERECHT gegen Kaufpreisrüttelung
Auf Wunsch kostenlos Prospekt und Materialmuster.
LUWEFA Abt. 2
Marl-Hüls, In den Kämpen 8, Tel. 2790

ROLLER-MOBIL-AUTO REVUE erscheint monatlich einmal. Zu beziehen durch die Buch- und Zeitschriftenhandel sowie im Abonnement durch die Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstraße 2. Einzelpreis DM 1,-, Vierteljahresabonnement DM 2,70 zuzüglich 9 Pfennig Postzustellung. Postscheckkonto München Nr. 20036 / Bayer. Vereinsbank, München 201123. Alle Zuschriften redaktionellen Inhalts nur an die ROLLER-MOBIL-AUTO REVUE, München 5, Angertorstraße 2. Für unverlangt eingeschickte Beiträge wird keine Gewähr übernommen. Rücksendung erfolgt nur, wenn Porto beiliegt. ANZEIGENANNAHME durch die Anzeigenverwaltung Carl Gerber, München 1, Theaterstraße 8, Tel.-Sa.-Nr. 28486, Fernschreiber 052/3662, 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, Angertorstraße 2. Alle Rechte, auch die des auszugswweisen Nachdrucks, der photomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung in andere Sprachen, behalten sich Urheber und Verleger vor. Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung.



Er hatte die richtige Idee

Hinaus aus der Stadt, irgendwohin ins Grüne! Die schönen Tage müssen ausgenutzt werden. Mit flinken Fahrzeugen geht es los. Leicht ist eine nette Gegend gefunden. Wichtig ist nur, daß man gute Reifen fährt. Wege abseits der Hauptstraßen sind oftmals schmal und steinig. Continental-Reifen sind auch hier wegen ihrer besonderen Zuverlässigkeit beliebt. Sie gehören einfach zu jeder guten Fahrt.

Continental

