

8 | 5. JAHRGANG · MÜNCHEN · AUGUST 1957

Roller-Mobil-Auto

R

e

v

u

e

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

LLOYD ALEXANDER + FIAT 500 + KR 201 + VESPA-KLEINAUTO

UNSER TEST: RENAULT-DAUPHINE + NEUER FEND-»TIGER«



**DAS NSU-
KLEINAUTO**

Und andere sensationelle
Neuigkeiten



Pillen zur Kraftstoffverbesserung!

Auch das gab es einmal – die Älteren unter uns können sich daran noch gut erinnern. Man wollte eben schon damals das Beste aus Kraftstoff und Motor herausholen. Wie viel einfacher hat es der Kraftfahrer doch heute: will er seinen Motor verjüngen, schenkt er ihm einen neuen Satz

BERU

ZÜNDKERZEN

Eine so gut wie die andere!

MAICO

>500<

Große Freude für wenig Geld -
Ob im viersitzigen rassigen Wagen, ob mit dem flotten Roller zu zweien - Maico fahren heißt lachen und sparen!

MAICO 500, mit Vierganggetriebe, bequem für 4 erwachsene Personen, schafft einen Schnitt wie mancher größere Wagen, wird überall bewundert - nur DM 3.60 Kraftstoff auf 100 km, nur DM 16,- Steuer u. Vers. monatl.

MAICOLETTA, der Reiseroller für große Fahrt, mit 175 ccm- oder 250 ccm-Motor, elegant, sicher, zuverlässig, mit begeistern-dem Temperament und erstaunlich geringem Verbrauch.

18 PS - 95 km/h DM 3590.-



Es gilt,
dem neuen Lebensstil
das Tor zu öffnen.

Aber natürlich mit

Enderz

bewährten Geräten für
Camping,
Picknick u. Wochenende

Ihr Fachhändler berät Sie gern

Goggomobil-Freunde!

Zur komfortablen Ausstattung
Ihres Goggomobils liefern wir:



Kleiderhaken
Nr. 154 a - c
klappbar
kombiniert mit
Haltegriff
DM 5,60 komplett



Autovase
Nr. 1315
DM 3,50



Autoascher
Nr. 1351
DM 4,70

ALBERT



ein schnittiger
Außenspiegel
Nr. 711/655 I.
DM 9,-

Steinschlagecken
Nr. 6700 - DM 7,20 p. Garn.

C. ALBERT & CO., Wuppertal-Ba., Paulstr. 10, Tel. 50011

38. INTERNATIONALE AUTOMOBIL AUSSTELLUNG

FRANKFURT / M
19. - 29. SEPT. 1957
VON 9 - 19 UHR
AM ERÖFFNUNGSTAG AB 14 UHR

VERBAND DER AUTOMOBIL-INDUSTRIE E.V. FRANKFURT/M.

Liebe Lesergemeinde,

an dieser Nummer ist nun wirklich alles dran — was Neuheiten des k.k.-Marktes (Kleinkraftfahrzeug) anbetrifft. Und es wird noch wesentlich heftiger, wenn Sie mir diese Prognose erlauben wollen, denn bis zur und auf der IAA im September werden wir noch manches erleben. Ich denke, auch in preislicher Hinsicht. Wir leben in der großen Anfangszeit des kleinen Wagens und haben bereits die Inkubationsfrist der motorischen Infektion hinter uns. Es liegt uns ob, die Spreu vom Mobil und Kleinwagen zu sondern, damit Sie sich auf jeden Fall nur gutartig anstecken lassen. Es ist für Sie jetzt außerordentlich wichtig, die Berichte zu verfolgen, damit Sie wissen, was gespielt wird. Auch wenn Sie noch nicht kaufen wollen oder können. Das Benzin nimmt nun mal einen entscheidenden Platz in unserem Dasein ein und selbst die noch Unmotorisierten sollten sich ins naturalistische Bild setzen und die Dinge nicht abstrakt sehen. Außerdem ist es ganz allgemein recht interessant.

Wir wollen, wie stets, Ihnen möglichst exakt unsere Eindrücke zu vermitteln und scheuen zu diesem Zweck keinerlei Anstrengungen. Wenn ich Ihnen erzähle, was mir allein in 14 Tagen für Untersätze unter denselben gekommen sind, und zwar recht ausführlich, dann illustriert dieses in etwa den trockenen Text. Und das besonders Dumme ist, daß man nebenbei noch eine Kleinigkeit Schreibtischbeschäftigung hinter sich lassen muß, weil sonst wieder andere Leute sauer werden.

Na, schön, da war, kurz als Konterfei, einmal der BMW 502, 2,6 l, 8 Zyl., 95 PS. Diese Superlimusine, mit der ich einen längeren Trip machen konnte, muß man schon in der dritten Person anreden. Allein das Drinsitzen bedeutet Beförderung in zweierlei Sinn bzw. in fortkömmlicher Hinsicht. Wenn ich sage, daß man diesen stolzen Direktionshirsch bis 150 km/h notfalls mit dem Daumen steuern kann und seine Spitze bei 165 km/h den Eindruck macht, als fahre man in einem mittleren Wagen die Hälfte, dann ist das eher untertrieben. Beim Bremsen braucht man sich, aus diesem Tempo heraus, auch keine (Hans) Stuck-Verzierung abbrechen, denn bei dem schweren Kreuzer spürt man die Bremswirkung nur, weil er plötzlich einfach ganz langsam wird bzw. hält, wenn Sie verstehen, was ich meine. Er läuft dabei schnurgeradwegs aus, ohne auch nur andeutungsweise an Ausbrechen zu denken. — Und man muß schon den Kopf dicht unter die Haube stecken, um zu hören, ob er läuft. Er macht in aller Ruhe und Sicherheit genau das, was ein nervöser Sportwagen flott und sturzhelmgerecht leistet. Straßenlage und Beschleunigung sind das höchste, was mir bisher unter die Bandscheiben gekommen ist. Wenn auch die Wirtschaftlichkeit noch bis zur oberen Drehzahlgrenze tragbar ist, so bleibt es für unsereinen eben doch ein Wunschtraumauto, vom Preis und den fixen Kosten her gesehen. Schließlich kann man ja mal darüber sprechen, denn wir schauen uns auch gern gelegentlich ein Luxushotel an, ohne gleich ein Appartement zu belegen.

In greifbarere Nähe dagegen rückt schon Renaults „Dauphine“, deren Test Sie hinten finden. Bei kleinem entdeckt man in ihr ebenfalls die wesentlichen, just geschilderten Eigenschaften. Ich habe sie mit Bravour über verschiedene hübsche Paßstraßen laufen lassen und aus der Summe von erstklassiger Straßen- und Kurvenlage, dem von 0 bis 80 km/h reichenden 2. Gang sowie Laufruhe und weichgriffiger Bremsen, festgestellt, daß dieses Fahrzeug das Prädikat „technisch wertvoll“ verdient. Und ich bin weit davon entfernt frankophil zu sein, obwohl ich Paris für eine prächtige Stadt halte. Aber, die „Dauphine“ könnte jetzt schon „La Reine“ heißen — es hat nämlich auch schon verhältnismäßig kleine und sparsame Königinnen gegeben, die Format hatten. Aber, lesen Sie, was mein Freund Lidi darüber aufgeschrieben hat.

Ebenfalls den offenen KR 201 habe ich durch die Landschaft geschwenkt. Hinten lesen Sie mehr darüber. Es soll nur an dieser Stelle nochmal ganz eindeutig darauf hingewiesen werden, daß wir es für eine ganz grobe Fahrlässigkeit halten, wenn Lastzüge und -wagen ohne Hinterradabdeckung fahren. Der Qualm, den diese Kästen entwickeln, macht den Roller- und niedrigsitzenden Kleinwagenfahrern schon genügend zu schaffen, aber als „Rückhand-Zielscheibe“ für Dreck- und Steinschleudern zu dienen, dazu eignen wir uns ganz und gar nicht. Hier muß etwas geschehen und sei es auf dem Verordnungswege. Der § 1 der StVO paßt im übrigen immer.



Eine Szene aus dem neuen Cosmos-Farbfilm im Verleih der NF „Vier Mädels aus der Wachau“. In den Hauptrollen: Die Kessler- und Günther-Zwillinge, Hans Moser, Oskar Sims, Michael Cramer u. v. a.
Foto: Cosmos/NF/Wanke

Über das Goggomobil Coupé will ich heute nur so viel sagen, daß ich damit gerade umfangreiche Fahrten unternommen habe und zwar mit dem 250er, natürlich mit Selectomat. Das 300er kommt zum Vergleich auch noch dran. Die Ergebnisse und Erfahrungen hören Sie bald und ausführlich.

Winzige Fahrten konnte ich mit dem Lloyd „Alexander“ und dem Fiat 500 machen. Hier läßt sich jetzt schon schlecht etwas sagen. Man muß erst etwas länger damit vertraut werden. Das neue Synchrongetriebe mit 4 Gängen beim Alexander erleichtert die Sache schon ganz ungemein. Doch wir werden noch ausführlicher darauf zu sprechen kommen. Den neuen Fiat 500 finde ich wunderhübsch — schon vom Preis her gesehen. Er ist recht geräumig für 2 Personen und vor allem der Einstieg ist kolossal bequem — ein richtiges kleines Auto. Das Getriebe, obwohl nicht synchronisiert, läßt sich tadel- und geräuschlos schalten. Was ich zu beanstanden hätte, ist, daß die Seitenscheibe weder zum Kurbeln noch zum Schieben eingerichtet ist. Allerdings ist eine ziemlich große Schwenkscheibe eingebaut. In Kürze werden wir auch hier eine Menge sagen können. — Auf einer Testfahrt begegnete mir übrigens ein Rudel Janusse, wie eine motorisierte Rhapsodie in Waschblau. Sie zischten mit angelegten Kotflügeln um eine Art Kurve und wenn sie nicht alle zugleich vorwärtsgefahren wären, hätte man gar nicht geahnt, wo vorn und hinten ist. Die Dos-à-dos-Schachteln sind jetzt in Serie gegangen, haben im übrigen ihren 250 cm-Motor (14 PS) behalten und kosten 3290 DM plus Heizung und freundlichem Zubehör.

Nicht uninteressant dürften die Daten des Vespa-Kleinautos sein, das nunmehr in Frankreich gebaut wird. Wir freuen uns, daß wir es Ihnen jetzt schon vorführen können. — BMW wird sicher bald seine gleichspurige „größere Isotta“ zeigen. Der Vordereinstieg dürfte bleiben und seitlich vielleicht noch eine Tür dazu kommen. Na, wir werden sehen.

Eine Menge Chancen rechnet sich NSU für sein Kleinauto aus. Das Bild vorn ist schon ganz aufschlußreich. Das NSU-Auto hat einen Zweizylinder-Viertakt-Heckmotor und wird unter vielen neuen Artgenossen ebenfalls auf der IAA in Frankfurt zu sehen sein (19. bis 29. 9.). Als interessantester Schlag ins Kontor wird sich wohl die Preisgestaltung auf dem Kleinwagenmarkt erweisen, denn das ist der hüpfende Punkt am Käuferhimmel. Vielleicht bringt jemand eins für 1000 DM und dafür Motor, Räder, Scheiben usw. als Sonderzubehör. Ich glaube fast, die Firmen kalkulieren die Konkurrenzprodukte und errechnen daraus den Preis des eigenen Wagens. Am Preis hängt alles, manchmal sogar der eigene Hals.

Ab 1. September wird wohl die neue Geschwindigkeitsverordnung in Kraft treten mit 50 km/h in der Stadt — wenn nicht wieder etwas dazwischen kommt. Es ist ja noch Zeit bis dahin. Dabei ist es eigentlich unverständlich, daß manche Leute so auf die Kleinwagen und Roller schimpfen. Die meisten Bundesstraßen sind doch fast zentimetergenau für diese Kleinen angelegt. Es ist eher zu beanstanden, daß sich dort noch solche Großraumfahrzeuge herumdrängeln. Ich las irgendwo eine treffliche Definition: „Der Fehler ist der, daß Wagen von morgen von Menschen von heute über Straßen von gestern gefahren werden.“ So, das wär's für heute. Hoffentlich wird's im August nochmal so schön heiß — der Durst war herrlich.

Mit guten Wünschen für unfallfreien Urlaub
vom Roller zum Auto-Mobil



(Aus „Motor“ Den Haag)

F. Fricklin



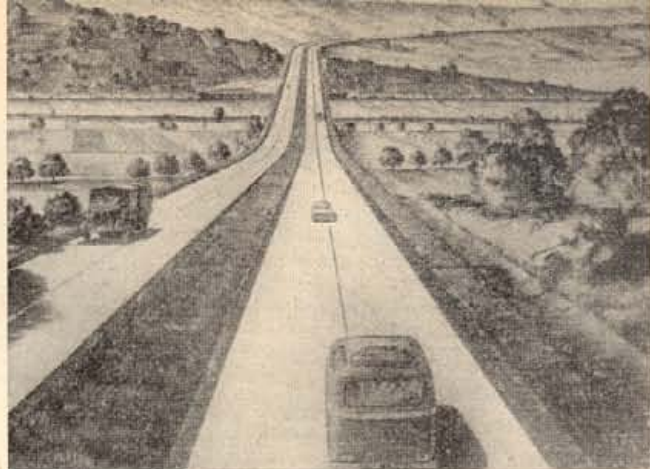
Hans Lorenz

TRAUMSTRASSEN

werden
Wirklichkeit

Nürnberg - Frankfurt . . . das erste Stück Idealstraße

Das erste Stück einer „Traumstraße“ ist im Bau. Es handelt sich um eine Autobahn, die Bayern endlich mit dem Westen verbinden soll, die Verbindungsstrecke zwischen Nürnberg und Frankfurt. Viele Monate arbeiteten Straßenexperten ersten Ranges unter der Leitung des bekannten Autobahnspezialisten Oberregierungsbaurat Hans Lorenz an der Planung dieses Projektes. Zum ersten Male in der Geschichte des Straßenbaues wurde mit völlig neuen Mitteln ans Werk gegangen. „Der lange Tisch“ ist die erste Neuerung. Nicht mehr zu früher entwirft man die Strecke Stück für Stück am Konstruktionstisch, sondern man plant auf Lageplänen gleich 10 bis 15 km Neubau. Die Trasse wird nicht mehr aus Einzelteilen zusammengestückt, sondern in zügigen Linien entworfen. Man hat erkannt, das es falsch und gefährlich wäre, wollte man den Lageplan für sich allein beurteilen und ebenso mit dem Höhenplan verfahren. Deshalb werden als zusätzliche Werkzeuge die Gradientenmodelle verwendet. Durch diese räumliche Kombination kann man schon im voraus die genaue Höhenlage der künftigen Straße sehen. Besonders große Kreislineale und Klot-



identafeln sind andere Utensilien. Heute werden nicht mehr wie früher Punkte der Landschaft einfach gerade verbunden und bei Bedarf dann eine Kurve eingelegt. Nein, die ganze Straße schwingt praktisch, schon auf der Landkarte gut erkennbar, keine scharfen Kurven mehr, keine unmotivierten Knicke. Auf einer leicht und flüssig verlaufenden Straße fährt es sich nicht nur sicherer, sondern auch besser als auf einer schnurgeraden Straßenstrecke.

Perspektographen dienen zum Errechnen genauer Perspektiven und sind längst zu einem unentbehrlichen Hilfsmittel geworden. Mit zu den wichtigsten Neuerungen gehört aber zweifelsohne die plastische Betrachtung der geplanten Strecke auf dem sog. Anaglyphenplänen. Diese bestehen aus roten und blauen Landkarten und mittels „Drei-D-Brillen“ erkennt man klar den Verlauf der geplanten Straße zwischen Bergen und tiefen Tälern. Ein sehr, sehr wichtiges Kapitel, das man bei der Planung von Deutschlands jüngster Autobahn erstmals berührte, ist die Fahrdynamik. In gewissenhaften Untersuchungen kann schon vorher gesagt werden, mit welchem Gang ein Durchschnittswagen diese oder jene Strecke durchfährt, ob er viel oder wenig Gas an den Steigungen braucht und so weiter. Zum ersten Male wurden die sog. Schleichstrecken ausgeschaltet. Das waren die so starken Steigungen, die beim Anfahren den Motor der Lastzüge übermäßig erhitzen, beim Abwärtsfahren aber auch nur den kleinen Gang erlaubten.

Diese neuen Mittel unserer fortschrittlichen Technik und ausgezeichnete Fachleute schufen eine Traumstraße, die nun bereits im Bau befindlich ist. Man darf in der Praxis gespannt sein, ob alles so wird, wie man es sich am „Grünen Tisch“ gedacht hat. Aber hoffen wir und halten wir den Daumen . . . im Namen von Millionen Autofahrern!
Eberhard Kulbe



EIN GÄNZLICH UNBEKANNTER

Das abgebildete Fahrzeug — dessen Vater noch unbekannt bleiben will, da er abergläubig ist (es sind ja auch schon andere Fahrzeuge angekündigt worden, die dann nicht gebaut wurden) — soll Ende des Jahres in Serie gehen. An eine Großserie ist natürlich nicht gedacht, da der Interessentenkreis naturgemäß ziemlich klein bleiben wird.

Der Wagen ist mit dem Horex-Kleinwagen-Motor von 400 ccm ausgestattet, der allerdings nicht mit der gedrosselten Leistung von 18,5 PS geliefert wird, sondern in diesem Fall den Zylinderblock der Horex-Imperator erhält, der eine Leistung von 28 PS abgibt.

Die sonstige Ausrüstung: Frontantrieb, Einzelradaufhängung (Schraubenfeder und hydraulische Dämpfer), Federweg 120 mm. Das Fahrgestell ist allein tragend. Die Leichtmetallkarosserie ist nur aufgesetzt. In der Serie erhält das Fahrzeug selbstverständlich eine durchgehende Windschutzscheibe und ein Klappverdeck.

Radstand 1800 mm
Spurweite vorn 1050 mm
Spurweite hinten 1025 mm
Länge 3300 mm
Breite 1250 mm
Bereifung 4,40-12'

Bodenfreiheit 150 mm
Einstieghöhe 630 mm
Wendekreis 7 Meter
Gewicht 290 kg
Leistungsgewicht 10,35 kg/PS
hydraulische Bremsen

Der Preis wird etwa in Höhe des VW-Standards liegen. Dies und die relativ hohen Versicherungskosten werden den Käuferkreis abgrenzen, der oben mehr für frische Luft und hohe Fahrleistung schwärmt, als für Bequemlichkeit.

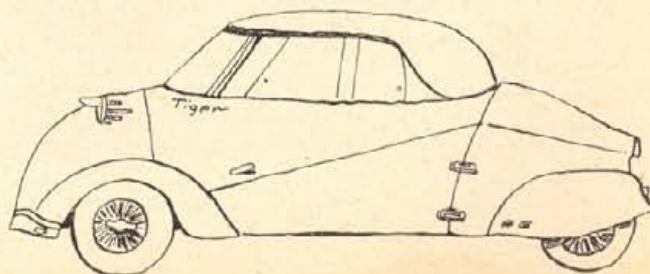
MRH

... NENNT SICH TIGER

und soll 140 km/h laufen!

In Kabinenrollerkreisen hält sich hartnäckig das Gerücht, auf den Straßen um Regensburg sei ein neuer „Erlkönig“ gesichtet worden: ein weißes, niedriges Fahrzeug kurve mit unheimlicher Geschwindigkeit durch die Gegend. Wenn man zum zweitenmal hinschauen wolle, sehe man nur noch einen „grauen Schatten“. — Nun, bei Gerüchten soll man immer skeptisch sein und wenn man dann seine Ohrwascheln weiter aufsperrt, wird geflüstert, es sei ein Vierrad-Fahrzeug mit der gleichen Spurweite vorn und hinten, wie beim KR 200, aber mit 10er Rädern und Oldruckbremsen. Die bewährte Form des Kabinenrollers sei beibehalten worden — auch die Sitze hintereinander, denn nur so könne bei einem 400-ccm-Motor die Spitze von 140 km erreicht werden. Beim Motor soll es sich um einen 400 ccm F & S drehen, der bisher als Standmotor gebaut wurde und einige 20 PS drin hat. Der leibhaftige Donnerbolzen vom Fend soll den stolzen Namen „Tiger“ erhalten. Die KR 200-Konzeption wurde wohl weitgehend beibehalten. Die Kotflügel vorn ähneln denen des KR-Rekord-Supers. Die Haube ist flacher und die Windschutzscheibe schräger angesetzt. Die Heckhaube wird ganz abnehmbar und die Kabel durch Stecker getrennt. Die Lenkstange dürfte beibehalten werden.

Prognosen lassen sich jetzt noch nicht stellen. Wenn der Apparat nach Frankfurt kommt, werden wir weiter sehen.



Ab sofort an allen SHELL-Tankstellen

ein neues Öl für Zweitakter

Dieses neue Motorenöl ist ein vorgemischter Schmierstoff für Zweitakter, der ab sofort überall in Europa erhältlich ist. Shell 2T gehört in die Reihe der Shell X-100 Motoröle und enthält Wirkstoffe besonderer chemischer Zusammensetzung.

Die speziell auf den Zweitakt-Betrieb abgestimmten Wirkstoffe halten den Motor sauber, verbessern die Schmierung der hoch beanspruchten Lager sowie Kolben und sichern das freie Spiel der Ringe. Die Zusätze schützen außerdem vor betriebsgefährdender Korrosion und vor Rückstandsbildung in Verbrennungsraum und Auslaßkanälen.

Shell 2T Motoröl heißt praktisch:
Saubere und zündfreudige Motoren – beste Kraftstoffausnutzung – hohe Leistungsreserve.



... in jedem Fall ... sicher mit SHELL



Der Alte Turm in Mettlach

Mettlach ist der landschaftlich schönste Punkt an der unteren Saar. Der efeurankte „Alte Turm“ enthält die Grabkapelle für den Gründer der Stadt, den heiligen Ludwinus

Eine Reise in das Großherzogtum Luxemburg

Den Toren Deutschlands, Frankreichs und Belgiens gleichermaßen vorgelagert und nur wenige Fahrstunden von den Niederlanden entfernt, liegt das Großherzogtum Luxemburg. Das kleine, aber sehr schöne Land ist in der glücklichen Lage, seinen Urlaubsgästen echte Erholungsfreuden zu bieten. Übervoll an landschaftlichen Reizen und geschichtlichen Erinnerungen kann sich Luxemburg rühmen, das beste Straßennetz Europas zu besitzen. Auf Grund seiner geographischen Lage, aber auch wegen seiner abwechslungsreichen Landschaft stellt dieses ca. 2600 qkm große und etwa 320000 Einwohner zählende Land einen besonderen Anziehungspunkt vieler Motortouristen dar.

Bei einer Rundfahrt durch dieses, durch sanfte gewellte Hügel, ausgedehnte Wälder, herrliche Täler und kleine Industrieorte fast malerisch zusammengefügte Kleinod, bedarf es nur kürzester Zeit, um sich dieser einzigartigen Atmosphäre hinzugeben.

Die Anfahrt von der Bundesrepublik aus erfolgt entweder über Trier—Grevenmacher (kürzester Weg zur Landeshauptstadt Luxemburg) oder über die Bundesstraße 257 von Bitburg kommend, weiter über Irrel—Echternach—Graulinger nach Luxemburg. Von Saarbrücken kommend führen zwei Straßen in das Großherzogtum, einmal über Dillingen—Merzig—Mettlach nach Remich (Lux.) oder über Saarlouis—Busendorf—Diedenhofen (Trionville) nach Frisange (Lux.). Eine aus Norden kommende Zufahrt, von Aachen ausgehend, führt über das landschaftlich schöne Gebiet von Eupen—Malmedy—St. Vith nach Marnach (Lux.)

Eine lohnende Fahrt durch dieses schöne Ländchen sei unseren Roller- und Auto-Mobilfreunden aufgezeigt, beginnend und endend in der Stadt Luxemburg. Wir verlassen die Stadt in nordöstlicher Richtung und berühren bei dieser Rundfahrt die sehenswertesten Orte des Landes wie Roodt — Manternach — Mertert — Wasserbillig — Moersdorf — Beek — Consdorf — Mullerthal — Vogelsmühle — Berdorf — Echternach — Bollendorf/Pont — Grundhof — Reisdorf — Mersch — Kapstal — Septfontaines — Merl und treffen, wenn wir am Vormittag gestartet sind, gegen Abend aus südwestlicher Richtung kommend, wieder in der Stadt Luxemburg ein. Da die Gesamtfahrstrecke dieser Rundfahrt nicht mehr als 170 km beträgt, kann man wohl von einer erholsamen Fahrt sprechen, die ohne weiteres als Tagestour in das Urlaubsreiseprogramm eingesetzt werden kann.

Hier noch die wichtigsten Einreisebestimmungen:

Für Staatsbürger der Bundesrepublik genügt zur Einreise nach Luxemburg, wenn der Aufenthalt zwei Monate nicht übersteigt, der Bundespersonalausweis. Ein Paß ist also nur erforderlich, wenn der Einreisende mehr als zwei Monate dort verbleiben oder eine auf Erwerb gerichtete Tätigkeit ausüben will. Für ein Kraftfahrzeug benötigt man auf alle Fälle ein Carnet oder Triptyk sowie die grüne Versicherungskarte.

Für alle weiteren Auskünfte, wie Unterkunft oder evtl. Erholungsaufenthalte, wende man sich an das „Office National du Tourisme“ Luxemburg.

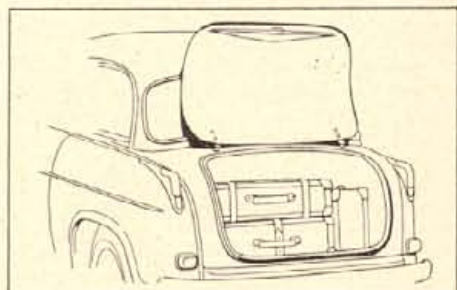
HARO

LLOYD 600

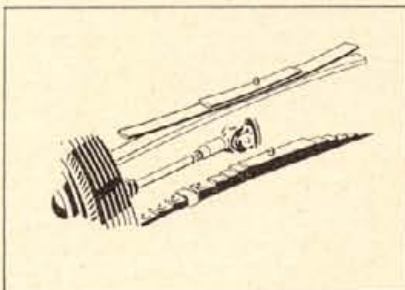
Alexander



MIT SUPER-FAHRKOMFORT



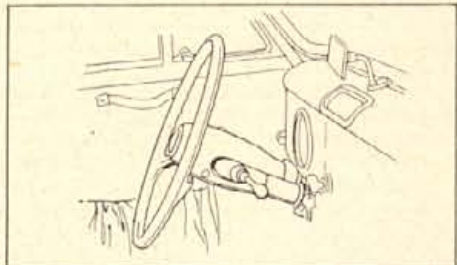
Gepäckraum von außen und innen zugänglich



Progressive Federung, wartungsfrei



Kurbelfenster und Ausstellscheiben



Viergang-Vollsynchon-Getriebe auf Wunsch

An: LLOYD Motoren Werke, Bremen, Abt. 25 **G U T S C H E I N**

Name: _____

Ich bitte um kostenlose und

Wohnort: _____

unverbindliche Zusendung

Strasse: _____

des „WEGWEISER

FÜR DEN AUTOKAUF“

Bitte senden Sie diesen Gutschein oder eine Postkarte unfrankiert an die LLOYD-Werke.

ALEXANDER - KRÖNUNG DER KONSEQUENTEN LLOYD-ENTWICKLUNG

NACHRUUF

Heinkel 175 ccm Dreigang.

Eigentlich gehen Ereignisse dieser Art niemand etwas an, vor allem dann nicht, wenn sie so persönlicher Art sind, wie die meinen mit dem Heinkel 175 ccm Dreigang.

Nun ja, gut gelaunt tut man schon manches und erzählt auch mal aus der Familie, ohne gleich Frau Müller, Schulz oder Meier sein zu müssen.

Und dies war sein Ende, dessen besondere Tragik vor allem in der Alltäglichkeit besteht, mit der sich dieser schändliche Vorgang vollzog. Hinzu kommt noch, daß ich bis zu seiner erzwungenen Existenzaufgabe vor Begeisterung über Aussehen und Eigenschaften nicht die Zeit fand, ihm einen seinen Fähigkeiten und Vorzügen entsprechend würdigen Namen zu geben. Er fand ein jähres Ende an einem sonnigen Tag auf guter Straße in einer Verkehrsschlacht bei mittlerer Geschwindigkeit vor Hannover. (Süd-deutsche Leser wollen bitte ihre Sympathien insofern wahren, als es sich hier um einen Preußen handelt.) Hupkonzerte von Bussen, Lastern und Pkw's, sowie Überholmanöver lösten einander in nervöser Folge ab. Dann, ein Busfahrer (Ausländer, Schwede, nichts gegen die lieben Schweden) hatte seinen Ehrgeiz darein gesetzt, seinen Insassen, einer mittelalterlichen Reisegesellschaft den einmaligen Genuß zu bereiten, bei geringstem Eigenrisiko (bis an die Zähne versichert) auf verkehrsreicher Straße, eine unübersichtliche Kurve zum Überholen der Fahrzeugschlange zu benutzen. Die Hand fest auf der Hupe raste er vorbei und setzte sich unmittelbar einem entgegenkommenden Bus ausweichend und kollegial sein Gegenüber grüßend, scharf rechts vor die verängstigten Verkehrsteilnehmer. Reaktionsvermögen, Wahrscheinlichkeit, Bremsbeläge sowie Verzögerungskoeffizient entschieden gegen die Beteiligten. Der Fahrer hinter uns hatte am wenigsten Zeit zum Überlegen und als Folge logischer Wechselbeziehung noch die größte Geschwindigkeit, die er freundlicherweise meinem Heinkel seeligen Angedenkens zur Verfügung stellte, der schon gebremst aus dem Stand mit neuem Impuls an einem vor uns haltenden Mercedes sein Mitteilungsbedürfnis abregierte. Obwohl Wut, Schmerz und Ärger mein Gesicht entglätteten, gelang es mir, indem ich hinkend das Fahrzeug umkreiste, den Halter des uns nachfolgenden Fahrzeugs (Impulsgeber) zu überzeugen, daß Heinkelroller grundsätzlich ohne Rückwärtsgang gebaut werden und nicht wie ihn, sondern er uns ungebührlich schnell erreicht hatte. Sachliche Feststellung des herbeigeeilten Vertreters der Obrigkeit: Vorn Totalschaden, hinten Totalschaden, Besatzung leicht lädiert.

Dieses bedauernswerte Schicksal ereilte den Tourist nach ca. 23.000 km. Man kann allerdings nicht sagen, daß ihm in der Zeit unseres Zusammenseins etwas erspart geblieben wäre, auch nicht die heutzutage schon fast obligatorischen Auslandsfahrten. Zeitweise nahm er das Benzin aus Italien, begab sich zum Ölwechsel nach Österreich und holte am gleichen Tag eine Ladung Zigaretten und Schokolade aus der Schweiz oder Liechtenstein. Bei all unseren Fahrten ließ es sich nicht umgehen, daß er mir zusätzlich zu seinen Qualitäten, die mich zu diesem Nachruf verleiteten, auch seine Eigenarten offenbarte. So belehrte mich ein Strafmandat darüber, daß der Roller künftig bei Bergabfahrten das Auspuffknallen zu unterlassen habe. Mit Kuril und Asbestfäden wurde der vorher mögliche Lufteintritt in das Auspuffrohr am Zylinder abdichtet.

In freien Minuten konnte ich ständig an ihm herumhantieren; so wurde er gleich am zweiten Tag „erstmal gewaschen“. Ein Hartwaxpflegemittel erhielt bis zum Schluß die Lackierung gleichbleibend witterungsunempfindlich. Das größte Dilemma war ein Kolbenklemmer bei Vollgasfahrt auf der Autobahn. Der ohnedies schon überhitzte Motor bekam keine Kühlung, weil die Zylinderrippen von einem Gemisch aus Öl und Staub ganz zugesetzt waren. Ich verließ mich von jetzt an nicht mehr so unbedingt auf die Arbeit der Werkstätten, sondern führte bald mit wachsender Kenntnis von den technischen Dingen alle Kundendienste selbst aus. Man lernt dadurch sehr viel und ist bei einem Versagen auf offener Strecke nicht so leicht aus der Ruhe zu bringen. Der Benzinverbrauch ist beim Heinkelroller fast legendär und hat bei mir nur zweimal bei langen Gebirgsfahrten über drei Liter auf 100 km gelegen; ein Ölverbrauch war nicht festzustellen. Beim Ölablassen darf die Ablassschraube nicht zu fest angezogen werden, da das Gewinde leicht überdreht wird. Diese Vorsicht ist bei allen am Motorenblock vorzunehmenden Verschraubungen geboten.

Zeitweise war auch eine Windschutzscheibe montiert, die ihren Zweck ganz ausgezeichnet erfüllte. Nicht vermeiden läßt sich dabei ein Ansteigen des Motorengeräusches, welches sonst vom Fahrtwind mit fortgenommen wird. Was die Dreigang- oder Viergangschaltung anbetrifft, stimme ich mit dem im ersten Test zum 175 ccm Dreigang Gesagten überein, daß nämlich die Drei-

gangschaltung ausreichend sei. Das Argument der zu hohen Drehzahl bei Vollgasfahrten und der damit verbundenen höheren Beanspruchung und kürzeren Lebensdauer des Motors wird man aber zugunsten des Viergangs gelten lassen müssen. Um die Lebensdauer meines Rollers zu verlängern, habe ich das übliche Ölfilter gegen das im neuen Heinkel verwandte Micronio-Papierluftfilter ausgetauscht. Die vom Werk getroffenen Verbesserungen am Viergang haben ohne Frage zu einer wesentlichen Wert-erhöhung des Fahrzeugs geführt, wenn auch die größeren Reifen wohl mehr ein Zugeständnis an die dahin tendierende Stimmung in der Käuferschicht sind. Mit der Bodenplatte kommt man in engen Kurven jetzt allerdings nicht mehr auf. Da schon die alte Federung bei mir keine Kritik hervorrief, gibt es über die verbesserte überhaupt nichts zu sagen. Zur Frage der Gepäckunterbringung, bei langen Fahrten ein Problem, haben die Konstrukteure im Werk selbst alle Möglichkeiten ausgeschöpft, so daß der bei anderen Rollern zur Schaffung von Unterbringungsmöglichkeiten erforderliche Einfallstreitum hier wegfällt. Wer sich im Frühjahr nicht an die Preise gewöhnen müssen will, der sollte besonders im Winter die Vorschriften über Batteriepflege beachten. Batterien sind sehr frostempfindlich und führen ein reges Innenleben, das besonders sauer auf unsachgemäße bzw. überhaupt keine Pflege reagiert. Aber, 25.—DM überflüssigerweise bezahlt, haben für die Folge den Pflegeeifer.

Im Gespräch mit anderen Rollerbesitzern habe natürlich auch ich nie etwas am Fahrzeug gehabt, aber auch rein gar nichts. Dies dürfte wohl genügend klar zu erkennen geben, wie ich zu meinem Roller stand, der an jenem denkwürdigen Tage, als sein Leben ausgehaucht wurde, auf der Seite liegend als letzte Äußerung etwas Batteriesäure auf die Straße tropfte. Unter uns gesagt, bin ich jetzt auf vier kleine Räder umgestiegen. Alwin Breyer

2. PREIS

Liebe RMAR!



Gern folge ich Deinem Aufruf und sende Dir nachstehend meinen „Erfahrungs“-Bericht über meine 125-ccm-Lambretta mit elektrischem Anlasser, Modell 54, gekauft im April 1954 und einem Tachostand von 23.900 km beim Schreiben dieser Zeilen.

Geflüssentlich übergehe ich die kurze Zeit, in der ich als „blutjunger“ Anfänger Bekanntschaft mit dem Boden machte und wende mich zunächst dem Lieblingsthema aller Rollerfahrer (siehe Deinen Leserbriefkasten), nämlich dem Durst zu. Gemeint ist der Treibstoffverbrauch meines Untersatzes. Da ich über jeden Tropfen, der durch den Auspuff gejagt wurde, genau Buch führe, fällt es mir leicht, hierüber genaue Daten anzugeben. Abgesehen von der Einfahrzeit habe ich bis zum Ende der Rollersaison (Okt. 1954) durchweg 2½ Liter auf 100 km verbraucht. Diese Zeit umfaßt tägliche Fahrten zu und von der Arbeit sowie Wochenendfahrten und die große Urlaubsreise mit Sozia. In den folgenden Wintermonaten wurden nur Kurzfahrten zu und von der Arbeit gemacht. Der Verbrauch schwankte dabei zwischen 2,9 und 3,1 Liter. Im Rollersjahr 1955 hatte ich annähernd den gleichen Verbrauch wie im Vorjahr. Der Winter 1955/56 brachte dann aber einen Anstieg auf 3,3 bis 3,5 Liter. Diese Zahlen gaben mir zu denken. Mangels technischer Vorkenntnisse scheute ich mich aber nach der Ursache zu forschen und vortröstete mich auf das Rollersjahr 1956. Meine Hoffnung, die Verbrauchszahl der Vorjahre zu erreichen, wurde aber nicht ganz erfüllt. Mit 2,8 bis 2,9 Liter auf 100 km mußte ich zufrieden sein. Alarmiert durch diesen „enormen“ Leistungsabfall studierte ich im Herbst zunächst Deine Hefte und beschloß Kolben und Zylinder zu säubern (an den Auspuff hatte ich mich bereits früher einmal herangemacht). Diese Arbeit wurde beim km-Stand 21.800 gemacht. Unterstützt wurde ich dabei von meiner besseren Hälfte, die mir mit guten Ratschlägen tatkräftig half. Ohne große Schwierigkeiten gelang es uns, die Sache lt. Vorschrift zu bereinigen. Beim Zusammenbau blieb nicht mal die gewisse eine Schraube über. Ein Auswechseln der Kolbenringe erschien mir nicht erforderlich, da sie sich in den Rillen frei bewegten. Obgleich nun der Verbrauch weiterhin der gleiche blieb, gelang es mir jetzt aber mit Sozia annähernd an die Spitze von 72 km heranzukommen, eine Leistung, die bisher nie erzielt wurde. Die restlichen Herbstfahrten wurden durch ein



Außer dem Mädchen sollte hier noch die neue Lenkerverkleidung des Heinkel Tourist interessieren. Ebenfalls schenswert ist die Rückspiegelbefestigung. Foto: Wörner

merkwürdiges Geräusch aus Richtung Hinterrad getrieben. Ein Nachprüfen in 2 Werkstätten ergab als Ursache Schaden in der Hinterradschwinge, das hieß mit anderen Worten Auswechseln der Schwinge gegen eine Austauschschwinge. Na, das war für mich natürlich ein schwerer Schlag (der Preis versetzte mir den Rest). Aber schließlich biß ich in die saure Rechnung und präsentierte meiner Lambretta die Austauschschwinge als Weihnachtsüberraschung. Zum Dank dafür schnurrt sie wieder wie in alten Zeiten. Der Verbrauch ist jetzt auf Kurzfahrten zwischen Heim und Arbeitsstätte 3,75 Liter. Im übrigen habe ich seit Beginn meiner Fahrzeit die Erzeugnisse der verschiedensten Firmen gekostet. Für eine gewisse Zeit wurde nur Superbenzin einverleibt. Da dieses Getränk aber keine merklichen Vorzüge aufwies und lediglich das Loch in der Geldbörse schneller größer werden ließ, stellte ich bald wieder auf Normalbenzin um.

Ja, und was habe ich seit April 54 sonst an Sorgen gehabt? Zunächst wurden bei 15800 km die Kohlebürsten und 1 Batterie, deren Gehäuse verschiedene Risse aufwies, erneuert. Bei 18300 km wurde ein neuer Schaltzug eingezogen und die 2. Batterie wegen Altersschwäche ausgewechselt. Bei 21000 km gönnte ich mir dann noch 1 neuen Reifen. Das wäre dann wohl alles. Blicke nur noch zu sagen, daß ich bisher 4 bis 5 Kerzen abgebrannt habe.

Die Sitzposition kann ich nur als ideal bezeichnen. Diese Tatsache wird von meiner Frau, die es ja als ständige Sozia besonders genau wissen muß, voll und ganz bestätigt. Sie beklagt sich lediglich über die Hinterradfederung, die ihr manchmal doch etwas zu hart vorkommt. Die Straßensituation ist gut. Selbst im dicksten Regen rollerte ich mit 60 Sachen über Beton und Asphalt. Wehe aber, wenn das berühmte Blaukopfpflaster auftauchte. Mit Sozia und großem Koffer war es dann der reinste Eiertanz. Auf allen bisherigen Fahrten (seit April 54 sind es 85 Wochenendtouren zwischen 50 und 300 km und 1 jährliche Urlaubsreise von etwa 1800 km) haben wir, von Reifenpannen abgesehen, nie einen Schaden gehabt. Sicher hat uns unsere Lambretta zu all unseren Zielen gebracht. Lediglich im letzten Jahr kamen wir mit 150 kg Lebendgewicht und einem großen Koffer weder über den Zirler Berg noch über den Arlbergpaß. Hier mußten Koffer und Sozia getrennt befördert werden. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit betrug durchweg 55 bis 60 km.

So liebe RMAR, das wär's wohl. Ich hoffe mit diesen Angaben einen kleinen Beitrag zum Lesergespräch beigetragen zu haben und verbleibe mit freundlichen Grüßen!

Karl Heinz Winkler, Frankfurt/M.

WENN MAN IM AUSLAND KRANK WIRD . . .

Viele Rollerfahrer wissen noch nicht, daß zwischen der Bundesrepublik und Italien ein Sozialversicherungsabkommen besteht, das für den Fall einer Erkrankung auch während eines nur vorübergehenden Aufenthalts in Italien einen weitgehenden Versicherungsschutz vorsieht. Auch Urlauber und Touristen, soweit sie in der deutschen Sozialversicherung pflicht- oder freiwillig versichert sind, werden mit ihren anspruchsberechtigten Familienangehörigen in den Versicherungsschutz einbezogen. Will der deutsche Versicherte die Aushilfe der italienischen Krankenversicherung in Anspruch nehmen, so muß er sich als Mitglied einer deutschen Krankenkasse ausweisen. Diese stellt ihm auf Verlangen eine Bescheinigung aus. Die Leistungen müssen bei dem örtlich zuständigen Träger der italienischen Krankenversicherung (Provinzialamt der Nationalen Anstalt für Krankenversicherung — Ufficio provinciale dell' Istituto nazionale per l'assicurazione contro le malattie) beantragt werden.

Solche Abkommen bestehen auch mit anderen Ländern, wie Österreich, Italien und den Niederlanden. Koch

Karl Lidl: UNSER FAHRKURS

Vom wirtschaftlichen Fahren

Man liest und hört so viel von wirtschaftlicher und unwirtschaftlicher Fahrweise, aber man hat den Eindruck, daß sich die wenigsten Kraftfahrer etwas Konkretes darunter vorstellen können; denn die meisten von ihnen fahren ausgesprochen unwirtschaftlich. Das heißt nichts anderes, als daß sie ihr sauer verdientes Geld mutwillig zum Fenster hinauswerfen.

Wirtschaftlich fahren heißt doch nichts anderes, als seine Fahrweise so einzurichten, daß man mit möglichst geringen Kosten sein Fahrtziel erreicht. Sparen kann man beim Kraftfahrzeug nur an den reinen Betriebskosten, das sind die Ausgaben für Treibstoff, Öl, Reifen und Reparaturen. Sie alle hängen unmittelbar und ausschließlich davon ab, wie ein Fahrzeug gefahren wird. Dabei ist es durchaus nicht notwendig, mit seinem Fahrzeug durch die Gegend zu schleichen. Man kann vielmehr ganz flott und vor allem zügig fahren, ohne deshalb einen übermäßigen Verbrauch zu haben. Bekanntlich steigert sich der Treibstoffverbrauch erst im letzten Drittel des Gashebelweges ganz bedeutend, so daß man nur darauf zu achten braucht, dieses letzte Drittel möglichst selten zu benutzen. Man braucht es auch kaum, höchstens mal zum schnellen Beschleunigen beim Überholen oder am Berg, vorausgesetzt, daß man nicht dauernd Höchstgeschwindigkeit fahren will. Wenn z. B. Ihr Fahrzeug eine Spitze von 120 km/h hat, so können Sie es mit etwa Halbgas ständig um die 90 bis 100 km/h fahren und bleiben dabei absolut noch in der wirtschaftlichen Zone. Holen Sie aber die letzten 20 km/h, die noch drinstecken, dauernd heraus, was nur mit Vollgas möglich ist, dann steigt Ihr Treibstoffverbrauch so gewaltig an, daß Sie ausgesprochen unwirtschaftlich fahren. Dies wirkt sich dann in der Praxis so aus, daß Sie statt beispielsweise 8 Liter 10 Liter pro 100 km brauchen. Und wenn Sie das dann jeden Tag und bei jeder Fahrt exerzieren, dann kann sich auch der schwache Rechner vorstellen, wie das an den Geldbeutel geht.

Aber dabei bleibt es ja nicht, denn mit dem Benzinverbrauch steigt auch der Ölverbrauch und die Reifenabnutzung. Es ist aber ein gewaltiger Unterschied, ob eine Reifengarnitur 50000 km hält oder ob sie nach 20000 km völlig abgenutzt ist. So stark können nämlich die Unterschiede in der Lebensdauer der Reifen sein, je nachdem wie gefahren wird.

Selbstverständlich ist auch die Abnutzung des Motors und des gesamten Triebwerkes ungemein höher, wenn dauernd Höchsttempo gefahren wird, so daß die Reparaturanfälligkeit steigt. Alle diese Faktoren wirken zusammen und machen das Fahren sehr teuer.

Sage mir wie du bremst, und ich sage dir wie du fährst

Sehr wichtig und entscheidend für wirtschaftliches Fahren ist aber auch die Zügigkeit der Fahrweise. Wenn Sie sich zu einer zügigen Fahrweise erziehen wollen, dann fahren Sie so, als hätten Sie keine Bremse und nehmen Sie sich ganz fest vor, die Bremse nur in wirklichen Notfällen zu benutzen. Dann kommen Sie nämlich ganz von selbst darauf, vorausschauend zu fahren, vor einem zu erwartenden Hindernis das Gas schon sehr frühzeitig wegzunehmen und das Fahrzeug ausrollen zu lassen. Hüten Sie sich dann aber auch vor allzu rasantem Beschleunigen, auch das frißt Reifen und Treibstoff! Gerade im innerstädtischen Verkehr können Sie täglich Tausende von Kraftfahrern beobachten, die wie die Irren auf jede Verkehrsampel und Kreuzung losjagen, obwohl sie genau wissen müßten, daß sie vor dem Lichtwechsel doch nicht mehr hinüberkommen. Dann steigen sie in die Bremsen, daß die Reifen jammern. Nach dem Lichtwechsel springen sie wie ein Tiger mit jaulendem Motor davon, wobei Kupplung und Reifen ihren Tribut zu entrichten haben, um vor dem nächsten Hindernis wiederum die Bremsbeläge aufs höchste zu strapazieren. Sie kommen bei diesem System um keine Sekunde früher ans Ziel als der vernünftige und zügige Fahrer, der frühzeitig das Gas wegnimmt, rechtzeitig heruntergeschaltet und meist ohne ganz anzuhalten und ohne kaum je die Bremse benutzen zu müssen, durchkommt. Der ganze Aufwand an Verbrauch, Abnutzung und nicht zuletzt an Nervenkraft ist also völlig überflüssig und bedeutet ein ausgesprochen unwirtschaftliches Fahren.

Gewöhnen Sie sich also unbedingt eine wirtschaftliche Fahrweise an, Ihr Wagen, Ihr Bankkonto und Ihre Gesundheit werden es Ihnen danken! Und noch eins ist wichtig, Sie verringern durch wirtschaftliches Fahren auch die Unfallgefahren sehr erheblich.

NSU in Jugoslawien

Die NSU-Werke A.G. schlossen mit der Firma Titovogocce in Sarajevo einen Vertrag, der die Montage von NSU-Maschinen in Jugoslawien ermöglicht. Noch in diesem Jahr sollen in Sarajevo unter anderem 1150 Prima-Autoroller hergestellt werden. Den Verkauf der NSU-Maschinen, die in Jugoslawien das Markenzeichen „NSU PRETIS“ führen werden, hat die Firma Intercommerce in Belgrad übernommen. Inzwischen wurden in allen größeren jugoslawischen Städten NSU-Verkaufsstellen und Ersatzteillager eingerichtet.

FIATS NEUER 500-TOPOLINO

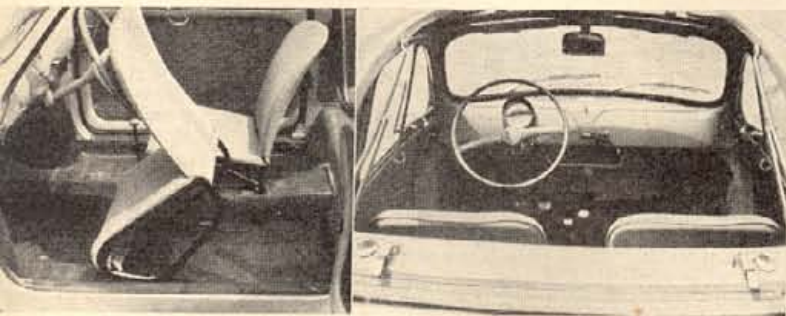
Fiat ist in Italien keine Firma, Fiat ist eine Macht. Man könnte ebenso gut sagen: Norditalien ist Fiat. Der Fiat-Slogan „Fiat-Terra-Mare-Cielo“, was soviel wie Fiat zu Wasser, zu Lande und in der Luft heißen soll, ist nicht nur ein Werbeslogan, sondern Tatsache. Der Tanker, den man in Venedig sieht, ist mit Fiat-Dieselmotoren ausgerüstet; der Triebwagen, auf den man fluchenderweise bei einer Bahnstrasse warten muß, ist ebenfalls made bei Fiat und der Tankwagen, den man kurz darauf überholt und auf dem die Worte „Aquila“ stehen, stammt ebenfalls von Fiat. Aber nicht nur der Wagen, nein auch der Inhalt, denn Aquila ist Fiat, sowie tausend andere Firmen in Norditalien. In der Gegend von Vicenza hört man dumpfes Orgeln in der Luft — dann ein plopp — jetzt ist's passiert, Fiat-Düsenjäger der NATO vom Typ G 91 haben die Schallmauer durchstoßen. Da gibt es noch andere Firmen: Marelli, Weber-Vergaser und Ceat-Reifen, alles ist Fiat. Da sagt man sich, nun laß es gut sein, genug von Fiat. Man setzt sich in die nächste Trattoria, bestellt sich einen Cinzano-Soda und der Kreislauf ist endgültig geschlossen, denn ebenso gut könnte man Fiat-Soda verlangen. Cinzano gehört auch Fiat. Ich hoffe, das reicht zur Einführung.

Fiat Mirafiori ist nebenbei eines der modernsten Automobilwerke der Welt. Derzeit werden täglich ungefähr 1200 Automobile hergestellt. Die Belegschaft dieses einen Werkes: über 20000 Mann. Fiat selbst hat ca. 80000 Mann und mit den Betrieben wie Cinzano und dergleichen kommen weit über 150000 zusammen.

Der Besucher von Mirafiori muß keinen Schritt zu Fuß gehen. Man wird mit Cabriolets durch jede Bearbeitungsstraße gefahren und kann in Ruhe die Transfermaschinen betrachten. Auf diese Art schau ich mir gerne jedes Werk an.



Das Klappdach ist serienmäßig. Die Motorluft wird von den Schlitzen über dem hinteren Deckel angesaugt. Die Negativ-Stellung der Hinterräder ist sehr schwach, sie federn bei Belastung nach oben hin, positiv aus. Deutlich sichtbar die sehr breite Spur.



Hier auch sichtbar die versenkte Nabe des Lenkrades. Beide Sitze können nach vorn geklappt werden und geben den Einstieg nach hinten frei. Beide Sitze sind während der Fahrt verstellbar. Durch den kleinen Mitteltunnel laufen sämtliche Bedienungsorgane zum Motor. — Das Armaturenbrett ist einfach, aber es enthält alles, was man verlangt. Im Tachometer eingebaut die vier Warnleuchten für Öldruck, Ladekontrolle, Fernlicht und Reservebenzin. Unter dem Armaturenbrett das Handschuhfach, die Pedale sind hängend angeordnet. Schalthebel zwischen den Vordersitzen. Die Nabe des Lenkrades ist versenkt angeordnet.



Dieser Riesenkonzern Fiat hat sich als erstes großes Automobilwerk entschlossen, einen wirklichen Kleinwagen herzustellen.

Es sollten die breitesten Massen motorisiert werden.

Es gibt keine Möglichkeit, die man bei Fiat nicht ins Auge gefaßt hatte. Alles wurde probiert. Zweitakter — Viertakter. Frontmotor — Heckmotor. Frontantrieb — Heckantrieb. Wasserkühlung — Luftkühlung. Automatische und halbautomatische Getriebe — Normalgetriebe. Vierzylinder — Zweizylinder. Das Aufgabengebiet hätte schriftlich niedergelegt gut und gern für die Dissertationsarbeiten einer ganzen technischen Hochschule gelangt. Jeder hätte mit einer dieser Arbeiten auch spielend seinen Dr.-Ing. gemacht. Zu guter Letzt hat man sich bei Fiat dann noch für die schwierigste Konzeption entschlossen. Für einen Twinmotor. Bisher wurde mit einem Twin noch keiner restlos glücklich. Selbst Ferrari nicht, mit seinem Zweizylinder-Versuchsrennmotor, dessen Drehmoment zwar sagenhaft war, dessen kritische Schwingungen aber ebenfalls. Die Fiat-Leute fanden die Lösung, sie legten bei ihrem Twin die kritische Drehzahl auf ungefähr 750 U/min. Dann gaben sie mehr Leerlaufdrehzahl (ungefähr 800 bis 850 U/min) und der Fall war durchgestanden. Hört sich einfach an, ist es aber nicht.

Damit alleine war es auch noch nicht getan. Der Motor erhielt eine besondere Aufhängung. Er liegt im Heck und die vordere Aufhängung erfolgte normal im Silentblock, die hintere aber ist ein Meisterstück. Der Motor ruht ganz weich auf einer Schraubenfeder, die die gesamten vertikalen Schwingungen aufnimmt. Die seitliche Führung des Antriebsaggregates wird durch Silentlager durchgeführt.

Der Motor mit gutem Drehmoment und erstaunlicher Elastizität.

Der Zweizylinder-Viertaktmotor mit hängenden Ventilen und Gebläseluftkühlung steht in Fahrtrichtung im Heck. Bohrung 66 mm, Hub 70 mm, Zylinderinhalt 479 ccm, Verdichtung 6,55 : 1, Höchstleistung 13 PS bei 4000 U/min, maximales Drehmoment 2,8 mkg bei 2200 U/min. Somit klar ersichtlich gegen alle modernen Bautendenzen ein Langhuber — kein Kurzhuber, jedoch spielt dies in bezug auf die Lebensdauer keine Rolle, da bei 4000 U/min die Kolbengeschwindigkeit 9,4 m/sec beträgt, also keinen Anlaß zur Besorgnis gibt.

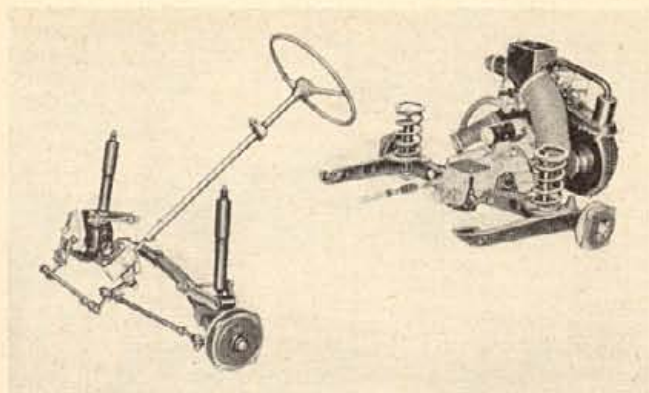
Auch die Nennleistungsdrehzahl liegt sehr niedrig, denn 4000 U/min sind besonders für einen Motor mit kleinem Zylinderinhalt alles andere, als eine hohe Drehzahl.

Die Leistung für den Fiat 500 wurde einwandfrei beschnitten.

Man wollte die Geschwindigkeit drosseln, um einen elastischen und dauerhaften Motor mit einem guten Drehmoment zu erzeugen. Das ist gelungen. Das Gebläse saugt die Frischluft von einem Einlaß ab, der über dem Motorraum liegt. Es bläst nicht nur über die Zylinder und die Köpfe, sondern auch auf die Ölwanne. Ein Thermostat bewirkt, daß bei kalten Temperaturen die schon erwärmte Abluft zur Kühlung herangezogen wird. Interessant ist, daß man die Antriebsseibe zur Lichtmaschine und zum Gebläse, die auf der Kurbelwelle sitzt, als Zentrifugalölfilter ausgebildet hat. Die Verunreinigungen werden ausgeschleudert und bei Grundüberholungen aus dem Zentrifugalfilter entfernt.

Das Vierganggetriebe ist nicht synchronisiert, es handelt sich um ein klauen-geschaltetes Getriebe. Es soll nur erwähnt werden, daß dieses Getriebe sich trotzdem sehr gut schaltet.

Die Karosserie ist selbsttragend ausgebildet und sauber verarbeitet. Platz gibt's für zwei Erwachsene und zwei Kinder, genau wie beim Goggomobil, das scheinbar in der Größenordnung Pate gestanden hat. Am Dach hat die Karosserie, in Fahrtrichtung gesehen, ordentliche Versteifungen, da der 500er serienmäßig mit Klappdach ausgerüstet wird. Stellt man den Fiat 600 neben den 500er, wird man sofort sagen: oh — der 600er ist aber ein großes Automobil. Dabei bietet der 500er Platz genug, die Aufteilung wurde hervorragend gelöst.



Die vordere und hintere Radaufhängung wurden mit geringen Änderungen vom Modell 600 übernommen. Vorne also Querblattfeder unten, Dreiecklenker oben mit Torsionswirkung der Blattfeder. Neu ist das Lenkparallelogramm mit zwei parallel geführten Lenkhebeln. Hinten die bekannte Pendelachse mit profilgepressten Schräg- und Längslenkern, die die seitlichen Führungskräfte und die Schub- und Zugkräfte aufnehmen. Vorne und hinten natürlich Teleskopstoßdämpfer. Die Laufräder haben 12 Zoll Durchmesser, wirken aber durch die geringe Reifenstärke kleiner (Dimension 125-12).

Auf den Bergen um Turin führte Commendatore Salamano, der Chefeinfahrer von Fiat, den neuen 500er vor. Dann ließ er mir das Steuer. Nun, von 13 PS Leistung kann man keine Wunder verlangen. Die Spitze liegt bei 85 km/h, vielleicht sogar etwas darüber, aber damit ist der Bart auch ab. Mehr wollte man bei Fiat nicht erreichen. Man hat eine gewisse Angst vor der Massenmotorisierung. Vor den vielen Sonntagsfahrern, die noch keine Übung haben und plötzlich auf den Verkehr losgelassen werden, und vor allem vor den vielen Rollerfahrern, die bisher noch kein Automobil besaßen. Aus diesem Grund wählte man bei Fiat auch die Luftkühlung. Man wollte dem Laien ein vollwertiges Instrument in die Hand geben, das ihm wenigstens teilweise bekannt vorkommt. (Die Luftkühlung ist von Motorrädern und Rollern her bekannt.)

Weitere technische Daten zu Fiat 500

Eigengewicht leer 450 kg	Eigengewicht fahrbereit, vollgetankt 470 kg
Zuladung 210 kg	Zulässiges Gesamtgewicht 680 kg
Länge 2945 mm	Bodenfreiheit 130 mm
Breite 1320 mm	Spur vorn 1121 mm
Höhe 1325 mm	Spur hinten 1135 mm
Radstand 1840 mm	Preis DM 3 390,-
	Heizung DM 180,-

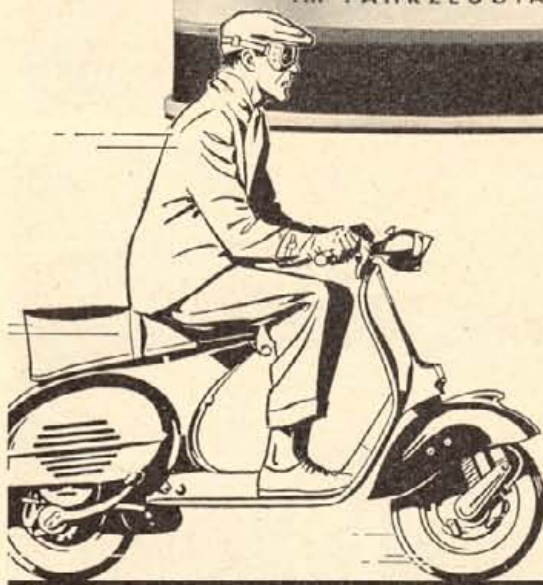
Als angenehm zu empfinden: die geringe Lautstärke des Motors. Obwohl luftgekühlt, ist er einwandfrei leiser als der Fiat 600. Geradezu begeisternd aber ist das Drehmoment und die Elastizität des Motors. Aus 15 km/h heraus kann man im vierten Gang schon ruckfrei beschleunigen. Das Getriebe läßt sich, trotzdem es nicht synchronisiert ist, schön schalten. Selbst Zwischengas geben ist nicht unbedingt notwendig.

Die Fahreigenschaften des neuen Fahrzeuges sind hervorragend. Nickschwingungen treten nur in geringem Maße auf, Bodenwellen und Straßenunebenheiten werden voll absorbiert. Die Wendigkeit im Straßenverkehr ist verblüffend. Erstaunlich aber auch die Kurvenlage des kleinen Fiat 500, da selbst die Hecklastigkeit des Antriebsaggregates nicht zu bemerken ist. Alle Bedienungsorgane wie Lenkung, Kupplung und Bremse sind, direkt aus dem Handgelenk, mit spielender Leichtigkeit zu bedienen. Dazu ein sehr niedriger Treibstoffverbrauch, der bei 70 km/h 4,8 l auf 100 km und bei 80 km/h 5,5 l auf 100 km beträgt. Innerhalb von 19 Sekunden beschleunigt der Fiat 500 auf 60 km/h und innerhalb von 44 Sekunden auf 80 km/h.

Hans Palteich

Produktion der Zweiradindustrie

	Mal 1957 endgültig	Juni 1957 vorläufig	Jan./Juni 1957 vorläufig
Motorisierte Zweiradfahrzeuge:			
Mopeds	61887	52000	301132
Motorräder und Motorfahrräder	5463	4012	30749
Motorroller	9602	8648	51922
	76952	64660	383803
Rollermobile (PKWs bis 499 ccm)	9025	7750	46381



INBEGRIFF DER ZWEI-TAKT SCHMIERUNG

Esso

Alexander

HEISST DAS KIND

Bei Lloyd war schon Silvester...



In Bremens prächtigem Parkhotel feierten die Lloyd-Leute zusammen mit Fach- und Tagespresse ein reichlich vorverlegtes Silvester. Es wurde der neue Lloyd-Typ 600 mit dem Namen „Alexander“ vorgestellt, der auf der IAA im September gezeigt werden soll. Es handelt sich dabei um beachtliche Verbesserungen, die dem normalen 600er-Typ widerfahren sind. Vielleicht jedoch hat sich Lloyd für die Ausstellung noch etwas aufgespart. Wir wissen es nicht, aber wir vermuten es, denn in einer der Ansprachen wurde ganz nebenbei erwähnt, daß man mit dem alten Typ des 400er-Zweitakters noch Entscheidendes vorhabe, ihn also keineswegs ad acta gelegt habe.

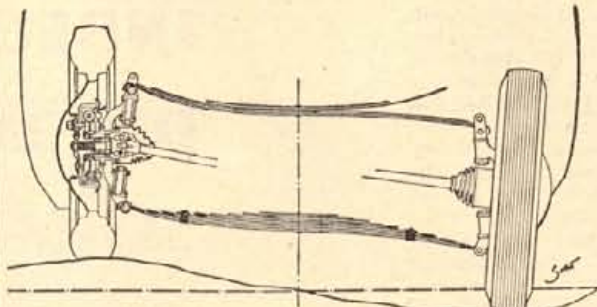
Bekanntlich hat sich die Lloyd-Produktion seit Kriegsende in sehr bemerkenswerter Weise entwickelt. Der Weg vom „Pappmobil“

bis zum stahlharten Alexander erweist deutlich die rührige Entwicklungsarbeit dieses Werkes. Gerade die letzten Verbesserungen hat Lloyd auf Grund einer Umfrage bei 40000 Lloyd-Fahrern eingeführt und so den Weg der einwandfreien Meinungsforschung beschritten. Man ist sogar noch darüber hinausgegangen und hat den Typ Alexander so ausgestattet, daß er als Kleinwagen mit dem Zubehör eines großen Autos gewertet werden kann. Wenn wir in unserer letzten Nummer noch völlig ahnungslos schrieben, daß dem Lloyd 600 ein vierter Gang gut zu Getriebe stehen würde, so hat sich dieser Wunsch nunmehr erfüllt. Der Alexander hat jetzt ein vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Rückwärtsgang erhalten. Auch die Wünsche auf eine weichere Federung wurden weitgehend erfüllt. Lloyd hat sogar eine Zusatzfederung eingebaut, wie sie ähnlich schon bei Lkw's verwandt wurde. Auch die Innenausstattung wurde verbessert, wozu ein serienmäßiger Aschenbecher, eine neue formgeprägte Bodenmatte, ein geschmackvoller Polsterstoff in Kunstleder-Schotten-Kombination gehören. Die Seitenfenster sind zum Herunterkurbeln eingerichtet und bekamen außerdem noch Drehflügel hinzu, so daß das Fahrzeug eine einwandfreie Belüftung hat. Der Kofferraum ist jetzt auch durch eine Klappe von hinten zugänglich. Wir nehmen an, daß sich hier die Karosseriekonstrukteure noch eine Klappenversteifung einfallen lassen werden.

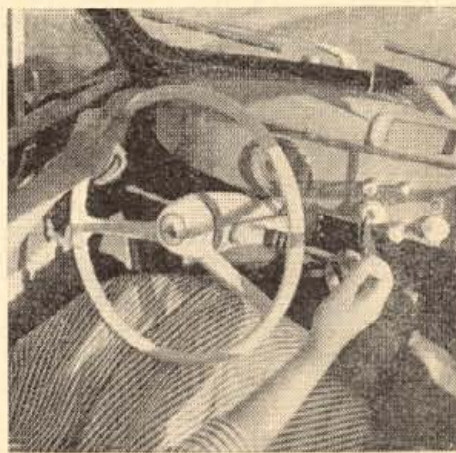
Der luftgekühlte Viertaktmotor mit obenliegender Nockenwelle ist wie gesagt der gleiche geblieben. Er leistet bei 4500 U/min 19 PS. Der Kurzhuber verträgt auch lange Fahrten mit seiner Höchstgeschwindigkeit, die bei ca. 100 km/h liegt. Der Wagen wird übrigens auch mit dem alten Dreigang-Schubrad-Getriebe weitergeliefert, wobei der alte Preis von DM 3780.— bestehen blieb. Mit dem Viergang-Vollsynchron-Getriebe erhöht sich der Preis für den Alexander auf DM 3980.—. Die Heizung kostet zusätzlich DM 78.—. Wer den Wunsch hat, ein Schiebedach einzubauen, muß dafür DM 150.— bezahlen. Zweifarbiges Ausführen bzw. Sonderfarben ergeben einen Aufschlag von DM 50.— und eine Kunstledervollausstattung wird für den Aufpreis von DM 40.— geliefert. Der Austauschmotor für den LP 600 kostet DM 198.—, eine komplette Austauschkrumwelle mit allen Lagern



Der Alexander besitzt jetzt Kurbelfenster und Schwenkscheiben



Links: Man kann jetzt auch von außen heran. Mitte: Die wartungsfreie Vorderradfederung. Rechts: Armaturenbrett und Lenkschaltung des Viergang-Vollsynchrongetriebes.



und Pleueln DM 86.— und ein Stoßdämpfer DM 8.80. Wir hatten bei Probefahrten Gelegenheit, uns von der Wirksamkeit der Neukonstruktionen zu überzeugen. Wir hoffen, daß es uns in Kürze gelingt, das Fahrzeug ausführlich zu besprechen.

Sehr interessant waren die Ausführungen des Lloyd-Direktors Tegtmeyer vor den Pressevertretern. Er verglich z. B. die Exportpreise der verschiedenen Länder mit den deutschen Exportpreisen und bezeichnete es als sehr schwierig, einen konkurrenzfähigen Verkaufspreis in dritten Ländern zu erzielen. Er erwähnt, daß der Lloyd 600 in Holland teurer sei als der Renault 4 CV und nur um wenige Gulden billiger als der Fiat 600. In Schweden ist der Lloyd um ca. 8% teurer als der Citroen und Renault und mit dem Fiat 600 etwa preisgleich. In der Schweiz liegen die Preise für die angegebenen Fahrzeuge ziemlich auf einer Ebene. Ebenso ungefähr in Österreich. Er sagte weiter, daß auf den ausländischen Kraftwagen bei der Einfuhr nach Deutschland eine Zollbelastung von 17% mit sonstigen Abgaben von etwa 6% bestünde, so daß beispielsweise die Einfuhr eines Fiat-Wagens nach Deutschland mit etwa 30% belastet ist (weitere Zollsenkungen sind in Sicht, die Red.), während umgekehrt ein Lloyd-Wagen nach Italien mit über 60% und nach Frankreich mit rund 64% belastet wird.

Recht wissenwert waren auch seine Ausführungen über die Zahl der Arbeitsstunden, die ein Facharbeiter zum Anschaffen eines Kraftfahrzeuges der 600er-Klasse in verschiedenen Ländern aufwenden muß. Der deutsche Arbeiter muß dabei, um einen Wagen für DM 3750.— zu erwerben, mit etwa 1680 Stunden rechnen, der französische Arbeiter muß zum Erwerb eines Citroen 2 CV etwa 2200 und zum Kauf eines Renault 2 CV etwa 2500 Stunden aufwenden. Der englische Arbeiter kann den Standard 8 für den Gegenwert von etwa 2400 Stunden kaufen, der italienische Arbeiter muß etwa 3300 Stunden aufwenden, um den Fiat 600 zu erwerben. Das Lloyd-Programm ist wieder einen großen Schritt vorwärtsgekommen. Der Lloyd-Kleinwagen von 1958 ist geboren. Wir möchten nicht versäumen, ihn als ersten mit einem Prosit Neujahr zu begrüßen.

H. S.

Wer soll unsere Kleinwagen betreuen? VDA oder VFM?

Schon geben die Kleinwagen genauso wie die Mopeds und Roller dem Gesicht unserer Straßen ein neues Gepräge. Diese Motorisierungswelle „mit dem Dach über dem Kopf“ wird bei der jetzigen guten Wirtschaftskontunktur und bei der Bedeutung der Freizeitgestaltung durch die Fünf-Tage-Woche weit größere Bevölkerungsschichten ergreifen als je auch Fachleute vorauszusagen wagten. Es liegt natürlich vor allem daran, daß der höhere Lebensstandard eo ipso größere Ansprüche stellt. Man will, außer dem herrlichen Genuß, Herr über Raum und Zeit zu sein und sich den frischen Wind um die Nase wehen zu lassen, auch wettergeschützt mit Freundin oder Frau in guter Kleidung fahren können.

Dabei haftet unserer heutigen Zeit eine gewisse ironische Tragik an: Waren doch die früheren Jahrzehnte des technischen Fortschritts für die Motorradfahrer beinahe zwangsläufig mit „Bauen“ und ölverschmierten Fingern verbunden. Denken wir dabei doch nur an die unangenehmen Reifenpannen, die Kettendefekte, das Riemenrutschen oder das Geprassel mit den Bowdenzügen, Vergasern oder Kerzen. Früher mußte man 4 Zentner schwere Eisenhaufen und schlecht gefederte „Böcke“ durch die Kurven schaukeln. Heute schwebt man nur so dahin. Federung, Bremsen und Bedienung zeigen Komfort und Finish. In der Versenkung sind erfreulicherweise auch verschwunden, Lärm, Krach und Gestank. Heute gleiten die meisten motorisierten Zweiräder „flüsternd“, sicher und geschmeidig durch das Gewühl einer Großstadt.

Die IAA im September in Frankfurt wird nun ganz besonders unter dem Motto „Kleinwagen“ stehen, denn außer den 12 deutschen Modellen wird das Ausland mit Fiat, Renault... etc. manch gute, neue Lösung als Überraschung bringen. Die Kleinwagen werden also erstmalig ganz groß auf einer Automobilausstellung aufmarschieren, also unter der Ägide des VDA. Sie sind demnach gut betreut, denn die deutschen Automobilausstellungen hatten trotz Pariser und Genfer Salon und Londoner Schau immer das Prä einer Visitenkarte von international führender Note.

Es ist bestimmt nicht unsere Aufgabe, hier Für und Wider von Verbänden abzuwägen. Wir sind mit dem Straßenbau und den Sondersteuern — es ist ja eigentlich unser, den Kraftfahrern gehörendes Geld — genügend und schlecht bedient. Wir wollen hier auch nicht hinter die Kulissen leuchten. Die Kraftfahrt hat eines bitter notwendig: Einigkeit und die Betonung des rein Menschlichen. Schluß mit der Paragraphenreiterei und den Wahlparolen.



Sportwarte der Münchner Höheren Schulen wählten zum erstenmal eine „MIB Schule“. Ein Intelligenzwettbewerb, bei welchem auch Charme und Tanzkönnen mitgewertet wurden. Zur „MIB Schülerin“ wurde von der Jury, welcher Professoren und Sportwarte angehörten, die 18 Jahre alte Schülerin Sissy Brummer gewählt. Sie machte jetzt die Abschlußprüfung bei den „Englischen Fräuleins“. Ihr Hobby ist Sport (Schwimmen, Skifahren, Tanz und mit ihrer Vespa durch die Umgebung von München zu fahren).

Foto: R. A. E. Bauer

Aber, freuen wir uns auch des Positiven: die Hilfeleistungen und das Hohelied der Kameradschaft verdanken wir in vorbildlicher Weise den golden Engeln der ADAC-Straßenwacht. — Es war Wenk vom VFM, der mit sachlicher Unterstützung von Fachjournalisten den Irrsinn der Motorradraserei richtigstellte, das unverantwortliche Geschwindigkeitsbegrenzungsgesetz verhärtete und Beweisen eines Staatsanwaltes Lehmann endlich auch bei den Behörden Gehör verschaffte. — Weder die 3 Milliarden Devisen einbringende Automobilindustrie, noch die großen Benzin-konzerne haben ihre, durch die Straßenbauprobleme für sämtliche Verkehrsteilnehmer lebensbedrohenden Existenzforderungen in Bonn erfüllt bekommen. — Der Radwegebau Wuppertal hat „120 Millionen zweckgebundene Kraftfahrzeugsteuern“ für Rad- und Mopedwege auch dieses Jahr wieder erhalten. — Erfreulich ist die positive Behördeneinstellung den Mopeds gegenüber (Zulassungsschild wird gleichzeitig mit DM 18.— Jahresprämie vom HUK-Verband kostenlos gestellt). — Als größtes Aktivum vom VFM sei aber vermerkt, wie vielseitig und planmäßig unter großen Investierungsoffern die Motorrad- und Rollerindustrie das schwierige Kleinwagenproblem technisch gut gelöst hat. Wenn nun noch die Vernunft der Käufer sich endlich auf „Fahrleistung, Raumbedarf und Fahrkomfort“ konzentriert und sie für ihr gutes Geld viel Platz, viel Luft, gute Wirtschaftlichkeit und größte Verkehrssicherheit fordern wollten, anstatt sich Chrom und Zierleisten aufschwätzen zu lassen, dann wird es aus dem Silberstreifen der Dach-über-dem-Kopf- und Vabanquekonjunktur weder falsch angelegtes Käufergeld noch Investierungsrisiken für unsere Industrie geben. — Man kann mit abgestimmter Planung, technischer Konzeption und guter Beratung mehr erreichen als mit Konkurrenzklüngel oder Lobeshymnen in Vielfarbenprospekten mit bitterem Reis!

Also Kleinwagenbetreuung durch VFM

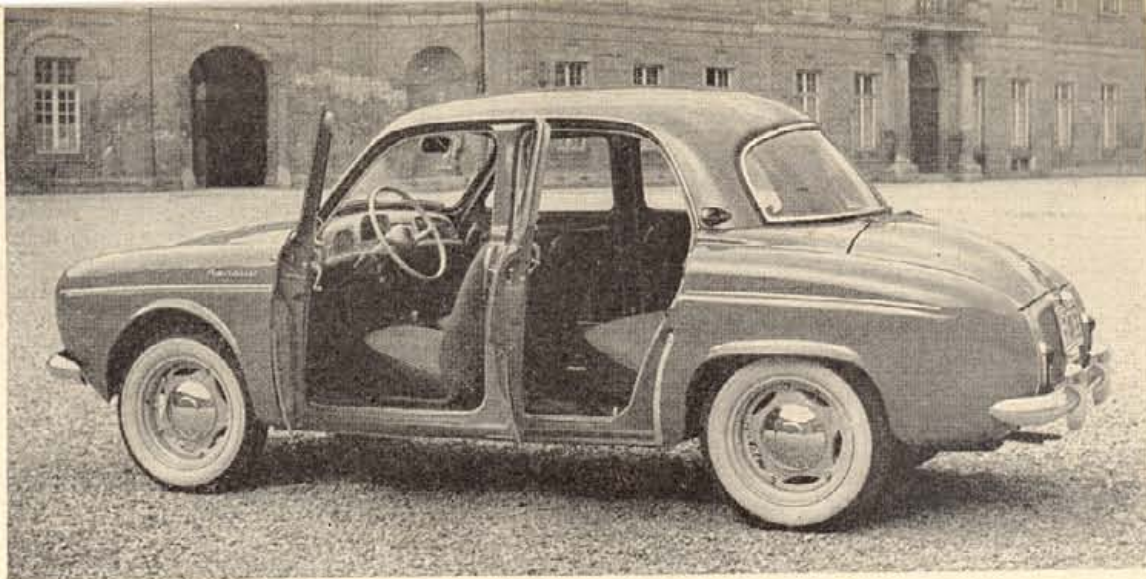
und seinen Einsatz durch den VDA auf der IAA!

Wir sitzen im gleichen Schiff — nur Einigkeit und das Menschliche bringen Besserung, werden sogar Berge versetzen können.

Adolf Meurer

TEST:

RENAULT DAUPHINE



O, la la - Dauphine

Im deutschen Straßenbild taucht jetzt immer häufiger die kleine Dauphine von Renault auch mit deutschem Kennzeichen auf, was darauf schließen läßt, daß sich dieser sympathische kleine Wagen unseres westlichen Nachbarn allmählich immer mehr Freunde bei uns erwirbt. Wir haben uns daher die hübsche Französin einmal für ausgiebige Testfahrten vorgenommen, um hinter das Geheimnis ihrer zunehmenden Beliebtheit zu kommen.

Dauphine ist eine echte Demoiselle mit dem ganzen Charme, dem Temperament und der Eleganz ihrer Heimat. Man nennt sie den „französischen Volkswagen“ und wir glauben, daß sie diesen Ehrentitel wohl verdient, denn sie ist ohne Zweifel ein Zweckfahrzeug par excellence, schnell, wendig, temperamentvoll, wirtschaftlich und mit einer betont sportlichen Note. Den Abmessungen nach ein Kleinwagen, kann sie sich in ihren Leistungen doch mit den Wagen der Mittelklasse messen und wenn wir das Ergebnis ausgedehnter Versuchsfahrten vorweg nehmen dürfen, so kann dies in dem einen Satz geschehen: die Dauphine ist ein guter Wurf von Renault, ein Fahrzeug, das bestimmt seinen Weg machen wird.

Doch nun zu den Einzelheiten: Betrachten wir zunächst den Motor, der übrigens bildsauber und gut zugänglich im Wagenheck untergebracht ist, so finden wir einen langhubigen, wassergekühlten Ventoux-Motor, der als ganz normaler Vierzylinder mit der Verdichtung 7,25:1 großartig mit Normalbenzin auskommt und bei 4250 U/min seine 27 PS hergibt. Wenn er trotzdem das Temperament eines Sportmotors entwickelt und selbst bei langen Autobahnjagden nicht kleinzukriegen ist, so liegt das nicht zuletzt bei der ausgezeichneten aerodynamischen Form und dem geringen Gewicht des Wagens, sowie den durch Wasserpumpe, Thermostat, Kühlerjalousie und wasserumspülten, auswechselbaren Zylinderlaufbüchsen geschaffenen idealen thermischen Verhältnissen. Sehr angenehm berührt auch der tiefe und stark gedämpfte Ton des Motors, der — obwohl im Wagenheck liegend — keinen Augenblick störend wirkt. Beachtung verdient ferner das robuste, mit dem Differential verbundene Dreiganggetriebe, das so hervorragend abgestimmt ist, daß man in keiner Lage den vierten Gang vermißt. Geradezu begeisternd ist der zweite Gang, mit dem man spielend in kürzester Zeit an die 80-km/h-Grenze herankommt und bei etwas geschicktem Manövrieren einfach verblüffende Fahrleistungen erzielen kann.

SIE MACHT ALLES IM 2. GANG

Eine der erstaunlichsten Eigenschaften ist aber bei der Dauphine die unwahrscheinlich gute Straßen- und Kurvenlage, die auf eine bis ins kleinste durchdachte Fahrwerkskonstruktion zurückzuführen ist. Bei optimal wirksamer Federung kleben die Räder geradezu am Boden, sie springen auch kaum bei unebener Fahrbahn und von einer Kurvenneigung spürt man keine Spur, weil ein Torsionsstabilisator jeden Ansatz dazu im Keime erstickt. Sicher trägt auch die günstige Aufhängung des Motors hinter der Hinterachse viel zu der vorzüglichen Straßenlage bei.

Die Lenkung — mit $4\frac{1}{2}$ Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag — ist etwas groß übersetzt, paßt aber so großartig zu diesem Fahrzeug, daß sie gar nicht anders sein dürfte. Sie ist sehr leichtgängig und besitzt einen tadellosen Rücklauf, so daß das Fahren auch auf sehr kurvenreichen Straßen einen Heidenspaß macht. Wenn man eine Paßstraße im zweiten Gang hinaufwetzt und um die Spitzkehren fegt, kommt man sich fast wie Altmeister Stück

beim Kesselbergrennen vor. Nach soviel lobenswerten Eigenschaften waren wir fast froh, wenigstens bei schnellen Autobahnfahrten eine kleine Achillesferse entdecken zu können: eine etwas starke Empfindlichkeit gegen Seitenwind. Wer mit Kopf fährt, dem macht diese kleine Schwäche ohnehin nichts aus, die andern werden sich nach den ersten unsuften Anrempelungen, wenn sie aus dem Windschatten herauskommen, sehr schnell daran gewöhnen, entsprechend gegenzusteuern.

Und nun zur Karosserie: Man ist versucht, den alten abgedroschenen Satz von „innen größer als außen“ auch hier anzuwenden. Aber es ist tatsächlich so, wenn man erst mal drinnen ist — der Tester wiegt immerhin fast 2 Zentner — dann ist es herrlich bequem. Man bedenke: 4 Türen bei einem solchen Wägelchen, das ist schon etwas! Dafür kann man den etwas engen Einstieg gerne in Kauf nehmen. Zur Entschädigung sind die Sitze, vor allem vorne, sehr bequem und genügend Beinfreiheit ist vorhanden. Auch rückwärts sitzt man durchaus gut und hat dank der dünn gehaltenen Rückenlehnenpolsterung der Vordersitze gute Kniefreiheit. Die Vordersitze sind über Zahnstange sehr leicht auch während der Fahrt verschiebbar, die Sicht vom Fahrersitz aus über den tiefgezogenen Bug hinweg ist sehr gut. Auch mit den Fenstern hat man sich weit mehr Mühe gegeben, als sonst bei kleinen Wagen üblich. Vorne Kurbelfenster und Ausstellenscheiben ermöglichen zugfreie Belüftung in verschiedenen Varianten und selbst bei den Hintertüren sind noch Schiebefenster vorhanden. Die große gewölbte Heckscheibe bietet gute Sicht nach rückwärts, der große Innenspiegel fällt dabei angenehm ins Gewicht. Besser noch wäre es, wenn er mehr nach oben versetzt wäre, um nicht den Blick auf die Verkehrsampeln zu behindern. Die Bedienungseinrichtungen liegen durchweg sehr günstig und das ansprechende Kombiinstrument orientiert den Fahrer bestens über alle Funktionen, die er überwachen muß. Nur die Fernlichtanzeige könnte besser im Blickfeld sein. Die Instrumentenbeleuchtung ist gut und eine vorgezogene Blendschutzkappe verhindert die oft so unangenehme Spiegelung in der Windschutzscheibe. Vom kleinen Renault her schon bekannt und, wenn man sich erst daran gewöhnt hat, recht praktisch, ist der Wurmfortsatz unter dem Lenkrad, an dem man mit der linken Hand die Hupe (auf Ein- und Mehrklang verstellbar) sowie die ganze Lichtfunzelei einschließlich Auf- und Abblenden bequem betätigen kann. Die Blinker stellen sich automatisch zurück, allerdings wie bei allen derartigen Automaten oft zu früh, was im lebhaften Stadtverkehr dann etwas unangenehm ist und mitunter ein zweites Stellen des Blinkers erforderlich macht. Praktisch sind auch die zwar offenen, aber günstig liegenden Ablagekästchen links und rechts am Armaturenbrett und der geräumige Aschenbecher in der Mitte. Etwas unglücklich sitzt der Außenspiegel auf dem linken Kotflügel, weil er durch die Frontstrebe verdeckt wird, sobald man den Fahrersitz nach rückwärts verschiebt (Schicksal der meisten Außenspiegel!). Die Hintertüren sind von innen vorriegelbar, beide Vordertüren abschließbar.

Unbedingt erwähnenswert sind die verschiedenen Versuche, die man zur Erhöhung der Sicherheit unternommen hat. Das sind einmal die weitgehende Vermeidung gefährlicher Ecken und Kanten, auch die Türgriffe sind ganz nach vorne verlegt; dann aber auch die Verwendung halbelastischer Kunststoffe an Stelle von Metall z. B. bei den Innentürgriffen und den Sonnenblenden. Oberkante der Windschutzscheibe und Unterkante des Armaturenbrettes sind durch Gummiwülste entschärft.

An weiteren Karosseriedetails sind hervorzuheben: Der geräumige Kofferraum, der vom Wageninneren aus durch einen Hebel geöffnet und ohne Zuschlagen wieder geschlossen wird. Im Kofferraum sind nur die Batterie und der durchsichtige Bremsflüssigkeitsbehälter untergebracht. Das Reservierad ist in einem eigenen Kasten unter dem Gepäckraum diebstahlsicher und gegen Verschmutzung geschützt untergebracht. Man kann es nur dann herausnehmen, wenn man den Seilzug im Kofferraum betätigt. Eine besondere Delikatesse ist die Beleuchtung des Kofferraumes, die beim Öffnen des Kofferraumdeckels rücklings automatisch durch die Fahrzeugscheinwerfer erfolgt.

Über die Fahreigenschaften wurde früher schon ausführlich gesprochen. Was hierzu noch nachzutragen ist, sind einmal die ganz vorzüglichen Bremsen, die nur mäßigen Pedaldruck erfordern und weich und gleichmäßig greifen. Sie bedeuten einen nicht unerheblichen zusätzlichen Sicherheitsfaktor der Dauphine. Zum andern ist es der Wendekreisdurchmesser von knapp 9 m, der auf nicht zu schmaler Straße ein glattes Wenden in einem Zuge ermöglicht.

Auf trockener, völlig ebener Autobahn haben wir die Höchstgeschwindigkeit mit 112 km/h gestoppt. Der Verbrauch hielt sich bei scharfer Fahrweise mit 7 Liter/100 km in sehr erträglichen Grenzen. Die Beschleunigung ist in 20 sek. von 0 bis 80 km/h als vorzüglich, in 38 sek. von 0 bis 100 km/h als sehr gut anzusprechen.

TECHNISCHE KURZDATEN

MOTOR

4-Zylinder-Heckmotor (Ventoux);
Bohrung: 58 mm;
Hub: 80 mm;
Hubraum: 815 cm;
Verdichtungsverhältnis: 7,25;
Max. Leistung (4250 U/m): 30 PS (S. A. E. — Normen);
Max. Drehmoment (2000 U/m): 6,7 m.kg (S. A. E. — Normen);
Vergaser mit automatischem Starter;
Abnehmbare Zylinderlaufbüchsen;
Wasserkühlung mit unter Druck stehendem Kühler.

ELEKTRISCHE ANLAGE

6 Volt Batterie, 75/90 Amp/h;
Zündung mit zentrifugalem Regler;
Anlasser durch Kontaktschlüssel bedient;
150 W Lichtmaschine mit Regler, ausgleichend bei voller Bedarfdeckung.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung;
Getriebe mit 3 Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang. 2. und 3. Gang synchronisiert;
Verhältnisse: 1. Gang: 3,7 — 2. Gang: 1,81 — 3. Gang: 1,07 — Rückwärtsgang: 3,7;
Untersetzungsverhältnis: 4,37 Kegel- und (Tellerrad 8 X 35).

LENKUNG

Lenkungsgetriebe mit Zahnstange und Rückholfeder.

FEDERUNG

4 unabhängige Räder;
4 Spiralfedern;
4 Teleskop-Stoßdämpfer;
1 Vordertorsionsstab.

BREMSEN

Fußbremse: hydraulisch auf 4 Räder;
Handbremse: mechanisch auf Hinterräder.

REIFEN

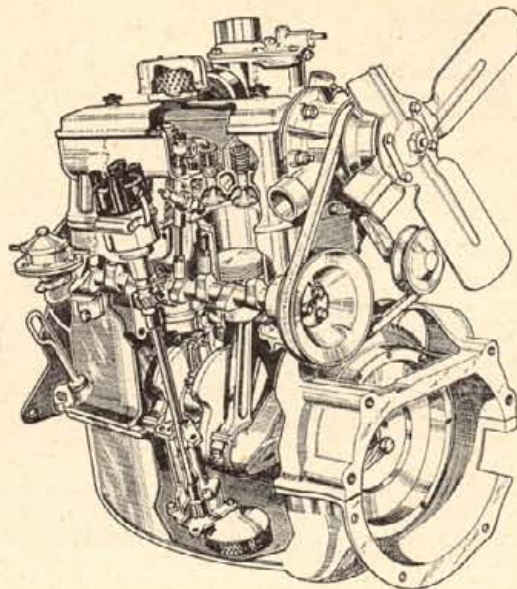
135 mm x 380 mm oder 5,0 x 15.
Gewicht, leer, fahrbereit: 635 kg.
Inhalt des Brennstoffbehälters: 32 Liter.
Brennstoffverbrauch: 6,5 l pro 100 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 65 km/h.
Die wirksame Heizung beruht auf der Zuführung der Kühlluft in das Wageninnere: eine Öffnung mündet vorn bei den Füßen der Fahrgäste; eine Öffnung befindet sich in Fußbodenhöhe unter dem hinteren Sitz; zwei Öffnungen dienen zur Entfrosterung der Windschutzscheibe (mit Einstellgriff).
Vom Sitz aus kann der Fahrer die Stellung des Kühllervorhanges ändern und dadurch die Temperatur einstellen.
Alle mechanischen Organe sind leicht erreichbar, wenn sich irgendwelche Pflege- oder Reparaturarbeiten ergeben.
Die besonders exponierten Karosserieteile sind leicht auswechselbar (Vorder- und Hinterrückflügel abnehmbar durch Lösen einiger Schrauben).
Die Laufbüchsen können leicht ausgewechselt werden, wenn der Motor eine Überholung braucht.

PREISE UND FESTE KOSTEN

Limousine ab Werk	DM 5480.—
Heizung	DM 70.—
Schiebedach	DM 200.—
Kfz.-Steuer	DM 130.—
Haftpflichtversicherung	DM 160.—

Elektromagnetische Ferlec-Kupplung ist gegen Aufpreis von DM 300.—, Weißwandreifen gegen Aufpreis von DM 72.— lieferbar. Ein Austauschmotor kostet DM 480.—.

Karl Lidl

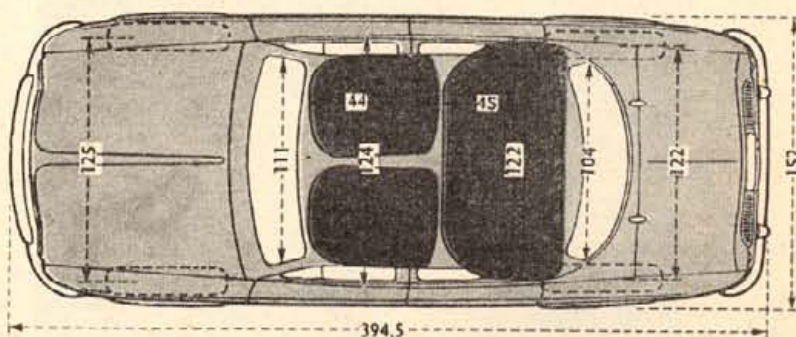


MOTOR



KOFFERRAUM

MASSE





Noch ein Kleinwagen, von dem schon viel gesprochen wurde

Das VESPA-Automobil 2 CV 400 ccm



Für die Produktion dieses Kleinwagens wurde eine ganz neue Fabrik in Fourchambault bei Nevers in Frankreich erbaut, welche mit dem neuesten Maschinenpark aus französischen, deutschen, schweizerischen und italienischen Fabrikaten eingerichtet ist. Karosserieblechteile sind bereits im Vespa-Werk in Fabrikation.

Der neue Kleinwagen wird von einem 2 CV 2-Zylinder-Zweitaktmotor mit 400 ccm angetrieben, er befindet sich im Heck des Wagens und ist gebläsegekühlt, soll jedoch sehr geräuscharm arbeiten und besitzt angeblich nicht den typischen Ton eines Zweitaktmotors. Wie auf den Fotos zu sehen, ist die Form dieses Fahrzeugs recht ansprechend. Die Gesamtlänge des Fahrzeugs beträgt 2,60 m, die Gesamtbreite etwa 1,25 m und die Gesamthöhe ca. 1,53 m. Der Radstand ist 1,68 m. Das Totalgewicht beträgt ca. 360 kg, die Bereifung hat die Größe 400×10. Die beiden Vordersitze bieten reichlich Platz und Bewegungsfreiheit, auch sehr große Personen können die Beine ungehindert ausstrecken.



Die Sitze sind verstellbar und hinter ihnen besteht die Möglichkeit, Gepäck unterzubringen oder noch Kinder mitzuführen. Zwei Türen mit einer Breite von 84 cm ermöglichen bequemes Ein- und Aussteigen. Sie haben drehbare Entlüftungsfenster.

Die Windschutzscheibe ist leicht gewölbt. Am Armaturenbrett befinden sich Handschuhkasten, Kilometerzähler usw. Der Tank liegt hinten neben dem Motor und faßt 25 l. Der Brennstoffverbrauch ist mit ca. 5 l/100 km angegeben. Der Fahrtrichtungsanzeiger wird durch einen kleinen Hebel unter dem Lenkrad betätigt. Der Anlasser befindet sich zwischen den beiden vorderen Sitzen in Form eines kleinen Hebels. Ebenfalls ist dort die Handbremse zu finden. Die Öldruckbremse wirkt auf alle 4 Räder. Bei der Steuerung handelt es sich um eine sehr leichtgängige Zahnstangenlenkung. Die Straßenlage des Fahrzeugs soll, selbst bei der angegebenen Höchstgeschwindigkeit von ca. 95 km/h, noch ganz ausgezeichnet sein, und es soll sich vor allem in Kurvenlagen durch „Festklammern“ außerordentlich bewähren. Der Steuerungseinschlag liegt so günstig, daß der Wagen auf schmalen Straßen ohne Manöver wenden kann.

Die Beschleunigung in den 3 Gängen wird als äußerst beachtlich bezeichnet. Die Vorderräder sind durch profilierte Träger einzeln aufgehängt, die in der Mitte durch Kugelbolzen schwingbar sind (Pendelachse), die Stoßdämpfer und Spiralfedern sind mit dem Achsschenkel verbunden. Die Batterie befindet sich unter der Vorderhaube und wird zum Ein- bzw. Ausbau durch Herausziehen der Kühlertrappe zugänglich. Die Frischluftzuführung wird im Winter als Heizung umgestellt. Das Reserverad befindet sich unter dem Fahrersitz.

Das Fahrzeug ist mit Rolldach versehen. Außerdem wird der Wagen in fünf verschiedenen Farben geliefert. In diesem Jahr sollen pro Tag 100 Fahrzeuge produziert werden und im kommenden Jahr soll diese Zahl bereits um das Doppelte gesteigert werden. Über einen deutschen Lizenzbau ist noch nichts verlautet. Man hat in Augsburg auch noch alle Hände voll zu tun, um die immer noch laufende Nachfrage nach den Zweirad-Vespas zu befriedigen. Wahrscheinlich wird auch das Vespa-Automobil auf der IAA noch nicht zu sehen sein. Wir nehmen an, daß es erstmals auf dem Pariser Autosalon gezeigt wird. Vielleicht können wir dann noch eingehender berichten und über evtl. deutsche Pläne Näheres mitteilen. An dem Vespa-Automobil wird schon seit Jahren gearbeitet, und man kann mit aller Zuversicht annehmen, daß aus dem Piaggio-Werk nur ausgereifte Konstruktionen kommen. Die Vespa ist der schlüssige Beweis dafür, und das bestehende Netz der Servicestationen dürfte außerdem auch dem neuen Vespa-Kleinwagen zugute kommen. Alles in allem können wir recht gespannt darauf sein, was sich in Deutschland in dieser Richtung tun wird.

Atomocoll auch zur Fahrzeugpflege

Von verschiedener Seite wurden wir darauf aufmerksam gemacht, daß man den neuartigen Schwamm Atomocoll nicht nur zur Reinigung schmutziger Hände auf großer Fahrt, nach Reparaturen usw. benutzen könne, sondern auch zur Pflege der Autokarosserie. Die Herstellerfirma Collo-Rheincollodium GmbH, Köln bestätigt uns nun: Collo-Atomocoll enthält keinerlei schmirgelnde Bestandteile, sondern ist ein absolut reines Kunststoffzerzeugnis. Bei Verwendung auf Glas besteht absolut keine Verkratzungsgefahr. Die einzige Möglichkeit, daß ein Kratzer entstehen könnte, ist eben — genau wie bei der Verwendung eines Waschweschwammes — wenn von dem Atomocollstück ein Sandkörnchen oder irgend etwas Ähnliches erfaßt wird und somit ein Kratzer hervorgerufen wird.

Bei Verwendung auf Autolacken bewährt sich Collo-Atomocoll ganz besonders bei der Entfernung von Teer- bzw. Asphaltspitzern, die ja auf andere Weise kaum zu entfernen sind. Bei Einbrennlacken ist die Gefahr einer Verkratzung kaum gegeben, bei Nitrolacken mit der etwas weicheeren Oberfläche könnte gegebenenfalls bei nicht vorsichtiger Handhabung schon eher eine Verkratzung vorkommen. Allerdings hängt die Wirkung in jedem Fall von der Handhabung ab. Bei vorsichtiger Behandlung wird dem Lack kein Schaden zugefügt werden. Die behandelte Stelle wird immerhin besser aussehen, als wenn man die Teerspritzer bzw. auch das bei hoher Geschwindigkeit angekatschte Insekt, das sich ja manchmal geradezu in den Lack hineingefressen hat, daran kleben läßt. „Es ist erfreulich, wenn eine Firma hier einmal nicht das Blaue vom Himmel verspricht, sondern die Grenzen der Möglichkeiten aufzeigt.“



Das Auto für SIE

Für die Erhaltung der schlanken Linie sind Fußmärsche zweifellos äußerst angezeigt. Aber man sollte diese Art von Sport nicht unbedingt übertreiben und ihn nach Möglichkeit auf längere oder kürzere Spaziergänge durch Wald und Feld beschränken. Für alle anderen voll- oder halberfüllten Gänge ist auch für die Frau das Automobil die Grundlage für Bequemlichkeit und Zeit-

ersparnis. Doch, steht sie vor der Frage des Automobilkaufs, dann ist es meistens für sie nicht ganz leicht, kurzerhand eine Entscheidung zu treffen und mögliche Wunschträume mit der rauen Wirklichkeit harmonisch zu verbinden.

Denken wir zuerst an die berufstätige Frau, die es gewöhnt ist, zu rechnen und wirtschaftlich zu denken. Sie wird wahrscheinlich weit eher einmal leichtsinnig werden, wenn es sich um den Kauf eines todschicken Modellkleides oder eines dringend notwendigen Pelzes handelt. Sie läßt sich auch auf Ratenzahlungsgeschäfte ein, wenn es heißt, die Wohnung praktisch und gemütlich einzurichten.

Für eine „Normalverdienerin“ muß das Auto dabei zwangsläufig zurückstehen. Ist seine Anschaffung aber nicht nur aus Prestigegründen unumgänglich, dann steht für sie in erster Linie der Klein- und Kleinstwagen zur Debatte. Der Drang nach oben endet fast immer beim VW.

Das wesentlichste Merkmal eines Fabrikates, das von wirklich ernsthaften Käuferinnen bevorzugt wird, ist jedoch keinesfalls nur das hübsche gefällige Äußere. Frauen sind nämlich im allgemeinen viel praktischer veranlagt als (Gott sei Dank!) Männer glauben. Sie wollen auch kein Risiko eingehen und fürchten alle Experimente. — Dafür schätzen sie das Bewährte, Bekannte und Dauerhafte. Es beeindruckt sie viel mehr, wenn ein Wagen ohne größere Reparaturen die 100 000-Kilometer-Grenze erreicht, als wenn man Wunderdinge von seiner Geschwindigkeit erzählt. Sie suchen auch hier den ebenso anspruchslosen wie treuen Freund, dem sie es sehr übelnehmen würden, wenn sie seinetwegen auf das neue Frühjahrskostüm verzichten müßten.

Wenn ihr Wagenchen trotz seiner Bescheidenheit ganz besonders reizend aussieht, dann liegt es immer am Geschick seiner Besitzerin, ihm die besondere persönliche Note zu verleihen. Sie erreichen dies mit gar nicht kostspieligen Zubehöriteilen, mit immer blitzsauberen und farblich gut abgestimmten Schonbezügen und nicht zuletzt mit der stets sorgfältigen Pflege des Lackkleides.

Ist dagegen der Papa oder Gatte für die Finanzierung des motorisierten Fortbewegungsmittels verantwortlich, spielt die Wirtschaftlichkeit natürlich eine bedeutend untergeordnete Rolle. Da es dann meistens um die Anschaffung eines Zweitwagens geht, begnügt sich Madame selbstverständlich mit einem Kleinwagen. Im Laufe der Zeit wird sie den Herrn Gemahl sowieso davon überzeugen, daß es viel günstiger ist, wenn er mit dem Kleinen ins Geschäft fährt. Einmal findet er viel leichter einen Parkplatz und zum anderen kommt er auch viel schneller durch den dichten Verkehr. Sie selbst wird sich opfern und für ihre privaten und hausfraulich-beruflichen Fahrten den Großen aus der Garage holen. Bezüglich der leidigen Parkplatzfrage hat sie natürlich die gleichen Schwierigkeiten, dafür aber weiß sie den Fahrkomfort und die erhöhte Bequemlichkeit ganz besonders zu schätzen. Vollsynchronisierte Getriebe, Blinker, die sich selbsttätig wieder ausschalten, verstellbare und gut gefederte Sitze und die Leuchtbarkeit aller Pedale sind bei ihr ebenso beliebt wie eine Scheibenwaschanlage, ein Make-up-Spiegelchen oder ein Rückfahrcheinwerfer. Großen Wert legt sie auch auf eine gute Straßenlage. Obwohl in diesem Falle die Wirtschaftlichkeit nicht so wichtig ist, plädieren trotzdem sehr viele Fahrerinnen für einen Kleinwagen, der ihnen dank seiner kurzen Motorhaube und seiner geringen Breite eine gute Straßenübersicht bietet. Diese Tatsache gibt ihnen das Gefühl einer größeren Sicherheit im Verkehr.

Natürlich sind letzten Endes nicht nur die Brieftaschen, sondern auch der Geschmack verschieden. Schwärmen vor allem junge Damen für rassistige Sportwagen, so haben es andere auf voluminöse Landstraßenjachten oder auch auf die rührende Zierlichkeit eines Mobils abgesehen.

Auf jeden Fall kann das Automobil immer ein wenig von der Persönlichkeit seiner Besitzerin aussagen. Ist es klein und niedrig und seine Fahrerin jung, dann möchte man annehmen, daß es nicht nur aus Sparsamkeitsgründen gekauft wurde. Es verrät vielmehr, daß hier eine ebenso bescheidene wie anmutige junge Dame am Steuer sitzt, die sicherlich gar nicht abgeneigt ist, ihren Fahrersitz mit einem Beifahrersitz zu vertauschen.

Die Besitzerin eines repräsentativen Automobils verleugnet dagegen da wie dort nicht ihre Ansprüche und wer errönd ihren Spuren folgen will, muß schon ein paar PS mehr unter der Motorhaube haben.

Simone



Der viersitzige Maico 500

Lieber einen Maico 500 in der Hand als eine Vera Molnar auf dem Dach. Was nicht heißen soll, daß sich diese Dame nicht etwa sehr attraktiv ausmacht. — An dem viersitzigen Maico 500 mit Vierganggetriebe haben sich in aller Stille einige kleine Änderungen bzw. Verbesserungen ergeben. Er hat inzwischen 12-Zoll-Räder bekommen und ist jetzt schlauchlos bereift. Dadurch bedingt, wurde auch eine Änderung an der Karosserie vorgenommen. Danach sind die Ausschnitte jetzt rund und nicht mehr wie früher eckig. Außerdem erhielt der Wagen eine Kraftstoffpumpe. Vor allem wurde aber erfolgreich an der Geräuschdämpfung weitergearbeitet. Wir werden in aller Kürze noch ausführlich auf das Fahrzeug zu sprechen kommen.

NOCH EIN TOURENTIP:

Singen am Hohentwiel

Diese nette, saubere und moderne Stadt am Fuße des alten Hohentwiel lädt Sie ein, die historischen Schauplätze des Buches von Viktor Scheffels Roman „Ekkehard“ selbst zu durchwandern. Nach dem Besteigen der mächtigen Burgruine schauen Sie hinunter in das weite Land, wo Ihr Blick von der Spiegelfläche des Bodensees gefangen gehalten wird. Klar zeichnen sich die Umrisse der Insel Reichenau mit ihren alten Klöstern und Kirchen vom Horizont ab. Wenden Sie den Blick in nördlicher Richtung, wo Ihnen die Vulkanberge des Hegaus mit den vielen Burgen entgegenleuchten. Im Hintergrund zeichnet sich der Schwarzwald mit seinen dunklen Linien ab und gibt dem gesamten Bild einen sanften, bläulich schimmernden Rahmen. Im Süden gleitet Ihr Blick über die in nachbarlicher Nähe liegenden Schweizer Städte Stein am Rhein und Schaffhausen mit seinem berühmten Rheinfall, weiter hinüber bis zur Alpenkette.

So zeigt also schon ein Rundblick von Hohentwiel die vielseitigen Möglichkeiten, von Singen aus Wanderungen und Ausflüge in landschaftlich reizvolle Gegenden zu unternehmen.

Da Singen sozusagen „hinter“ dem Bodensee liegt, ist es noch erwähnenswert, wie man diesen zwischen Radolfzell und Schaffhausen liegenden Ort erreicht.

Kommen Sie von Osten, also dem Bodensee entlangfahrend, so empfiehlt es sich, in Meersburg mit der Fähre nach Konstanz überzusetzen, weil Sie damit gleichzeitig eine schöne Fahrt über den See verbinden können, um dann von Konstanz in direkter Fahrt über Radolfzell nach Singen zu fahren. Sie können aber auch von Mersburg aus, dem Überlinger- bzw. Übersee folgend, bis Ludwigshafen a.B. weiterfahren, um dann von hier ebenfalls über Radolfzell nach Singen zu gelangen.

Die Anfahrt von Stuttgart, also von Norden, führt entweder über Tübingen — Hechingen — Sigmaringen — Stockach — Radolfzell oder über Tübingen — Rottweil — Schwenningen — Donauessingen und Engen nach Singen.

Nun noch die Möglichkeit der Anreise von Westen, also von Freiburg anfangend, die gleichzeitig eine schöne Durchfahrt durch den Südschwarzwald einbezieht, bei welcher die Gebiete des Titisees sowie des Schluchsees berührt werden und dann weiter über Bonndorf, hart an der Schweizer Grenze entlang, nach Singen.

Haro

Erste
Fahrt
im

KR 201 Roadster

Weil wir von jeher zu den Messerschmitt-Narren gehörten und von Anbeginn an schon für den offenen Typ als Roadster pausenlos plädiert haben, konnten wir, sozusagen anschließend an die Pressevorstellung, ein solches offenes Fahrzeug in Empfang nehmen, um nun der blühenden Theorie in der rauen Praxis zu begegnen. Und dieses geschah just, als die Hitze am größten war. Das Thermometer brodelte so um 38° herum, als wir uns behaglich in diese Badewanne ohne Wasser setzten. Es fällt schwer, einen Vergleich zu finden bzw. besteht vermutlich gar keiner, um das Fahrgefühl im neuen Roadster zu beschreiben. Wenn man so in etwa die Mitte zwischen einer Seifenkiste, einem Motorboot und einem kleinen Rennwagen nimmt, trifft man evtl. annähernd das richtige. Das Gefühl des Eingeschlossenseins ist weg und das Gefühl der Souveränität im Straßenverkehr wird durch den offenen Sitz noch mehr betont, wozu die ursprünglichen Eigenschaften in bezug auf Wendigkeit und Beschleunigung, leichtes Schalten usw. kommen.

Zuerst jedoch stand unsere freie Ausfahrt keineswegs unter günstigen Aspekten. Wie gesagt, Asphalt und Landschaft glühten und die Straßen waren mit Split bestreut, der uns im Verlauf der Fahrt von großen Fahrzeugen um die Ohren geschleudert wurde. Das ist durchaus kein angenehmes Gefühl und wir möchten es in diesem Zusammenhang noch einmal ganz deutlich aussprechen, daß wir der Ansicht sind, daß Lastwagen, vor allem solche mit Zwillingsreifen ohne hintere Kotflügel, aus dem Verkehr gezogen werden müßten. Es gehört sich zumindestens, hinter den Rädern einen Stein- und Schmutzfänger aus Gummi anzubringen. Wir brauchten dafür gar keine neue Verordnung, sondern kämen leicht mit dem § 1 der StVO aus. Sie würden es sicherlich auch nicht ohne weiteres hinnehmen, wenn jemand händevoll Steine wahllos nach Ihnen werfen würde. Das zählt unserer Ansicht nach schon zu den Delikten. Unter diesem Dreck- und Steinschleudern leiden natürlich vor allem niedrigere Fahrzeuge, wenn es auch die größeren fast ebenso angeht. Zwischen die Lkw-Zwillinge können sich oft faustgroße Steine klemmen, die gelegentlich auch Windschutzscheiben zersplittern. Hier müßte auf jeden Fall etwas getan werden.

Wenn dieses auch nicht nebenbei gesagt werden sollte, so wollen wir doch in unserer Beschreibung fortfahren. Wir hatten also bei unserer ersten Ausfahrt auf den heißen Asphaltstraßen etwas mit dem Steinschlag zu kämpfen, jedoch begaben wir uns flugs in Gegenden, wo diese Gefahr nicht bestand. Und hier konnten wir eindeutig feststellen, wie angenehm sich die Praxis ausnahmsweise

einmal mit der Theorie deckte. Da der hintere Platz keineswegs wirbelfrei ist, empfiehlt er sich, wenigstens für die Dame, ein Kopftuch umzubinden. Bei sonnigem Wetter wird beste gleichmäßige Bräune zugesagt, während der Fahrwind angenehme Kühlung zufächelt. Über die erwähnten Fahreigenschaften brauchen wir uns wohl in diesem Zusammenhang nicht weiter auszusprechen, denn jene sind von uns oft genug beschrieben worden.

Der 200 ccm-Sachs-Motor arbeitet nach wie vor vorbildlich und ist äußerst stark im Geräusch gedämpft. Man kann im offenen Roadster sogar wunderbar Radio hören. Vielleicht ist es rein optisch bedingt, durch die fehlende Haube (Oberlänge), daß man der Meinung ist, der Apparat würde noch besser auf der Straße und in den Kurven liegen. Aber es ist genau so wie mit dem Essen — was nett zurecht gemacht, wesentlich besser schmeckt.

Der Roadster läuft unter der Bezeichnung Deluxe und hat eine serienmäßige Sonderausrüstung mitbekommen: Die Schalthebel sind verchromt, Bedienungshebel weiß, 1 Aschenbecher, 2 gut im Blickfeld liegende Rückspiegel, Positionaleuchten auf den Kotflügeln, Radzierkappen, verchromte Schlußleuchten mit kombiniertem Bremslicht. Die Innenverkleidung ist mit Schlangenkunstleder verziert, wozu wir bemerken möchten, daß das vielleicht nicht jedermanns Sache ist. Wir hatten jedenfalls zuerst den Eindruck, als sollte das Modell nach Addis Abeba exportiert werden. Eine einfache, gut korrespondierende Farbe würde es unserer Ansicht nach genau so oder besser tun. Auch die Verdeckhülle ist im Preis miteinbegriffen.

Das Umrüsten auf Regenwetter hatten wir uns schwieriger vorgestellt, als es ist. Das Hinüberziehen des Scherendaches geht kinderleicht und schnell vonstatten. Etwas schwieriger gestaltet sich das Anknöpfen der Seitenscheiben, die im übrigen einwandfreie Durchsicht ebenso wie die große Rückscheibe gestatten. Jedoch dürfte man bei einiger Fingerübung auch hierbei auf schnolle Zeiten kommen. Etwas problematisch ist vielleicht noch die Belüftung in geschlossenem Zustand. Dabei muß nämlich eines oder beide Seitenteile etwas herumgerollt werden. In völlig geschlossenem Zustand herrscht eine Bullenhitze und wir könnten uns vorstellen, daß es auch in der kalten Jahreszeit bei der von jeher gut funktionierenden Heizung keineswegs kalt im Innern ist. Wir sind überzeugt, daß der einigermaßen geübte Roadsterfahrer dieser kleinen Schwierigkeit Herr wird.

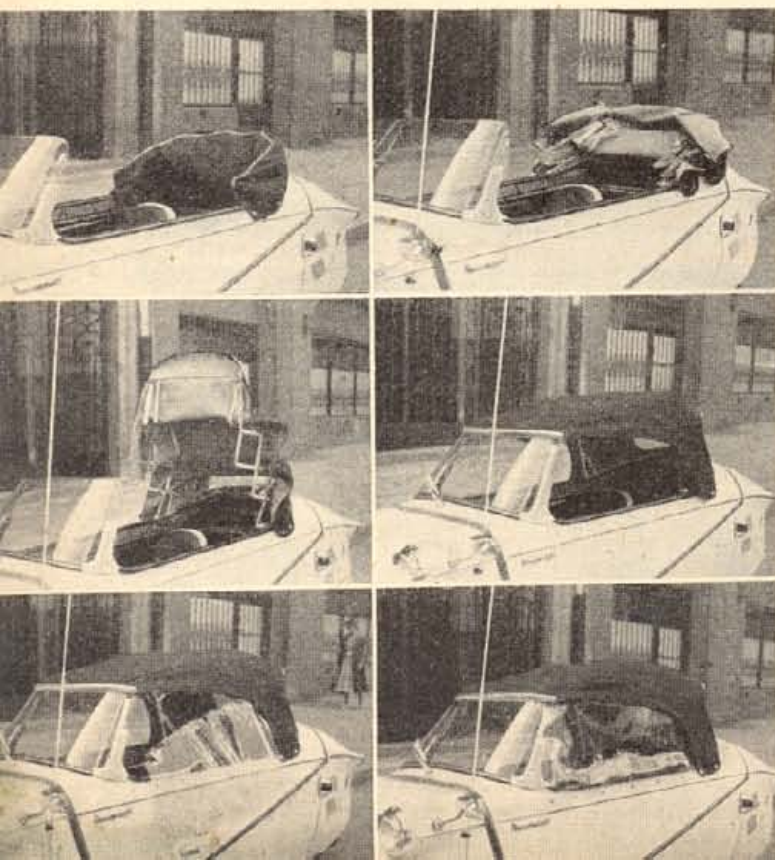
Um die Regendurchlässigkeit zu prüfen, ließen wir das Fahrzeug in zugeknöpfter Form nachts über, bei heftigen Regengüssen und böigen Winden im Freien stehen. Unser ängstlicher Blick am Morgen war völlig überflüssig, denn es hatte sich lediglich ein winziges Pfützlein in Handtellergröße auf dem Gummiboden niedergelassen, welches zweifellos vom Wind zwischen Windschutzscheibe und Seitenscheibenansatz in das Fahrzeug gedrückt wurde. Bei normalen Verhältnissen bleibt die Wanne garantiert knochentrocken. Bei Regenfahrten bekommt, bei Seitenscheibenöffnung, höchstens das vordere Stückchen Oberkante etwas Nässe mit.

Der KR 201 kostet einschließlich Verdeck mit Seitenscheiben und Hülle in der Deluxe-Ausführung DM 2395.—, also nicht mehr, als die gedeckte Ausführung des KR 200. Der Roadster ist, wie schon gemeldet, bereits auf dem Band und wir konnten bei einer Werksbesichtigung die rührige Arbeit unter der neuen Ägide Fend und Knott begutachten. Vorläufig verlassen 20 KR's pro Tag das Band und mit Befriedigung sahen wir, daß schon auf dem Band an jedem Stück ein Zettel klebt, auf dem der Name des Käufers vermerkt war. Hier herrscht also eine absolut gezielte Produktion. Selbstverständlich wird auch in diesem Werk nicht geschlafen. Es wird weiter entwickelt und unseres Wissens sogar Neues. Wir glauben, daß sich in absehbarer Zeit einiges Überraschende ergeben dürfte. Aber das, was hier evtl. auf 4 Rädern auf die Welt kommt, dürfte wenn auch „IAA-reif“ noch einige Weile haben und zudem die Kreise des KR 201 nicht stören, hingegen vielleicht die Preise.

H. S.

Verkehrsteilnehmer Vieh

Fahren Sie niemals einem Schäferhund in die Flanke, Sie könnten den Ihnen entstehenden Schaden selbst tragen müssen! Zum mindesten ist das Oberlandesgericht Oldenburg dieser Meinung. Es argumentiert, daß das Treiben von Schafen neben öffentlichen Straßen nicht unzulässig sei. Das führe dazu, daß die Tiere auch einmal fraßen. Dies wiederum veranlasse naturgemäß den Schäferhund, die Herde umkreisenderweise zum Weiterziehen anzutreiben. Hiermit müsse aber der herannahende Fahrzeugführer rechnen. Fahre er deshalb nicht so langsam, daß er rechtzeitig anhalten könne und beobachte er die Fahrbahn nicht mit äußerster Sorgfalt, dann habe er sich einen Zusammenstoß mit einem Stück Herdenvieh selbst zuzuschreiben. — Achtung vor dem Schaf auf der Straße!

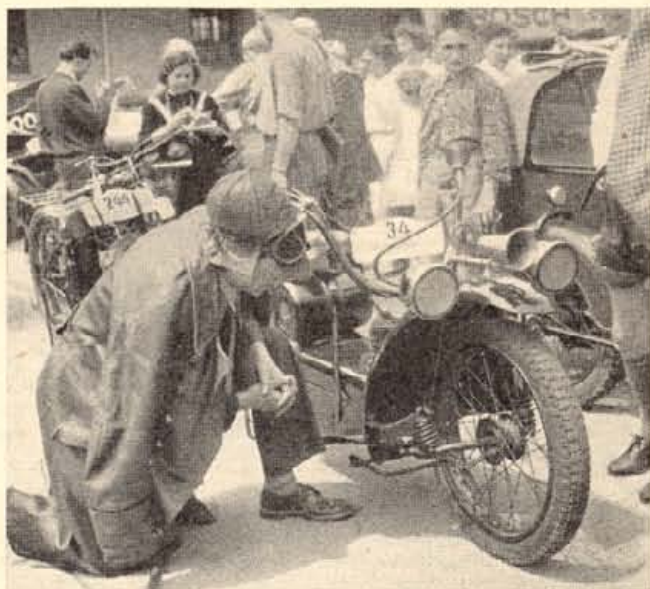




In die 9 Kilometer lange Wertungsstrecke Bad Wimpfen-Neckarsulm war eine Bergprüfung mit acht Prozent Steigung eingebaut. 600 Meter Berg mußten ohne Stehenbleiben überwunden werden, Schieben — welches sich hier, bei einem Saurier Jahrgang 1898, als nötig erwies — war nicht verboten, so lang der Motor lief.



„SE“ bedeutet „Sevilla“, und man wird begreifen, daß Señor Prendes, der mit diesem Wagen aus Spanien kam — und noch dazu mit eigener Motorkraft — den „Sonderpreis für die absolut weiteste Entfernung“ verdiente. Das prächtige, mit einer Sonderkarosserie geschmückte Automobil ist ein Renault aus dem Jahre 1907.



Das ist beinahe schon ein Motorroller: Ner-A-Gar von 1921. „Da könnt' mer jedes Fahrzeug schtundelang anschauen“, meinte der andächtig davor knielende Betrachter. Doch auch der technisch minder in die Tiefe schürfende Besucher kam auf seine Rechnung ...

2. Internationale Veteranen-Rallye

Wie die Alten sangen ...

Städte, denen die Tradition seltsame Fastnachtsbräuche, Pfingst- und Leonhardiritte, alte Trachten, feierliche Prozessionen, Frühlingszüge und merkwürdige Dulten beschert hat, halten, zwecks Förderung des Fremdenverkehrs, treu an diesen Väter-sitten fest. Weniger reich mit Überlieferung bedachte Gemeinden machen sich, wenn sie klug sind, selbst ein Fest, graben Sagen oder böse Ritter aus und einen wilden Jäger, feiern Freilichtspiele, pflanzen Blumen und schmücken mit ihnen einen vergessenen Rosen- oder Nelkentang — und das Publikum, das nichts so liebt wie die Historie, eilt und strömt herbei und erfreut sich und die gastgebende Kommune. Nicht viele Städte waren in der Wahl der Mittel so originell wie Neckarsulm, das seine noch ganz junge Schau der alten Automobile und Motorräder dieses Jahr zum zweitenmal abrollen ließ — was eine große Freude für die Augen, doch eine kleinere für Ohr und Nase war; denn die Alten knatterten laut und stanken oft erstaunlich, und nicht nur gegen den Himmel.

Jetzt

BOSCH

2-takte

fahren*

* oder als Reserve
mitnehmen



Die neuen und perfekten BOSCH-Spezialkerzen

M11 S für Mopeds **P11 S** für Roller und Motorräder

Eine große Beruhigung für alle, die bei ihrer Fahrt auf beste Zündkerzen Wert legen. Verlangen Sie in Ihrer Werkstätte oder an Ihrer Tankstelle ausdrücklich BOSCH M11 S, bzw. P11 S, es lohnt sich!

BOSCH

immer wieder **BOSCH**

die Zündkerze vieler Weltrekorde ... und dazu

die bewährte BOSCH-Batterie

hochformiert · rüttelfest · langlebig



Insel Fehmarn



Die in der Ostsee gelegene größte Insel der Bundesrepublik ist ein wahres Paradies für Erholungssuchende, die abseits vom allgemeinen Trubel ihre Ferientage an der See verbringen wollen.

Nur einen Kilometer vom Festland entfernt liegt die Insel Fehmarn, abgeschieden von dem großen Getriebe des internationalen Verkehrs. Obwohl in unmittelbarer Nähe die zügigen Verbindungswege sowohl für Kraftfahrzeuge als auch die der Eisenbahn über Grossenbrode nach dem benachbarten Gedser (Dänemark) vorbeiführen, gleiten Hast und Unrast des internationalen Verkehrs noch wohlütig an diesem Eiland vorbei. Noch liegt Fehmarn als abgeschlossene Welt traumhaften Friedens zwischen Sund und Belt!

Durch den fruchtbaren Boden der weiten Fluren, auf denen die Wege zwischen weißgoldenen Weizen ertrinken, ist Fehmarn, welches man auch die „Kornkammer Schleswig-Holsteins“ nennt, ein ausgesprochenes Agrarland. Was den Feriengast besonders empfängt, sind die stillen kleinen Dörfer und vor allem der langgestreckte weiße Sandstrand des Seebades Burg-Tief. Dieser Küstenstreifen hat eine Besonderheit, nämlich, daß er der einzige „Südstrand“ unseres Ostseegebietes ist.

Der größte Ort der Insel ist das ca. 6000 Einwohner zählende Städtchen Burg. Hier lebt noch der stille Kleinstadtfrieden. Wer Ruhe sucht und einmal für einige Tage aus dem Sattel steigen will, nimmt die Anfahrt, die für einen großen Teil der Bewohner der Bundesrepublik etwas lang sein wird, gern in Kauf. Fehmarn

Weder Rennsport noch Auto-Ausstellung

In den USA hat man sich nun ebenfalls vom Automobil-Rennsport zurückgezogen, Geschwindigkeit und PS-Zahl wird aus den Prospekten verschwinden. Darüber hinaus hat man aber auch die für 1958 geplante National-Automobil-Ausstellung abgesagt und auf 1960 verlagert.

In der Bundesrepublik gibt es nach neuesten Zählungen 10 Millionen Führerscheine. Demgemäß hat jeder fünfte Deutsche bereits eine Fahrschulausbildung hinter sich.

Nach Österreich ohne Triptik

Ab 1. August 1957 brauchen Reisende mit Kraftfahrzeugen aller Art, die nach Österreich fahren, keine Grenzdokumente mehr. Diese werden nur noch für den gewerblichen Güter- und Personenverkehr benötigt.

NSU-PRIMA-FÜNFSTERN

Die NSU-Werke haben in aller Stille einen neuen Prima-Fünfstern-Roller entwickelt. Er besitzt gebläsegekühlten 175-cm-Motor mit 9,5 PS, Vierganggetriebe und bemerkenswerten Fahrkomfort. Zur serienmäßigen Ausstattung gehören Nebelscheinwerfer und Lichttupe. Die Produktion beginnt im August. Der Preis beträgt DM 1795.—. Im nächsten Heft berichten wir Näheres darüber.

ist eine wirkliche Stätte der Erholung und Ruhe, abseits vom Strom der Welt.

Als Anfahrtswege gibt es zwei gute Straßen. Die Hauptverbindung der aus West- und Süddeutschland anreisenden Kraftfahrer führt über Hamburg auf der B. 75 nach Lübeck und ab hier auf der B. 207 über Neustadt a. d. Ostsee—Oldenburg/Holstein bis zur Fähre über den Fehmarn-Sund. Für die Fahrer aus dem schleswig-holsteinischen Raum führt die beste Verbindung über Lütjenburg (B. 202 bis Oldenburg/Holstein, B. 207 und weiter zur Fähre nach Fehmarn).

Fährverbindungen über den Sund zwischen Grossenbroder Fähre und Burg ab 6.00 Uhr früh täglich 21 Fahrten in beiden Richtungen. Platzvorbestellungen sind nicht erforderlich!

Ausflugsmöglichkeiten:

Mit dem Schiff „Schleswig-Holstein“ Fahrten um die Insel Fehmarn. Mit dem Motorboot Fahrten in See.

Mit dem Fährschiff „Deutschland“ Tagesfahrten nach Gedser (Dänemark).

Spaziergänge an die Steilküste bei Katharinenhof, Staberhuk oder Wulfen.

Niobe-Denkmal bei Gammendorf am Strand.

Besichtigung der letzten Segelmühle in Deutschland bei Lemkenhafen.

„Haro“

ITALIEN — Urlaubsziel der Sonnenhungrigen

Die Tage mit wirklichem Sommerwetter und einer für uns Mitteleuropäer ganz ungewohnten Hitze liegen schon wieder einige Zeit zurück. Viele vom Wetter hierzulande Enttäuschte bevorzugen daher Italien als Urlaubsaufenthalt, weil sie dort mit ziemlicher Sicherheit auf sonniges Wetter rechnen können.

Besonders bevorzugte Reiseziele sind die Badeorte an der Adria. Sie sind auf meist ausgezeichneten Straßen leicht zu erreichen und ermöglichen einen besonders abwechslungsreichen Aufenthalt. So findet der künstlerisch und historisch interessierte Besucher in Rimini Zeugen einer jahrhundertalten Geschichte, wie den Augustusbogen und die Brücke des Tiberius, bedeutende Bauwerke aus der römischen Kaiserzeit. Dann der Tempio Malatestiano als schönstes Zeugnis der Renaissance. Ferner die Pinakothek und zahlreiche Museen. Andererseits ist Rimini einer der größten und meistbesuchten Badeorte Italiens.

Eines der hübschesten Seebäder mit internationalem Charakter ist ferner das nicht weit von Rimini entfernte Riccione, das mit Recht den Namen „Grüne Perle der Adria“ trägt. Riccione bietet eine Fülle gesellschaftlicher Veranstaltungen wie Feuerwerke, Taubenschießen, Segelregatten, Tennisturniere, Kunstausstellungen etc.

Für den Erholungsbedürftigen ist Gatteo a Mare (20 m ü. d. M.) wie geschaffen. Es liegt zwischen Cesenatico und Bellaria und ist erst kürzlich als ruhiger Ort mit einem weiten Sandstrand entstanden.

Aber auch für den, der Erholung im Gebirge sucht, bietet das für deutsche Reisende relativ nah gelegene Südtirol ideale Ferienaufenthalte. Wir nennen nur den Ort Sexten. Er liegt in dem bei Innichen vom Pustertal abzweigenden Sextental. Sexten ist eine sehr beliebte Sommerfrische und Ausgangsort für viele Touren, wie die Besteigung der Dreischusterspitze, des Helm u. a. Auch zum Betreiben von Sportarten wie Tennis, Jagd und Forellenfang sind beste Gelegenheiten vorhanden.

Kreuzbergpass · Passo Monte Croce-Comelico HOTEL KREUZBERGPASS · SEXTEN/Südtirol

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

RIMINI

PENSION ADRIA NUOVA

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

GATTEO MARE

PENSION ITALIA

Vollpension September und Oktober 950 Lire alles inbegriffen.

ADRIA

RICCIONE

HOTEL PRINCIPE MAJESTIC

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

RICCIONE

PENSION »MIRELLA«

Via Alfieri, 8

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

Alle guten
Fahreigenschaften,
die ein Kraftstoff überhaupt
entwickeln kann,
vereinen sich im



ARAL ist ARAL

Was ist Lärm?

„Lärm ist, wenn — man z. B. Ruhe stört“ sagt Fritzchen, und er hat nicht unrecht. Doch unterliegt diese Störung großen individuellen Unterschieden. Für Fritzchen ist das Donnern einer schweren Maschine fast Musik, seine Großmutter dagegen schimpft dabei auf die ruhestörenden Motorräder. Dergleichen Beispiele gibt es Legion. Die Zivilisation und Technik überhäuft uns mit Lärm, und der Mensch hat sich besonders in den Großstädten an eine starke Geräuschkulisse schon langsam gewöhnt. Ist es mit dem Lärm also gar nicht so schlimm, wie man immer liest? Jawohl, es ist schlimm und gefährlich, ganz abgesehen, daß es schwierig ist, eine exakte Deutung des Begriffes Lärm zu finden. Physikalische, physiologische und psychische Faktoren haben unterschiedlichen Einfluß auf das Lärmempfinden. Harmonische Tonfolgen werden bei gleicher Lautstärke weit angenehmer empfunden als Geräusche, die unangenehme Erinnerungen wachrufen (Sirenen, Schüsse, usw.) Der Physiker mißt den Lärm in Lautstärken nach Phon und teilt ihn in mehrere Stufen ein. 1—30 Phon umfaßt die Lärmstufe 1, etwa die Lautstärke eines mittleren Büros mit Schreibmaschinen-geklapper und redaktionellem Redeschwall (Fridolin). An diese Lärmstufe kann sich der Mensch ohne Schaden gewöhnen. Lärmstufe 2 (60—90 Phon) hören wir in den meisten Großstadtstraßen und Produktionsbetrieben. Und damit beginnt diese Lautstärke unangenehm zu werden. Oberhalb 90 Phon beginnt die Gefahr einer ernsten Gesundheitsschädigung. Nervenreizungen und vegetative Störungen sind der Beginn einer Schädigung, Schwerhörigkeit bis Taubheit die weiteren Folgen. Lautstärken oberhalb der Stufe 3 sind bei uns glücklicherweise noch selten. Der infernalische Lärm moderner Flugzeugtriebwerke gehört in diese Klasse. Schwindel, Lähmungen, Taubheit und sogar Todesfälle können durch derartigen Lärm verursacht werden. Bei Lärmexperimenten starben Tiere in wenigen Minuten unter derartigen Phonstärken. Da der Lärm um uns ständig im Anwachsen ist, sind Gesundheitsschäden durch Lärm heute schon nicht mehr selten.

Hieraus ist klar ersichtlich, wie dringend die Lärmbekämpfung zum Schutz unserer Gesundheit erforderlich ist.

Die Forderung nach leiselaufenden Motoren, besonders bei allen Straßenfahrzeugen, ist unter diesem Aspekt durchaus sinnvoll.

Dr. Str.

Und darum war es Unfallflucht

„Ich möchte gern“, sprach Gustav Schnulze.

„Ich auch!“ rief Leopold begeistert.

„Sehr schön, drum leih' mir Deinen Wagen; denn dieses nämlich möchte ich.“

„Dies möcht' ich nicht!“ rief Leopold.

„Du brauchst ja nicht, wenn Du nicht willst“, schmolte drauf Schnulze, und dann nahm er halt Leos Motocoupé heimlich und entschwand damit zunächst aus Leopolds Gesichtskreis, und späterhin entschwand er völlig. Dies lag an einer kleinen Mauer, die just in seinem Wege stand und die er, weil er Räder hatte und nicht auf einem Pferde saß, mit keinem Sprunge nehmen konnte. So nahm er sie mit einem Sturz. Vor jener Mauer ging er hoch und hinter ihr fiel er herunter. Aus der Isotta und Herrn Schnulze ward ausgesprochen Kummervolles. Er klomm hinaus und sah sogleich: oh, Gott, es nähern sich Passanten. Ergriff noch seine Reisetasche und dann entschwand er wieder mal, und zwar aus dem Gesichtskreis jener, die diesen Unfall wahrgenommen.

„Und darum war es Unfallflucht“, erklärte ihm der Staatsanwalt. „Mitnichten!“ rief Herr Gustav Schnulze, „ich habe niemanden geschädigt und war vor allem ganz allein an diesem Zwischenfall beteiligt und darum, bitte, laßt mich geh'n.“

„Gewiß doch, aber ins Gefängnis“, sprach darauf gütig das Gericht, „derjenige, der ganz allein einen Verkehrsunfall verursacht hat und ausschließlich selbst einen Schaden erleidet, unterliegt nach Ansicht des Bundesgerichtshofs nicht der Feststellungspflicht nach § 142 StGB. Bei Dir war es jedoch anders, denn wem gehörte das Mobil?“

Auf diese Frage schluckte Schnulze.

„Na also“, sagte das Gericht, „Du hast doch nicht nur Dir allein hier einen Schaden zugefügt. Den Schaden hat vor allem Leo.“

„Jawohl, den Schaden habe ich“, sprach Leopold, „und drum bestraft ihn.“

Und dieses taten sie denn auch.

A. M.

Urteil des Bundesgerichtshofs vom 28. 6. 1956 (AZ: 4 StR 175/56)



Hansaplast Beiersdorf

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.



**LUWEFA
PLASTIK-GARAGEN**
1 Jahr Garantie

Hitze- und kältebeständig, klein faltbar und in bester Paßform nahtlos verschweißt, zählen zu den meistgekauften Folien-Garagen.
Sie sind besonders preisgünstig, da Ab-Werk-Lieferung.
Preise z. B. für PERLIPLAST-GARAGEN

Roller und Krad	DM 15,00	Boggenmodell	DM 45,-
dto. mit Beiwagen	DM 20,80	Lloyd u. Fiat 600	DM 54,-
Messerschmitt KR	DM 30,95	VW und DKW	DM 58,-
BMW-Isohle	DM 34,50	M 12 und Rekord	DM 69,-

Per Nachn. mit RÜCKGABERECHT gegen Kaufpreiszahlung.
Auf Wunsch kostenlos Prospekt und Materialmuster.
LUWEFA Abt. 2
Marl-Hüls, in den Kämpen 8, Tel. 2790



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: geschwindigerer Lauf des Motors + größerer Zugkraft, ein Gang mehr (Wirtsaufen im Littmann-Gang) Mittlere Stunden geschwindigkeit von 42 auf 47 km (gut 10% Steigerung), Benzinverbrauch von 4,2 auf 3,85 l gesunken (also 9%). Herzlichen Dank!
Mit besten Wünschen + Grüßen H. H. Dubs. *Trüb*

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

Z. Littmann, München 2, Erzgießereistr. 29

DR. JUSTUS: Ein altes Thema

Taglich werden wir im Straßenverkehr in Situationen verwickelt, in denen uns das Gefühl überkommt, wir hätten eben schon eine große Dosis Fahrerglück gehabt, daß es nicht zu einem Zusammenstoß mit einem Verkehrskollegen kam. Hier und da passiert es uns dann doch, daß wir einem vor uns plötzlich Bremsenden auf die Stoßstange fahren oder beim Rechtsabbiegen einem zu nahe an der Kreuzung Parkenden den Kotflügel ankratzen. Auch beim Rangieren auf überfüllten Parkplätzen oder beim Einscheren in eine am Straßenrand aufgereichte Parkkolonne kann es geschehen, daß das Manöver nicht unter Hinterlassung sichtbarer Folgen am Nachbarfahrzeug abgeht. So unbedeutend derlei Vorfälle erscheinen mögen, so leuchtet doch im Hintergrund stets die rote Warnlampe „Unfallflucht“ auf. Sorgen wir nämlich nicht dafür, daß die Angelegenheit zur Zufriedenheit aller Beteiligten aufgeklärt wird, dann kann eines Tages auf dem Schreibtisch des zuständigen Staatsanwalts ein neuer Akt liegen, der unseren Namen trägt.

Bereits in Nr. 12/54 und Nr. 9/55 wurden Sie einschlägig aufgeklärt. Inzwischen haben unsere oberen Gerichte aber unaufhörlich dafür gesorgt, daß der maßgebliche Paragraph des Strafgesetzbuchs weiter durchleuchtet wird. Wir wollen Ihnen daher in Form einiger Leitsätze die wichtigsten Einzelheiten zusammenstellen. Sie sollten diesen Sätzen ein offenes Ohr leihen, denn Staatsanwaltschaft und Gerichte sind, sobald nur der geringste Anschein einer Flucht nach Verkehrsunfall zutage tritt, unnach-sichtig.

Gemäß § 142 StGB wird mit Gefängnis, Haft oder Geldstrafe (in besonders schweren Fällen mit Zuchthaus) bestraft, „wer sich nach einem Verkehrsunfall der Feststellung seiner Person, seines Fahrzeugs oder der Art seiner Beteiligung an dem Unfall vorsätzlich durch Flucht entzieht, obwohl nach den Umständen in Frage kommt, daß sein Verhalten zur Verursachung des Unfalls beigetragen hat“. Das Verbot der Verkehrsunfallflucht dient sowohl dem Interesse der Unfallbeteiligten an der Feststellung von Art und Grad der Beteiligung der anderen wie auch dem öffentlichen Interesse an der Strafverfolgung der Schuldigen.

Ein Unfall liegt bereits dann vor, wenn nicht nur ein gänzlich belangloser Sachschaden zu verzeichnen ist, also z. B. schon dann, wenn ein Motorradfahrer von hinten auf die Stoßstange eines PKWs fährt und diese leicht nach unten drückt. Anders kann es sein bei harmlosen Kratzern oder beim Auffahren auf die Stoßstange eines „alten Karrens“, die mühelos und ohne Hinterlassung von Spuren wieder geradegebogen werden kann. Die Grenzziehung ist hier jedoch, wie aus den Beispielen ersichtlich, äußerst schwierig. Daher Leitsatz 1: Auch dann die Sache regeln, wenn sich das Gewissen nur ganz leise rührt!

Als unfallbeteiligt gilt jeder, dessen Verhalten irgendwie zum Unfallablauf beigetragen hat. Ob ihn ein Verschulden trifft, ist belanglos. Somit Leitsatz 2: Nur dann weiterfahren, wenn keinerlei Zweifel daran möglich sind, daß der Unfall auch dann geschehen wäre, wenn man sich im maßgeblichen Augenblick nicht an der Unfallstelle befunden hätte!

Als wichtigste Pflicht ergibt sich aus der zitierten StGB-Bestimmung die Wartepflicht am Unfallort. Mit ihr hängt die passive Feststellungspflicht zusammen, d. h. die allen Unfallbeteiligten grundsätzlich obliegende Verpflichtung, Feststellungen durch die anderen Unfallbeteiligten, durch Dritte oder durch die Polizei zu dulden. Wie lange diese Pflichten andauern, läßt sich nur durch Würdigung der im Einzelfall vorliegenden Umstände bestimmen. Der Bundesgerichtshof hat folgende Regel aufgestellt (zugleich Leitsatz 3): Auch dann muß an der Unfallstelle gewartet werden, wenn mit dem alsbaldigen Erscheinen feststellungsbereiter Personen nicht zu rechnen ist; erst wenn nach „angemessener“ Wartezeit zweifelsfrei feststeht, daß weitere Feststellungen an der Unfallstelle nicht mehr zu treffen sind, darf diese verlassen werden. (Daß diese Regel in der praktischen Ausführung zu großen Zweifeln Anlaß geben kann, indem sie die Entscheidung über die „Angemessenheit“ der Wartedauer in die Hand des Unfallbeteiligten legt, liegt auf der Hand. Eine allgemeinverbindliche Entscheidung darüber, ob und wie lange im Einzelfall zu warten ist, wurde bedauerlicherweise von unseren oberen Gerichten noch nicht getroffen.)

Eine Entfernung vom Ort des Unfalls ist nur in zwei Fällen gestattet, die gleich in den Leitsatz 4 aufgenommen werden können: Eine Entfernung vom Unfallort ist nur gestattet zur Bergung von Verletzten sowie zur Vermeidung von Tötlichkeiten durch Unfallbeteiligte oder Dritte; in diesem Fall besteht aber eine Rückkehrpflicht nach Abschluß der Bergung bzw. Beendigung des Notstandes. Die Rückkehrpflicht dauert andererseits nur solange an, als am Unfallort noch sachdienliche Feststellungen zu treffen sind. Leitsatz 5: Stellt die Entfernung vom Unfallort keine Unfallflucht dar und besteht für den Betreffenden auch keine Rückkehrpflicht, so muß er sich deshalb nicht bei der Polizei melden.

Wird bei einem Unfall nur ein Beteiligter geschädigt, so besteht auch für ihn die Wartepflicht. Die anderen Unfallbeteiligten können nämlich aus Beweisgründen ein Interesse an der Aufklärung des Unfallhergangs haben, um für den Fall, daß der Alleingeschädigte später Schadensersatzansprüche geltend macht, durch die mangelnde Aufklärung nicht Nachteilen ausgesetzt zu sein. Dies gilt auch dann, wenn der Geschädigte am Unfallort die Absicht äußert, von der Geltendmachung solcher Ansprüche abzusehen, da er ja seine Auffassung ändern kann. **Leitsatz 6:** Auch der Alleingeschädigte unterliegt der Wartepflicht.

Aber **Leitsatz 7:** Wer durch einen von ihm allein verursachten Unfall ausschließlich selbst Schaden erleidet, unterliegt der Wartepflicht grundsätzlich nicht.

Dies gilt jedoch dann nicht, wenn der unfallbeschädigte Wagen dem Arbeitgeber des Fahrers gehört oder von diesem entliehen oder gemietet worden ist, da hier der Halter Ersatzansprüche gegen den Fahrer haben kann. Somit **Leitsatz 8:** Die Wartepflicht besteht, wenn der ausschließlich alleinbeschädigte Wagen nicht dem Fahrer gehört.

Leitsatz 9: Verzichtet der Geschädigte auf ein Verbleiben der anderen Beteiligten am Unfallort, so beseitigt dieser Umstand nur dann die Wartepflicht für jene, wenn sich nunmehr mit Sicherheit ergibt, daß Feststellungen durch dritte Personen nicht mehr zu erwarten sind (vgl. **Leitsatz 3**).

Unfallflucht begeht weiterhin, wer nach einem Unfall ein kurzes Stück weiterfährt und dann zwar zurückkommt, sich aber nicht als Unfallbeteiligter zu erkennen gibt, wer falsche Angaben macht und sich dann entfernt und wer zwar an der Unfallstelle bleibt, aber durch Täuschungshandlungen andere Anwesende davon abhält, Feststellungen zu treffen (z. B. vorgibt, es sei nichts passiert, während ein Mitfahrer schwerverletzt im Wagen liegt). Daher **Leitsatz 10:** Trotz Abwarten am Unfallort liegt Unfallflucht vor, wenn Verschleierungsmaßnahmen vorgenommen werden.

Leitsatz 11: Jeder Unfallbeteiligte muß hinnehmen, daß durch sein Anhalten andere von ihm begangene Straftaten aufgedeckt werden (daß z. B. festgestellt werden kann, daß er mit einem gestohlenen Fahrzeug oder unter Alkoholeinfluß fährt).

Der Wartepflicht ist erst genügt, wenn die Feststellungen — wie es im Tatbestand des § 142 StGB heißt — Person, Fahrzeug und Art der Unfallbeteiligung erfaßt haben. Es genügt somit nicht, wenn lediglich über einen oder zwei der ungegebenen drei Punkte Feststellungen getroffen wurden. Somit schließlich **Leitsatz 12:** Die Visitenkarte unterm Scheibenwischer genügt nicht.

Die Rechtsprechung zur Unfallflucht zeigt täglich neu, daß die zugrundeliegende Bestimmung des Strafgesetzbuchs nicht sehr glücklich formuliert wurde. Bereits seit längerer Zeit sind daher Reformbestrebungen im Gange. Solange die Vorschrift aber ihre gegenwärtige Fassung hat, empfiehlt sich eine strenge Beachtung der von den Gerichten aufgestellten — und oben für Sie zusammengefaßten — Regeln. Bekannte Sportfahrer wie auch Vorstandsmitglieder großer Automobilklubs sind schon vor den Schranken des Gerichts gestanden, weil sie sich nach einem Unfall, in den sie verwickelt waren, zu früh entfernten. Sehr schnell kann man sich im Dickicht der nach einem Unfall zu treffenden Maßnahmen verirren. Diese 12 Leitsätze mögen Sie davor bewahren.

Es ist nichts so fein ersonnen —

Heinz Otto befand sich auf dem Münchner Oktoberfest, und zwar motorisiert und — später — alkoholisiert. Auf dem Heimweg passierte ihm etwas Menschliches — er karambolierte. Noch dazu mit einem Baum, der seinerseits sicher nichts dafür konnte. Als die Funkstreife nahte, hatte Heinz Otto bereits das Weite gesucht und auch gefunden. Der gefürchteten Blutprobe war er somit entgangen. Nicht aber seinem sonstigen Schicksal. Seine Versicherung nämlich, die er wegen der erlittenen Verletzungen in Anspruch nahm, verweigerte, wie eine seriöse Versicherungsfirma dies vorerst immer tut, die Zahlung. Sie berief sich auf eine Klausel, derzufolge sie von der Zahlungspflicht befreit ist, wenn ein Versicherter einen Unfall durch beträchtlichen Alkoholgenuß (genannt Bewußtseinsstörung) verursacht hat. Heinz Otto erdachte eine Ausrede: er sei zu müde gewesen und nur deshalb vom geraden Wege abgekommen. Das Gericht glaubte ihm nicht und entschied, er müsse diese Behauptung erst beweisen. Grundsätzlich obliege der Versicherung der Beweis der Bewußtseinsstörung. Wenn Heinz Otto ihr die Beweisführung aber dadurch unmöglich gemacht habe, daß er vor der blutprobenlüsternen Funkstreifenwagenbesatzung entflohen sei, dann verschiebe sich auch die Beweislast auf seine Seite und er könne nur dann gegen seine Versicherung vorgehen, wenn er beweise, daß er nicht betrunken gewesen sei.

Brisk-

frisiert

machen Sie
den besten
Eindruck!



Bk 3/57

hält Ihr Haar in Form

BRAUN SUPER Paxette II B



Das neueste Paxette-Modell!

Mit Wechseloptik,
gekuppeltem Meßsucher,
eingebautem, vollautomatischem,
elektrischem Belichtungsmesser.

(Bewi-Automat)

Eine Kleinbild-Systemcamera mit bestmöglichem Bedienungskomfort und dem großen, vielseitigen Zubehörprogramm.

ab DM 249.-



CARL BRAUN · CAMERA-WERK · NÜRNBERG

Die Internationalen Rollertage in Ludwigsburg

Zum 4. Male führte der ADAC Gau Württemberg die Internationalen Rollertage in Ludwigsburg durch. Wie schon in den vergangenen Jahren, so waren sie auch in diesem Jahre ein glänzender Erfolg. Die Wettbewerbe gaben jedem Teilnehmer Gelegenheit sich zu bewähren und die Leistungsfähigkeit seines Rollers, Kabinenrollers oder wie in diesem Jahre zum erstenmal dem Mobil bis 300 ccm, unter Beweis zu stellen. Im einzelnen wurden folgende Wettbewerbe ausgetragen:

die 4. Nationale Barock Rallye am 29./30. 6. 57;
die Internationale Barock Rallye als Zielfahrt
und ein Internationales Roller- und Mobiltturnier.

In einem Roller- und Mobiltkorsso wurden die Teilnehmer aus 5 Nationen durch das reizvolle Städtchen Ludwigsburg geführt. Weiter boten eine Roller und Campingausstellung sowie gesellige Veranstaltungen allen Gästen reichliche Unterhaltung.

Die Teilnehmer der Internationalen Rallye (Zielfahrt) durften bereits am 22. 6. 57 im In- oder Ausland starten und mußten spätestens am 30. 6. in Ludwigsburg eintreffen. Hier ging der Norweger Børre Ovamme mit 1319 zurückgelegten Kilometern als Sieger hervor. Danach folgten Hans Elbert Osnabrück und Dieter Bilger und Max Schaub Schweiz. Die internationale Clubwertung fiel an den Schweizer Motorsportverband und der Sonderpreis des MSC Ludwigsburg an Aywaille Belgien.

Die Rallyefahrer der Nationalen Barock Rallye waren am 29. 6. 57 abends in 6 verschiedenen Orten der Bundesrepublik gestartet. Sie hatten 858 bis 372 km in einer Nachtfahrt zurückzulegen. Nach kurzer Stärkung am Vorplatz in Ludwigsburg hatten alle Fahrer eine Beschleunigungs- und Bremsprüfung zu absolvieren und mußten nun gleich die Fahrt fortsetzen zur Gleichmäßigkeitsprüfung über 150 km. Die zu fahrenden Durchschnittsgeschwindigkeiten bewegten sich zwischen 40 und 50 km/h, je nach Fahrzeugklasse. Die Startkarte enthielt wohl Ortsnamen, jedoch keine Kilometerangaben. Die Zwischenzeitkontrollen waren natürlich geheim. Zwischendurch, sowie nach Abschluß der Fahrt waren je eine Bergprüfung eingelegt, wobei die Steigung bis zu 18% aufwies. Selbstverständlich fehlte es auch an Kurven nicht. Manchem Motorchen bekam die außerordentliche Hitze nicht gut und einige Hoffnungen mußten hier begraben werden. Nachdem die Fahrzeuge in den geschlossenen Parkplatz gebracht waren, wurde ihr Zustand geprüft und eventuelle Mängel mit Strafpunkten bewertet. Die einzelnen Ergebnisse der Rallye über insgesamt 510 km war folgende:



Emil Rauch auf Adler (Goldene)

Foto: Jeff

Viertes norddeutsches und internationales Kabinenrollertreffen am 7. und 8. September 1957

1954 in Soltau waren es 95 Karos, 1955 in Bremen schon 210 und 1956 in Travemünde nahezu 300 Messerschmitt-Kabinenroller, die ihre stolzen Besitzer zu den nun schon gute Tradition gewordenen „Norddeutschen und internationalen Kabinenrollertreffen“ brachten.

In diesem Jahre wird die schöne Niedersachsenstadt Hannover Schauplatz des 4. Treffens dieser Art sein. Verantwortlicher Veranstalter ist der „Karo-Club von 1954, Hannover“. Die Person seines Clubpräsidenten Peter Lilje bürgt schon jetzt für beste Organisation dieses Treffens, dessen endgültiger Termin der 7. und 8. September 1957 ist.

Die Stadt Hannover führt an diesen Tagen den weltbekannten Hannoverschen Blumenkors durch: An der Spitze der vier Festzüge werden unsere Karos fahren.

Ausschreibungen sind vom Karo-Club von 1954, Hannover, Marktstraße/Ecke Röselstraße erhältlich.

Roller bis 100 ccm, Willi Bilger, Massenheim auf Adler;

Roller bis 125 ccm, Helmut Cober, Stuttgart — Vespa;

Roller bis 175 ccm, Max Schmid, Stuttgart — Heinkel;

Roller bis 200 ccm, Wilfried Meier, Ulm — Progreß;

Roller bis 150 ccm, Herrman Husel, Augsburg — Vespa;

Roller über 200 ccm, Adolf Mast, Stuttgart — Malcoletta;

Roller mit Seitenwagen, Manfred Renz, Tuttingen — Heinkel;

Kabinenroller, Erich v. Treunfels, Stuttgart — Heinkelkabinen;

Mobile bis 300 ccm, Michael Mair, Wolfratshausen — Goggomobil.

Außer den genannten Klassensiegern erhielten weitere 16 der Placierten eine Goldplakette.

Der Sonntagnachmittag brachte für die Zuschauer im Ludwig-Jahn-Stadion einen weiteren Leckerbissen, nämlich das Roller- und Mobiltturnier, das nach Vorschrift der Aachener Turnierordnung ausgetragen wurde. Motorroller wurden in einer Klasse gewertet und Kabinenroller mit den Mobilen zusammen. Die gestellten Aufgaben waren wirklich nicht einfach, zudem für die Letztgenannten eine Zeit von nur 3 Minuten zur Verfügung stand, um 8 Prüfungen hintereinander zu erfüllen. Wie für die Klassensieger der Rallye wurde auch dem Turniersieger ein Silberpokal überreicht. Auf diese Weise errang Mair, Wolfratshausen gleich 2 Pokale, da er auch das Turnier vor Alseher Schraudenbach gewinnen konnte.

Der Motorsportclub Ludwigsburg darf für sich in Anspruch nehmen, daß die Veranstaltung bestens organisiert war und einen mustergültigen Verlauf nahm.

Hessisches Zonengrenz-Lambrettatreffen

Der Lambretta-Club Eschwege veranstaltete Pfingsten, 8. bis 10. Juni 1957, das 2. Hessische Lambrettatreffen. Im Jahr zuvor hatte der Gießener Lambrettaclub die Ausrichtung übernommen. Der Eschweiger Club hatte gute Vorarbeit geleistet, so daß der Ansturm der 8 teilnehmenden Clubs aus Ludwigsburg, Koblenz, Kassel, Wetzlar, Gießen, Bielefeld, Braunschweig und Goslar gut bewältigt wurde.

Die ersten Clubs und Einzelfahrer trafen bereits — begünstigt durch das schöne Wetter — am Pfingstsonntag ein, freudig von den Eschweiger Lambrettafreunden an den Lotsenstellen begrüßt.

Am Pfingstsonntag strahlte herrlichster Sonnenschein und weitere Clubs trafen ein. Am Vormittag wurde unter Führung eines sachkundigen Lotsen bei starker Beteiligung eine Fahrt zum „Hohen Meißner“ (750 m hoch) durchgeführt. Die erste offizielle Veranstaltung fand dann am Nachmittag statt. Über 100 Lambretten starteten zu einer gemeinsamen Fahrt an die nahegelegene Zonengrenze. Zu Fuß erreichte man den Stacheldrahtverlauf am 10-Meter-Streifen und konnte von dort den hölzernen Beobachtungsturm der sowjetzonalen Volkspolizei betrachten. Für viele Teilnehmer war dies die erste Berührung mit der Zonengrenze.

Höhepunkt des Sonntags war ohne Zweifel am Abend der festliche Rollertreffen. Der 1. Vorsitzende des Lambrettaclubs Eschwege Günter Schneider begrüßte die anwesenden Teilnehmer und Ehrengäste. Danach startete ein Non-Stop-Varieteprogramm, das große Begeisterung hervorrief.

Am Pfingstmontag startete auf dem Eschweiger Sportplatz ein großes Rollerturnier. Drei immer niedriger werdende Tore, Lanzenstich, Korbballwerfen, Ballsortieren und Brückenfahrt stellten an alle Teilnehmer große Anforderungen. Insgesamt waren es 15 Übungen, die durchfahren werden mußten. Das Schiedsgericht hatte alle Hände voll zu tun und es gab viele Strafpunkte. Die Eschweiger Turnerleute hatten eine einfache Wertung ausgearbeitet. Für jede gefahrene Sekunde gab es einen Punkt. Fußten sowie aus der Bahn herausfahren 2 Punkte. Sturz und Abwürfen 10 Punkte. Jeder sonstige Fehler 5 Punkte. Auslassen eines Hindernisses 50(!) Punkte. Der Fahrer mit der niedrigsten Punktzahl wurde Sieger. Das Motto hieß: Geschwindigkeit plus Geschicklichkeit.

In der Clubwertung belegte Braunschweig mit 172 Punkten den 1. Platz und konnte dafür den Preis der Stadt Eschwege, einen Silberpokal, mit nach Hause nehmen. Wetzlar mit 210 und Kassel mit 239 Punkten folgten an 2. und 3. Stelle. In der Wertung der Einzelfahrer siegte Wolfgang Woenne (LC Braunschweig) mit 156 Punkten. Er erhielt den Pokal der NSU-Werke mit der Prämierung „Beste NSU-Fahrer“.

Wilfried Salzmann (LC Kassel) mit 176 sowie Walter Nießner (LC Wetzlar) mit 178 Punkten waren die nächstbesten. Ingeborg Böhmelt (LC Bielefeld) wurde als beste Damenfahrerin prämiert.

„Prima Post“ des NSU-Prima-Clubs Den Haag.

Wir erhielten kürzlich zwei Exemplare der „Prima Post“, die vom NSU-Prima-Club Den Haag an ihre Mitglieder ausgegeben wird. In diesem Heft, das sehr lebendig aufgemacht ist und 24 Seiten umfaßt, werden alle für den Prima-Fahrer wichtigen Themen behandelt, wie Verkehr, Technik, Zubehör, Neuheiten, Tourentips und Clubnachrichten.



Lanzenstechen



Torfahrt für Damen

Alle Teilnehmer waren sich darüber einig: dieses Treffen war ein 100%iger Erfolg. Es kommt nicht darauf an, eine große Veranstaltung mit recht vielen Teilnehmern durchzuführen, sondern die Qualität ist entscheidend. Und das haben die Eschweiger Lambrettafreunde bewiesen.

„Fahrt ins Blaue“ beim Augsburger Goggo-Mobilclub
 Bei herrlichem Sonnenschein machte der A.G.C. mit einem großen Aufgebot von Goggomobilen eine „Fahrt ins Blaue“. Vor Beginn der Fahrt wurden Formulare an alle Teilnehmer ausgegeben, um Zielort oder Kilometer zu erraten, denn dafür gab es nette Preise. Viele lange Gesichter gab es, als nach einer Strecke Kolonnenfahrt der 1. Vorsitzende W. Haß eröffnete, daß die Fahrt nach Krumbach, dieser landschaftlich so schön gelegenen Kleinstadt Mittelschwabens ging. Nur unsere beiden Mitglieder Lutz und Denk hatten das Ziel und die km-Zahl richtig erraten und konnten dafür auch die ersten Preise vormerken.

Am Ziel angelangt, wurde das bekannte Bad Krumbach mit seinen herrlichen Anlagen besucht und anschließend fand sich alles zu einem Picknick im Mundigkeiler zusammen. Eine weitere Ergänzung dieser Fahrt war der Besuch in Delsenhausen bei Krumbach. Hier konnten wir die Günststauwerke, die Energiequelle für die Stromversorgung Mittelschwabens besichtigen. Am Nachmittag konnten alle Teilnehmer die Schönheiten des Roggenburger Sees mit seiner Umgebung genießen. Hier wurde gehadert und gerudert und einige Gruppen machten Waldspaziergänge.

Bergsteigererlebnisse beim Augsburger Goggo-Mobilclub

Das Clublokal reichte kaum aus, für die vielen Mitglieder und Gäste des Augsburger Goggo-Mobilclubs, die einen wunderschönen Farbbilder-Vortrag des bekannten Augsburger Alpinisten Fritz Rost erlebten.

Wir sahen wunderbare Aufnahmen von einer Tour in die Bernina-Berge, deren höchster Gipfel der Piz Bernina mit 4050 m ist. Die Berninagruppe gehört zu den schönsten unserer Alpen. Ferner wurde der herrliche Maloya-Paß gezeigt. Den Abschluß bildete eine Reihe farbrichtiger Aufnahmen aus den Lechtaler Alpen und dem Wettersteingebirge und einige Tips, um, wie Rost sagte, die Schönheiten von der Straße weg erschauen zu können.

Lange anhaltender Beifall unterstrich die Worte des Dankes an Fritz Rost für diesen gelungenen Abend.

Ka-Ro-Club Berlin e. V.

Veranstaltungen

Sonnabend 10. 8. um 20 Uhr Clubabend
 (im Clublokal, „Zum Mecklenburger“ Wilmsd., Mecklenburgische Str. 57a)

Programm: Veranstaltungsvorschau August/September, Mannschaftsbesprechung für Rollerturnier, anschl. bei schönem Wetter nächtliche Badefahrt.

Sonntag 18. 8. Rollerturnier (Vespa-Club Berlin).
 Ausschreibungen werden beim Clubabend am 10. 8. ausgegeben.

Sonnabend 31. 8. Clubabend (Clublokal)

Programm: Clubmeisterschaft (Wertungsstand), Mannschaftsbesprechung für Karo-Treffen Hannover, anschl. geselliges Beisammensein.

Vorankündigung:

Am 7. und 8. September findet in Hannover das diesjährige Internationale Kabinenrollertreffen statt. Das Treffen soll das große Karo-Ereignis des Jahres werden. Wir haben ein großes Geschwader von 50 Kabinen aus Berlin versprochen, das dort unter Führung unserer Clubmannschaft mit Troß und Werkstattwagen aufkreuzen wird. Alle befreundeten und bekannten Karo-Fahrer sind herzlich eingeladen, sich unserer Mannschaft anzuschließen. Erste Vorbesprechung findet beim Clubabend am 10. 8. statt.

Die Geschäftsstelle unseres Clubs ist bis 15. 8. 57 wegen „Betriebsferien“ geschlossen. Die Geschäfte des Vorsitzenden werden in dieser Zeit von unserem stellvertretenden Vorsitzenden, Herrn Helmut Jochmann, Friedenau, Kirchstraße 28, wahrgenommen.

Ka-Ro-Club Berlin e. V.
 gex. Neuner (Vorsitzender)

Roller-Club-München

Im April begann der RCM sein 3. Clubjahr. Die gemeinsame Leitung des Clubs übernahm Herr Türk und Herr Haneberg. Die Kassenverwaltung liegt in den Händen von Fräulein Riess.

Unser Veranstaltungskalender für August:
 Clubabende jeden 1. und 3. Freitag jeden Monats in unserem Clublokal „Fränkischer Hof“, Nymphenburger Straße 98, jeweils 20 Uhr.

4. Aug. 1957 Große Orientierungsfahrt in die Umgebung von München. Treffpunkt 9.00 Uhr am Königsplatz.

18. Aug. 1957 Tanzfahrt an den Starnberger See. Seerundfahrt, Abfahrt 12.30 Uhr vom Königsplatz.

Gäste sind zu allen Veranstaltungen herzlich willkommen. Wenn es bei uns gefällt, der kann noch Mitglied werden. Anfragen sind zu richten an: Roller-Club-München, Herrn Sepp Haneberg, München 25, Pilsenerstraße 33.

Heinkel-Club Bingen e.V.

Die Gründungsversammlung fand am 17. März 1957 mit 8 Interessenten statt, und die Mitgliedschaft ist in den fast 4 verflossenen Monaten auf das Doppelte gestiegen. Wir hoffen, daß noch recht zahlreiche Heinkel-Roller-Freunde zu uns kommen. Der Heinkel-Club Bingen möchte recht gerne mit benachbarten Clubs eine freundschaftliche Verbindung aufnehmen.

Heinkel-Club Bingen
 Bingen/Rh., Postfach 133

Süddeutsche Karomeisterschaft 1957 am 14. Juli 1957 in Fellbach.

Am Start: 37 Kabinenroller aus Augsburg, Frankfurt, Tuttingen, Stuttgart, Heidenheim, Regensburg, Zürich.

Ergebnisse: (Plaketten)

Klasse A bis 175 ccm

1. H. Köhnling, Stgt.-Ruft (Gold)
2. Ad. Schmidt, Stgt.-Möhringen (Silber)
3. W. Gall, Stgt.-Untertürkheim (Bronze)

Klasse B bis 200 ccm

1. H. Lippert, Stuttgart (Gold)
2. H. Seiler, Augsburg (Silber)
3. M. Gradolf, Zürich (Bronze)

Klasse C Mannschaften

1. Karoclub Heidenheim (Gold)
2. Karoclub Frankfurt (Silber)
3. Karoclub Frankfurt (Bronze)

Tagesbesten und gleichzeitig Gewinner des von der Firma Robert Bosch gestifteten Ehrenpokal:

H. Lippert, Stuttgart

Wanderpokal, gestiftet vom Karoclub Stuttgart, wurde vom Karoclub Augsburg gewonnen.

Im übrigen: Starke Zuschauerbeteiligung. Besonderer Dank dem Amt für öffentliche Ordnung und der Landespolizei Fellbach. Reibungslose Abwicklung der Prüfungen, keinerlei Zwischenfälle.

Hans Reimann, Der Mogelvogel. C. W. Niemeyer-Verlag, Hameln, reich illustr., flexibler Plastikeinband, 120 Seiten, DM 6,80.

Ein nettes Büchlein, der Mogelvogel — vergnüglich in der Atmosphäre, prickelnd in seinem Humor, überraschend in der Verknüpfung der durcheinanderwühlenden Handlung. Liebe und Abenteuer in einer großen Stadt, ein Ausschnitt aus unserer Welt — gesehen mit Reimanns Augen und aufgezeichnet mit Reimanns Feder. Es wird in dieser Welt halt ein bißchen gemogelt, aber charmant und ohne jemanden zu verletzen. — Ein Ferienbuch in Inhalt und Ausstattung.

**NOCH
 3 MONATE**

läuft unsere „Freundschaftswerbung für die RMAR“. Sie haben also noch alle Chancen, zumal gerade jetzt wieder die hohe Zeit für uns Roller- und Mobifahrer gekommen ist. Und jeder ist ein todsicherer Anwärter auf die Roller-Mobil-Auto Revue. Fragen Sie Ihren besten oder zweitbesten Roller- und Mobil-Freund. Gewinnen Sie ihn als Abonnenten und schon ... Doch das lesen Sie bitte auf den Seiten 2 bis 4 des farbigen Einlegeblattes. Ihre Roller-Mobil-Auto Revue



Mit dem Corker-Helm ausgerüstete englische Polizisten. Diesen leichten und zuverlässigen Helm gibt es in vielen Farben bei Alan W. Bruce, Köln, Am Römerturm (Heft 5/57, 125).



Bitte noch langsamer fahren, zum Mitzählen. Gutgemeintes, aber unpraktisches Schild auf der Strecke Fulda—Bad Brückenau. Foto: Kläger



Jeder einmal nach **KÖLN**
 zum großen Garten am Strom

**BUNDES
 GARTEN
 SCHAU
 1957**

LESERBRIEFE

außer Verantwortung der Redaktion, die sich lediglich Kürzungen vorbehalten

Betr.: Leserbrief Heft 4/1957 (Heinkel-Tourist).

Beim Heinkel-Roller des Herrn Jürgen Z. aus Schwarzebruch quetscht der Roller im Soziusbetrieb. Ich vermute, daß sich in diesem Falle der Rahmen so weit durchfedert, daß der vordere untere Teil der Motorhaube auf dem Trittbrett aufsteht. Etwas ähnliches hatte ich auch, als die Gummimuffen an der Rahmenhalterung der Motorhaube einmal nicht ordentlich saßen, es zeigte sich ein kurzes trockenes Schlagen. Auch meine Werkstatt wußte es nicht, ich fand es dann selbst, als ich einmal im Stand wippte. Ich fahre meinen Heinkel bisher über 19000 km zur vollen Zufriedenheit.

Hans-Theo Sch., Hamburg

Als Leser Ihrer lehrreich-amüsanten Zeitschrift komme ich heute mit einer Frage zu Ihnen, die mir sehr am Herzen liegt. Ich fahre seit März eine Bella 201. Sie wurde laut Betriebsanleitung zügig eingefahren. Bei einem Kilometerstand von ca. 2000 hatte ich die ersten Kolbenklemmer, und das jeweils nach einer Fahrstrecke von ca. 15 km. Der Zylinder wurde nun ausgeschliffen. Nach erneutem Einfahren merkte ich bald, daß es genau wieder so kommen würde. Bei mittlerer Belastung schon bekam der Motor einen harten Klang und Glühzündungen. Ich reklamierte beim Händler und im Werk. Es wurde daraufhin ein anderer Ausgaserschäufel und eine neue Kunststoffbuchse zwischen Vergaser und Zylinder eingebaut. Der Erfolg war, daß ich nach Fahrten von 20 km mit Halbgas Kolbenstecker hatte. Ich brachte den Roller zum Händler und verlangte vom Werk einen neuen Motor. Er wurde in Nürnberg untersucht und ein neuer Zylinder eingebaut und die Pleuelbuchse ausgewechselt. Ich fuhr die Maschine nun zum drittenmal ein — noch vorsichtiger. Bei Kilometerstand 1500 mit dem neuen Zylinder fuhr ich eine Bergstrecke von etwa 10 km im 3. Gang mit halben Touren. Als ich den Gang hochzog, um in den 4. zu schalten, konnte ich gerade noch einen Kolbenstecker verhindern. Ich polierte die angefressene Stelle an Kolben und Zylinder mit feinem Hohlfeilen. Die Maschine wurde immer nur mit BV-Aral und Selbstmischer gefahren, neuerdings noch mit Kollag-Graphitöl. Sie klingelt sehr bei niedriger und auch bei hoher Drehzahl. Die Zündung ist vorschriftsmäßig, nur die Düsenadel habe ich in eine höher liegende Kerbe gehängt. Vielleicht kommt irgendwie Nebenluft durch das Getriebegehäuse. Ich bin am Ende meiner Weisheit und bald am Verzweifeln. Wenn Sie mir einen Tip geben könnten, wäre ich Ihnen sehr dankbar.

Martin B., Falkenstein

Die ganze Beschreibung Ihrer Kalamitäten zeigt typisch, daß Ihr Motor immer wieder an zu knappem Gemisch, also Überhitzung zu leiden hatte. Sie sagen außerdem noch, Sie hätten die Düsenadel in eine höher liegende Kerbe gehängt und das ist in Ihrem Fall gerade das Verkehrte, denn dadurch haben Sie das Gemisch noch weiter verknüpft. Sie hätten die Düsenadel um eine Kerbe anheben müssen und nicht senken dürfen! Wir möchten Ihnen auf alle Fälle raten, die serienmäßige Vergasereinstellung wieder herzustellen bzw. die Nadel um eine Kerbe über die serienmäßige Position zu heben. Lassen Sie sich die Luftschraube zum Einfahren etwa eine halbe Umdrehung unter die serienmäßige Einstellung hineindrehen und gehen Sie nach etwa 2000 km auf die serienmäßige Einstellung über. Ich würde zumindest während der Einfahrzeit brav und bieder in der Kerbe mitzen lassen. Außerdem ist es so, daß stark benzohaltige Gemische spezifisch schwerer sind als normales Benzin, wodurch der Schwimmer infolge geringeren Eintauchens ein niedrigeres Kraftstoffniveau in der Schwimmkammer herstellt, das eine Gemischmagerung verursacht. Außerdem schadet ein Benzolanteil von mehr als 20% den Kurbelwellensimmerringen auf die Dauer.

Seit mehr als zwei Jahren beziehe ich die RMAR und habe dadurch viele wertvolle Hinweise gewonnen. Heute bitte ich Sie in einer Frage um Ihren Rat. Ich fahre seit Juni 1954 eine Bella 200, an die ich im Dezember 1954 einen Beiwagen anfügen ließ. Ritzel und Kette wurden entsprechend geändert. Der Kilometerstand ist jetzt 23500. Im Gespannbetrieb beträgt der Benzinverbrauch mit Normalbenzin auf der Reise (drei Personen und Gepäck) ca. 4,1, im Stadtbetrieb ca. 4,5 l. Der Fahrweg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte beträgt 5 km. Nach dem Starten fahre ich ca. 50 bis 100 m im 1. Gang und schalte dann etwa alle 300 m vom 2. in den 3. und 4. Gang und halte dann eine Geschwindigkeit von ca. 55 bis 60 km. Bisher hatte ich mit der Bella, die immer mal zur Durchsicht gegeben wird, keine Beanstandung. Seit etwa 3 bis 4 Wochen klackert der Motor beim Ausschalten etwa 3 bis 4 mal nach. Ein Bekannter behauptet, der Motor habe irgendwo Luft. Da ich im Sommer mit meiner Frau, aber ohne meinen zu groß gewordenen Sohn an den Königssee fahren will, möchte ich gern wissen, ob mir die Bella nun in den Bergen Schwierigkeiten machen kann. Das Anzugvermögen, die Geschwindigkeit und der Benzinverbrauch sind unverändert.

Richard B., Berlin

Wahrscheinlich hat Ihr Bella-Motor infolge starker Überhitzung Glühzündungen. Ist der Leerlaufbrennstoffkanal frei? Reinigen Sie vorsorglich den Tank und den ganzen Vergaser und bringen Sie ihn dann wieder auf die Serienregulierung bzw. die geübte. Ist der Brennraum innen ölkehlfrei? Steht nicht etwa eine Dichtungskante in den Brennraum, die im Betrieb glühen könnte? Schrauben Sie auf alle Fälle eine 240er Zweitaktkerze Bosch oder Beru ein, die überdeckt alle Wärmewerte zwischen 175 und 240 und ist sicher glühzündungsfrei. Sie können den Motor durch Öffnen der Gasdrossel auf Vollgas aus Dieseln und Glühzündungen leicht zum Stillstand bringen.

Seit etwa zweieinhalb Jahren beziehe ich nun Ihre interessante Revue. Viel Wissenswertes und Neuzugkeiten machen mir das Lesen Ihres Heftes zur Freude. Zum Glück hatte ich mit meiner Bella 150 nie Ärger, obwohl ich meinen Roller bereits mehr als genug beanspruchte. Wir, meine Frau und ich, und viel Gepäck — machten Fahrten auf den Großglockner, bis nach Neapel über die Abruzzen, über den St. Gotthard, über Julier- und Malojapass usw. Immer kamen wir ohne Panne nach Hause, nie hat unsere treue Bella versagt! Jetzt schaffen wir uns nun einen VW an, von dem wir natürlich die gleiche Zuverlässigkeit erwarten wie von unserer Bella. Diese verkaufen wir schweren Herzens, nachdem sie uns immerhin 30000 km mit sich herumgeschleppt. Zuguterletzt möchte ich Sie jedoch noch um eine Auskunft bitten: Obwohl ich nie einen Fehler an meiner Bella feststellen konnte, bemerke ich seit einigen Wochen folgendes:

So oft ich beim Fahren das Gas auch nur für eine kürzere Strecke etwas wegnehme, um dann — z. B. beim Überholen — wieder Gas zu geben, zieht der Motor anfangs wohl einige Meter richtig durch, läßt aber dann plötzlich nach. Es ist dann immer so, als wäre die Luft zu. So nach etwa 60 Metern zieht er dann wieder völlig normal. Es ist mir auch schon passiert, daß er mir nach längerem Gehen im Standgas abgestorben ist. Daraufhin konnte ich ihn nur durch Anschließen wieder „aufwecken“. Habe ich ihn dann wieder so weit, daß er läuft, dann quält er sehr stark. An was kann das wohl liegen? Ich fahre ständig Esso-Super mit Dosenöl, mache regelmäßig Ölwechsel, an der Wartung kann es kaum fehlen. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir dafür einen Tip geben könnten, da ich meinen Roller doch selbstverständlich in bester Ordnung abgeben möchte.

Helmuth St., Neu-Ulm

Was Ihre Bella anbetrifft, so empfehlen wir Ihnen, zunächst Vergaser und Brennstofftank zu säubern, wahrscheinlich wird vornehmlich das Leerlaufsystem immer wieder verstopft. Das genannte Quälmen dürfte von stark abgenutzten Kolbenringen herrühren. Bei starker Abnutzung lassen sie zuerst Öl in den Brennraum durch, das dann zum Teil in Quälform entweicht.

Als langjähriger Leser der RR erbitte ich heute die Beantwortung folgender Frage: Wie wird bei dem Messerschmitt-Kabinenroller KR 175 2 a die Kette nachgespannt? Da ich hier am Ort keine Vertretung von Messerschmitt habe, wollen Sie mir bitte Nachricht geben.

Harry K., Munster/Lager

Bei Kettenantriebsfahrzeugen ohne Kettenspanner an der Rudachse lassen sich die Hinterradketten ganz allgemein derart nachstellen, daß der gesamte Motorgetriebeblock nach vorn gezogen wird. Dies müßte auch bei Ihrem KR 175/2a so sein. Der Motorgetriebeblock müßte sich also nach Lösen der Befestigungsschrauben bzw. -mutter des Motorgetriebegehäuses mittels einer Stellerschraube nach vorn ziehen lassen. Sehen Sie sich doch, bitte, die Sache einmal aus der Frontperspektive an, etwa aus der Montagegrube einer Mechanikerwerkstatt.

Seit gut einem Jahr fahre ich eine Bella 200 ccm. Gleichmäßige und unverdrossene schnurte sie auf jeder Straße dahin. Kurz gesagt: ich bin zufrieden! Bis vor kurzem, da passierte mir folgendes auf ebener Straße: Ich fuhr mit Sozius ca. 1 bis 2 km 65 bis 70 km/h, dann beschleunigte ich schnell auf 75 bis 80 km/h. Es dauerte nicht lange, so merkte ich plötzlich ein Nachlassen des Motors trotz Gasgebens. Die Maschine wurde langsamer und ich zog sofort Kupplung. Auch stand der Motor dann still. Ich hielt an, schaltete auf Leerlauf, ein Druck auf den Anlasser und der Motor lief wieder. Dies ist mir öfters bei einer kleinen Tour passiert. Vor allem, wenn ich schnell auf 80 km/h beschleunigte. Ich wechselte die Kerze und etwas später trat dies öfter wieder ein (solo). Der Werkmeister einer Zündapp-Reparaturwerkstätte fuhr einmal Probe. Der Motor lief einwandfrei bei ihm. Er konnte es sich nicht erklären, woran es liegt. Ich fahre viel in der Stadt und brauche 4 Liter auf 100 km. Wo liegt das Übel begraben?

Erich R., Würzburg

Was nützt es, wenn der Vergaser reichlich genug einreguliert ist, trotzdem aber durch Schmutz im Tank teilweise eine teilweise oder gänzliche Verstopfung der Leerlaufdüse eintritt? Bitte zunächst einmal dahingehend eine Kontrolle zu machen, denn eine verstopfte Leerlaufdüse bedeutet eine derartige Gemischverknappung, daß ohne weiteres ein Kolbenklemmer die Folge sein kann.



Wie klar zu erkennen ist, steht auf dem Schild, das ja bekanntlich ohne entsprechenden Zusatz die Straße für Fahrzeuge aller Art sperrt: Nur für Durchgangsvorkehr. Oder sollten sich die Aufsteller desselben hierbei ausnahmsweise sogar etwas gedacht haben? Vielleicht wollen sie zum Ausdruck bringen, daß nur für Fußgänger der Durchgang gestattet ist und nicht für Kraftwagen? Erlebt haben wir ja schon manches. Gesichtet und belichtet in Kaltenkirchen, Hölstein.

L. B., Berlin

Ich bin zwar erst kurze Zeit Leser der RR, aber ich kann bereits jetzt sagen, daß sie mir gefällt. Besondere Aufmerksamkeit widme ich stets der Seite Leserbriefe, denn aus den einzelnen Nöten kann man wirklich manches lernen. Zu der Zuschrift des Herrn Josef H., Regensburg (Heft 2/1957) habe ich noch einige Detailfragen. Ist der Einbau eines Rückwärtsganges in den KR 175 in der von Ihnen geschilderten Art ohne großen technischen Aufwand möglich, bzw. was muß im einzelnen alles gemacht werden? Wie hoch belaufen sich ggf. die Kosten, wenn man es von einer Werkstatt ausführen läßt? Und da ich gleich beim Fragen bin, bitte ich um Ihre Stellungnahme zu einem anderen Problem: Kann die Polizei Schwierigkeiten machen, wenn man im Karo (175 oder 200) zu dritt (vorausgesetzt alle Mann finden Platz) ohne die zulässige Gesamtbelastung zu überschreiten durch die Gegend rollt. Ich bin deshalb skeptisch, weil im Kfz-Schein unter Zahl der Sitzplätze 2 eingetragen ist. Selbstverständlich kommt diese Belastung nur für kurze Strecken in Betracht, da ich meinen Karo nicht mit Gewalt aufarbeiten möchte. Aber interessieren würde mich hier die Rechtslage doch. Und wie steht's in dieser Sache bei Isotta's und Heinkel-Mobilen?

H. J., München

Ohne großen technischen Aufwand ist es nicht möglich, einen „Rückwärtsgang“ durch Drehrichtungswechsel der 175er Magnetzündler-Sachs zu verpassen. Am besten wäre dies noch möglich, indem Sie sich die linke Gehäuse- und Deckelhälfte des neuen 175er Sachs mit Elektroanlasser besorgen (sehen Sie aber vorerst nach, ob dann auch noch alles zusammenpaßt). Wenn alles zusammenpaßt, brauchen Sie dann nur noch den Vor- und Rückwärtslaufunterbrecher des Anlassermodells montieren und den Zündstromkreis für Rückwärtslauf über den Rückwärtsunterbrecher umschaltbar zu führen. Nun ist aber die Frage zu klären, ob der Zündfunke im speziellen Fall auch wirklich stark genug für Rückwärtslauf ist. Sollte das gerade hier nicht der Fall sein, müßten Sie auf Batteriezündung umbauen und den Primärstromkreis wahlweise umschaltbar über den Vorwärts- bzw. den Rückwärtslaufunterbrecher führen können. Das wäre wohl gleich das Zweckmäßigste. Sollte es allerdings mit dem Magnetzündler klappen, dann ist der linksseitige Vorwärtsunterbrecher natürlich überflüssig und es braucht nur der Rückwärtslaufunterbrecher an die Zündspule sinngemäß angeschlossen zu werden. Aber vielleicht hat Ihr Karo ohnedies schon Batteriezündung.

Zu Ihrer zweiten Anfrage möchten wir folgendermaßen Stellung nehmen: Bei der Besetzung eines Drei- oder Vierradfahrzeugs kommt es darauf an, daß

- das zulässige Gesamtgewicht nicht überschritten wird,
- der Fahrer in der sicheren Führung des Fahrzeugs nicht behindert werden kann.

Die Angaben im Kraftfahrzeugschein geben nur einen Anhaltspunkt dafür, bei welcher Inassenzahl beide Voraussetzungen erfüllt sind. Beim Karo kann somit, soweit die Höchstbelastungsgrenze nicht erreicht ist, auf dem Schoß der Beifahrerin ein kleines Kind befördert werden. Ähnlich verhält es sich bei Isotta und Heinkel-Kabine. Die Frage, ob der Fahrer in der sicheren Lenkung des Fahrzeugs beeinträchtigt wird, ist nur im Einzelfall zu beantworten. In dieser Beziehung müssen Sie Ihr gutes Gewissen zurate ziehen.

Wir wurden auf einen Druckfehler in Heft 5/57 aufmerksam gemacht, der uns entgangen war. Es muß auf Seite 121 im Heinkel-Bericht am Ende des 1. Absatzes natürlich „8% Steigung“ heißen.



Die echte „Falt-Kopuze“
Von einer Person leicht übersetzen
und abnehmen (DGM)

Nach Gebrauch sofort in Falten legen

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

Andere Typen sowie Prospekte und Materialmuster auf Anfrage.

Liefer. franco einschl. Verp., geg. Nachn., Rückgaberecht geg. Kaufpreiserstatt.

VELO-Sportartikelfabrik RM,
Düsseldorf, Birkenstraße 65

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

Auto- und Motorrad-Zubehör

Spezialität: Pelerinengarganen, Campingartikel

Angebote unverbindlich

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



DETHLEFFS CAMPER
AUCH FÜR DAS KLEINSTAUTO
DETHLEFFS WOHNWAGENWERFT, ISNY 7 (WITTBB.)

BEZUGSQUELLEN

Lenker und Lenkerarmaturen
Gustav Magenwirth KG, Urach/Württemberg.

KLEINANZEIGEN

SEPTEMBER/OKTOBER
Urlaub im Hochschwarzwald bei junger Försterfamilie geboten. Doppelzimmer. Anfragen erbeten unter „396“ Löffingen/Schwarzwald.

Die Roller-Mobil-Auto Revue

bringt anlässlich der Internationalen Automobilausstellung folgende Hefte:

Nr. 9 IAA-Anzeigenvorschau
Anzeigenschluß 12. 8. 57

Nr. 10 IAA-Hauptheft
Anzeigenschluß 2. 9. 57

Nr. 11 IAA-Rückblick
Anzeigenschluß 15. 10. 57

Belegen Sie bitte zeitig Ihren Anzeigenraum

Anzeigenverwaltung »Roller-Mobil-Auto Revue«
VERLAG UND ANZEIGENVERWALTUNG CARL GABLER,
München 1, Theatinerstraße 8, Telefon 2 86 86,
Fernschreiber 052/3662, Telegramm Gablerpress

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-Flachlank DM 5,85, Maico 500 u. Heinkel-Kabine DM 5,65
BMW-Isetta und Messerschmitt-Kabine DM 5,50
Primo, Lambretta und Heinkel-Motorroller
gegen nachträgliche Rücksendung des alten Deckels im Austausch DM 3,50.

Alpha-Meßgeräte, Düsseldorf, Wielandstr. 19

So wichtig wie der Führerschein

ist für jeden Kraftfahrer das große medizinische Volksbuch von Prof. Dr. Wilhelm Stepp

ABC der Gesundheit

288 Seiten, Halbleinen DM 9,80, kartoniert DM 8,50
mit Beilage »Erste Hilfe«
Von Presse u. Funk hervorragend gewürdigt

Die Beilage »Erste Hilfe« ist auch einzeln erhältlich zum Preise von DM —,50

Fragen Sie bei Ihrem Buchhändler oder schreiben Sie an den

CARL GERBER VERLAG · MÜNCHEN 5

»Roller-Mobil-Auto Revue« Wortanzeigen
für Kauf, Tausch und Rollerbekanntschaften

Günstige Preise: Je Textwort 40 Pf, fettes Überschriftswort DM 1,—
(Chiffreangabe = 3 Textworte DM 1,20, Chiffregebühr DM 1,50)

Senden Sie den Text an die Anzeigenverwaltung und überweisen Sie bitte gleichzeitig den errechneten Betrag auf das Postscheckkonto München 297 75 Carl Gabler, München, mit dem Vermerk „Kleinanzeige ROLLER-MOBIL-AUTO REVUE“. Ihre Anzeige wird dann im nächsten Heft veröffentlicht.

ANZEIGENVERWALTUNG ROLLER-MOBIL-AUTO REVUE:
VERLAG UND ANZEIGENVERWALTUNG CARL GABLER,
MÜNCHEN 1, THEATINERSTR. 8
Telefon-Sammeln. 28686, Telegrammadr.: Gablerpress., Fernschr. 052/3662.

Anzeigenannahme durch die Anzeigenverwaltung, durch die CARL GABLER WERBEGESELLSCHAFT MBH., Zentrale München 2, Karlsplatz 13, und durch alle fachgerechten Werbemittel.

12. 8. 57 Anzeigenschluß für das September-Heft

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

Die ideale Lösung

V-KABINE

V-GARAGE

Für alle in- und ausländischen Wagentypen. Fordern Sie Preislisten und Prospekte.

Hans R. Volk, Pforzheim

Für Ihren Roller nur das Beste!
Sättel, Sitzbänke u. -kissen

mit Westzeichen

PAGUSA

PAGUSA-Werke, Hamburg-Schenefeld

So wichtig wie der Führerschein

ist für jeden Kraftfahrer die Broschüre

»ERSTE HILFE«

44 Seiten, DM —,50

Carl Gerber Verlag · München 5



ROLLER-MOBIL-AUTO REVUE erscheint monatlich einmal. Zu beziehen durch die Post, den Buch- und Zeitschriftenhandel sowie im Abonnement durch die Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, 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 eingesandte Beiträge wird keine Gewähr übernommen. Rücksendung erfolgt nur, wenn Porto beiliegt. ANZEIGENANNAHME durch die Anzeigenverwaltung Carl Gabler, München 1, Theatinerstraße 8, Tel.-Sa.-Nr. 28686, Fernschreiber 052/3662, durch die Carl Gabler Werbegesellschaft m. b. H., Zentrale München 2, Karlsplatz 13, und durch alle fachgerechten Werbemittel. Anzeigenpreisliste Nr. 4 vom 1. XI. 1954. Druck: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München 5, Angertorstraße 2. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der photomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung in andere Sprachen, behalten sich Urheber und Verleger vor. Nachdruck nur mit Genehmigung der Schriftleitung.

**HUNDSTAGE-
WAS TUN?**



Nicht zu Hause verstecken, draußen im Freien gibt es genug schattige Plätze. Ein bißchen den Wind um die Nase wehen lassen, das tut gut bei diesen Temperaturen. Die glühend heißen Straßen stellen zwar besonders hohe Ansprüche an die Reifen. Aber Continental-Reifen sind ja bekannt für ihre große Strapazierfähigkeit. Immer und überall sichern sie gute Fahrt.

Verlangen Sie deshalb ausdrücklich

Continental Reifen

