

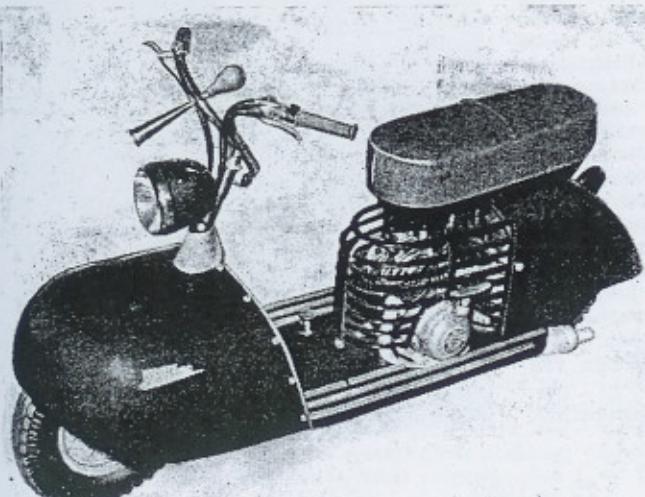
Roller Kosty 100

Die Firma Kosteletzky — durch ihre Fahrrad-Hilfsmotoren von Garelli und Lohmann bestens bekannt — hat sich vor geraumer Zeit entschlossen, einen billigen und absolut einfachen Roller auf den Markt zu bringen. Dazu hat sie sich mit Ing. Kauba, dem Konstrukteur des ersten Lohnerrollers, verbunden. Der Markt schien für ein billiges und doch volllauffähiges Kleinstfahrzeug offen zu sein, nachdem der erste Lohner, welcher nach denselben Gesichtspunkten entworfen wurde, Verfeinerungen und Verfeinerungen erfahren hat, die ihn einerseits nicht mehr als Fahrzeug ohne Luxus kennzeichnen und die andererseits den Preis gewaltig in die Höhe geschraubt haben. Kosty hat die umgekehrte Marschroute im Programm. Man will in Hinkunft die Fertigungserfahrungen nicht zur weiteren Ausstattung des Rollers verwenden, sondern bei dem bewußt einfachen Typ verbleiben und jeden Fortschritt dem Preis zugute kommen lassen.

Am Anfang aller Planungen stand das kleinste noch denkbare Antriebsaggregat, der Fuchsmotor. Ein Fuchs-Roller scheint gar nicht so aussichtslos, wenn man ihn als anspruchloses Stadtfahrzeug betrachtet, hat doch unser Freund Artmeier mit seinem selbstgebastelten Knirps seit Jahr und Tag Salzburg unsicher gemacht. Aber wie der Franzose sagt: l'appétit vient en mangeant — der Appetit kommt beim Essen. Die Kupplung des Fuchs ist doch nur eine Schaltkupplung, die eigentlich nicht als Anfahrtkupplung gedacht ist, sprich Tretkurbeln unumgänglich. Also wie ist es mit dem neuen 3-Gang-Fuchs mit Startvorrichtung und großer Kupplung? Hallein sagt, daß es noch nicht so

weit sei, daß auch ein Termin noch nicht abgesehen werden könnte. Ja und für zwei Personen (wer würde leichten Herzens auch beim langsamem Fahrzeug darauf verzichten) ist der „50er“ dann doch zu knapp. Also Rotax-Sachs. Gebläse wäre schön, aber wo die Wahl zwischen Gebläse und Starter besteht, da muß man doch den Starter vorziehen. (Diesbezüglich haben wir ein dickes Ei des Columbus auf Lager, es geht famos mit Gebläse und Starter; nur einmal anders herum denken — Die Red.) Mithin war der Motor gegeben: Der Rotax-Sachs/II, das heißt die neue Ausführung mit um zirka 10% gesteigerter Leistung und mit den beiden weit auseinandergesetzten Getriebegängen, mit Handstarter und der neuen viel weniger wegnehmenden Auspuffanlage.

Als Rahmen dient ein kräftiges Stahlrohr, das vom Steuerkopf weit nach unten gezogen wird — unter dem Motor durchläuft und hinter dem Motor senkrecht hinaufführt und mit seinem Ende den freitragenden Tank aufnimmt. Dieser Tank, es ist auf einem der Bildchen ganz deutlich zu sehen, hat eine breite Wanne für Pumpe, Werkzeug und Reserveschlauch, der Raum wird nach oben durch die Doppelsitzbank verschlossen, so daß nicht nur die wertvollen Utensilien, sondern auch der Tankverdeckluß im „Safe“ diebstahlsicher unterzubringen sind. Der Motorraum vor dem Rahmenrohr wird durch einen Beißkorb gegen die Beine und die Kleider geschützt und doch bleiben schon ohne Abnahme des Gitters die täglichen Notwendigkeiten zugänglich. Nichtdestoweniger kann man den kompletten Beißkorb nach Lösen zweier Rändelmutter abheben und hat das ganze Beuschl wie bei einem Motorrad frei vor sich, so daß sich alle Arbeiten, mit Ausnahme einer Generalreparatur, durchführen lassen. Hinter dem Rahmenrohr hängt eine solide freitragende Leichtmetallhaube, der nur die Aufgabe eines Kotflügels zufällt. Dieser „Radkasten“ ist gegen den Motorraum durch ein Gummischott abgedeckt. Besonders zu erwähnen wäre, daß das Hinterrad Ausfallenden und



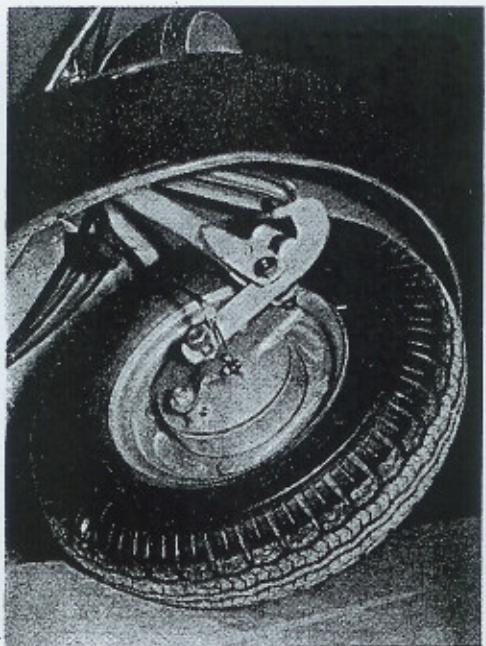
$48 \times 54 = 98$ cm, 2 T—NK,
1:6,0 2,5 PS bei 4000 U/min,
Magnetzündung, Mischungs-
schemierung

Zahnräder, 2-Gang-Getriebe
mit Lenkerschaltung, Kette
Rohrrahmen, Schwingarmfede-
rung (Gummi), 4,00—8,00,
Tank 6,8 Liter

Radstand 127, Länge 167,
Breite 67, Sattelhöhe 72, Bo-
denfreiheit 12 cm

55 kg, 62 km/h, 2,5 l/100 km

M o t o r r a d



keine Kettenspanner hat. Das Hinterrad steht immer auf Spur, es wird nämlich der Motor verschoben. Ist viel logischer, denn warum soll man das Hinterrad jedesmal verrücken und neu einstellen, wo es doch viel häufiger als der Motor ausgebaut wird.

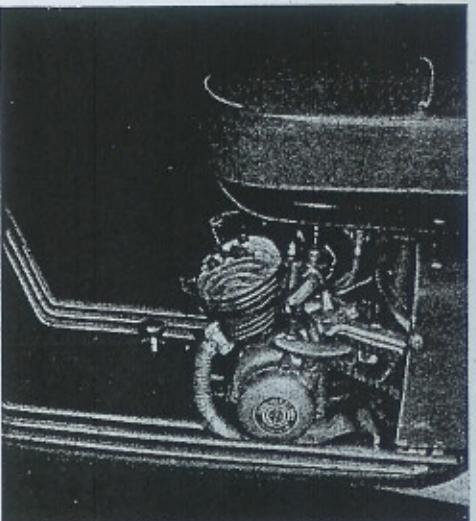
Der Vorderteil des Rollers ist ebenfalls durch eine niedrige Leichtmetallhaube abgedeckt, so daß es auch hier keinen eigentlichen Kotflügel, sondern nur einen freitragenden Radkasten gibt. Der Scheinwerfer wird mit dem Lenker verschwenkt, es bleibt der wesentliche Vorteil des „Hineinleuchtens“ in Kurven erhalten. Der Lenker ist wie bei vielen neuen Rollern hirschgeweihartig in die Höhe gezogen, am Steuerkopf sitzt der uns liebgewordene „Kaubahaken“ zur Aufnahme der Aktentasche, der mit einem normalen Vorhängeschloß als Lenkungssperre zu benutzen ist. Die Lenkerenden sind besonders liebevoll ausgebildet. Rechts sitzt ein normaler Kupplungshebel mit einem kleinen Hebel, den wir sonst zum Beispiel als Zündverstellhebel an Motorrädern kennen, der hier aber als Dekompressor dient. Links sitzt wie gewohnt der Kupplungshebel und wieder eine Art Zündverstellhebel, der mittels kleiner Kugelarretierung als Getriebeabschaltthebel ausgebildet wurde. Das Ganze sieht klar und einfach aus und wirkt durch die vollkommene Symmetrie sehr elegant. Die Ballhupe (warum nicht, beim billigsten Fahrzeug genügt sie vollkommen) ist vorderhand noch am Lenker befestigt, aber diesbezüglich dürfte es wahrscheinlich noch eine nette Überraschung geben, jedenfalls verschwindet sie, dem Auge zuliebe, von dort.

Das Vorderrad wird in einer Schwinggabelfede-

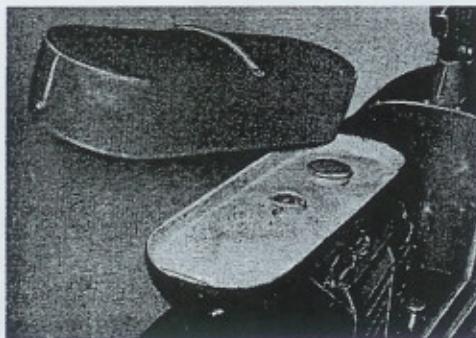
lung gehalten. Raderhebungskurve und Stoßrichtung sind identisch (es tut sich also schon überall etwas, um dieser Erkenntnis Rechnung zu tragen). Das Ganze ist überhaupt überzeugend einfach, klar und wirkungsvoll. Zwei Gummiringe geben das Federelement und sind weich und eigendämpfend. Durch die Auslegung der Federungskinematik wurde auch noch eine Progressivität erzielt. Herz, was willst du mehr? Es steht schon dafür, daß man sich das Ganze einmal im Bildchen näher betrachtet, billiger geht es nicht mehr und doch ist mit allem auch größten Aufwand die Wirkung nicht mehr viel zu verbessern. Überhaupt müssen sich die Roller-Bastler einmal mit dem Kosty 100 befassen, da hängen eine Menge von Ideen daran, die sich in Kleinserie, zum Teil in Einzelfertigung verwirklichen lassen und trotzdem vollwertige Lösungen darstellen.

Jetzt zu dem, was der KK, der Kosty-Kirne, kann. Durch den stärkeren Motor erreicht man bei normaler Kleidung solo 62 km/h, was beim Sache noch nicht viel sagt. Da muß man wissen, daß gerade der Sache ein Drosselmotor ist, der als vollgasfest ohne Beispiel gilt. Man kann also mit Langstreckenschnitten in ebenem Gelände von 50 km rechnen, auch zu zweit. Damit kommt man schon recht schön weiter. Der Normalverbrauch liegt in der Stadt bei 3,0 Liter/100 km, Überland bei 2,5 Liter/100 km, und wenn man mit Volldampf voraus dahinzuschert bei rund 3,5 Liter/100 km. Der Verbrauch läßt sich aber sehr weit drosseln, wenn man die 53er Düse einschraubt, die Werte lauten dann zirka 2,5/2,0/3,0 Liter je 100 km. Allerdings darf man das erst bei voll eingefahrenem Motor machen und muß auch bei der Vollgasfestigkeit einiges abstreichen.

Für Fahrten in bergigem Gelände mit langen Steigungen sollte man die kleine Düse von wegen Innenkühlung überhaupt nicht einsetzen. Bergfahrten und Kühlung sind identische Pro-



bleme. Ein gebläseloser Motor muß in Bergstrecken warm werden, Kühlpausen sind also bei starker anhaltender Bergleistung nicht zu vermeiden. Jedenfalls soll als Richtschnur gel-



ten, daß ein gesunder luftgekühlter Sache die normalen Wienerwaldsteigungen wie Exelberg, Kleiner Semmering, Höhenstraße usw. in voller Länge ohne Kühlpause, trotz Belastung, mit zwei Personen schafft. Bei kürzeren Straßensteigungen und zwei Normalportionen auf der Sitzbank oder Kühlpausen kann man mit 15%

Steigungsfähigkeit rechnen. Ausgiebige Versuche haben jedenfalls eindeutig erwiesen, daß der Motor im Kosty 100, durch die niedrige Schnauze und die Tatsache, daß die Beine als Windleitung fungieren, besser gekühlt ist, als dies bei der Luftschaufelkühlung der Fall war.

Von den Details wäre zu erwähnen, daß die Kette besonders gut gegen den vom Hinterrad abgeschleuderten Schmutz geschützt ist und daß sich der vordere Radkasten als Kotflügel zum Quadrat bewährt, der Schmutzschutz von vorne her ist jedenfalls frappant. Durch die geschickt gemachte Vorderradfederung und durch andere Fahrgestellveränderung hat die Straßenlage gegenüber dem ersten Roller von Ingenieur Kauba ganz gewaltig zugenommen. Der Zentralrohrrahmen und die Hakenbremse ergeben einen breiten und ebenen „Fußboden“, was man zweifellos als Vorteil werten wird.

Jetzt zum Schluß die Kardinalfrage, der Preis. Mit Sitzbank stellt sich der Kosty 100 auf S 6900,—. Gerechterweise muß man beim Vergleich mit anderen Rollertypen noch bedenken, daß hier, durch die Konstruktion bedingt, ein Soziussitz mitgeliefert wird. Da dieser auch einen Wert von etwa S 300,— darstellt, so müßte man einen Vergleichspreis von rund S 6600,— annehmen.

Rucksackbeförderung, Damenreitsitz

Über das Mitführen von Rucksäcken auf Krafträder hat das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau in einem Erlaß vom 13. Dezember 1949 folgendes ausgeführt: Sofern ein Rucksack auf dem Kraftstoffbehälter so gelagert ist und solche Abmessungen aufweist, daß weder eine Beeinträchtigung der Aufmerksamkeit oder der freien Sicht, noch eine Behinderung der Bewegungsfreiheit des Fahrers gegeben erscheint, ist gegen eine solche Mitnahme nichts einzuwenden. Es ist jedoch auch bei einem kleinen Rucksack erforderlich, daß er auf dem Fahrzeug befestigt wird und nicht zwischen den Armen oder Beinen des Fahrers gehalten werden muß. Ebenso ist ein Anhängen des Rucksackes mit den normalen Tragriemen an der Brust des Fahrers unzulässig, da nach Ansicht des Ministeriums hierdurch eine Behinderung entsteht. Leider dürfte dieser Ministerialerlaß nicht bei allen Polizei- und Gendarmeriestellen bekannt sein, weil bei immer wieder vorkommenden Beanstandungen einzelne Beamte oft andere Rechtsauffassungen zeigen. Allerdings — ein Rucksack wird wohl nur dann als befestigt bezeichnet werden können, wenn er nicht schon beim leichtesten Neigen des stehenden Fahrzeugs herunterzurutschen beginnt. Die Bewegungsfreiheit des Fahrers dürfte dann gegeben sein, wenn dieser den Lenker nach beiden Seiten ganz einschlagen und die Pedale betätigen kann, ohne dabei an den Armen oder Knie vom Rucksack behindert zu werden. Ein Entfernen der Tragriemen des Rucksackes ist, entgegen einer Veröffentlichung eines anderen Fachblattes, nicht vorgeschrieben

und auch absolut nicht notwendig. Ob ein Rucksack auf dem Rücken des Fahrers getragen werden darf, ist in diesem Erlaß nicht enthalten. Doch dürfte nach den allgemein geltenden Bestimmungen dagegen nichts einzuwenden sein, wenn der Rucksack den Fahrer beim freien und beweglichen Sitzen nicht beeinträchtigt.

Da Motorroller Fahrzeuge sind, die es den Benützern ermöglichen sollen, auch mit eleganter Kleidung darauf zu fahren, kommt es in letzter Zeit häufig vor, daß sich die Sozias wegen der heutigen Mode im Damenreitstuhl auf den Roller setzen. Es ist nun von dem fahrerischen Können des Lenkers, vom Gleichgewichtsinn und Körpergewicht des Mitfahrers und von der Bauart des Rollers abhängig, ob daraus irgendeine Gefahr entsteht. Das Verkehrsamt der Bundespolizeidirektion Wien vertritt hier die Ansicht, daß das Mitfahren im Damenreitstuhl auf Motorrollern zwar nicht grundsätzlich strafbar wäre, jedoch bei auftretenden Komplikationen diesem Umstand besonderes Augenmerk zugewendet werden sollte. Im übrigen bleibt es dann wohl jedem einzelnen Straßenaufsichtsorgan überlassen, ob in einem Einzelfall auf Grund der geschilderten Nebenumstände sein Einschreiten erforderlich erscheint. Bei Stürzen oder anderen Verkehrsunfällen könnte es leicht möglich sein, daß dem Lenker wegen einer solchen von ihm geduldeten Sitzhaltung seines Mitfahrers Vorwürfe gemacht werden. Es muß deshalb jedem Roller-Herrenfahrer überlassen bleiben, ob er seiner Sozietta im Reitstuhl Platz zu nehmen gestattet. Oswald