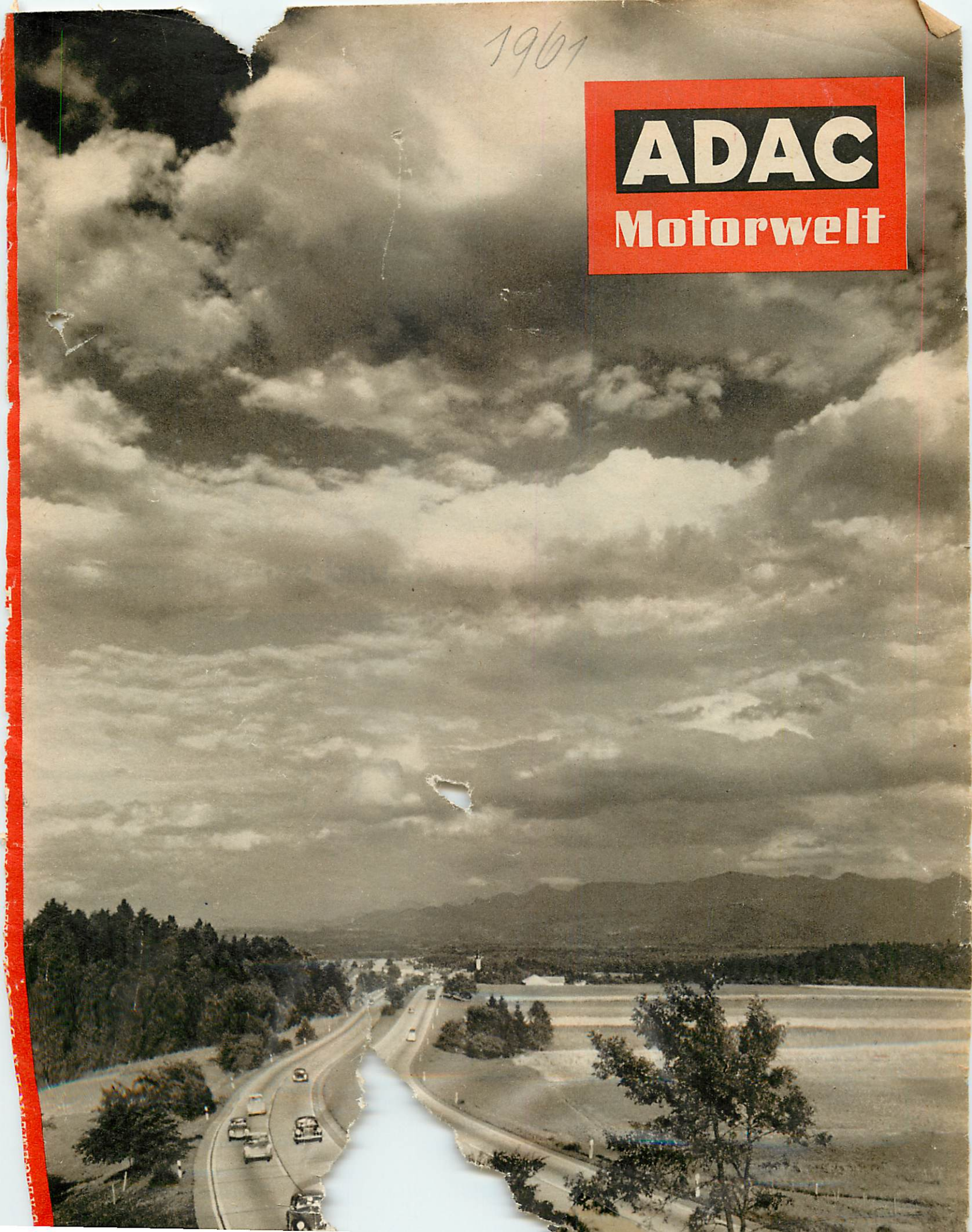


1961

**ADAC**

**Motorwelt**



# Schnell schneller



# ...und schnell gestoppt



Vor 25 Jahren eine europäische Sensation durch hängende Ventile und verschleißmindernden kurzen Hub, gehörte er ständig weiterentwickelte Vierzylinder zu den bewährtesten überhaupt. Seine Zuverlässigkeit ist beispielhaft. Seine Sicherheit begeistert und... Lastzügen vorbei, schnell am Berg – sicher und mit unverbrauchten Nerven, nur früher als gedacht, erreichen Sie Ihr Ziel. So flink der REKORD beschleunigt, so unverzüglich ist er auch zu stoppen. Das gibt Vertrauen! Das schützt gegen die Unbilligkeiten des Verkehrs. Finden Sie...

# FÜR WINTER UND SOMMER 2 PROFILE = 1 REIFEN



FÜR DEN WINTER



FÜR DEN SOMMER

Jawohl, der neue Pirelli INVERNO hat ein M+S - Profil und ein zweites, grundverschiedenes für sommerliche Straßen, das erst zum Vorschein kommt, wenn das Stollenprofil nach den harten Winterkilometern abgefahren ist.

In Schnee und Matsch helfen die Stollen des Pirelli INVERNO nicht nur spursicher zu ziehen, sondern auch ebenso spursicher zu bremsen.

Die starke Seitenwulst des Pirelli INVERNO drückt den Schnee so zusammen, daß die Schleudergefahr in der Kurve und bei hoher Geschwindigkeit stark gemindert wird.



# PIRELLI

Beratung und Verkauf durch den Reifenfachhändler

# inverno

EIN REIFEN MIT ZWEI PROFILEN

# BWC SWISS



Sie wünschen sich eine preiswerte Original Schweizer Markenuhr – fragen Sie im Fachgeschäft nach

Nur millionenfach bewährte Vollankerwerke mit Incablocstoßsicherung, 17–25 Rubis, in modernster technischer Ausführung tragen das Zeichen

Traditionsbewußte Fachkräfte, ausgerüstet mit den zuverlässigsten optischen und elektronischen Prüfgeräten fertigen die Markenuhren

Modelle in Plaque-Stahl und Gold auch mit automatischem Aufzug. Dem Service wegen nur im Fachgeschäft.

BWC  
SWISS

BWC  
SWISS

BWC  
SWISS

## Hier spricht die ADAC-Reise

### Seereisen

Seereisen bieten erholsame und zugleich erlebnisreiche Urlaubstage. Das Angebot guter und preiswerter Reisen mit modernen, sicheren und komfortablen Schiffen wird immer größer. Hier können wir nur eine kleine Anzahl aus dem reichhaltigen Programm anführen; es sind interessante Fahrten, die wir vermitteln:

#### Zum Jahreswechsel mit der „Hanseatic“ auf hoher See

Eine ideale Reise nach dem Süden vom 27. Dezember bis 10. Januar mit dem 30 000 BRT großen Turbinenschiff „Hanseatic“. Es ist eine der schönsten und erlebnisreichsten Fahrten, denn von der winterlichen Kälte, die über Europa liegt, geht es in den sonnigen Süden. Sonnenhungrige kommen dabei voll auf ihre Kosten. Das Reiseprogramm ist so geschickt zusammengestellt, daß es allen nur erdenklichen Wünschen gerecht wird. Insgesamt werden nur vier Häfen – Funchal/Madeira, Santa Cruz/Teneriffa, Casablanca/Marokko und Lissabon/Portugal – angelaufen, damit die Ausflügler reichlich Zeit für ihre Entdeckungen haben. Mit einem großartigen Feuerwerk wird in Funchal das neue Jahr eingeschossen, spielende Delphine, fliegende Fische werden Sie auf dieser erholsamen Fahrt begleiten, die Ruhe und Entspannung in einem wundervollen Klima bietet. Dabei wird die „Hanseatic“, die bei dieser Reise nur Erste Klasse führt, mit ihren sieben Decks, den geschmackvollen Aufenthaltsräumen, den Tanzbars und Schwimmbädern Ihr schwimmendes Luxushotel sein. Preis ab 1050 DM.

#### Besuch in fünf Ländern

Wer zum Jahreswechsel in fremden Ländern weilen und viel Neues kennenlernen möchte, dem kann die Fahrt mit der 20 000 BRT großen „Frederico S“ empfohlen werden. Dieses schnelle, komfortable italienische Schiff läuft am 26. Dezember von Genua zu einer Fünf-Länder-Reise aus. So werden neben Neapel noch Alexandria, Port Said, Beirut und Athen angesteuert. Da hat man Gelegenheit, erlebnisreiche und interessante Landausflüge mitzumachen. Am 7. Januar endet die Reise wieder in Genua. Preis ab 1055 DM.

#### Große Silvester-Reise

Die „Queen Frederica“, ein über 21 000 BRT großes, modernes Schiff, steht in der Zeit vom 27. Dezember bis 8. Januar für eine große Silvester-Reise ins Mittelmeer zur Verfügung. Die Abfahrt erfolgt in Genua, führt über Malta, Tripolis, Alexandria, Rhodos, Athen nach Neapel. Preis ab 795 DM.

**Mittelmeer-Orient-Kreuzfahrt** mit SS „Queen Frederica“ vom 8. bis 19. Januar 1962. Route: Neapel – Alexandria (Fahrt nach Kairo) – Haifa – Piräus (Athen) – Neapel. Preis ab 620 DM.

**Kanarische Inseln** mit den bewährten spanischen Schiffen „Ernesto Anastasio“ und „Ciudad de Cadiz“, 9 Tage auf See zu den Inseln des ewigen Frühlings. Erholungsaufenthalt wahlweise auf Teneriffa im Hotel Taoro in Puerto de la Cruz oder auf Gran Canaria in Las Palmas. Dauer der Reise 23 Tage, von und bis München ab 1290 DM. Nächste Abfahrten: 24. 11., 26. 12. 1961, 11. 1., 25. 1., 8. 2., 15. 2., 22. 2., 8. 3., 15. 3., 22. 3., 5. 4., 12. 4., 19. 4., 3. 5. und 17. 5. 1962.

**Ägypten** mit den italienischen Luxusschiffen „Ausonia“ (12 000 BRT) und „Esperia“ (10 000 BRT). Kombinierte See- und Landreise, u. a. 12 Tage Aufenthalt in Ägypten. Besuche von Kairo, Assuan und Luxor. 22 Tage, von und bis München ab 1690 DM. Abfahrten 24. 11., 26. 12. 1961, 10. 1., 31. 1., 16. 2., 2. 3., 16. 3., 30. 3., 13. 4. 1962.

**Kurs auf Dakar** mit der M/S. „Lyautey“ (10 000 BRT) von Marseille über Santa Cruz de Teneriffa nach Dakar in Afrika. 13 Tage ab 1420 DM. Abfahrten: 27. 1., 10. und 24. 2., 10. und 24. 3., 7. und 21. 4., 5. und 19. 5. 1962.



Mit der „M/S. Lyautey“ fährt man von Marseille nach Dakar. Es ist eine interessante Reise nach Westafrika mit seinem bunten und geheimnisvollen Leben.

**Ins Heilige Land und nach Ägypten.** Vom 26. 12. bis 16. 1. von Triest auf der „Ausonia“ über Venedig, Brindisi, Alexandria, Beirut, (Fahrt nach Baalbek – Damaskus – Jerusalem, Abflug nach Kairo, Ausflüge nach Theben, Gizah, Karnak und Luxor) – Schiffsreise nach Syrakus – Neapel – Marseille nach Genua. Preis ab 1945 DM.

**Rundreise durch die marokkanischen Königsstädte.** 13 Tage dauert die erlebnisreiche Reise durch die hochinteressanten marokkanischen Königsstädte mit ihren eigenartigen Bauten. Abfahrt in Marseille, ab 1460 DM.

**Italien – Ägypten – Libanon – Cypern – Syrien – Türkei – Griechenland.** Wiederholung der am 20. 4. 1961 mit großem Erfolg durchgeführten exklusiven Kreuzfahrt mit den luxuriösen ital. Schiffen „Stelvio“ bzw. „Brennero“ je 5000 BRT, (Baujahr 1959), am 7. 3. und 4. 4. 1962 ab und bis München, 22 Tage, ab 1695 DM. Gesamtes Landprogramm je Person 348 DM. Bitte melden Sie sich frühzeitig an, damit wir Ihnen den gewünschten Kabinenplatz sichern können. Die erste Reise im April dieses Jahres fand bei allen Beteiligten große Zustimmung und beste Beurteilung.

### Kreuzfahrten der „Agamemnon“ 1962

**Silvesterfahrt nach Madeira, Marokko und Spanien** vom 27. 12. 1961 bis 9. 1. 1962, 13 Tage, 5 Länder, 7 Häfen, 5 1/2 Tage auf See, ab 990 DM.

**Westafrikafahrt** vom 10. bis 30. 1. 1962, 20 Tage, 5 Länder, 7 Häfen, 12 1/2 Tage auf See, ab 1525 DM.

**Große Afrikafahrt** vom 31. 1. bis 2. 3. 1962. 30 Tage, 8 Länder, 9 Häfen, 19 1/2 Tage auf See, ab 2300 DM.

**Erste Orientfahrt** vom 3. bis 21. März 1962, 18 Tage, 5 Länder, 8 Häfen, 8 Tage auf See, ab 1375 DM.

**Zweite Orientfahrt** vom 22. 3. bis 9. 4. 1962, 18 Tage, 6 Länder, 7 Häfen, 8 Tage auf See, ab 1375 DM.

**Osterfahrt nach dem Orient** vom 10. bis 28. 4. 1962, 18 Tage, 5 Länder, 7 Häfen, 6 1/2 Tage auf See, ab 1375 DM.

**Erste Fahrt nach Griechenland, der Türkei und dem Schwarzen Meer** vom 29. 4. – 15. 5. 1962, 4 Länder, 10 Häfen, 8 Tage auf See, ab 1225 DM.

**Zweite Fahrt nach Griechenland, der Türkei und dem Schwarzen Meer** vom 16. 5. bis 2. 6. 1962, 17 Tage, 5 Länder, 13 Häfen, 7 Tage auf See, ab 1300 DM.

**Große Mittelmeerfahrt** vom 3. bis 18. 6. 1962, 15 Tage, 7 Länder, 9 Häfen, 7 Tage auf See, ab 1150 DM

## Hotelpauschalen

Sehr umfangreich war unser Angebot bei Winteraufenthalten, das im September-Heft der ADAC-Motorwelt erschien. Hier hatte man wirklich die Qual der Wahl. Einen kleinen Auszug reizend gelegener Orte, die einen ruhigen und erholsamen Urlaub bieten, finden Sie nachstehend. Nur eine Bitte sei nochmals ausgesprochen: Bestellen Sie bitte zeitig, denn Winterurlaub wird bei sehr vielen groß geschrieben.

### DEUTSCHLAND

**Oberaudorf (500 m).** Beliebter Wintersportplatz in einem Talkessel des Inn. Sessellift zum Hoheck, Rodelbahnen, Eislaufplatz.

Im Ortsteil Mühlbach gelegenes, gemütlich und originell im oberbayerischen Stil einger. Haus. Vollpension HS 25. 12.–7. 1. und 1. 2.–15. 3. 15,50 DM, ZS 7. 1.–1. 2. 14,95 DM, NS 14,50 DM.

**Ruhpolding (659 m).** Gepflegter Kur- und Wintersportplatz.

Gediegen einger. Gästehaus in schöner, ruhiger Lage. Fachmännische Leitung, persönliche Atmosphäre. Halbpension HS 15. 12.–7. 1. und 4. 2.–11. 3., 11,60 DM, NS 10,90 DM.

### ÖSTERREICH

**Gerlos (1246 m) Tirol.** Bekanntes Bergdorf. Übungshänge. Touren, Skilifte.

Führendes Haus im Tiroler Stil, gemütliche Atmosphäre. Vollpension HS 20. 12.–10. 1. und 1. 2.–14. 4. ca. 15,10 DM, NS ca. 13,40 DM.

**Katschberghöhe 1641 m) Kärnten.** Direkt auf der Paßhöhe, am Rand des Tauerngebietes, gutes Skigelände, weite baumlose Hänge, Skilifte. (Unser Bild.)

Renoviertes Alpenhotel, alleinstehend auf dem Paß. Betreuung und Verpflegung gut. Vollpension HS 15. 12.–8. 1. und 10. 2.–30. 4. ca. 15,40 DM, NS ca. 12,30 DM.



Der *Scotch Whisky*  
den man nicht vergift!

Alleinimport: EPIKUR GmbH., Koblenz/Rhein  
VAT 69 als Geschenk vermittelt auch TELEpresent

**Rauris (948 m) Land Salzburg.** Wintersportort im gleichnamigen Tauern mit Übungsgelände für Anfänger und Fortgeschrittene.

Gut geführter Gasthof, 4 km vor Rauris. Vollpension HS 20. 12.–6. 1. und 1. 2.–31. 3. ca. 11,80 DM, NS ca. 10,20 DM.

**Schönberg (1026 m) Tirol.** Am Eingang des Stubaitales. Ideal für Spaziergänger und Wanderer.

Behaglich einger. Hotel-Pension. Wiener Küche. Vollpension HS 20. 12.–7. 1. und 1. 2.–1. 3. ca. 14,60 DM, NS ca. 13,90 DM.

**Tauplitz (890 m) Steir. Salzkammergut.** Kleiner Wintersportort mit der bekannten Tauplitzalm. Ideal für Anfänger und Spitzenläufer.

Neuerbaute, sauber und gut eingerichtete Pension in ruhiger Lage. Vollpension ca 13,90 DM (ganzj. Preis).

### ITALIEN

**Jaufenpaß – Passo del Giovo (2094 m).** Weites Skigebiet mit baumlosen Hängen, gute Tourenmöglichkeiten.

Einfacher Berggasthof, Zimmer ohne Fließwasser. Zentralheizung. Vollpension HS 20. 12.–10. 1. und 11. 2.–30. 4. ca. 14,30 DM, NS ca. 12,30 DM.



Mit zu den schönsten Aussichtspunkten in Südtirol zählt der über 2000 Meter hohe Jaufenpaß. An klaren Wintertagen sind vor allem die wichtigen Stubaier Gletscherberge zum Greifen nahe. Unser Foto zeigt die Paßhöhe mit dem Gasthof. Die weiten, baumlosen Hänge lassen das Herz jedes Skifahrers höher schlagen.



**Kasern – Casere (1595 m).** Ideal für Anfänger und Tourenfahrer. Einfach eingerichteter älterer Gasthof am Ortsausgang. Eigener Schlepplift. Vollpension ca. 11,70 DM (ganzj. Preis), (unser Bild).

**Pedraces – Pedraces (1315 m).** Hauptort des oberen Gaderates (Abteital). Abfahrten jeden Schwierigkeitsgrades. Lifte.

Modernisiertes Sporthotel am Ortseingang. Vollpension HS 20. 12. bis 8. 1. und 3. 2.–26. 3. ca. 15,60 DM, NS ca. 12,30 DM.

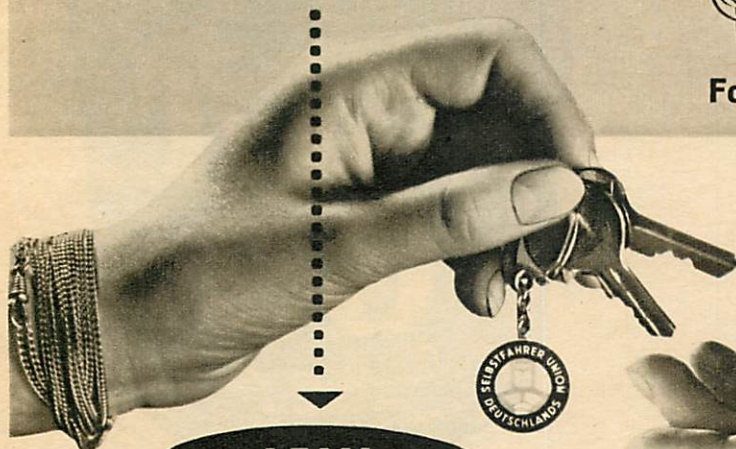
### Winter in Südtirol

Immer mehr urlaubsreife Menschen entdecken, wie gesund und erholsam ein Urlaub im Winter ist, ständig wird das Heer der begeisterten Skiläufer größer. Es ist schon oftmals bewiesen: Jeder Urlaubstag in der verschneiten Landschaft, in der klaren, würzigen, gesunden Winterluft zählt doppelt. Unter den vielen Wintersportgebieten der Alpen nimmt Südtirol eine besondere Stellung ein, und als sich im vergangenen Jahr verschiedene Südtiroler Orte entschlossen, vom 6. Januar bis Anfang Februar einen preisgünstigen Aufenthalt anzubieten, fanden sie ein erfreulich starkes Echo. In dieser Saison hat man eine Auswahl unter 33 Orten, die einen Pauschalauftenthalt zum Pensionspreis zwischen 8 und 15 DM anbieten. Dabei handelt es sich um Doppelzimmer mit Heizung, fließendem Warm- und Kaltwasser. (Einzelzimmer – nur in beschränkter Zahl – 10% Aufschlag.) In der angegebenen Zeit sind auch die Skiliftpreise und Skikursgebühren stark, teilweise bis zu 50%, ermäßigt. Die Sonderaktion steht unter dem Patronat des Landesverkehrsamtes Bozen. Sonderprospekt bitte anfordern.

Wenn Sie mit drei oder vier Personen verreisen möchten, und zwar zu den gleichen Kosten, als wenn Sie alleine fahren –



Ford 17M



wegen **LEIH** wagen  
**UNION**  
fragen



## SELBSTFAHRER UNION

In mehr als 45 deutschen Städten

Keine Abnahme von Mindestkilometern ·  
Einfachste Formalitäten · Erstklassiger  
Versicherungsschutz · Neueste Modelle

Verlangen Sie bitte unsere Information SU 6

Zentrale: Hamburg 39, Bebelallee 72 · Ruf: 0411/51 99 71 · Telex: 021/3246

### Drei preiswerte Tage in Meran

Ein preiswertes, dreitägiges Wochenende kann man in der weltbekanntesten Kurstadt Meran vom 15. Oktober bis 15. November, vom 15. Februar bis eine Woche vor Ostern und vom 15. Mai bis 10. August verbringen. Dabei sind die Preise für Voll- oder Halbpension für ADAC-Mitglieder stark ermäßigt. So beträgt der Pauschalpreis für 3 Tage in Hotels der I. Klasse 9000 Lire, in der II. Klasse 7500 und in der III. Klasse 6600 Lire. Außerdem erhält jeder Gast eine Ermäßigungskarte, die auf verschiedenen Sesselliften und Seilbahnen in der Meraner Gegend Gültigkeit hat.



**Toblach – Dobbiaco (1250 m).** In einem weiten Talkessel des Pustertales. Skihänge. Tourenmöglichkeiten. Skilifte. (Unser Bild). Modernisiertes Haus, gut eingerichtet, außerhalb des Ortes an der Straße. Vollpension HS 22. 12.–7. 1. ca. 16,20 DM, NS ca. 13 DM.

### SCHWEIZ

#### 3. Vorweihnachts-Skikurs in St. Moritz

Das Reisebüro des Automobil-Clubs der Schweiz veranstaltet vom 10.–17. 12. 1961 diesen Skikurs in St. Moritz zum dritten Male. Unterkunft im Hotel Kulm, das der Luxuskategorie angehört. Pauschalpreis pro Person 320 sfrs. mit 7 Tagen Vollpension bei Unterbringung in Doppelzimmern einschließlich Bedienung und Taxen sowie an 6 Tagen je 4 Stunden Skiunterricht mit einheimischen Skilehrern unter der Leitung von Ex-Weltmeister Edi Reinalter. Klassen mit je 8 Kursteilnehmern; in den höheren Klassen wird auch die Wedeltechnik gelehrt. Bahnabonnement für Anfänger für unbeschränkte Fahrten auf die Corviglia inkl. Skilift 25 sfrs.; für Fortgeschrittene Generalabonnement 45 sfrs. für unbeschränkte Fahrten auf sämtlichen St. Moritzer Bahnen (ausgenommen Suvretta und Rominger Skilifte).

## Bungalows, Chalets, Ferienwohnungen

Diese neue Art von Ferienunterkünften ist so gefragt, daß sie zur Mangelware wurde. Wir empfehlen, bereits in den kommenden Wochen für die Hauptsaison 1962 Ihre Bestellung einzusenden, obwohl sich Preise und Objekte noch ändern können. Für nachstehende Angebote liegen jedoch die Preise für 1962 bereits fest.

### Calpe – ein spanisches Ferienparadies

Malerischer Ort zwischen Valencia und Alicante an der Orangenküste. Appartementhaus am Strand (Kieselsand, Fels), Garten, Autoabstellplatz. Wäsche wird gestellt.

Typ A für 2 bis 3 Personen: komb. Wohn-Schlafraum mit gedeckter Veranda oder Balkon, Duschbad mit WC, Kleinküche (Butangas).

Typ B für 4 bis 5 Personen: Wohn-Eßzimmer, gedeckte Veranda oder Balkon, 2 Zweibettzimmer, Bad mit WC, Küche (Butangas).

Preis pro Tag:	2 Personen	3–4 Personen	
Mai bis September	13 DM	22 DM	Zusatzbett 3,50 DM
Oktober bis April	9 DM	17 DM	Zusatzbett 3,50 DM

Zusatzkosten: 15% Bedienung, Strom (220 V), Butangas.  
Mindestmietdauer: 14 Tage von Samstag zu Samstag.



Joker M von Graetz:

# das Autoradio der Zukunft!



- nicht mehr starr eingebaut, sondern mit einem Griff herauszunehmen
- gleichermaßen leistungsstark als Autosuper wie als Kofferempfänger
- sekundenschnell in die Spezialhalterung im Wagen geschoben
- automatischer Anschluß an Auto-Lautsprecher, -Batterie, -Antenne und Steuerleitung für Automatic-Auto-Antenne
- für jeden Wagentyp geeignet
- Voll-Transistorgerät und dadurch überaus sparsam im Stromverbrauch
- diebstahlsichere Spezialhalterung mit Montage-Material DM 28,50
- 12-Volt-Adapter für Betrieb an einer 12-V-Autobatterie DM 19,-

Jeder gute Fachhändler führt Ihnen den Joker gern unverbindlich vor.



DM 314,-

# Graetz

BEGRIFF DES VERTRAUENS

Rundfunk- und Fernsehgeräte · Stereo-Musiktruhen · Tonband- und Diktiergeräte



nimm



ROTE FARINA MARKE

ORIGINAL EAU DE COLOGNE

... gepflegte Menschen wissen warum



Schwamm drüber-  
natürlich den von  
der Schwamm zum Waschen und zum Ledern



### Laigueglia, ital. Riviera

Bekannter kleiner Badeort. Neues modernes Appartementhaus mit gut eingerichteten Wohnungen etwa 30 m oberhalb der Hauptstraße, etwa 70 m vom Sand-Kieselstrand entfernt, Meerblick, Autoabstellplatz.

Typ A für 2 bis 3 Personen. 1 Wohn-Schlafzimmer, Küche mit Gas, Kühlschrank, w. u. k. Wasser, Strom 220 Volt. Bad, WC, Balkon, Zentralheizung, Telefon. Wäsche wird gestellt.

Typ B für 4 bis 5 Personen: zusätzlich 1 Schlafzimmer, Terrasse oder Balkon, kl. Garten.

Eine Woche Mindestaufenthalt. Das Haus ist während des ganzen Jahres geöffnet.

#### Preis je Appartement

Typ A	1 Woche	jeder weitere Tag	15 Tage	jeder weitere Tag
Juli und August	Lire 25 000	2500	45 000	2500
Juni und September	Lire 19 000	2000	35 000	2000
die übrigen Monate	Lire 15 000	1300	25 000	1000

Typ B	1 Woche	jeder weitere Tag	15 Tage	jeder weitere Tag
Juli und August	Lire 40 000	3800	70 000	3800
Juni und September	Lire 29 000	3000	53 000	3000
die übrigen Monate	Lire 23 000	2000	39 000	1600

## Flugreisen

### Den Sommer verlängern – in den Süden fliegen

Sie merken es kaum noch, daß Sie mehrere tausend Meter über das Land fliegen, so ruhig und vibrationsfrei ist der Flug in der Vickers Viscount 814. Diese Turboprop-Maschine, deren vier Rolls-Royce-Motoren mit über 6000 PS der Maschine eine Reisegeschwindigkeit von 510 km/h verleihen, ist ein modernes, sicheres Flugzeug, das Sie schnell und bequem zu vielen Zielen im Süden bringt. Die Welt ist nun mal kleiner geworden, die Entfernungen schrumpfen zusammen und immer niedriger gibt es neue Urlaubsziele. Im Flug überbrücken Sie Zeit und Raum; Sie kommen ausgeruht in südliche Gefilde. Und das zu einem Preis, der durchaus erschwinglich ist. Machen auch Sie es so, wie schon viele tausend andere, fliegen Sie in den Urlaub, verlängern Sie den Sommer.

#### Teneriffa

Nicht umsonst wird Teneriffa, vor der Nordküste Afrikas, umspült vom Atlantischen Ozean, die „Glückliche Insel“ genannt. Das ganze Jahr über herrscht hier mildes, sonniges Klima – nie zu heiß und nie zu kalt. 17- und 24tägige Aufenthalte ab 940 DM.

#### Marokko

gilt als eines der schönsten und interessantesten Reiseländer der Welt. Hier findet man Erholung am weißen Strand des Atlantiks, glaubt sich um Jahrhunderte zurückversetzt, wenn man durch die Araberviertel geht. Dazu kommt noch ein frühsummerliches, für europäische Verhältnisse äußerst günstiges Klima während der Wintermonate. 15tägige Aufenthalte ab 1212 DM.

#### Andalusien

nennt man Spaniens Sonnen-Balkon. Feinsandiger Strand, angenehme Wassertemperaturen, ausgeglichenes Klima machen Andalusien selbst dann zu einem erholsamen Ferienparadies, wenn bei uns dicke Schneeflocken vom Himmel wirbeln. 15 Tage ab 729 DM.

#### Tunesien

Einem Märchen aus „Tausend und einer Nacht“ gleicht Tunesien, dieses neue Reiseländ mit seiner jahrhundertealten Kultur. Erholung und Erleben sind hier sehr eng beisammen, denn neben der großen Gastfreundschaft der Tunesier, der schmackhaften Küche und dem Badeleben am Mittelmeer lassen die eindrucksvollen Baudenkmäler der Phönizier und der Römer sowie des Islams den Aufenthalt zu einem unvergeßlichen Erlebnis werden. 15 Tage ab 698 DM.

### Fernflüge erschließen die Welt

Innerhalb kürzester Zeit haben die Übersee-Flugreisen der ADAC-Reise- und Wirtschafts-Dienst GmbH überall großen Anklang gefunden. Diese Reisen in ferne Länder bieten stets viele Tage großartigster Erlebnisse, wobei allerdings auch die Erholung nicht zu kurz kommt. Viele Reisen sind schon seit einiger Zeit ausgebucht, machen Sie deshalb auch von der Möglichkeit der unverbindlichen Vormerkung Gebrauch. Für jede Reise stehen ausführliche Detailprogramme kostenlos zur Verfügung.

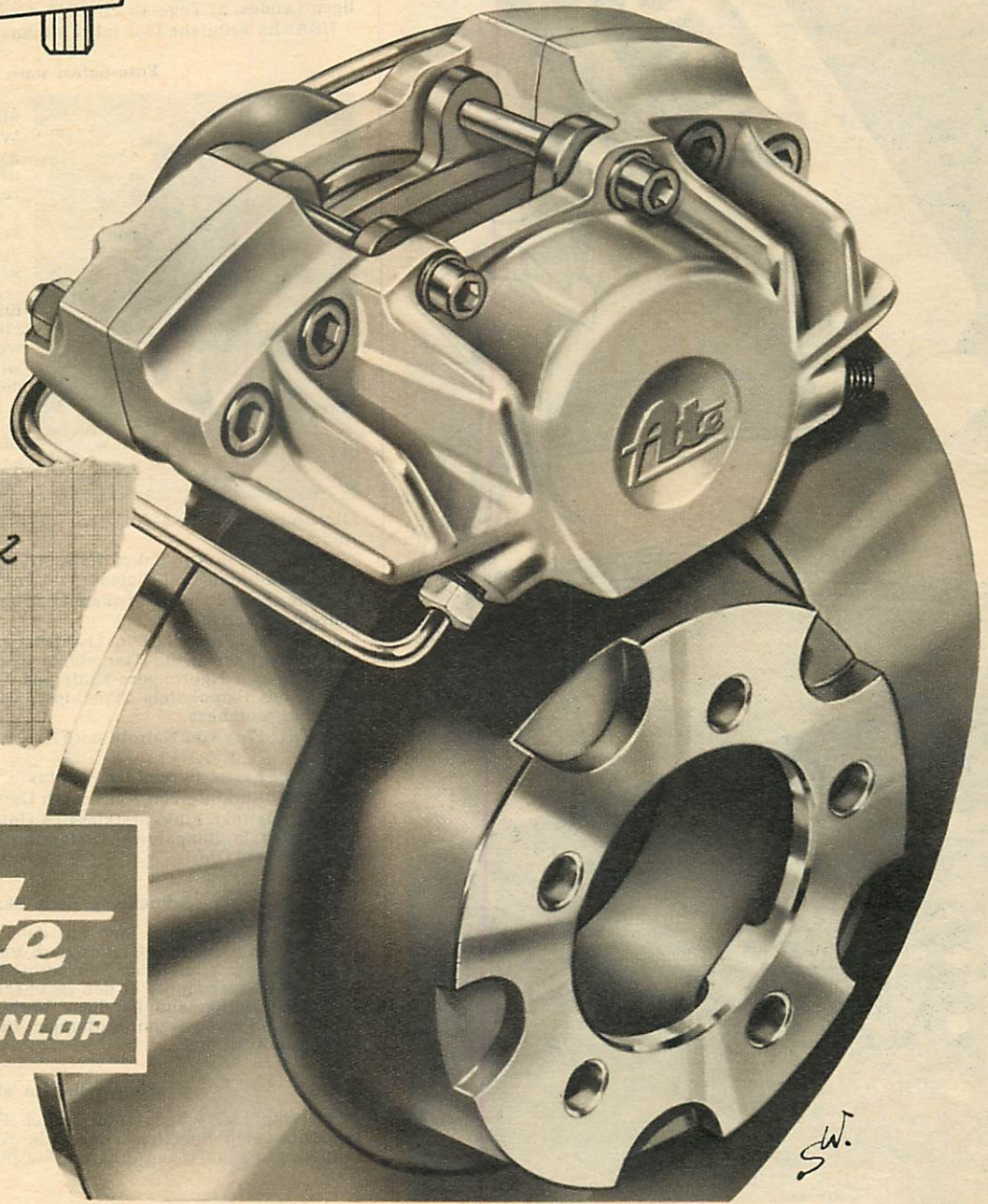
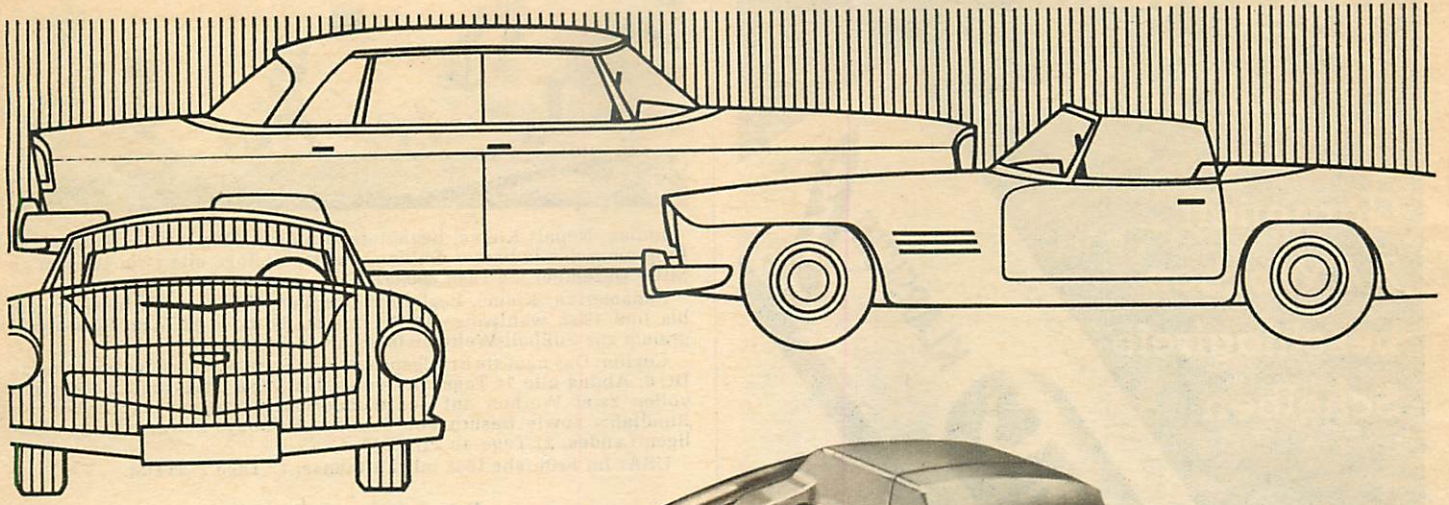
#### Aus unserem großen Angebot

Südsee-Weltreisen (45 Tage), kleine Gruppen, Flug mit Jet. Thailand, Indonesien, Australien, Neuseeland, Fidschi-Inseln, Tahiti, USA, Abflüge: 13., 20. und 27. Januar, 14. April.

Weltreisen über die Nordroute (Japan), 28. Februar, 41 Tage und 10. März, 38 Tage (Inkl. Mexiko).

Japan-Ostasien 8.–11. Wiederholungen: 17. 3., 24. 3., 31. 3., 7. 4., zur Kirschblütenzeit 23 Tage 4600 DM, 30 Tage 5500 DM.





$S = \frac{b}{2} \cdot t^2$



ALFRED TEVES · MASCHINEN- UND ARMATURENFABRIK KG · FRANKFURT/MAIN

# Das Klarsichtmittel der Saison

Garantiert  
2-4 Wochen  
beschlagfreie  
Scheiben



- Durch einmalige Behandlung garantiert 2-4 Wochen beschlagfreie Scheiben
- Keine Refraktion und damit keine Bildverzerrung
- hinterläßt keinen sichtbaren Film und damit absolut saubere Scheiben
- endlich auch klare Sicht durch das Rückfenster dadurch erhöhte Sicherheit
- Mit A-21-C »Super« jetzt müheloses Ausreiben

Verlangen Sie ausdrücklich

ANTI  
KONDENS

**A-21-C**  
Marke dep.

**KLARSICHT**

erhältlich beim Fachhandel, an Tankstellen etc.

**Preis: DM 3,95**

reicht für die ganze Wintersaison

Deutscher A-21-C-Vertrieb, Krefeld, Postfach 817



Indien-Nepal: Kleine, begleitete Gruppen, Flug mit Jet, komplettes Programm des indischen Subkontinents, Abflüge alle zwei Wochen ab Mitte Dezember, 25 Tage 3960 DM.

Südamerika: Kleine, begleitete Gruppen, Flug mit Jet, Reiseterrmine bis Juni 1962, wahlweise 18, 22, 25, 29, 39, oder 43 Tage. Spezialprogramm zur Fußball-Weltmeisterschaft in Santiago.

Ceylon: Das neueste Erfolgsprogramm. Sechs Sonderflüge mit Douglas DC 6, Abflug alle 14 Tage, Dezember bis März, insgesamt 21 Tage mit vollen zwei Wochen auf der wunderbaren Tropeninsel Ceylon mit Rundfahrt sowie Besuch von Karachi, Bombay, Beirut und des Heiligen Landes. 21 Tage ab 2175 DM.

USA: Im Frühjahr 1962 mit Lufthansa, 17 Tage 2735 DM.

## Foto-Safari nach Ostafrika



Mit diesem Programm nach Ostafrika hat die ADAC-Reise- und Wirtschafts-Dienst GmbH im vergangenen Winter die faszinierenden Tierreservate Ostafrikas gezeigt.

Begeistert über ihre Erlebnisse kehrten schon viele Teilnehmer aus dem „Busch“ mit reichhaltiger Film- und Fotobeute zurück.

Zwischen Mitte Dezember und Ende März sind insgesamt zehn Flüge geplant. Da die Nachfrage weiter gestiegen ist, empfehlen wir Ihnen sehr frühzeitige Anmeldung.

1. Tag: Flug ab Deutschland (München, Frankfurt, Hamburg, Düsseldorf, Stuttgart) mit moderner Douglas DC-6 (die bewährte 4 motorige Maschine) nach Malta.

2. Tag: Flug von Malta über die Libysche Wüste und Khartum in das abessinische Hochland nach Addis Abeba.

3. Tag: Große Rundfahrt durch Addis Abeba und nach dem herrlich auf dem äthiopischen Plateau gelegenen Bishoftu.

4. Tag: Flug über die afrikanische Bergwelt (Mt. Kenya 5200 m) nach Nairobi in Kenya.

5.-14. Tag: Fotosafari in Ostafrika mit Privatwagen (4 Teilnehmer pro Wagen) durch die Tiergebiete des Amboseli-Reservats, Nairobi-Parks, in den Ngorongoro-Krater usw. Gelegenheit zum zusätzlichen Besuch des Baumhotels „Treetops“, von Uganda, Seronera oder von Zanzibar/Mombasa.

15. Tag: Flug von Nairobi nach Khartum (Rundfahrt) und weiter nach Kairo.

16. Tag: Kairo, Pyramiden, Sphinx.

17. Tag: Rückflug von Kairo nach Deutschland.

Der Preis inkl. Flug, erstklassige Unterbringung (Hotels und in den Reservaten in Bungalows), Safari mit Privatwagen, alle Mahlzeiten usw. nur 2460 DM.

## Schnellweg nach Skandinavien

Nur vier Stunden ist man mit dem modernen Fährschiff „Europafahren“ vom dänischen Greena nach Varberg in Schweden unterwegs. Es ist eine der schnellsten Fährverbindungen, wobei man nur einmal über das Wasser muß. Für den geruhsamen Urlauber wie auch für den eiligen Geschäftsmann ist diese Verbindung für ganz Skandinavien bequem und zeitsparend. Buchungen für Personen und Kraftfahrzeug-Passagen durch uns.

## Flugscheine in alle Welt

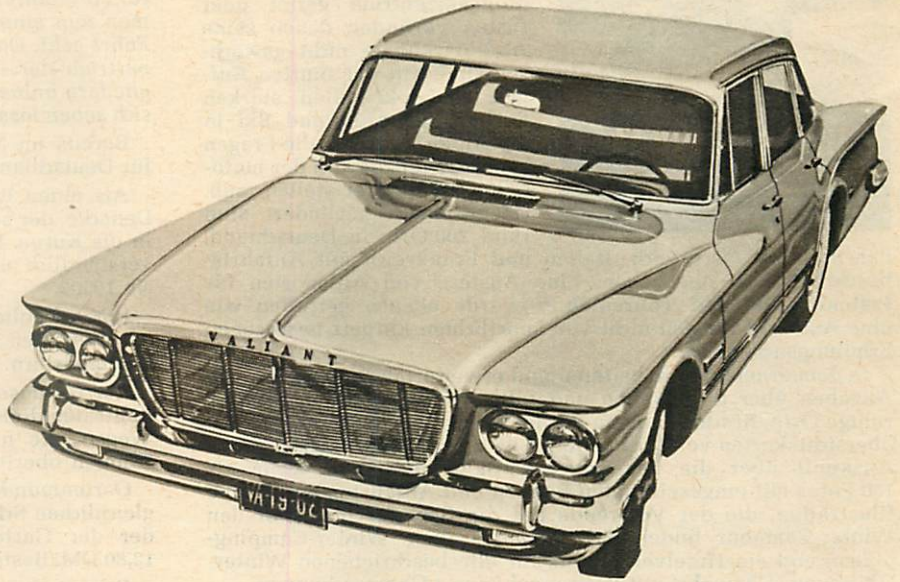
Wir sind IATA-Agent und stellen Flugscheine für alle Linien im internationalen Flugstreckennetz der Welt zu den Tarifpreisen aus. Schnell und zuverlässig erhalten Sie Ihre Flugtickets durch uns.

Ganz gleich – ob Sie mit dem Auto, Flugzeug oder Schiff in Urlaub fahren – Reiseführer, Straßenkarten, Sprach- und Campingführer müssen mit dabei sein. Sie erhalten all diese Unterlagen bei der ADAC-Reise- und Wirtschafts-Dienst GmbH, die Ihnen auf Anforderung eine ausführliche Preisliste kostenlos zusendet.

Hier können wir Ihnen nur einen kleinen Auszug aus dem reichhaltigen Programm der ADAC-Reise- und Wirtschafts-Dienst GmbH mitteilen. Wir haben Reisen für jeden Geschmack und für jede Geldbörse. Setzen Sie sich deshalb bei der Planung Ihrer nächsten Ferienreise mit uns in Verbindung, wir stehen Ihnen gern zur Verfügung.

# CHRYSLER '62 VALIANT

Elegant - bequem - sicher,  
das ist der Chrysler Valiant  
1962. Komfort, Ausstattung  
und der kraftvolle Motor  
vermitteln den Eindruck: ein  
außergewöhnliches Auto, in  
jeder Einzelheit Qualität von  
Weltruf - Chrysler - Qualität.  
Eine Probefahrt im Valiant  
'62 überrascht - und über-  
zeugt - selbst erfahrene  
Autokenner.



CHRYSLER · VALIANT  
LANCER · PLYMOUTH  
DODGE · IMPERIAL -  
Spitzenerzeugnisse  
der Chrysler International S. A.

Auto-Pachtner, München 23, Kaulbachstraße 82-86, Tel. 332901 · Universal Motors GmbH, Frankfurt/Main, Kriegkstraße 45-53, Tel. 336547  
Fendler & Lüdemann, Hamburg 1, Alstertwiete 24-28, Tel. 244455

**eleganter  
sicherer  
wertvoller**

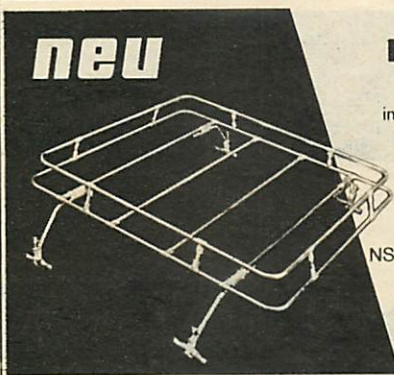
wird der alte VW durch das **Sekurit-  
JOCH  
Rückfenster**

← **JR 56** Geteiltes Fenster  
durch JR 56 vergrößert

← **JR 61** Geteiltes und ovales  
Fenster durch JR 61 vergrößert

Fordern Sie noch heute  
das kostenl. Angebot 611 und Verzeichnis der Einbaudienste

**EUGEN JOCH HANNOVER**  
Vahrenheide · Ikarusallee 10 · Fernruf 669728



Fordern Sie Gratisprospekt Nr.11

**HEINRICH ECKEL**  
MÜNCHEN 19, DACHAUER STR. 235

## Gepäckträger Modell Trabant

ein neuer Trägertyp mit Abstützung  
in der Regenleiste und einer Ladefläche  
von ca. 1 qm

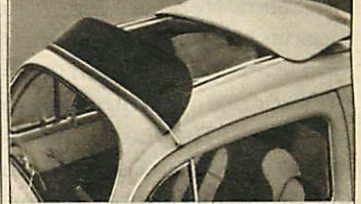
**betriebssicher - solide  
formschön**

universell verwendbar z. B.

BMW-Isetta, BMW 600, Fiat und  
NSU 600, Fiat und NSU 1100, Goggomobil  
250, 300, 400, 600, Lloyd LP 300,  
400, 600, Renault 4 CV, Renault-  
Dauphine, Volkswagen und Fahrzeuge  
ähnlicher Größe.

**Trabant**

## FRISCHLUFT OHNE ZUGLUFT



durch den  
**KAMEI-WINDABWEISER**  
Sehr wirksamer Windschutz und vermeidet Windgeräusche am geöffneten Schiebedach, weil er breiter ist als die Öffnung und somit der Wind nicht unter das gefaltete Schiebedach fassen kann. Lieferbar in den Farben: glasklar und rauchgrau DM 34.-

**KAMEI**  
AUTO-KOMFORT-WOLFSBURG  
LESSINGSTRASSE · RUF 3721

MIT **APA** WASCHER

**geht es rascher  
und lackschonender.**

Shampoo-Stäbchen im Griffstück.

In allen Fachhandlungen



## WICHTIGE CLUBMITTEILUNGEN



### Mit Auto und Ski in die Alpen

#### Mit Auto und Ski in die Alpen

Wintersport und Winterurlaub erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Wie der Sommerurlauber sucht sich daher der Wintersportler zunächst zu informieren, will er doch keinen der kostbaren Erholungstage verschenken, weil er statt in den ruhigen Urlaubsort in ein Modeskizentrum geriet oder Pisten vorfindet, denen seine Abfahrtskünste nicht gewachsen sind. Mit der fünften Auflage des 240 Seiten starken Buchs „Mit Auto und Ski in die Alpen“ werden alle Fragen beantwortet, die sich der motorisierte Skifahrer stellen muß. Geographisch gegliedert sind rund 200 Orte in Deutschland,

der Schweiz, Österreich, Italien und Frankreich mit Anfahrtsbeschreibungen angegeben. Eine Auslese von Alpenorten für Pistenfreunde und Tourenläufer wurde ebenso getroffen wie eine Auswahl für den nicht von sportlichem Ehrgeiz besessenen Erholungsuchenden.

In dem erneut überarbeiteten und erweiterten Buch finden sich Angaben über Bergbahnen und Lifte, Hinweise auf besonders ruhige Orte, Beschreibungen der lohnendsten Touren und sieben Übersichtskarten von fünf Ländern. 19 zweifarbige Skizzen geben Auskunft über die bekanntesten Skigebiete, und mehr als 150 Fotos mit eingezeichneten Bahnen und Abfahrten geben eine Illustration, die der Vorfremde auf die Sprünge hilft. Für den Winter-Campeur finden sich Angaben über Winter-Campingplätze, und ein Hotelverzeichnis für alle beschriebenen Wintersportgebiete bewahrt mit Preisangaben vor Überraschungen.

Alle Angaben entsprechen dem Stand für den Winter 1961/1962. Sie sind zusammen mit den örtlichen Verkehrsvereinen geprüft. Das Buch ist zu dem Mitglieder-Vorzugspreis von 6,90 DM

bei allen ADAC-Geschäftsstellen in der Bundesrepublik und in Berlin zu haben. Außerdem ist es über den Waren-Vertrieb der ADAC-Reise- und Wirtschafts-Dienst GmbH., München 22, Königinstraße 9, zu beziehen. Im Buchhandel kostet „Mit Auto und Ski in die Alpen“ 7,80 DM.

#### Leckerbissen auf dem Büchermarkt

Gewiß ist es nicht einmal mehr zu früh, an den weihnachtlichen Gabentisch zu erinnern, besonders wenn es um Bücher geht. Bücher sind Geschenke, die man nicht so über den Daumen gepeilt beim Einkaufsbummel aussuchen sollte. Speziell für den Automobilisten hat der ADAC seine Auswahl rechtzeitig getroffen. Bewährte Werke stehen auf der Liste, aber auch einiges Neue ist darunter. Mehrfach vertreten sind die guten Ratschläge für Autofahrer, touristische Bücher und die Magenfahrpläne, die man nun einmal nicht vernachlässigen darf, wenn es auf große Fahrt geht. Das Buchsortiment, das der ADAC über den Warenvertrieb der Reise- und Wirtschafts-Dienst GmbH seinen Mitgliedern anbietet, ist mit Erfahrung zusammengestellt und kann sich sehen lassen.

Bereits im November erscheint der überarbeitete Shell-Atlas für Deutschland. Preis 13,80 DM. Bestell-Nr. 10303.

Als einen Ratgeber für Autofahrer schrieb Prof. Dr. Gerhard Denecke, der ständige Mitarbeiter der ADAC-Motorwelt, *Gesund in die Kurve*. Dieses Buch gibt medizinische Erfahrungen leichtverständlich und praktikierbar wieder. Preis 8,50 DM. Bestell-Nr. 10502.

Ein erfreuliches Geschenk für den Autofahrer und die Frau am Steuer ist das *Autobrevier*, das berät und belehrt, ohne zu schulmeistern. Preis 6,80 DM. Bestell-Nr. 10501.

*Der Gardasee* gibt eine umfassende Darstellung eines der beliebtesten Reiseziele deutscher Urlauber. Der Autor führt auf Wegen, die nicht gerade Hauptverkehrsstraßen sind, an den schönen oberitalienischen See. Preis 9,80 DM. Bestell-Nr. 20410.

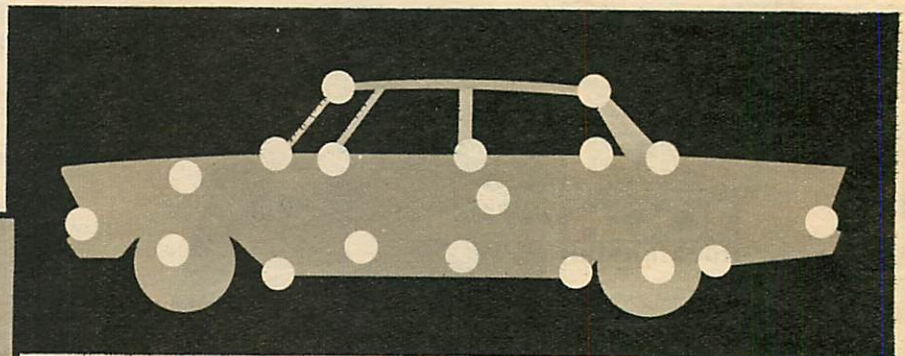
*Gartenwunder am Reiseweg* – wie oft sind Sie schon an unvergleichlichen Schönheiten vorbeigefahren! Ein Buch, das die Wunder der Gartenkunst und der Natur entdecken hilft. Preis 12,80 DM. Bestell-Nr. 10408.

Feinschmecker unterwegs halten sich an das *Kursbuch für Wagen und Magen*, mit dem sie ganz sicher immer das finden, was für sie die Reise schmackhaft macht. Preis 9,80 DM. Bestell-Nr. 10412.

Mit dem in jeder MULTONA-Flasche mitgelieferten Tupf-Pinsel lassen sich Steinschlag-Spuren, kleine Roststellen und ähnliche Schäden im Lack mühelos und vor allem farbtongenau ausbessern. MULTONA-Tupf-Lack gibt es in den neuesten Serien-Farbtönen der Kraftfahrzeughersteller. Fordern Sie bitte Prospekt und Händlernachweis an.



KWM/1/61



**Zum farbtongenaue  
Ausbessern  
kleiner Lackschäden  
an Kraftfahrzeugen**

**MULTONA®  
TUPF-LACK**

Empfohlener Richtpreis DM 2,95.  
Erhältlich beim Fachhandel.

Ein Produkt der Kwasny & Vogelsang KG., Hassmersheim/Neckar

Männer kochen besser – diese kühne Behauptung ist belegt mit einer Skala von Delikatessen, die Europas beste Küchen zu bieten haben. Preis 11,80 DM. Bestell-Nr. 10506.

1400 Beschreibungen deutscher Ferienorte sind im *Ferienbuch deutscher Heimat* zusammengefaßt. Man bekommt damit den vollkommenen Ratgeber für die Urlaubsplanung in die Hand. Preis 19,50 DM. Bestell-Nr. 10413.

Ein Reisehandbuch, das sich bewährt hat, ist *Deutschland*, ein Verlagswerk aus dem Hause Bertelsmann. Für den Besitzer dieses Buches bleiben bei einer Reise durch unsere Heimat kaum Fragen offen. Preis 16,80 DM. Bestell-Nr. 10416.

Gleich in 15 Länder reist man in Gedanken mit *Motel und Bungalow*. Fotos, Skizzen und Preisangaben unterrichten ausführlich über die immer beliebter werdenden Unterkünfte. Preis 6,90 DM. Bestell-Nr. 10411.

Er, Sie und das Auto geben sich ein Stelldichein in der amüsanten Geschichte *Fahren zu zweit*. Der Humor fährt mit und für viele gute Tips ist auch noch Platz. Preis 7,80 DM. Bestell-Nr. 10504.

Und noch etwas zum Schmunzeln. *Fahr langsam, Liebling*, erzählt von der Umerziehung eines forschen Fahrers zum braven und soliden Ehemann. Eine Geschichte, die man in einem Zug liest. Preis 2,20 DM. Bestell-Nr. 10503.

Wo es noch leere Straßen, nicht überlaufene Orte und die so gesuchte Stille gibt, *Stilles Deutschland* ist ein Wegweiser dahin. Eine Möglichkeit, neue Perspektiven einer Deutschlandreise zu finden. Preis 12,80 DM. Bestell-Nr. 10410.

Auf der Autobahn ist kein Platz zum Bummeln und zur Landschaftsbesichtigung. *Diesseits und jenseits der Autobahn* führt jedoch von der Fernstraße herunter und ermuntert zur erholsamen Fahrtunterbrechung. Preis 18 DM. Bestell-Nr. 10409.

Ein Standardwerk ist der *Große Bertelsmann Weltatlas*. Seine zahlreichen Sonderkarten geben über den politischen und erdkundlichen Rahmen hinaus Auskünfte auf den verschiedensten Gebieten. Der Atlas ist so ein gewichtiges Nachschlagewerk. Preis 88 DM. Bestell-Nr. 80305.

Eigentlich eine Ergänzung zum Atlas stellt *Die Welt in Wort und Bild* dar. Eine Weltreise, die Antwort gibt auf viele Fragen. Das Buch ist mit zahlreichen aktuellen Illustrationen ausgestattet. Preis 16,80 DM. Bestell-Nr. 80403.

### Aus dem DAR

Im November-Heft der Rechtszeitschrift des ADAC „Deutsches Autorecht“ nimmt Gerichtsreferendar Dr. Stollenwerk, Boppard/Rhein, zur Problematik des § 315 a StGB, insbesondere Abs. 1 Nr. 4, Stellung. Oberlandesgerichtsrat Dr. Himer, Hamburg, befaßt sich mit dem Abschluß von Kfz-Mietverträgen durch Minderjährige. Ferner behandelt Regierungsassessor Dr. Bousch, Bonn, Rechtsprobleme der „abknickenden Vorfahrt“. Die „Streiflichter“ und wichtige neuere Entscheidungen runden den Inhalt des Heftes ab.

Das „Deutsche Autorecht“ erscheint monatlich und kann zum vierteljährlichen Bezugspreis von 6 DM zuzüglich Zustellgebühr bei allen Postämtern des Bundesgebietes oder bei der ADAC-Verlags-GmbH, München 22, Königinstraße 9, bestellt werden.

### Die gute Tat!

Unser Mitglied, Herr Obering. Uderstädt aus Hannover, ist von nachstehendem Erlebnis sehr beeindruckt und schreibt u. a.:

„... Am 6. August morgens erlitt ich mit meiner Familie kurz hinter Hannover einen schweren Verkehrsunfall, wobei mein Wagen von der Autobahnböschung hinabstürzte und sich überschlug. Glücklicherweise wurden wir nur leicht verletzt, während das Fahrzeug jedoch totalbeschädigt war. Nach Bergung meiner Familie aus dem zertrümmerten Fahrzeug versuchte ich leider vergeblich, zahlreiche in Richtung Hannover fahrende Autos anzuhalten.

Nach einer halben Stunde passierte Herr Heinz Pietzsch aus Hannover-Laatzten, Neue Straße 23, die Unfallstelle und hielt sofort an. Ohne Rücksicht auf seine Körperbehinderung – Herr P. trägt eine Beinprothese – leistete er Erste Hilfe, verständigte den Krankenwagen, beteiligte sich am Abtransport der Verletzten und an der Bergung des Fahrzeugs. Herr Pietzsch war mit seiner Frau und seinen beiden Kindern auf dem Wege zu seinem sonntäglichen Urlaubsziel. Er verzichtete jedoch auf die Fortsetzung der Fahrt, übernahm den Unfallwagen und stand mir bis um 18 Uhr zur Erledigung aller

# REIFEN abgenutzt?

Wir bedienen Sie schnell mit neuen und erneuerten Reifen

1. **Neureifenkauf.** Wir liefern alle Fabrikate frachtfrei zu günstigen Preisen und nehmen in gleicher Größe und Stückzahl abgefahrte Reifen mit 42% des Neureifenpreises in Zahlung. Prüfung durch unser Fachpersonal vorbehalten.

2. **Tausch abgefahrter Reifen gegen laufflächenerneuerte Reifen.** Haben Sie es eilig, also keine Reserve zur Verfügung, bestellen Sie bei uns erneuerte Reifen mit Kennwort »Tausch«. Wir erteilen Gutschrift für den gelieferten Unterbau in voller Höhe, wenn Sie uns binnen 8 Tagen nach Erhalt unserer Lieferung abgefahrte Reifen in gleicher Größe und Stückzahl frachtfrei einsenden.

3. **Wenn Sie Zeit haben,** senden Sie uns Ihre abgefahrenen Reifen zur Laufflächenerneuerung ein. Sie erhalten kurzfristig garantiert Ihre Reifen zurück. Lieferung frachtfrei.

4. **Garantie in allen Fällen 12 Monate.**

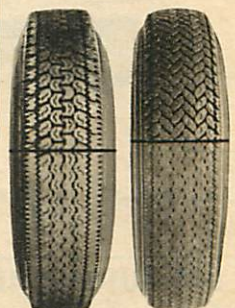
5. **Bedingung für zum Ankauf oder Tausch geeignete Reifen:** Noch nicht erneuert, nicht repariert, keine Verletzungen (außer kleinen Nagelschäden), nicht überaltert, keine Schäden an Wulst und Reifenseitenwand. Einsendung frachtfrei oder Abgabe und Tausch bei einer unserer Annahmestellen. Sie sehen, wir erneuern nur erstklassige Reifen. Das ist Ihr Vorteil.

6. **Schriftliche Bestellungen** direkt an unser Hauptwerk Essen richten.

Preislistenauszug (weitere Größen bitte anfragen)

Größen	Besohlung Z-Profil normal		Besohlung Sport ed. MS normal		Besohlung Combi normal		Größen	Besohlung Z-Profil normal		Besohlung Sport ed. MS normal		Besohlung Combi normal	
	schlauchlos	schlauchlos	schlauchlos	schlauchlos	schlauchlos	schlauchlos		schlauchlos	schlauchlos	schlauchlos	schlauchlos	schlauchlos	schlauchlos
5.20-12	23.-	25.30	25.30	27.60	27.-*	29.70	5.90-15	30.-	33.-	33.-	36.-	35.-*	38.50
5.60-13	24.-	26.40	26.40	28.80	28.-*	30.80	6.40-15	37.-	40.70	40.70	44.40	42.-**	46.20
5.90-13	27.-	29.70	29.70	32.40	32.-*	35.20	6.70-15	45.-	49.50	49.50	54.-	52.-**	57.20
6.40-13	32.-	35.20	35.20	38.40	36.-**	39.60	5.00-16	26.-	28.60	28.60	31.20	30.-*	33.-
6.70-13	39.-	42.90	42.90	46.80	45.-**	49.50	5.50-16	36.-	39.60	39.60	43.20	42.-**	46.20
5.20-14	24.-	26.40	26.40	28.80	28.-*	30.80	6.00-16	46.-	50.60	50.60	55.20	53.-**	58.30
4.25-15	22.-	24.20	24.20	26.40	—	—	6.50-16	53.-	58.30	58.30	63.60	—	—
5.60-15	26.-	28.60	28.60	31.20	30.-*	33.-	8.25-20	110.-	121.-	121.-	132.-	—	—
							11.00-20	175.-	192.50	192.50	210.-	—	—

Weißwandreifen erfordern, wie schlauchlose Reifen, einen Mehrpreis von 40% auf den normalen Preis.



\* Combi-A \*\* Combi-B

## HAMMESFAHR

ESSEN Altendorfer Str. 40 B · Postschließfach 1094  
Fernsprecher 30851/53 · Station: Essen-Hbf.

Annahmestellen an vielen Orten, Adressen anfragen



Daf 750 de Luxe



Kein  
Schalten  
Kein  
Kuppeln

Die 750 er,  
die man wie  
die Großen fährt.  
Vollautomatischer  
Antrieb  
- VARIOMATIC -  
26 PS - 2-Zylinder-  
Boxermotor



*daffodil*

DAF-AUTOMOBILGESELLSCHAFT  
FÜR DEUTSCHLAND MBH & CO. KG · DÜSSELDORF

Formalitäten zur Seite. Jegliche Vergütung hierfür lehnte er ab.

Die beispielhafte Hilfsbereitschaft des Herrn Pietzsch, der keinerlei Aufhebens hiervon machte und erst auf wiederholte Bitten seinen Namen nannte, verdient wohl ganz besondere Würdigung."

Auch wir möchten Herrn Pietzsch sowie unseren nachstehenden Mitarbeitern, die wir mit der Plakette für 100 Hilfeleistungen auszeichnen konnten, unseren verbindlichsten Dank für vorbildliche Straßenkameradschaft aussprechen: Hans Hoesch, Frasdorf; Otto Helmuth, Wiesloch und Günter Siebert, Großen-Linden. Die Plakette für 50 Hilfeleistungen konnte an folgende Mitglieder verliehen werden: Jürgen Kehrmann, Hamburg; Herbert Söhnchen, Hagen; Fritz Wild, Bayreuth.

Die elf nachstehenden Mitarbeiter erhielten die Auszeichnung für 20 Hilfeleistungen: Jürgen Apel, Würzburg; Wilhelm Bremer, Bad Godesberg; Hans-Joachim Büttner, Dörpel; Emil Finster, Forchheim; Erich Hattorf, Grenzach; Walter Hofmann, Ochsenfurt; H. Huthmacher, Rheinbach; Kapitänleutnant Günter Milkau, Kiel; Herbert Schilling, Eddersheim/Main; Harold Stump, Freiburg i. Br.; Jakob Voss, Massen, Krs. Unna.

Im Laufe dieses Monats werden außerdem 27 Mitarbeiter für zehn Hilfeleistungen die silberne Plakette und 25 Mitglieder für fünf Hilfeleistungen die bronzene Plakette des Freiwilligen Kameradschaftsdienstes erhalten.

## CAMPING-MITTEILUNGEN

### Versicherungsmarken ab November

Wesentlich zur Verkürzung der Ausstellungs- und Verlängerungsfristen der Carnets-Camping International wird die Möglichkeit beitragen, die Versicherungsmarken für das Jahr 1962 schon ab 1961 auszugeben. Neuausstellungen und Verlängerungen der internationalen Campingausweise können schon ab November vorgenommen werden. Das gilt für das Carnet-Camping International der AIT wie für das ebenfalls vom ADAC ausgegebene zusätzliche Carnet-Camping der FICC/FIA. Mit beiden Dokumenten ist eine Camping-Haftpflichtversicherung verbunden. Für den ADAC ergäbe sich eine wesentliche Erleichterung der Carnetausgabe, wenn die Camping-Touristen von der Möglichkeit Gebrauch machten, den Ausweis schon während der Wintermonate zu erwerben bzw. verlängern zu lassen. So können in der Hauptsaison unliebsame Wartezeiten vermieden werden.

### Camping im Winter

Zum erstenmal lädt der ADAC die unentwegten Campeure zu einem Neujahrs-Campingtreffen nach Toblach in den Dolomiten ein (siehe ADAC-Motorwelt, Heft 10/1961). Noch einmal sei darauf hingewiesen, daß das Treffen vom 30. Dezember 1961 bis zum 1. Januar 1962 dauert. Mit Rücksicht auf das alpine Ziel werden die Zelt- und Caravanfreunde des ADAC gut daran tun, die Winterausrüstung ihres Fahrzeugs zu überprüfen und zu ergänzen. Schneeketten, Bremskeile, Schneeschaukel, Sand und Splitt, ein Abschleppseil und das in Italien obligatorische Warnschild dürfen nicht fehlen. Im übrigen gibt der ADAC-Alpenstraßen-Informationsdienst Auskünfte über den Straßenzustand, so daß sich die Teilnehmer vor Überraschungen schützen können.

In einer Fahrtwertung werden die Teilnehmer mit der weitesten Anfahrtsstrecke ausgezeichnet. Auch auf den jüngsten und den ältesten Teilnehmer warten Preise. Für die noch zögernden Wintercampeure sei der Hinweis gestattet, daß der in 1250 Meter Höhe liegende Campingplatz „Olympia“ für das ADAC-Treffen ausgebaut wurde und sogar über einen geheizten Aufenthaltsraum und ein Restaurant neben allen üblichen Einrichtungen verfügt. Anmeldeschluß ist am 15. Dezember. Anmeldungen sind an die ADAC-Hauptverwaltung, Abt. Camping, München 22, Königinstraße 9-11 a, unter dem Kennwort „Toblach“ zu richten.

### Zwei Rückspiegel Pflicht

In einer Anweisung des Bundesverkehrsministeriums wird beanstandet, daß häufig Personen- oder Kombiwagen, die einen Wohnwagenanhänger ziehen, nur noch mit einem wirksamen Rückspiegel ausgerüstet sind. Die Straßenverkehrszulassungsordnung verlangt jedoch zwei Rückspiegel, von denen normalerweise einer innen und einer außen am Fahrzeug angebracht sein muß. Da im Anhängerbetrieb der Innenspiegel praktisch nutzlos wird, muß das Zugfahrzeug mit zwei Außenspiegeln ausgerüstet sein. Das Bundesverkehrsministerium hat nun die zuständigen Behörden gebeten, in Zukunft bei Verkehrsüberwachungen auf die Wirksamkeit der Rückspiegel zu achten und durch Wohnwagenanhänger verdeckte Rückspiegel zu beanstanden. Die Empfehlungen des ADAC an die Wohnwagenfahrer unter seinen Mitgliedern sind damit von amtlicher Seite bestätigt und formuliert worden.

# die ganze familie atmet auf

Endlich gibt es auch für Sie den vieltausendfach bewährten, perfekten Geschirrspüler - ein echter Vollautomat, der Ihr Geschirr ohne Aufsicht hygienisch wäscht. Ein Tischgerät mit geringem Platzbedarf, aber mit einem verblüffend großen Fassungsvermögen.

Sie brauchen nur noch einzuschalten, automatisch wird das Geschirr dreimal kalt und heiß mit frischem Wasser gewaschen. Blitzblank, trocken, tischfertig kommt jedes Stück heraus. Dabei kostet das ganze Spülen nicht mehr als 12-13 Pfg. Strom. Ein elegantes, arbeitssparendes Gerät, das auch in Ihre Küche paßt. Aufstellung und Montage erfolgen durch den werkeigenen Rowenta-Kundendienst.



673-17

## Rowenta

Achten Sie auf das Strahlrohr und den Weltnamen Rowenta. Jeder Fachhändler erklärt Ihnen gerne die Vorzüge dieses modernen Gerätes. Bitte, fragen Sie ihn, fragen Sie uns.

## vollautomatischer geschirrspüler

### **gutschein**

L 2

für ausführlichen Prospekt. Bitte an Rowenta GmbH, Offenbach / Main senden. Bitte Namen und Anschrift deutlich schreiben.

Name \_\_\_\_\_

Ort \_\_\_\_\_

Straße \_\_\_\_\_

**1245.- DM**

unverbindlicher Richtpreis einschließlich betriebsfertiger Montage in Ihrem Haus.

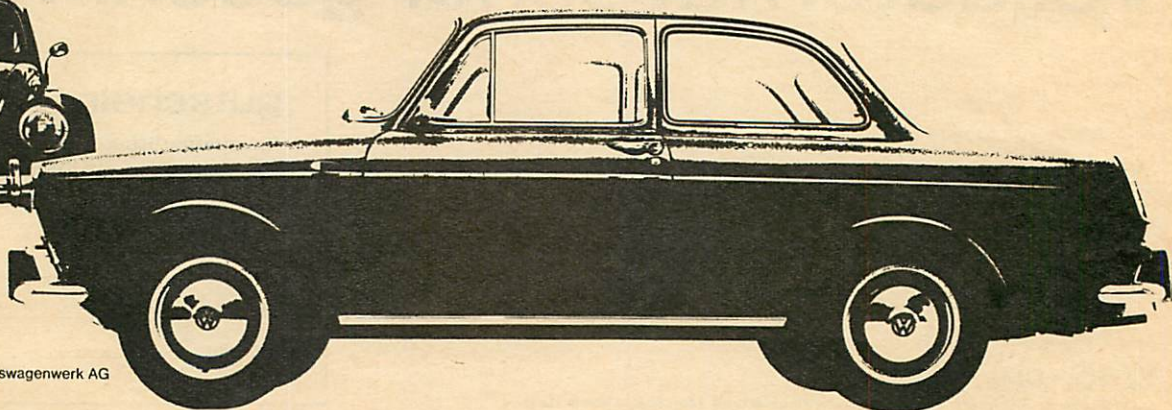
# Volkswagen

# + VW 1500

beide  
aus  
Wolfsburg

Volkswagen Limousine  
ab DM 3810.-

VW 1500 Limousine  
DM 6400.- ab Werk



Volkswagenwerk AG





# ADAC

## Motorwelt

OFFIZIELLES ORGAN DES ALLGEMEINEN DEUTSCHEN AUTOMOBIL-CLUB E. V.

# Um die Verkehrspolitik

BETRACHTUNGEN ZUR AKTUELLEN LAGE

VON HANS BRETZ, VIZEPRÄSIDENT DES ADAC

Die nachstehenden Betrachtungen können nur grundsätzlicher Art sein, da der Verfasser gezwungen ist, seine Gedanken zur aktuellen Lage unserer Verkehrspolitik vier Wochen vor Erscheinen der November-Ausgabe der ADAC-MOTORWELT zu Papier zu bringen.

Der Bundesminister für Verkehr, Dr.-Ing. h. c. Seebohm, hat gelegentlich seiner letzten Pressebesprechung nach der Autobahnbereitung ein riesiges Volumen an Bericht über die zwölf Jahre Verkehrspolitik der Bundesrepublik vorgelegt, das nicht nur als Nachschlagewerk bleibende Bedeutung hat, sondern vom Grundsätzlichen her auch manche wertvolle Gedanken bringt. Trotzdem erscheint es mir notwendig, im Augenblick, da sich eine neue Regierung bildet oder bereits gebildet hat, noch einmal zu überlegen, ob wir unsere Verkehrspolitik einfach da fortsetzen können, wo wir aufgehört haben, oder ob uns nicht die Verhältnisse zwingen, einen anderen, das heißt aktiveren, Kurs zu steuern. Man sagt nichts Neues, wenn heute festgestellt wird, daß der so kluge und ungewöhnlich bienenfließige Minister Dr. Seebohm elf Jahre lang Mitglied einer kleinen Koalitionspartei war, daß er sich also im politischen Raum als schwach erweisen mußte. Nun gehört der Straßenbau als Staatsaufgabe zu dem großen Investitionsprogramm, mit dem sich heute alle Regierungen befassen müssen. Bei Investitionen handelt es sich aber immer wieder um Geld, so daß sich — was den Straßenbau angeht — die Entscheidungen zwangsläufig verschieben mußten, also beim Finanzminister bzw. beim Kabinett lagen. Wir alle kennen diesen Kampf, der in den zwölf Jahren geführt worden ist. Der Verkehrsminister hat noch bis in die letzte Zeit hinein immer wieder darauf hingewiesen, daß er vom Finanzminister abhängig sei, was in der Öffentlichkeit dazu führte, daß er böswillig soweit abgewertet wurde, der Verkehrsminister heiße nicht Seebohm, sondern Korff, bekanntlich Ministerialdirektor im Bundesministerium der Finanzen.

Trotzdem können wir feststellen, daß sich seit einigen Jahren ein bedeutsamer Wandel in den Auffassungen zum Straßenbau sowohl bei der Regierung als auch im Parlament abgezeichnet hat. Man ist straßenfreundlicher geworden, man hat eingesehen, daß wir im Verkehr ersticken, wenn nichts Grundsätzliches, wenn nichts Entscheidendes geschieht. Nun ist es im Augenblick leider so, daß wir den Umfang dessen, „was auf uns zukommt“ — diese unglückselige Formel politischer Zwangsläufigkeiten hörten wir in den letzten Wochen immer wieder —, nicht übersehen können, daß aber andererseits der Straßenbau mit seinen Forderungen einfach nicht mehr länger warten kann. Das aber bedeutet, daß wir einen politisch starken Bundesverkehrsminister brauchen, einerlei ob er Seebohm oder anders heißt.

Man lasse sich nicht damit verträsten, daß das Straßenbau-Finanzierungsgesetz auf lange Sicht alle Probleme gelöst habe, im Gegenteil: Die stets steigende Motorisierung schafft täglich neue Probleme, und wir sind leider nicht so optimistisch, Wirtschaftsminister Prof. Dr. Erhard zu folgen, wenn er bei der Eröffnung der Automobilausstellung sagte, daß die wachsende Zahl der Automobile sich die Straßen von selbst erkämpfen werde. In der Vergangenheit war es nicht so, und wir befürchten mit Recht, daß es auch in Zukunft nicht so sein wird. Das vom letzten Bundestag noch beschlossene Enquêtegesetz wird uns — wie wir hoffen, schon sehr bald — eine in sich geordnete Übersicht des Straßenbedarfs erbringen, und es ist unausbleiblich, daß diese Verzahnung eines ganzheitlichen Straßennetzes über die Kompetenzen der Baulastträger hinweg guten Willen bei allen Beteiligten voraussetzt. Diese Lösung kann aber nur im politischen Raum gefunden werden.

Dazu aber benötigen wir ein starkes Bundesverkehrsministerium!

NOV. 1961 14. JAHRGANG HEFT 11

AUS DEM INHALT

ADAC-Verkehrs-Forum	844
Nebel – heimtückisch und gefährlich	845
Nach 28 Jahren	
wieder Trophysieg in England	846
USA: Jahrgang 1962	850
Die Geschwindigkeit in der Schweiz	854
Von der Werkstatt zum Weltunternehmen	856
Wir testen: NSU Prinz 4	858
Deutschland-Rallye:	
Sieg für Walter/Wencher	859
Verkehr und Paragraphen	860
Arzt und Auto:	
Gesund leben mit dem Motor	862
Test: Citroën Ami 6	864
Hochgurgl höher als Obergurgl	866
Heilender Schlamm	
in Abano Terme	868
Leser-Forum	870
Das Gesicht Bosniens	872
Die Heimat ist schön:	
Neue Paßstraße im Allgäu	874
Mode: Der Mantel	
Thema Nummer 1	876
Abseits der Hauptstraße:	
Weltferner Prebersee	878
Das Älteste ist meist unbekannt	880
Der gute Tip: Rund ums Hohe Venn	882

HERAUSGEBER:

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club,  
München 22, Königinstraße 9–11 a,  
Telefon 22 86 31

VERLAG:

ADAC-Verlags-GmbH., München 22,  
Königinstraße 9–11a  
Postscheckkonto: München 73 665

Chefredakteur:

Willi Wieczorek

Redaktion:

Heribert Lechner

Die ADAC-MOTORWELT ist das offizielle Organ des ADAC. Sie erscheint monatlich und wird allen ADAC-Mitgliedern ohne besondere Bestellung geliefert.

Unser Titelbild: Im Herbst zaubert das Föhnwetter am Rande der Alpen oft solche prächtigen Wolkengebilde, wie sie unser Titelbild zeigt, das auf der Autobahn München-Salzburg im Abschnitt zwischen Chiemsee und Traunstein von Schmidt-Luchs aufgenommen wurde.

# Das ADAC-Verkehrs-Forum

## Der Appell des Bundespräsidenten

VON HANS BRETZ, VIZEPRÄSIDENT DES ADAC

„Wächter und Mahner zu sein ist eine der vornehmsten Aufgaben des Bundespräsidenten.“

Bundespräsident Dr. Lübke bei Eröffnung der IAA am 21. September 1961.

Wer die fürsorgliche Art unseres verehrten Bundespräsidenten kennt, dürfte mit Recht erwarten, daß er die Gelegenheit der feierlichen Eröffnung der IAA in Frankfurt benutzen werde, um als „Wächter und Mahner“ zur Frage des Unfallgeschehens im deutschen Straßenverkehr Stellung zu nehmen. Sein Appell an die Jugend zu verantwortungsbewußtem Verhalten im Straßenverkehr wird von allen ebenso freudig aufgenommen wie seine Erinnerung, daß doch die Schulen mehr als bisher jede Möglichkeit ausnutzen, die geeignet sei, „die Selbstdisziplin in partnerschaftlichem Zusammenwirken zu stärken.“

So groß und so bedauerlich jedoch das Unfallgeschehen auf deutschen Straßen sein mag, so wenig hoffnungsvoll war es für viele, feststellen zu müssen, daß es in der sachlichen und auch moralischen Beurteilung der Straßenverkehrsunfälle bei uns noch keine einheitliche Meinung gibt, denn sicherlich wären alle Anwesenden dem Herrn Bundespräsidenten gerne in allen Teilen seiner Ausführungen gefolgt. Ich glaube, dem notwendigen Respekt gegenüber unserem Staatsoberhaupt nicht zu verletzen, sondern im Sinne guten demokratischen Denkens zu handeln, wenn ich an dieser Stelle bekenne, in verschiedenen Punkten anderer Meinung zu sein.

Zunächst dies: Das Unfallgeschehen auf bundesdeutschen Straßen ist so schwer und so groß, daß wirklich alles geschehen müßte, was – unter Wahrung unserer politischen Grundrechte – möglich wäre, um diese Ziffern zu senken. Hieran mitzuwirken, sind alle aufgerufen, die auf irgendeinem Gebiet des Verkehrs über Einfluß verfügen, also auch wir, der ADAC.

Will man aber diesem Verkehrsübel wirksam begegnen, so kann es sich nur um einen Kampf an allen Teilen der Front handeln, nachdem vorher klar und einwandfrei geklärt worden ist, wo der Feind steht. Der deutsche Verkehrsteilnehmer – besonders der motorisierte – muß oftmals manch bittere Beurteilung hinnehmen. Soweit sie ihn zu Recht trifft, ist dagegen nichts zu sagen, ganz im Gegenteil. Nun lesen wir im Bulletin der Bundesregierung, das die Ansprache unseres Bundespräsidenten im Wortlaut bringt, folgenden Satz: „Pro tausend Einwohner haben wir in Deutschland 67, in England 96 und in Frankreich 124 Pkw. Die entsprechenden Zahlen bei Lkw sind 11, 26 und 37. Bei diesem Stand beträgt die Zahl der Unfälle, bei denen eine Person zu Schaden kommt, pro Jahr in Deutschland 315 000, in Frankreich 260 000 und in England 137 000. So ungeheuer ist die Differenz...“

Zu diesen Zahlen haben auch wir in unserer Zeitschrift oftmals Stellung genommen. Wir sind gerne bereit, Bundespräsident Lübke zuzugestehen, daß wir die Verkehrsdisziplin und die dort

geübte gegenseitige Fairneß bewundernswert finden. Aber sie ist das Resultat jahrhundertelanger guter Erziehung im Sinne besten bürgerschaftlichen Denkens. Darin aber hat es der Staat bei uns bisher fehlen lassen, im Gegenteil: Er glaubte, mit den Mitteln des Verbietens und Strafens auskommen zu können, und zerstörte damit zu einem Teil die Möglichkeit, daß die Bürgerschaft selbst jene Aufgabe der Erziehung übernommen hätte. Wer in der Verkehrserziehung seit Jahren steht, kennt die Grenzen der Einwirkungsmöglichkeiten auf unsere lieben Mitmenschen. Trotzdem haben alle verantwortlichen Kreise dieses ihr Bemühen nicht aufgegeben, sie suchen vielmehr immer wieder nach neuen Methoden, an den Menschen „heranzukommen“.

Was nun die Vergleichszahlen Bundesrepublik und Frankreich angeht, so ist hier zunächst zu sagen, daß die Perfektion der Registrierung von Unfällen, wie sie bei uns geübt wird, ganz von selbst höhere Zahlen als die französische Statistik erbringt. Wenn nun gesagt wurde, daß pro tausend Einwohner in der Bundesrepublik 11, in Frankreich dagegen 37 Lkw gezählt werden, so fragt sich der Frankreichreisende, auf welchen Straßen denn die französischen Lkw Verkehr betreiben. Man kann oftmals hundert Kilometer fahren, ohne in Frankreich einem Lastwagen zu begegnen. Anders ist das bei uns. Sodann hat Frankreich etwa 13 Großstädte, die Bundesrepublik mehr als 50. Die durchschnittliche Entfernung von Großstadt zu Großstadt beträgt in Frankreich 350 km, bei uns dagegen etwas über 50 km, im Rhein-Ruhr-Gebiet 15 bis 20 km, im Rhein-Main-Gebiet 25 bis 30 km. Allein diese Zahlen beweisen die völlig andere Struktur des deutschen Verkehrs im Vergleich zum französischen, wie jeder Kraftfahrer leicht feststellen kann, wenn er – aus Frankreich kommend – in die Bundesrepublik fährt.

Immerhin: Die deutsche Öffentlichkeit hat alle Veranlassung, die ernstesten Worte des Bundespräsidenten zu beherzigen und seinen Appell zu Fairneß und Duldsamkeit im Verkehr zu befolgen.

Im ersten Halbjahr 1961 kamen 638 710 Personenkraftwagen (einschließlich Kombiwagen) fabrikneu in den Verkehr. Dies bedeutet, daß wir 1961 mehr als eine Million Personen- und Kombiwagen zulassen werden, daß es also unsinnig wäre, von einer sich abzeichnenden Sättigung zu sprechen. In den USA hat sich der Pkw-Bestand in den letzten sieben Jahren (1954–1961) um 16,5 Millionen auf 61,2 Millionen Einheiten erhöht, ein Beweis dafür, daß bei uns – auch nicht einmal vorübergehend – der Sättigungsgrad noch lange nicht erreicht ist, was wir bei einem Vergleich mit hochmotorisierten Ländern Europas, wie England und Frankreich, leicht feststellen können. Gelegentlich der letzten Automobilausstellung wurde immer wieder darauf hingewiesen, daß die Bundesrepublik in der Produktion von Pkw an zweiter Stelle hinter den USA steht, daß sie aber im Export sogar führend geworden ist. Dies beweist,

daß schon von der Industrie her eine gewaltige Dynamik ausgeht, die sich im Kauf von Neufahrzeugen immer stärker bemerkbar macht. Seit Jahren schon beträgt die Zahl neuer Führerscheininhaber pro Jahr mehr als eine Million. Sie ist in stetem Steigen begriffen.

Wenn daher unsere Sorge um das Unfallgeschehen in der Bundesrepublik eine echte Sorge ist, so wäre es verantwortungslos, der Straße das zu verweigern, was sie nun einmal braucht. Der Straßenbau fußt in seiner Planung natürlich auf gewissen Schätzungen über die kommende Entwicklung des Verkehrsvolumens. Neueste Prognosen haben ergeben, was ich ja bereits in meinem Vortrag beim letzten Deutschen Straßentag mit Nachdruck betonte. Daraus ergibt sich logischerweise, daß wir keinerlei Veranlassung haben, zu glauben, daß etwa bis zum Jahre 1970 der Straßenbau die Motorisierung eingeholt habe. Hier kann einfach nicht genug geschehen. Der ADAC wird die Entwicklung genau beobachten und zu gegebener Zeit seine Forderungen stellen.

Der Bundesgerichtshof hat in einem Urteil vom 17. April sich mit den Aufgaben der Polizei befaßt und klar dargelegt, daß es nicht nur ihre Aufgabe ist, für die Sicherheit des Verkehrs zu sorgen, sondern daß es ebenso zu ihren Aufgaben gehört, für die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs bemüht zu sein. Hierher gehört also der Gesamtkomplex der Verkehrseinrichtungen, die eben so gestaltet sein müssen, daß der Verkehr sich weitgehend gefahrlos und auch mit einem Optimum an Verkehrsleistung abwickelt.

Dieses Urteil berührt im Kern einen Punkt, der nicht unmittelbar angesprochen wird: die Frage der „Polizeifälle“. Die Männer von der Polizei mögen Verständnis dafür haben, wenn dieses Wort an dieser Stelle gebraucht wird, wobei wir nicht einmal böse Absicht seitens der Polizei oder der Straßenverkehrsbehörden unterstellen. Aber die Klagen über sogenannte Polizeifälle reißen nicht ab. Wollen wir den Sachverhalt einmal konkretisieren, so wäre zu sagen, daß jede verkehrslenkende Maßnahme so angelegt sein muß, daß sie vom Kraftfahrer leicht einzusehen, ja, daß auch ihr Sinn und Zweck sofort verstanden und damit auch befolgt wird. Aber allein die Tatsache, daß man verkehrüberwachende Polizei oftmals an Stellen sieht, wo die Kraftfahrer in Massen sündig werden, mag mehr oder weniger ein Beweis dafür sein, daß da in der Verkehrsregelung etwas nicht stimmt oder zum mindesten mißverstanden werden kann.

Unsere Freunde vom ADAC, insbesondere die Männer der Vorstände unserer Ortsclubs, mögen daraus erkennen, wie wichtig die laufend stattfindenden Signalschauen sind; wie wichtig es ist, daß sie als Vertreter der motorisierten Verkehrsteilnehmer an solchen Aktionen teilnehmen.

Der ADAC wird durch seine Hauptverwaltung und durch seine Gaue bemüht sein, dafür zu sorgen, daß die Richtlinien jenes Urteils des BGH nun auch allenthalben befolgt werden.

**D**ichter Nebel macht uns schwer zu schaffen. Er verursacht leicht eine düstere Stimmung, stiehlt uns die Sicht, erschwert das Entfernungsschätzen sowie die Orientierung nach akustischen Signalen, kurzum, der Nebel verdirbt uns gründlich die Freude am Fahren. Wer es sich leisten kann, bei starkem Nebel seinen Wagen in der Garage stehen zu lassen, ist jedenfalls fein heraus. Dabei besteht dieser heimtückische Nebel lediglich aus feinsten Wasserkügelchen. Die kleinsten davon erreichen nur einen Durchmesser von fünf Tausendstel Millimeter und zwanzig Tausendstel hat man bei den größeren Tröpfchen gemessen. Je nach der Größe und der Häufigkeit dieser Miniaturwasserkügelchen variiert der Nebel vom leichten Dunstschleier bis zur dichten Nebelwand. Auch mit stärksten Scheinwerfern ist gegen den Nebel nicht anzukommen, ja er schlägt mit unserer eigenen Lichtfülle unerbittlich zurück. Jedes der unzähligen Wasserkügelchen wirkt wie ein kleiner Spiegel. Dieses reflektierte Licht trifft auf unsere Augen, die sich zwangsläufig auf die größte Helligkeit einstellen. Deshalb dominiert in unserem Blickfeld nur die stark angestrahlte und hell aufleuchtende Nebelwand, während dunkle Objekte auf der Fahrbahn erst auf aller kürzeste Entfernung ausgemacht werden können. Je weniger wir dem Nebel Gelegenheit geben, unser Scheinwerferlicht zurückzuwerfen, um so weniger sind wir der Eigenblendung ausgesetzt und um so besser ist es mit unserer Sehweite bestellt. Davon dürfen wir nicht einen einzigen Meter verschenken und deshalb verbietet sich Fernlicht von selbst, weil es die stärkste Blendstörung verursacht. Ebenso wenig vermögen Gelblicht-Scheinwerferlampen oder gelbe Vorsatzscheiben irgendwelche Vorteile für Nebelfahrten zu verschaffen. Weit zuverlässiger ist in diesem Falle der Gesetzgeber, der eindeutig klar bestimmt:

*„Bei starkem Nebel oder Schneefall ist auch am Tage Abblendlicht einzuschalten.“*

Mit dem Abblendlicht geben wir uns dem Entgegenkommenden rechtzeitig zu erkennen. Standlicht wird dagegen vom Nebel völlig verschluckt und es kann zu gefährlichen Komplikationen führen, wenn aus dem Nebel plötzlich ein Wagen auftaucht.

Untersuchungen über die Reichweite des Lichtes bei Nebel ergaben, daß dieser unmittelbar über der Fahrbahn meist weniger dicht ist als etwa in Scheinwerferhöhe. Deshalb wurden Nebellampen entwickelt, die tief angebracht und so geneigt werden, daß ihr Lichtstrom die Nebelschicht unterwandern kann. Allerdings kommt die Hauptwirkung einer Nebellampe nicht voll zur Geltung, wenn sie, wie die Vorschrift es bisher verlangte, zusammen mit dem Abblendlicht eingeschaltet ist.

Deshalb hat der Gesetzgeber die Bestimmungen über Nebellampen wie folgt geändert:

*„Nebelscheinwerfer dürfen nur bei Nebel oder Schneefall und nur in Verbindung mit dem Abblendlicht eingeschaltet werden. Wenn zwei Nebelscheinwerfer vorhanden sind, bei denen der äußere Rand der Lichtaustrittsfläche nicht mehr als 400 mm von der breitesten Stelle des Fahrzeugumrisses entfernt ist, dürfen sie in Verbindung mit den Begrenzungsleuchten benutzt werden. Bei einspurigen Fahrzeugen ist die Benutzung des Nebelscheinwerfers allein erlaubt.“*

Die tief angebauten Nebellampen sind stark der Verschmutzung ausgesetzt, worunter die Lichtausbeute und deren richtige Streuung leiden. Um wieviel heller

strahlt das Nebellicht, wenn die Riffelgläser einmal mit Waschmittel und Bürste gründlich gesäubert werden. Das gilt auch für die rückwärtige Beleuchtung und die Blinker. Sie sollen bei jedem Anhalten nachgesehen und saubergemacht werden.

Jede Hausfrau weiß, wie sehr die kleinste Verunreinigung der Fenster auffällt, sobald Licht von außen eintritt. Auch bei Nebel wird Licht von außen auf die Windschutzscheibe zurückgestrahlt, wodurch selbst geringfügige Schmutzstellen oder Schlieren aus Öl, Ruß oder Silikon Streulicht mit Blendstörungen verursachen. Blitzblank muß daher die Windschutzscheibe außen und innen bis in die letzte Ecke sein.

Wir wissen also schon einiges über die Gefahren des heimtückischen Nebels und die zu seiner Überwindung notwendigen technischen Hilfsmittel. Dennoch kommt es jedes Jahr zu unzähligen Nebelunfällen in der Stadt, auf Landstraßen und auf Autobahnen. Woran kann das liegen?

Einmal wird bei Nebel meist viel zu schnell gefahren. Die Fahrgeschwindigkeit muß so eingerichtet werden, daß das Fahrzeug innerhalb der Sichtweite zum Stillstand gebracht werden kann. Im unteren Geschwindigkeitsbereich gilt dafür auf griffigen Straßen die Faustformel: Der Anhalteweg in Metern entspricht etwa der Fahrgeschwindigkeit in km/h. Bei höheren Geschwindigkeiten gilt dies nicht mehr, weil ja der Bremsweg mit dem Quadrat der Geschwindigkeit wächst. Geradezu beängstigend wirken auf der Autobahn „Tempo-Bolzer“, welche in dichtem Nebel mit 100 km/h und mehr dahingebrausen. Orientieren Sie sich nicht nach den Leitpfosten mit Rückstrahlern! Sie können mitunter die Rückstrahler auf mehrere 100 m aufleuchten sehen, während dazwischenliegende, nichtreflektierende Hindernisse kaum auf 30 m auszumachen sind.

Zu den üblen Angewohnheiten gehört es, den Fahrbahnmittelstrich „zwischen die Beine“ zu nehmen und so den Weg zu suchen. Befleißigt sich auch der Entgegenkommende dieser Unsitte, dann fehlt nicht mehr viel zu einem Unfall.

Wer denkt schon daran, daß der Straßenbelag bei Nebel glatt und schlüpfrig werden kann? Die Nebelfeuchtigkeit legt sich hauchdünn auf die Fahrbahn und bildet mit dem Straßenschmutz einen Schmierfilm, der beinahe so rutschig ist wie Glattteis. Aber auch wirkliches Glattteis, das so gefährdete Nebeleis, kann ganz überraschend auftreten. Sobald die Wasserkügelchen des Nebels eine Größe von etwa 0,05 mm  $\phi$  überschreiten, werden sie als Sprühregen ausgeschieden. Durchwandert dieser Niederschlag unterkühlte Luftschichten oder fällt er auf eine stark abgekühlte Fahrbahn, so kann, selbst bei Temperatur bis +4°C, Nebeleis entstehen, das alles mit einer harten Eisglasur überzieht. Hier hilft nur eines: Bei den ersten Anzeichen den nächsten Parkplatz aufsuchen, denn der Spuk kann schon in einer Viertelstunde wieder vorbei sein.

Unverzeihlicher Leichtsinn ist es, bei starkem Nebel unnötig auf der Straße anzuhalten, denn das führt zu den schlimmsten Aufprallunfällen. Streikt einmal der Wagen, dann muß mit allen Mitteln versucht werden, das Fahrzeug unbedingt von der Straße zu schaffen. Ein in die Fahrbahn ragendes Fahrzeug muß schon 200 bis 300 m vor der Pannenstelle mit Lampen, reflektierenden Schildern und sonstigen als Orientierungspunkte geeigneten Gegenständen gesichert werden. Viel wirksamer sind allerdings Fackeln, Diesel- und Wachsleuchten, Blinklampen, die



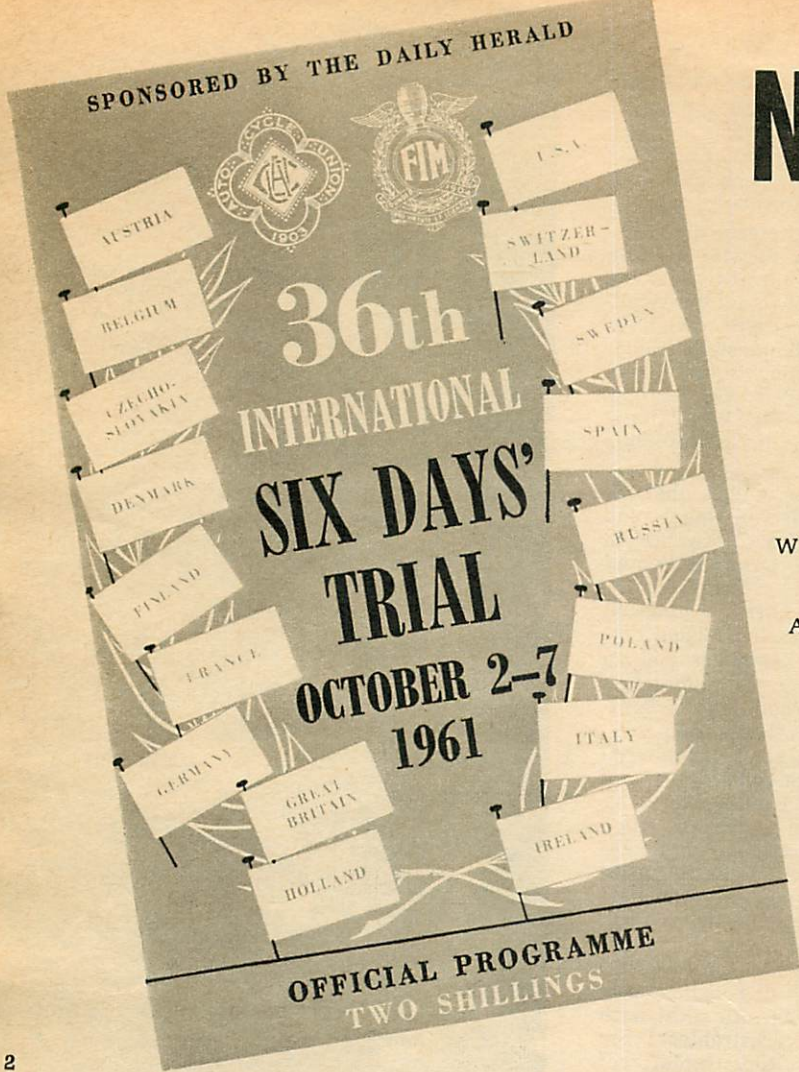
## heimtückisch und gefährlich

rechten Blinker am Fahrzeug oder auffällig wechselndes Springlicht.

Nebelfahrten sind immer anstrengend, sie kosten Nerven. Dies liegt hauptsächlich daran, daß die Fahrt durch die Nebellandschaft recht eintönig wird und ewig dauert. Wir sehen nichts von den Randzonen der Fahrbahn, von Bebauung und Bepflanzung und dem Straßenverlauf. Dazu kommen noch völlig ungewohnte Strapazen: Unsere Augen starren immer nur auf ein schmales Lichtband am rechtsseitigen Straßenrand. Die schlechte Sicht zwingt zu höchster Konzentration. Diese verkrampfte Konzentration auf eine engbegrenzte Zone wirkt stark ermüdend und führt unbewußt zum kurzzeitigen Nachlassen der Aufmerksamkeit. Dauert dies anfangs nur wenige hundertstel Sekunden, so nimmt es doch mit fortschreitender Ermüdung immer mehr zu, bis schließlich die Wahrnehmung eines Hindernisses oder das Erkennen der Bremslichter des Vordermannes einige Zehntelsekunden zu spät erfolgt.

Verstehen Sie jetzt, warum es bei starkem Nebel notwendig ist, noch langsamer, noch aufmerksamer und mit noch größerem Abstand zu fahren?

Wa.



# Nach 28 Jahren: Wieder

TEXT:  
WILLI WIECZOREK,  
FOTOS:  
ALOIS WODA UND  
EIN DPA-BILD

alle ausländischen Fahrer umstellen. Damit die Einstellung auf „links“ immer wach blieb, malten sich die Fahrer auf die Rückseite der Startnummernschilder entsprechende Hinweise. Das war ein guter Einfall, denn „Links fahren“ lag immer im Blickfeld.

5 Wales ist ein herbes und schönes Land: liebliche, stille Täler, idyllische Städtchen und Dörfer, sanfte, grüne Höhen, dazwischen Karstgebiete, auf denen nichts wächst. Regen und Nebel gehören im Herbst so zu Wales wie das Hammelfleisch zur täglichen Speisekarte. Aber diesmal war das Wetter ideal. Es regnete wenig, der Himmel war blau oder bedeckt, die Sonne schien bisweilen warm, und der Blick ging frei über die ganze Landschaft, durch die Fahrer aus 17 Nationen sechs Tage lang ihre Spuren zogen.

6 Der Reichtum des Landes besteht in den riesigen Schafherden; sie liefern einmal den Rohstoff für die geschätzten Wollprodukte und dann das Fleisch für das Nationalgericht.

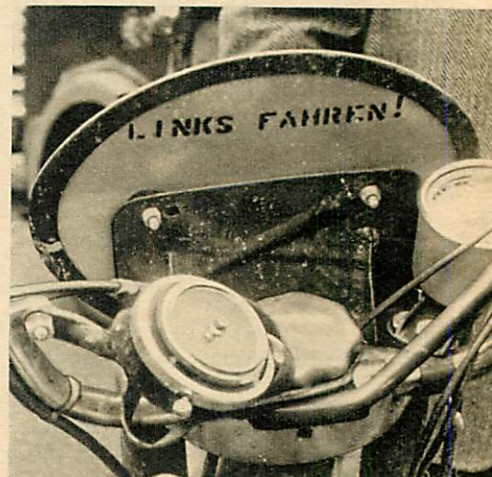


2 Die „Internationale Sechstagesfahrt“ ist die Olympiade der Motorräder. Seit 1913 wird diese Konkurrenz durchgeführt mit dem Ziel, die Zuverlässigkeit von Motorrädern und die Geschicklichkeit von Fahrern zu prüfen. Um die internationale Trophäe konkurrieren die Motorräder bauenden Länder mit je einer aus sechs Fahrern bestehenden Nationalmannschaft, um die Silbervase alle Motorsport treibenden Nationen; sie können bis zu zwei Teams, die aus vier Fahrern bestehen, nominieren. Trophy oder Vase zu gewinnen, ist seit jeher der Ehrgeiz einer jeden an den Six Days teilnehmenden Nation. Zum 7. Mal war Llandrindod Wells Austragungsort dieser harten und gnadenlosen Prüfung für Fahrer und Maschine. Mit 17 Nationen waren die 36. Six Days so stark besetzt wie nie zuvor. Acht Nationalmannschaften bewarben sich um die Trophy, 16 Mannschaften um die Silbervase, 26 um die goldenen Auszeichnungen in den Fabrik- und 23 in den Klubkonkurrenzen. Mit 53 Teilnehmern stellte die Bundesrepublik das stärkste ausländische Aufgebot. Betreuer

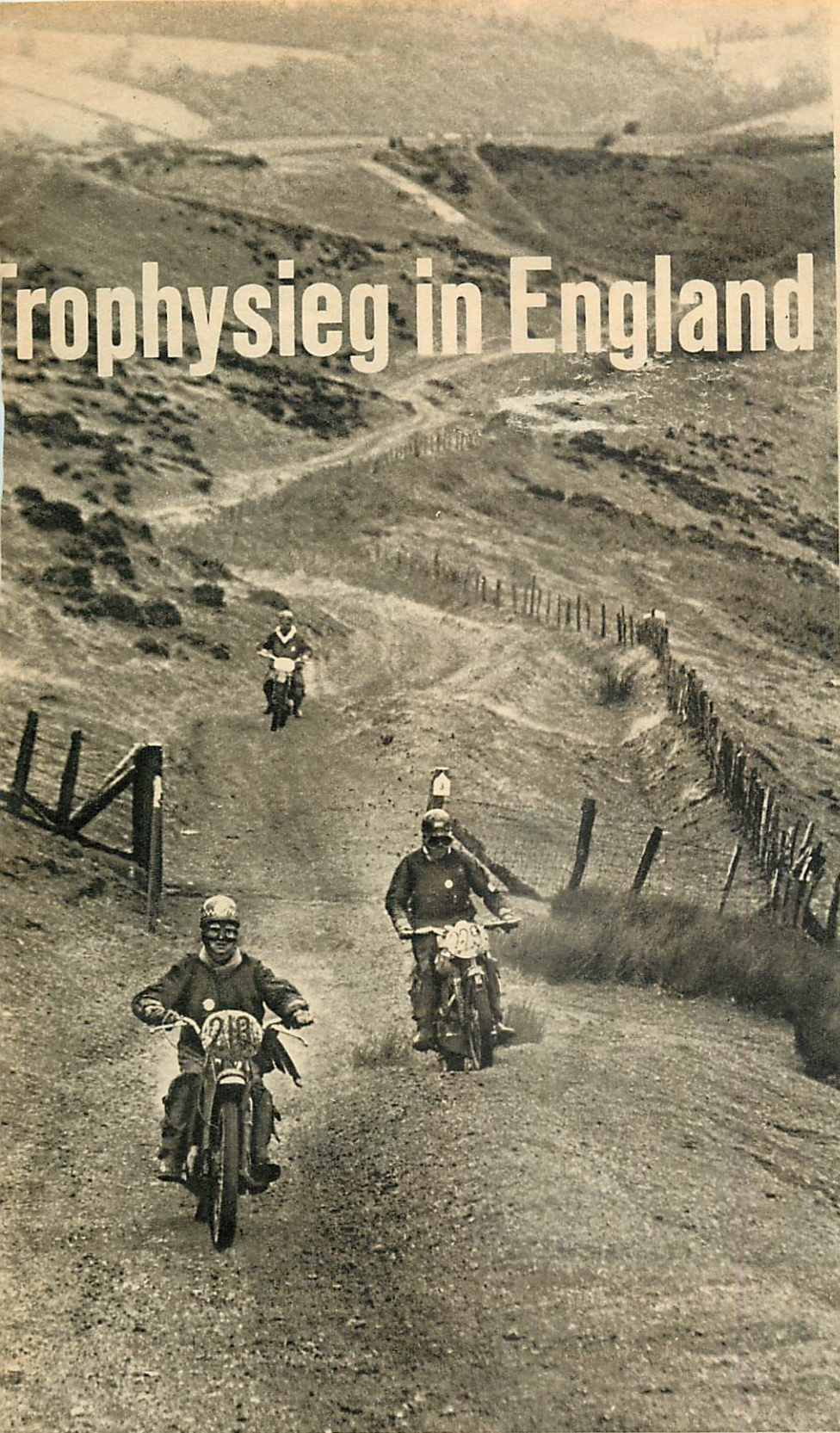
der deutschen Fahrer in diesem olympischen Wettstreit auf zwei Rädern war der ADAC, der in der Konkurrenz der Clubteams am stärksten, und zwar mit sechs Mannschaften vertreten war. Schon Tage vor dem Beginn der großen Prüfung trafen die Wagen des ADAC-Stabes in Llandrindod Wells ein. Von der deutschen Reifen-Industrie waren als einzige Firma die um die Förderung des Motorradsportes seit jeher sehr verdienten Metzeler Gummiverke mit ihrem Rennendienst und ihren bewährten Reifen dabei.

3 Llandrindod Wells ist ein reizender Kurort. Die Saison war hier schon vorüber, als die Fahrer eintrafen, und so galt alle herzliche Gastfreundschaft den Teilnehmern der Six Days. Sechs Tage lang beherrschten die Fahrer das Bild. Wenn sie nach strapaziösen Etappen zurückkehrten, dann sorgten die „Bobbies“ dafür, daß die Fahrt zum Ziel, zum Fahrerlager, immer frei war.

4 In England herrscht Linksverkehr. Mit Ausnahme der Schweden mußten sich also



# Trophysieg in England



6



7



8



9

Verkehr gibt es wenig auf den einsamen Straßen, und so ließen sich die Schafe durch die Six Days nicht stören. Nur wenn sie neugierig auf der Fahrbahn standen, dann stürzten sie davon, wenn ein Fahrer heranbrauste.

7 Das Bergland um Llandrindod Wells war eine bezaubernde Kulisse für die Six Days. Jeder der sechs Tage offenbarte ein anderes, ein neues, schönes landschaftliches Bild. Nur hatten die Fahrer dafür keinen Blick, denn jeder wollte und mußte in der Sollzeit bleiben. Dafür hatten die Fotoreporter reizende Motive. Für das Team der ADAC-Motormelt – links im Bild der Chefredakteur und Pressechef des ADAC – hatte der Public Relations-Chef der British Motor Corporation, R. A. Bishop, lebenswürdigerweise einen mündigen, kleinen, schnellen Austin Seven Station-Car zur Verfügung gestellt, den wir vorn und hinten mit einem „L“-Schild versehen, ein Zeichen, das in England jeder Neuling im Verkehr – und wir waren Neulinge im Linksverkehr – eine Zeitlang führen muß. Bei der

vorbildlichen, fairen Verkehrsgesinnung der Engländer war diese Vorsichtsmaßnahme beinahe überflüssig.

8 Wo Zuschauer standen, schlugen immer alle Herzen den mutigen Fahrern zu, die täglich Schlamm- und Geröllstrecken sowie andere Tücken des Geländes zu meistern hatten. Hier passieren die Gebrüder Höring auf BMW eine Wasserdurchfahrt.

9 Das ist Ervin Schmider. Sein Gesicht verrät, daß er auf diesem Abschnitt in Zeitnot ist, aber er schaffte es hier und immer auf seiner zuverlässigen, von ihm so liebevoll getrimmten NSU-Maschine.

10 Das ist Sebastian Nachtmann, der hervorragende BMW-Fahrer in der Nationalmannschaft. Er sorgte mit seiner schnellen, zuverlässigen Maschine in den Sonderprüfungen für die meisten, überaus wertvollen Punkte.

11 Günther Dotterweich war der Jüngste in der Trophy-Mannschaft, aber im Stil auf der



10



11

robusten 250-ccm-Maico so sicher wie ein Routinier. Zweimal wurde er in kritische Situationen verwickelt; er schaffte es immer und holte die verlorenen Minuten durch bravourose und tapfere Fahrt auf.

12 Lorenz Müller war auf der kleinen, aber überaus leistungsstarken 175-ccm-Hercules-Sachs so zuverlässig wie die Maschine. Beide hielten durch und steuerten so wertvolle Punkte zum Trophy-Sieg bei.

13 Die im Feuer der vielen Trial-Examen gehärteten Zündapp-Maschinen von 175 und 250 ccm bewährten sich auch bei den Six Days. Diese Zuversicht strahlte bei jeder Kontrolle ihr Fahrer Lorenz Specht aus. Hier im Gespräch während einer Mittagspause (von rechts) mit Frau Elisabeth Mann, Dr. Dieter Neumeyer von den Zündappwerken, Georg Weiss, dem Betreuer der Nationalmannschaft, und Max Klankermeier, dem Betreuer des Silbervasen-B-Teams.

14 Im Gelände war jeder Fahrer einsam und allein. Den Blick auf die Strecke gerichtet, zieht hier der zweite Zündapp-Fahrer aus der Trophy-Mannschaft, Richard Hessler, seine Spur.

15 Bester deutscher Einzelfahrer war Hans-Georg Anscheidt auf der 50-ccm-Kreidler, hier im Gespräch in einer Pause mit dem Chefkonstrukteur Johann Hilber. In acht von elf ausgefahrenen Sonderprüfungen holte sich



12



13



14

16 Dieser Mann, der mit kritischem Blick die Reifen kontrolliert, ist Wiggerl Kraus, der Leiter des Metzeler-Renndienstes. Vor 28 Jahren entführte er, ebenfalls in Llandrindod Wells, mit seinen Teamkameraden Ernst Henne, J. Stelzer und Josef Mauermeyer zum ersten Mal den Briten die wertvolle Trophy von der Insel zum Kontinent nach Deutschland. Diesmal sorgte er mit dafür, daß die Nationalmannschaft auf sicheren Metzeler-Geländereifen zum Trophy-Sieg fuhr; das von ihm besonders betreute deutsche A-Team belegte in der starken Konkurrenz der Silbervasen einen schönen 4. Platz.



15

der 25jährige Stuttgarter jeweils 60 Punkte, die höchste zu erreichende Wertungsziffer. Der hohe Leistungsstandard der kleinen deutschen Maschinen in der Klasse bis 50 ccm (Kreidler, Gritzner GS und Zündapp) sowie in der Klasse bis 75 ccm (Zündapp) war die große und von allen bewunderte Sensation der diesjährigen Six Days im Mutterland des Motorrads.

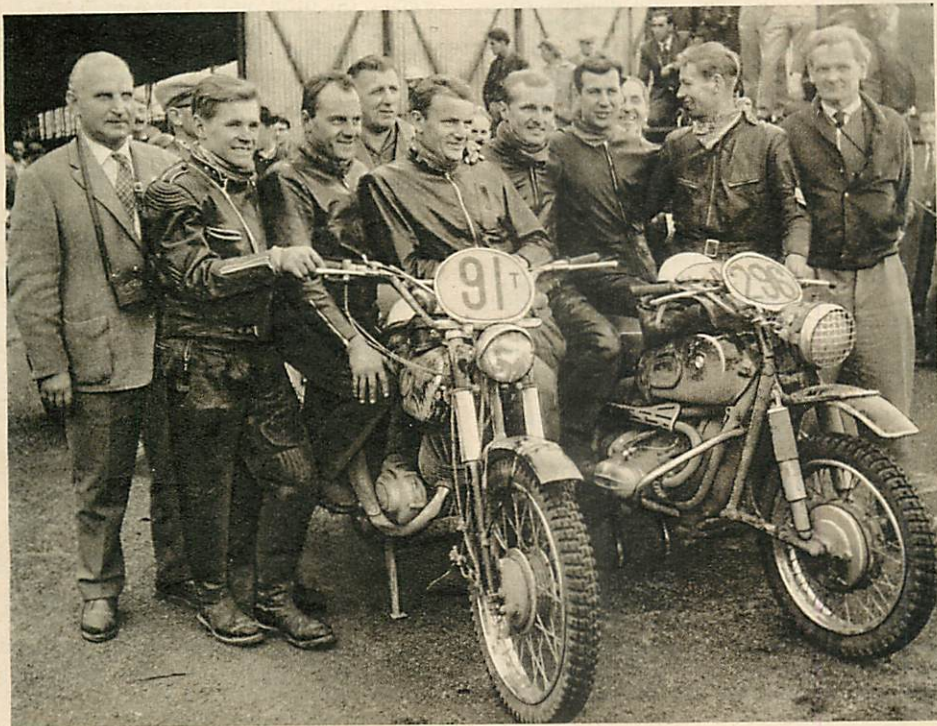


16



17 Vom ersten Tage an hatte das deutsche Trophy-Team nach Gutpunkten geführt. Das erwartete harte Duell im Schlußrennen mit den an zweiter Stelle liegenden, ebenfalls strafpunktfreien Tschechen fand nicht statt, da die Mannschaft am letzten Tag einen Fahrer durch Ausfall verlor. So brauchten die deutschen Trophy-Fahrer nur die Sollzeit zu fahren; sie verhielten sich auch sehr diszipliniert und ließen sich auf keine Jagd ein. Dafür konnten die noch in der Wertung befindlichen Privatfahrer aufdrehen; sie taten es auch und holten im Schlußrennen auf ihren Maschinen

wald, 23 Jahre, Holzkaufmann; Lorenz Müller, Tiefenberg bei Sonthofen, 24 Jahre, Kfz-Mechaniker; Lorenz Specht, Ludwigsmoos bei Neuburg/Donau, 30 Jahre, Kfz-Mechaniker; Richard Hessler, Rückersdorf bei Lauf, 30 Jahre, Elektromeister; Sebastian Nachtmann, München, 27 Jahre, Kfz-Mechaniker, und Günther Dotterweich, Worzeldorf bei Nürnberg, 22 Jahre, Mechaniker. Links Wiggerl Kraus; der vierte von links Otto Sensburg, der mit viel Geschick die deutschen Interessen in der Jury vertrat; halb verdeckt Max Klankermeier, München, der Betreuer der Silbervase B und



alles heraus, wie zum Beispiel hier auf diesem Bild die Kreidler-Fahrer.

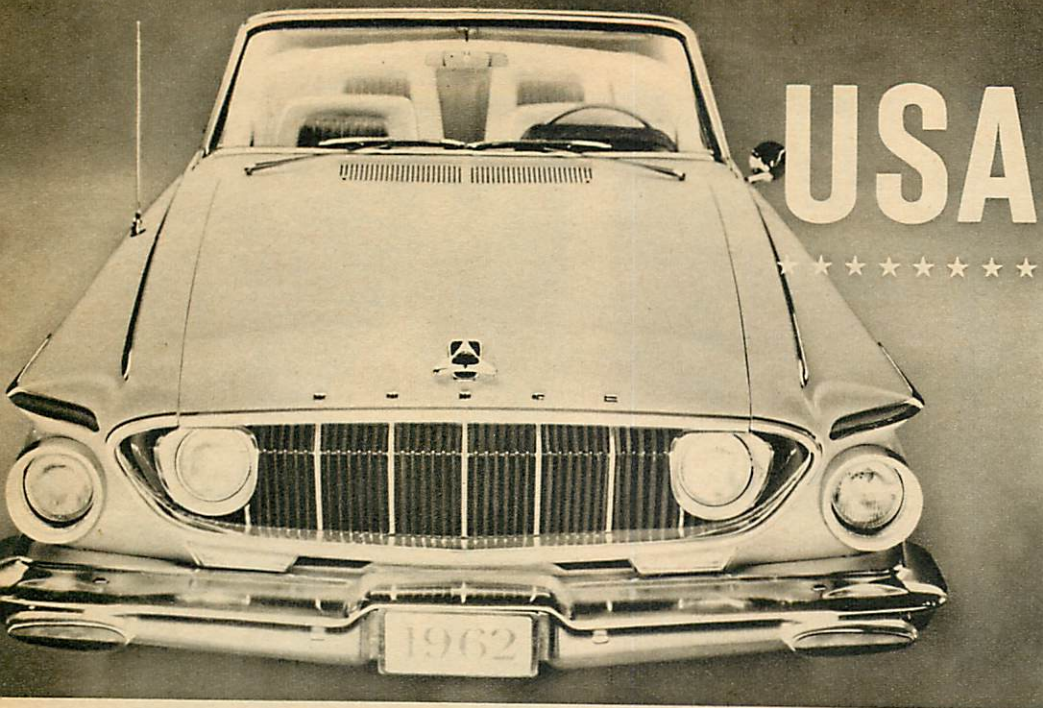
18 „Prost, Otto, das hast du fein gemacht!“ sagte der Präsident der Jury, Graf Giovanni Lurani, Italien, gleichzeitig Präsident der Sportkommission der FIM, und leerte auf das Wohl der deutschen Trophy-Mannschaft die ihm kredenzte Dose mit echt bayerischem Exportbier. In der Tat: Otto Sensburg, deutscher Vertreter in der Jury der Sechs-Tage-Fahrt, Sportleiter des ADAC-Gau Südbayern, ist der „Vater des deutschen Trophy-Sieges“ in Llandrindod Wells. Er hatte mit einem ausgezeichneten, versierten und begeisterten Mitarbeiterstab die deutsche Sechs-Tage-Fahrt-Expedition nach England bestens vorbereitet; er kümmerte sich in Llandrindod Wells um alles; er war während der Sechs-Tage-Fahrt allen Fahrern ein guter Freund und Berater und nach dem großen deutschen Sieg ein herzlicher und großzügiger Gastgeber.

19 Sie holten die Trophy nach Deutschland. Von links: Erwin Schmider, Wolfach/Schwarz-



ganz rechts Georg Weiß, München, der Betreuer der erfolgreichen Nationalmannschaft.

20 Das ist der Höhepunkt der Six Days: die deutsche Trophy-Mannschaft, die als einzige von acht Nationalmannschaften am Ende dieser inoffiziellen Mannschafts-Weltmeisterschaft des Motorrad-Geländesportes strafpunktfrei blieb, nimmt die Trophy, den antiken Silberpokal, für ein Jahr nach Deutschland. Nach 28 Jahren erklang bei der Six Days-Siegererhebung wieder das Deutschlandlied. Die deutsche Motorrad-Industrie hat einen großartigen Erfolg errungen. Die Maschinen, auf denen die deutsche Trophy-Mannschaft den Sieg herausfuhr, sind bewährte, beste deutsche Fabrikate, die ihre Güte, ihre Leistungsfähigkeit gegen eine Weltkonkurrenz erneut bewiesen haben. Der ADAC, seit jeher ein Förderer des Motorradsportes, kann stolz auf seine Fahrer sein. Von 53 gestarteten deutschen Fahrern erhielten 22 Gold-, 19 Silber- und drei Bronze-Medaillen. Auch bei den Clubmannschaften gab es einen deutschen Erfolg, denn außer dem Team von Dukla Prag, konnte auch die Vertretung des ADAC-Gaues Württemberg die sechs Tage ohne Strafpunkte überstehen. Von den 26 Fabrik-Mannschaften blieben nur wenige strafpunktfrei und erhielten die goldenen Auszeichnungen, von den deutschen Fabrik-Mannschaften die Kreidler-B-Mannschaft und Hercules-Sachs. Der Betreuer der Nationalmannschaft Georg Weiß nimmt die Trophy in seine Obhut. Noch einmal wurde die deutsche Mannschaft von allen überaus herzlich gefeiert. Dann war eine schöne, sportlich ausgezeichnete, vom Veranstalter mehr improvisierte – aber das im besten Sinne – als bürokratisch organisierte Sechstagesfahrt zu Ende. Auf Wiedersehen bei den Six Days 1962, vielleicht in Garmisch-Partenkirchen. (Ergebnisse siehe im Sportteil.)



# USA

# Jahr- gang 1962

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★

VORGESTELLT VON  
ERNST BEHRENDT  
NEW YORK

Langstreckenverkehr auf staubfreien Landstraßen, die richtige Distanz, nach der man einen Ölwechsel vornehmen lassen sollte. Chrysler empfiehlt einen Ölwechsel alle 4000 Meilen (6400 km). Ford hält 6000 Meilen (9600 km) für angemessen. Der Fahrer kommt sich verraten und verkauft vor. Wenn er im Jahr 12 000 Meilen fährt, soll er sein Öl zweimal wechseln oder zwölfmal? Die Wahrheit liegt wahrscheinlich irgendwo in der Mitte. Jedenfalls besteht kein Zweifel, daß sich der Betrieb für den Fahrer jetzt doch etwas vereinfacht.

Eine andere, technisch besonders interessante Neuerung wird von Cadillac gebracht. Dieser Wagen hat jetzt „cornering lights“, d. h. ein weiteres Paar Scheinwerfer, die dicht neben der Kühlerverkleidung an der Seite des Wagens in die Kotflügel eingebaut sind. Sowie der Richtungsanzeiger betätigt wird, schaltet sich auch das „cornering light“ an der betreffenden Seite ein und erhellt die Nebenstraße, die Zufahrt zur Garage usw., in die das Auto einbiegt. Die Idee ist naheliegend und unseres Wissens von Erfindern des In- und Auslandes schon mehrfach vorgeschlagen worden; Cadillac ist aber wohl das erste in Großserie hergestellte Fahrzeug, bei dem sie in die Wirklichkeit umgesetzt wird. (Die „cornering lights“ sind natürlich nicht identisch mit anderen, ebenfalls schon oft in Vorschlag gebrachten Scheinwerfern, die dem Einschlag der Räder folgen.)

Charakteristisch für das Modelljahr 1962 ist das Erscheinen einer neuen Wagenkategorie, die sich in Preis und Größe zwischen die größeren Kompakten und die bisherige Mittelklasse einordnet. Ihr typischer Vertreter ist der Chevy II. Früher bestand in der amerikanischen Auto-Industrie eine Dreiteilung. Es gab die sogenannten kleinen und billigen Wagen wie Ford, Chevrolet und Plymouth. Daran schloß sich die Mittelklasse an, zu der u. a. Pontiac, Oldsmobile, De Soto und Mercury gehörten. Dann kam die Klasse

Wer Neuerscheinungen auf dem Automarkt so gründlich studieren will, daß er für jedes Modell einen Tag des Jahres reserviert, sieht sich in Amerika zum ersten Male vor eine unlösbare Aufgabe gestellt. Der Jahrgang 1962 umfaßt gut und gerne 400 Modelle – rund 75 Modelle mehr als der Jahrgang 1961. Sie verteilen sich auf rund zwei Dutzend Marken, und diese wiederum werden von nur fünf Unternehmungen hergestellt: den „Drei Großen“ (General Motors, Ford, Chrysler) und den beiden „Unabhängigen“ (American Motors und Studebaker-Packard). Diese „Inflation der Modelle“ kann man verschieden auslegen. Detroit sagt, sie spiegelt das Bestreben der Auto-Industrie wider, jedem Geschmack gerecht zu werden; andere behaupten, das verwirrende Überangebot lasse sich am ehesten mit dem bekannten Satz vergleichen, daß die Zahl der Heilmittel gewöhnlich im umgekehrten Verhältnis zu den Heilungsaussichten stehe, und je mehr Kuren angepriesen werden, um so weniger wisse man über die Krankheit. Das könnte auf die amerikanische Auto-Industrie zutreffen. Die Firmen suchen noch immer nach einer todsicheren Formel, die ihnen den Publikumserfolg garantieren soll. In einem Jahr ist es der sogenannte „Stil“: man trägt Schwanzflossen. In einem anderen sind es die PS: dann steht die Produktion im Zeichen des PS-Rennens. Dann kommt Farbe an die Reihe (z. B. Zwei- und Dreifarbenlackierungen), die Betriebssicherheit (auf einmal hat dann jede Marke Türen, die auch bei einer Kollision nicht aufspringen), das Format (daher die Kompakten), die Sportidee (1962 beschert uns ein halbes Dutzend Fahrzeuge, die eine Kreuzung zwischen Sportwagen und Limousine darstellen) oder niedrige Anschaffungs- und Betriebskosten.

Keine dieser Formeln bewährt sich auf die Dauer. In diesem Jahre versucht nun Detroit, so viele Formeln wie möglich gleichzeitig anzuwenden. Daher die verblüffende Zahl der Modelle, daher werden

die Autos sowohl größer als auch kleiner. Die stilistische Gestaltung steht im Vordergrund; Anschaffungs- und Betriebskosten werden ebenfalls unterstrichen; von wirklichen Verbesserungen und technischen Neuerungen hört man, von einigen Ausnahmen abgesehen, so gut wie nichts. Im Gegenteil: manche neuen technischen Ideen sind ganz oder fast ganz aufgegeben worden. Die Benzin-Einspritzung ist nach wie vor nahezu unbekannt. Die Gummi- bzw. pneumatische Federung steht anscheinend auf dem Aussterbe-Etat. Die Turbine und das Luftkissenfahrzeug liegen immer noch in ferner Zukunft.

Ein wesentlicher technischer Fortschritt besteht darin, daß jetzt fast alle amerikanischen Marken Abschmierung und Ölwechsel nur noch in größeren Abständen erfordern. 30 000 bis 35 000 Meilen (ca. 48 000 bis 56 000 km) gelten 1962 bei den meisten Marken als normaler Abschnitt für die Abschmierung; das bedeutet, daß Millionen von Amerikanern, die ihre Autos alle zwei bis drei Jahre gegen neue Modelle eintauschen, ihre Wagen jetzt überhaupt nicht mehr abschmieren zu lassen brauchen. Allerdings sind die Firmen so vorsichtig, den Kunden nahezu legen, die Schmierstellen von Zeit zu Zeit doch inspizieren zu lassen. Bezüglich des Ölwechsels herrscht weniger Einstimmigkeit. Die Mineralölindustrie (die ohnehin verstimmt ist, weil die Kompakten weniger Treibstoff brauchen) besteht nach wie vor darauf, 1000 Meilen (ca. 1600 km) seien, außer im



Oben: Abweichend vom Stil der Chrysler-Gruppe ist, dem Zug zum sportlicheren Wagen folgend, der Kühlergrill des Dodge „Polara 500“ gestaltet.

Rechts: Als Beispiel für die 17 verschiedenen Karosserieformen, die Oldsmobile für 1962 offeriert, steht dieses Modell der Serie „88“. Alle Oldsmobile-Wagen der Standard-Größe sind weiter gewachsen.



# Sie brauchen nur noch **MULTIGRAD**

Wer heute in der Stadt fährt und morgen auf der Autobahn — wer seinen Motor also strapaziert und dennoch lange etwas von ihm haben will, der nimmt am besten Multigrad.

Shell X-100 Multigrad bietet verstärkten Motorschutz in Sommer und Winter. Mit seinen organischen Wirkstoffen hält es kleine und große Motoren blitzsauber und macht sie munter wie nie zuvor.



**SIE FAHREN GUT MIT SHELL**

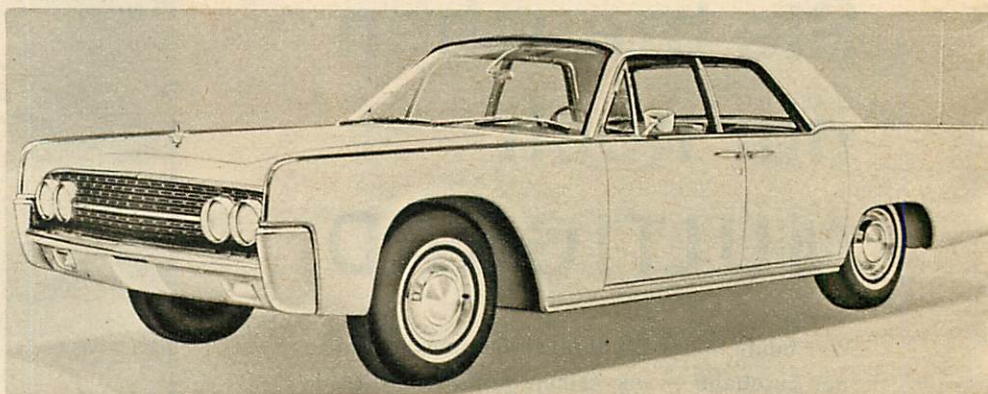


Die wie Oldsmobile zu General Motors gehörende Firma Buick hat der Serie „Special“-Modelle ein Cabriolet hinzugefügt. Der Wagen enthält den 135-PS-V-6-Motor oder wahlweise den Aluminium-V-8-Motor.

deren Chrysler-Fabrikaten zu großen Verkaufserfolgen verhalf, die sich allerdings später nicht wiederholen ließen. Es ist interessant, daß nur Cadillac die Flosse (wenn auch um fünf Zentimeter verkürzt) in seinen 1962er Modellen beibehalten hat, denn Cadillac ist ja der eigentliche „Erfinder“ dieses Ornaments. Übrigens hat Cadillac, ähnlich wie American Motors, jedoch unabhängig von dieser Firma, ein doppeltes Bremssystem entwickelt, bei dem automatisch ein zweiter Bremsmechanismus betätigt wird, falls der erste aus irgendeinem Grunde versagen sollte. Die „wichtigsten“ Veränderungen bei Cadillac bestehen darin, daß die Schlußlichter 1962 vertikal gestellt sind und nicht mehr hori-

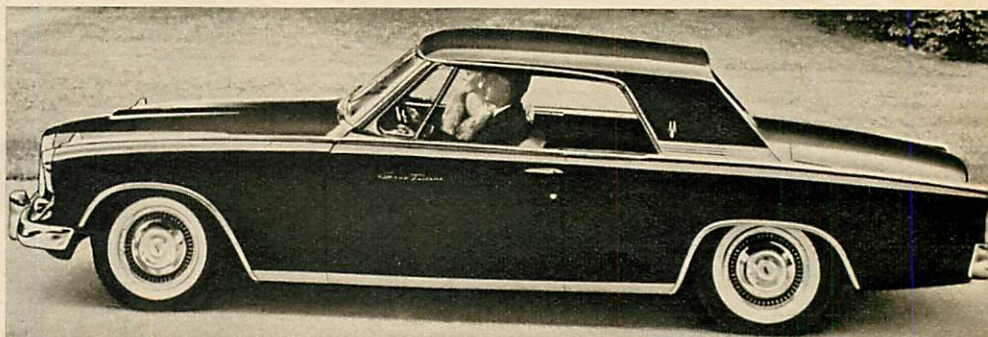
der schweren und Luxuswagen: Chrysler, Cadillac und Lincoln. Jetzt zeichnet sich eine fünffache Gruppierung ab. Sie beginnt mit den Kompakten wie Corvair, Falcon und Valiant. Eine Stufe höher sind die „Luxus-Kompakten“, deren typischer Vertreter etwa der Comet wäre. Dann aber kommt – und das ist etwas wesentlich Neues – eine dritte Gruppe, die zwar nicht mehr kompakt genannt wird, aber doch noch nicht ganz an das Format der Chevrolet, Ford und Plymouth heranreicht. (Man beachte, daß die sogenannten kleinen und billigen Wagen von früher jetzt zur Mittelgruppe aufgerückt sind und zwei Wagen-Kategorien unter sich haben.) Hierher gehört, wie gesagt, der Chevy II. Daran schließen sich dann die mittelschweren Autos wie Pontiac usw. an, und an höchster Stelle findet man wieder die schweren und die Luxusgefährte.

Die neue Gruppierung ist nur als Schema zu verstehen. Das Schema wird insofern durchbrochen, als z. B. der billigste und der teuerste Chevrolet in Wahrheit zu ganz verschiedenen Klassen gerechnet werden müßten, daß die Station-Cars bzw. Kombi-Modelle in allen möglichen Kategorien auftauchen und daß noch echte, halbedichte und höchst unechte Sportwagen hinzukommen. (Bei einem Sportwagenmodell ist die automatische Kraftübertragung einem Mittelschalthebel nachgebildet.) Die Sportwagen-Modelle färben insofern auf Standard-Modelle ab, als Einzel- bzw. Kübelsitze auch bei diesen jetzt häufiger zu finden sind. Endlich aber wird, wenn nicht alle Anzeichen täuschen, zu den fünf Gruppen noch früher oder später eine sechste hinzukommen. Ford plant, einen echten Kleinwagen vom VW-Format, den Cardinal, herauszubringen (vermutlich mit europäischen Komponenten und



Der Lincoln „Continental“, von dem behauptet wird, daß er den Kundenvünschen angepaßt worden sei, ist dennoch nach europäischen Maßstäben kein „schönes“ Auto geworden. Das Modell 1962 mußte sich vor allem Retuschen der Frontpartie gefallen lassen.

Unten: Der Liebe der Käufer zu Sportwagen oder sportlichen Wagen trägt die Automobil-Industrie der USA für das kommende Modelljahr Rechnung. Unter einem Gran Turismo – Zusatzbezeichnung dieses Typs des Studebaker „Hawk“ – stellt man sich in der Alten Welt allerdings etwas anderes vor.



vermutlich nicht mehr im Kalenderjahr 1961). Falls dieser neue Ford-Kleinwagen einschlagen sollte, aber nur dann, wird man auch von General Motors hören; Chrysler scheint sich vorerst mit der Forcierung der verschiedenen Simca-Modelle begnügen zu wollen.

Soweit die technischen Neuerungen und die allgemeine Klassifizierung. Das Schwerkraft wird, wie gesagt, auf die äußere Gestaltung gelegt. Ein Unfug hat erfreulicherweise aufgehört: die Schwanzflosse ist jetzt fast ganz verschwunden, sie erfüllte übrigens insofern einen guten Zweck, als sie vorübergehend Plymouth und an-

zontal, wie 1961, ferner, daß die Dachlinie „etwas sportlicher“ wirkt.

Und nun die General Motors-Modelle: Buick unterscheidet sich äußerlich nur unwesentlich von seinem Vorgänger, bringt aber jetzt einen neuen V-6-Motor aus Gußeisen heraus (in Wahrheit eine Variante des kleinen Aluminium-V-8-Motors von GM), der 135 PS hergibt; ein solcher Motor, in Europa längst bekannt, ist für Amerika ungewöhnlich. (Der 155-PS-Aluminium-Motor wird von Buick für alle Modelle mit Ausnahme des Buick Special verwendet.) Der „transmission hump“, der Tunnel, der den meisten Wagen einen Widerstand am Fußboden gibt, ist bei den 1962er Buick-Modellen stark abgeflacht. Pontiac war durch seine geschickte Formgebung 1961 bis an die dritte Stelle unter allen amerikanischen Wagen aufgerückt; der Pontiac Tempest war ein Schlager, dessen Belieb-

Die Heckansicht des Pontiac „Grand Prix“ läßt erkennen, daß durchaus nicht nur „kompakt“ gebaut wird. Im übrigen zeichnet sie sich im Gegensatz zum zerklüfteten Vorderteil des Wagens durch Einfachheit aus.



Betont sportlich trägt sich der jüngste Sproß der Ford-„Thunderbird“-Familie, der sich stolz als Sport-Roadster bezeichnen läßt. Die Rücksitze wurden einfach verkleidet. Kopfschutz und hohe Windschutzscheibe ergeben eine wenig glückliche Kreuzung.

heit die Firma 1962 dadurch ausnutzen will, daß sie jetzt ein Tempest Cabriolet und einen sportlichen Tempest Grand Prix anbietet. Bei Chevrolet ist die große Neuigkeit natürlich der Chevy II, kleiner als der Chevrolet, größer als der Corvaire. Diese GM-„Division“ hat nun eine ganze Reihe von Marken: Corvaire, Chevy II, Chevrolet (mit seinen verschiedenen Modellserien) und die sportliche Corvette. Auch der „Luxus-Kompakte“ Oldsmobile F-85 hat jetzt ein schnittiges Cabriolet: den Cutlass. Sonst sieht der Olds kantiger, solider und eleganter aus: er ist einer der wenigen Wagen, die jetzt wieder etwas länger sind – um fünf Zentimeter.

Eine interessante Entwicklung ist bei einem der Chrysler-Fabrikate, dem Plymouth, festzustellen. Früher versuchte man allgemein, die Kompakten so zu gestalten, daß sie den Standard-Modellen möglichst ähnlich sahen. 1962 sieht der Plymouth eher aus wie der kompakte Valiant. Und der Valiant-Serie ist der sportliche Signet 200 hinzugefügt worden. Bei der Marke Dodge schieben sich die form-schönen Dart und Lancer in den Vordergrund: die Änderungen gegenüber dem vorigen Jahr beschränken sich vor allem auf die Gestaltung des Kühlers; bei Lancer heißt die Sportversion „Gran Turismo“. Chrysler und Imperial, ebenfalls verhältnismäßig wenig verändert, kombinieren nach wie vor Wucht und Eleganz.

Ford stützt sich noch mehr als bisher auf die Galaxie-Modellserien, die in zwölf verschiedenen Modellen angeboten werden; außer dem eigentlichen Galaxie gibt es jetzt den Galaxie 500. Der Unterschied liegt vor allem in der Aufmachung. Falcon, der führende Kompakte, ist nur wenig verändert, denn, wie ein Vertreter der Werke erklärte: „Wir haben das Aussehen beibehalten, weil es 1961 einen so großen Erfolg hatte.“ Mercury ist unwesentlich umstiliert; der Mercury angegliederte Comet ist bekanntlich in Wahrheit eine größere und etwas luxuriösere Ausgabe des Falcon.

Der Prestige-Wagen der Fordwerke ist natürlich der Lincoln Continental. Wie wenig tiefgreifend hier die Änderungen sind, geht vielleicht am besten aus der Tatsache hervor, daß die Umgestaltung der vorderen Stoßstange als eine der wesentlichen Neuerungen angesehen wird. Auch am Thunderbird hat sich nicht allzuviel geändert. Dieser nun schon seit sieben Jahren sehr erfolgreiche Wagen gehört in die Gruppe der Fahrzeuge, die ihre Popularität ihrer besonders guten Form verdanken. Mit Recht weigert sich die Werk-



Oben: Das Nonplusultra im amerikanischen Automobilbau bleibt auch 1962 der „Imperial“ von Chrysler. Der Wagen wird nicht in Großserie hergestellt. Seine Verkäufer rühmen den unerreichten Komfort und die Fülle von Zusatzmechanismen. Wie sie die Schwanzflossen mit den skurrilen Aufsätzen darauf motivieren, bleibt unbekannt.

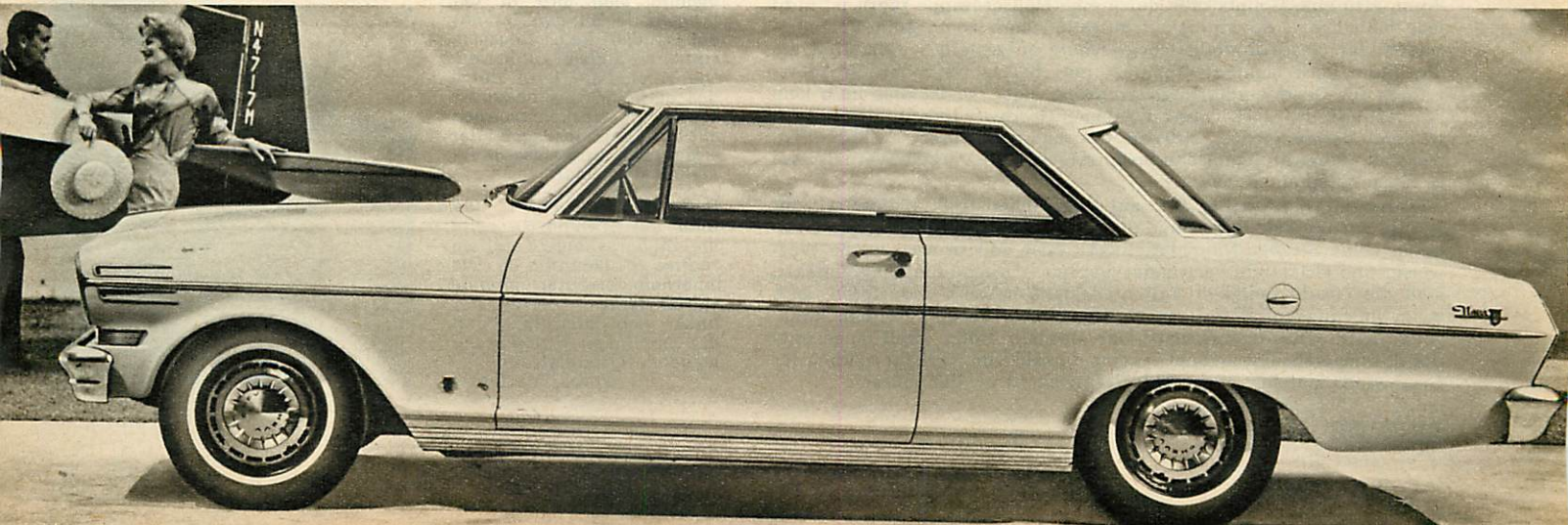
Unten: Größer als ein Kompakter, kleiner als die Großen ist Chevrolets „Chevy II“, dessen nicht übel ausgefallenes Sport-Coupé wir vorstellen.

leitung, das Gewonnene durch eine „Neuerung um der Neuerung willen“ aufs Spiel zu setzen.

American Motors hat endlich eingesehen, daß der Markt für die großen Ambassador-Modelle definitiv beschränkt ist; sie sind jetzt im Format den höchst populären Rambler-Classic-Modellen angeglichen, und die Firma hofft, eine Annäherung auch an die Verkaufserfolge der Classic-Serie zu erzielen. Der Ambassador gehört übrigens zu den in den USA jetzt immer häufiger werdenden Modellen, für die die Presse das schöne Wort „austere mink“ geprägt hat, d. h. etwa „der Nerz des kleinen Mannes“. American Motors fällt insofern auf, als die Werke bisher noch keine Anstalten zu machen scheinen, einen echten oder Pseudo-Sportwagen herauszubringen.

Von einem ganz anderen Gesichtspunkt aus sind die stilistischen Änderungen der

1962erStudebaker-Packard-Modelle bedeutungsvoll. Die Firma hat 1961 nicht viel Glück gehabt. Der Lark ist wahrscheinlich einer der besten Wagen seiner Gruppe; er ist erprobt, preiswert, gut aussehend und äußerst zuverlässig; ein Publikumserfolg war ihm nicht beschieden. Seltsamerweise nahm man ihm die Ehrlichkeit seiner Form, das wie abgeschnitten wirkende Heck, übel. Der Lark wird daher jetzt um ein paar Zoll verlängert; er wirkt eleganter; und vielleicht haben Studebaker-Packard damit die Zauberformel gefunden, die den Lark und damit die ganze Firma davor bewahrt, mangels Absatz aus dem Rennen ausscheiden zu müssen. Erstaunlich schön ist der neue Hawk, ein Sportmodell, das wirklich erstklassige Linien aufweist. Den Deutschen wird der neue Lark übrigens bekannt vorkommen: Sein Kühler ähnelt auffallend dem des Mercedes-Benz.





## Die Geschwindigkeit in der Schweiz

Vor einiger Zeit hat auch in der Schweiz mehr und mehr der Gedanke Fuß gefaßt, den bedrohlich ansteigenden Unfallziffern am einfachsten und sichersten durch generelle Geschwindigkeitsbegrenzungen entgegenzutreten. Zunächst wurde im Jahre 1959 für das ganze Gebiet der Schweiz eine für alle Ortschaften und Städte gültige innerörtliche Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h festgelegt, wobei diese von der blauweißen Ortstafel, die den Beginn eines Ortes anzeigt, bis zur sogenannten Außerortstafel, auf welcher in kleiner Schrift die nächste Ortschaft und in größerer Schrift die nächste Stadt angekündigt wird, einzuhalten war. Damit hat der schweizerische Bundesrat ziemlich genau das in Deutschland gültige System übernommen, wobei aber immerhin die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h festgelegt wurde. Wesentlich für diesen Entscheid war die Überlegung, daß allzugroße Kolonnenbildung vermieden werden müsse, und daß eine Geschwindigkeit anzusetzen sei, die dann auch tatsächlich eingehalten würde.

### Ortstafeln regeln in der Schweiz die Vorfahrt

Da in der Schweiz indessen die blau-weißen Ortstafeln bis zu diesem Zeitpunkt neben der geographischen Orientierung ausschließlich den Zweck hatten, dem Kraftfahrer den Beginn und das Ende der Innerortsstrecke, das heißt den Wechsel der Vorfahrtregelung anzuzeigen, konnten sie die ihnen nun zusätzlich übertragene Aufgabe nicht zur vollen Befriedigung lösen. Die Anforderungen an den Standort der Verkehrszeichen waren grundsätzlich verschieden, je nach dem sie vom Standpunkt der Geschwindigkeitsbegrenzung oder von jenem der Vorfahrtsregelung betrachtet wurden. In der Schweiz gilt nämlich für die Vorfahrt folgende Regelung: außerorts – also zwischen den Ortschaften oder genauer zwischen den Außerortstafeln hat die Vorfahrt, wer die numerierte (!) Hauptstraße benützt; innerorts indessen – also von der den Ortsnamen tragenden Tafel bis zur Außerortstafel – hat stets das von rechts kommende Fahrzeug die Vorfahrt.

### Im Interesse des flüssigen Verkehrs

Um die Beschränkung der Geschwindigkeit wirklich nur dort vorzuschreiben, wo dies nach den Straßen- und Verkehrsverhältnissen nötig ist, hat der Schweizer Bundesrat schon ein Jahr später die ursprüngliche Regelung auf sehr vernünftige Art umgestaltet, indem er festlegte, daß die auf den betreffenden Abschnitten einzuhaltenden Geschwindigkeiten durch das rot-weiße Verkehrszeichen für Geschwindigkeitsbegrenzung bekanntgegeben werden müßten, während das Ende der Strecke mit dem Verkehrszeichen „Ende Höchstgeschwindigkeit“ (schwarze km-Zahl, schräg durchgestrichen) zu markieren sei. Wer heute mit einem Personenwagen, leichtem Omnibus oder leichtem Lastwagen ohne Anhänger auf einer Hauptstraße durch die Schweiz fährt, muß deshalb seine Geschwindigkeit nur dort auf ein ganz bestimmtes Maß herabsetzen, wo er auf das Verkehrszeichen für Geschwindigkeitsbegrenzung trifft. In allen übrigen Fällen hat er zu beachten, daß er die Geschwindigkeit stets nur so hoch wählen darf, wie es die allgemeinen Fahrvorschriften des Gesetzes (Beherrschung des Fahrzeuges, Anpassung an Sichtverhältnisse usw.) verlangen. Wenn also eine Hauptstraße durch eine Häusergruppe führt, ist nicht jede beliebige Geschwindigkeit gestattet, auch wenn kein Verkehrszeichen für Geschwindigkeitsbegrenzung aufgestellt wurde. Und um die Sache noch mehr zu komplizieren: Selbst wenn ein Verkehrszeichen für Geschwindigkeitsbegrenzung steht, so ist dies noch kein Freibuß auf die dort vorgeschriebene Geschwindigkeit, denn diese will die oberste Grenze festlegen, während der Fahrer verpflichtet ist, diese zu unterschreiten, wenn beispielsweise die Verkehrsverhältnisse es ratsam erscheinen lassen.

Doch damit nicht genug: Wer auf einer Nebenstraße – diese erkennt man in der Schweiz daran, daß die blau-weißen Schweizer und Ortstafeln keine Straßen-Nummern tragen oder daß schwarz-weiße Wegweiser und Ortstafeln verwendet werden – in eine Siedlung einfährt, muß die Geschwindigkeit auf mindestens 60 km/h reduzieren, auch wenn ihm dies nicht mit einem besonderen Verkehrszeichen kundgetan wird. Diese Vorschrift war deshalb nötig, weil angesichts des dichten Nebenstraßennetzes eine Unzahl von Verkehrszeichen für Geschwindigkeitsbegrenzung hätte aufgestellt werden müssen.

### Wie schnell darf man innerorts fahren?

Erfreulicherweise wurde nicht nur die Länge der Strecken, auf denen die Geschwindigkeitsvorschriften gelten, möglichst den Bedürfnissen des Verkehrs angepaßt, sondern auch die Geschwindigkeiten selbst. Es wurde nämlich von allem Anfang an festgehalten, daß die innerörtliche Richtgeschwindigkeit 60 km/h zu gelten habe, daß aber je nach den örtlichen Verhältnissen auch höhere oder niedrigere Geschwindigkeiten vorgeschrieben werden könnten. Diese wurden aufgrund verkehrstechnischer Untersuchungen angesetzt, wobei das Gesetz bestimmt, daß „die zulässige Geschwindigkeit nicht unter den

Wert gesenkt werden darf, der von 85% der Führer von Personewagen nicht überschritten wurde.“ Dies klingt sehr schön, war aber insofern illusorisch, als die generelle 60-km/h-Grenze bereits Gültigkeit hatte, als diese Untersuchungen vorgenommen werden sollten! Trotzdem haben aber die meisten Kantone in der Ansetzung der Höchstgeschwindigkeiten eine sehr glückliche Hand gezeigt; zulässige Geschwindigkeiten von 80 km/h auf großen Ausfallstraßen sind durchaus keine Seltenheit; oft trifft man auch abgestufte Geschwindigkeiten, indem zunächst am Stadtrand 80 km/h erlaubt werden, die dann sukzessive – immer durch das Verkehrszeichen für Geschwindigkeitsbegrenzung – reduziert werden.

### Gingen die Unfälle zurück?

Kein echter Kraftfahrer ist Freund solcher Geschwindigkeitsvorschriften, weil er sich selbst fähig erachtet, das verantwortbare Tempo festzulegen. So läuft auch in der Schweiz noch immer eine Kontroverse zwischen den Höchstgeschwindigkeits-Aposteln und den „Freien“, wobei die Unfallstatistik als Beweismittel herhalten muß. Diese zeigt indessen eindeutig keine generelle Senkung der Unfallziffern, wohl aber eine Verschiebung der schweren Unfälle auf die Außerortsstrecken, wo sich in Überholmanövern die innerorts aufgestauten Kolonnen aufzulösen versuchen. Hiervon nimmt aber die Öffentlichkeit kaum Notiz, denn „dort sind sie ja unter sich . . .“

### Was man wissen muß

Generell wird in der Schweiz in den Ortschaften also mit 60 km/h gefahren, sofern die an den Hauptstraßen durchwegs vorhandenen Verkehrszeichen keine andere Geschwindigkeit vorschreiben. Werden bewohnte Gebiete auf Nebenstraßen durchfahren, so muß das Tempo auch ohne besondere Verkehrszeichen auf 60 km/h reduziert werden. Inner- und außerorts, mit und ohne Verkehrszeichen für Geschwindigkeiten gelten stets die allgemeinen Verhaltensregeln des Straßenverkehrsgesetzes über die Beherrschung des Fahrzeuges, Anpassung der Geschwindigkeit an die Verhältnisse usw. Von der blauen Ortstafel wird die zwischen den Ortschaften geltende Vorfahrtsberechtigung der Hauptstraße aufgehoben, und es gilt innerorts – im Gegensatz zu Deutschland – das Vorfahrtsrecht des von rechts kommenden Fahrzeuges.

Und zu guter Letzt: Die Schweiz ist das Land der Präzisionsindustrie, und die Herstellung von registrierenden Meßgeräten für die Überwachung der Geschwindigkeitsvorschriften bildet deshalb keinerlei Schwierigkeiten! Die Schweiz ist aber auch das Land des Fremdenverkehrs; da und dort wird deshalb ein Auge zugedrückt, wenn ein ausländischer Gast einige Kilometer zu schnell fährt; wer aber Unannehmlichkeiten vermeiden und für ein gutes internationales Klima sorgen will, der möge diese – zum Glück nicht allzu unvernünftig ausgefallenen – Vorschriften beachten. Dr. Honegger

Oben: Trotz der generellen innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h bemüht man sich in der Schweiz darum, den Verkehr auf Straßen, die es zulassen, schneller fließen zu lassen. Die Ausnahme wird durch das auch bei uns bekannte kreisrunde Verkehrszeichen mit der Kilometerangabe der erlaubten Höchstgeschwindigkeit angezeigt.

Rechts: Freie Fahrt und Ende des „Tempo 60“ zeigt die unübersehbare Tafel am rechten Straßenrand an. Die innerhalb von Orten geltende Vorfahrtsregel „rechts vor links“ hebt allerdings erst die am linken Straßenrand stehende Ortstafel auf.

Fotos: Verfasser





Erfolg der Vernunft:

**ausgesprochen wirtschaftlich**

1 - PF 25

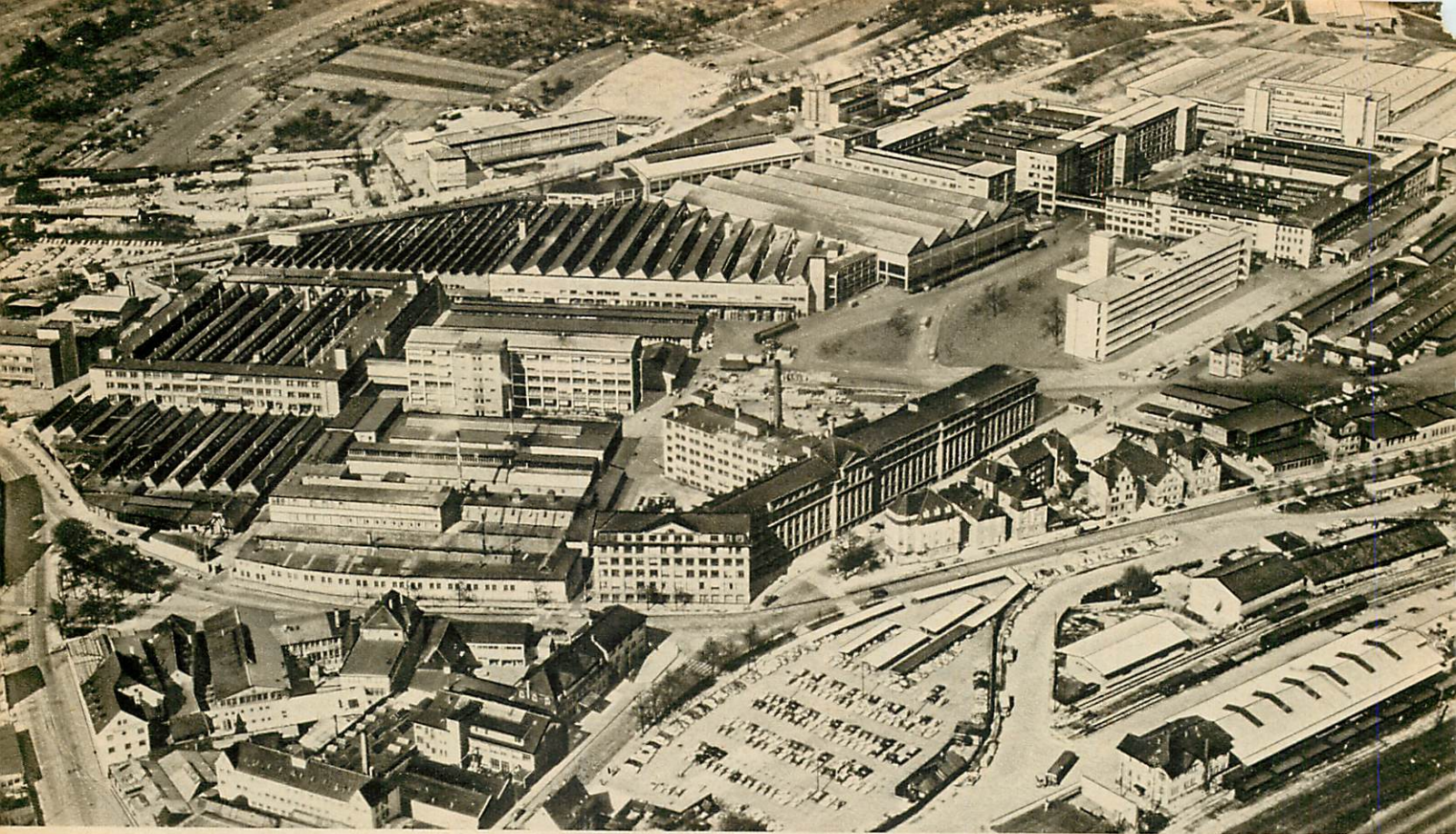
Der Motor des Taunus 17 M hat's in sich: Sein hohes Drehmoment (11,3 mkg bei 2400 U/min) sorgt für kraftvolles Temperament beim Start und große Reserven zum spurtschnellen Überholen. Dabei verbraucht er – nach DIN 70030 – nur 7,9 l Benzin auf 100 km. Und obendrein fährt sich der Taunus 17 M so mühelos. Den Umgang mit der Technik macht er kinderleicht: schalten, lenken, bremsen – beim Taunus 17 M geht das alles fast von selbst. Eine Probefahrt wird Sie davon überzeugen.

DM 6485,— a. W. 2türig mit 1,5-l-Motor, Scheibenwaschanlage, gepolsterter Armaturenfront, gepolsterten Sonnenblenden, Lenkungssperre, Lichthupe, Tankschloß.



**TAUNUS**  
**17M**

**Die Linie der Vernunft**



# Von der Werkstatt zum Weltunternehmen

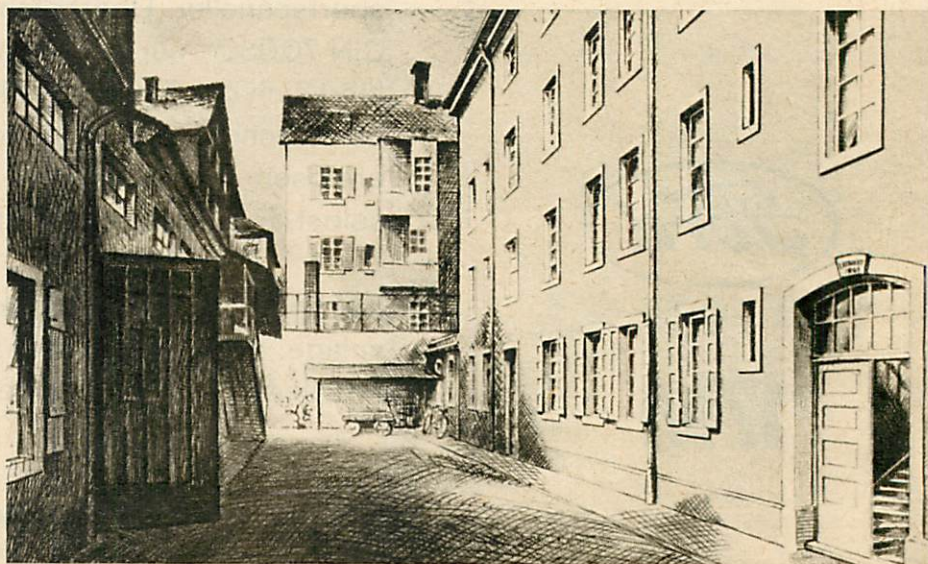
Die Robert Bosch GmbH gedenkt in diesem Jahre des 100. Geburtstages ihres Gründers und kann zugleich das 75-jährige Bestehen des Unternehmens feiern. Es wurde in demselben Jahre gegründet, in dem die von Karl Benz und Gottlieb Daimler geschaffenen Kraftfahrzeuge die Motorisierung des Verkehrs einleiteten. Ein solches Zusammentreffen bemerkenswerter Jubiläen ist von symbolhafter Eigentümlichkeit angesichts der bedeutenden Beiträge, die Robert Bosch zur Entwicklung des Automobils leisten konnte, ohne selbst jemals Verbrennungsmotoren oder Kraftfahrzeuge gebaut zu haben.

Robert Bosch wurde am 23. September 1861 in Albeck auf der Schwäbischen Alb geboren. Er war von bäuerlicher Abstammung und wuchs als achttes Kind in einem Elternhaus auf, in dem kernige Rechtschaffenheit und demokratisch-freie Gesinnung den jungen Schwaben prägten. Er erlernte das Feinmechanikerhandwerk und zog hinaus in die Welt, um seine Kenntnisse zu erweitern und mit wachen Augen vielerlei Erfahrungen zu sammeln. So kam er auch mit der aufblühenden Elektrotechnik in Berührung. In die Heimat zurückgekehrt, eröffnete er am 15. November 1886 in Stuttgart mit einem Gesellen und einem Lehrling eine

„Werkstätte für Feinmechanik und Elektrotechnik“. Dort befaßte er sich mit einschlägigen kleinen Arbeiten und war viel mit dem Fahrrad unterwegs, um Klingeleitungen, Haustelefone oder Rohrpostanlagen zu installieren. Heute ist die Firma Bosch ein weitverzweigtes Wirtschaftsunternehmen mit über 73 000 Mitarbeitern, einigen Dutzend Werken, Verkaufshäusern, Tochter- und Beteiligungsgesellschaften im In- und Ausland. Die Grundlagen dieses Aufschwunges aus kleinsten Anfängen verdankt die Firma der überragenden Unternehmerpersönlichkeit ihres Gründers und dem schöpferischen Weitblick, mit dem er schon frühzeitig von der jungen Elektrotechnik zu dem noch jüngeren Ver-

brennungsmotorenbau eine Brücke schlug, auf der sich eine bedeutende Zubehörindustrie entwickeln konnte.

Den Anfang bildeten Niederspannungsmagnetzündler für ortsfeste, mit Leuchtgas oder Benzin betriebene Motoren. 1887, ein Jahr nach der Eröffnung seiner Werkstätte, hatte Robert Bosch von einem Motorenbauer den Auftrag erhalten, einen solchen Apparat zu bauen. Magnetelektrische Zündapparate waren an sich bekannt und nur eines der verschiedenen Mittel, mit denen das Zündungsproblem am Verbrennungsmotor zu lösen versucht wurde. Für die weitere Entwicklung wurde entscheidend, daß Robert Bosch 1887 nicht nur den Einzelauftrag ausführte, sondern



Oben: Die Werkanlagen der Robert Bosch GmbH in Stuttgart-Feuerbach lassen mit einem Blick auf Alt- und Neubauten die noch immer stetig fortschreitende Entwicklung des Unternehmens erkennen.

Rechts: Die bescheidene Werkstatt des Gründungsjahres 1886 wurde zur Wiege des Werkes, das heute Weltgeltung und ein weltweites Arbeitsfeld hat.

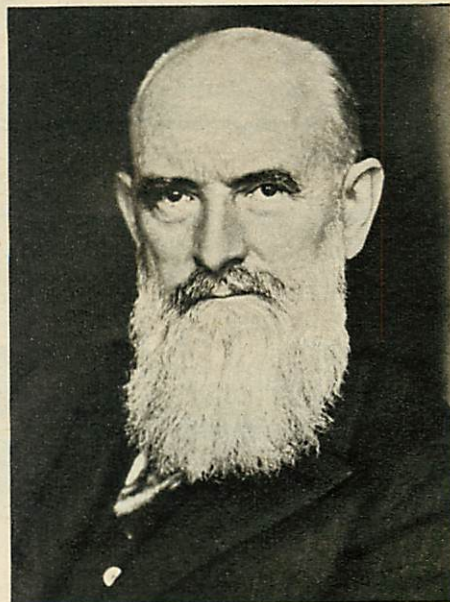
daranging, Niederspannungsmagnetzünd-  
er als Zubehör für den Otto-Motor her-  
zustellen. Zum anderen wurde ausschlag-  
gebend, daß die hervorragende Eignung  
seiner Apparate den Motorenbau der Sorge  
um Zündungsprobleme entthob. Die ganze  
Tragweite dieses Vorganges zeigte sich in  
der Entwicklung des Kraftfahrzeugmotors.  
Hier ging es nicht nur um unbedingte Zu-  
verlässigkeit, konstruktive Einfachheit und  
höchste Betriebssicherheit der Zündanlage,  
also um Eigenschaften, die weder von der  
offenen Flamme der Glührohrzündung  
Daimlers noch von den unzulänglichen  
galvanischen Elementen der Batteriezünd-  
ung von Benz erfüllt werden konnten —  
es mußte auch der unaufhaltsamen Ten-  
denz zu immer höheren Drehzahlen Rech-  
nung getragen werden.

Es gelang Robert Bosch, seine Nieder-  
spannungs-Magnetzündung, die anstelle  
von Zündkerzen mechanisch betätigte Ab-  
reißfunken-Kontakte hatte, so zu verbes-  
sern, daß sie 1897 auch im Kraftfahrzeug  
Eingang fand. Der nächste Schritt im Wett-  
lauf mit der Motorenentwicklung bestand  
darin, den Bosch-Magnetzündler für Hoch-  
spannungszündung einzurichten, die die  
Verwendung von Zündkerzen erlaubte.  
Gottlob Honold, dem genialen Ingenieur  
und Mitarbeiter von Robert Bosch, gelang  
1901 die Lösung, die einen entscheidenden  
Beitrag für die Entwicklung des schnell-

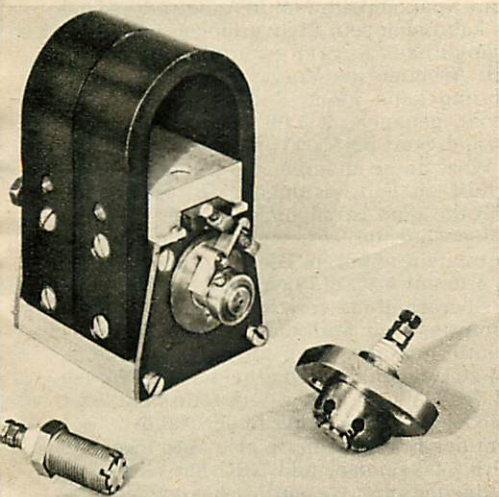
Handhabung, bessere Beleuchtung, Signal-  
geräte im dichter werdenden Verkehr, ein-  
wandfreie Bremsen und vieles andere  
mehr, das aus der Vereinigung von Motor  
und Fahrgestell erst das Gebrauchsfahr-  
zeug werden ließ. Auf allen diesen Gebie-  
ten wurde Robert Bosch tätig, sobald er  
erkannte, daß ein echter technischer Fort-  
schritt zu erzielen war und die Eigenart  
seiner Fabrikation, die Präzisions-Mengen-  
fertigung, gewahrt blieb.

Es würde hier zu weit führen, die mannig-  
faltigen Wechselwirkungen zwischen  
Kraftfahrzeug- und Zubehörentwicklung  
im einzelnen zu behandeln. Einer der be-  
merkenswertesten Fortschritte war die  
1913 von Bosch auf den Markt gebrachte  
elektrische Licht- und Anlasseranlage. 1919  
begann die Firma mit Versuchen, das Ab-  
blendproblem mittels einer Zweifaden-  
Glühlampe zu lösen. Auf dieser Grund-  
lage schuf Osram 1925 die bekannte Bilux-  
Lampe. In den 20er Jahren entstanden  
Bosch-Horn und -Winker sowie die Bosch-  
Batteriezündung.

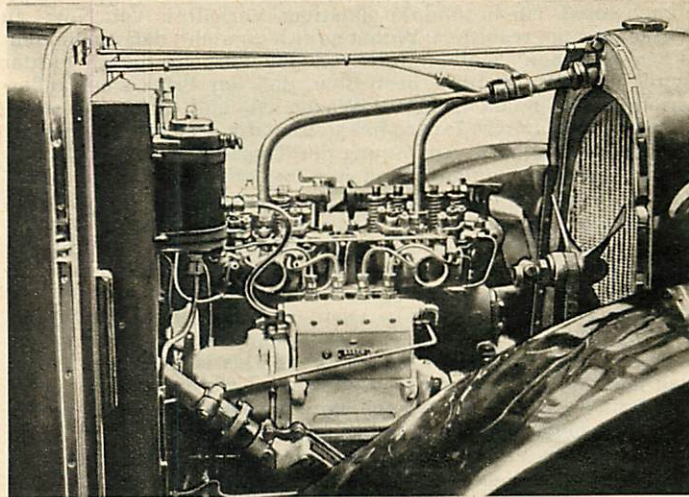
Auf feinmechanischem Gebiet hatte  
Bosch 1910 die Herstellung von Schmier-  
pumpen aufgenommen und dabei wert-  
volle Erfahrungen für die Fertigung me-  
chanisch-hydraulischer Geräte gewonnen.  
Erfahrungen, die der Entwicklung von Ein-  
spritzpumpen für den Dieselmotor zugute  
kamen. Ähnlich der Entwicklung auf dem



Technisches Genie, Tatkraft und unternehmerischen Geist vereinte Robert Bosch in sich. Als 25jähriger gründete er das Unternehmen, das seinen Namen trägt. Sein 100. Geburtstag ist Anlaß für das Doppeljubiläum, das in diesem Jahr gefeiert wird.



Links: Gottlob Honold entwickelte vor 60 Jahren diesen ersten Hochspannungsmagnetzündler. Zu ihm gehörten die ersten Bosch-Zündkerzen, die am Anfang einer ausdauernden Entwicklung standen.



Rechts: Im Jahr 1927 wurde die erste Bosch-Einspritzpumpe an einem Personenwagen-Dieselmotor montiert; eine Neuheit von größter Bedeutung begann ihren Weg zu machen.

laufenden Otto-Motors und der Motorisie-  
rung des Verkehrs überhaupt darstellte.  
Mit der Herstellung von Hochspannungs-  
magnetzündern nahm Bosch 1902 auch die  
Fertigung von Zündkerzen auf. Das Unter-  
nehmen schickte sich an, Weltgeltung zu  
erringen.

Das Geheimnis dieses Erfolges lag in  
der Persönlichkeit von Robert Bosch be-  
gründet. Sein unbeirrbares Streben nach  
höchster Leistung, nach technischer Voll-  
endung und bestmöglicher Ausführung  
seiner Erzeugnisse hatte den neuen Wirt-  
schaftszweig „Zubehörfertigung“ lebens-  
fähig gemacht. Nun galt es angesichts der  
schnell wachsenden Aufträge, aus der  
handwerklichen Fertigung ohne Einbuße  
an Qualität auf Serienfabrikation überzu-  
gehen. Mit dem Gespür für den rechten  
Mann am rechten Platz, dem tief verwur-  
zelten Sinn für soziale Gerechtigkeit, einem  
ausgezeichneten technischen Einfühlungs-  
vermögen und organisatorischem Geschick  
gelang Robert Bosch der Schritt vom  
Handwerksbetrieb zum Industrieunter-  
nehmen. Aus der Werkstatt wurde 1901  
die „Elektrotechnische Fabrik Robert  
Bosch“.

Mit einer zuverlässigen Zündung ausge-  
stattet, stellte das in immer breitere Käu-  
ferschichten drängende Kraftfahrzeug bald  
neue Probleme. Es verlangte bequemere

Zündungsgebiet für Otto-Motoren waren  
die Hersteller von Dieselmotoren mit  
einem Sonderproblem belastet, nämlich  
dem, mit fein dosierender Kraftstoffein-  
spritzung unter hohen Drücken den schnell-  
laufenden, compressorlosen Kraftfahr-  
zeug-Dieselmotor zu schaffen. Die 1927  
von Bosch zur Marktreife gebrachte Ein-  
spritzpumpe löste als „Zubehör“ das Pro-  
blem für alle Dieselmotorbauarten.

Auf ihrer Grundlage entwickelte Bosch  
in den 30er Jahren Benzineinspritzanlagen  
für Flugmotoren und begann gleichzeitig  
mit Versuchen, dieses Verfahren auch für  
Kraftfahrzeugmotoren nutzbar zu machen.  
Diese Bemühungen führten bald nach dem  
zweiten Weltkrieg zum Erfolg. Zur Kraft-  
fahrzeugausrüstung gehören auch die luft-  
betriebenen Geräte von Bosch für Brems-  
anlagen, deren Fertigung 1927 mit einer  
Unterdruck-Servo-Ausführung begann. Um  
jederzeit über Magnetstähle gleichmäßig  
guter Beschaffenheit und hochwertige Iso-  
lierstoffe für seine Magnetzündler verfügen  
zu können, richtete Robert Bosch vor rund  
50 Jahren eine eigene Fabrikation ein, aus  
der das Bosch-Metallwerk und das Bosch-  
Isolierwerk entstanden sind.

Wenn in dieser kurzen Rückschau auf  
das Lebenswerk von Robert Bosch seine  
unternehmerische Leistung auf wichtigen  
Gebieten der Motorisierung und Verkehrs-

sicherheit im Vordergrund stand, so des-  
halb, weil sie den Weltruf seiner Erzeu-  
gnisse begründen half. Doch wäre damit  
weder seiner Gesamtpersönlichkeit noch  
seinem übrigen Schaffen Genüge getan. So  
hat er noch Elektrowerkzeuge, Kondens-  
atoren und Kühlschränke organisch in das  
Produktionsprogramm des Unternehmens  
einfügen und weitere Fertigungsstätten,  
z. B. für Rundfunk- und Filmgeräte sowie  
für gasbeheizte Warmwasserbereiter, in  
Form von Tochtergesellschaften seiner  
Firma anlagern können. In seinen Betrie-  
ben führte er 1906, also zwölf Jahre vor  
der gesetzlichen Verankerung, den Acht-  
stundentag und 1910 den freien Samstag-  
nachmittag ein. Großzügige Stiftungen  
galten dem Gemeinwohl, der Förderung  
von Wissenschaft, Volksbildung und Ge-  
sundheitspflege. Seine Haltung als Unter-  
nehmer und Wirtschaftsführer entsprach  
seinem Grundsatz „Lieber Geld verlieren  
als Vertrauen“, für den Menschen Robert  
Bosch galt sein Leitwort: „Sei Mensch und  
ehre Menschenwürde!“ Es blieb ihm, Feind  
aller Kriege und Freund der Völkerver-  
ständigung, erspart, die Zerstörung seiner  
Werke durch den Krieg miterleben zu  
müssen. Er starb am 12. März 1942, doch  
sein Geist blieb in seinem Werk lebendig,  
als es aus Trümmern zu neuer Größe  
emporwuchs.

Wilhelm Lehr



**Wir  
testen:**

# NSU Prinz 4

Der Prinz 4 ist ein Kompaktwagen, verkündet NSU. Nein, protestieren jene, die im Kompaktwagen die vom Corvair, Falcon usw. verkörperte amerikanische Wagengröße sehen. Was stempelt ein Auto zum Kompaktwagen? Straßenkreuzer sind sicher das Gegenteil hiervon. Kleinwagen sind äußerst kompakt gebaut, aber leider nicht nur außen, sondern auch innen. „Kompakt“ kann weder ein Stil noch eine Anmaßung sein, sondern bezeichnet eine Bauweise, die nicht strikt größengebunden sein muß und die ebenfalls dort zum Titel „Kompaktwagen“ führt, wo bei der Gegenüberstellung der Innenraum- und der Außen-dimensionen ein besonders günstiges Verhältnis von Nutz- zu Verkehrsraum resultiert. Wobei es sich versteht, daß innen Menschen „wohnen“ wollen, während der Verkehr täglich dichter wird. Es läßt sich nicht bestreiten, daß der Prinz 4 ein außerordentlich kompakt gebauter Wagen ist, und die NSU-Formulierung „Geräumiges Innere bei gleichzeitig gestraffter Bauform“ ist nur eine zaghafte Andeutung der Tatsache, daß beim Prinz 4 innerhalb einer Baulänge von nur 3,44 Meter und einer Breite von 1,48 Meter mittelklassenmäßiger Innenraum verwirklicht wurde. Ein neuer namhafter Mittelklassewagen, dessen Gesamtlänge 4,22 Meter beträgt, macht dem Prinz 4 zum Teil nichts, zu einem kleineren Teil nicht viel vor, wenn man prüfend mit dem Maßstab vergleicht. Auch ohne den Titel „Kompaktwagen“ ist der neue Neckarsulmer ein hervorragend gelungener Kurzwagen, der der Idee des Stadtwagens im wesentlichen so nahe kommt wie kein anderer Wagen jemals zuvor. Das ist der Stadtwagen, den mancher erst morgen begreifen wird als die (Zweitwagen-) Möglichkeit, sich in der Mangelware Verkehrsraum entschieden besser zu behaupten als in jedem größeren Wagen.

NSU hat im Prinz 4 ganze, bewunderungswürdige Arbeit geleistet. Dieser Wagen ist mit 565 Kilogramm Eigengewicht ein Leichtbauprodukt ersten Ranges, und es klingt wie ein technisches Märchen, daß ein so leichtes und mit 4,80–12 relativ schmal bereiftes Fahrzeug nicht nur die Raumverhältnisse der unteren Mittelklasse bietet, sondern auch über bedeutend mehr Tragfähigkeit verfügt als viele Mittelklassewagen. Das zulässige Gesamtgewicht beträgt 1 (eine) Tonne, die zulässige Zuladung 435 Kilogramm! Der große Innenraum und 250 Liter Gepäck-Fassungsvermögen sind also nicht nur sichergestellt, sondern auch nutzbar, und da man nur selten mit höchstzulässiger Ladung fährt, liegt auf der Hand, daß Karosserie und Fahrwerk des Prinz im Normalgebrauch über beträchtliche Festigkeitsreserven verfügen.

In der Raumaufteilung kam es an keiner Stelle zu müden Kompromissen. Den Wagen dank der Kastenform hervorragend übersehend, sitzt man tief, aber bequem. Die genau richtig platzierten Türen sind ca. 90×90 cm groß, der Einstieg vorn wie hinten dementsprechend unbehindert. Zum Kofferraum kommt noch ein Ladeschacht hinter der Rücksitzlehne mit ca. 36 Liter Volumen. Das Reserverad steht senkrecht in der Bugnase, dahinter der Tank, dessen Fassung nicht kleinlich bemessen ist: 37 Liter! Der Radeinschlag ist vorbildlich groß und vermittelt den günstigen Wendekreis von knapp neun Metern. In der Einsicht, daß ein so geräumiger und tragfähiger Wagen auf keinen Fall untermotorisiert werden darf, erhielt der Prinz 4 den bekannten 30-PS-Motor und erreicht hierdurch das gute Leistungsgewicht von 18,8 kg/PS. Die mittlere Höchstgeschwindigkeit auf ebener Autobahn beträgt 115–120 km/h, und 20 sec von 0 auf 80 km/h kennzeichnen eine Beschleunigung, wie sie von einem Wagen der vorliegenden Art und Größe nicht besser erwartet werden kann. Unverständlich ist daher, weshalb die NSU-Technik der NSU-Presse- und Werbeabteilung den Wert von 14 sec anstelle der im Test gemessenen 20 sec zur Publikation serviert. Mit zwei Personen an Bord erreicht der Prinz 4 100 km/h nicht in 26, sondern in ca. 35 sec. Wozu solche Paradezeiten, wenn hin-

reichend bekannt ist, daß dieser 30-PS-Motor ein Vorbild an Leistungsfähigkeit, Genügsamkeit und Stehvermögen ist? Man muß es den Neckarsulmern lassen: Motoren können sie bauen. Daß sie auch ein überaus kluges Auto zu bauen verstehen, haben sie nun mit dem Prinz 4 eindeutig bewiesen. Die bisherigen Typen Prinz III (23 PS) und Sport-Prinz (30 PS) werden weitergebaut.

Es stört im Prinz 4 nicht, daß man einen „Motorrad“-Motor im Rücken hat. Er ist im Klang entschieden angenehmer als luftgekühlte Vierzylinder, und die beiden parallel stehenden Zylinder des Prinz-Motors zu solcher Laufkultur, Vibrationsfreiheit und zu tadelloser Kühlung und Heizung zu erziehen, ist eine technische Tat, die alle Achtung verdient. Man meint einen Drei- oder Vierzylinder hinter sich zu haben, der mechanisch leise läuft und auspuffseitig sehr gut gedämpft ist. Nur ein Zahnradgeräusch (wahrscheinlich die Zahnräder von Motor zu Getriebe) ist beim Hinhören keine Musik. Die ruckfreie Mindestgeschwindigkeit im IV. Gang (35 km/h) könnte etwas tiefer liegen, doch ab dieser Geschwindigkeit verhält sich der Motor weit elastischer, als man es bei der Nenndrehzahl von 5500 U/min und der Spitzendrehzahl von 6000 U/min (und darüber) erwarten dürfte. Bei 6000 U/min, wobei sich der Motor nicht im mindesten aufgeregt gibt, werden in den Gängen ca. 30, 65, 88, 122 km/h erreicht. Um über 120 km/h zu kommen, bedarf es nur eines ganz leichten Gefälles oder eines schwachen Schiebewinds auf ebener Straße. Die Schaltbarkeit des einwandfrei vollsynchronisierten Getriebes ist an sich tadellos, nur gibt der Motor in seiner extrem weichen Gummibettung mitunter dem Druck des Schaltgestänges nach, und es kommt zu Schaltverzögerungen. Der Motor ist ein Vorbild an Leistungsfähigkeit und Sparsamkeit, und in Anbetracht seines Drehzahltemperaments kann man sein Stehvermögen nur loben. Aber ein Muster an Zugänglichkeit kann er generell nicht genannt werden, wenn man sich Arbeiten am Vergaser usw. vergegenwärtigt. Von Überzüchtung kann keine Rede sein, 30 PS aus 598 ccm sind nicht zuviel, genauer: 51,5 PS Literleistung. Und 12,1 m/sec Kolbengeschwindigkeit bei 5500 U/min (dank Kurzhub) erklären als günstiger Wert unter anderem die Dauerhaftigkeit dieses Motors. Er verhilft zu Fahrleistungen, die verblüffend sind, woran naturgemäß die gute Straßenlage und das geringe Wagengewicht mitbeteiligt sind. Im Test wurden Durchschnitte erzielt, die sich wie Autolaten anhören. Die Vergrößerung des Reifenquerschnitts von 4,40 auf 4,80, die Lenkung, die nun ohne Fehl und Tadel ist, die Überarbeitung verschiedener Fahrwerks-teile sowie die gut gedämpfte, wenn auch nicht besonders weiche Federung sind als wesentliche Beiträge zur absolut verlässlichen Straßenlage des Prinz 4 zu nennen. Die Querneigung in Kurven ist sehr gering. Obwohl das Lenkrad immer noch recht flach liegt, hat man den Wagen in jeder Situation sicher in der Hand.

Die verunglückte Form des Erstprinz hatte also auch ihre gute Seite. Es mußte zum Prinz 4 kommen, und NSU hat alles, was sich nicht wiederholen durfte, ganz wesentlich besser gemacht. Das Resultat ist ein Optimum, das NSU ruhig feiern darf. Schließlich kostet der Prinz 4 in der Extraausstattung nicht wenig, sondern nur um 54 DM weniger als der VW Export. JFD

## Das bietet der NSU Prinz 4...

Mustergültige Kompaktbauweise, innere Geräumigkeit im Kurzwagen – äußerst geschickte Raumaussnutzung – tadellose Sicht und Wagenübersicht – flotte Form – außerordentlich hohe Belastbarkeit – Fahrsicherheit durch gute Straßenlage – erfreuliche Fahr- und Rangierhandlichkeit – leistungsfähigen robusten Motor, viel Temperament, hohe Spitzengeschwindigkeit – einfachen Aufbau, geringen Pflegebedarf – vorzügliche Belüftung vorn – starke Heizung – durchweg handlich angelegte Bedienungsorgane – sorgfältige Innenausstattung – höheren Geltungswert als konventioneller Kleinwagen – Beschleunigung von 0 auf 60, 80, 100 km/h in 10, 20, 35 sec – Verbrauch 5,5 bis höchstens 7 Liter/100 km.

## ... und was er nicht bietet...

Ausstellfenster hinten – durchgehende Stoßstange vorn – gediegenes nachgiebiges Armaturenbrett – „Dach“ – mehr links liegenden Schalthebel – praktischere Türgriffe innen – völlig gebanntes Zahnradgeräusch – gute Zugänglichkeit zu Motor-Nebenteilen – komfortbewußtere Federung – letzte Schaltexaktheit.

Steuer/Versicherung: 87 DM/206 DM. Preis: 4686 DM mit Extraausstattung, 4490 DM in Normalausführung.



# Sieg für Walter/Wencher

Die Deutschland-Rallye – als 10. Lauf zur Europa-Rallye-Meisterschaft gemeinsam von den beiden deutschen Automobil-Clubs AvD und ADAC durchgeführt – wurde erneut zu einer harten und überaus schwierigen Langstreckenprüfung für Fahrer und Wagen. Die über 2200 km führende Rallye wies die größten Schwierigkeiten bei den italienischen Dolomitenpässen auf und von 95 in Baden-Baden gestarteten Mannschaften beendeten nur 56 diese Rallye in Wertung. Auf den Spezial-Etappen, wie Stilfser Joch, Mosson-Barricarta, Grigno-Castello Tesino, fielen die Entscheidungen über Sieg und Niederlage. Hier gab es fast für alle Teilnehmer Strafpunkte. Nach dreijähriger Unterbrechung

endete die Deutschland-Rallye wieder mit einem deutschen Sieg. Hans-Joachim Walter gewann zusammen mit Beifahrer Hans Wencher die Gesamtwertung und konnte damit seinen Vorsprung in der Europa-Rallye-Meisterschaft etwas ausbauen. Walter (außen rechts) hatte in seinem Porsche Carrera mit Hans Wencher einen Beifahrer, der zweifelsohne als der beste in ganz Europa gilt. Es gibt keinen Paß auf dem Kontinent, den Wencher nicht kennen würde. So trugen hervorragendes fahrerisches Können und ausgezeichnete Streckenkenntnis wesentlich dazu bei, daß die beiden Deutschen mit nur 44,5 Strafpunkten als Gesamtsieger aus dieser schwierigen Deutschland-Rallye hervorgingen.



FOTOS:  
KURT WÖRNER



Oben: Mit einem Mercedes-Benz 220 SE gut über die kurvenreichen und engen Dolomitenpässe zu kommen, gehört großes Geschick. Der Stuttgarter Böhlinger bewies dies zusammen mit seinem finnischen Beifahrer Aaltonen. Dieses Team siegte in der Tourenwagenklasse über 2000 ccm und belegte in der Gesamtwertung den zweiten Platz. Hier beglückwünscht ONS-Präsident Bernet die beiden Fahrer am Ziel in Baden-Baden.



Links: Evvy Rosqvist, die blonde Schwedin, ist bei allen Rallyes eine bekannte Erscheinung. Bei der Deutschland-Rallye startete sie mit einem Volvo PV 544 mit großem Erfolg und gewann wie im Vorjahr den begehrten Damenpreis, diesmal mit Beifahrerin Ursula Wirth. Zusammen mit ONS-Präsident Bernet freuen sich die charmanten Schwedinnen über diese großartige Leistung.

Oben: Nicht ganz zufrieden mit dem 8. Platz in der Gesamtwertung waren die Franzosen René Trautmann/Claudine Vanson. Trautmann, der in der Rallye-Wer-

tung bisher einen der vorderen Plätze eingenommen hatte, mußte nach der Deutschland-Rallye alle seine Chancen auf einen Titelgewinn in diesem Jahr begraben. Die Franzosen mußten sogar unterwegs einmal bauen und verloren dadurch kostbare Minuten. Nur durch ein dickes Seil konnte der Auspuff ihres Citroën ID 19 bis zum Ziel in Baden-Baden gehalten werden (Bild unten). ADAC-Sportpräsident Paul von Guillaume (links) und Fahrleiter Erwin Illg fanden bei der Ankunft des französischen Teams anerkennende Worte für ihre bravouröse Fahrt.



# Verkehr und Paragraphen

## Der Streit um die Restparkzeit

Die Richter des Oberlandesgerichts Frankfurt scheinen bei der Entscheidung von Parkuhrfragen keine glückliche Hand zu haben. Schon bei der Einführung der Parkuhren ohne gesetzliche Grundlage hatten sie ihre eigene Meinung. Während andere Gerichte die Parkuhren für unzulässig erklärten, hatte das Oberlandesgericht Frankfurt keine Bedenken. Nun hatte das Oberlandesgericht Frankfurt wieder eine strittige Frage zu entscheiden, zu der noch kein Urteil eines Obergerichtes bekannt geworden war. Es handelte sich darum, ob an der Parkuhr ohne Münzeinwurf geparkt werden darf, wenn die Uhr wegen vorzeitiger Räumung des Platzes durch den Vorgänger noch läuft. Das Oberlandesgericht Frankfurt (Urteil vom 12. 7. 1961 – NJW 1961, 1547) hielt die Verwertung der sogenannten Restparkzeit für unzulässig. Auch wenn die Uhr noch läuft, müsse der Nachfolgende nochmals eine Münze einwerfen und die Uhr in „Tätigkeit“ setzen.

Weder das Ergebnis noch die Begründung der Entscheidung vermögen zu überzeugen. Sinn und Zweck der Parkuhren ist, den vorhandenen knappen Parkraum möglichst vielen Benutzern zugänglich zu machen. Deshalb ist die Parkdauer an der Uhr auf eine bestimmte Zeit beschränkt. Um die Einhaltung der beschränkten Parkzeit wirksam kontrollieren zu können, muß die Uhr durch Einwurf von Parkgroschen in Tätigkeit gesetzt werden. Der Parkgroschen stellt also keine Gebühr oder Entgelt für die Benutzung des Parkraumes dar, sondern dient lediglich Kontrollzwecken. Ist aber die Kontrollmöglichkeit gegeben, weil die Uhr schon läuft, so ist nicht einzusehen, welchem Zweck ein weiterer Münzeinwurf dienen sollte. Die Parkuhr darf nicht zu einer zusätzlichen Einnahmequelle werden.

Es ist tragisch und erfreulich zugleich, daß fast zur gleichen Zeit mit der Entscheidung des Oberlandesgerichts Frankfurt ein Urteil des Oberlandesgerichts Köln (vom 9. 5. 1961 – NJW 1961, 1546) bekanntgeworden ist, das die Verwertung der Restparkzeit für zulässig erachtet. Tragisch deshalb, weil damit zwei einander widersprechende Entscheidungen vorliegen und die Rechtsunsicherheit andauert. Erfreulich deshalb, weil zu erwarten steht, daß sich demnächst der Bundesgerichtshof mit dieser Frage zu befassen haben wird. Es wäre wünschenswert, wenn sich der Bundesgerichtshof der Auffassung des Oberlandesgerichts Köln anschließen würde, die allein dem Sinn und Zweck der Vorschriften über die Parkuhren gerecht wird und die auch überzeugend begründet ist.

Dr. S.

## Foto brachte Freispruch

Verkehrsunfälle lösen nicht nur zivilrechtliche Ersatzansprüche zwischen den Beteiligten aus, sondern haben in der Regel auch ein strafgerichtliches Nachspiel. Der Strafrichter hat zu prüfen und zu entscheiden, wen die Schuld trifft und wer zu bestrafen ist. Die Entscheidung der Schuldfrage ist für den Fachmann im allgemeinen nicht mehr schwierig, wenn der Unfallhergang geklärt ist. Bei Verkehrsunfällen muß deshalb schon an der Unfall-

stelle der Schwerpunkt auf die Aufklärung des Sachverhalts gelegt werden. Was an der Unfallstelle versäumt wird, läßt sich häufig nicht mehr nachholen. Dabei kommt dem Foto eine entscheidende Bedeutung zu, wie nachstehender Fall zeigt:

Ein Kraftfahrer hatte im Ausland einen Unfall. Er wollte nach links in eine Straße einbiegen und stieß dabei mit einem entgegenkommenden und geradeausfahrenden Motorradfahrer zusammen. Die Polizei hatte den Unfall aufgenommen und insbesondere auch die Stellung der Fahrzeuge vermessen. Der Kraftfahrer kam sofort vor den Schnellrichter. Anhand der polizeilichen Skizze und sonstiger Beweismittel wurde ihm vorgeworfen, er habe sich über die Straßenmitte nach links eingeordnet und sei bereits so weit eingebogen, daß er dem entgegenkommenden Motorradfahrer die Fahrbahn weitgehend versperrt habe. Der Kraftfahrer bestritt die Richtigkeit der Polizeiskizze, ohne aber dafür Zeugen benennen zu können. Er erklärte aber dem Gericht, daß er vom Unfallort Fotoaufnahmen gemacht habe, die sich allerdings noch im Apparat befänden. Das Gericht setzte daraufhin die Verhandlung aus und die aufgenommenen Lichtbilder wurden sofort entwickelt. Anhand der Fotos, auf denen ein in der Straßenmitte befindlicher Kanaldeckel mit erfaßt worden war, konnte der Kraftfahrer einwandfrei nachweisen, daß sein Wagen nach dem Zusammenstoß noch rechts vom Kanaldeckel stand, so daß er die Straßenmitte noch nicht überschritten haben konnte. Damit war die Unrichtigkeit der Polizeiskizze und der angegebenen Vermessungen erwiesen und der Kraftfahrer wurde freigesprochen.

Daraus ersieht man, wie wichtig es ist, den Unfallort, die Stellung der Fahrzeuge und alle sonstigen Spuren von verschiedenen Seiten aus zu fotografieren. Der Fotoapparat sollte deshalb immer mitgeführt werden, damit er im Bedarfsfalle zur Hand ist. Dr. S.

## Optische Ankündigung an Bahnübergängen

Je dichter der Verkehr auf einer Straße mit beschränktem Bahnübergang wird, desto schwieriger gestaltet sich der Dienst des Schrankenwärters. Er muß einerseits die Schranken rechtzeitig vor dem Herannahen des Zuges schließen und andererseits auf den Straßenverkehr Rücksicht nehmen, damit während des Schließvorganges kein Fahrzeug in die Schranke fährt oder gar zwischen den Schranken eingeschlossen wird. Um den Schwierigkeiten abzuwehren, führt die Deutsche Bundesbahn an besonders verkehrsreichen Bahnübergängen Versuche mit einer optischen Ankündigung des Schrankenschließens durch. An den Andreaskreuzen rechts neben der Straße werden besondere Optiken angebracht, auf denen ein gelbes Licht aufleuchtet, kurz bevor die Schranken geschlossen werden. Das Signal wird vom Schrankenwärter vor dem Schließen der Schranken eingeschaltet und erlischt von selbst, sobald die Schranken geschlossen sind. Das gelbe Licht hat die gleiche Bedeutung wie das Gelblicht an einer normalen Verkehrsampel, nämlich „Anhalten!“. Der Verkehrsteilnehmer ist also verpflichtet, beim Aufleuchten des gelben Lichtes anzuhalten, auch wenn die Schranken noch offen sind. Nur wenn ein Anhalten wegen der kurzen Entfernung nicht mehr möglich ist, so bedeutet das gelbe Licht „beschleunigt durchfahren“.

Derartige Einrichtungen mit einer optischen Ankündigung des Schließens der Schranken sind bereits in Frankfurt/Main und in Mainz in Betrieb genommen worden. Weitere Anlagen werden an Bahnübergängen in Bad Hersfeld, Erlangen und Altenahr errichtet.

Dr. S.

## URTEILE... URTEILE... URTEILE...

„Für den Betrieb eines Kraftfahrzeugs angestellt ist jeder Arbeitnehmer, der das Fahrzeug in dem ihm vom Halter zugewiesenen Aufgabenbereich steuern soll und darf, und dem zu diesem Zweck die Benutzung des Fahrzeugs mit Willen des Halters ermöglicht ist (hier: Kraftfahrzeug-Handwerker einer Automobilfabrik, der auf Anruf zwecks Hilfeleistung einen hierfür bereitstehenden Kombiwagen fahren soll und darf).“

(BGH, Urteil vom 30. 5. 61 – DAR 61, 253)

§§

„Ein Fußgänger, der in der Dunkelheit auf einer 4,5 Meter breiten, unbelebten Fahrbahn innerhalb einer geschlossenen Ortschaft an der äußersten Kante geht, braucht bei dem langsamen Herannahen eines Kraftfahrzeuges von hinten nicht von der Fahrbahn hinunterzutreten, wenn

ihm die Benutzung des Gehweges nicht zuzumuten ist.

Bei einer Fahrbahnbreite von 4,5 Metern bleibt dem Kraftfahrer genügend Raum, an dem scharf rechts gehenden Fußgänger mit einem ausreichenden Sicherheitsabstand vorbeizufahren, worauf sich dieser verlassen darf.“

(OLG Oldenburg, Urteil vom 22. 12. 60 – DAR 61, 256)

§§

„Die Störung der Nachtruhe durch Warmlaufenlassen eines Dieselmotors in einer ausgesprochenen Wohnstraße ist eine vermeidbare Belästigung.“

(OLG Karlsruhe, Urteil vom 20. 4. 61 – DAR 61, 257)

§§

„Die Ermittlung der Geschwindigkeit eines vorausfahrenden Kraftfahrzeuges

durch Geschwindigkeitsvergleich von einem nachfolgenden Polizeifahrzeug aus ist nicht mehr hinreichend zuverlässig, wenn die Meßstrecke nur 200 Meter beträgt und nur eine Überschreitung der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h um 10 km/h in Frage steht.“

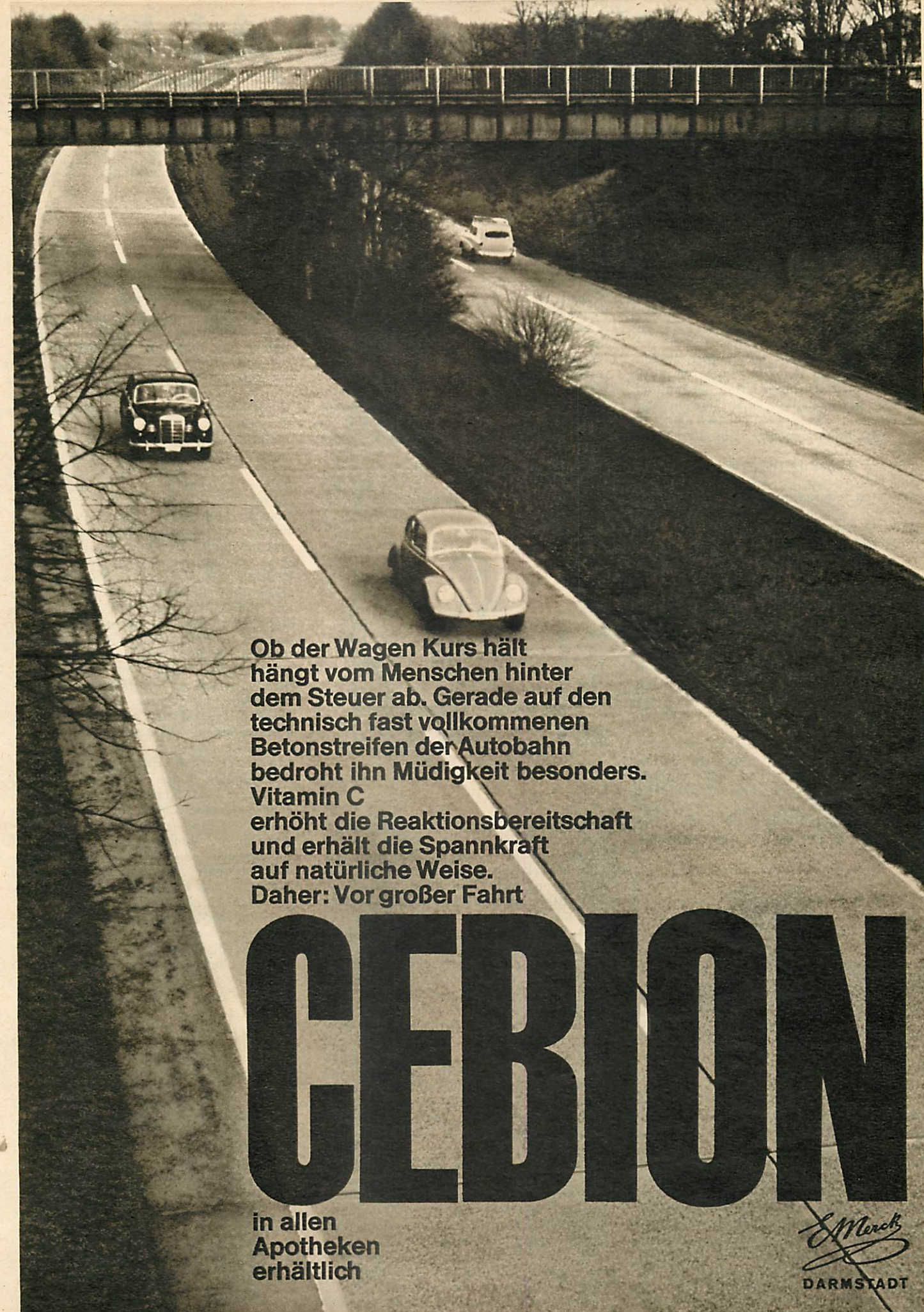
(BayerObLG, Urteil vom 31. 5. 61 – DAR 61, 258)

§§

„Eine Urkunde verfälscht, wer die Fabriknummer an der Antriebsmaschine (dem Motor) eines Kraftfahrzeuges verändert, das Fabrikschild gegen ein anderes auswechselt oder das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeuges vertauscht.

Dagegen begeht keine Urkundenfälschung, wer ohne Veränderung der Fabriknummer den Motor eines Kraftfahrzeuges in ein anderes einbaut.“

(BGH, Urteil vom 19. 5. 61 – DAR 61, 256)



**Ob der Wagen Kurs hält  
hängt vom Menschen hinter  
dem Steuer ab. Gerade auf den  
technisch fast vollkommenen  
Betonstreifen der Autobahn  
bedroht ihn Müdigkeit besonders.  
Vitamin C  
erhöht die Reaktionsbereitschaft  
und erhält die Spannkraft  
auf natürliche Weise.  
Daher: Vor großer Fahrt**

# **CEBION**

**in allen  
Apotheken  
erhältlich**

*S. Merck*  
**DARMSTADT**

## Gesund leben mit dem Motor!

VON PROFESSOR DR. GERHARD DENECKE

Das Jubiläum des Automobils ist gebührend gefeiert worden. 75 Jahre sind zwar reichlich wenig, wenn man es mit dem wahrscheinlich 30000jährigen Pflug oder mit dem wenig jüngeren Rad vergleicht. Aber ich glaube nicht, daß die Menschen über Pflug und Rad so glücklich waren, denn Pflug und Rad sind immer mit Arbeit, ja sogar mit mehr Arbeit verbunden, und da nach Immanuel Kant alle Menschen mehr oder weniger faul sind, gilt ihr größerer Beifall immer dem, der ihnen Arbeit abnimmt.

Einem Jubilar darf man auch mal etwas Angenehmes sagen, auch, wenn man das ganze Jahr gepredigt hat, er sei noch nicht so recht vollkommen. Über die Gesundheitsschäden durch das Auto, über seine verführende Kraft zum falschen Gebrauch, über die Unfallstatistik ist viel geredet worden. Heute soll einmal vom Auto als Gesundheitsfaktor die Rede sein, von der Förderung, die wir nicht am Bankkonto, sondern an unserer Person, an Leib und Seele verspüren können, wenn wir den richtigen Gebrauch davon machen. Dieser Nachsatz mußte leider kommen, weil es eben immer noch einzelne gibt, die mit dem Wagen so umgehen, als ob sie sich auch die Zigarre mit dem Hackbeil abschnitten.

Nehmen wir an, alle machen es richtig. Da hätten wir – weil wir doch eben von der Faulheit gesprochen haben, und weil Faulenzen doch jetzt so modern ist, daß es in den Illustrierten abgebildet und von den Ärzten empfohlen wird – die Zeit, in der der Mensch gesetzlich zum Faulenzen ver-

die bei glatter Fahrbahn vom fröhlich oder gar verbissen dem Urlaubsziel zueilenden Fahrer so leicht vergessen wird. Früher hatte man noch allenfalls die Pannen, die den beflügelten Urlauber nötigten, in bisher völlig unbekanntem Orten vor Anker zu gehen. Aber die sind ja dank der Technik so selten geworden, daß sie als gesundheitsförderndes Moment durch Kriechübungen unter dem Wagen gegen Bandscheibenschäden oder Reifenwechsel bei Regen gegen Kreislaufstörungen kaum noch in Betracht kommen.

Die genannte Zäsur soll dem sogenannten Abschalten dienen, d. h. der inneren Lösung von der Problematik des Berufs



und der Umstellung auf das irgendwie getarnte Nichtstun in den Ferien. Deshalb ist es ganz gut – weil ja doch nicht alle über Leverkusen kommen –, daß die meisten ihren Urlaub am Montag beginnen und mithin schon Freitag um 17 Uhr fahren. So kommen sie noch vier Stunden weit, sind bereits aus dem Heimatklima mit allen aktiven und passiven Beimischungen heraus, sind herzlich müde und lassen sich von der heraufziehenden Dunkelheit gern verführen, in einem Rasthaus oder Landgasthof unterzukriechen.

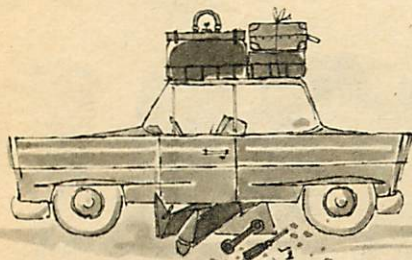
Diese erste Nacht „woanders“ ist sehr wichtig, wenn sie gut durchschlafen wird. Wer da aus Erfahrung mit sich Bedenken hat, soll lieber rechtzeitig ein Schlafmittel nehmen, als sich am nächsten Morgen unausgeschlafen ans Steuer zu setzen, wenn auch mit dem Urlaubsbeginn die Pillenschachteln soweit wie möglich in den Ruhezustand versetzt werden sollen. Denn das ist auch ein Vorzug des Autos, daß es uns aus vielem Mißlichen, Ärgerlichen und Schwierigen hinausführt, das uns so strapazierte, daß wir den Schutzpanzer der Medikamente um unsere wundgeriebenen Nerven legen mußten.

Es führt uns nicht nur aus unserem Alltag heraus, es führt uns auch hinein in eine Welt, die wir uns ganz nach unsern Bedürfnissen und unsern Neigungen aussuchen dürfen, auf Wegen, die wir selber

aussuchen können, durch Städte und Landschaften, die wir schon immer so gern kennenlernen wollten, und schließlich zu Menschen, die anders sind als wir und uns schon dadurch häufig viel zu geben haben. Die Innigkeit der Berührung mit der Umwelt ist seit der Postkutschenzeit verschwunden gewesen und erst durch die Autoreise wieder entdeckt worden. Das Camping ist bei vernünftigem Gebrauch die Krönung.

Auf der Autoreise ist überall Halt möglich, ist jeder Abstecher und jeder Umweg begehbar, der zu landschaftlichen Schönheiten, Baudenkmalern, hervorragenden Küchen der Gasthäuser und berühmten Stätten und Lagen geistiger Getränke führt, der letztere allerdings nur, wenn er erst am Ende der Fahrzeit eingeschlagen wird. So erweitert und vertieft sich unser Weltbild auf der Fahrt und während des Halts durch Betrachten und Gespräch mit den Einheimischen, durch Beobachten ihrer Gebräuche, nicht nur an den Tankstellen und im Verkehr. Wer seinen Wagen auf dem Marktplatz abstellt und offenen Auges durch die Stadt geht, kann schon an ihren Straßennamen, an der Bauart, an der Blumenpflege, an Brunnen und Toren, an Brücken, Werkstätten und Fabriken mehr ablesen, als im Fremdenführer steht.

Weil der Wagen auch trotz großer Geschwindigkeit sich eben doch jeden Meter des fremden Bodens erarbeitet, verlockt er uns ja auch immer wieder, auch bei weit gesteckten Zielen, zum Verweilen an geeigneten Plätzen, sei es nur zum Picknick, sei es zum Betrachten. In diesem sprungweisen Anpassen an die Ferne erweist er auch unserem Organismus den besten Dienst, weil auch der Zeit braucht, um sich auf anderes Klima, andere Höhenlage, andere Kost einzustellen. Nur so bekommt man auch die Vielfältigkeit der Erdrinde mit ihren zahllosen Wandlungen in den Griff, und nur so schützt man sein



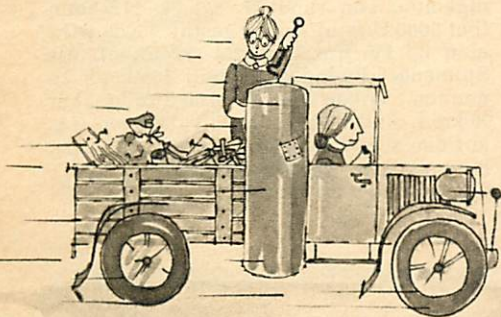
pflichtet ist, den Urlaub, den wir gottlob gerade hinter uns haben. Der Urlaub hat in jeder Beziehung durch das Auto gewonnen, ja man möchte in leichter Abwandlung eines bekannten Sinnspruchs sagen: „Autofahren macht den Urlaub erst schön.“ Selbst für die Leute, die sich gerne ärgern, und denen deshalb im Urlaub etwas fehlt, haben wir die Großbaustelle Leverkusen. Aber auch für die Gelassenen und ewig Heiteren ist gerade diese Rennstrecke für Stehermeister förderlich, weil sie die bekannte und von allen Urlaubsforschern als unerläßlich angesehene Zäsur zwischen Arbeitsende und Urlaubsbeginn erzwingt,



Kreislaufsystem, seine Haut und seinen Magen vor der Überforderung, die wir jetzt so häufig als unerwünschtes Urlaubsergebnis sehen.

Der Wagen erlaubt uns, im Urlaub wirklich Zeit zu haben, weil er an keinen Fahrplan gebunden ist. Er bringt uns auch bequem an die Stätten, zu denen ihm der Zutritt verboten ist, an die Füße der Berge, an die Ränder der Wälder, an die Ufer der Flüsse und Meere, in denen wir uns dann selbst forthelfen dürfen, sehr zum Vorteil unserer Bewegungsorgane und unserer Herzen. Das tut er auch außerhalb der Ferien, wenn er uns nach getaner Arbeit zum Abendspaziergang in den Stadtwald oder zur Kräftigung und zum Ausgleich gegen den „Sitzberuf“ auf die Sportplätze oder in das Schwimmbad führt. Gewiß hat man das auch vor achtzig Jahren schon gekonnt, aber niemand kann leugnen, daß uns das bei dem raschen Wachstum der Städte durch Auto und Autobus doch sehr erleichtert wird. Nur die passionierten Wanderer sind noch nicht zufrieden. Sie warten noch auf ein Auto, das sie, ferngelenkt, am Ziele ihres Weges wieder abholt.

Den allergrößten Dienst leistet das Auto der Gesundheit aber im Arbeitsprozeß. In den fürchterlichen Nachkriegsjahren haben wir Ärzte das so besonders dankbar und staunend gesehen, als die zahlreichen alten Frauen und Männer, deren Ernährer gefallen waren, deren Besitz verloren war, als die vielen Kriegswitwen gezwungen waren, ihren Unterhalt selbst zu verdienen. Als die ältesten Klapperkästen wieder mobil gemacht wurden, um nur die Entfernung vom Arbeitsplatz in der zerstörten Stadt zu überwinden, um in der Mittagspause schnell nach Hause zu können, um den Haushalt und die Kinder zu versorgen, um Agentenstellen und Vertreterposten übernehmen und wahrnehmen zu können. Die kräftesparende Eigenschaft der Maschine hat sich da schon bei den Gesunden großartig bewährt, und um wieviel mehr erst bei den chronisch Kranken, die um ihrer und ihrer Angehörigen willen arbeiten mußten und es nicht geschafft hätten, wenn sie ihre Wege mit der Bahn und zu Fuß hätten zurücklegen müssen. Wir brauchen nur an die vielen Menschen mit chronischem Herzversagen, an die



Asthmatiker, die Bronchitiker und die Leute mit Lungenblähung, an die Rheumatiker mit Veränderungen in den Beingelenken und an viele Stoffwechselkranke zu denken, um das geradezu befreiende Wirken des Autos zu begreifen. Durch besondere Einrichtung der Wagen für Amputierte konnte auch diesen Beklagenswerten ein gutes Teil der Geschäftsfähigkeit und der Lebensfreude wiedergegeben werden, was ein besonderes Ruhmesblatt in der Geschichte des Autos darstellt.

Schließlich dürfen wir nicht vergessen, daß die Freude am Fahren an sich schon ein Gesundheitsfaktor von Bedeutung ist, weil sie das Wohlgefühl vermittelt, das jedes „Gelingen“ einer menschlichen Tätigkeit begleitet.

Während uns aber in unserer Alltagsarbeit so schrecklich wenig gut „gelingt“, daß wir oft den Schlußstrich unter unsere Tagesarbeit nur mit schlechtem Gewissen oder unruhiger Hand ziehen, gelingt den meisten das Fahren so gut, daß sie oft wünschen, acht Stunden fahren und eine halbe Stunde arbeiten zu müssen. Leider vermuten allzuvielen, daß auch alle anderen ihre Freude mitempfänden und ihnen deshalb Platz machen müßten. Das ist aber noch nicht die richtige Freude am Fahren. Denn die steigt mit der Zunahme der Schwierigkeiten. Je mehr Gegenverkehr, je mehr Erdarbeiten, dort, wo sonst Asphalt ist, je mehr Überholen, Ausweichen, Zurückhalten und Einschmiegen nötig ist, desto froher wird das Herz des „schicken Fahrers“, wie Herr v. Hanstein ihn nennt, d. h. des Fahrers, der nicht um die Straßenmeisterschaft für Blechschäden rennt, sondern die Umwelt als gegebenes Faktum

ansieht, gegeben, um seine Geschicklichkeit, seine Loyalität und seine Menschlichkeit zu erproben. Er wird belohnt dafür, weil er mit heilen Knochen, mit unberührtem Lack und ungestörtem Kreislauf nach Hause kommt.

Er darf dann, trotz seines Hochgefühls, noch einen kräftigen Brief an den Verkehrsminister und an den Gemeinderat von Bummshausen schreiben, damit die Herren nicht etwa auch in ein Hochgefühl verfallen und denken, ihre Straßen und Kurven wären schon vollkommen. Wenn er auch diesen Brief noch mit den besten Wünschen und Grüßen schließt, hat er beste Aussicht, auch so ein schönes Jubiläum zu feiern, wie das Auto 1961.

Die in der Rubrik „Arzt und Auto“ veröffentlichten Aufsätze haben ein großes Echo gefunden. Die Aufsätze dieser Artikel-Reihe sind in einem Buch „Gesund in die Kurve“ zusammengefaßt, das für Mitglieder zum Vorzugspreis von DM 8,50 bei allen ADAC-Geschäftsstellen und bei der ADAC Verlagsgesellschaft mbH, München 22, Königinstraße 9, zu beziehen ist.



## TEST: CITROËN AMI 6

Eine neue Konzeption nennt Citroën selbstsicher den Ami 6 und erklärt dazu, er vereinige in sich Merkmale eines großen Wagens mit der Wirtschaftlichkeit des Kleinwagens. Tatsächlich ist dieser neue Citroën geräumig, doch er ist auch kein kleines Auto, sondern stattliche 3,92 Meter lang, 1,52 Meter breit und unbelastet fast 1,5 Meter hoch, hat also die Außendimensionen der unteren Mittelklasse. Bei 600 ccm und 20 PS ist natürlich auch die kleinwagenmäßige Verbrauchersparsamkeit vorhanden. Aber beginnt Wirtschaftlichkeit erst bei Benzin, Öl und Unterhalt oder nicht doch bereits beim Kaufpreis? 5450 DM ist ein stolzer Betrag für einen Wagen, der im Grunde genommen ein leicht vergrößerter, neu eingekleideter und besser ausgestatteter Citroën 2 CV ist, der sich das „häßliche Entlein“ nennen lassen muß, der weitergebaut wird und dessen 2-Zylinder-Boxermotor nur 425 ccm mit 12,5 PS hat, während das baulich gleichartige Triebwerk auf 600 ccm vergrößert und 20 PS leistend dem Ami 6 dient. Auch das Fahrwerk zeigt die typischen 2 CV-Züge, stellt also eine Wiederholung des Frontantriebs, extrem langer Federwege, sehr weicher, lässig gedämpfter Federung und unwahrscheinlicher Kurvenneigung, aber auch eine Wiederholung bereitwilligster Stoßaufnahme dar. Gegenüber dem 2 CV wiegt der Ami 6 um etwa 80 Kilo mehr und bringt somit fahrfertig 650 Kilo auf die Waage. Die zulässige Zuladung beträgt 300 Kilo, mehr ist auch bei 20 PS nicht gut zumutbar. Der Ami 6 sieht also nicht danach aus, als würde der Hersteller bei etwa 4800 DM Gefahr laufen, zu verarmen. In Frankreich wird der Wagen mit 6550 NF genauso teuer empfunden wie bei uns mit 5450 DM. Dieser Preis berechtigt zu hochgespannten Erwartungen.

Der Ami 6 ist gewiß keine Enttäuschung, aber wiederum auch nicht mehr als ein motor- und raummäßig weitergedachter 2 CV mit einem Sonntagskleid, das ihn gegenüber dem im Konstruktionsdatum recht betagten 2 CV, der „fahrbaren Gartenlaube mit Rohrstützen“, sozusagen salonfähig macht. Im Kaufpreis des Ami 6 ist sicher auch die vom 2 CV her wohlbekannte Unverwundlichkeit des Trieb- und Fahrwerks mit eingeschlossen, aber wie wohlwollend man den Ami 6 auch betrachten mag – Citroën verlangt für ihn einen Liebhaberpreis.

Die Karosserie weist eigenwillige Züge auf, vorwiegend aus raum- und herstellungstechnischen Gründen, und da aus dünnem Blech gefertigt, mußten entsprechende, Steifheit vermittelnde Profilierungen ersetzt werden, was an Materialstärke eingespart wurde. Blechschäden zu reparieren ist beim Ami 6 sicher kein Vergnügen. Wie wir aber erfahren, wurde das Karosserieblech des Ami 6 gegenüber dem von uns gefahrenen Testwagen, bei dem es sich um ein Vorserienmodell handelte, von 0,4 auf 0,6 mm verstärkt. Die Stoßstangen sind kaum für derbe Stöße gedacht. Die

rührende Einfachheit des 2 CV ist beim Ami 6 abgelöst von ansehnlichen Formen und ansprechender Innenausstattung. Das Dach ist aus Kunststoff. Die parallel zur Frontscheibe stehende Heckscheibe schafft viel Kopffreiheit nach hinten. Die Rundumsicht ist tadellos. Die Sitze sind sehr komfortabel und dennoch nicht schwammig weich, doch unter den Kanten der Sitze verbirgt sich hartes Rohr! Soll die Frontsitzbank verstellt werden, muß man an einer primitiven Arretierung basteln. Der Einstieg ist sehr bequem, nur will das Öffnen der Fronttüren gelernt sein, denn der zurückstehende Rand der Türscheibe trachtet beim Einsteigen nach der Menschenbrust. Durch die Frontbelüftung weht einem der Wind ins Gesicht, also nutzt man sie nicht ganz, was nicht schlimm ist, denn der Ami 6 hat inzwischen auch hinten Schiebefenster bekommen, außerdem ein vergrößertes Scheibenwischerfeld und automatisch rückstellende Scheibenwischer. Auch der Innenspiegel, der im Testwagen noch vibrierte und falsch saß, soll inzwischen sein Geld wert geworden sein. An Ellenbogenbreite werden vorn/hinten etwas kleinwagenmäßig 125/122 cm geboten, dafür aber viel Kopffreiheit vorn/hinten 12/5 cm bei Körpergröße 1,72 m. Kniefreiheit rückwärts ausreichend, da auch große Fahrer die Frontbank kaum ganz zurückschieben werden. Der Gepäckraum ist für einen 20-PS-Wagen mit 325 dm<sup>3</sup> Fassungsvermögen sehr groß. Reserverad unter der Motorhaube, es wurde auch bei hochsommerlicher Hitze nicht zu warm.

Wie der 2 CV, so ist auch der Ami 6 ein Wagen, in dem man nicht nur ruhig Zeitung lesen, sondern sogar gut leserlich schreiben kann. Die Aufbauschwingzahl beträgt vorn 72, hinten 88 Schwingungen je Minute. Fast so weich gefedert sind gewisse andere Autos auch. Nur sind diese durch hydraulische Dämpfer nicht schaukelig wie der Ami 6, dessen Federung durch Reibscheiben in der Radanlenkung und durch eigenartige Trägheitsdämpfer an den

Radachsen (auf Schraubenfedern schwebende Gewichte) nur spärlich gedämpft ist. Die Forderung nach standardmäßigen hydraulischen Dämpfern ist hier nur zu berechtigt und ganz gewiß keine Preisfrage. Der Ami 6 macht aus Nachschwingungen keinen Hehl und neigt sich in den Kurven sehr stark. Natürlich schluckt diese Federung Stöße, aber die lästigen Begleiterscheinungen sind heute durch nichts mehr zu entschuldigen, zumal sie mit ein-

fachsten technischen Mitteln, wie hydraulische Dämpfer und Querstabilisator, leicht zu beheben wären. Es bleibt jedoch zu betonen, daß der Ami 6 ein leicht beherrschbares, sicheres Fahrzeug ist, mit einwandfreier Lenkung und tadellosen Bremsen. Er ist ja auch mit 20 PS nicht großartig motorisiert, und im Rahmen seiner Geschwindigkeiten erweist sich das stabile Fahrwerk durchaus nicht reservelos. Daß der Testwagen beim Durchfedern mitunter kräftig aufsetzte, soll an nicht ganz in Ordnung befindlichen Gummipuffern gelegen haben, die die Federwege begrenzen.

Da die Wellen des Frontantriebs homokinetische Gelenke bekommen haben, ist das Lenkradruddeln bei starken Radeinschlägen und ziehendem Motor verschwunden. Wie bei Frontantrieb üblich, ist der Wendekreis sehr groß; ca. 11,5 Meter. Im Standlauf ist der Motor kaum, um so stärker aber bei höheren Drehzahlen zu hören. Es ist kein Dröhnen, auch störende Vibrationen sind nicht zu verzeichnen, es sind Motorlaufgeräusche, die noch der Dämpfung bedürfen. Für seine 20 PS benötigt der Motor die nicht eben bescheiden zu nennende Drehzahl von 5000 U/min, verhält sich jedoch in der Leistungscharakteristik wie ein sittsames Drosseltriebwerk, was nicht zuletzt einer schweren Schwungmasse zu verdanken ist. Dem 2 CV läuft der Ami 6 leicht davon, aber die Fahrleistungen sind infolge der 20 PS doch stark vom Beladezustand und vom Terrain abhängig. Der Ami 6 ist knapp motorisiert, doch ist man anderen keinesfalls im Weg, wenn man die PS nur „laufen“ läßt. Das Getriebe ist hierzu mit den Ganggeschwindigkeiten von rund 27, 52, 78, 112 km/h (bei 5000 U/min) richtig gestuft (5000 wird man im IV. nur talwärts erreichen). Als Spitzengeschwindigkeit sind 105 km/h zu nennen, entsprechend 4750 U/min. Für 90 km/h sind 4000 U/min aufzubringen, was auf den sehr knapp unteretzten IV. Gang hinweist und die Möglichkeit, den Ami 6 sehr sparsam zu fahren. JFD

### Das bietet der Ami 6 . . .

*Innenraum der unteren Mittelklasse – hohen Sitzkomfort – auf Komfort ausgelegt, aber nicht schaukelfreie Federung – vier Türen – viel Gepäckraum – robusten Motor mit Frontantrieb – robustes Fahrwerk mit Michelin-X-Reifen 125–380 (125–15) – gute Fahrleistung bei voller Ausnutzung der Motorleistung – gute Sicht – einfache Bedienung – bemerkenswerte Genügsamkeit: sparsam fahrend ca. 5,5 Liter/100 km – flott ca. 6,0 – viel bis alles aber verlangend 7 bis 7,5 Liter/100 km – 20-PS-gerechte Beschleunigung: von Null auf 60–80–100 km/h in 13–24–ca. 70 sec.*

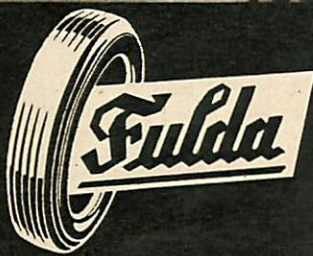
### . . . was er nicht bietet . . .

*leisen Motorlauf – Leistungsreserven für hohe Personen- und Gepäcklast und am Berg – einwandfreie Synchronisierung des I. Ganges – leisen Reifenlauf auf Pflaster usw. – schaukelfreies Federungsverhalten – wenig Kurvenneigung – preisentsprechende Karosserie-Solidität und stellenweise -Verarbeitung – einen kleinen Wendekreis.*

Preis: 5450 DM Steuer/Versicherung: 87/168 DM.

**Der revolutionäre  
FULDA-DIADEM**

**Sicherheit auf  
nasser Fahrbahn -**



**jetzt entscheidet die Bodenhaftung!**

Regennasse Straßen mit glitschigem Schmierfilm. Rutsch-Asphalt oder Blaubasalt. Hier fährt niemand gern. Aber man kann sich die Straßen nicht immer aussuchen. Jetzt müssen die Reifen trotz Feuchtigkeit und Glätte der Fahrbahn feste Bodenhaftung haben! Das neuartige Profil des FULDA-DIADEM ist feinstuntergliedert und hat nirgends größere Flächen, unter denen sich die gefürchtete Schmierschicht halten kann. FULDA-DIADEM nehmen auch Basaltstrecken spurgenaun und rutschfrei.

Gerade auf nassen Straßen:

**FULDA-REIFEN HALTEN UND GREIFEN**

**Gummiwerke Fulda K. G. a. A. Fulda**

# Hochgurgl-

Seit drei Jahren lockt ein neues Ziel den Autotouristen in die Ötztaler Alpen. Kurz vor dem Talabschluß, kurz vor Obergurgl, führt eine zwölf Kilometer lange, sechs Meter breite Autostraße auf das Timmelsjoch. Eine grandiose Hochalpenstraße, ein meisterliches Werk österreichischer Straßenbaukunst, eine großzügige Vorschußleistung an die Adresse Italiens, dem man einen Anreiz bieten wollte, nun seinerseits das Teilstück vom Joch durch das Passeiertal auszubauen und somit die kürzeste Verbindung von München nach Meran zu schaffen. Ein bestechendes Projekt. Halb fertig, und von Politik wegen offensichtlich dazu verurteilt, vorerst Projekt zu bleiben. Im Spätsommer 1961 konntest du, o Motorwanderer, auf dem Joch uniformierten Männern im Dienst begegnen, die grimmig und entschlossen durch das Glas ins feindliche Südtirol hinunter äugten und auch deinen Rucksack wie dich selbst eines abschätzenden Jägerblicks für würdig hielten, während vom jenseitigen Hang uniformierte Italiener dich nicht aus den Augen ließen. Rührender kleineuropäischer Anachronismus in den Tagen der Berlin-Krise und der weltweiten Spannung zwischen Ost und West, aber nicht minder Wirklichkeit. Denn Ende September (1961!) hat Italien offiziell wissen lassen, daß es aus „strategischen Gründen“ die Timmelsjochstraße nicht ausbauen werde.

Sie wird also vorerst eine Sackgasse bleiben, so wie das Ötztal bisher eine



Ein neues »Zürs«  
an der Timmelsjoch-Hochalpenstraße

Sackgasse war, an deren höchstem und letztem Punkt Obergurgl liegt, das so sehr gehofft hat, seine Isolierung dank der neuen Durchgangsstraße zu überwinden. Und das so vorausschauend war, ein neues Obergurgl, ein Super-Obergurgl – die „Hotelkolonie Hochgurgl“ zu errichten. Sie dürfte, auch ohne Durchgangsstraße, eines Sterns im Baedeker sicher sein, zumal auch die vollendete Timmelsjochstraße im Winter nicht offenzuhalten sein würde. Bis zu den Hotels wird sie in jedem Falle offengehalten, und wer im Winter 1961/62 auf der neuen Sonnenterrasse in 2200 Meter Höhe (!) Quartier nehmen und dem Skilauf frönen möchte, tut gut daran, sich sofort anzumelden. Noch als im Sommer 1961 die Gerüste standen, gingen die ersten Bestellungen ein. Zwei große, komfortabel eingerichtete Hotels stehen fix und fertig da. Drei mittelgroße werden hinzukommen. Hochgurgl ist das i-Tüpfelchen in der geheimnisvollen Wechselwirkung von Straßenbau und Tourismus, für die das ganze Ötztal ein interessantes Schulbeispiel bietet.

Obergurgl war in den 20er Jahren schon ein Wintersportplatz, den die Zünftigen sich einander zuflüsterten. Das waren noch Zeiten, als man auf dem Bahnhöfchen Ötztal zwischen Landeck und Innsbruck – sogar der Arlberg-Expreß pflegte hier zu halten – in den österreichischen Postbus umstieg und in mehrstündiger Fahrt bis Zwieselstein vordrang, wo die Pferdeschlitten der Obergurgler ihre Gäste schon erwarteten. Das letzte einstündige Wegstück nun, bei Schellengeläut und klirrendem Frost, steil ansteigend durch den tiefverschneiten Bergwald, über vereiste Bäche, an unheimlichen Abstürzen entlang, den vermummten Kutscher und die dampfenden Rücken der schnaubenden Pferde vor sich, während die fahlen Stirnen der Dreitausender immer näher kamen. Man konnte es sich gar nicht vorstellen, daß in der weißen Wildnis hier oben noch ein Dorf kommen sollte mit holzgetäfelten Stuben, knisternden Kachelöfen, einer Bank drumherum und einer Wirtin mit der Rotweinflasche in der Hand. Es war

Oben: Hochgurgl nennt sich die neue Hotelkolonie oberhalb des weltberühmten Skidorfes Obergurgl. Schon stehen die ersten beiden Hotels, weitere werden folgen.

Links: Ein nahres Dorado für alle Skifahrer sind die Hänge von Obergurgl. Selbstverständlich fehlen auch hier nicht die nötigen Ski- und Schlepplifte.

eine rechte Beschwer, aber es war eine Annäherung an ein hohes Ziel, die in solcher Weise heute nicht mehr zu erleben ist.

Schuld an dem Wandel war eigentlich Professor Piccard, der 1931 nach seinem Höhenrekord von 15781 Meter seinen Stratosphärenballon ausgerechnet auf dem „Großen Gurgler Ferner“ niederbrachte und mit seiner Landung einen unfreiwilligen Werbebeitrag für das obere Ötztal und für Obergurgl leistete. Schlagartig war Österreichs höchstes Kirchdorf – 1910 Meter – in aller Munde. Mehr und mehr Automobilisten kamen in das 60 Kilometer lange Tal. Die Straße mußte sich dem wachsenden Verkehr anpassen, und die Orte paßten sich dem Segen an, den die Straße ihnen zuführte. Das vom Alter geschwärzte, schindelbedeckte, steinbeschwerte Holzhaus ist im Schwinden. Längenfeld wartet mit einem Kurorchester auf, Sölden ist pikfein geworden und sogar Obergurgl hat sich, nicht immer zu seinem Vorteil, gemausert. Zwar trinkt man beim „Curaten“, dem Pfarrherrn, seinen Roten unter unverändert niedriger Stubendecke, aber gleich nebenan glaubt ein neonleuchtendes Tanz-Café mit Milchbar und Espresso tische zu wissen, was es einem verwöhnten Publikum schuldig ist. Der Fotograf, der in einem winzigen Lädchen begann, wurde vom Zauberswort „Souvenirs“ in ein funkelnagelneues Anwesen emporgetragen. Der „Jenewein“ hat aufgestockt und angebaut und seine traulichen Stuben der „Modernisierung“ geopfert. Philologen werden sich nach wie vor bei ihm wohlfühlen, gibt er ihnen doch ein bemerkenswertes volksetymologisches Beispiel an die Hand, insofern nämlich, als der Volksmund seinen römischen Vornamen „Ingenium“ einfach so eingedeutscht hat, wie er ihn verstand: Jenewein. Aus dem ruhigen Rundhotel „Hochfirst“, schließlich, wurden wir nach der ersten ruhigen Nacht durch eine englische Invasion vertrieben: „The Young Conservatives“, rund hundert reinstes Oxford nälende prächtige Buben und Mädchen mit ihren prachtvoll konservativen Tutoren und Tutorinnen. Sie schickten sich an, zu bleiben. Die Engländer haben bekanntlich die Alpen entdeckt. Wo sie aufkreuzen, kann man noch heute mit Sicherheit auf Gedicgenheit, guten Geschmack, Solidität und ein feines Gespür für landschaftliche, örtliche und sportliche Reize tippen. Obergurgl war eine britische Domäne, lange vor Piccards Landung. Sie haben hier eine Art Heimatrecht, trotz des „reichsdeutschen“, sprich bundesdeutschen





# noch höher als Obergurgl



Übergewichts. Man soll es respektieren, zumal Engländer uns eines voraus haben: Sie gehen durchs Leben, ohne Lärm zu machen. Aber hundert näselnde Young Conservatives sind selbst für wohlmeinende Reichsdeutsche zu viel. Ihnen verdanken wir die Entdeckung von Hochgurgl.

Kehrt man Obergurgl den Rücken, um heimzufahren, sieht man es hoch droben liegen: die breiten Spitzgiebel zweier mächtiger Hotels, das Erdreich noch aufgerissen von gefräßigen Baggern. 300 Meter höher als Obergurgl, und diesem gegenüber. Erst geht's steil hinunter, bis kurz vor Untergurgl. Dort, beim „Mohren-

vorübersausen, und der hoffen darf, vom winterlichen Überschub in Hochgurgl das sommerliche Defizit in Längenfeld decken zu können. Und es interessiert sich Herr Gstrein von „Hochfirst“ in Obergurgl. Kurz, man sieht, wie hotel-dynastische Interessen zu einer Fortpflanzung Obergurgls nicht durch Vermehrung, sondern durch Spaltung geführt haben. In Wahrheit verhält es sich so, daß Obergurgl nicht mehr ganz ist, was es war, durch Aufstockung und Anbauten nicht werden kann, was es sein möchte, und sich nun zu dieser Neugründung an der Timmelsjochstraße entschloß. Zu einem neuen „Zürs“, wenn

Kilometern. Westhang mit denkbar guten Schneesverhältnissen, lawinensicher, mit einem Sessellift bestückt. Von Ende November bis Anfang Juni kann man bis vor die Hoteltüren abfahren. Es ist wohl der schönste unter den Gurgler Skihängen.

Proksch aus Kitzbühel heißt der Architekt, der die Hotels baute und einrichtete. Berghotels, wie man sie sich nur wünschen kann. Alle Zimmer haben gute Betten, gepolsterte Sitzecke, Bad, WC und Telefon. Im Gesellschaftsraum prasselt das Feuer im offenen Kamin, von Polstersitzgruppen umstellt. Alle Räume und die meisten der je 80 Zimmer bieten den umfassenden



häusel“, beginnt die Timmelsjoch-Hochalpenstraße. Von der Mautstelle an schwingt sie sich in wundervollen Schleifen empor. Nach zehn Minuten Fahrt tritt der Wagen aus dem Wald, der gleichzeitig die Baumgrenze bezeichnet, sieht man zur Rechten die stattlichen Hotels auf ihrer Doppeltterrasse liegen. „Angereralm“ das eine, „Hochgurgl“ das andere. „Angereralm“ gehört der Hoteldynastie Scheiber aus dem parallelen Venttal, „Hochgurgl“ der Hoteldynastie Scheiber vom Hotel „Edelweiß-Gurgl“ in Obergurgl. Als nächster wird Herr Gstrein bauen, der Besitzer des vornehmen „Hotel Kurbad“ in Längenfeld, der schon zu lange zusehen muß, wie die Autos an seinem altrenommierten Haus

man so will. Aber schon war Herr Scharnow oben und hat „abgeschlossen“. Das ist einer, der das Gras von Berufs wegen wachsen hört. Man kann seiner Nase vertrauen.

Von den Balkonen und Terrassen der Hotels hat man das hochgelegene Obergurgl tief unter sich. Man sieht geradewegs in den Gletscher des Gurgler Ferners hinein, man hat denselben Blick auf Dutzende von Gletschern, den die Hohe Mutt oberhalb Obergurgls bietet. Von den Flanken der Berge rauschen im Sommer des Nachts die Wasser. Im Winter aber verwandelt sich das Almfeld Angereralm in ein Skiparadies zwischen 2100 und 3100 m Höhe bei einer Breite von drei

Blick auf die Gurgler Gletscherwelt. Gargen im Keller. Hervorragende Küche zu vertretbaren Preisen. Vollpension im Sommer 14,- DM, im Winter 28,- DM. Wer weiß, was in dieser Höhe der Winter kostet, wird die Verdoppelung verstehen. Und wem nach Abwechslung zumute ist, den trägt sein Wagen, auch im Winter, in zwanzig Minuten nach Obergurgl hinüber.

Helmut Alt

Nur aus wenigen Häusern besteht Obergurgl, das am Ende des Gurgltales liegt. Hier, inmitten der tiefverschneiten Berge, schlägt das Herz jedes Skifahrers höher. Der schwarzumrandete Ausschnitt zeigt die Lage von Hochgurgl.

Fotos: Stuhler, Lohmann



# Heilender Schlamm



## IN ABANO TERME

Ein paar Kilometer vor den Toren Paduas, eingebettet in die liebliche Landschaft der Euganeischen Hügel, liegt ein unscheinbares Städtchen: Abano Terme. Kostbarster Schatz dieses kleinen, aber mächtig aufstrebenden Ortes sind heiße Quellen, die aus vulkanischem Gestein sprudeln und nicht nur den Abanesern den Heizungskessel ersetzen, sondern darüber hinaus auch noch im Rufe stehen, den von Ischias, Rheuma und sonstigen Plagen Befallenen ein Gesund- und Jungbrunnen zu sein. Das Dasein verdankt Abano den alten Römern, die schon vor 2000 Jahren die heilende Kraft des euganeischen Lavaschlammes erkannten und schätzen lernten. Heute zählt das Thermalbad mit seiner modernen Fangotherapie und 52 Kurhotels zu den bedeutendsten seiner Art.

Wenngleich man sich zu Neros Zeiten überwiegend per pedes fortbewegte, die alten Römer sich also für ihre im Abaneser Vulkanschlamm gepflegten Wehwehchen nicht wie wir auf zugige Wagenfenster und anatomisch feindlich gesinnte Autositze als ursächliches Übel berufen durften, so hatte ihr antiker „Hexenschuß“ doch vermutlich viel gemein mit der neuzeitlichen medizinischen Erkenntnis über geschwundene Bandscheiben. Wenn die Abano-Pilger von damals über bösartiges Ziehen und Verkrampfungen vom Lendenwirbel abwärts klagten, dann dürfte wohl die Schmerzspein sicherlich nicht viel anderer Natur gewesen sein, als wenn heute auf dem Befund „Ischias“ steht. So liegt es also nahe, daß der motorisierte Träger eines lädierten Kreuzes aus dem 20. Jahrhundert auf den Spuren der bandscheibengeschädigten Fußgänger vom Beginn der christlichen Zeitrechnung wandelt und sein schmerzgetrübes Glück einmal mit der Moor- und Schlamm-Therapie versucht. Und, ohne in die Bandscheibenpolemik zwischen Naturheilapostel und Messerbefürworter eingreifen zu wollen: für den Verfasser dieser Zeilen, der sich anschließend an eine chiropraktische Rückenwirbelbehandlung und ob ebenso quälender wie deprimierender Ischias-Schmerzen einer 14 tägigen Fangokur unterzog, war der Gang nach Abano von wunderkräftig anmutender Wirkung.

Abano, so versprechen die, die darauf schwören, täte auch für Rheuma, Gicht, Neuralgie und Neuritis, Arthritis, das angegriffene vegetative Nervensystem, gynäkologische Leiden, zur Förderung des Stoffwechsels, bei Reiz- und Krampfzuständen, zur Nachbehandlung von Folgeerscheinungen chirurgischer Eingriffe, Knochenbrüche und Prellungen, schließlich auch noch auf dem Wege über Inhalationen für chronischen Katarrh und angegriffene Atmungswege wohl. Die Kurbehandlung, die in den Hotels selbst praktiziert wird und das ganze Jahr über absolviert werden kann, ist ebenso vielseitig wie schweißtreibend. Erst schmort man, 20 Minuten lang in heißen Fangoschlamm gepackt, im eigenen Saft, dann treibt einem das nachfolgende 10-Minuten-Bad in den Thermalgewässern den vorletzten „Tropfen“ aus

den Poren, anschließend entweicht der letzte Rest innerer Feuchtigkeit während einer Stunde verordneter Bettruhe in die dicken Decken, in die man mit angewandter Methodik gewickelt wird. Und sollte dann vielleicht doch noch irgendwo ein vergessener Hauch von Lebenssaft den bisherigen Bemühungen widerstanden haben: der Masseur bringt dann auch ihn an den Tag! Kein Wunder also, daß man über mangelnden Durst nicht zu klagen hat. Neben Durst hat man in Abano noch etwas in reichlichem Maße: herrlich viel Zeit. Nun, abgesehen davon, daß der übliche Kurbetrieb mit einem vielseitigen Dolce-vita-Programm aufzuwarten hat, liegt Abano inmitten einer „touristischen Fundgrube“: im historischen Dreieck der alten venezianischen Handels- und Kunststädte Vicenza, Venedig und Ravenna. Die

während der Blütezeit prunkvoller Dogenherrlichkeit im venezianischen Einflußbereich gelegenen Provinzen um Abano und Padua tragen unverkennbar den Stempel dieser einstigen weltoffenen Mittelmeer-Hochburg, die nicht zu Unrecht die „Serenissima“, die Heitere, genannt wurde und wird. Venedigs musealer Patinaglanz, die von der Renaissance verfälschten, byzantinisch-romanischen Kulissen um Markusplatz und Seufzerbrücke üben seit jeher nicht nur auf Hochzeitsreisende einen unwiderstehlichen Reiz aus. Nur sei der Hinweis erlaubt, daß der Dogenpalast und eine Gondelfahrt auf dem Canale Grande allein keineswegs tiefgehend die Seele dieser einst wie heute überwiegend vom Geld fremder Leute lebenden Lagunenperle widerspiegeln. Um den Herzschlag dieser von Gold, Tizians und Tintoretts,



turbulenter Geschichte und eleganten Ladengeschäften strotzenden, glitzernden Stadt, in der alles Kunst, nichts Natur ist, zu verspüren, muß man mit Muße durch die engen Winkel flanieren, muß neben Akademie, Santa Maria Gloriosa, Scuola di San Rocco und Goldonis Haus auch die verborgenen Schätze des „unbekannten Venedigs“ suchen und mit einbeziehen.

Drei Wege führen von Abano – jeweils über Padua – in die Mauern Venedigs. Der eine, schnellste, aber auch langweiligste geht über die Autobahn, der zweite über Stra, Dolo und Mira auf der Landstraße, vorbei an blühenden Gärten und verträumten Palästen und Villen, der dritte schließlich ist von besonderem Reiz: ein genußreicher Kanalbummel entlang der eben erwähnten Landstraße auf einem der dort üblichen Transportboote. Welch herrliche Gelegenheit, sich auf den Streifzug durch die bevorstehenden Kostbarkeiten vorzubereiten!

### Die Zusammensetzung

Für den, der es genau wissen will: Die Temperatur der Quellen beträgt 87°. Im Wasser sind folgende Mineralien enthalten (Gramm auf 10 kg):

Natriumchlorid 23,1633  
Schwefelsaures Natron 13,1884  
Natriumbikarbonat 1,4824  
Kaliumchlorid 1,5332  
Lithiumchlorid 0,0371  
Salmiak 0,1165  
Chlormagnesium 3,0674  
Magnesiumbromid 0,0973  
Jodmagnesium 0,0040  
Chlorcalcium 10,3091  
Calciumbikarbonat 0,8970  
Eisenbikarbonat 0,0016  
Tonerde 0,0015  
Kieselsäure 0,6822.

Spuren von Borsäure, Strontium und Mangan, minimale Spuren von Arsenik und Phosphorsäure. Radioaktivität der Gase an den Quellen: 23 Millimikrocurie pro Liter.

Was für Venedig gilt, hat auch für Padua, Vicenza und Ravenna Gültigkeit. Nur wer mit ein wenig Liebe auf Entdeckungsreise geht, findet Eingang in jene heute so glücklich anmutende Epoche, in der Frömmigkeit und künstlerische Meisterschaft der abendländischen Kultur unzerstörbare Glanzpunkte aufsetzten. Ein Blick vom Kaffeetisch auf der Piazza dei Signori von Vicenza auf Palladios Basilika, um den alten Palazzo della Ragione mit seinem riesigen, holzgedeckten Saal gebaut, weckt ebenso ehrfurchtsvolle Bewunderung wie die Betrachtung der Kathedrale des hl. S. Antonio in der „Città del Santo“, der Stadt des Heiligen Antonius, wie Padua sich nennt, in der Donatellos Reiterstandbild und Hochaltar oder die Fresken Giotto's und Mantegna's in der Cappella degli Scrovegni und der Chiesa degli Eremitani die Hetze unserer Tage vergessen lassen. Doch um wieder ins 20. Jahrhundert und auf Abano zurückzukommen: Sollte Ihre Begleiterin mehr für Breit- als für Leinwand, mehr für geschliffene als für behauene Steine zu begeistern sein, kann sie während Ihrer Tournée in frühere Jahrhunderte ihrem neuzeitlichen Schönheitsideal frönen: Fango-Schlamm macht eine schöne Haut und wird auch in Form von Gesichtspackungen serviert. Allerdings – man muß Abano dazu schon selbst aufsuchen, denn der Schlamm wird nicht exportiert.

Leo Wagner



Nur ein Katzensprung ist es von Abano zur immer wieder anziehenden Lagunenstadt Venedig. Der Campanile von San Marco, der die weite schöne Piazzetta überragt, ist ein Wahrzeichen der Stadt.

Links oben: Der heilkräftige Schlamm von Abano Terme hat schon viele von ihren Leiden befreit. Dick mit heißem Fango-Schlamm eingerieben, schmort man zwanzig Minuten lang als Auftakt jedes Kurtages.

Links unten: Padua hat in seinen Mauern viele Sehenswürdigkeiten. Dazu gehört auch der elegante Palazzo della Ragione, der von dem berühmten Architekten Frá Giovanni degli Eremitani erbaut wurde.

Fotos: Azienda Abano, Bavaria

## Rat für Konstrukteure

Der Artikel von Professor Dr. Gerhard Denecke in der letzten Nummer der ADAC-Zeitschrift (die ich immer mit großem Interesse lese) war ausgezeichnet. Darf ich dazu eine weitere Bitte an den Konstrukteur anfügen. In allen Autos ist innen, etwa über der Mitte des Fensters, der Rückspiegel angebracht. In der Regel ist er an einem Metallarm befestigt. Ist es wirklich notwendig, hierzu diese relativ kräftige Metallstange, die doch nur den kleinen Spiegel zu halten hat, zu verwenden? Sind nicht viele Kopfverletzungen schon auf den Spiegel bzw. auf diese Art seiner Anbringung zurückzuführen, vor allem wenn keine Sicherungsgurte vorhanden waren? Ich glaube, es müßte doch eine ganz leichte Haltevorrichtung, wenn möglich, aus leicht zerbrechlichem, nicht splitterndem Kunststoff ausreichend sein.

Michael Pfaffinger, Pfarrer, Petting

## Enttäuschung am Katschberg

500 Meter unterhalb des Katschbergpasses (25% Steigung) in Österreich, gegen 20 Uhr, versagt plötzlich die Schaltung meines Wagens. Wenn es auch ein kleiner, schnell zu behobender Schaden war, so mußte ich doch fremde Hilfe in Anspruch nehmen. Diese kam auch gegen 23 Uhr, nachdem ich mich schon damit abgefunden hatte, mit Frau und Tochter die Nacht im Freien zu verbringen. 57 Fahrzeuge sind vorbeigefahren, der Fahrer des 58. hielt an, half den Wagen zu wenden, so daß ich ihn ohne Gangschaltung ins Tal und auf den Hof einer Werkstätte bugsieren konnte. Sie werden fragen, warum ich Ihnen diese Bagatelle erzähle: Von den 57 Wagen waren 35 Deutsche jeder Größenordnung, 14 Österreicher, drei Belgier, drei Engländer und zwei Holländer. Ein englischer Arzt, ein belgischer Kaufmann fragten, was sie für mich tun könnten. Ein Österreicher half mir bei der nicht ganz einfachen Aktion. Wir waren beschämt über die Haltung unserer Landsleute. Sie werden sagen, das sei ein alter Hut. „Als Automobilist müßten Sie doch auf den Straßen der Bundesrepublik längst beobachtet haben, wie es bei uns um diese Dinge bestellt ist.“ Natürlich habe ich meine Erfahrungen gemacht und jeder kann ein traurig, garstig Lied darüber singen, aber im Ausland wenigstens, meine ich, sollten wir uns doch ein wenig zusammennehmen und zumindest so tun, als ob Kameradschaft und Hilfsbereitschaft bei uns noch keine Mangelware wären. Deutsche Kavaliere am Steuer! Wir können es uns ja leisten!

R. Fork, Forchheim

## Leitplanken

Leitplanken an den Außenrändern von Straßen und Autobahnen? Ja! Aber erst, wenn sämtliche Mittelstreifen von Autobahnen und Bundesstraßen mit Leitplanken versehen sind. Hat es sich bis zu den verantwortlichen Fachleuten noch nicht herumgesprochen, daß im allgemeinen ein nach rechts von der Fahrbahn abirrendes Fahrzeug nur sich selbst gefährden kann? Ein Fahrzeug dagegen, das einen Mittelstreifen überfährt, verursacht mit fast 100-prozentiger Sicherheit grauenhafte Unfälle. Ahnungslos unschuldige Benutzer der Gegenfahrbahn sind dann die Opfer. Solange noch ein Meter Leitplanke auf Mittelstreifen von Autobahn und Bundesstraße fehlt, sollte man die hierfür Verantwortlichen zwangsweise zum Abtransport der Schwerverletzten und Toten, die aus diesen Unfällen resultieren, heranziehen.

Jürgen Hunold, Dortmund

# Leser FORUM

## Kritik an Rasthäusern

In unserer ADAC-Zeitung stehen häufig – den Kraftfahrer betreffend – sehr nette Artikel. So z. B. „nimmt nicht zu fetthaltige, zu kräftige, den Magen überladende Kost – speziell während einer Langstreckenfahrt – zu Euch“. Was wäre angebrachter, als daß speziell in den von der Autobahnverwaltung eingerichteten Rasthäusern etwa eine Spezial-Abteilung auf der Speisekarte zu finden wäre: „leichte Kost“, z. B. Ragout fin oder Pastete so und so. So etwas Leichtes gibt es nicht. Bei dieser Gelegenheit noch etwas anderes: Im Rasthaus Gütersloh wurde mir kürzlich auf den Wunsch: „Bitte eine Tasse Kaffee“ kommentarlos ein Kännchen zu 1,20 DM gebracht. Solche Bevormundungen vonseiten des Wirtes verärgern. Denn, wenn ich ein Kännchen mit zwei Tassen Kaffee haben will, sage ich das. Zumindest aber müßte gefragt werden. Vor Jahren waren die Rasthäuser vorbildlich gut und preiswert. Das scheint sich im Zeichen des Wirtschaftswunders stillschweigend geändert zu haben. Denn sonst wäre auch nicht zu verstehen, daß in einem anderen Rasthaus ein Brot mit gekochtem Schinken gleich mit Kartoffelsalat fertig gemacht wird, damit es über 2,- DM kostet. Ich meine, wir sollten wieder zur gewissen Bescheidenheit zurückfinden und nicht bei

jeder Gelegenheit versuchen, schneller das Portemonnaie des anderen zu entleeren.

Karl Müller, Hannover

Am Samstag, dem 26. August, kehrte ich von einer mehrwöchigen Auslandsreise zurück und machte in einer Autobahnraststätte halt. Es war nachmittags zwischen 16 und 17 Uhr, und ich setzte mich mit meiner Familie bei strahlend warmem Sommerwetter auf die Terrasse. Daraufhin bat ich einen ca. zehn Meter entfernt stehenden Kellner höflich, mich zu bedienen. Er lehnte es jedoch ab, Gäste außerhalb der Gasträume zu bedienen mit dem Hinweis, das Wetter sei zu unsicher. Ich verlangte daraufhin, den Oberkellner zu sprechen, der ebenfalls sehr schroff eine Bedienung an den Tischen der Terrasse ablehnte. Ich verlangte zu guter Letzt den Leiter der Raststätte zu sprechen. Mir wurde mitgeteilt, das sei nicht möglich, da dieser schlafe. Nachdem ich wochenlang im Ausland privat und auch in öffentlichen Gaststätten eine Gastfreundschaft und eine immer liebenswürdige Betreuung erfahren habe, hat mich dieser erste Aufenthalt in Deutschland wieder einmal sehr vor den Kopf gestoßen.

Aloys Koch, Bad Driburg

## „Fingerzeig für Linksfahrer“

Endlich einmal einer, der das Kind beim Namen nennt und nicht immer behauptet, unser deutsches Bundes- und Autobahnstraßennetz sei so eng und schlecht. Ich meine Herrn Gernot Huber aus Hamburg und seine Leserschrift in Heft 8. Auf den meisten Straßen – es ist viel gebaut worden in den letzten 10 Jahren – läßt sich gut fahren, wenn jeder die entsprechende Disziplin in sich hat. Aber es gibt notorische Linksfahrer auf den Autobahnen und auf den gewöhnlichen Straßen, die nicht wissen, daß man zunächst einmal grundsätzlich rechts fährt und zum mindesten dem Schnelleren den Vortritt läßt. Dazu kommen natürlich die Rowdys, die unglaubliche Überholmanöver machen und sonst sich allerlei erlauben können, weil man nur noch alle heiligen Zeiten einen Streifenwagen sieht.

Hans Ohneberg, Augsburg

Ich bin entsetzt: Unter der Überschrift „Fingerzeig für Linksfahrer“ hilft das ADAC-Organ „Motorwelt“ einem Günther Komorowski eine neue Fliegelfähigkeit zu kreieren! Sind die deutschen Fahrer, vor allem die schnelleren Wagen (ich will hier keine Typenbezeichnung nennen!), nicht schon genug wegen ihrer Frechheiten und Rücksichtslosigkeiten verschrien, daß sich die „Motorwelt“ auch noch zum Lehrbuch weiterer Schlechtigkeiten erniedrigen muß? Ich will beileibe keine Lanze für die notorischen Linksfahrer brechen. Das sind ohne Zweifel Verkehrsbausaunen, sie ge-

hören jedoch meist zur selben Kategorie wie die Dauerüberholer. Darum: Wen beleidigt dieser „Fingerzeig“ letztlich? Doch nur den Fahrer vernünftiger Geschwindigkeiten (80–100 km/h)! Wehe, wenn dieser einmal zum Überholen vorsichtig auf die linke Fahrbahn überzuwechseln wagt und dadurch einen am Horizont auftauchenden Raser zwingt, das Gaspedal einige Millimeter zurückzunehmen! Ein Lichtthupenfeuerwerk (bei Nacht besonders angenehm – auch für die Gegenfahrbahn) von 1000 bis 2 m Distanz bricht über ihn herein. Wenn dann der vernünftige Fahrer, eingeschüchtert und deprimiert, dazu ansetzt, fluchtartig wieder auf die rechte Fahrbahn überzuscheren, jagt der Raser bereits halbsbrecherisch an ihm vorbei und „schießt“ obendrein noch mit dem bewußten „Fingerzeig“. So wird es in der Praxis aussehen, wenn die von Günther Komorowski propagierte Fliegelei „in allen Ländern Erfolg haben“ wird.

Otto Zeppenfeld, Karlsruhe

## Sorge um Radfahrer

Ihr Eintreten für die armen Radfahrer in Ihrer Nummer 9, Seite 650, fand ich sehr ritterlich, und es hat mich gefreut. Wenn auch die Radfahrerdziplinen oft zu wünschen übrig läßt, so sind sie doch die meistgefährdeten Straßenbenutzer, abgesehen von den Fußgängern. Mit Ihrem Vorschlag „Mehr Wege für die Radfahrer“ und „Entmischung des Verkehrs“ bin ich daher sehr einverstanden.

Dr. Eduard Mayer, Ulm

## Streit um Radar und Fahrtschreiber

Die im Heft 9 von Herrn Dr. Karl Schlessmann veröffentlichte Zuschrift „Radar nicht unfehlbar“ bedarf der Ergänzung und Berichtigung: Nach dem Meßergebnis des Radargerätes befuhr der Sohn des Herrn Dr. Schlessmann die Wolfenbütteler Straße in Braunschweig mit einer Geschwindigkeit von 65 km/h. Das Gerät arbeitete einwandfrei, was u. a. durch vorangegangene Probemessungen bestätigt wurde. Zur Zeit der Messung befand sich das Fahrzeug von Herrn Schlessmann allein im Radarstrahl. Eine Verwechslung mit einem anderen Wagen war ausgeschlossen. Nach Bekanntgabe der übermittelten Geschwindigkeitsüberschreitung war Herr Schlessmann, trotz ausdrücklichen Hinweises auf sein Verweigerungsrecht, zur Annahme einer gebührenpflichtigen Verwarnung bereit, und damit zugleich zum Eingeständnis der begangenen Verkehrsübertretung. Während dieser Amtshandlung ließ Herr Schlessmann den Fahrtschreiber in seinem Wagen völlig unerwähnt. Erst nachdem der Beamte sich entfernt hatte, stieg Herr Schlessmann aus seinem Fahrzeug, öffnete die Motorhaube und hantierte unter dieser. Danach ging er zum Anhaltewagen, erklärte, daß unter der Motorhaube seines Wagens ein Fahrtschreiber montiert sei und zeigte den Beamten die Diagrammscheibe, die beweise, daß er nicht mehr als 50 km/h gefahren sei. Die Scheibe war so unsauber ausge-

**Sobald man spricht, beginnt  
man schon zu irren. GOETHE**

füllt, daß die Beamten den Verdacht der nachträglichen Beschriftung hegten und dies Herrn Schlessmann auch sagten. Die angegebene Uhrzeit stimmte mit der Tatzeit überein; die aufgezeichnete Fahrtschreiber-Geschwindigkeit lag nicht über 50 km/h. Während jedoch die Wegstreckenkurve eine Gesamtfahrstrecke von 16 Kilometern nachwies, ergab sich aus dem km-Stand des Tachographen in Verbindung mit dem eingetragenen Anfangs-km-Stand auf der Diagrammscheibe eine Fahrstrecke von 20 Kilometer. Bei einer anschließend durchgeführten Vergleichsmessung mit einer neu eingelegten Diagrammscheibe wurden vom Radargerät 50 km/h gemessen, vom Fahrtschreiber des Herrn Schlessmann 52–53 km/h aufgezeichnet. Um unfruchtbare Streitgespräche zu vermeiden, hat der Beamte die Verwarnungsgebühr zurückgegeben. Mit dieser Rücknahme waren jedoch die begründeten Zweifel, die der Beamte hinsichtlich der Zuverlässigkeit des Tachographen an Ort und Stelle äußerte, keineswegs ausgeräumt. Vielmehr muß im Hinblick auf die von Herrn Dr. Schlessmann unerwähnt gebliebene fehlerhafte Aufzeichnung der Wegstreckenkurve

als erwiesen angesehen werden, daß der Fahrtschreiber nicht ordnungsgemäß arbeitete. Hierin liegt wahrscheinlich auch die Ursache für das unterschiedliche Meßergebnis. Herrn Dr. Schlessmann dürfte als leitendem Angestellten der Firma Kienzle Apparate GmbH in Villingen zur Genüge bekannt sein, mit welchen geradezu primitiven Mitteln die Geschwindigkeitsaufzeichnungen eines Fahrtschreibers beliebig beeinflusst werden können. Die unverständliche Verhaltensweise seines Sohnes hat nicht dazu beigetragen, derartige Vermutungen zu beseitigen. Es ist verständlich, daß Herr Dr. Schlessmann die Zuverlässigkeit eines Fahrtschreibers über die eines Radargerätes stellt; die bisherige Praxis und ganz besonders der vorliegende Fall rechtfertigen jedoch eine solche Ansicht in keiner Weise.

Wehmhörner, Kommandeur der Schutzpolizei bei der Polizeidirektion Braunschweig.

## Rowdys unter Busfahrern

Als Benutzer der stark strapazierten B 8 zwischen Leverkusen und Köln möchte ich folgenden Vorfall schildern. Ich befuhr die B 8 in Richtung Köln in einer Kolonne. Der lebhaftige Gegenverkehr machte ein Überholen anderer Verkehrsteilnehmer für jeden Vernünftigen unmöglich. Trotzdem scherte ein vollbesetzter Reisebus aus Düsseldorf, der bis dahin hinter mir fuhr, zwischen Leverkusen und Köln-Flittard aus und überholte mich; anschließend Blinker rechts heraus und ohne Rücksicht rechts heran. Ich war gezwungen, abzubremsen, um nicht gegen die Baumreihe gedrückt zu werden. Einem Opel erging es kurz darauf noch schlimmer. Noch gefährlicher aber sah die Sache aus, als der Bus anschließend einen Lkw überholte. Während des Überholens tauchte an einer Straßenkuppe wieder Gegenverkehr auf, der Busfahrer bremste und wollte offensichtlich sein Überholmanöver abbrechen, überlegte es sich dann wieder anders und zog an dem Lkw vorbei. Dieser wurde auf rücksichtsloseste Weise blockiert. Auch der Gegenverkehr mußte abbremsen. An der nächsten Ampel wurde der Busfahrer von dem empörten Opelfahrer angesprochen. Ich selbst notierte mir die am Wagen vermerkte Anschrift des Bus-Halters, was vom Fahrer mit wütendem Hupen und geringschätziger Handbewegung quittiert wurde. Ich frage: Ist es notwendig, daß ein Fahrer, dem 30 bis 40 Menschenleben anvertraut sind, sich in so gemeingefährlicher Weise verhält, oder haben nicht gerade die Lenker von Autobussen alles zu tun, um auf Nummer Sicher zu gehen?

G. Dankert, Leverkusen

Die im Leser-Forum veröffentlichten Zuschriften geben die Meinung des Verfassers, nicht die des ADAC wieder. Die Redaktion muß sich in jedem Falle Kürzungen und Zusammenfassungen der Zuschriften vorbehalten.

## Leichtsinn auf vier Rädern

Auf der Bundesstraße 70 zwischen Meppen und Papenburg wurde ich kürzlich von einem Volkswagenfahrer angehalten. Sein hinterer Reifen war platt. An sich keine schwerwiegende Panne. Aber der Haken kommt noch. Der Ersatzreifen war nämlich nicht zu verwenden. Er war ohne Profil und auf einer Länge von etwa zwölf Zentimeter restlos durchgefahren. Ersatzschlauch oder Flickzeug waren ebenfalls nicht vorhanden. Ich warf einen verstohlenen Blick auf die anderen Reifen, alle restlos ohne Profil. Ich konnte über so viel Unverstand und Leichtsinn des Fahrers nur den Kopf schütteln. Während der Heimfahrt sah ich im Geiste diesen Wagen mit den glatten Reifen in einer regennassen Kurve in den meinen hineinkrachen; kein sehr angenehmer Gedanke. Daher mein Rat: Wie wäre es, wenn die Polizei parkende Wagen auf schlechte Bereifung hin mehr kontrollieren würde? Der allgemeinen Verkehrssicherheit wäre damit entschieden gedient als mit den Kontrollen der Parkuhren.

Fred Bautz, Damme/O.

## Betrüger in Frankreich

Am 9. September 1961 wurde ich auf der Fahrt nach Barcelona in der Nähe von Montpellier von zwei jungen Männern aufgehalten und um Hilfe gebeten. Sie gaben an, daß sie im Auftrag einer westdeutschen Zeitung unterwegs und ihnen Geld und Benzin ausgegangen seien. Sie würden in Perpignan eine telegrafische Geldüberweisung erwarten. Nachdem ich die Kennkarte des einen eingesehen hatte, gab ich ihnen 20 Liter Benzin und dazu sechs Neue Franc. Sie wollten ebenfalls nach Barcelona weiter und versprachen, nach Erhalt der telegrafischen Geldüberweisung ihre Schuld in Barcelona an die von mir angegebene Adresse zurückzahlen. Falls dies nicht klappen sollte, wollten sie mir nach ihrer Rückkehr das Geld in Deutschland überweisen. Am 16. September fuhr ich dieselbe Strecke wieder zurück. Fast an derselben Stelle standen wieder die beiden – wir erkannten sie an ihrem VW – und versuchten, Leute anzuhalten. Ich stoppte natürlich und hielt mit meiner Meinung über ihr betrügerisches Verhalten nicht zurück. Wenn man solches erlebt, kann auch Gutmütigen die Lust zu Hilfeleistungen vergehen.

Dr. E. Kudernatsch, Tegernsee

## Abstand zwischen Lkw

Warum fahren gerade bei uns die Lastzüge oft so dicht hintereinander, daß an ein Überholen kaum noch zu denken ist? Wenn die lieben Kollegen von den Lastwagen untereinander doch soviel Abstand halten würden, daß man in Raten überholen kann, also jeweils einen Lastzug aufs Korn nimmt, sich wieder – wenn nötig – eingliedert und dann bei der nächsten Möglichkeit den zweiten Lastzug überholt und so fort, bis man an der Kolonne vorbei ist. Das wäre eine kollegiale Rücksichtnahme auf den Fahrer mit schnellerem Personenwagen. Es ist sicher oft nur Gedankenlosigkeit und nicht böser Wille, wenn die Lastzüge so dicht fahren, daß man nicht vorbeikommt. Darum die herzliche Bitte an die Kapitäne der Landstraße, auf den kleinen Bruder im Personenwagen diese freundliche Rücksicht zu nehmen.

Eberhard Schröder, Kassel

# Das Gesicht Bosniens...



... verschließt sich gewöhnlich dem westeuropäischen Reisenden. Die großen Verkehrsrouten Jugoslawiens führen im Norden und Süden an dem bosnischen Bergland vorbei. Die Autobahn im Norden, die bei Ljubljana beginnt, trägt den Verkehr in die Hauptstadt Belgrad und führt den Hellas-Reisenden auf mehr oder weniger guten Straßen an die griechische Grenze weiter. Die bis Biograd ausgebaute, sehr moderne und sehr gute Adriaküstenstraße im Süden hat in den Sommermonaten die höchste Benutzerfrequenz aller jugoslawischen Straßen; denn der internationale Fremdenverkehr entdeckte neuerdings die zauberhaften Badeplätze an der Adria.

Zwischen diesen großen Verkehrsrouten liegt Bosnien, die Heimat einer so vielfältigen Fauna, wie sie in Europa kaum ein zweites Beispiel findet. Die Bergwelt Bosniens – sagt man – sei Jugoslawiens Kernlandschaft. Fruchtbare Hochebenen wechseln mit bis zu den Gipfeln von Wald bedeckten Bergen, ein Dorado für Jäger und Angler. Zwei Straßen führen für den, der Schlaglöcher, Querrinnen, Schotter und Engpässe nicht scheut, quer durch das bosnische Bergland. Die eine von der Autobahn Zagreb–Belgrad bei Dubovac abzweigend über Bosnisch Gradiska–Banja

Luka–Jajca–Jablanice und dann in einem rechtwinkligen Haken nach Sarajewo. Die zweite Straße, die das Bergland durchquert, kann man nach einem Besuch des Nationalparks mit den einmaligen Plitvicer Seen unter die Räder nehmen. Sie führt über Bihac – Bosnisch Novi – Banja Luka nach Sarajewo. Auf beiden Straßen lernt man die Karl-May-Romantik, wie sie in den „Schluchten des Balkan“ nachgelesen werden kann, eingehend kennen.

1453 ist das Land nördlich der Linie Sarajewo von den osmanischen Türken erobert worden. Die Begegnung der hohen Kultur der Slaven mit dem Orient hat im Verlauf von vier Jahrhunderten diesen Landstrich geprägt. Eineinhalb Millionen Jugoslawen gehören heute noch in Bosnien und in der Herzegowina dem Islam an. Und doch verdrängt die moderne Technik langsam die alten, romantischen Lebensformen. Die Moscheen werden leerer, die Frauen haben den Schleier abgelegt und die goldgestickten Haremsgewänder wandern in die Museen, wenn sie nicht ein Moslem wehmütig in der geschnitzten Truhe seiner guten Stube aufhebt. Die moderne Lebensform greift weit in die kleinen bosnischen Bergstädte hinüber:

*Links: Leicht und federnd ist der Gang der Mädchen, die hier im bosnischen Bergland noch wie vor Jahrhunderten Pluderhosen tragen. Die schwere Last auf dem Kopf scheinen Frauen und Mädchen kaum zu spüren.*

*Unten: Markttag in Bihac: Das Angebot ist reichlich, aber ein kleines „Handelsgespräch“ ist unerlässlich. Die römische Säule mitten auf dem Marktplatz erinnert daran, daß in den vergangenen Jahrtausenden viele Kulturen dieser bosnischen Kleinstadt ihre Stempel aufgedrückt haben.*



Neben der Mutter, die noch die weite türkische Pluderhose trägt, läuft das Töchterlein fröhlich in Nietenhosen spazieren.

Dem Gesicht Bosniens – geprägt in Jahrhunderten im Wechselspiel zwischen stolzem slawischem Beharren und über das Bergland hereingebrochener orientalischer



Kultur – begegnet man heute noch auf den Märkten der kleinen Städte. Wir fuhrten von Plitvice nach Bihac, eine reizvolle Fahrt von einem halben Tag Dauer auch für den, der nicht die fahrerischen Unbequemlichkeiten einer Durchquerung Bosniens auf sich nehmen mag. Bald nach Sonnenaufgang waren hundert und mehr Bauerngespanne aus den Dörfern um Bihac zum großen Markt aufgebrochen. Ohne Hast trieben die Bauern ihre Pferde oder Maultiere an. Die Gesichter der Bauern glichen der Landschaft, in der sie leben: sehr rauh und dabei doch voll Würde. Frauen und junge Mädchen balancierten schwere Lasten auf dem Kopf. Leicht und federnd war ihr Gang.

Das Fragment einer römischen Säule mitten auf dem Marktplatz in Bihac erinnert daran, wie viele Kulturen diesem Land in den letzten zwei Jahrtausenden ihren Stempel aufdrückten. Voll praller, farbiger Gegenwartigkeit war das Bild dieses Marktes. Ein reiches Angebot lock-



te zu Handel und Kauf. Die freien Märkte, die in Jugoslawien wieder gestattet sind, haben die landwirtschaftliche Produktion vermehrt und die Waren zum Käufer gebracht. Wer in diesem bunten Gewimmel, wo das Dorf mit Kind und Kegel erscheint und sich einfach handelnd am Straßenrand niederläßt, genügend Ausdauer zum Feilschen aufbringt, kann um mindesten ein Viertel billiger einkaufen als in den staatlichen Handelsläden. Ein kräftiger Umtrunk in der Straßenschänke pflegt den Kaufabschluß oft zu besiegeln.

Über eine breite Straßenbrücke mit modernen Neonleuchten, die sich über die reißende Una schwingt, verläßt der Reisende die Altstadt von Bihac. Schlanke, weiße Minarets stechen wie spitze Finger in den Horizont, der von den dunklen bosnischen Bergzügen begrenzt wird.

*Oben: Es hat sich nichts daran geändert: Nach dem Kaufabschluß ist ein Umtrunk unter den Männern unerlässlich.*

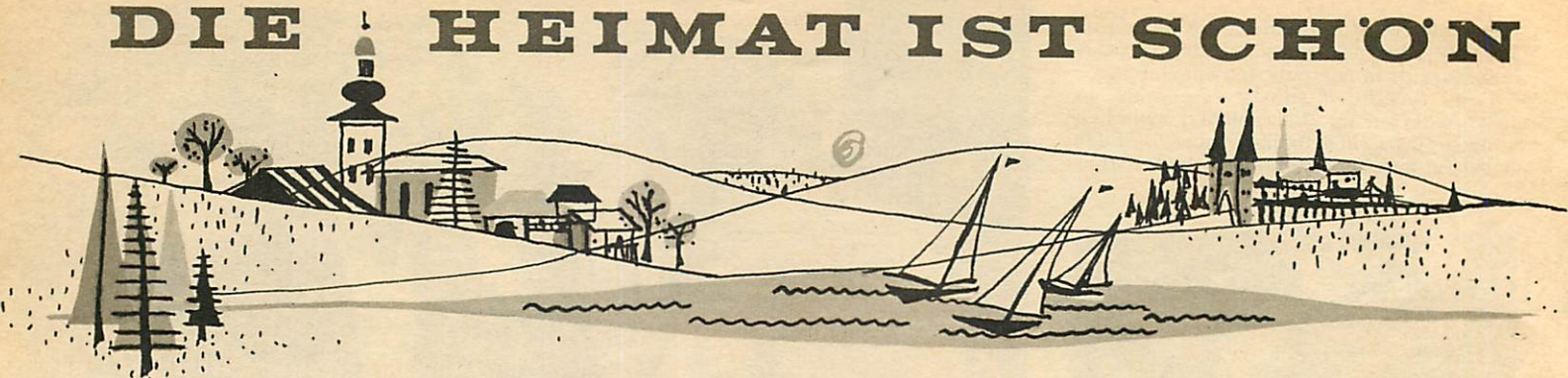
*Links oben: Die meisten Bäuerinnen haben schon einen stundenlangen Weg hinter sich, wenn sie am Markttag ihre Waren direkt aus dem Korb anbieten.*

*Links: Die Gesichter der Bauern gleichen der Landschaft, in der sie leben: sehr rauh und dabei doch voll Würde. Man sieht auch hier in dieser Gegend oftmals noch den türkischen Fes als Kopfbedeckung.*

*Unten: Pluderhosen und bunte Kopftücher werden von den bosnischen Bäuerinnen auch heute noch getragen. Gefallen ist in den letzten Jahren der Gesichtsschleier der Mohammedanerinnen und die Scheu vor der Kamera. Text und Fotos: Arnim Bledow*



# DIE HEIMAT IST SCHÖN



## Neue Paßstraße im Allgäu

Das kleine von den Bergen des Allgäus und Bregenzer Waldes umgebene Balderschwang ist nicht mehr das verkehrsgeschlossene „bayerische Sibirien“, wie es seit Jahrzehnten von den Einheimischen genannt wird. Es ist ein Fremdenort, der vom oberen Illertal und dem Kleinen Walsertal nunmehr auf direkter Verbindungsstraße erreicht werden kann. Noch vor ein paar Wochen mußten die Balderschwanger, wenn sie zu ihrem Landrat nach Sonthofen wollten, eine strapaziöse Reise machen, die über das Vorarlberger Hittisau, Oberstaufen und Immenstadt auf 55 Kilometer langer Straße führte. Der Umweg gehört nun der Vergangenheit an. Von Obermaiselstein nahe Oberstdorf nach Balderschwang wurde mit tatkräftiger Hilfe des Staates, der Forstdienststellen, des Wasserwirtschaftsamtes und landwirtschaftlicher Instanzen eine 14 Kilometer lange, durchschnittlich fünf Meter breite Paßstraße gebaut. Zwanzig Brücken, gute Hangsicherungen und zahlreiche vorbildlich gestaltete Wasserdurchlässe mußten angelegt werden. Dabei erreicht die Straße oberhalb der Raenkertobelbrücke unterm Riedbergerhorn die respektable Höhe von 1410 Meter.

Vor fünf Jahren wollten die Bauern nur einen bescheidenen Wirtschaftsweg durch das wildromantische Schönberger Achtal zur Mittelalpe und Balderschwang in das Gebirge schlagen. Als sie aber hörten, daß mit einer alpwirtschaftlichen Strukturverbesserung auch die Erschließung neuer zusätzlicher Erwerbsmöglichkeiten verbunden ist, entschied man sich für das Projekt einer richtigen Straße, die laufend unterhalten und im Winter ständig mit modernsten Schneeräumgeräten offengehalten wird. Die unternehmungsfreudigen Älpler waren deshalb auch zu erheblichen Opfern bereit und beteiligten sich an den über vier Mil-

lionen DM betragenden Gesamtbaukosten mit einem Eigenanteil von 1,4 Millionen DM. Der Hinweis ist notwendig, da für das Befahren der Straße eine Mautgebühr erhoben wird. Die Gelder werden ausschließlich für den weiteren Ausbau der landschaftlich prachtvollen Höhenstraße verwendet. Die schwierigste Anstiegsstrecke zwischen 12 bis 14% an der Hennesteige ist bereits geteert worden, im nächsten Jahr soll die gesamte Straße eine Asphaltdecke erhalten.

Wer mit dem Kraftfahrzeug auf kürzestem Weg die Paßroute anfahren will, muß von der Bundesstraße 19 Immenstadt-Sonthofen-Oberstdorf in Fischen rechts abzweigen. An der Straßenabzweigung nach Bolsterlang geht es dann links bis zum Ortsschild Obermaiselstein weiter, wo die Einfahrt zur Straße und der 70 Meter lange neue Tunnel durch den Burgschrofen liegt. Der Tunneldurchstich mußte erfolgen, da die engen Wege von Obermaiselstein keinen größeren Durchgangsverkehr gestatten. Außerdem wird einmal die im Ausbau befindliche Illeruferstraße-West von Sonthofen-Ofterschwang über Bolsterlang-Sonderdorf-Obermaiselstein am Tunnelleingang vorüberführen und den Direktanschluß zur Balderschwanger Straße herstellen. Fahr-schwierigkeiten bestehen nicht, bis zur endgültigen Teerung sollten jedoch Vorsicht geboten und geruhsames Tempo eingehalten werden. Für den Winter sind aber Schneeketten unerlässlich. Ausweichstellen wurden eingebaut. Parkmöglichkeiten bestehen ebenfalls, besonders am Raenkertobel, wo die Wege zur Grasgehrenhütte und zum Riedbergerhorn beginnen. Bergfreunde, die die Lenzenbergalpe aufsuchen, dürfen ihren Wagen etwas unterhalb der Hütte an der Straße abstellen.

Einsamkeitsfanatiker, welche die herrliche Ruhe und Abgeschlossenheit der riesigen Waldgebiete um Besler, Bolgen, Piesenkopf, Hochschelpen und den majestätischen Gottesackerwänden genießen wollen, kommen ihren Zielen durch die Straße ein gutes Stück näher. Nutzen Sie jedoch die Zeit, in der der neue Weg noch vielen unbekannt ist. Gerade an spätherbstlichen Tagen bietet sich dem Wanderer eine großartige Landschaft, die von der Pracht buntgefärbter Wälder bis zum genußreichen Ausblick auf die Gipfel des Allgäuer Gebirgshauptkammes, auf Hochvogel, Widderstein, Hochifien und zu den Graten des Bregenzer Waldes reicht. Stundenlang können Sie durch urwüchsige Waldungen streifen und über weite Wiesenhänge laufen, ohne einem Menschen zu begegnen. Der Aufstieg auf das Riedbergerhorn (1787 m) dauert von der Höhenstraße ab Raenkertobelbrücke nur eine Stunde.

Im Winter bietet der weite Raum um das Horn erlesene Skigenüsse. Der Berg und die bis zur Alpe Eck oberhalb Sonthofen hinziehenden Hörner zählen nicht umsonst zu den schönsten deutschen Skigebieten. Die große Hörnertour vom Riedbergerhorn über Ochsenkopf, Rangiswanger, Sigiswanger, Ofterschwanger Horn zur Eckalpe und das Gunzesriedertal begeistert jeden guten Skiläufer. Auf den baumlosen Hängen des Riedbergerhorns, am Wannenkopf und in der Umgebung der im Winter bewirtschafteten Hütten finden Skisportler aller Temperamente herrliche Abfahrten. Um Balderschwang, das Kenner wegen seines Schneereichtums von Dezember bis ins Frühjahr hinein zu schätzen wissen, haben Anfänger und Fortgeschrittene eine reiche Pistenauswahl, die sich u. a. bis in das prachtvolle Gelände der Dreifahrenköpfe hinauf erstreckt.

H. Bachmann

Schon auf Grund ihrer Beschaffenheit lädt die neue Paßstraße, die nach Balderschwang führt, zur beschaulichen Fahrt ein. Nur die Hennesteige, von der man einen hübschen Ausblick auf die Oberstdorfer Berge genießen kann, hat vorerst eine Teerdecke erhalten. Im nächsten Jahr jedoch soll die gesamte 14 Kilometer lange Straße mit einer Asphaltdecke versehen werden.

Foto: Verfasser







# WINTER ?

# DER MOTOR SPRINGT SOFORT AN

## **MOBIL OIL *Special* GIBT IHREM MOTOR DEN BESTEN WINTERSCHUTZ**

Das ganze Jahr hindurch können Sie bei dieser Ölsorte bleiben; denn es ist ein Motorenöl, das in jeder Jahreszeit den besten Schmierwert besitzt. Auch die grimmigste Winterkälte kann Ihrem Motor nichts anhaben, denn Mobiloil Special bleibt dünnflüssig.

Der Motor springt sofort an und ist in kürzester Zeit bereit zu voller Leistungsabgabe.

Mit Mobiloil Special schützen Sie den Motor. Er leidet nicht unter der Kälte, er leistet mehr, er benötigt weniger Kraftstoff.

Ihr Motor bleibt jung und leistungsfähig mit  
**Mobiloil *Special***  
dem Öl mit der Sicherheits-Reserve.

# Der Mantel

THEMA NR. 1



1

1 Der Reise- und Wettermantel in der zeitlosen Trenchcoatform. Das Wollplaidfutter ist mit einer Lederblende angesetzt. Lederknöpfe, lederpaspelierte Knopflöcher und ein abnehmbarer Waschbärkragen sind schmückende und modische Details. Modell: Valmeline

2 Aus samtigem Veloursleder ist der praktische und schicke Automantel gearbeitet. Der grobe Strickkragen kann flach und hochgeschlossen getragen werden. Zu diesem Mantel gehört das abnehmbare Hamsterfutter. Modell: Lywana

3 Schals an Mänteln und Kostümen sind allerletzter Schrei. Dieser großkarierte Tweedmantel erhält seine besondere Note durch den Schal, dessen Enden mit Pelzpompons verziert sind. Modell: Fink-Moden

4 Kamelhaar, fester Bestandteil des gut assortierten Garderobenschranks. Dieser klassisch geschnittene Mantel hat große aufgesetzte Taschen und einen großzügigen Kragen. Hübsch sind die echten, braunen Lederknöpfe. Modell: Maris

5 Eines der sportlich attraktivsten Kleider, das wir für Sie ausgesucht haben. Aus einem weichen, grauen Mohair, mit Blenden und Einsatztuch in Krawattenmuster. Ein Kleid, zu dem man »ja« sagen muß. Modell: Queisser

6 Pelzgefütterte Mäntel sind an der Tagesordnung. Wer sich kein echtes Fell leisten kann, wählt Fellimitationen wie diesen wunderschönen und wärmenden Hamsterdruck. Der Oberstoff ist aus hellem Popeline. Modell: Blenda

7 Schick an diesem ombrierten, grauen Samtkleid sind die Strick-Details. Der Umlegkragen, die Manschetten und der Saum des Oberteils sind grob gestrickt und haben Fransen als Abschluß. Modell: Studio Dress



2



3



4

Neben dem wärmenden Pulli, dem herbstlichen Kleid spielt der Mantel, der Wetter- und Reisemantel jetzt die große Rolle. Er gibt im Konzert der neuen Mode den Ton an, und um ihn drehen sich die vielen modischen Nebenbeis, die Accessoires, die Hüte, Schals, Schuhe und Taschen. Ein Mantel, der nie aus der Mode kommt, ist der zeitlos geschnittene Kamelhaarmantel, der jeder Frau zu Gesicht steht und zu allen Gelegenheiten des Tages tragbar ist. Seine Schönheit liegt mehr im »Inneren« seines Wesens, in seiner wertvollen Qualität und in dem jetzt häufig verwandten Pelzfutter.

Ihm zur Seite steht der unverwüsthliche Trenchcoat, der typische Wetter- und Reisemantel, der den ausgesprochen sportlichen Stil präsentiert und dem viele Frauen seit Jahren treu bleiben.

Natürlich gibt es auch modische Abwandlungen des Popeline-Trenchcoats: wir zeigen Ihnen auch diese Möglichkeit, die vielleicht dem nicht sehr sportlichen, eher damenhaften Typ besser liegt.

Wer »mit der Mode geht« und seinem Mantel-Arsenal noch einen besonderen Pfiff beifügen will, wird sich dem Reiz eines Ledermantels kaum verschließen können. Leder ist ja in diesem Herbst und Winter ein international favorisiertes Material. Leder-Kleider, -Westen, -Hosen und -Röcke locken aus den Schaufenstern der schicken Modegeschäfte. Ein Ledermantel kann zugleich schick und wärmend sein, wenn er wie dieser ist, den wir Ihnen diesmal zeigen. Daß er für Autofahrerinnen geradezu ideal ist, sehen Sie selbst auf den ersten Blick.

Die Mode dieses Winters scheint sich auf sehr kalte Tage vorzubereiten, denn sie verummmt die winterliche Schöne mit Pelzhüten und dicken Schals, die sie schützend um ihren Hals legt. Das Spiel mit dem Schal ist eines der besonderen Kennzeichen der neuen Mode, die sonst nicht allzu revolutionär ist. Trotzdem ist das jetzige Modebild eines der kleidsamsten, das wir in den letzten Jahren verzeichnen konnten. Denn es steht unter der Devise: »Erlaubt ist, was gefällt!« Und das bekommt uns allen immer am besten! Isabel



# Abseits der Hauptstrasse

## Weltferner Prebersee

Im Herbst ist der Wald am schönsten, im Herbst zeigt sich aber auch das Hochgebirge von seiner reizvollsten Seite. Das weiß jeder, der in dieser Jahreszeit einmal ein stilles Alpental erlebt hat.

Ein kleines Paradies für alle diejenigen, die für einige Tage völlig abschalten wollen, ist der Prebersee am Südrande des Tauernkammes. Keine Musikbox, kein Fernsehapparat, kein Motorenlärm erinnern hier an die Unrast des Alltags; ein paar Almhütten und Wege sowie ein gastliches Berghaus mit fließendem Kalt- und Warmwasser und Zentralheizung – das ist alles, was hier die Zivilisation verkörpert. Alles andere ist Natur: Berge, Wälder, Almen, und mitten drin ein See.

Man findet leicht dorthin. Über Salzburg geht es ins Salzachtal hinein, vor Bischofshofen zweigt man ab nach Radstadt, und von da fährt man bergan durch das Taurachtal, durch den Kesselgraben und am Gnadenfall vorbei zur Paßhöhe (1738 m). Bei der Abfahrt erreicht man an der Südrampe der Bergstraße das romantische Mauterndorf (1122 m), von Salzburg 115, von München 250 Kilometer entfernt.

Hier hält man im gastlichen Wirtskeller des aus dem 13. Jahrhundert stammenden Schlosses erst einmal ein wenig Rast, ehe

man nach Osten in Richtung Tamsweg weiterfährt, das man nach kaum zehn Kilometer Fahrt durch das Obere Murtal erreicht. Schon Tamsweg (1021 m) ist, abseits von dem dem Katschberg zustrebenden Hauptverkehr gelegen, ein sehr ruhiger, typisch salzburgischer Ferienort. Doch noch stiller ist es weiter oben. Da die Abzweigung des Sandsträßchens zum Prebersee etwas versteckt ist, informiert man sich am besten kurz im Ort. Dann geht es wieder bergan, vorbei an einer modernen Landwirtschaftsschule, bis man den Wald erreicht und mit diesem das enge Tal des Preberbaches. Wohl ist es angebracht, die neun Kilometer zum See mit Bedacht zu fahren und vor unübersichtlichen Kurven zu hupen, so leid es einem auch tun mag, die Stille des Waldes so jäh stören zu müssen.

In einer wahrhaft weltentlegenen, der Schurfwirkung eiszeitlicher Alpengletscher entstammenden Schlifffehle liegt der Prebersee vor uns, eingebettet in ein etwa zehn Meter tiefes Becken. Einsam und ruhig liegt er da, nur der melodische Glockenklang weidenden Almviehs unterbricht die friedliche Stille. Die braungrüne Färbung des Wassers verrät die Torflager am nordöstlichen Ufer des Sees, dessen

Ränder wild zerrissen und teilweise auch unterwaschen sind. Überall da, wo der Boden nicht zur Anlage von Viehweiden gerodet wurde, ist er von Erlen- und Birkengebüsch bestanden, an das sich ein Kranz dichter, teils aufgelockerter Fichten- und Lärchenwälder, im Herbstkleid wunderbar verfärbt, anschließt. Speik und Wermut, die weichen Rasenpolster der schweizerischen Aretia und die seltene Gletscherpflanze gehören zu den botanischen Besonderheiten der Landschaft unter dem Preber, die man überall genüßvoll und ohne Anstrengungen durchwandern kann.

Doch zuerst will man ein Obdach finden. Vom jenseitigen Ufer des Sees grüßt, auf einer kleinen Anhöhe zwischen Nadelgehölz erbaut, der einfach, aber zweckmäßig ausgestattete Alpengasthof, grüßen Sennhütten und Wirtschaftsgebäude. Das ist die Bleibe für den Fremden. Man stellt seinen Wagen vor dem Hause im Schatten hoher Fichten ab und braucht ihn in den nächsten Tagen nicht weiter zu benutzen – man könnte es auch nicht, denn hier sind alle befahrbaren Wege zu Ende, hier gibt es nur mehr Wandersteige...

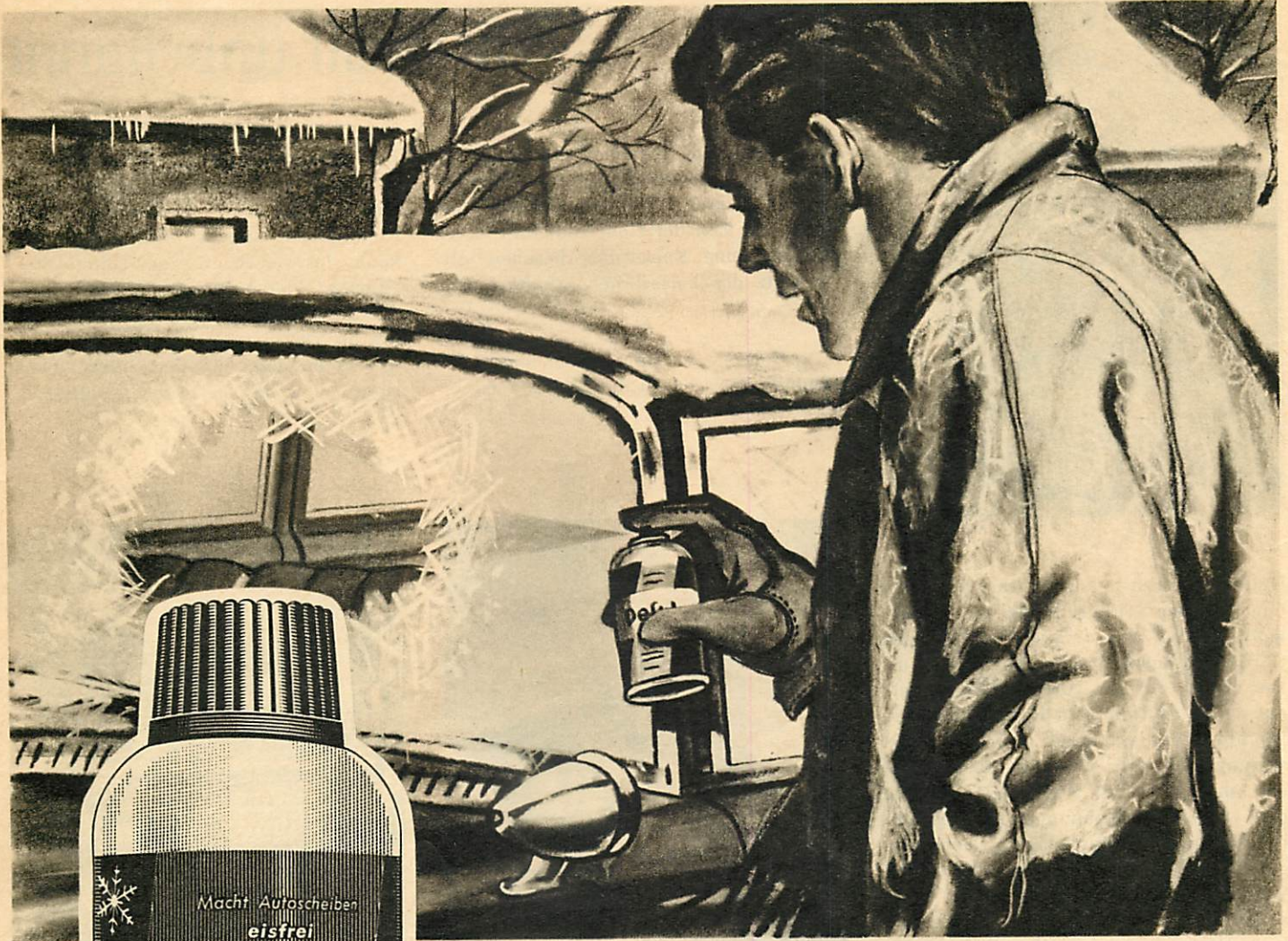
So ist man seiner Ruhe und Erholung sicher. Man wandert über die von Alpengräsern und Trümmergestein bedeckten Hänge bis hinauf zum Preber, von dessen fast im Spaziergang bezwingbarem Gipfel – dem schönsten Aussichtsberg des Lungaues – man gerade jetzt eine einmalig schöne Fernsicht genießt: Dachstein, Hoher Göll, die Hohen Tauern, die Karawanken, ja sogar der jugoslawische Triglav sind in das Panorama eingeschlossen. Dutzende anderer Möglichkeiten gibt es, auf die Almen rundum, auf das nahe Lärcheck (1705 m), oder hinab nach Lessach (1208 m), dem nächsten Bergdörfchen, zur Grazerhütte.

Mit dem Prebersee aber hat es noch seine besondere Bewandnis. Nicht nur, daß man hier trotz der beachtlichen Seehöhe von 1510 Metern bei Wassertemperaturen von 18–20° Celsius lange baden kann – unterhalb des Berggasthofes befindet sich eine Liegewiese mit Badestegen –, hier kann man auch dem Angelsport nachgehen und die seltene Regenbogenforelle fangen. Von Zeit zu Zeit aber – meist liegen Jahre dazwischen – wird die Stille hier oben für einige Tage unterbrochen. Dann wird das eigenartige Preberschießen durchgeführt. Nach der Scheibe schießt man in jedem Alpendorf; daß aber das Spiegelbild der Zielscheibe im ruhig daliegenden See beschossen und erst das abprallende Geschoß die Scheibe trifft – das geschieht nur am Prebersee. Ähnlich dem Wurf eines flach über die Wasseroberfläche hüpfenden Steinplättchens gellt das Geschoß von der Wasseroberfläche ab und prallt im richtigen Winkel gegen die Scheibe. Schützen aus nah und fern, ja sogar gekrönte Häupter fanden sich immer hier ein, wenn es Gelegenheit gab, das seltene Fest des Preberschießens zu erleben.

Selbstverständlich ist der Berggasthof am See ganzjährig geöffnet. Und wenn es dann Winter wird hier oben, dann verwandeln sich die Lärchenwiesen und Almhänge in endlose freie Firnhänge, tummeln sich Touren- und Abfahrtsläufer auf Skiern durch den Pulverschnee, von dem selbst der zugefrorene See verdeckt ist. Dr. Z.



# Schaffen Sie sich klare Sicht!



## gegen vereiste Scheiben: Polifac Defroster-Automat

Jetzt muß man immer wieder mit vereisten Scheiben rechnen. Mühsames Abkratzen hilft wenig. Besser - Sie nehmen den Polifac Defroster-Automat. Ein Druck auf das Ventil, und im Handumdrehen läßt feiner Sprüh-Nebel die Eisschicht von der ganzen Scheibe einfach abfließen. Zugleich verhindert ein unsichtbarer Schutzfilm für längere Zeit jede neue Vereisung. Denken Sie daran: Gute Sicht gibt Sicherheit, gerade jetzt - in dieser Jahreszeit.

 <p>Bei von innen beschlagenen Scheiben hilft das Polifac Klar-sicht-Tuch. Es verhindert neues Beschlagen.</p>	 <p>Regen und Matsch sind Gift für alle Chrom-Teile. Rechtzeitig Polifac Chrom-Schutz nehmen!</p>	 <p>Lackpflege ist jetzt besonders wichtig - Lackpflege mit Polifac Auto-Wax.</p>
--	--	--

Alle Polifac-Erzeugnisse erhalten Sie in Tankstellen, Garagen, Fachgeschäften - auch in der Schweiz, in Dänemark, Holland und Österreich.

### GUTSCHEIN

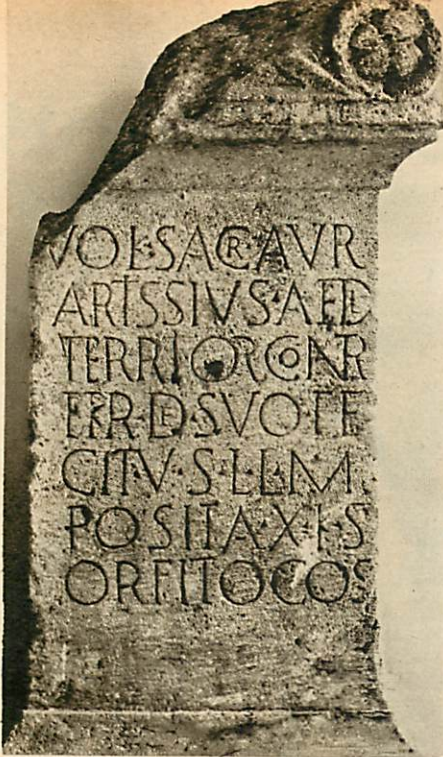
SIEGEL-WERKE, Abt. AC 10, KÖLN AM RHEIN  
Erbitte kostenlos die umfassende interessante Polifac-Pflegebroschüre.

Name: .....

Anschrift: .....

# Das ÄLTESTE

## ist meist unbekannt

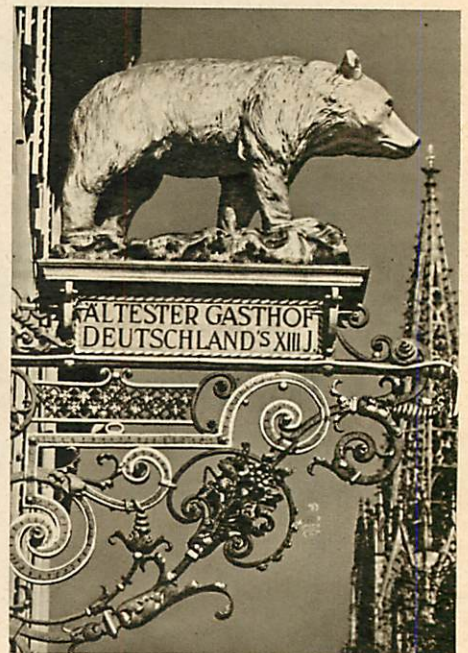


Oben: Der älteste schriftliche Nachweis einer zivilen Stadtgründung in Deutschland stammt aus dem Jahre 178 nach Christi. Die Inschrift eines römischen Vulkan-Altars, der im vorigen Jahrhundert auf dem Arnulfplatz in Regensburg ausgegraben wurde, besagt in freier Übersetzung, daß am Vulkantag (23. August) des Jahres 178 Aedil Aurelius Artissimus die neuerbauten Wohnungen für die Zivilbevölkerung des Militärlagers Castra Regina (Regensburg) dem Schutze des Gottes Vulkan geweiht habe. Keine andere deutsche Stadt kann sich eines derart genau bezeichneten Termins aus ihrer Gründungszeit rühmen.

Mitte links: Das „Romanische Haus“ in Gelnhausen gilt als das älteste deutsche Rathaus. Dieser Bau aus dem Jahre 1150 diente zur Zeit der Hohenstaufen-Kaiser, die hier eine Kaiserpfalz besaßen, als Amtssitz des kaiserlichen Schultheissen.

Mitte rechts: Das Hotel „Zum Bären“ in Freiburg/Breisgau ist der älteste Gasthof

Deutschlands. Jetzt ist einwandfrei geklärt, daß nicht der „Riese“ in Miltenberg, sondern der „Bär“ in Freiburg dieses Prädikat für sich in Anspruch nehmen kann. Im Gegensatz zum Miltenberger „Riesen“, der 1504 als Fürstenherberge genannt wird, kann der Bärenwirt urkundlich ab 1387 die Besitzer lückenlos nachweisen und damit dokumentieren, daß der „Bär“ seit rund 600 Jahren in Betrieb ist.



Links: Der größte der Externsteine, eine Felsengruppe und altgermanische Kultstätte im Teutoburger Wald, trägt das älteste Großwerk der frühen deutschen Bildhauerkunst. Im Jahre 1115 wurde der Fels auf Veranlassung von Abt Gumpert des Paderborner Benediktinerklosters Abdinghof mit einem elf Quadratmeter großen Relief der Kreuzabnahme Christi geschmückt.

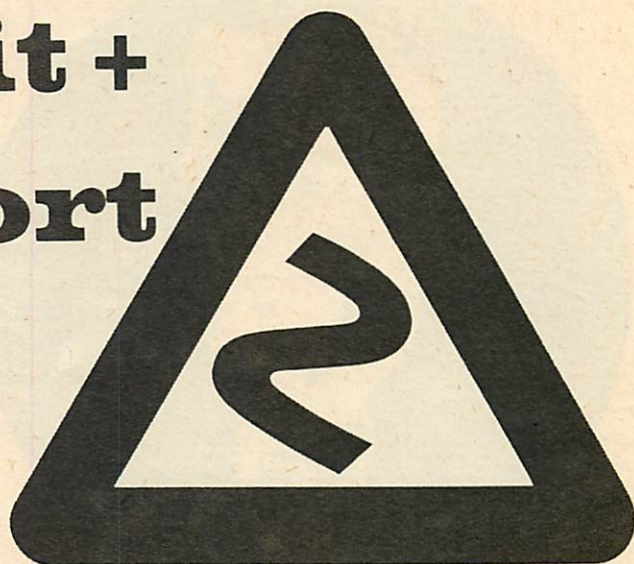
Rechts: Auf der Zitadelle der Stadt Mainz steht dieser Torso vom Grabmahl des römischen Feldherrn Drusus aus der Zeit um 60 nach Christus. 50 Jahre nach dem Tod des erfolgreichen Heerführers wurde der älteste erhaltene Monumentalbau auf deutschem Boden errichtet.

Text und Fotos: Hans Retzlaff

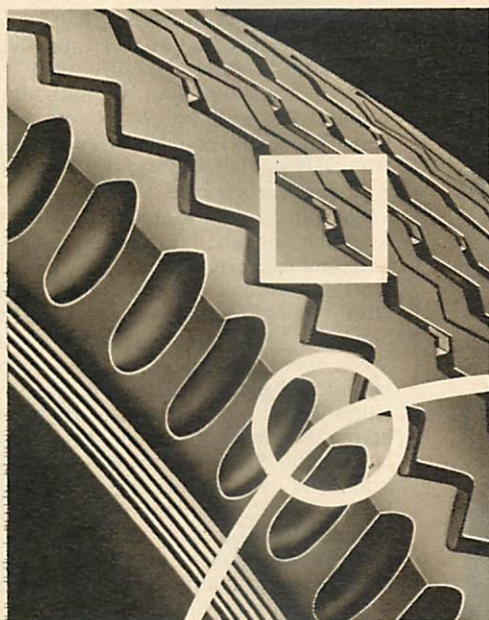


# Sicherheit + Fahrkomfort

= W<sub>1</sub>



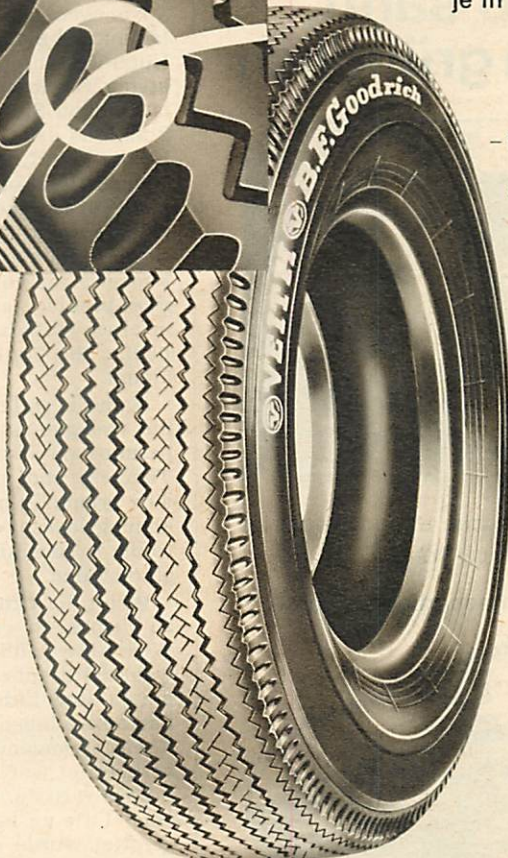
## W1 - ein neues Fahrgefühl und - Sicherheit!



Die Reifenschultern sind profiliert und herabgezogen. Damit wird eine zusätzliche Reifenabstützung in Kurven erreicht. Kein seitliches Ausbrechen, höchstmögliche Kurvensicherheit!  
Der W 1-Reifen bleibt an Längskanten, Straßenfugen und Straßenbahnschienen nicht hängen.



Die Lauffläche ist aufgeteilt in kräftige Zickzack-Längsrillen, in den Stollenecken zur Erhöhung der Blockstabilität verstärkt. Zusammen mit den Feinstollenreihen wird dadurch eine genaue Spurführung und ruhiger, leichter Lauf gewährleistet. Die hohe Flexibilität verstärkt die Bodenhaftung.



Kurvenschulter und Stabilisatoren geben dem neuen W 1-Reifen von VEITH - B. F. Goodrich Eigenschaften, die jeden Autofahrer verblüffen: Jede Kurve ist plötzlich „schneller“ geworden, der Wagen liegt bei nassem Wetter und glatter Straße sicherer denn je in der Spur, Straßenbahnschienen bringen ihn nicht mehr zum Rutschen und Schlingern - kurz: ein völlig neues Fahrgefühl mit dem neuen W 1-Reifen und - mehr Sicherheit als je zuvor!

# VEITH - B. F. Goodrich



**Sehr geehrtes ADAC-Mitglied,** dieser Ausgabe ist ein Prospekt mit einer Musterklinge der Blauen Gillette Extra beigelegt. Damit wollen wir Ihnen die Möglichkeit geben, eine Rasierklinge mit völlig neuartigen Eigenschaften kennenzulernen. Bitte, überzeugen Sie sich.

**Noch nie war eine Klinge so sanft, eine Rasur so gründlich**



10 Blaue Gillette Extra im praktischen Spender oder im normalen Päckchen: **DM 2,-** (empf. Preis).

Und zur neuartigen Klinge – ein neuartiger Apparat: Der Gillette Rasierapparat mit dem Einstellring. Er paßt sich an – an jeden Bart, an jede Haut! Mit 5 Blauen Gillette Extra im Spender: **DM 8,25** (empf. Preis).



Gillette Roth-Büchner GmbH, Berlin-Tempelhof

## Der gute Tip X

### Rund um das Hohe Venn

Hohe Venn nennt man das wellige, von großen Mooren durchzogene Hochplateau, dessen vier Eckpunkte etwa die Städte Monschau, Eupen, Spa, Malmédy sind. Damit ist schon gesagt, daß diese etwa 400 Quadratkilometer große Landschaft eine internationale Angelegenheit ist, wenn auch der größere Teil in Belgien liegt.

Fahren können Sie ins Hohe Venn zu allen Jahreszeiten, und im Spätherbst ist es sogar besonders reizvoll. Beginnen können Sie natürlich Ihre Rundfahrt auch überall, doch wenn Sie mich fragen, ich meine, es hat schon etwas für sich, wenn Sie in der alten Kaiserstadt Aachen starten, die so schön nahe an der Grenze liegt, daß man sich gleich zwei Stellen aussuchen kann, um nach Belgien zu fahren. Wählen Sie diesmal den etwas kleineren Übergang Köpfchen und nehmen Sie Kurs auf Eupen. Wieviel Geschichte ist doch mit diesem Namen verbunden, der eng zusammenhängt mit einem anderen Namen: Malmédy. Das ganze Gebiet der heutigen Kantone (Kreise) Eupen und Malmédy, zu dem nach dem ersten Weltkrieg ein Fünftel des Kreises Monschau hinzukam, gehörte seit 870 zum Deutschen Reich, seit 1556 zu den spanischen und seit 1713 zu den österreichischen Niederlanden. 1815 kam es an Preußen, durch den Versailler Vertrag zu Belgien, das die Minderheitenrechte der überwiegend deutschen Bevölkerung anerkannte. Während des letzten Krieges wurde das Gebiet im Jahre 1940 wieder dem Deutschen Reich angegliedert, doch kam es nach dem Krieg wieder an Belgien. Eupen wirkt auch heute noch als rein deutsche Stadt, und in den Geschäften weisen besondere Schilder darauf hin, daß hier auch französisch, die Landessprache, gesprochen wird.

Eupen verlassen Sie in Richtung auf Verviers, biegen dann vorher ab zu dem kleinen Orte Jalhay. Auf Ihrem Wege dorthin kommen Sie an der größten belgischen Talsperre vorbei, der Gileppetalsperre, die malerisch in der grünen Umrahmung des Hertogenwaldes liegt, Belgiens schönstem und größtem Wald. Hinter der 47 Meter hohen und 235 Meter langen Staumauer dehnen sich 14 Millionen Kubikmeter Vennwasser.

Nur wenige Kilometer sind es von der Gileppetalsperre über Jalhay und Belle Croix, bis einsam in der weiten Moorfläche das Hotel-Restaurant Baraque Michel auftaucht. Hier sollten Sie den ersten Tag Ihrer Rundreise beschließen, auch wenn es noch früh ist. Stellen Sie Ihren Wagen auf den großen Parkplatz vor das Standbild des Dichters Albert Bonjean, des „Hermann Löns vom Hohen Venn“, und dann ziehen Sie die hoffentlich mitgebrachten Gummistiefel oder festen Schuhe an und gehen rechts am Parkplatz vorbei einen Kilometer auf dem weichen Pfad am Waldrand entlang. Dann kommen Sie nämlich zu einer der schönsten Ausichten, die man über das Hohe Venn haben kann. Eine kleine Kanzel steht dort, neben einem alten Grenzstein der alten belgisch-preussischen Grenze, zu dessen Füßen kristallklares Wasser in einer einfachen Holzeinfassung emporquillt. Es ist die Hillquelle, die Fontaine Perigny, von wo aus die Hill ihren Weg nimmt.

Doch Sie sollen ja nur über das weite Vennland schauen, über die welligen, im Herbst goldgelben Pfeifengraswiesen, die so harmlos aussehen und doch so gefährlich sind, mit ihren blanken Tümpeln und grundlosen Moorlöchern. Hier und da schieben sich ernste Fichtenwälder in das Moor hinein, das manchem ahnungslosen Wanderer schon zum nassen Grab wurde. Zahlreiche Kreuze künden überall im weiten Venn von solchen Unglücksfällen.

Wenn Sie sich entschließen, die Nacht in der Baraque Michel zu bleiben, so wird Ihnen vielleicht am Abend der Wirt oder die Wirtin etwas über die Entstehung dieses Hauses erzählen. Und während draußen die schwere Dynamomaschine brummt, damit die Baraque Licht hat, und sich im Venn die Abendnebel um die Bäume schlingen, entsteht vor Ihnen das Bild des aus Sinzig am Rhein stammenden Schneiders Michael Schmitz, der in Jalhay verheiratet war und sich im Jahre 1808 hier oben in Nebel und Schnee verirrt. Wie er das Gelübde tat, im Falle seiner Rettung eine Hütte zu bauen, um den Verirrten zu helfen, wie er dann gerettet wurde und andere von seiner primitiven Rasenhütte, der Baraque Michel, der Michaelshütte, aus rettete, das hört sich nirgends so gut an wie in der Baraque selbst, die heute durchaus alles andere als eine Rasenhütte ist.

Am nächsten Tag fahren Sie weiter, über den Monte Rigi zum Turm auf der Botrange. Mit 693 Metern ist die Botrange der höchste Berg ganz Belgiens. Da man aber den verständlichen Wunsch



in Belgien hatte, der höchste Berg solle wenigstens 700 m hoch sein, wurde kurzerhand ein sieben Meter hoher Hügel aufgeschüttet, auf dem Sie nun selbst auf einer Tafel lesen können, daß der höchste Berg Belgiens 700 m hoch ist. Unbedingt zu empfehlen ist ein Besuch im Venn-Museum neben dem Turm.

Von der Botrange fahren Sie zurück bis Monte Rigi, und von dort weiter durch das weite Moorland und dann in steilen Serpentinien hinab nach Malmédy. Wenn diese Stadt auch die gleiche Geschichte hat wie das nahegelegene Eupen, so ist Malmédy eine rein wallonische Stadt, die ihren romanischen Charakter nicht zuletzt in den zahlreichen Straßencafés zeigt.

Sie werden weiterrollen, wieder bergan, aus Malmédy hinaus in Richtung Robertville. Halten Sie ruhig noch einmal am Staudamm von Robertville an und schauen Sie hinunter in die dunkle, tiefe Schlucht. Es ist die gleiche Warche, die auch durch Malmédy fließt.

Da der zweite Tag Ihrer Venn-Reise auch nicht allzulänglich ist, nehmen Sie nun Kurs auf die deutsche Grenze, die Sie über Sourbrodt und Elsenborn, entlang dem großen Truppenübungsplatz in Kalterherberg-Küchelscheidt erreichen.

Von weitem schon grüßt die Kalterherberger Kirche, der Eifeldom über das Land. Und wenn Sie dann durch Kalterherberg fahren und von dort über das Kloster Reichenstein – eignet sich übrigens ganz ausgezeichnet für den Nachmittagskaffee – nach Mützenich, sehen Sie überall die Vennhäuser hinter mächtigen kunstvoll geflochtenen Rotbuchenhecken. Ja, hier sind Sie im Monschauer Heckenland, das seinesgleichen in Deutschland nicht mehr hat. Wer aber einmal einen Wintersturm auf der Vennhöhe erlebt hat, weiß die dichten Hecken zu schätzen. Gegen Abend kommen Sie vielleicht nach Monschau, malerisch im engen Rurtal gelegen, zu Füßen der Burg und des Hallers. Monschauer Berühmtheit ist heute vor allem seiner Bedeutung als Fremdenverkehrsort zu verdanken, vor 200 Jahren jedoch war Monschauer Berühmtheit eine ganz andere. Da wurden nämlich in Monschau Tuche gemacht – übrigens auch noch heute – und die Tuche waren so begehrt, daß sie auf schwerfälligen Rollfuhrn bis in die Türkei gingen. Stolzer Zeuge dieser Zeit ist noch heute das Rote Haus mitten in der Stadt.

Wenn Sie nun noch die halbe Stunde von Monschau bis Aachen gefahren sind, über die berühmte „Himmelsleiter“, dann ist Ihre Reise rund um das Hohe Venn beendet.

Ch. Wendt

V 107



## Wir fragten den Sieger

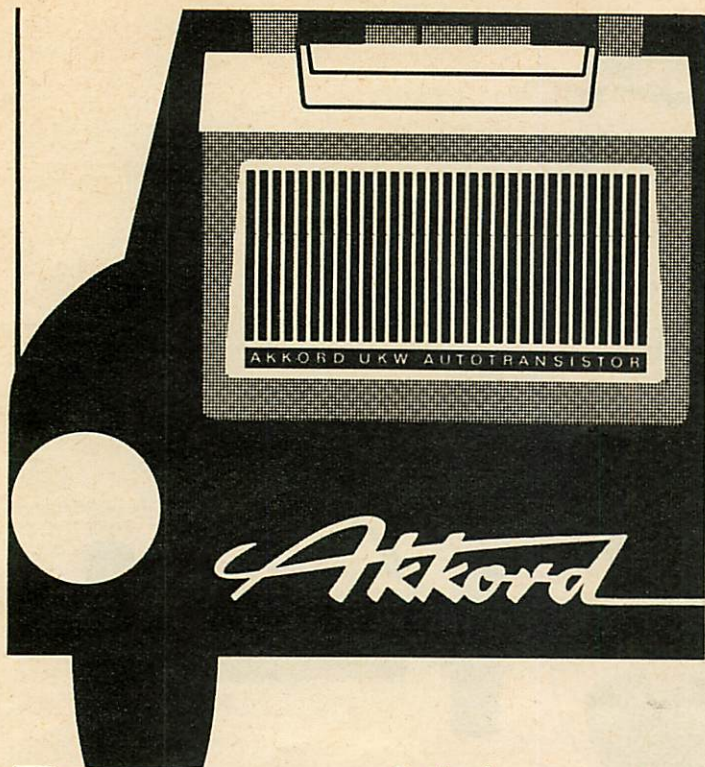
### Weshalb gerade VEEDOL?

Weil für meinen Motor das Beste gerade gut genug ist, deshalb gebe ich ihm VEEDOL 10-30. Das leiht ihm Schwung und Ausdauer, da zeigt er, was in ihm steckt. Ich bin mit meinen Sportkameraden darin einig: VEEDOL 10-30 ist das Motorenöl sieggewohnter Rennfahrer. Was ich privat fahre? VEEDOL 10-30 natürlich.



die flotte Begleiterin treuer VEEDOL-Fahrer

**Männer mit Autoverstand fahren VEEDOL**



# Der neue Akkord UKW- Autotransistor in jedem Auto - auf allen Straßen

Autosuper zum Mitnehmen -  
Kofferempfänger zum Einschieben  
ins Armaturenbrett

In eine Spezialhalterung im oder unter dem Armaturenbrett eingeschoben: Perfekter Autosuper mit UKW und Mittelwelle, automatisch an Fahrzeugbatterie, Autoantenne und Wagenlautsprecher angeschlossen. Mit einem Griff der Halterung entnommen: Reizvoller, hochwertiger Kofferempfänger, der mit 4 Kleinstzellen über 150 Stunden spielt. Ob im Auto, Heim oder Garten, im Hotel oder Wochenendhaus, beim Camping oder im Boot - überall und zu jeder Zeit wird der „UKW-Autotransistor“ auch Ihnen ein unterhaltsamer und unentbehrlicher Begleiter sein.

UKW-Autotransistor (UKW und Mittelwelle) DM 298,-  
Autotransistor (Mittel- und Langwelle) DM 235,-

Akkord-Geräte sind beim Fachhandel erhältlich.  
Kostenloser Spezialprospekt durch Abteilung MA 14



**AKKORD-RADIO GMBH HERXHEIM/PFALZ**

DEUTSCHLANDS ERSTE SPEZIALFABRIK FÜR KOFFERRADIO

## TOURISTISCHE NOTIZEN

**Für Gäste aus der Großstadt** hat der Verkehrsverein von Heinebach, zwischen Melsungen und Bebra an der Fulda gelegen, landwirtschaftliche Spaziergänge und Führungen arrangiert. Die Besucher lernen den Betrieb eines Bauernhofes kennen und besichtigen Feld und Wiesen, wobei ihnen praktische Hinweise auf die Landarbeit gegeben werden.

**Salzburger Festspiele 1962.** Mit „Figaros Hochzeit“ von Mozart werden die Salzburger Festspiele 1962 am 29. Juli eröffnet. Auf dem Programm stehen Mozarts „Idomeneo“, „Cosi fan tutte“ und „Die Entführung aus dem Serail“. Ferner sind Aufführungen von Verdis „Troubadour“, Glucks „Iphigenie in Aulis“, Goethes „Faust“ und des für Salzburg traditionellen „Jedermann“ vorgesehen. Weiter sind Nestroys „Lumpazivagabundus“ und Raimunds „Bauer als Millionär“ auf das Programm gesetzt worden.

**Straße zur Koralpe.** Die zweithöchste Alpenstraße Kärntens, die Höhenstraße zur Koralpe, wurde kürzlich eröffnet. Sie führt von der Ortschaft Rieding im Lavanttal bis zur sogenannten Waldrast und erreicht eine Gipfelhöhe von 1500 Meter. Ein Postbus verkehrt bis zur Waldrast.

**Bungalowdorf auf Pfählen.** Eine prähistorische Pfahlbausiedlung haben sich die Erbauer eines neuen Bungalowdorfes bei Bad Ischl in Österreich zum Vorbild genommen. Die auf Pfosten stehenden Holzhütten werden im kommenden Sommer bezugsfertig sein.

**Neue Bergbahnen in Garmisch.** Zwei neue Bergbahnen werden bis zum Beginn der Wintersportsaison in Garmisch-Partenkirchen zur Verfügung stehen. Es handelt sich um die neue Großkabinen-Seilbahn vom Eibsee zur Zugspitze und um den Kreuzwankl-Lift, eine Fortsetzung des Hausberglifts.

**Ferienkolonie am Stausee.** Am Ufer des künstlichen Ellertshäuser Sees im bayerischen Landkreis Hofheim entsteht eine Ferienkolonie mit 60 Bungalows.

**Verkehrsdichte auf der Karte.** Die Verkehrsdichte der französischen Nationalstraßen ist auf einer neuen Straßenkarte der Reifenfirma Michelin eingezeichnet. Preis: 18 NF.

**Über 300 Palmen** der verschiedensten Arten sind in einem der größten Palmengärten nördlich der Alpen in Bad Pyrmont zu finden. Der Garten wurde vor 50 Jahren angelegt.

**Geheiztes Bad in Monte Carlo.** Wintergäste können in Monte Carlo in einem neu eröffneten geheizten Freibad schwimmen gehen.

**Neue Autobahn-Elbbrücke.** 411 Meter lang ist Hamburgs dritter Elbübergang, die Autobahnbrücke über die Norderelbe, deren Richtfest kürzlich gefeiert wurde. Von dem Neubau verspricht man sich eine Entlastung der alten Elbbrücken vom Nordfernverkehr.

**Autobahnteilstück fertig.** Die 17 Kilometer lange Strecke der Autobahn Salzburg-Wien zwischen Vorchdorf und Regau wurde kürzlich dem Verkehr übergeben. Die Bauarbeiten an der gesamten Autobahn verzögern sich wegen technischer Schwierigkeiten.

**Bergbahn im Winterbetrieb.** Die Bergbahn Grindelwald-First im Berner Oberland nimmt ihren Winterbetrieb nach einer Pause am 9. Dezember auf. Zu diesem Zeitpunkt werden zwei neue Skilifte, der Lift Egg-First und der Lift First-Oberjoch, in Betrieb genommen. Die Lifte haben eine Transportleistung von je 800 Personen in der Stunde.

**Neue Straße in Osttirol.** Die Iseltalstraße in Osttirol, die von St. Johann im Walde nach Huben führt, wurde fertiggestellt. Die Straße gilt als erster Abschnitt des Felbertauern-Straßenprojekts.

**Mehr Seilbahnen in Österreich.** Von 659 auf 708 hat sich die Zahl der Bergbahnen, Seilbahnen und Liftanlagen in Österreich in diesem Jahr erhöht.

**Wieder Profiboxen in München.** Nicht weniger als fünf internationale Veranstaltungen stehen im November auf dem Programm der Profiboxen. Den Auftakt macht München am 3. November. Dabei wird in der Bayernhalle der Nachfolger von Erich Schöppner ermittelt, wenn sich Wemhöner und Ball um die deutsche Halbschwergewichtsmeisterschaft gegenüberstehen. Weitere Profiveranstaltungen sind am 10. November in Köln, am 11. in Dortmund, am 24. in Frankfurt und Ende Oktober in Kiel.

**Neues Schiff für Kopenhagen-Oslo.** Auf der Route Kopenhagen-Oslo stellte die dänische Vereinigte Dampfschiffs-Gesellschaft die neue „Kong Olav V“ in Dienst. Das Schiff kann 40 Pkw und 1200 Passagiere befördern. Die „Kong Olav V.“ fährt täglich außer Dienstag ab Kopenhagen und täglich außer Mittwoch ab Oslo.

## INTERESSIERT SIE, DASS . . .

... auf dem sogenannten „Himmel“ über Grinzing ein neues Erholungszentrum Wiens errichtet wird? Ein großes Terrassen-Restaurant soll den Besuchern eine prachtvolle Aussicht auf Wien und die Donau bieten.

... die im Oktober begonnenen Essener Lichtwochen noch bis zum 31. Dezember dauern? Thema der diesjährigen Lichtwochen ist die Rheinlandschaft von Rotterdam bis Basel.

... im kommenden Winter in der Schweiz den Skisportlern zusätzlich zu den bereits vorhandenen 500 Bergbahnen über zwanzig neue Skilifte, Sessel- und Luftseilbahnen zur Verfügung stehen werden? Neue Seilbahnen entstehen in Davos von der Parsennhütte zum Weißfluhjoch, von Andermatt zum Gemsstock und von Charmey im Kanton Freiburg in das Dents-Vertes-Gebiet.

... die 12. Deutsche Bundesfachschau für das Hotel- und Gaststättengewerbe im Höhenpark Killesberg in Stuttgart noch bis zum 5. November dauert?

... im Jahr 1962 im Fährschiffverkehr Trelleborg-Travemünde zusätzlich eine neue TT-Linie eingerichtet wird? Das neue Fährschiff der TT-Route, das 900 Passagiere und 130 Pkw befördern kann, soll ab 1. März 1962 ganzjährig täglich verkehren. Das Fährschiff „Drottning Victoria“ wird vom 1. Juli bis 2. September täglich fahren.

... beim Britischen Verkehrsbüro in Frankfurt am Main, Neue Mainzer Straße, kostenlos eine illustrierte Broschüre „Shopping in London“, die jedem Besucher der Stadt beim Einkaufsbummel ein wertvoller Ratgeber ist, bezogen werden kann?

... in dem bekannten bayerischen Wallfahrtsort Altötting eine neue, acht Kilometer lange Umgehungsstraße dem Verkehr übergeben worden ist?

... nach Mitteilung der Österreichischen Fremdenverkehrswerbung die neun Kilometer lange, neue Autostraße auf die Tauplitzalm im steierischen Salzkammergut bereits im bevorstehenden Winter befahrbar ist? Die Steigung der Straße beträgt nicht mehr als 9,5 Prozent, die Fahrbahn wird im ganzen Winter schneefrei gehalten.

... die Uferpromenade von Vevey am Ufer des Genfer Sees verschönt und verbreitert wurde?

... die Bob-Weltmeisterschaften 1962 in Garmisch-Partenkirchen während der vom 20. bis 28. Januar 1962 stattfindenden 13. Internationalen Winter-sportwoche durchgeführt werden?



### SCHACH DEM WETTER

Schützen Sie Ihr Fahrzeug  
vor den Unbilden der Witterung,  
pflegen Sie den Lack mit REX,  
denn REX enthält lacknährendes,  
konservierendes Hartwachs.

REXgepflegter Autolack  
trotzt jedem Wetter.

An REX-Autopflege GmbH., Abt. I, Mainz. Bitte  
senden Sie mir eine Gratisprobe. Der Lack meines Fahrzeugs ist  
neu/ist matt geworden/ist verwittert. (Zutreffendes unterstreichen)  
Bitte ausschneiden und einsenden.



## REX-AUTOKOSMETIK

In Deutschland und Österreich unter dem Markennamen REX, in allen anderen Ländern unter REXINE erhältlich.

### Unsere Vorfahren

kannten Heilmittel, die oft zu Unrecht in Vergessenheit gerieten. Erst die moderne Medizin hat auf altbekannte Volks-Heilmittel wie Arnica, Belladonna und Capsicum zurückgegriffen. Diese Substanzen sind im ABC-Pflaster enthalten. Bei Rheuma, Gliederreißen und Hexenschuß hilft ABC-Pflaster die Schmerzen beseitigen. Es paßt sich der Bewegung an und sitzt unverrückbar fest.

## ABC-Pflaster

In Apotheken zum Preise von DM 1,50

Beiersdorf



nur  
**Nex-Combi 2525**  
mit

Combinations-Empfänger =  
schnurlos, Heimradio + perfekt  
Koffer-Radio + leistungsfähig  
Autosup. (Autohalterung 12,80)

**MOTORETTE**  
Das Koffergerät der Zukunft!  
UKW und MW - 2 Ant. - 4 Drückt.

**8 Tage ausprobieren**

mit vollem Rückgaberecht zu den fairen (GEB)-Bedingungen:  
DM 249,- o. B. oder spielfertig m. Batt. 10 Mon.-Rat. u. Anz.  
nur je DM 25,25. Bei Rücksendung sofort Geld zurück. -  
Einfach diese Anzeige in Druckschrift ausgefüllt senden an

**(H+S) Häussler & Steinhilber**  
Stuttgart, Archivstr. 10 Abt. AC3

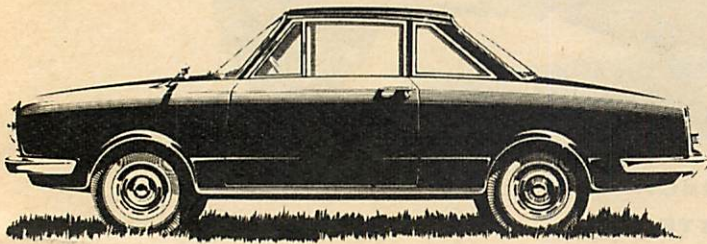
Zuname \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_  
Beruf \_\_\_\_\_ geb. am \_\_\_\_\_  
Wohnort \_\_\_\_\_  
Straße \_\_\_\_\_ Bitte unten eigenhändige Unterschrift



GLAS COUPE

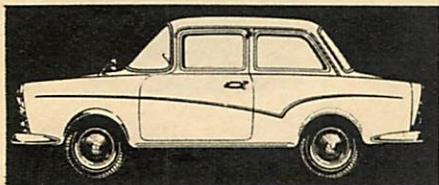
*L* 1004

*Ein schicker Wagen  
für schicke Leute*



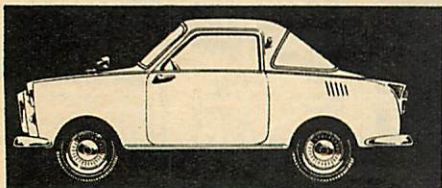
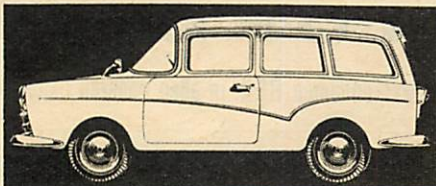
**Sportlich-elegant • Elastischer kopfgesteuerter 1-Liter-Vierzylinder-Reihenmotor (wassergekühlt) • Platz für 2 Erwachsene und 3 Kinder mit großem Reisegepäck (sehr großer Heck-Kofferraum) • Serienmäßig mit Schlafsitzen • Vorrichtung für Sicherheitsgurte • Normverbrauch 6,8 Liter • Ein Coupé für sportliche und gemütliche Fahrweise.**

WEITERE GLAS-AUTOMOBIL-TYPEN:



GLAS-ISAR 600/700 ccm

GLAS-ISAR-KOMBI/  
CAMPING 600/700 ccm



GLAS-GOGGOMOBIL-  
COUPE 250/300/400 ccm

GLAS-GOGGOMOBIL-  
LIM. 250/300/400 ccm



HANS GLAS GMBH · DINGOLFING/BAY.



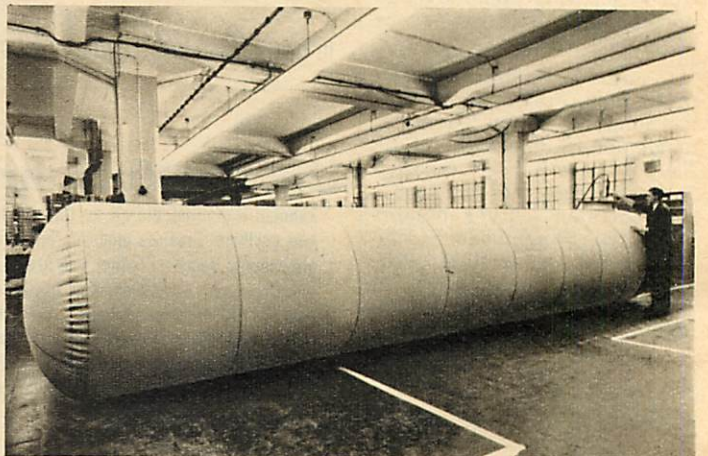
Sobald die Ölleitungen Trinkwasser-Einzugsgebiete betreffen, werden sie besonders abgesichert. Dabei wird die Pipeline mit einer Kunststoffhülle umgeben, die eine völlige Isolierung gegen den Austritt von Öl garantiert. Auf unserem Bild wird eben die Kunststoffhülle mit einem Spezialgerät zusammenschweißt. So werden schon von Anfang an alle Vorkehrungen getroffen, um das Grundwasser vor irgendwelchen Verunreinigungen zu bewahren.

## ÖL im Grundwasser ?

Mächtige Pipelines führen von verschiedenen Seehäfen über viele Hunderte von Kilometern zu den Raffinerien im Inneren des Landes, Tankstellen wachsen aus dem Boden, die Versorgung von Industriewerken und Haushalten mit Heizöl nimmt immer größere Ausmaße an. Aber wie ist es mit dem Transport, mit der Lagerung des Mineralöls? Besteht hier nicht eine große Gefahr, daß Öl bei unsachgemäßer Lagerung in das Erdreich eindringt und zur Verschmutzung des Grundwassers führt? All diese Fragen beschäftigen nicht nur die Verantwortlichen der Wasserwirtschaft, sondern auch die Männer der Mineralöl-Industrie. So war es ganz interessant, einmal von der BP zu hören, welche Anstrengungen besonders seitens der Mineralöl-Industrie gemacht werden, um das Grundwasser zu schützen.

Zwar entspricht es keinesfalls den Tatsachen, daß jeder Liter Mineralöl, der in das Erdreich dringt, hundert Millionen Liter Wasser verunreinigt, diese Zahl ist viel zu hoch gegriffen. Aber daß Gefahren für das Wasser bei auslaufendem Öl bestehen, darüber ist man sich im klaren. Andererseits ist man heute jedoch in der Herstellung von Tanks und Rohrleitungen so weit fortgeschritten, daß man Öl sicher transportieren und lagern kann.

Rohrleitungen sind nun einmal das sicherste Transportmittel zur Beförderung flüssiger und gasförmiger Massengüter. Man hört viel von neuen und geplanten Pipelines, doch man kann nicht von einem dichten Leitungsnetz sprechen, das Deutschland durchziehen würde. Fassen wir einmal die Pipelines zusammen:



Diese Kunststoffblase aus Texopren ist für einen 16 000-Liter-Tank vorgesehen. Durch diese Schutzhülle wird eine zweite Wand im Behälter gebildet, wobei zwischen der Stahlwand des Tanks und der Hülle ein Vakuum erzeugt wird. Dieses bricht im Falle einer Undichtigkeit zusammen und löst dadurch einen akustischen und optischen Alarm aus

Fotos: BP

Von Wilhelmshaven führt die Nord-West-Linie über 390 Kilometer nach Köln, wo sieben Raffinerien bedient werden; in Venlo gabelt sich die aus Rotterdam kommende Ölleitung nach Köln und Gelsenkirchen (280 Kilometer). Mit 760 Kilometern wird die im Bau befindliche Pipeline von Marseille–Straßburg–Karlsruhe eine der längsten sein, über 300 Kilometer führt die Ölleitung von Karlsruhe nach Ingolstadt. Noch in der Vorplanung steht die Linie von Genua über die Alpen in den bayerischen und Stuttgarter Raum.

Schon beim Bau einer Rohöl-Leitung werden alle Sicherheitsvorkehrungen getroffen, damit kein Öl in das Grundwasser dringen kann. Meist wird die Trasse so gelegt, daß nach Möglichkeit keine Wassereinzugsgebiete berührt werden. Vor der Verlegung der Rohre erfolgt eine nochmalige Überprüfung der Schweißnähte durch verschiedene Methoden, mit Glasfaser und bituminösem Material werden die Rohre isoliert, und gegen Korrosion schützt man sie durch Kathoden. Auch nach der Fertigstellung werden die Pipelines laufend überwacht. So haben die Mineralöl-Gesellschaften Streckengeher eingesetzt, mit Flugzeugen werden die Leitungen abgeflogen, automatische Druckmessungen vorgenommen, Ölsonden und Kathodenschutz laufend kontrolliert. Und sollte trotz aller Überwachungen und Vorsichtsmaßnahmen einmal Öl in größerer Menge versickern, dann wird die von der Mineralöl-Wirtschaft aufgestellte „Öl-Wehr“ eingesetzt, die sofort für eine Absicherung des gefährdeten Stückes sorgt. Dabei sind die Gefahren für das Grundwasser durch die Pipelines relativ gering. Denn das dickflüssige Öl verklebt meist den Boden und kommt dadurch an die Oberfläche.

Auch dem Einbau von Tanks an den Tankstellen muß größte Sorgfalt gewidmet werden. So schreibt z. B. die BP zwingend vor, daß ein sachkundiger Ingenieur den Einbau leitet und überwacht. Dieser prüft vor der Einlagerung nochmals den Tank auf



Auch bei den Tankwagen werden alle erdenklichen Vorsichtsmaßnahmen getroffen. Unser Bild zeigt einen der modernsten selbsttragenden Tankwagen-Sattelschlepper. Die 21000 Liter Benzin, die dieser Wagen faßt, werden in vier Abteile gefüllt.

Transportschäden und absolute Dichtigkeit. Auch während des Jahres werden die Überprüfungen drei- bis viermal fortgesetzt, indem man die Funktionsfähigkeit der Kraftstoff-Anlagen, Wasserhähne, Pumpen usw. untersucht. Zudem werden alle Tanks in den Tankstellen in fünfjährigem Rhythmus einer genauen Wiederholungsprüfung unterzogen. Sorgen dagegen machen noch die vielen Heizöltanks der privaten Hausbesitzer. Hier müßte von staatlicher Seite eine Verschärfung der Überwachung eingeführt werden.

Was für Pipelines und Tankstellen wichtig ist, gilt auch für Tankwagen. Diese sind heute für die Versorgung der Verbraucher unumgänglich. Zudem brachte der enorme Anstieg des Mineralöl-Verbrauchs die Entwicklung immer größerer Tankwagen mit sich. Tanksattelschlepper mit 28000 Liter Inhalt sind heute bereits Norm. Freitragende Bauart in Kofferkeilform, Unterteilung des Tanks durch Schwall- und Schottwände in Kammern mit etwa 6200 Liter Inhalt, schützende Stoßleisten um den Tank sind die Merkmale eines modernen Tankwagens. Nur besonders geschultes Personal wird eingesetzt, das über die erforderlichen Maßnahmen bei etwaigen Unfällen genau unterrichtet wurde.

Man sieht, daß sehr viel von seiten der Mineralöl-Wirtschaft getan wurde und wird, um eine Verschmutzung des Grundwassers zu vermeiden. Es ist deshalb nur zu empfehlen, daß Wasserwirtschaft und Mineralöl-Industrie Hand in Hand gegen die Gefahren, die das Öl nun einmal dem Wasser bringen kann, angehen.

H. L.

DER GROSSE SEKT

M M

EXTRA



Folgt dem Zeichen der Natur  
Trinket M M Extra nur!

## PERSONALIEN

65 Jahre alt wurde am 24. September der Beauftragte der Volkswagenwerk AG in Düsseldorf, Alfred E. Till. Der vor dem Krieg bei General Motors und Opel tätige Kaufmann trat 1948 in die Volkswagenwerk GmbH ein.

Seinen 60. Geburtstag feierte am 1. Oktober Paul Jani, der Hauptleiter der Abteilung Kosten und Betrieb in der Zentrale der Esso AG. Bekannt wurde Jani durch seine frühere Tätigkeit als Leiter der Marktforschung der Esso AG.

50 Jahre alt wurde am 20. September Kurt Lohmiller, der technische Leiter der SKF Kugellagerfabriken GmbH, Werk Cannstatt.

Direktor Josef Dursch, der seit 1932 als Geschäftsführer bei der Krupp Kraftfahrzeuge Stuttgart GmbH tätig ist, wurde am 27. Oktober 65 Jahre alt.

Oberingenieur August Prüssing, seit den zwanziger Jahren einer der führenden Köpfe im Zweitakt-Motorenbau, wurde am 21. September 65 Jahre alt. Oberingenieur Prüssing leitet heute die Kundendienstabteilung der Zweirad Union AG.

Sein 25jähriges Dienstjubiläum beging am 15. September Dr. Oskar Müller, stellvertretendes Vorstandsmitglied der Continental Gummi-Werke AG. Seit 1960 leitet er die Autoreifen-fabrikation im Werk Vahrenwald.

80 Jahre alt wurde am 13. September Professor Dr. Otto Most, einer der bedeutendsten deutschen Verkehrswissenschaftler. Prof. Dr. Most gehört unter anderem dem wissenschaftlichen Beirat des Bundesverkehrsministeriums an.

55 Jahre alt wurde am 4. Oktober Direktor Friedrich Bertram, Vorstandsmitglied der Metzeler Gummiwerke AG, München.

Anfang Oktober waren es 40 Jahre, seit Karl Schätzle, Prokurist und Leiter der Einkaufsabteilung, bei der Firma Kienzle Apparate GmbH beschäftigt ist.

Zum Vorsitz des Aufsichtsrats der Adam Opel AG wurde E. W. Zdunek gewählt. Der neue Aufsichtsratsvorsitzende war von 1948 bis zum Februar 1961 Vorsitz des Vorstandes der Gesellschaft.

Georg Bissinger, Vorsitzender des Präsidialrates des DMV, der 1931/32 wesentlich am Ausbau des Hockenheimringes mitgewirkt hatte, feierte am 19. Oktober seinen 70. Geburtstag.

Sein 40jähriges Dienstjubiläum feierte Anfang Oktober Karl Deusing, Direktor und Leiter des Reifen- und Zubehörverkaufs der Continental Gummi-Werke AG, Hannover.

50 Jahre alt wurde am 14. Oktober Dittrich Freiherr von Berlichingen, der Verkaufsdirektor der Deutschen Fiat AG und der Neckar Automobilwerke AG, Heilbronn.

### Jugoslawien bleibt nicht stehen

Das Reiseland Jugoslawien hat in den letzten Jahren mancher anderen touristischen Attraktion den Rang abgelassen. In stürmischer Entwicklung sind Straßenbau und Fremdenverkehrs-gewerbe in diesem Land in überaus kurzen Zeitspannen fortgeschritten. Eine Gruppe von 25 touristischen Sachbearbeitern der ADAC-Hauptverwaltung und der ADAC-Gaue besuchte daher auf Einladung der Centrotourist und des Auto-Moto-Savez Jugoslavije zwei Wochen lang Jugoslawien, um sich über den neuesten Stand der Entwicklung zu informieren. Auf einer Fahrt, die rund um Istrien, entlang der Adriaküste bis fast zur albanischen Grenze, durch Montenegro, Bosnien-Herzegowina, Kroatien und Slowenien führte, konnten die Besucher Erfahrungen und wichtige Eindrücke sammeln. Der rasche Fortschritt im Bau neuer Straßen und die große Anzahl neuer Hotels, die allen Anforderungen entsprechen, waren dabei besonders beeindruckend.

Die ADAC-MOTORWELT wird im kommenden Frühjahr eine ausführliche Schilderung und touristische Auswertung der Informationsreise veröffentlichen.



## Kontra Winter- und Wetterlaunen!

Schnee - Eis - Regen - Matsch - wechselnde Straßen- und Wetterbedingungen in Herbst und Winter, der neue, griffsichere ULTRA GRIP Winter-Reifen wird mit allem fertig.

Montieren Sie Sicherheit,  
montieren Sie GOODYEAR

**GOODYEAR**  
DER MEISTGEFAHRENE REIFEN DER WELT



# SPORT IN ALLER WELT

## Die Europa-Bergmeisterschaft 1961 in Zahlen

	Faouille (4. 6.)	Roßfeld (18. 6.)	Mt. Ventoux (25. 6.)	Mte. Bondone (9. 7.)	Freiburg (30. 7.)	Klosters (27. 8.)	Gaisberg (10. 9.)	Pontedecimo (17. 9.)	Gesamt-Punkte
1. Hch. Walter	(1)	8	8	(4)	8	6	5	—	35
2. Greger	—	3	(1)	8	(1)	2	8	4	25
3. Balzarini	—	—	—	6	3	8	5	0	22
4. Spychiger	8	6	—	—	—	3	2	2	21
5. Dr. Zweifel	2	4	4	—	6	—	(1)	3	19
6. H. Müller	6	(1)	3	1	2	4	—	0	16
7. Orthuber	—	2	6	2	0	(1)	3	1	14

Startberechtigt waren Rennsportwagen bis 2 Liter und Gran Turismo-Wagen bis 3 Liter. Es zählen nur die fünf besten Resultate. — **Gran Turismo-Pokal:** Heinz Schiller, CH, Porsche Carrera Abarth.

## Speedway-Weltmeisterschaft für Schweden

Vor dreihundert britischen Schlachtenbummlern und 22 000 begeisterten Schweden gewann Lokalmatador Ove Fundin in Malmö die Speedway-Weltmeisterschaft. Gleichzeitig ist Fundin der erste Fahrer, der sie dreimal erringen konnte. Cracks wie Fred Williams, Jack Young, Ronnie Moore und Barry Briggs gewannen nur zweimal den Titel. Schweden wurde außerdem die zweite Nation, die einen dreifachen Sieg erzielte, denn Zweiter und Dritter waren mit Björn Knutsson und Gote Nordin ebenfalls Schweden. Zum ersten Male hatten 1937 die Amerikaner den gleichen Erfolg. Das Weltmeisterschaftsfinale fand bei Flutlicht im Fußballstadion von Malmö statt. Es begann bei etwas Nieselregen. Fundin und Knutsson gewannen ihre ersten Rennen. Dagegen stürzten die Engländer Ray Cresp und Peter Craven bereits

im zweiten Rennen! Und klar zeichnete es sich ab, daß die Engländer nicht viel zu bestellen hatten; sie schienen entmutigt und nicht in bester Form. Nachdem alle Fahrer zweimal angetreten waren, wußte jeder im Stadion, daß nur ein Schwede den Titel gewinnen könne, Knutsson oder Fundin. Die Entscheidung fiel erst im 16. Rennen: beide schossen gleichzeitig aus dem Start. Fundin fuhr innen, Knutsson versuchte, außen neben ihm zu bleiben und so die Kurve zu nehmen, stürzte aber dabei. Der Neuseeländer Barry Briggs konnte nur mühsam den Anschluß zu Fundin halten. Dieser gab nur einmal Punkte ab, nämlich im 19. Rennen, als er seinen Landsmann Gote Nordin gewinnen lassen mußte, seinerseits aber den Polen Florian Kapala erst auf der Ziellinie schlagen konnte. Dadurch kamen Nordin, Knutsson und Briggs in ein Stechen, das die schwedischen Zuschauer nahezu wild machte. Die Überraschung des Abends war nicht so sehr der neue Weltmeister als sein Landsmann Gote Nordin. Ihn schlugen nur Ronnie Moore, Ron How und Knutsson, aber er schlug als einziger Fundin. Begeisternde Leistungen zeigten ferner der Pole Kapala und der Engländer Bob Andrews. Gute Begabung bewies der Russe Igor Plechanov auf einer tschechischen ESO durch seinen Kampf gegen Moore.

**Ergebnis:** Weltmeister Ove Fundin, S, 14 Punkte; 2. Björn Knutsson, S; 3. Gote Nordin, S; 4. Barry Briggs, NZ, alle 12 P.; 5. Ronnie Moore, NZ und Bob Andrews, GB, beide 10 P.; 7. Florian Kapala, PL, 8 P.

## SPORT IN KÜRZE

Der Südafrikaner Tony Maggs, bekannt durch seine guten Formel-Junior-Rennen mit einem Cooper von Ken Tyrell, startet in der kommenden Saison auf einem Porsche Formel-1.

Conte Agusta will in der kommenden Motorradsaison die Einsätze seiner Maschinen fortsetzen, eventuell sogar verstärken. Die Einschränkung des Rennbetriebs gegenüber früher war darin begründet, daß Agusta jetzt monatlich 40 seiner zehnsitzigen Hubschrauber herstellen muß.

Doppeltweltmeister Gary Hocking gewann im Mallory Park auf MV-Agusta das Hauptrennen, das mit 10 000 DM dotiert war. Hocking siegte in beiden Vorläufen und im Finale überlegen. Die Schweizer Gespannfahrer Scheidegger/Burkhardt und Camathias mit dem Engländer Winter kamen auf BMW zu einem Doppelsieg.



Etwa 1000 Stunden bei Temperaturen unter Null steht Ihr Wagen jährlich in Eis und Schnee.

Geschmolzener Schnee dringt in die Poren der Lack- und Chromschicht ein, gefriert - und zersprengt sie. Das können Sie ohne große Mühe verhindern, denn...

**...Jon-wax reinigt, schützt, poliert in einem leichten Arbeitsgang.**

Jon-wax in der neuen, handlichen Tube (auch als Dose erhältlich) erleichtert die Autopflege und ist wirtschaftlicher in der Anwendung. Jon-wax überzieht Ihren Wagen mit einem wetterfesten Hartwachsfilmen und verleiht ihm zugleich den strahlenden Jon-wax-Glanz.

JOHNSON'S WACHS PRODUKTE GMBH · HAMBURG 1



6.50 DM



3.90 DM

EIN JOHNSON'S PRODUKT

**Jon-wax** beschirmt Ihr Auto glänzend

## KLIPPAN-GURTE schützen Menschenleben

Ein Slogan? Mehr als ein Slogan, denn die fast täglich bei uns einlaufenden Unfallberichte von Menschen, die mit Hilfe der KLIPPAN-GURTE selbst schwere Unfälle ohne Schaden oder mit nur geringen Verletzungen überstanden haben, sind der beste Beweis für die Zuverlässigkeit unserer Gurte. Wir sind stolz darauf, mit den KLIPPAN-GURTEN einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit im Straßenverkehr zu leisten.

KLIPPAN-GURTE sind durch das Kraftfahrt-Bundesamt anerkannt. Zu beziehen durch Ihre Werkstatt oder den Fachhandel. Nach einem schweren Unfall wird der benutzte Gurt kostenlos gegen einen neuen umgetauscht. Das tun wir für Ihre Sicherheit.



KLIPPAN-GURTE

KLIPPAN-GMBH  
HAMBURG-  
GARSTEDT  
RUGENBARG 57  
TEL. 57 88 59/57 94 97



Bei Motorradrennen in Finnland kamen Peter Pawson auf AJS, Miroslav Cada auf Jawa, Michael Duff auf Matchless und der Finne Esko Lahti auf Norton zu Siegen.

Moto Cross-Europameister der 250-ccm-Klasse wurde der Engländer David Bickers auf Greeves vor seinen Landsleuten Arthur Lampkin und Jeffrey V. Smith, beide auf BSA. Die Konkurrenz bestand aus 13 Läufern.

Bei der Rekordwoche auf dem Großen Salzsee in Utah/USA fuhr eine 600-ccm-Norton unter dem Amerikaner Bill Johnson über die Meile mit fliegendem Start in beiden Richtungen 288,51 km/h. Die Maschine lief mit Tankstellenbenzin.

Das Loibl-Paß-Bergrennen aus Jugoslawien zur österreichischen Grenze gewann zum viertenmal Alfred Pruckner auf BSA. Die 5,1 Kilometer lange Strecke hat 33 Prozent Maximalsteigung und keinen festen Straßenbelag. Das Rennen wird seit 35 Jahren gefahren.

Die Schweizer waren unter sich bei dem für die Schweizer Meisterschaft zählenden Automobilrennen um den „Preis von Hockenheim“. Da Rundstreckenrennen in der Schweiz verboten sind, mußten die Sportfahrer – insgesamt 75 – nach Deutschland ausweichen. Bei den Sportwagen gewann Europameister Heini Walter auf Porsche. Einen weiteren Porsche-Erfolg gab es bei den GT-Fahrzeugen durch den Genfer Heinz Schiller auf einem Carrera.

Der mitteldeutsche Motorrad-Spitzenfahrer Ernst Degner (30) ist nach einem Rennen in Schweden nicht mehr in seine Heimat zurückgekehrt. Der Weltmeisterschaftsanwärter in der 125-ccm-Klasse hat sich vorläufig im Saarland niedergelassen. Er bestreitet den letzten Weltmeisterschaftslauf, den „Großen Preis von Argentinien“, auf einer britischen EMC.

Der Schotte Innes Ireland auf Lotus gewann das Formel-1-Rennen beim V. Zeltweger Flugplatzrennen, das vor 35 000 Zuschauern ablief. Exweltmeister Jack Brabham wurde Zweiter auf seinem Cooper vor dem Porsche-Fahrer Joakim Bonnier. Das Rennen der GT-Fahrzeuge gewann der bekannte österreichische Schauspieler Gunther Philip auf Ferrari. Mit einem Lotus-Ford siegte in der Formel-Junior der Österreicher Schatz, bei den Sportwagen war der Wiener Schörg auf einem Porsche Spyder erfolgreich.

Weltmeister Sten Lundin auf Lito gewann das internationale Moto Cross in Gallarate. Zweiter wurde sein schwedischer Landsmann Bill Nilsson auf Husqvarna vor dem Engländer Leslie Archer auf Norton.

Weltmeister Deubel/Hörner siegten beim internationalen Cadwell-Park-Rennen in der Seitenwagenklasse vor den BMW-Markenkollegen Pip/Harris, England. Doppelsieger in der Halbliter- und 350-ccm-Klasse wurde der britische Norton-Fahrer John Hartle. Jim Redman auf Honda gewann in der Klasse bis 250 ccm, R. A. Avery auf EMC in der Achtliterklasse.

Zum zweitenmal gewann in Picton (Kanada) der Berliner Dieter König bei einem Rennen für Autbord-Boote die John Ward Trophy.

Italienischer Automobilmeister des Jahres 1961 wurde Lorenzo Bandini.

Den Ferguson-Rennwagen mit Vierradantrieb fuhr Stirling Moss auf regennasser Strecke zum Sieg in der Formel-1-Konkurrenz in Oulton Park.

Vier Ferrari 250 GT belegten die ersten Plätze in der „Tour de France“ für Automobile. Sieger wurden die Belgier Mairesse/Berger vor ihren Landsleuten Gendebien/Bianchi und den Franzosen Trintignant/Cavrois. Bei den Tourenwagen lagen vier Jaguar-Teams in Front. In der Index-Wertung waren bei den Gran Turismo-Fahrzeugen die Franzosen Richard/Vinatier auf Fiat-Abarth erfolgreich, während bei den Tourenwagen fünf BMW 700 an der Spitze lagen.

Auf einem Zweiliter-Maserati-Sportwagen gewann Mennato Boffa das sizilianische Bergrennen Catania-Ätna über 33 Kilometer.

Lorenzo Baldini holte sich das Bergrennen um die „Coppa Luigi Fagioli“ auf der 5,5 Kilometer langen Strecke bei Osimo auf Alfa Romeo GSZ.



Tagesbestzeit bei der 4. Internationalen Bergprüfung von Pirmasens fuhr Gerhard Mitter, Leonberg, auf seinem Formel-Junior-Lotuswagen vor Ahrens. Braunschweig, auf Lotus und Laforest, Frankreich, auf Lotus. Sieger der GT-Klasse wurde der Darmstädter Rüschenbaum auf Porsche.

Eine Graf-Trips-Medaille hat der Deutsche Sportfahrer-Kreis, die Vereinigung der aktiven Automobilsportler Deutschlands, gestiftet. Die Medaille wird zum Andenken an den in Monza tödlich verunglückten Präsidenten des Deutschen Sportfahrer-Kreises jährlich der Persönlichkeit verliehen, die sich um die Förderung oder das Ansehen des deutschen Automobilsports besonders verdient gemacht hat. Über die Verleihung entscheiden die Automobilsportler und Motorsportjournalisten.

Eine „Scuderia Lufthansa“ gibt es seit kurzem. Der Renngemeinschaft gehören in erster Linie automobilsporttreibende Angestellte der deutschen Fluggesellschaft an. Die Aufnahme von Privatfahrern, die nicht zum Personal der Lufthansa gehören, ist möglich. Die „Scuderia Lufthansa“ will zunächst an kleineren Rundstreckenrennen, an Flugplatz- und Bergrennen teilnehmen. Später sollen von ihr Lehrgänge für sicheres Fahren eingerichtet werden.

Den Großen Preis der USA, als achter und letzter Weltmeisterschaftslauf in Watkins Glenn ausgetragen, gewann in Abwesenheit von Weltmeister Phil Hill der Schotte Innes Ireland auf Lotus. Auf den nächsten Plätzen folgten Dan Gurney auf Porsche, Tony Brooks, BRM, Bruce McLaren, Cooper, Graham Hill, BRM, und Bonnier, Porsche. Der lange Zeit führende Stirling Moss fiel ebenso aus wie der Trainingsschnellste Brabham.

Nach dem Großen Preis der USA lautet der Endstand der Fahrerweltmeisterschaft: 1. Phil Hill, USA, 34 Punkte; 2. Graf Berge von Trips †, Deutschland, 33 P.; 3. Stirling Moss, England, und Dan Gurney, USA, je 21 P.; 5. Richie Ginter, USA, 16 P.; 6. Innes Ireland, Schottland, und Bruce McLaren, Neuseeland, je 12 P.; 8. Jim Clark, England, 11 P.; 9. Giancarlo Baghetti, Italien, 9 P.; 10. Jack Brabham, Australien und John Surtess, England, je 4 P.

Seit 1950 wird die Fahrerweltmeisterschaft der Formel 1 ausgetragen. Die Liste der Weltmeister umfaßt folgende Namen: 1950: Dr. Farina, Italien; 1951: Fangio, Argentinien; 1952 und 1953: Ascari, Italien; 1954 bis 1957: Fangio, Argentinien; 1958: Hawthorn, England; 1959 und 1960: Brabham, Australien, und 1961: Hill, USA.

Die 100 Meilen von Como für Motorboote gewann der Schweizer Adolf Büchi vor dem Aachener Hans Monheim. Der Schweizer legte die 120 Kilometer mit 100,1 km/h zurück und schlug Monheim um zehn Sekunden. An vierter Stelle placierte sich der bekannte Autobordsportler Rolf Friedrich Götze.

Der Neußer Gerhard Koch gewann mit seinem Porsche Carrera Abarth die Gran Turismo-Klasse bis 1,6 Liter bei den Rennen um den „Coupe du Salon“ in Montlhéry. Er wurde nur im Gesamtklassament von dem ehemaligen Skiweltmeister Oreiller auf Ferrari geschlagen.

In Lyon starb ein Altmeister des französischen Automobilsportes, André Morel. Er war erfolgreich auf Amilcar, Delage und Talbot.

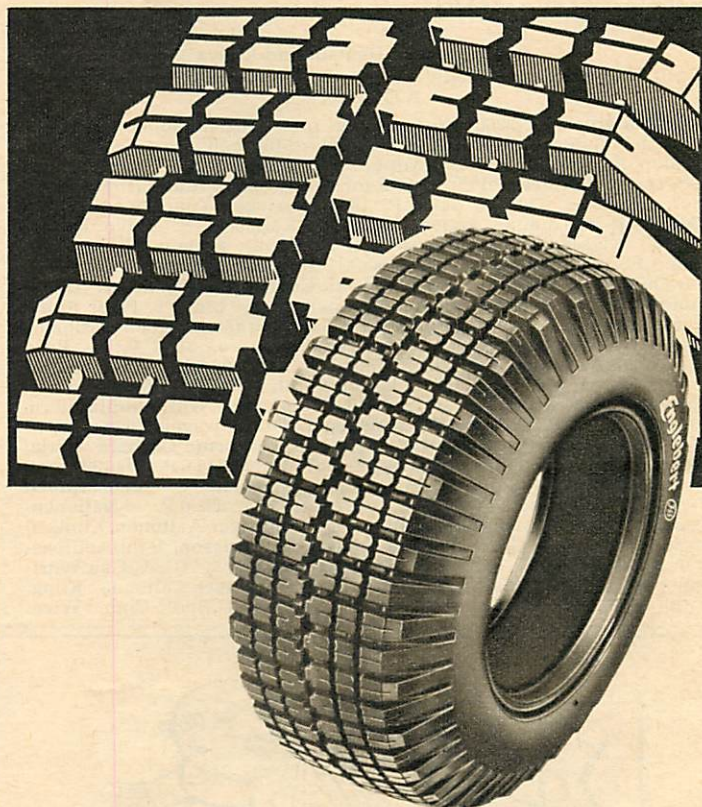
Italienische Motorradmeister wurden nach fünf Läufen in Modena, Cesenatico, Imola, Genua und San Remo in den Klassen 125 ccm: Francesco Villa auf Mondial; 250 ccm: Tarquinio Provini auf Morini und 500 ccm: Ernesto Brambilla auf Bianchi (350 ccm).

Die Scuderia Centro Sud hat zwei Ferrari-Rennwagen der vergangenen Saison übernommen und startet mit ihnen bereits im „Großen Preis von Mexico City“.

Zum „Rennfahrer des Jahres“ wurde von der Gilde der Motorjournalisten Stirling C. Moss gewählt. Ausschlaggebend für die Wahl des Engländers war sein Sieg beim Großen Preis von Europa auf dem Nürburgring.

Sieger in der Sportwagenklasse bis 1600 ccm wurde beim Internationalen Flugplatzrennen in Innsbruck der Österreicher Albert auf Porsche vor seinem Markengefährten, dem Schweizer Tommy Spychiger. In der GT-Klasse bis 1300 ccm belegte Charles Vögele auf Lotus-Elite vor dem Münchner Furtmayr und dem Italiener Leto di Priolo den ersten Platz.

# Wenn's hier regnet, schneit's anderswo



Damit müssen Sie rechnen, wenn Sie im Winter weite Strecken fahren. Wenn Sie Englebert M+S-Reifen fahren, dann kommen Sie auf jeder Straße und bei jedem Wetter sicher ans Ziel.

Das Englebert M+S-Profil krallt sich mit Kanten, Graten und Rillen auf den Straßen fest, nicht nur auf den Geraden sondern auch auf Steigungen und in Kurven. Immer bleibt Ihr Wagen sicher in der Spur. Englebert M+S-Reifen halten mehr als einen Winter lang.

## Englebert

## UNSERE ERGEBNIS-ÜBERSICHT

### Automobile

#### 24. Bergrennen von Pontedecimo-Giovi

(8. Lauf zur Europa-Bergmeisterschaft bei Genua am 17. September)

**Gesamtwertung** (ein Lauf zu 9,65 km bei 372 Meter Höhendifferenz, 8<sup>9</sup>/<sub>10</sub> Höchst- und 3,7<sup>9</sup>/<sub>10</sub> mittlerer Steigung): 1. Lodovico Scarfiotti, I, Osca (2.0), 5.42 Min. = 101,579 km/h; 2. Odoardo Govoni, I, Maserati 60 (2.0), 5.42,5 Min.; 3. Josef Greger, D, Porsche 1600 RSK, 5.52,4 Min.; 4. Dr. Harry Zweifel, CH, Lotus-Climax (2.0), 5.52,5 Min.; 5. Tommy Spychiger, CH, 5.53,4 Min.; 6. Karl Orthuber, A, beide Porsche 1600 RSK, 5.54,2 Min.; 7. Carlo Mario Abate, I, Ferrari 250 GT (3.0), 5.54,9 Min.; 8. Hermann Müller, CH, Porsche 1600 RSK, 5.55 Min.; 9. Giovanni Balzarini, I, Cooper-Maserati (2.0), 6.13,5 Min.; 10. Gianfranco Stanga, I, Osca (1.0), 6.15,4 Min.; 11. Heinz Schiller, CH, Porsche Carrera Abarth (1.6), 6.15,6 Min.

#### Internationale Deutschland-Rallye

(10. Lauf zur Europa-Rallye-Meisterschaft vom 27. September bis 1. Oktober)

**Gesamtergebnis** (2200 km, je 3 Berg- und Spezialetappen): 1. Hans-Joachim Walter/Hans Wencher, Wetzlar/München, Porsche Carrera/Dunlop Sp-Bosch-BP, 44,5 Strafpunkte (Klassensieger Gran Turismo 1600 ccm); 2. Eugen Böhringer/Rauno Aaltonen, Stuttgart/Finnland, Mercedes-Benz 220 SE, 117,5 P. (Klassensieger Tourenwagen über 2000 ccm); 3. Gunnar Andersson/Valter Karlsson, S, Volvo PV 544, 165,5 P. (Klassensieger Tourenwagen 1600 ccm); 4. Hans Klinken/Hermann Socher, Stuttgart, VW-Spezial, 193,5 P. (Klassensieger Gran Turismo 1300 ccm); 5. Gerhart Greil/Georg Kaufmann, A, DKW-Junior, 205,5 P. (Klassensieger Tourenwagen 850 ccm); 6. Peter Ruby/„Max Moritz“, DKW-Junior, 207,0 P.; 7. Dr. Ernst Pflugbeil/Karlheinz Panowitz, Frankfurt/Böblingen, Porsche Carrera, 210,0 P.; 8. René Trautmann/Claudine Vansan, F, Citroën ID 19, 228,5 P. (Klassensieger Tourenwagen 2000 ccm); 9. Lois John/Lothar Kohler, Ludwigsburg, Porsche 1500 GS, 249,5 P.; 10. Ewald Pauli/Heinz Wülfli, Schlüchtern, Auto Union 1000, 252,0 P. (Klassensieger Tourenwagen 1000 ccm). – **Weitere Klassensieger: Tourenwagen bis 600 ccm:** Gerhard Härle/Dieter Lambert, Neuhausen/Stuttgart, NSU-Prinz, 435,0 P.; **bis 1300 ccm:** Alex Mayer/Ernst Popp, A, Alfa Romeo TI, 441,0 P. – **Damenpreis:** Ewy Rosqvist/Ursula Wirth, S, Volvo PV 544, 352,0 P. – **Nationenpreis:** 1. Deutschland mit Walter/Wencher, Böhringer/Aaltonen, Klinken/Socher, 355,5 P.; 2. Schweden mit Andersson/Karlsson, Dahl/Andersson, Rosqvist/Wirth, 861,7 P. – **Mannschaftspreis:** 1. ADAC-Gau Württemberg, 1. Mannschaft (Klinken/Socher, Böhringer/Aaltonen, Kling/Falk), 568,5 P.; 2. Österreichischer Automobil Sport-Club, Wien,

1323,0 P. – **Markenpreis:** Auto Union, 2. Mannschaft (Ruby/„Max Moritz“, Greil/Kaufmann, Raschig/Bein), 700,0 P. – **Max-Egon-Becker-Wanderpreis:** Walter/Wencher. – **Dunlop-Preis:** Walter/Wencher. – Gestartet: 95, in Wertung 56.

### Motorräder

#### Großer Preis von Schweden

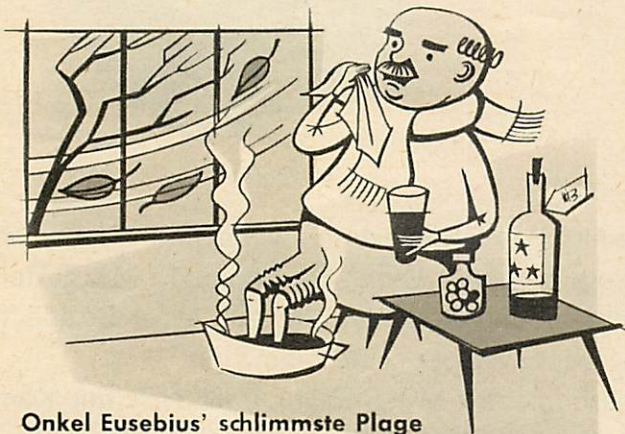
(9. Weltmeisterschaftslauf am 17. September in Kristianstad)

**125 ccm** (16 Runden = 104,592 km): 1. Luigi Taveri, CH, 46.42,5 Min. = 134,329 km/h; 2. Kunimitsu Takahashi, J, 47.04,7 Min.; 3. Jim A. Redman, SR, alle Honda/Avon-KLG-Shell/Castrol, 47.45,5 Min.; 4. Werner Musiol, D, MZ, 47.51,5 Min.; 5. Uve Svensson, S, Ducati, 15 Rd.; 6. Tom Phillis, AUS, Honda, 14 Rd.; – **Schnellste Runde:** Taveri 2.49,6 Min = 138,728 km/h – Gestartet 12, am Ziel 8 – **250 ccm** (20 Runden = 130,74 km): 1. Stanley Michael B. Hailwood, GB, 51.29,4 Min. = 151,793 km/h; 2. Luigi Taveri, CH, 51.57,9 Min.; 3. Kunimitsu Takahashi, J, 53.24,4 Min.; 4. Jim A. Redman, SR, 19 Rd.; alle Honda/Avon-KLG-Shell/Castrol; 5. Frantisek Stastny, CSR, MZ; 6. Tom Phillis, AUS, Honda; 7. Werner Spinnler, CH, Aermacchi, alle 18 Rd.; 8. Siegfried Lohmann, D, Adler, 17 Rd. – **Schnellste Runde:** Redman 2.31 Min. = 155,703 km/h – Gestartet 16, am Ziel 12 – **350 ccm** (23 Runden = 150,351 km): 1. Frantisek Stastny, 59.32,5 Min. = 151,552 km/h; 2. Gustav Havel, beide CSR und Jawa/Avon-Lodge-Castrol, 1:02.03,3 Std.; 3. Thomas H. Robb, EIR, AJS; 4. Rudolf Thalhammer, A, Norton; 5. Ronald J. Langston, GB; 6. Michael A. Duff, CDN; beide AJS; 7. Stanley Michael B. Hailwood, GB, MV-Agusta; 8. Bert Schneider, A; 9. Rudolf Gläser, D, beide Norton, alle 22 Rd. – **Schnellste Runde:** Gary Hocking, SR, MV-Agusta/Avon-Lodge-Mobiloil, 2.33,4 Min = 153,37 km/h – Gestartet 26, am Ziel 20 – **500 ccm** (30 Runden = 196,11 km): 1. Gary Hocking, SR, 1:14.59,8 Std. = 156,861 km/h; 2. Stanley Michael B. Hailwood, GB, beide MV-Agusta/Avon-Lodge-Mobiloil, 1:15.00,7 Std.; 3. Frank G. Perris, GB; 4. Bert Schneider, A, beide Norton; 5. Michael A. Duff, CDN, Matchless; 6. Peter R. Pawson, NZ; 7. Rudolf Thalhammer, A, alle Norton und 29 Rd. – **Schnellste Runde:** Hocking 2.22,3 Min. = 165,341 km/h – Gestartet 28, am Ziel 15.

#### 36. Internationale Sechstagesfahrt

(2.–7. Oktober um Llandrindod Wells/Wales über 1890 km mit elf Sonderprüfungen)

**Internationale Trophäe:** 1. Bundesrepublik Deutschland mit Lorenz Müller (Hercules-Sachs), Lorenz Specht, Richard Hessler (beide Zündapp), Erwin Schmider (NSU Max), Sebastian Nachtmann (BMW R 61), Günther Dotterweich (Maico), strafpunktfrei; 2. Italien mit Costanzo Daminelli, Franco Dall'Ara, Nino Tagli, Gian Franco Saini (alle Guzzi), Jolao Strenghetto, Riccardo Bertotti (beide Capriolo), 2 Strafpunkte; 3. Österreich mit Josef Kleinschuster, Rupert Köberl, Werner Wabnig, Hans und Horst Leitner, Karl-Heinz Behrendt (alle Puch), 37 Straf-



Onkel Eusebius' schlimmste Plage sind naßkalte Novembertage. Zieh'n Nebel auf – schon muß er nießen. Fängt's aber an so recht zu gießen, dann quält sein Rheuma ihn unsäglich; er kann kaum geh'n und fühlt sich kläglich. Der Arzt muß oftmals zum Patienten bis langsam jene Schmerzen enden und er sich wieder wohl befindet. Doch ist dabei ein Trost begründet: Die Kosten, das weiß er genau, die zahlt für ihn die DKV!



Auch Ihr Krankenschutz liegt in besten Händen bei Europas größter privater Krankenversicherung. Man rechtfertigt dort Vertrauen durch Leistung. 31 Filialen stehen zu Ihrer Verfügung.

DEUTSCHE KRANKEN-VERSICHERUNGS-A.-G.  
KÖLN · HOHENSTAUFFENRING 62 · TELEFON 2 04 01

Gücklich MIT  
**BLAUPUNKT**  
A U T O R A D I O  
In jeder Preisklasse für jeden Wagen

punkte; 4. Tschechoslowakei mit Bohumil Roucka, Zdenek Polanka, Jaroslav Pudil (alle CZ), Sasa Klimt, Antonin Matejka, Vladimir Sedina (alle Jawa), 100 Strafpunkte; 5. Polen mit Edward Kurowski, Janusz Orzepowski (beide Junak), J. Konczarek, S. Tylka (beide SHL), J. und R. Szczerbakiewicz (beide WSK), 416 Strafpunkte; 6. Sowjetunion mit Victor Adoyan, V. Sjomn (beide K-175), E. Kirsis, S. Kalkis, Victor Pylajev und N. Sokolow (alle IZH), 417 Strafpunkte; 7. Schweden mit Tage Magnusson, Rolf Tibblin, B. L. Sjosvard, B. A. Naslund, R. Isaksson, B. A. Ekeborg (alle Husqvarna), 526,9 Strafpunkte



Zwei unzertrennliche Freunde sind Erwin Schmitter (links) und Herbert Schek. Wie schon oft, vertraten sie auch in Llandrindod Wells die deutschen Farben, Schmitter in der Trophy-Mannschaft, Schek in der Silbervase B. Drei Tage lang führte die deutsche B-Vasen-Mannschaft, aber dann lag ein Stein dem möglichen deutschen Sieg im Weg, und ausgerechnet der routinierte Schek fuhr über diesen Stein, stürzte, und die B-Vasen-Mannschaft war geplagt. Etwas Wehmut lag noch im Gesicht des Langen, als er seinem Freund Schmitter zum Trophy-Sieg gratulierte.

Foto: Woda

**Fabrikmannschaften:** 1. Capriolo Aeromere B mit Luigi Gorini, Fausto Vergani, Roberto Azzalini, 1924,98 Gutpunkte; 2. CZ A, 1920,35 Gutpunkte; 3. Jawa B, 1892,43 Gutpunkte; 4. CZ B, 1884,62 Gutpunkte; 5. Jawa Finnland 1869,64 Gutpunkte; 6. Nürnberger Hercules-Werke GmbH mit Lorenz Müller, Fritz Witzel, Karl Augustin, 1855,32 Gut-

**Silbervase:** 1. Tschechoslowakei B mit A. Zemen, O. Chasak, Alois Roucka, F. Darebny (alle CZ), 2525,55 Gutpunkte; 2. Tschechoslowakei A, 2513,63 Gutpunkte; 3. Großbritannien B, 2442,43 Gutpunkte; 4. Finnland 2411,36 Gutpunkte, alle strafpunktfrei; 5. Italien, 1 Strafpunkt; 6. Bundesrepublik Deutschland A mit Fritz Witzel, Karl Augustin (beide Hercules-Sachs), Fritz Nödinger (Maico), Albert Seitz (Zündapp), 47 Strafpunkte; 7. Sowjetunion B, 48 Strafpunkte; 8. Holland A, 61 Strafpunkte; 9. Bundesrepublik Deutschland B mit Werner Schell (Hercules-Sachs), Heinz Liedl, Herbert Schek (beide Puch), Hans-Georg Ansheidt (Kreidler), 300 Strafpunkte; 10. Schweiz, 385 Strafpunkte. — 16 Mannschaften gestartet.

punkte; 7. Kreidler Fahrzeugbau GmbH, Kornwestheim B mit Oswald Dittrich, Alfred Lehner, Dieter Steiner, 1843,09 Gutpunkte; 8. SpA Moto Guzzi B, 1832,97 Gutpunkte; alle strafpunktfrei. — Weitere deutsche Fabrikmannschaften: Kreidler Fahrzeugbau GmbH, Kornwestheim A, 3 Strafpunkte; Maico-Fahrzeugfabrik GmbH, Herrenberg, 7 Strafpunkte; Zündapp-Werke GmbH, München A, 40 Strafpunkte, B 300 Strafpunkte. Gritzner-Kayser, Karlsruhe, 400 Strafpunkte — 26 Fabrikmannschaften gestartet.

**Clubmannschaften:** 1. ADAC Gau Württemberg mit Dieter Kramer (Zündapp), Edwin Linder (Puch), G. Pollmann (Hercules), 1774,61 Gutpunkte und Dukla Praha, 1807,07 Gutpunkte, beide strafpunktfrei; 3. ADAC Gau Hansa mit Gerhard Kickbusch (Hercules-Sachs), Walter Aukthun, Mathies Stüdemann (beide Maico), 12 Strafpunkte; 4. Ustredni Automobilklub CSSR, 13 Strafpunkte; 5. ADAC Gau Nordbayern B mit Manfred Höring (BMW R 51), Herbert Krottenmüller (Express-Sachs), Roman Wegner (Hercules-Sachs), 31 Strafpunkte; 6. ADAC Gau Nordbayern A mit Hans Lippl, Gerhard Baumann (beide Hercules-Sachs), Rudolf Höring (BMW R 51), 43,67 Strafpunkte; 7. Sunbeam MCC D, 143 Strafpunkte; 8. ADAC Gau Südbayern mit Horst Molle (Hercules-Sachs), Johann Abt (DKW), Werner Pospiech (Maico), 239 Strafpunkte; — 12. ADAC Gau Nordrhein mit Karl Wessel, Eugen Laubmeier (beide Hercules-Sachs), Kurt Harald Uhlig (MZ), 425 Strafpunkte — 23 Clubmannschaften gestartet.

**Deutsche Medaillen-Gewinner. Gold** (Strafpunktfrei und mindestens 500 erreichte Gutpunkte): Hans-Georg Ansheidt, Oswald Dittrich, Alfred Lehner (alle auf Kreidler), Günter Sengfelder, Dieter Kramer, Wilhelm Gehring, Lorenz Specht, Richard Hessler (alle auf Zündapp), Werner Schell, Gerhard Pollmann, Lorenz Müller, Fritz Witzel, Karl Augustin, Gerhard Kickbusch (alle auf Hercules-Sachs), Johann Abt (DKW), Hans Liedl, Edwin Linder (beide Puch), Konrad Wellnhöfer, Günther Dotterweich, Mathies Stüdemann (alle Maico), Erwin Schmitter (NSU Max), Sebastian Nachtmann (BMW R 61).

**Silber** (bis 25 Strafpunkte, mindestens 300 Gutpunkte): Hans Christian Wehmeier, Günter Paritschke (beide Gritzner GS), Horst Rotermundt (Kreidler Florett), Karl Wessel, Hans Lippl, Eugen Laubmeier, Oskar Diring, Roman Wegner, Oskar Traxel, Franz Schneider, Gerhard Baumann, (alle Hercules-Sachs), Werner Pospiech, Hans Eickenberg, Walter Aukthun, Fritz Nödinger (alle Maico), Herbert Krottenmüller (Express-Sachs), Manfred und Rudolf Höring, Egon Föhner (alle BMW R 51).

**Bronze** (Fahrt beendet, mindestens ein Gutpunkt): Albert Seitz (Zündapp), Max Reinhard Kretzschmar, Peter Schneider (beide Maico). 271 Fahrer gestartet (davon 53 Deutsche), 185 am Ziel (davon 44 Deutsche), — 87 Goldmedaillen (davon 22 Deutsche), 63 Silbermedaillen (davon 19 Deutsche), 35 Bronzemedaillen (davon 3 Deutsche).

Die Ehrung der erfolgreichen deutschen Trophy-Mannschaft durch den ADAC erfolgt im Rahmen der ADAC-Generalsportversammlung Ende November in München.

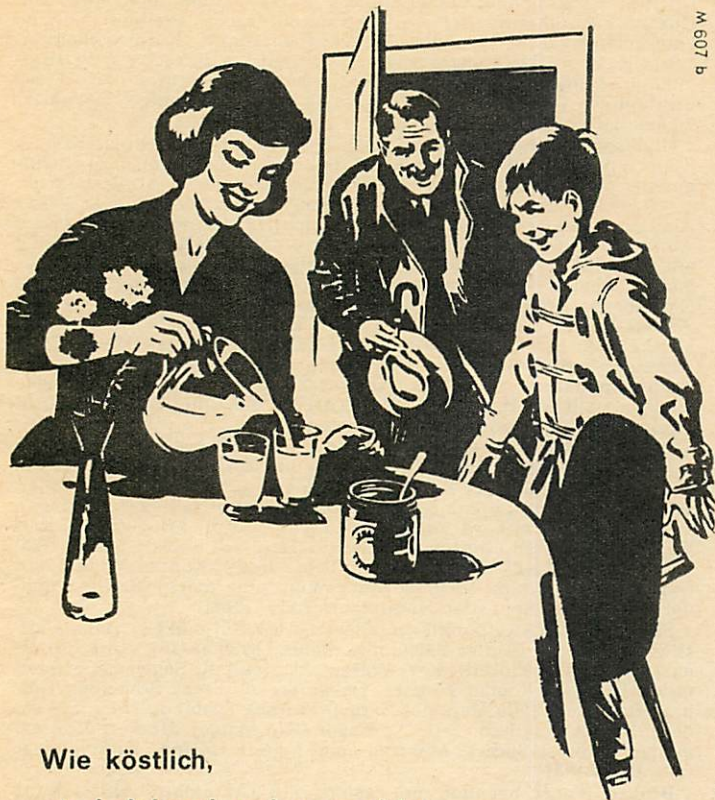
## Kurzstreckenfahrten schaden dem Motor.

Er erreicht nicht seine volle Betriebstemperatur. Angesaugter Kraftstoff schlägt sich an der noch kühlen Zylinderwand nieder, und der Ölfilm wird verdünnt oder abgeschwemmt. Die Folge ist — wie beim Kaltstart — unmittelbare Metall-an-Metall-Reibung mit übermäßigem Verschleiß. MOLYKOTE A schützt zuverlässig und nachhaltig vor diesem Übel. Es überzieht die Lager und Gleitflächen mit dem zusätzlichen, dauerhaften Molykote Gleitfilm, der weder durch Kraftstoff noch durch Säure aus den Verbrennungsrückständen angegriffen wird. Bei Vollgas und sportlicher Fahrweise gibt MOLYKOTE A darüber hinaus eine jederzeit ausreichende Sicherheitsreserve. Die Leistung steigt, der Motor läuft ruhiger und weicher.

**MOLYKOTE A — Schutz und Schild des Motors.**

# MOLYKOTE® A

Erhältlich in Kundendienstwerkstätten und Tankstellen. Informationen: MOLYKOTE Auto-Service, München 19



M 607 b

Wie köstlich,  
wie belebend und gesund ist  
heiße Milch mit Honig.  
Das durchwärmt so richtig  
und ist gerade bei schlechtem  
Wetter ein herzhafter Genuß.

Unser köstliches Getränk ...



Milch

### elastic Stahl-Schwingstore

mit kleinstem Raumbedarf für Caragen,  
Fahrzeughallen usw. Mit einem Griff  
dreifach zu verriegeln, einfachster Ein-  
bau. In 6 Normgrößen sofort lieferbar.



Deutsche Metalltüren-Werke Aug. Schwarze AG. Brackwede i. W. Vertriebs Abt. 1

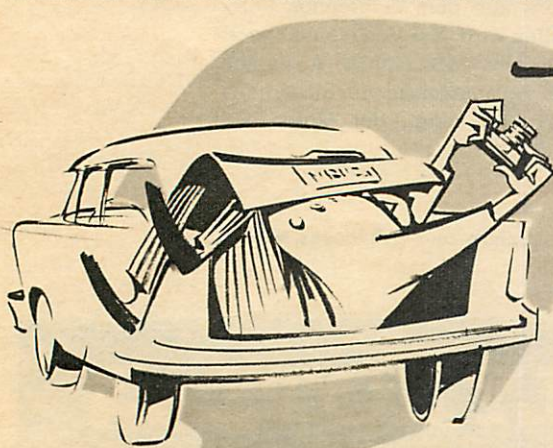
## Das Auto, das man nicht zu unterhalten braucht

Immer mehr gewinnt in Deutschland der Mietwagen für Selbstfahrer an Bedeutung. Das ist eine Entwicklung, die in den Vereinigten Staaten bereits weit fortgeschritten ist. Allein die drei größten amerikanischen Auto-Mietgesellschaften besitzen heute mehr als 100 000 Fahrzeuge. Es mag vielleicht paradox klingen, daß der Mietwagen sich nicht nur bei den Kreisen stärker durchsetzt, die keinen eigenen Wagen besitzen, sondern gerade auch bei Autobesitzern. Doch dies hat seine guten Gründe.

Es ist erwiesen, daß die Anforderungen des Straßenverkehrs an die physische Leistungsfähigkeit ständig steigen. Aber auch die Anforderungen eines Arbeitstages in verantwortungreicher Tätigkeit werden kaum geringer. Kann es sich unter diesen Umständen ein Geschäftsmann noch leisten, etliche hundert Kilometer in seinem Auto zurückzulegen, um dann nach einem ausgetüftelten Terminplan wichtige Verhandlungen zu führen, an Besprechungen teilzunehmen und schließlich wiederum anstrengende Stunden im Auto zu verbringen? Natürlich ist es in solchen Fällen vernünftiger, das Flugzeug zu benutzen. Doch der vernünftiger Weg scheint nicht immer möglich. Ein viel reisender Geschäftsmann sagte uns neulich: „Leider kann ich solche ‚Gewalttoure‘ nicht vermeiden, denn wenn ich nach Frankfurt oder Hamburg fahre, habe ich dort gewöhnlich an so vielen Stellen zu tun, daß ich auf den Wagen nicht verzichten kann.“ Aber er muß ja nicht darauf verzichten. Denn hier erweist sich der Vorteil des Mietwagens. Nach der Devise „Fliege und fahre!“ könnte er vorher in Frankfurt oder Hamburg einen Wagen mieten, bequem, schnell und vor allem ausgeruht auf dem Flughafen ankommen und dort das bereitstehende Auto übernehmen.

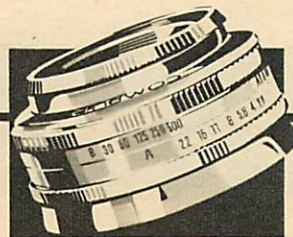
Ein wichtiges Problem ist die Versicherung des Selbstfahrers gegen Unfälle und am Mietwagen auftretende Schäden. Sie ist im Mietpreis einbegriffen und beginnt also automatisch, wenn der Mietvertrag in Kraft tritt. Außerdem bürgen die Verleiher für den tadellosen Fahrzustand der Wagen. In der Regel werden die Fahrzeuge nach 18 Monaten ausgewechselt, so daß man beim Ausleihen die Gewähr hat, stets einen neuwertigen Wagen zu erhalten. Die großen Gesellschaften verfügen über ein Netz von Ausleihstationen in der gesamten Bundesrepublik. Das bietet den Vorzug, einen Mietwagen beispielsweise in München auszuleihen und in Köln stehenzulassen, ohne für die Rückführungskosten aufkommen zu müssen.

Die Versicherung bezahlt grundsätzlich für die Zeit der Reparatur nach einem Unfall einen Mietwagen, wenn der Versicherte den Wagen tatsächlich braucht. Sie bezahlt aber nicht im voraus, der Mietbetrag muß also zunächst ausgelegt werden. Wird zum Beispiel der Volkswagen des Herrn Meier durch einen Unfall für drei Tage fahruntfähig, benötigt aber Herr Meier sein Auto unbedingt zur täglichen Fahrt ins Büro, dann kann er für die drei Tage, die sein Fahrzeug in der Werkstatt steht, einen Wagen gleicher Klasse auf Kosten der Versicherung mieten. Nimmt die Wiederherstellung des Autos längere Zeit (mehr als eine Woche) in Anspruch, zieht die Versicherung einen Prozentsatz von der Mietgebühr ab, den der Selbstfahrer zu tragen hat. Die Höhe des Abzuges richtet sich danach, wieviel und wie lange mit dem Mietwagen gefahren wird. Im allgemeinen beträgt der Abzug zwischen 10% und 20%, in Ausnahmen bis zu 28%. Bei einem Totalschaden hat der Versicherte ebenfalls ein Recht auf den bezahlten Mietwagen, und zwar für die Zeit, die im Durchschnitt nötig ist, einen Wagen gleicher Art und Güte zu beschaffen. Es gibt hier keine starren Regeln, denn diese Zeitspanne hängt von



## Belichtungs Automatik

schnell  
und immer  
bereit



COMPUR

besitzt Vertrauen

Kamera-Verschlüsse  
aus dem COMPUR-Werk  
München

vielen Faktoren ab. Das gegenwärtig herrschende Angebot an Gebrauchtwagen dürfte sich auf eine Verkürzung dieser Spanne auswirken. Doch sind dabei auch die Marke des Wagens, der Wohnort und die Gelegenheit des Versicherten sowie dessen finanzielle Lage ausschlaggebend.

Das Ersatzwagenproblem ist vielschichtig. Wir unterhielten uns deshalb mit einem Rechtsanwalt, einem Experten auf diesem Gebiet, und erfuhren, welche verschiedenartigen Fälle die tägliche Praxis bringt. Mietet in unserem Beispiel Herr Meier statt eines Volkswagens einen Opel Kapitän oder einen Mercedes 220 S, wird die Versicherung den dementsprechend höheren Mietpreis nicht voll zahlen, Herr Meier muß sich an den Kosten beteiligen. Anders, wenn er den Wagen zur Ausübung seines Berufes braucht, aber die Auto-Mietgesellschaft zur Zeit keinen Volkswagen zur Verfügung hat und er deshalb einen Opel Rekord mietet. Die Versicherung wird hier trotzdem den vollen Mietpreis zahlen, Herr Meier hat ja ohnehin schon höhere Benzinkosten.

Interessant sind in diesem Zusammenhang auch einige Grenzfälle, wie sie sich häufig ereignen. Wir fragten den Rechtsanwalt, inwieweit ein Anspruch auf den Mietwagen besteht, wenn man in Urlaub fahren möchte, kurz vorher jedoch einen Unfall hat. Er berichtete uns folgenden Fall: Der Besitzer eines Opel Kapitän beabsichtigte, im Urlaub für vier Wochen nach Österreich zu fahren, und hatte bereits die Zimmer bestellt. Einen Tag vor der Abreise kam es zu einem Zusammenstoß, bei dem der Opel Kapitän fahrunfähig wurde. Die Reparatur sollte eine Woche dauern. Der Besitzer verständigte die Versicherung und teilte ihr mit, daß er seinen Urlaub nicht verschieben könne und deshalb einen Mietwagen nehmen würde. Die Versicherung ließ nichts von sich hören, was der Mann als Einverständnis werten konnte. Er fuhr mit einem geliehenen Opel Kapitän für vier Wochen nach Österreich. Obwohl die Reparatur des eigenen Wagens nur eine Woche dauerte, mußte die Versicherung den Mietwagen für die gesamte Urlaubszeit bezahlen, denn sie hatte versäumt, zu vereinbaren, daß der reparierte Wagen nach einer Woche gegen Rückerstattung der Reisespesen abgeholt werden müsse und der Mietwagen nur für diese eine Woche gestellt werden würde.

Ein junger Mann hingegen, der unmittelbar vor einer geplanten Italien-Rundreise einen Unfall mit seinem Volkswagen hatte, erhielt die Versicherungsleistung nicht. Die Reparatur hätte nämlich lediglich zwei Tage gedauert, und er war auch nicht durch Zimmerbestellungen an den vorgesehenen Abreisetermin gebunden. Anstatt die Fahrt um zwei Tage aufzuschieben, fuhr er mit einem gemieteten Volkswagen vierzehn Tage nach Italien. Hinzu kommt, daß an seinem eigenen Wagen nur der Kofferraum eingedrückt und der Wagen nicht fahrunfähig war.

Eine weitere Seite hat das Thema „Mietwagen“, denkt man an die vielen Fahrzeughalter, die zwar Autobesitzer, doch keine Autofahrer sind. Autos, die nur im Urlaub oder hin und wieder zu Wochenendtouren gefahren werden, die übrige Zeit des Jahres aber in der Garage stehen und Geld kosten, sind keine Seltenheit. Es fehlt an Gelegenheit, das Auto auszunutzen, und somit lohnt es sich nicht, denn Steuern, Versicherung, Garagenmiete und Instandhaltung machen eine beträchtliche Rechnung aus. Es mag andererseits seinen Reiz haben, zu wissen, daß ein eigener Wagen jederzeit fahrbereit in der Garage steht. Wie erstaunt wäre aber mancher Autobesitzer, wenn er sich ausrechnete, daß er im Jahr 52 Wochenendausflüge mit einem Mietwagen machen und zudem noch zwei Wochen in Urlaub fahren könnte, ohne dabei die Kosten zu erreichen, die ein eigener Wagen verursacht. Selbstverständlich soll niemand zur Abschaffung seines Wagens überredet werden, doch scheint es uns in diesem Zusammenhang notwendig, auch auf jene finanziellen Erwägungen hinzuweisen.



**Es wird höchste Zeit...**

daß Sie Ihr Fahrzeug mit entsprechender »Winterkleidung« ausrüsten

**AUTOSOL-Entfroster** beseitigt Eis und verhindert Eisbildung auf Autoscheiben

**AUTOSOL-Chromschutzfett** hilft Rost vermeiden und schützt gegen alle Witterungseinflüsse

**AUTOSOL-Klarsicht** hilft Autoscheiben entfrosten und verhindert tagelang jegliches Beschlagen

**AUTOSOL-Klarsichttuch** schafft klare Sicht mit einem Wisch

**DURSOL-FABRIK · SOLINGEN-WALD**



**Eine rechte Freude am Steuer**

wenn man sich bei längeren Fahrten oder bei Hitze durch die köstlichen und wohlschmeckenden **Cola-Spordro** aus dem Em-eukal Werk erfrischen kann. Die belebende Wirkung ist rasch spürbar. Kaufen Sie für Ihre nächste Fahrt doch mal eine Packung Cola-Spordro in Ihrer Apotheke oder Drogerie.

## Nicht blenden lassen



\* Bitte achten Sie beim Kauf auf diese Zeichen

Regenrinne, reflektierende Straßen und helle Autobahnen sind eine immer wiederkehrende Gefahr.

Blendungsfreies Sehen ist für jeden Autofahrer geradezu lebensentscheidend. NEOPHAN-BLENDSCHUTZGLASER - gelb 50° - sind einzig in ihrer Art! Sie machen die Farben kontrastreicher, die Fernsicht besser, schonen das Auge - erhöhen Ihre Fahrsicherheit.

Dr. R. H. Peckham - EYE RESEARCH FOUNDATION BETHESDA Md. USA - führt aus: „Es gibt auf dem amerikanischen Markt kein Glas, das sich mit diesen Gläsern vergleichen kann.“

Sie bekommen NEOPHAN-BLENDSCHUTZGLASER - gelb 50° - ungeschliffen, plan-0 und optisch geschliffen. Ihr Fachhändler kann Ihnen mit voller Überzeugung sagen:

**Nicht blenden lassen -**

**Neophan**

**BLENDSCHUTZGLASER\***

sind einzig in der Welt

**Fahrsicherheit und Wohnbegehgen**




**4 MODELLE für PKW ab 700 cm<sup>3</sup>**

**ERIBA - FAHRZEUGBAU**  
Bad Waldsee · Württemberg

**Neu Combi-Transistor**

und neueste Messermodelle moderner Transistor-Radios, sowie Großausw. best. Marken, z.B. Philips, Grundig, Akkord, Umlausdr., Garantie

**Kleinste Anzahl. Rest 24 Monate**

Lieferung frei Haus  
Großer Bildkatalog gratis.  
**Schutz-Versand R 65**  
Düsseldorf - Jan-Wellem-Platz 1  
Postkärtchen lohnt - Sie werden staunen!




**EIN GUTER SPATEN**

für Camping und Auto ist »Uniklapp«, denn er gräbt, schaufelt und hackt. Aktentaschengröße. Beim Fachhändler erhalten Sie **UNIKLAPP** Bezugsquellen - Nachweis durch IDEALSPATEN, HERDECKE/RUHR



**CAMPING**



**Gratis Farbbildkatalog**  
64 Seiten, 250 Bilder, Teilzahlungsverträge direkt vom Herstellerwerk für Zelte und für Wohnwagen  
**Sportberger-Werk, Abteilung G1**  
(15b) Rothschwalbe, Post Dadau vor München

Der geräumige Wohnwagen von **ASTRAL** sensationell preiswert ab **DM 3980,-**  
Derschnelle **Reisewagen** von **ERIBA** unübertroffen, gute Fahreigenschaften ab **DM 3870,-**  
Alle Modelle sind sofort lieferbar!  
**WILH. BACHEM, Mülheim a. d. Ruhr, Friedrich-Ebert-Straße 4, Tel. 47142**

**CAMPING gaz**

**EIN NEUER STAR**

von **Camping Gaz International**



**HEIZUNG BABY 'R'**

Der tragbare Heizstrahler löst Ihre Heizungsprobleme:  
Camping • Caravaning • Picknick • Wochenendhaus • Jagdausflug • Terrassen • Jahrmarkt • Kiosk • Baustelle und viele andere Möglichkeiten • Außerst sparsam im Verbrauch  
Für alle Flaschen von Camping Gaz International zu verwenden.

Beratung und Verkauf bei jedem Fachhändler oder schreiben Sie direkt an **DEUTSCHE CAMPING GAZ GMBH**  
Frankfurt/M - Neue Mainzer Str. 22

**Johnson**

**3 PS**  
Der Schlager der Saison



Zweizylinder  
Wasserkühlung  
und so leise... nur **DM 750,-**

Importeur: **Ernst O. Hesse**  
Düsseldorf  
Grafenberger Allee 325

Bau Dir Deinen **SELBA** selbst!  
Baupläne f. verschied. Modelle ab VW zugel. Alle Einzelteile wie Achsen, Fenster, Tragrahmen, Innenausst. usw. Fahrfertige Rohbauten in Aluminium u. Hartfaser liefert - Prospekte kostenlos **SELBA-WOHNANHÄNGER**  
**Ernst Virnich**  
Köln-Sülz · Luxemburger Straße 181



**WOHNWAGEN**

**BUNGALOW**

**FERTIGHÄUSER**

Katalog von **Mobilhaus FETTEN::**  
(22a) DÜLKEN / Rhd.  
Ausstellung Süd (16) LORSCH / Hessen  
Autobahnabfahrt Ausstellung Lindenallee  
**Größter deutscher Wohnwagen-Importeur**

**Groß-Ausstellung**

Deutsche-engl.-franz. Wohnanhänger  
Ältester Fachbetrieb des Landes  
**Caravanning-Zentrale Hans Breuer**  
Köln-Effern, Luxemburger Straße 219  
Auch Sonntags von 11 bis 13 Uhr  
Telefon 5515 Amt Hermülheim

**»RIVIERA« - Wohnwagenheizung**  
gepr. nach DIN 3365 - in den **FUSSBODEN** einzubauen. Hohe Heizkraft durch patent. Heißblutsystem.  
**M. A. MEYER**  
Osnabrück, Martinstr. 8, Tel. 42189

**CARAVAN JOMI**

**WOHNWAGEN KÖLN - Vingst 1**

**Wohnwagen-Fritz**  
zeigt ständig 30 versch. Wohnwagenmodelle in- u. ausländ. Spitzenfabrikate.  
Bremen-Grolland, Steingraben 4  
Tel. 354557 und Hamburg Tel. 558438

**RUDOLF ESSEN WOHNWAGEN OSNABRÜCK**

Buersche Straße 18-20 · Ruf 2 33 41  
**WILK · ERIBA · BLUEBIRD u. a.**  
Ganzjährige Großausstellung und Verleih  
Besonders günstige Gelegenheitskäufe

**DETHLEFFS - Wohnwagen-Vertretung**  
**ERICH SPENGLER**, Köln-Braunsfeld, Kirschburgerstraße 238, Fernruf: 43 48 20

**CARAVAN - BURGHARDT**  
jetzt **MÜNCHEN-PASING**, Bodenseestraße 151-153  
In- und ausländische Spitzenfabrikate aller Größen.  
Mobilheime. An- u. Verkauf. Verleih, Gelegenheitskäufe

**WOHNWAGEN-SCHAU** 45 Modelle, Gratis-katalog Teilz., **WENK**, Heidelberg, Bergheimer Str. 88

**WOHNWAGEN-ULLRICH**  
Großauswahl und Sonderangebote  
**TABBERT · BLESSING · BLUEBIRD**  
BREMEN, Osterdeich 189, Ruf 44 48 07  
HAMBURG, Rükersweg 2-4, Ruf 78 01 34

**Cawad**

**WOHNWAGEN**  
Die interessanteste Vergleichsschau im Bundesgebiet  
**DÜSSELDORF - Nördl. Zubringer**  
Esso-Tank · Ruf 62 64 04

**Auch in Paris - TABBERT hat Vorfahrt**




**KORNETT T 300**  
**KURFÜRST T 385**  
**GOVERNEUR T 420**  
**SOUVERÄN T 520**

In Europa ist ER bekannt - der elegante, tausendfach bewährte **TABBERT-Wohnwagen**. Ob Stockholm, Rom, Madrid oder Paris, überall sind Sie im **TABBERT-Wohnwagen** gleich wie zu Hause. Machen Sie das Beste aus Ihrem Urlaub - fahren Sie **TABBERT**.



**WOHNWAGENBAU GMBH · BAD KISSINGEN · TELEFON 3173**

**Cawad**  
**C A W A D**  
Düsseldorf, Nördlicher Zubringer 150, Ruf 62 64 04

**Südcaravan, Jäppelt & Graf**, Verk. u. Verleih, Tel. 282, Essostation, Geisingen bei Donaueschingen  
**SÜDDEUTSCHE CARAVAN ZENTRALE**  
**JOHN LLOYD**, München-Neuaußing, Bodenseestraße 320

**HEIDELBERGER WOHNWAGENSCHAU**  
Größte Caravan-Schau im Bundesgebiet  
**HEIDELBERG**, Bergheimerstraße 88, Telefon 2 11 88 · **GRATISKATALOG**

**TABBERT-WOHNWAGEN WERKSVERTRETUNG NORDHESSEN**  
Werner v. Eckartsberg, Marburg/Lahn, Krumbogen 18, Telefon 29 59

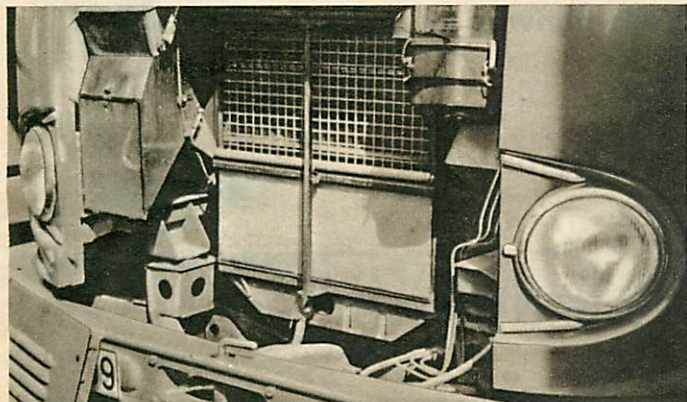


## Für Betriebstemperatur sorgen

Vom Kaltstart an bis zum Erreichen der Betriebstemperatur ist der Motor von höherem Verschleiß bedroht. Es heißt, ein einziger Kaltstart verursacht ebensoviel Verschleiß wie etwa eine zehnstündige Fahrt unter Vollast. Auch im Kurzverkehr in der Stadt wie bei kühlem und kaltem Wetter ist mit zu stark gekühltem Motor zu rechnen. Der Preis hierfür setzt sich zusammen aus verstärktem mechanischem Verschleiß, aus erhöhtem Verbrauch und verminderter Leistung. Nicht von ungefähr zielt ein Kühlwasser-Thermometer das Armaturenbrett. Am wohlsten fühlt sich der Motor, wenn er von heißem Wasser durchströmt wird, das bedeutet: 80–85 °C. Dann liegen Leistung und Verbrauch normal, der Verschleiß hält sich in natürlichen Grenzen. Bei halbwarmem Motor kann auch nicht verlangt werden, daß die Heizung gut funktioniert! Es liegen also wichtige Gründe dafür vor, 1. den Motor möglichst rasch auf Betriebstemperatur zu bringen, wozu „warmlaufen lassen“ im Stand die denkbar schlechteste Methode ist. Den Motor nach dem Kaltstart sofort eine kurze Strecke (1–2 Minuten) ganz leicht, dann kräftiger, aber gewiß nicht schwer, ziehen lassen! 2. soll die Betriebstemperatur während der Fahrt nicht unterschritten werden. So ungünstig Untertemperaturen sind, mag die Ursache nun Wetter, Fahrweise oder hochwirksames Kühlsystem heißen, so unschädlich, wenn nicht gar günstig, sind maßvolle Überschreitungen der Betriebstemperatur. Im heutigen Kühlsystem (Verschluß mit Überdruckventil) kocht das Wasser erst über 100 °C.

Für das schnelle „Hochheizen“ des Kühlwassers und zur Wahrung der Betriebstemperatur gibt es verschiedene Mittel: Jeder Wasserkühlung ist ein Thermostat zugeordnet, dessen wärme-regelnde Klappe den Wasserkreislauf erst zur Kühlung freigibt, wenn rund 80–85 °C erreicht sind. Es gibt auch spezielle Winter-Thermostaten, die im Herbst ein- und im Frühjahr wieder ausgebaut werden. Hervorragend sind thermoelektrisch gesteuerte automatische Ventilatoren, die erst in Tätigkeit treten, wenn es gilt, Wind zu machen; wobei man erkannt hat, daß das eigentlich recht selten der Fall ist. Das Gros der Motoren hat ständig laufende Ventilatoren, die vielfach selbst im Sommer überflüssig propellern und im Winter eine Kühlerabdeckung ratsam erscheinen lassen. Ohne Thermometer-Kontrolle sind jedoch Abdeckungen, die man selbst bastelt, recht fragwürdig. Kühler-Roll-Jalousien in Verbindung mit dem Thermometer stellen eine geschicktere Hilfe dar, den Motor möglichst schnell hochzuheizen sowie unterwegs die günstigste Temperatur einzuregulieren. Da das von Hand geschieht, also durchaus manuell, liegt hier sehr wohl ein „Mach es selbst“-Thema vor, ein sehr empfehlenswertes dazu.

Eine Kühlerjalousie ist ein Rollvorhang, der vom Fahrersitz aus gehandhabt wird und durch partielle Abdeckung des Kühlers den Kühlluft-Durchsatz wunschgemäß kleiner oder größer bemißt. Für den Kaltstart wird man die Jalousie ganz schließen, und sobald das Thermometer über die vorgeschriebene Temperatur hinauszeigt, wieder öffnen. Natürlich muß man das Thermometer im Auge behalten, aber das Kind im Manne wird gern mit der Jalousie „spielen“. Wer eine montiert, sollte nicht nur deren Vorteile, sondern auch sich selbst kennen. Die Überraschung hierbei ist, daß während der kühlen und kalten Jahreszeit ein erheblicher Teil der Kühlerfläche immer bedeckt bleibt als ein Beweis dafür, wie wenig Kühlluft der Wärmehaushalt eines Motors im Winter benötigt. Also macht sich eine Jalousie bezahlt, nur arbeitet sie nicht automatisch, sondern: mach' es selbst!



Eng verbunden mit Kühler-Roll-Jalousien ist das Zeichen „EZ“ der Firma Eugen Zipperle in Asperg, die uns diesen Fotoblick auf einen Jalousie-bewehrten Kühler vermittelte.

# Auf allen Straßen der Welt



Wohin  
Sie  
auch  
reisen ...



... überall begegnen Sie heute dem modernen WESTFALIA-Wohnanhänger. Ständig steigende Produktionsziffern beweisen seine Beliebtheit. Ein dichtes Netz von WESTFALIA-Niederlassungen bietet Ihnen die Möglichkeit, sich von erfahrenen Fachleuten beraten und betreuen zu lassen — ganz gleich, ob Sie dies von Ihrem Standort aus tun wollen oder ob Sie gerade auf Reisen sind. — Unter den 6 Typen wird auch Ihr WESTFALIA sein.

**Augsburg**, Westfalia-Anhänger-Vertrieb, Stephingerberg 1, Tel. 74 84

**Berlin-Tempelhof**, Rudolf Hilgeland, Tempelhofer Damm 132, Tel. 75 31 93

**Bochum**, Theodor Koetter, Essen-Bredeney, Wiedfeldstraße 38 a, Telefon 4 53 95

**Bonn**, Ing. E. Graefe, Bonn, Römerstr. 4–8, Telefon 5 12 34

**Braunschweig**, Horst Dede, Feuerbachstraße 4, Telefon 3 24 68

**Bremen**, Kurt Klemm, Parkstr. 100, Telefon 30 06 67

**Düsseldorf**, Hellmut Becker, Volmerswerther Straße 36, Telefon 33 13 42

**Essen**, Herbert Körholz, Kruppstr. 242, Ruhrschnellweg, Telefon 7 63 90

**Frankfurt**, Max Eichmann, Niedenu 21, Telefon 72 14 50

**Freiburg-Breisgau**, Bremsen-Meyer, Schwarzwaldhof/Talstraße 49, Telefon 77 29

**Hamburg 22**, Fritz Oppelt, Hofweg 54/56, Telefon 23 61 90

**Hannover**, Karl Bote, Brüderstr. 2, Telefon 1 28 64

**Herne**, Paul Körkemeier, Adalbertstraße 17, Telefon 5 00 30

**Kassel**, Heinz-Valentin Siebert, Friedrich-Ebert-Str. 6, Tel. 1 65 28

**Koblenz (Rhein)**, E. Wagener, Casinostraße 11, Telefon 3 62 40

**Köln-Deutz**, Otto Klüsener, Neuhöffer Str. 22-24, Telefon 8 19 89

**München 12**, Friedrich Riekewält, Landsberger Str. 55, Tel. 53 35 52

**Nürnberg**, Autohaus Braun GmbH & Co., Bucherstr. 41, Tel. 3 08 32

**Saarbrücken**, Saarbrücker Karosseriefabrik GmbH, Escherberger Weg 13-17, Tel. 6 17 71

**Schweinfurt**, Ludwig Großmann, An den Schanzen 3, Telefon 32 74

**Siegen-Trupbach**, Rudolf Gieseler, Seelbacher Weg 37, Telefon 31 14

**Straubing**, Kurt Knöbel, Landshuter Straße 58, Telefon 35 35

**Stuttgart-O.**, Bremsen-Meyer, Neckarstraße 128, Telefon 4 25 53

**Wuppertal-Elberfeld**, Carl Saam, Wortmannstr. 37, Telefon 4 15 86

**Belgien**, Jean Onclinx, Schilde/Antwerpen, Turnhousebaan 338, Telefon 79 05 72

**Dänemark**, Ten Boats, Kopenhagen, Krimsvvej 15, Telefon Am. 81 81

**Frankreich**, CHARLEMAGNE, Route de Nozay à Monthéry (S & O), Telefon 503

**Holland**, Frans de Witte, Julianalaan 257, Bilthoven, Telefon 0 34 02 - 30 81

**Österreich**, Leber & Brüder Jergitsch, Wien II, Rotensterngasse 14, Telefon 55 63 02

**Schweiz**, Emil Koller, Niederwil b. Gossau SG, Telefon (071) 8 37 14

**WESTFALIA-WERKE KG.**  
Ruf 391, Beratung samstags/

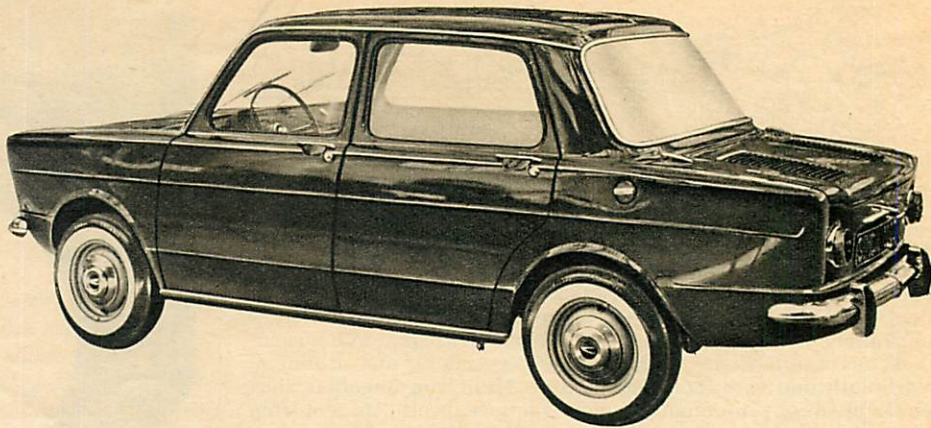


**WIENENBRÜCK i. W.**  
sonntags 10 bis 16 Uhr

## Neuer Kleinwagen aus Frankreich

Der für den Pariser Automobilsalon mit dem größten Interesse erwartete Wagen ist französischer Herkunft und gehört, bei allem Respekt vor seinen Ausmaßen, der Kategorie der „Kleinen“ an. Die Simca-Werke sind in der Hubraumklasse eine Etage tiefer gestiegen und haben sich unter der markanten Ein-Liter-Grenze etabliert. Der Simca 1000 mit dem 944-ccm-Heckmotor löste keine Sensations-Schlagzeilen aus, basiert er doch auf nicht wenigen Konstruktionsprinzipien, die man nicht mehr unbedingt als Neuheiten bezeichnen kann.

Dennoch hat Simca mit dem Typ 1000 seit zehn Jahren seine erste echte Neukonstruktion herausgebracht. Von der äußeren Erscheinung her präsentiert sich der neue Simca in strenger Eleganz, die im Grunde von rationellen Überlegungen bestimmt ist. Trapezlinie und Flachdach verhelfen dem an sich mit 3,8 Metern kurzen und weniger als 150 Zentimeter breiten Wagen zu der inneren Geräumigkeit, auf die der Käufer auch dann nicht mehr verzichten will, wenn er sich keinen Mittelklassewagen leistet. Vier Türen sind für Frankreich eine Selbstverständlichkeit. Sie sind vorn angeschlagen. Die Ausstattung vermeidet Effekthascherei, kann sich aber in ihrer zweckmäßigen und ansprechenden Gestaltung sehen lassen. Die beiden vorderen Einzelsitze sind verstellbar. Dem sportlichen Fahrer wird die Knüppelschaltung, deren vier Gänge synchronisiert sind, besonders viel Spaß machen.



Mit 700 Kilogramm Leergewicht ist der Simca 1000 nicht zu schwer für den Vierzylindermotor geworden, der fast 35 DIN-PS leistet. Vom Werk werden gute Beschleunigungszeiten und eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h angegeben, die in 45 Sekunden erreicht wird. Das Verdichtungsverhältnis von 1 : 7,8 läßt den Betrieb mit Normalbenzin zu. Durchaus anerkennenswert ist die Tatsache, daß die Kurbelwelle wie bei den Aronde-Modellen fünffach gelagert ist.

Wie bei allen Heckmotorwagen konventioneller Bauart muß man sich mit einem Kofferraum im Bug begnügen. Natürlich steht darin noch das Reserverad. Da der Simca 1000 aber nur 12-Zoll-Räder hat, die übrigens auch nur kleine Radkästen beanspruchen, wird man sich damit abfinden. Der Benzintank mit seinen 29 Litern Fassungsvermögen – Normverbrauch 7,5 Liter auf 100 Kilometer – ist hinter der Rücksitzbank untergebracht. Dafür gibt es dort

hinten, wo man sonst unter Umständen einen Koffer abstellen könnte, nur eine Ablagefläche.

Der Export dürfte etwa mit Beginn des Jahres 1962 anlaufen. Der noch nicht festgesetzte Preis wird jedenfalls über 5000 DM liegen.

Überraschend wartete die britische Automobilindustrie Mitte Oktober mit einer Neuheit auf, mit der kaum zu rechnen war. Jaguar brachte nach dem „E-Typ“ den „Mark X“ heraus, eine Limousine für fünf Personen, die eine Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h erreichen soll. Der „Mark X“ bekommt den bewährten XK „S“-Motor mit 3,8 Liter Hubraum. Bestehend die neue Linie dieses superschnellen Reise-wagens. Der neue Jaguar hat Scheibenbremsen an allen vier Rädern, Servolenkung und unabhängige Radaufhängung.

Foto: Dr. Seifert



**Weltbummler**

7 neue  
» WELTBUMMLER « - Typen

WELTBUMMLER 290

Gewicht: ca. 320 kg — für 4 Personen

Garagenhöhe: 201 cm

Verkauf nur ab Werk **DM 3585,-**

Verlangen Sie Prospekte

**KIEL Reiseanhänger**

**DUISBURG-MEIDERICH SCHERRERSWEG 26-48**  
**RUF 40281**



**EVINRUDE**

Außenbordmotoren  
zuverlässig, schnell und sehr  
leise. Erstklassiger Kundendienst.

Importeur: C. Schmidt Düsseldorf  
Postfach 27007, Ruf 69 6783



**KNAUS**  
*Schwalbennest*

**Der sportliche Vollwohnmwagen ab 2750,- DM**

mit der eleganten Note und mit vollisolierten Hart-Alu-Außenwänden mit kompletter Ausstattung. Lieferung mit Gewichts-Garantie!  
Glänzend geeignet auch für kleine Zugwagen, wie Fiat 600, Arabella, DKW-Junior, Dauphine und VW.

**DIE SENSATION DER SAISON 1961**

Prospekte und Händlernachweis durch:

**WOHNWAGENWERK HELMUT KNAUS, MARKTBREIT/MAIN 25**



**EIN  
MODELL  
DREI  
TYPEN**

ab 265 kg



»Fast 4x um die Erde... fuhr ich mit meinem

**SCHWEIKERT-WOHNWAGEN**

Unter der brennenden Sonne Siziliens, in den rauhen Wettern des Nordens und bei Schnee und Eis in den Alpen habe ich mich auf über 160.000 km im Schweikert-Wohnwagen immer wie daheim gefühlt. Kein Modell hat mich technisch und meine Frau in der Ausstattung enttäuscht.» Max Bootz, Echterdingen

Prospekt G/61 mit Händlernachweis kostenlos von **EUGEN SCHWEIKERT, ILSHOFEN**, Krs. Schw. Hall



**MÄNNER WISSEN QUALITÄT ZU SCHATZEN - FRAUEN LIEBEN DEN KOMFORT**



## DIE BÜCHERECKE

**John Adams von der Bounty.** Da ist die aufregende Geschichte der Meuterei auf Seiner Majestät Schiff Bounty von der anderen Seite aufgeklärt. Bounty-Romanciers, sonst immer bemüht, den Gesamtüberblick zu geben, haben einen Konkurrenten bekommen, der das Einzelschicksal voranzustellen versucht. Es bleibt auf weite Strecken beim Versuch. Dennoch ist er lohnend auch für Leser, die das schlimme Abenteuer des Kapitänsleutnants Bligh schon zur Genüge kennen. Immerhin werden einige Legenden zurechtgebogen und Charaktere in ein neues Licht gerückt. Zwar blieb es ein schmaler Band, doch hätte man für etwas weniger Skizzenhaftigkeit gern ein paar Seiten mehr in Kauf genommen. Preis 9,80 DM (Münchner Buchverlag, München 22).

**Durch die Pyrenäen.** Zusammen mit den Bänden „Die italienische Adriaküste“ und „Andalusische Reise“ liegt damit die Fortsetzung der schon recht stattlichen Reihe „Europas Ferienstraßen“ vor. Skizzen und Fotos bestreiten den konventionellen Teil. Ganz wesentlich aus dem Rahmen fallen die Texte. Sie sind spritzig und persönlich und ganz und gar nicht im Reiseführerstil geschrieben. Man freut sich darüber, wie leger einem damit Einzelheiten des Reisewegs nahegebracht werden. Übrigens würde man den Fotos Unrecht tun, wollte man ihnen nicht doch noch ein paar lobende Worte sagen. Es sind Aufnahmen von verblüffender Ausdruckskraft dabei. Immer aber findet auch der erfahrene Reisende im Text zum Bild etwas Neues, für die Reise Nutzbringendes. Preis je Band 13,80 DM (Verlag Schroll und Co., Wien-München).

**Rennfahrer.** Gewiß ist es reizvoll, die Gesichter der Männer zu sehen, die auf ihren schnellen Wagen atemberaubend zu fahren verstehen. Und wenn heute zu einem einzigen Rennen 300.000 Zuschauer an den Nürburgring kommen, so darf man dem großformatigen Bildband unter diesen Begeisterten viel Erfolg prophezeien. Doch nehmen wir die Kritik vorweg. Sie erstreckt sich in der Hauptsache auf die Ausstattung dieses nicht gerade billigen Buches. Aus unerfindlichen Gründen wölbte sich der Einband nach wenigen Tagen geruhsamen Herumliegens auf dem nicht sonnenbestrahlten Schreibtisch zu sanfter Rundung. Schwierigkeiten gab es auch beim Umgang mit dem widerspen-

stigen Kunststoffumschlag. Das wäre es. Doch halt: Da sind innen auf dem Deckel und auf der ersten Seite die Skizzen berühmter Rennstrecken zu finden. Der Nürburgring ist unter diesem Dutzend erleuchteter Pisten nicht vertreten. Warum eigentlich? Nun zum Inhalt, dem man auf den ersten Blick ansieht, daß er nicht im Stil einer Reportage zustande kam, sondern daß ein Arzt, der Fotografieren als Hobby betreibt, nach Jahren intensiver Arbeit sein umfangreiches Archiv durchforscht und das Beste daraus zusammengestellt hat. Die Qualität der zahlreichen ganzseitigen Bilder sucht ihresgleichen. Die Porträts der paar Dutzend Männer, die auf den Rennstrecken im sportlichen Kampf stehen, geben dem Buch sein Leben und sprechen ihm das Prädikat der Einmaligkeit zu. Da mit Heinz-Ulrich Wieselmann ein unbestrittener Kenner der Materie die Texte geschrieben hat, eröffnet sich ein tiefer Blick in eine Welt, die von der des Normalbürgers durch mehr als nur einen Absperrzaun getrennt ist. Preis 38 DM (Motor-Presse-Verlag, Stuttgart).

**Herculaneum.** Die Schwesterstadt von Pompeji, mit ihr im Schicksal des Untergangs verbunden, erfreut sich nicht der Popularität unter den Touristen, die sie verdiente und die dem Stand der Ausgrabungsarbeiten zukäme. Mit Eugen Kusch übernahm ein Autor und Fotograf, der durch zahlreiche andere Leistungen legitimiert ist, die Aufgabe, eine zusammenfassende Schau dessen zu geben, was Herculaneum war und ist. Immerhin nahm in Herculaneum die moderne Archäologie ihren Anfang. Dieser Stadt und ihrer zufälligen Entdeckung unter der Lava des Vesuvus verdanken wir entscheidende Einflüsse auf die Korrektur unseres Geschichtsbildes der Antike. Mit einer Fülle von hervorragenden Bildern führt das Buch uns ein in das Leben der römischen Provinzstadt, die durch ihren Untergang unvergänglich wurde. Preis 21,50 DM (Verlag Hans Carl, Nürnberg).

**Kunst in Freiburg.** Ein Münster- und Stadtführer für Kunstliebhaber, die sich Zeit lassen können, will dieses Buch sein. Als solcher beantwortet er ausführlich alle Fragen nach Geschichte, Bedeutung und Sinnbildlichkeit der Kunstwerke. Natürlich findet auch der eilige Besucher in den übersichtlich geordneten Kapiteln und Plänen schnell Auskunft über das einzelne. Aus dem Inhalt seien die Abschnitte über Stadtgeschichte und Planung, Münsterbaugeschichte, einen Münsterrundgang und einen Stadtrundgang erwähnt. 55 Abbildungen und zwei Pläne vervollständigen den Führer. Preis 9,80 DM (Verlag Rombach, Freiburg).



Ob Sie ein eigenes Revier bejagen  
oder Ihren Urlaub gern in Wald und Feld verbringen –  
eine Jagdhütte gehört zum echten, zünftigen Waldleben.

Die moderne Jagdhütte heißt – **BLUEBIRD**

BLUEBIRD wird vom größten Wohnwagenhersteller der Welt gebaut. Er bietet solide Wertarbeit von hoher Lebensdauer. Darum ist BLUEBIRD sehr preiswert: von 3.695,- bis 12.500,- DM. Alle Modelle sind zum Wohnen geschaffen: geräumig, heizbar, wetterfest. BLUEBIRD - bewährt auf allen Straßen der Welt. Überzeugen Sie sich selbst bei Ihrem nächstgelegenen BLUEBIRD-Händler oder wenden Sie sich direkt an

Rinel-Wohnwagen-Gesellschaft,  
Emmerich/Niederrhein.

# BLUEBIRD – Ihr Ferienglück auf Rädern

**BLUEBIRD-VERTRETUNG BERLIN**  
SPORT-HENRY · BERLIN-TEGEL  
Berliner Straße 11 · Telefon 45 84 56

**BLUEBIRD-Vertr. OSTWESTF.-LIPPE, W. Düwel,**  
Bielefeld · Herforder Straße 162 · Telefon 52401

**WOHNWAGEN-ULLRICH**  
BREMEN, Osterdeich 189, Ruf 44 48 07  
HAMBURG, Rückersweg 2-4, Ruf 7801 34

**BLUEBIRD-Vertretung RUHRGEBIET**  
EDUARD OSTHOFF, DORTMUND,  
BLOTENWEG 7 (B54) Telefon 41472

**BLUEBIRD-Vertr. REG. BEZ. DUSSELDORF**  
Ständig mehrere ganz große Wohnwagen in unserer interessantesten WOHNWAGENSCHAU des Bundesgebietes zu Ihrer Besichtigung.  
**CAWAD-Wohnwagen, Düsseldorf**  
Nördlicher Zubringer (Esso Tankstelle) · Telefon 62 64 04

»BLUEBIRD« Südwhbg./Südboden: SUDCARAVAN,  
Jäppelt & Graf, Geisingen/Baden, Esso-Station, Tel. 282

**HEIDELBERGER WOHNWAGENSCHAU**  
Größte Caravan-Schau im Bundesgebiet  
HEIDELBERG, Bergheimerstraße 88,  
Telefon 2 11 88 · **GRATISKATALOG**

**BLUEBIRD-VERTRETUNG KASSEL**  
CAMPING-BEDARF-GMBH  
KASSEL · Schomburgstraße 11  
Am Hauptbahnhof · Telefon 151 02-4

**BLUEBIRD-VERTRETUNG KÖLN**  
Caravanning - Zentrale **HANS BREUER,**  
KÖLN - EFFEREN · Luxemburger Straße 219  
Telefon 5515, Amt Hermülheim

**BLUEBIRD-Vertr. SCHLESWIG-HOLSTEIN**  
Howaldt & Söhne, Lübeck, Schwarz, Allee 15a, T. 41277

**BLUEBIRD-Südbayern, BURGHARDT,** jetzt  
München-Pasing, Bodenseestr. 151-153, Teitz., Gelegh.

**BLUEBIRD-Vertr. NORDBAYERN**  
**FRITZ BERGER, (13a) Neumarkt/Opf.**  
Ständige Ausstellung · Sonntag Dienst

**BLUEBIRD-Vertretung OSNABRUCK**  
**Rudolf Essen, Buerschesstr. 18-20, T. 23341 Haupt-**  
**ausst.: Bundesstr. Abzwg. 51/68, Münster-Bielefeld**

**Bluebird-Vertrieb/Nordopf./Obfranken**  
**MAX WEIG, Weiden-Opf. (13a) b. Bahnhof**

**BLUEBIRD-VERTRETUNG**  
**AUTOHAUS SIEGFRIED ALBRECHT**  
WESTERLAND/SYLT  
Andreas-Nielsen-Str. 10/12 · Tel. 25 23

**Das Vierlinger-Buch.** Da nur den Hörern des Bayerischen Rundfunks der Name von Emil Vierlinger ein Begriff sein dürfte: Es handelt sich um einen Herrn, der gemütlich-bajuwarische Nachmittagsplaudereien im Radio produziert, dem Kabarett nicht abgeneigt ist und über all das nun ein Buch vorlegt. Darin widerspiegelt sich die Praxis des Unterhaltungsmannes, der seine Branche kennt und sein Metier versteht. München, die Stadt der Volkssänger und Brettl-Künstler, gibt zusammen mit seinem Umland den Hintergrund für die unzähligen teils ergötzlichen, teils hintergründig kalauernden Geschichten. Neben der Begegnung mit den populärsten Humoristen der bayerischen Landeshauptstadt vermittelt der Autor auch ein Zusammentreffen mit den vorstädtischen und nicht immer ganz stubenreinen „Pflanzen“ Lucki und Kare. Preis 11,80 DM (Lama-Verlag, München 2).

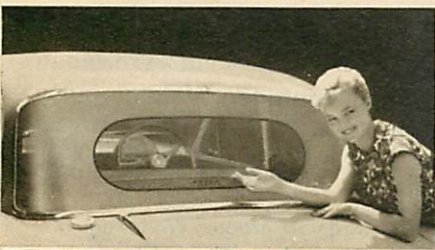
**Wie ich zwei Millionen Dollar an der Börse gewann.** Keine zwei Leser werden über dieses Buch, das den Anspruch erhebt, die reine Wahrheit wiederzugeben, einer Meinung sein. Die einen werden die Praktiken des inzwischen wegen seiner Spekulationen zu Weltruhm gelangten einstigen Tänzers Nicolas Darvas als suspekt ansehen, andere werden sich ohne Vorurteile gefangen nehmen lassen von der unbestreitbar vorzüglichen Schilderung des Kräfte- und Trickspiels der Börse. Einen Vorwurf kann man Darvas aber bestimmt nicht machen: den der Schönfärberei. Mancher frischgebackene Aktionär wird vielleicht erstmals aus diesem Buch erfahren, welche Gefahren seinem Geld drohen und daß die Reichtümer auch in der Börse nicht vom Boden auflesen werden. Die Spekulationssysteme, die der Autor „verrät“, haben schließlich die Chance, die schon etwas gewiefteren Börsianer zur Überprüfung und mathematische Zauberlehrlinge zum Nachrechnen zu veranlassen. Auf jeden Fall handelt es sich um eine spannende Story, die sich angeblich ohne Übertreibungen so im Alltag der Aktienspekulation zutrug und ein unglaubliches Happy End nahm. Preis 12,80 DM (Schuler Verlagsgesellschaft, Stuttgart).

**Spanien.** Aus der Reihe der in Frankreich beheimateten „Blauen Führer“ stammend, bringt dieses umfangreiche Buch die besten Voraussetzungen mit, den Spanientouristen zu begleiten, wo immer er sich auf der Iberischen Halbinsel – ausgenommen Portugal – bewegt. Auf 867 Seiten, fünf Karten, einer großen Straßenkarte und 51 Plänen ist alles über Spanien zusammengetragen, was sich der Reisende nur wünschen kann. Selten wohl gibt ein Reiseführer mehr Anlaß zu uneingeschränktem Lob als dieser blaue Band. Die Beschreibung der 52 Provinzen des Landes ist einschließlich der Balearen und der Kanarischen Inseln in

65 Autoreisewege mit einer Vielzahl von kleineren Ausflügen aufgeteilt. Vorweg erhält man von Leuten, die etwas davon verstehen, Einführungen in die Geographie, Wirtschaft, Geschichte, Literatur, Kunst, Musik, Folklore und Gastronomie Spaniens. Und damit wir auch hinfinden in das Modereiseland Nummer eins, gibt der Blaue Führer sorgfältige Beschreibungen der Anreisewege, die ja unter allen Umständen durch das touristisch kaum weniger reizvolle Frankreich führen. Preis 22,50 DM (Zumsteins Landkartenhaus, München und auch über den ADAC zu beziehen).

**Indien im Bild.** Umfangreich ist dieser Band mit seinen 200 Seiten und 150 ganzseitigen Abbildungen. Vielfältig ist allerdings auch das Leben in dem Land, das eigentlich fast ein Kontinent ist. Es gehörte die Meisterschaft im Auswählen, die Eugen Kusch beherrscht, dazu, wenigstens einen Überblick zu geben. Indien ist ein uraltes Kulturland, man bekommt es immer wieder vor Augen geführt. Indiens Menschen unterscheiden sich untereinander und von anderen Völkern stark. Der Autor und Fotograf hat nichts unversucht gelassen, auch dies festzuhalten. Der Bildband kostet einiges Geld. Dafür ist er anspruchsvoll aufgemacht und enthält die Arbeit eines langen Aufenthaltes in einem der buntesten Länder unserer Welt. Der Text verrät intensive Beschäftigung mit den Objekten der Kamera. Literatur ist angegeben, die den Leser dieses Buchs zu mehr machen möchte als zu einem Bilderbuchbetrachter. Der Band will eine echte Einführung und Hinführung sein zu dem vitalen, geheimnisvollen Indien, das geblieben ist trotz aller Modernisierungsbestrebungen. Preis 43,50 DM (Verlag Hans Carl, Nürnberg).

**Mexiko im Bild.** Die beiden Fotobücher über Indien und Mexiko werden zu den besten Leistungen des Fotografen und Reise-schriftstellers Eugen Kusch gerechnet. Mexiko ist ein Land mit einer aufregenden Geschichte, die sich noch heute in unzähligen Relikten spiegelt. Auf 204 Seiten wird mit 154 ganzseitigen Bildern der Untertitel Kunst – Land – Menschen so umfassend wie möglich abgehandelt. Eine Einführung hilft manches verstehen, was, von aztekischer Kultur her beeinflusst, unzugänglich sich darbietet. Aufschlußreich und den neuesten Forschungsergebnissen angepaßt der Aufsatz über Religion und Götter im alten Mexiko. Die unerläßliche Aufklärung über die Kunstwerke der vorspanischen Zeit wird damit gegeben. Erstaunliches Kernstück des Bandes bleiben jedoch die bewundernswerten Bilder, die den Blick für Detail wie für Gigantisches offenbaren, von dem die Arbeit von Eugen Kusch lebt. Preis 38 DM (Verlag Hans Carl, Nürnberg).



Im  
Herbst  
natürlich

Clearvue-Antibeschlagscheiben

**M W**  
import

M. WEYER Import, Düsseldorf, Schillerstraße 46, Postfach 4011  
Autozubehör und Werkstattbedarf

CLEARVUE-Antibeschlagscheiben in 3 Größen:

51 x 18 cm	DM 8,90
64 x 26 cm	DM 9,90
51 x 36 cm	DM 10,90

Die lindgrünen CLEARVUE-Antibeschlagscheiben  
DM -,50 Aufschlag. Gesamtprospekt anfordern.

## Ist Heizkomfort unnötiger Luxus?



Warum soll man für eine Arbeit, die an mehr als 200 Tagen im Jahr getan werden muß, mehr Mühe und Zeit aufwenden, als nach dem heutigen Stand der Technik erforderlich? Einige Handgriffe nur: und das Zimmer ist wohligh warm – wenn man es mit einem Ölofen von Haas & Sohn beheizt. Keine Asche, kein Staub... Das neueste Modell, der Ölofen FRANKFURT, ist sogar mit Drucktasten und einem eingebauten Thermostat ausgestattet, der das Nachregulieren überflüssig macht.

Bitte, fordern Sie bei uns den Ölofen-Ratgeber Nr. 6206 an.

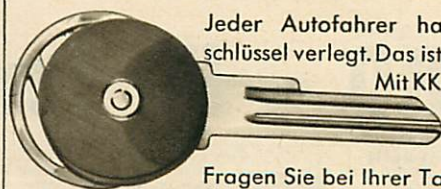
W. ERNST HAAS & SOHN, Neuhoffnungshütte bei Sinn/Dillkreis  
**Die größte Ölofenfabrik der Welt**



## Zündkerzen, Signalhorn- Anlagen, Zusatzscheinwerfer

Generalvertretung in Deutschland:  
**DEUTSCHE FILTER-GESELLSCHAFT WUEST & CO. KG.**  
Frankfurt/Main-Rödelheim  
Eschborner Landstraße 42-54, Telefon 782574 u. 783193

## Sensationeller PFIFF mit Zeichen **KK**



Jeder Autofahrer hat schon seinen Autoschlüssel verlegt. Das ist peinlich u. bringt Ärger.

Mit **KK** haben Sie um **DM 2,95**  
immer einen Reserve-  
schlüssel zur Hand!!!

Fragen Sie bei Ihrer Tankstelle, Ihrem Händler

Fahre  
gut-  
und  
höre  
Becker

# becker

autoradio

**Tabellenbuch für die Kraftfahrzeugtechnik.** Zu den beiden Standardwerken „Die Kraftfahrzeuge und ihre Instandsetzung“ und „Motorräder, Motorroller, Mopeds und ihre Instandhaltung“ fügt Autor H. Trzebiatowsky jetzt einen handlichen Tabellenband in besonders übersichtlicher Form zu. Er enthält alle Größen, mit denen jeder Mann des Kraftfahrzeugs ständig rechnen muß. Dieses Nachschlagewerk ist ein Hilfsmittel vor allem für die Praxis. Im Teil I sind Zahlentafeln, Zeichen und Formeln aus der Mathematik zusammengefaßt. Der Teil II enthält die Kraftfahrzeug-Physik und ihre technischen Werte, der Teil III die Werkstoffe und ihre Bearbeitung, schließlich der Teil IV die Maschinen- und Kraftfahrzeug-Teile. Die gebräuchlichen Taschenbücher für den Ingenieur des allgemeinen Maschinenbaues erhalten hier eine wertvolle Ergänzung speziell auf dem heute so groß und wichtig gewordenen Kraftfahrzeug-Gebiet. Es gehört an den Arbeitsplatz eines jeden Fachmannes. Preis 35 DM (Fachbuchverlag Dr. Pfanneberg & Co., Gießen).

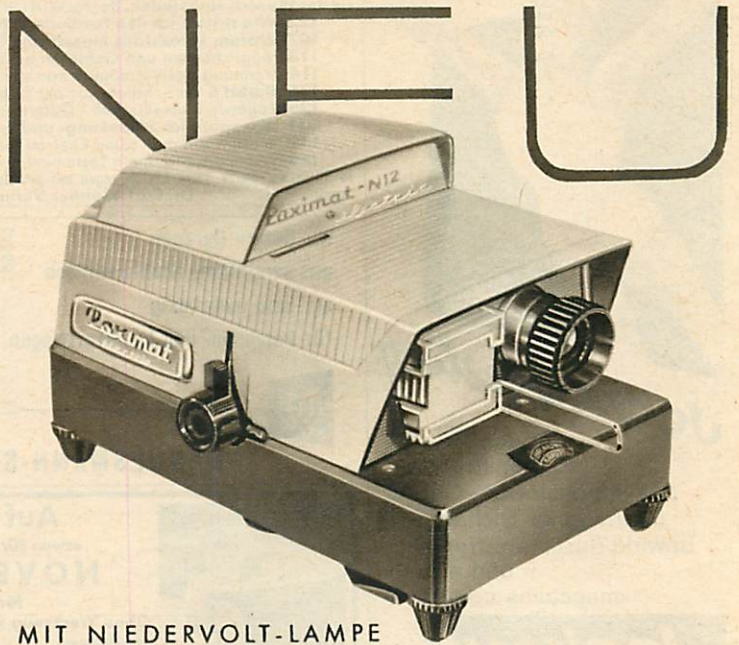
**Die klassischen Wagen der dreißiger Jahre.** Ein besseres Geschenk, vor allem Weihnachtsgeschenk, als diese Souvenir-Mappe kann man sich nicht vorstellen. Heute hat auf der ganzen Welt eine fieberhafte Sammlertätigkeit auf dem Gebiet der Automobilentwicklung eingesetzt. Diese Mappe mit vierzehn großen Tafeln im Buntdruck gehört zweifellos in die Reihe wertvoller Stücke, die einen größeren Kreis als den Sammler anspricht. Die Drucke, aufgezogen auf schwarzes Papier im Format 33 x 43 cm, können natürlich auch gut eingerahmt werden. Sie zeigen Klassenwagen wie den Austro Daimler, Bentley, Bugatti, Duesenberg, Hispano Suiza, Isotta Fraschini, Lagonda, Maybach, Mercedes SS und Rolls Royce. Preis 28 DM. (Motor-Presse-Verlag, Stuttgart).

### NEUERSCHEINUNGEN

**Automobil-Industrie.** Wie in den vergangenen zehn Ausgaben der zweimal jährlich erscheinenden Sonderhefte berichten auch diesmal profilierte Mitarbeiter aus Wissenschaft und Industrie über neueste Erkenntnisse auf dem Gebiet des Automobilbaues. Diese Ausgabe ist wieder sehr gut aufgemacht, wobei Theorie und Praxis in gleicher Weise zu Wort kommen. Preis 5 DM (Vogel-Verlag, Würzburg). — **Geh aus, mein Herz, und suche Freud.** Dieses kleine Büchlein versucht, dem Menschen unserer Zeit die reinen Freuden an den kleinen und doch so großen Dingen in der Natur wieder nahezubringen. Was das Herz erhebt und beglückt, vereint sich in duftigen Aquarellen und feingestimmten Dichterworten. Preis 9,20 DM (Verlag Josef Müller, München).

**Ski** — die illustrierte Zeitschrift für den Wintersport erscheint vom 15. Oktober bis 31. März mit insgesamt zehn Ausgaben. Einen großen Teil nimmt neben der aktuellen Wintersport-Berichterstattung auch die Touristik ein.

So behandelt das erste Heft Chamonix, Balderschwang und Gerlos — das Skidorf ohne Lift. Berichte aus dem Skisportlager, ein Überblick über die neuesten Ausrüstungsgegenstände sowie Mitteilungen des Deutschen Ski-Verbandes vervollständigen das Heft. Preis je Heft —,90 DM. (Union-Verlag, Stuttgart) — **Neue Grieben-Führer.** Ständig wird die blau-gelbe Serie der Grieben-Führer erweitert. Neben den Reiseführern, die für jede Urlaubsgestaltung schon unentbehrlich geworden sind, haben auch die Bildführer in gleicher Aufmachung großen Anklang gefunden. Sie stellen eine gute Ergänzung der Textbände dar. Das Taschenbuch-Format bringt es zudem mit sich, daß jeder Band das Wesentlichste und Wichtigste herausgreift und somit die Bildauswahl ausgezeichnet getroffen ist. Die neuen Bände behandeln „Florenz“ (121 a) sowie „Nordtirol und Osttirol“ (245 a). Sie kosten je 4,50 DM. Bei den Reiseführern erschienen „Nürnberg und Umgebung“ (62) sowie „Marokko“ (273) neu. Preis ebenfalls 4,50 DM (Verlag Karl Thieme, München 9). — **Teleurope** — das europäische Telegramm-Adreßbuch nennt 190 000 Adressen aus 19 Ländern Europas. Das 3000 Seiten starke Buch gibt damit den wohl umfassendsten Überblick über das Export- und Import-Potential des westeuropäischen Wirtschaftsraumes. Preis 50 DM (Deutscher Adreßbuch-Verlag, Darmstadt). — **100 Wohnwagen.** Die Freunde des Caravans werden immer zahlreicher. Aber auch das Angebot der einzelnen Firmen nimmt ständig größere Ausmaße an. Man hat es daher gar nicht leicht, sich einen Überblick über die verschiedenen Typen zu verschaffen. Für Abhilfe sorgt der 15. Band der Taschenbuchreihe „motorkatalog“. Dabei hat man die Neuauflage in fünf Teile gegliedert: Wohnwagen bis 400, 600, 800, 1260 Kilo, Mobilheime und Motorwohnwagen. Preis 2,50 DM (Gildeverlag, Alfeld). — **Württembergisches Wein-Brevier** ist ein guter und witziger Ratgeber für alle Freunde eines edlen Tropfens. Man findet in der kleinen Broschüre praktische Vorschläge für Ausflüge in die Weingebiete Württembergs und liest auch etwas über die Geschichte des schwäbischen Weins. Preis 1,50 DM (Verlag Schwabenwerk, Stuttgart-W). —



MIT NIEDERVOLT-LAMPE

## Paximat-N12 electric

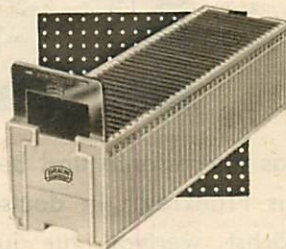


IHREN DIAS ZU LIEBE

- Konstante Temperatur zwischen 30° und 40°, auch bei längerer Vorführung — daher beste Schonung Ihrer wertvollen Dias.
- Höhere Leuchtdichte des Lampenwendels — daher gleichmäßigere Ausleuchtung und größere Schärfentiefe.
- 180° Kelvin höhere Farbtemperatur — daher reineres weißes Licht und kräftigere Wiedergabe der Farben.
- Effektiver Nutzlichtstrom entspricht in etwa der Leistung einer 300 W Hochvoltlampe, aber spürbar geringere Betriebskosten.
- 100000fach bewährte Paximat-Ausstattung mit vollautomatischer Fernsteuerung von Dia-Wechsel und Bildschärfe-Nachstellung.
- Zusätzliche Einzelbildschaltung durch manuellen Vor- und Rücktransport.

### Paximat N12 electric

für Niedervoltlampe 12V 100W, vollautomatische Fernsteuerung, Stellar 2,8/85 oder 2,8/100, 1 Dia-Magazin, ohne Lampe DM 327,—



**Paximat N12 halbautomatisch**  
ohne Fernsteuerung, sonst gleiche Ausstattung  
DM 219,—

CARL BRAUN  
CAMERA - WERK · NÜRNBERG





## Jockey-feeling

ist das Plus an Lebensfreude - das imponierende Gefühl überlegener Sicherheit bewirkt durch straffen Sitz und echten »masculine comfort«.

# Jockey

auch Ihre Herrenunterwäsche

ein internationaler Wertbegriff für Form - Bequemlichkeit und Güte

auch in Lancofil und Wolle

Nur in den besten Fachgeschäften



## Tausende von D-Mark

investieren Sie in den Kauf eines neuen Wagens!  
Vorher gut überlegt, bedeutet weniger Überraschungen!

*Meine Erfahrungen mit dem...*

— Wir fragten tausend Fahrer —

vorher gelesen, bedeutet Kenntnis aller Vorteile und Schwächen ihres künftigen Wagens. Auch für Ihr jetziges Auto lesenswert!

*Meine Erfahrungen mit dem*

**Ford Taunus 12M**

Wir fragten tausend Fahrer



x für bisher 27 verschiedene Wagen, je Heft 50 Seiten 3 DM

Teilen Sie mir bitte mit, welche Wagen in Ihrer Testheft-Reihe behandelt werden. Bitte liefern Sie mir, sofern erschienen, das Heft über den

Name:  
Anschrift:

An Ihre Buchhandlung oder an den Verlag Delius, Klasing & Co., Bielefeld, Siekerwall 21

## Die Erhaltung von Firma und Vermögen

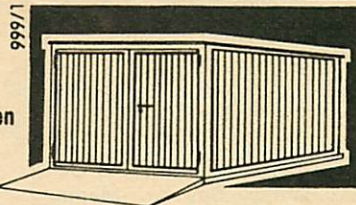
ist der Wunsch eines jeden, der im Wirtschaftsleben steht. Hierzu unsere Broschüren:

- 122 Wie sichere ich den Fortbestand meiner Firma? Erbfirma!
- 107 Warum keinesfalls Einzelfirma (Einzelaufmann)?
- 118 Möglichkeiten und Gefahren bei der Beteiligung Fremder.
- 114 Trennung des Vermögens von den Gefahren des Betriebes.
- 136 GmbH & Co - Schutz vor der persönlichen Haftung.
- 125 Zugewinnngemeinschaft - Gütertrennung.
- 104 Wie spare ich Schenkung- und Erbschaften?
- 149 Warum soll man seine Ehefrau nicht als Universalerbin einsetzen?
- 148 Wie mache ich mein Testament? u. a. m.

Je 30 Seiten. Kurze, klare Ausführungen mit praktischen Ratschlägen! Preis der Einzelschriften DM 5,85 Auskünfte! Dr. Carl Walther Verlag, Abt. 8, Wiesbaden Gutachten!



Wir liefern Garagen aus verzinktem Stahlwellblech ein- und mehrboxig für Personen- und Lastkraftwagen



MANNESMANN-STAHLECHBAU Düsseldorf

## Auf den Gabentisch NOVEX Make-up-Spiegel

etwas für das Auto - für Sie und für Ihn  
für Auto - Reise - Camping  
Ohne Werkzeug hinter jeder Sonnenblende anzuklemmen! Überall verwendbar.  
In Ihrem Autozubehörgeschäft!  
Bezugsquellennachweis:  
ECKART SCHREIBER Herstellung und Vertrieb technischer Artikel Gräfelfing b. München, Postfach 150

DM 5<sup>90</sup>

**Stearns**  
**KLARSICHT Scheibe**

VERHINDERT DAS BESCHLAGEN DER RÜCKFENSTER NB 720 180 x 510 7,-  
EINFACHE MONTAGE SOFORT GEBRAUCHSFERTIG NB 1025 255 x 635 9,-80  
IM FACHHADEL ERHÄLTICH NB 1350 330 x 760 15,-  
AG 1025 GRÜN 255 x 635 10,-40

Dr. MICHEL BÖHLER MÜNCHEN 9 GEBSATTELSTR. 28

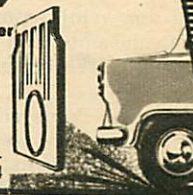
## SCHMUTZFÄNGER

An allen Fahrzeugen verlangt der Gesetzgeber nach § 36a des Bundesgesetzblattes bis zum 31. Dezember 1961 hinreichend wirksame Schutzabdeckungen.

**POLYBA Kunststoff-Schmutzfänger**

- fahrtwindstabil
- besonders preisgünstig
- Wasserablauffrinne
- besonders haltbar

Frag. Sie Ihren Fachhändl. Bez.-Quell.-Nachw. b. Lig-nova GmbH. Verk.-Büro Polyba, Vallendar, Rheinstr. 124

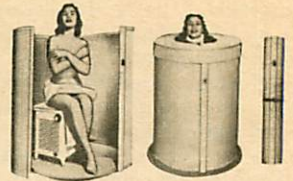


## Jetzt auch in DEUTSCHLAND!

»1000 KILOMETER«



Das interessante und beliebte Verkehrs Canaster aus Frankreich in deutscher Fassung. Höchst wertvoll für jung und alt! Mehrfach prämiert, weltbekannt — eine Freude für die ganze Familie. Erhältlich in allen guten Fachgeschäften.



## Gesund, schlank, leistungsfähig,

auf natürliche Weise durch die HEIMSAUNA Kreuz-Thermalbad mit diffuser Reflex-Tiefenwirkung der Infrarotwärme. Seit über 50 Jahren in mehr als 70 Ländern erprobt. Bewährt bei Rheuma, Ischias, Lumbago, Neuralgie, Fettleibigkeit, Entlastung des Kreislaufes, Vorbeugung, Entschlackung, Entgiftung. In 3 Minuten gebrauchsfertig. Anschluß an Lichtleitung. Zusammenrollbar. 1 Woche unverbindliche Probe. Ratenzahlung. Kostenlos und portofrei 44seitige Broschüre.

Eingetrag. Warenzeichen ©

## Heimsauna

GBM. Abt. AC  
Garmisch-Partenkirchen, Burgstraße 21  
Verkaufsst. f. München: Lindwurmstr. 76

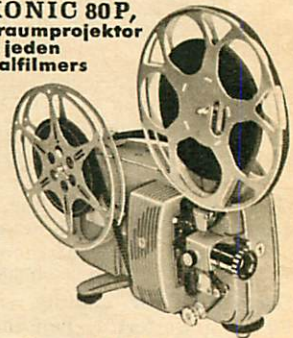
**OMNIA BATTERIE-LADEGERÄT**

- Erleichtert das Starten
- Verlängert die Lebensdauer Ihrer Batterie
- Unschaltbar für 6 und 12 Volt
- 1,5 Ampere 3 Ampere 5 Ampere

DM 49,- DM 75,- DM 109,-  
mit Amperemeter und Kabel  
Lieferung portofrei gegen Nachnahme

OMNIA - Masch.-Gesellschaft  
Lüdenscheid i. W. - Abteilung D 9

## SEKONIC 80P, der Traumprojektor eines jeden Schmalfilmers



Niedervoltlampe 8 V/50 W, Kühlgebläse, motor. Rückspulung, sichtbare Rückwärtsprojektion, Stillstandproj. zur Betrachtung von Einzelbildern. Einschl. Koffer, Lampe u. 120m Spule **Barpreis nur DM 238,50** od. Anz. 36,40 und 12 Monatsraten je 19,-

**ZOOMIC 1,4 Schmalfilmkamera** mit ultralichtstarker Großbereich-Gummilinde 9,36 mm, eingeb. Bel.-Messger., Nachführzeiger 5 Gänge. Einschl. Pistolengriff und Ledertasche **DM 479,-**  
Anzahlg. 56,20 und 12 Monatsraten je 39,-8 Tage Rückgaberecht.

## JAP. PRISMENGLÄSER

Beste Qualität, einschließlich Ledertasche. Tag- und Nachtglas 7x50 **DM 103,50** od. Anz. DM 24,20 und 6 Raten je DM 15,-  
Jagdglas 12x50 DM 124,- od. Anz. DM 28,30 u. 6 Raten je 18,-. Tag- und Nachtglas 10x50 DM 105,- od. Anz. 25,70 u. 6 Monatsr. je 15,-. Sof. ab Hbg. - kein Zoll! Nachn.-Vers. 8 Tg. Rückgab. Alle Gläser mehrf. kontroll. Ledertasche, Blaubelag, Mitteltrieb, Garantie. Bestellen Sie gleich, Telefon 431769 **HEINE WE**, Hbg.-Altona Ott. Hauptstr. 9



# USA: Mechaniker gesucht

In den Hallen der 40. Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt standen chromglitzernd und hochglanzpoliert die fahrbaren Untersätze aller Preislagen und ließen sich von nahezu einer Million Besucher bewundern. Draußen vor dem Ausstellungsgelände gab es Parkplätze nur vor sechs Uhr früh, und hatte man gar Kummer mit dem zur Anreise benützten Gebrauchtwagen, so legten die Werkstattmeister die Stirn in Falten und konnten nicht versprechen, wann das Auto wieder einsatzfähig sein werde.

Man sagt niemandem Neues, wenn man erzählt, daß es heutzutage so bei uns aussieht. Jeder Autofahrer ist Kummer gewöhnt. Und dabei ist die Bundesrepublik noch durchaus ein Entwicklungsland der Motorisierung. Schwere wachsende Sorgen hat man schon seit Jahren in den USA. Was vor allem fehlt, sind im Land der gar nicht mehr so unbegrenzten Möglichkeiten die Automechaniker. Amerikas Autofahrer und Werkstättenbesitzer wissen ein Lied davon zu singen, was es heißt, wenn 850 000 Mechaniker mit 74 Millionen Automobilen fertig werden sollen.

Bis zum Jahr 1976 werden weitere 25 Millionen Autos in den USA hinzukommen, und damit wird die 100-Millionen-Grenze erreicht sein. Der Staat tut gegenwärtig alles, um das Netz der Bundesstraßen großzügig auszubauen und dem anschwellenden Automobilstrom ein geräumiges Bett zu schaffen. Etwa 50 Milliarden Dollar dürfte dieses gigantische Straßenbauprogramm kosten. Was mit Geld jedoch auf Anhieb nicht zu lösen ist, das Problem der Arbeitskräfte in der Auto-Werkstatt, bereitet weiterhin den Verantwortlichen Kopfzerbrechen.

Nach Ansicht des Autoreparaturgewerbes fehlen derzeit etwa 140 000 bis 250 000 Fachkräfte. Um nur das derzeitige Verhältnis von einem Mechaniker für 87 Automobile aufrechterhalten zu können, müßten jedes Jahr 40 000 Facharbeiter neu eingestellt werden. Dazu kommt noch, daß in der Branche das Verhältnis von 1 : 87 als viel zu hoch angesehen wird. Man möchte gern wieder auf das Verhältnis des Jahres 1950 von 1 : 73 kommen, und deshalb gehen die Bemühungen dahin, nicht 40 000, sondern 60 000 Facharbeiter des Kraftfahrzeughandwerks jährlich auszubilden und einzustellen.

Vor 50 Jahren noch, als erst wenige tausend Automobile in den Vereinigten Staaten zugelassen waren, war das Reparaturproblem, sofern man überhaupt davon sprechen konnte, verhältnismäßig einfach. Jeder, der damals ein Automobil kaufte, erhielt neben einer ausführlichen Betriebs- und Reparaturanweisung auch einen kompletten Satz Werkzeuge. Da überdies die Wagen technisch noch recht unkompliziert waren, konnte der Käufer die meisten Reparaturen selbst vornehmen. Nur zur Generalüberholung brachte man damals, in der Pionierzeit des Automobils, seinen Wagen in die Werkstatt.

Im Laufe der Jahre jedoch, als die Produktionsziffern in die Millionen gingen und die Personen- und Lastkraftwagen technisch immer komplizierter wurden, ergab sich zwangsläufig auch ein ständig steigender Bedarf an ausgebildeten Automechanikern. Dennoch war die Ausbildung vor 30, ja noch vor 20 Jahren verhältnismäßig einfach, da der technische Aufbau der modernen Automobile in den Grundzügen weitgehend übereinstimmte und die angehenden Mechaniker sich ihre Fachkenntnisse in der täglichen Praxis in den Werkstätten oder Tankstellen erwerben konnten.

Mit der Einführung zahlreicher Neuerungen, wie automatische Getriebe, Lenk- und Bremshilfen, Klimaanlage, wandelte sich auch die Ausbildung des Automechanikers. Der Allroundman wurde durch den in den Automobilfabriken ausgebildeten und in Berufsschulen theore-



Heute schon fehlen in den USA gegen 250 000 Automechaniker. Um dem Kraftfahrzeughandwerk aus der Klemme zu helfen, wird eine umfassende Ausbildung in Theorie und Praxis angestrebt, wie sie für die Vereinigten Staaten noch einigermaßen neu ist. In Lehrwerkstätten wie dieser werden Nachwuchskräfte von erfahrenen Lehrern an Automobilen und modernen Prüfgeräten unterrichtet. Foto: AD

tisch unterwiesenen Spezialisten abgelöst. Dieser Trend setzte in den ersten Nachkriegsjahren ein, als sich die Zahl der Automobile sprunghaft von 30 auf 60 Millionen und die jährliche Fahrleistung von 400 auf 960 Kilometer erhöhte und die Automobilwerke mit einer Unzahl von Verbesserungen ihren Marktanteil zu vergrößern suchten. Während damals wegen des Fehlens ausreichender Ausbildungsstätten die Heranbildung von Fachkräften verhältnismäßig schwierig und nur begrenzt möglich war, stehen dem amerikanischen Autoreparaturgewerbe heute neben den von Firmen unterhaltenen Lehrwerkstätten auch zahlreiche Berufsschulen, Colleges und technische Fortbildungsschulen zur Verfügung.

Hinzu kommt noch, daß die heute in diesem Wirtschaftszweig gezahlten Löhne durchaus einen Anreiz für junge Menschen bilden, den Beruf des Automechanikers zu erlernen. Die Höhe des Stundenlohnes hängt zwar ganz von der Größe und Lage des Betriebs sowie von den beruflichen Fertigkeiten des einzelnen ab, doch kann man für die größeren Städte wie etwa New York oder Chicago Stundenlöhne für Anfänger von zwei Dollar und Löhne für voll ausgebildete Mechaniker von drei Dollar pro Stunde als Richtsatz ansehen.

Der Versuch, durch den Anreiz guter Löhne und einer umfassenden Ausbildung Nachwuchs für das Handwerk des Kraftfahrzeugmechanikers zu gewinnen, wird allerdings in den USA unterstützt durch eine nicht immer alle Arbeitskraftreserven erschöpfende Arbeitsmarktlage. Vollbeschäftigung sorgt naturgemäß dafür, daß ein weit geringerer Prozentsatz von Arbeitskräften die erhöhte Verantwortung und den harten Arbeitseinsatz auf sich nehmen will, die von einem weitgehend selbständig arbeitenden Automechaniker gefordert werden. Daher trübe Aussichten für die 81 Millionen Kraftfahrzeuge, die nach einer Vorhersage 1970 auf amerikanischen Straßen laufen werden.



Dujardin gehört zur internationalen Klasse der wertvollen Weinbrände. Sein feines Bouquet und seine sprichwörtliche Bekömmlichkeit haben ihn berühmt gemacht.



## Jetzt beginnt der Sommer im Südpazifik



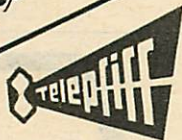
Australien bietet: außer Känguruhs, Koalabären und anderer merkwürdiger Fauna einige der schönsten Badestrände der Welt mit eigenartigen Korallenriffen und Gelegenheit zum Wellenreiten. Und Neuseeland: Hochgebirge, riesige Fjorde, Geiser, zauberhafte Seen und ein phantastisches Naturphänomen, die berühmten Glühwurmgröten. Beste Reisezeit: September-Mai. Überall moderne Hotels, günstige Pauschalaufenthalte. Gönnen Sie sich eine Ruhepause nach Ihrer Geschäftsreise durch Asien - die Mehrkosten sind gering. Wählen Sie die Boeing Düsenexpress-Dienste der

**QANTAS**

Australiens »Rund-um-die-Welt« Fluglinie in Zusammenarbeit mit Air India, BOAC und TEAL

Prospekte durch: Qantas, Abteilung W, Frankfurt am Main, Neue Mainzer Straße 28; ANTA Australian National Tourist Ass., 66-68 Haymarket, London SW 1; New Zealand Gov. Tourist Bureau, 415, Strand, London WC 2 oder Ihr I.A.T.A.-Reisebüro

## Fernbedienung mit Ultraschall



für Garagentore  
Grundstückstore

Einfachste  
Montage  
auch bei  
nachträglichem  
Einbau

Ultraschall-Gerätebau Kronberg bei Frankfurt/Main Postfach

## Irgendwann passiert's...

und Sie haben sich verletzt.  
Legen Sie einfach Hansaplast  
auf. Die Wundränder schließen  
sich, das Bluten wird gestillt,  
die Wunde desinfiziert  
und vor Schmutz geschützt.

In Apotheken und Drogerien



**Hansaplast®**

ein Beiersdorf-Pflaster

## Atlas des Helfens

Unter dem schlichten Titel: „Vernünftiges Verhalten bei Verkehrsunfällen“ (V.V.V.) hat Prof. Dr. K. Herzog im Verlag von Richard Scherpe, Krefeld (Preis: 2,40 DM), ein Buch herausgebracht, das angesichts der Häufung der Unfälle auf der einen, und der Entwicklung der Unfallchirurgie auf der anderen Seite jedem Kraftfahrer hochwillkommen sein muß. Zunächst wird es von den kraftfahrenden Ärzten sehr begrüßt werden, denn vom Arzt, gleichgültig ob Praktiker, Theoretiker oder Beamter, erwartet die Allgemeinheit, besonders aber der Verletzte und seine Umgebung, daß er Hilfe leistet, wenn er an die Unfallstelle kommt. Der erfahrene Unfallchirurg weiß aber, daß wegen der primitiven Verhältnisse an den meisten Unfallstellen keine aktive Behandlung möglich ist. Das sogenannte „Anbehandeln“ soll sogar vermieden werden, weil es sich häufig als Hindernis für die sofortige Endbehandlung erweist, die der Chirurg im Krankenhaus anstrebt, weil sie die rascheste Heilung und die besten Dauererfolge verspricht.

In einem Lande mit dichtem Straßennetz und einer großen Zahl geeigneter Unfallabteilungen in guten Krankenhäusern wird es daher auch für den Arzt wie für den Laienhelfer die wichtigste Aufgabe sein, an der Unfallstelle die akute Lebensgefahr abzuwenden, also bei Blutung den Verband anzulegen, bei Bewußtlosigkeit den Verletzten auf die Seite zu lagern, den Atemstillstand durch die Atemspende zu beheben, bei Überrollungsgefahr den Verletzten zu bergen und ihn in jedem Fall so schonend wie möglich transportfähig zu machen, um ihn in die nächste chirurgische Abteilung bringen zu lassen.

Wer aber weiß, wo das nächste Krankenhaus ist? Meist weder der Arzt noch der Laie, wenn sie nicht zufällig aus den benachbarten Orten stammen. Hier springt das Herzogsche Buch ein. Es enthält nämlich neben einer guten Zusammenstellung der praktischen Maßnahmen bei Erster Hilfe und aller fahrttechnischen Einzelheiten zur Vermeidung von Unfällen auch ein Verzeichnis sämtlicher Unfallabteilungen in den Krankenhäusern der Bundesrepublik mit Angaben über Zahl der Ärzte, der Betten, über den Nachtdienst, den Sonntagsdienst, über die Möglichkeit von Schädeltrepanation und Bluttransfusion. Das Wertvollste ist, daß die in Betracht kommenden Krankenhäuser in Straßenkarten eingetragen sind und durch leicht deutbare Zeichen ihre Ausstattung erkennen lassen. So kann jeder Helfende sich rasch über das nächstgelegene Haus unterrichten.

Das Buch ist außerdem noch mit praktischen Ratschlägen für das Verhalten am Unfallort, für Erste Hilfe, Absichern, Fürsorge für den Wagen, für die ersten Maßnahmen bei Schock, Scheintod und Verblutungsgefahr, für Improvisationen bei der Bergung und beim Transport sehr schwer Verletzter und guten Empfehlungen für die Verhütung von Unfällen versehen, die auf lange Fahrerfahrung und klare Erkenntnis der jetzigen Unfallsituationen schließen lassen. So ist ein vorzüglicher, praktischer Ratgeber entstanden, der dem kraftfahrenden Arzt den Alldruck von der Seele nimmt, er könne einmal vor blutenden Menschen stehen und nicht wissen, was er tun soll, denn nicht jeder von uns ist Unfallchirurg.

Dem Laienhelfer, der das Buch vor dem Unfall eifrig studiert, gibt es eine sehr gute Festigung seines Wissens in der Ersten Hilfe, die er in einem praktischen Kurs bei den Wohlfahrtsverbänden erlernt hat. Er wird dabei auch die nur für den Arzt zugänglichen Methoden von denen unterscheiden lernen, die für ihn möglich sind. Dieser Unterschied sollte allerdings in einer kommenden Auflage stärker herausgebracht werden.

Die Bemühungen des ADAC gehen dahin, seine Mitglieder und vor allem seine Ärzte im eigenen Interesse der Verletzten, aber auch um der Verständigung der Helfer untereinander willen, möglichst einheitlich auf die in der ganzen Welt geltenden Maßnahmen der Ersten Hilfe einzustellen, wie sie vom Roten Kreuz erarbeitet worden sind. Da sich die meisten Organisationen, die sich mit Erster Hilfe befassen, in Deutschland dem Vorgehen und dem Lehrplan des Roten Kreuzes angeschlossen haben, wäre es wünschenswert, wenn in den kommenden Auflagen dieses nützlichen und guten Buches auch in allen Punkten diese Übereinstimmung angestrebt würde. Es handelt sich meist um Geringfügigkeiten. So spricht der Verfasser von Atemlosigkeit, als Analogon zu Bewußtlosigkeit und Pulslosigkeit. Unter atemlos versteht der Sprachgebrauch aber einen, der außer Atem ist, also besonders heftig um Atem ringt, aber keinen Scheintoten. Auch in der Versorgung Blutender wird beim DRK manches anders gelehrt. Der sehr große praktische Wert des Buches, wie die Anerkennung des Fleißes und der dankenswerten Bemühung des Verfassers wird dadurch aber nicht im geringsten eingeschränkt.

Der Krankenhaus-Atlas hat der schmalen Broschüre natürlich ein Format gegeben, das nicht in den Handschuhkasten paßt. Aber in der Seitentasche kommt sie bequem unter, und auch in den Deckel des Verbandkastens kann sie gut einglegt werden. Vor allem aber soll sie zu Hause und vor der Fahrt gelesen und immer wieder gelesen werden, bis der Helfer in den aufregenden Minuten des Ernstfalles gar nichts anderes mehr weiß, als das Richtige.

Dr. D.

# Der Winker ist passé!

Gemäß § 54 STVZO müssen alle Kfz. auf Blinklicht umgerüstet werden.

Für Ihren VW deshalb heute schon — die vorstrichmäßige JOKON-Blinkanlage, die Sie morgen haben müssen!



JOKON-Anbausätze bis zur letzten Schraube und Kabelstippe anbaufertig, sparen Zeit, Geld und Ärger.

Typ Z 140/BU DM 45,-  
Typ ZP 140/180/BU (m. zusätzl. Parkleuchten) DM 53,-

**neu!**

Zusatz-Blink-/Brems-Leuchten Typ 190-HL 2 DM 5,80



Weitere Anbausätze für Parklicht ZP 180 DM 14,80  
Blinklicht für Transporter Rückfahrcheinwerfer, Scheibenwascher u.s.w.

Fordern Sie Sonderpreisliste



AUTOZUBEHÖRFABRIKEN BEUEL-BONN (6)

75 cm br. 95 cm hoch

## Ordnung und Übersicht in allen Räumen

Büro - Lager - Garage - Keller usw. durch unsere praktischen

# An- und Aufbau-Regale

D. B. G. M. - aus Holz - naturlasier. Direkt vom Hersteller.  
Verpackungs- und frachtfrei Empfangsbahnhof.  
Grundregal (wie Abbildung 1v) nur DM 32,-  
(jedes weitere Anbauregal DM 27,-)  
Bei Nichtgefallen Rückgaberecht innerhalb 20 Tagen.  
- Bitte Gratis-Bildprospekt anfordern -  
A.W. Ortgieße - Abt. 30 St. Tönis/Krefeld, Ruf Krefeld 60492

## Für Ihre Sicherheit: OMNIA-Klarsichtscheibe

Keine beschlagenen Rückfenster mehr!  
Größe 625 x 250 mm  
Leichte Montage durch selbstklebende Gummidichtung.

**NUR 9.90 DM portofrei gegen Nachnahme**

OMNIA-Maschinen-Gesellschaft-Lüdenscheid Abteilung D 7

## Achenbach Garagen

Parkhallen aus Stahlblech Beton Asbest Schwingtore

Gebr. Achenbach GmbH Weidenau-Sieg · Postf. 12

## Spielzeug-Angebote

Hervorragendes Markenspielzeug für jedes Alter wie: Baukästen, Elektro-Eisenbahnen, Roller und edle 3-M-Puppen. Sowie viel technisches Spielzeug finden Sie in unserem neuen großen bunten Gratis-Bildkatalog. Kleinste Anzahlung - Best bis 24 Monate. Volle Garantie und Umtauschrecht.

Schutz-Versand Abt. 565 Düsseldorf - Jan-Wellem-Platz 1 Postkärthen lohnt - Sie werden staunen

## AUTO KILI SKI-TRÄGER

Modell »UNIVERSAL« passend für alle Fahrzeugtypen VW-Hecksitzträger für VW-Limousine und VW Cabriolet. Fordern Sie bitte Sonderpreisliste an.

**JACK BUSCH**  
KÖLN-LINDENTHAL · DÜRENERSTR. 75

## SPORT-WAFFEN

ein- u. mehrschüssige, u. automatische KK-Gewehre, Teschings, Luftbüchsen u. -Gewehre, Pistolen, Revolver, Prismengläser 3-10 Monats-Raten

Bild-Katalog GRATIS  
WAFFEN G.M.B.H. Abt. 8 T. KELLER

FERN-KAUF-NORD

## Eine Wohltat

für den Kraftfahrer ist der neuartige G E H A Rückenstützgürtel! DBGM. Keine Ermüdung mehr auf langer Strecke, vorbeugend gegen Bandscheibenschäden! Leicht, elastisch u. warm! Verstellbar, ärztl. empf. Erhältl. im Sanitätsgeschäft!

## Spezial-Zubehör für Ihren Volkswagen

Seitenfenster-Windabweiser, Paar 4,80  
Steinschlaggecken, chromglanz-eloxiert, Paar für hinten 6,90  
Make up Handschuhkast.-Einsatz m. ausziehb. Spiegel 6,-

Versand sofort ab Lager per Postnachnahme  
VW-Zubehör-Versandhaus (22b) Minderlittgen über Wittlich

**Auflage: 617.000 Exemplare**

**Wichtiger Hinweis für unsere Inserenten**

Schlufstermine:  
20.11.1961 für Januar 1962  
13.12.1961 für Februar 1962

Frühzeitige Platzbestellung erbeten  
Anzeigenverwaltung »ADAC-Motorwelt«  
VERLAG UND ANZEIGENVERWALTUNG CARL GABLER  
München 15, Sonnenstraße 29, Tel. 558081, FS 05/23662

## AUTOFLEX

AUTOVENTILATOR bringt Sicherheit, gute Sicht, Erfrischung im Sommer, Klare Scheibe im Winter 6, 12 oder 24 V umschaltbar

ALBIN SPRENGER KG · ST. ANDREASBERG/HARZ



## Die Isolaterra Autositzdecke

wärmt beim Hinsetzen sofort Sitz- und Rückenpartie zuverlässig durch die Reflexion der Körperwärme. Dabei spielt es keine Rolle, wie stark durchkühlt Wagen und Polster sind. Die Decke ist nicht nur eine Zierde des Wagens, sondern auch eine gesundheitliche Notwendigkeit, den immer häufiger auftretenden Schäden wie Rheuma, Ischias, Wirbelschmerzen, Nieren- und Gallenerkrankungen vorzubeugen. Die Isolaterra ist kein kleines Kissen, sondern eine Sitzdecke, die von der Kniekehle bis zum Nacken wärmt. Durch verstellbare Gummibänder können Sie die Decke spielend leicht an Sitz und Rückenlehne des Wagens rutschfest anbringen. So ist die Decke gleichzeitig Schutzbezug und kann mit Wasser und Seife gereinigt werden, ohne daß die Isolaterra-Schicht angegriffen wird. Die Isolaterra-Autositzdecke wirkt — ohne Strom — so überzeugend, daß sie jeder von selbst weiter empfiehlt. Wenn es kalt ist, gibt sie sofort warm, wird aber (auch im Sommer) nie zu heiß. Im vergangenen Winter tausendfach bewährt. Schenken auch Sie sich zu Weihnachten eine Isolaterra.

## Die Isolaterra - Liegedecke

kennen Sie ja, Sie können sie unten mitbestellen.

An GUGELWERKE, Abt. A1 FREIBURG im Breisgau, Starkenstr. 15

Ich bestelle auf Ihre ausdrückliche Garantie hin, daß die Isolaterra hält, was das Inserat verspricht,

\_\_\_\_\_ Stück Isolaterra-Autositzdecke für den Fahrersitz / für beide Vordersitze / für den rechten / und / den linken Hintersitz.

Wagentypen: \_\_\_\_\_

Baujahr: \_\_\_\_\_

Polsterfarbe: \_\_\_\_\_

Preis pro Sitz für  
Kleinwagen bis zu 600 ccm ..... DM 32,50  
Wagen 601 bis 1500 ccm ..... DM 39,50  
Wagen über 1500 ccm ..... DM 42,50

\_\_\_\_\_ Stück Isolaterra-Liegedecken  
70 x 190 cm ..... DM 39,-  
140 x 190 cm ..... DM 76,-

Bezahlung durch Nachnahme / Nach Erhalt (Erstbestellungen nur gegen Nachnahme)  
Unterschrift und Adresse: \_\_\_\_\_

Name: \_\_\_\_\_

Wohnort: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_



## Schnee + Sonnenferien = Doppelte Ferien!

Sonnige Liegeterrassen \* Gesunde Höhenluft \* Gepflegte Spazierwege \* Erholung und Frohsinn \* Ermäßigte Wintersportabonnements \* Auskunft und Prospekte. Schweizer Verkehrsbureau, Frankfurt/Main, Kaiserstr. 23, oder Reisebüros.

# Schweiz



## KURZNOTIZEN

Eine Verdoppelung des Kraftfahrzeugbestandes in der Bundesrepublik bis 1975 sagt die Wirtschafts- und Marktforschung der Deutschen Shell AG voraus. Von 9,2 Millionen Kraftfahrzeugen im Jahr 1960 werde deren Zahl auf 13 Millionen im Jahr 1965 und über 15,9 Millionen im Jahr 1970 auf 18,1 Millionen im Jahr 1975 steigen. Für das Jahr 1980 wird ein Bestand von 15,5 Millionen Personenkraftwagen erwartet.

Rund 115 000 Einzelhandelsgeschäfte mußten in den USA seit 1956 wegen mangelnden Parkraums schließen. Viele von ihnen zogen sich allerdings an die Stadtränder zurück, wo genügend Parkplätze für die Wagen der Kunden zur Verfügung stehen.

Obus-Anlagen gibt es in der Bundesrepublik verhältnismäßig wenig. Das geht aus einer Aufstellung hervor, nach der auf eine Million Einwohner in der Schweiz 76 Obus-Anlagen kommen, in Italien 43, in Frankreich 26, in Belgien 21, in Österreich 19 und in der Bundesrepublik Deutschland 14.

Vom 24. November bis 3. Dezember dauert die erste mittelamerikanische Automobilausstellung in Guatemala. Sie umfaßt Personenwagen, Omnibusse, Wohnwagen, Lkw-Anhänger, Motorboote und alle Arten von Teilen und Zubehör.

Im Bundesgebiet wurden im August 533 283 Tonnen Erdöl gefördert. Das waren etwa 1000 Tonnen mehr als im Juli.

Mit Flackerlicht weisen die Notrufsäulen an den Autobahnen auf Gefahren, wie Unfälle oder Glatteis hin. Dies geht aus einer Mitteilung des Bundesverkehrsministeriums hervor. Autofahrer können demnach beim Erkennen einer Gefahr über die Notrufsäulen die Straßenmeisterei davon unterrichten und sie veranlassen, Flackerlicht einzuschalten.

In Frankreich wurden im vergangenen Jahr 638 605 Automobile neu zugelassen, gegenüber 565 278 im Jahre 1959. Auf zehn Autoverkäufe kamen drei von Neuwagen und sieben von Gebrauchtwagen.

Die UdSSR steigerte im vergangenen Jahr ihre Mineralölförderung auf 148 Millionen Tonnen und erreichte damit die Förderung von Venezuela, dessen Erdölproduktion an dritter Stelle in der Welt stand. Die Sowjetunion will 1965 240 Millionen Tonnen Erdöl gewinnen und die Produktion bis 1972 auf 400 Millionen Tonnen steigern. Fachleute halten dies für möglich.



**WICHTIG!** Der Ruf der Eltern, Ärzte, Lehrer und Kosmetiker: **Halte Dich gerade!** Schultern zurück! Schlank und schön in gesund-aufrechter Haltung!

**Geradehalter** 33.60  
Unsichtbar - beliebt - bewährt für Damen, Herren, Kinder. Bei Bestellung Brust- und Taillenumfang angeben. Preis DM 19.80  
Sonderprospekt frei!  
Begehrteste Dankeschreiben!  
Kein Korsett  
Diskreter Versand: Turwald - Stuttgart - Fach 1300/L

## Neu! AUTOWISH

die preiswerte AUTO-SAUGBURSTE UND LUFT-DUSCHE mit 3-Stufenschalter. Werkpreis: Kompl. Gerät nur DM 43,55 - Fordern Sie den Sonderprospekt direkt von **Heinr. Toelle, Elektrotech. Fbr., (21b) MENDEN, POSTFACH 647 an.**



## ITALIEN

Die inserierenden Hotels sind sämtlich ADAC-Vertragshotels

### OBERITALIEN SEENGEBIET

**GARDONE SAVOY PALACE HOTEL**  
**GARDASEE**  
Direkt am See, ruhigste Lage, herrlicher Park. Alle Wassersports, Tennis, Boccia, Golf (7 km) Kneipp- u. Diätikuren, Massagen. DEUTSCHE LEITUNG! Telefon: 2109/2149 - Telegramme: SAVOYHOTEL - GARDONE/RIV.

**VILLA SANTINA (UDINE) - HOTEL-REST. CIMENTI** auf halber Straße Triest-Cortina über den Maurio Pass. Berühmte Küche

### ADRIATISCHE KÜSTE

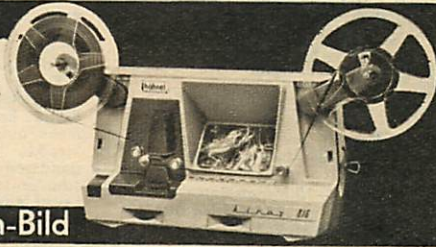
**VENEDIG - PARK HOTEL** 1957 erbaut. I. Ranges. Ruhigste Lage zum Park. Alle Zimmer mit Bad, Dusche. Vorzügl. ital. Küche. Bar. Restaurant. Klimaanlage. Nächst Parkplatz. Telgr.: parkhotel. Tel.: 85394. Ltg.: Dir. A. Della Casa

### RIVIERA und MITTELMEER

**SORRENTO - HOTEL GARDEN** Restaurant - In ruhigster Lage Direkt am Meer - Preiswert  
15. 11. 1961 ANZEIGENSCHLUSS JANUAR - HEFT  
Anzeigenannahme Italien: PUBLITURIST, Via Garibaldi 2, Tel. 260771, BOZEN

## hähnel KINAY 8-16

Nur das große Bild zeigt die Filmszene in ihrer vollen Wirkung. Die Bildscharfe und das Motiv lassen sich viel besser beurteilen. Die neue, praktische Einhandbedienung für die Vorwärts- und Rückwärtsbetrachtung des Films, das wechselbare Laufwerk für 8- oder 16-mm-Film, die Filmschnittmarkierstanze und die Zeitschnittmarkierung machen den hähnel-Kinay 8-16 zum vielseitigen Filmbetrachter. **-hähnel-Kinay-8-16- DM 195.-**. Wechsellaufwerk für ein weiteres Format DM 58.-. Der Katalog «Filmen» zeigt Weiteres aus dem großen hähnel-Schmalfilmprogramm. **KINO-HÄHNEL-GMBH., KÖLN**



## Der neue Filmbetrachter mit dem 11-cm-Bild

## MGA MARK II

1622 ccm · 85 PS  
DM 10385.- verzollt ab Köln  
incl. Frischluftheizung,  
verstellbarer Lenkung, R + S-Reifen  
1 Jahr Garantie unabhängig vom km-Stand

## MIDGET

948 ccm · 46 PS  
DM 7910.- verzollt ab Köln  
incl. Frischluftheizung  
1 Jahr Garantie  
unabhängig vom km-Stand



Prospekte und Händlernachweis durch **Generalimporteur J. A. Woodhouse & Co. - Köln-Braunsfeld - Stolberger Straße 108-110 - Ruf 593125**



Jeder fünfte Einwohner von Liechtenstein besaß Mitte 1961 ein Motorfahrzeug. In dem Fürstentum sind derzeit 1941 Pkw und 875 Motorräder zugelassen.

Argentiniens Automobilproduktion wurde im ersten Halbjahr 1961 auf 59 445 Einheiten gesteigert. In den ersten sechs Monaten des Vorjahres wurden 25 123 Automobile hergestellt. In diesem Jahr wird mit einer Gesamtproduktion von 120 000 bis 130 000 Stück gerechnet.

Wegen der sich häufenden Unfälle wurde auf der Autobahn Köln-Bonn die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h herabgesetzt. Nötigenfalls wird auf diesem Autobahnabschnitt die Höchstgeschwindigkeitsgrenze auf 60 km/h festgesetzt.

Beleuchtungseinrichtungen für 1,6 Millionen Mark werden an dem rund sieben Kilometer langen Autobahnabschnitt zwischen Köln-Mülheim und dem Leverkusener Kreuz montiert. Die Autobahn mit ihren drei Fahrbahnen in jeder Richtung und die Verkehrsschilder sollen beleuchtet werden. Die Masten sind durch Leitplanken gesichert und stehen auf dem Mittelstreifen. Zwei verschiedene Beleuchtungsarten werden erprobt.

Eine Million Mark zur Förderung der Wissenschaft und des Begabtenwachstums spendete die Robert Bosch GmbH aus Anlaß des 75jährigen Bestehens des Unternehmens und des damit gleichzeitig gefeierten 100. Geburtstags von Robert Bosch.

Fünf Lotsenstationen an den wichtigsten Einfallstraßen unterhält der Lotsendienst München. Zwei weitere Großstationen, in denen, wie in den übrigen Lotsendienststellen, auch der ADAC vertreten sein wird, sind geplant. Im vergangenen Jahr wurden rund zwei Millionen Auskünfte erteilt.

Sein 60jähriges Bestehen feierte in diesen Tagen der Königliche Automobilclub von Südafrika, die älteste automobilistische Vereinigung außerhalb Europas. Im Gründungsjahr 1901 gab es in ganz Südafrika kaum zwei Dutzend Automobile. Heute sind mehr als eineinhalb Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen. Bemerkenswerter Nebenumstand des Jubiläums: Gründungspräsident Sir Alfred Hennessy hat noch heute an seinem Wagen das gleiche polizeiliche Kennzeichen, das er bekam, als in Südafrika erstmals Nummernschilder ausgegeben wurden.

Auf einem Empfang, den der Verband der Motorjournalisten anlässlich der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt gab, wurde die alle zwei Jahre als Wanderpreis für hervorragende motorjournalistische Leistungen gestiftete Jonny-Rozendaal-Uhr an Richard Gebauer, den Chefredakteur der Zeitschrift „Lastauto und Omnibus“, verliehen. Richard Gebauer ist Mitarbeiter der ADAC-Motorwelt.

50 Kilometer neue Autobahnen wurden in diesem Jahr in Holland fertig. Wichtigstes Bauergebnis ist die Schließung der letzten Lücke in der Autobahn zwischen Rotterdam und Amsterdam.

Weitere 100 Kilometer der sogenannten „äußeren Ringstraße“ sind in Ungarn dem Verkehr übergeben worden. Die Straße soll später einmal alle wichtigen Städte des Landes verbinden.

Zeichnungen und Berechnungen für einen „Kreiselmotor“ sind in der Sowjetunion fertiggestellt worden. Gebaut wurde der neue Motor, der sich im Prinzip kaum vom Wankel-Motor unterscheidet dürfte, bisher noch nicht.

Einem afrikanischen Häuptling verdanken die Kaufleute der britischen Firma Vauxhall den ersten Erfolg des neuen Vauxhall „Victor“. Schon acht Tage vor dem Weltdebüt des Wagens kam der nigerianische Vertreter der Firma, „Mr. Faramobi“, mit umfangreichen Aufträgen selbst in das Werk. Die Eingeborenen-trommeln sorgten wenig später für Reklame.

### Zeugen gesucht

Am 24. September gegen 19 Uhr zwang mich ein entgegenkommender Wagen durch ein Überholmanöver an einer Bergkuppe am Ortsausgang von Steinebach am Wörthsee zum Ausweichen. Ich kam dabei von der Straße ab. Es gab erheblichen Sachschaden an meinem Wagen. Der überholende Wagen, ein VW mit Münchner Kennzeichen, fuhr weiter. Ich bitte den Fahrer des überholten Wagens und den Fahrer, der kurz nach dem Unfall hinter mir anhielt, sich mir als Unfallzeugen zur Verfügung zu stellen.

Wolfram Viertel, München 13, Franz-Josef-Straße 23



## Hier herrscht volle Klarheit

Und gerade darauf kommt es bei verschmutzter, nasser Fahrbahn an. Denn Sicherheit beginnt mit einwandfreier Sicht!

### Darum: BOSCH-Scheibenspüler, electromatisch

An allen wichtigen „Brennpunkten“ der Fahrzeugausrüstung vertraut man heute ganz selbstverständlich der sicheren und präzisen Arbeitsweise des Elektro-Zubehörs. Deshalb sollten Sie auch beim Scheibenspüler modernen technischen Komfort verlangen – electromatisch!

### Nur ein leichter Schaltgriff - und die Sicht ist frei

#### Electromatisch

elektrisch-automatische Arbeitsweise, ohne Kraftaufwand zu bedienen

#### Starke Schleuderpumpe o. Ventile

besonders zuverlässig, sekundenschnelles Spülen

#### Druck 0,6 Atmosphären

gleichmäßig starker Wasserstrahl; auch bei starkem Fahrtwind Verteilung der vollen Wassermenge

#### Drehbare Kugeldüse

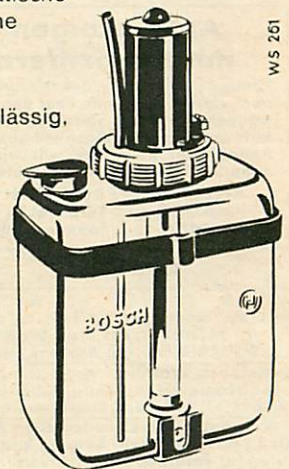
leichte Einstellung des Wasserstrahls

#### Elastischer Plastikbehälter

unzerbrechlich, rüttelfest, reichlicher Wasservorrat

#### Zweckmäßige Schaltung

wahlweise Druckknopf-, Zugschalter oder kombinierter Wischer-Spüler-Schalter



Preise: DM 34,50\* für 6 und 12 Volt, DM 37,-\* für 24 Volt (ohne Düsen, da verschiedene Ausführungen)

\* unterliegen nicht der Preisbindung

### Im Nu klare Sicht



### Scheibenspüler electromatisch







**Holtz** -HILFEN FÜR DEN AUTOFÄHRER

# Undichte Zylinderblöcke und Kühler

können von jedem Laien mit den flüssigen, metallischen Zylinderblock- und Kühlerdichtungsmitteln WONDAR WELD und RADWELD in 30 bzw. 5 Minuten ohne Ausbau des Motors zu einem Bruchteil der herkömmlichen Reparaturkosten **unbedingt dauerhaft** abgedichtet werden.

WONDAR WELD-Zylinderblockdichtungsmittel  
 ¼ Ltr. für ca. 8 Ltr. Wasserinhalt DM 11,60  
 ½ Ltr. für ca. 15 Ltr. Wasserinhalt DM 20,40  
 1 Ltr. für ca. 30 Ltr. Wasserinhalt DM 30,60

RADWELD-Kühlerdichtung  
 für PKW DM 3,95  
 für LKW DM 5,95



**Ölverbrauch und Kompressionsverlust**  
 sind die Folgen eines zu großen Spielraumes zwischen Kolben und Zylinderwand. Wirksame Abhilfe bietet **PISTON SEAL**  
 In 30 Min. ohne Ausbau des Motors anwendbar!  
 Wirksam bis 16.000 km!  
 Mehrmals anwendbar!  
**PISTON SEAL** Kolbendichtungsmittel für wassergekühlte Motoren bis 1,5 Liter DM 15,90  
 für wassergekühlte Motoren bis 4 Liter DM 24,60  
 für luftgekühlte Motoren und Motorräder bis 700 ccm DM 8,80



**Das hätte ich nie geglaubt!**  
 Daß man ein Auto auch ohne Wasser waschen und gleichzeitig polieren kann. Ohne Kratzer. Und jetzt mache ich es selbst, denn ich habe eine **NENETTE!**  
 NENETTE-Handmpf DM 14,50 im Fachhandel. Prospekt auch durch Deutsche NENETTE KG München 13

Erhältlich beim Fachhandel. Prospekte und technische Erfahrungsberichte durch **CYTEX, KREFELD, VIKTORIASTRASSE 98**

**Zuchtpercolliers**  
 nur DM 37,-  
 günstig durch unseren Direktimport aus Japan. Ansichts- und Nachnahmesendung mit Rückgaberecht innerhalb von 7 Tagen. Auch andere Preistagen — auf Wunsch Preistile.

*Ch. Glass*  
 Juwelier MÜNCHEN 2, Salvatorstr. 21 a

**JAPAN, STARKTON-FANFARN**  
 polizeil. zugelassen montagefertig m. Relais  
**TYPAL 49,50**  
 Lieferg. per Nachnahme. **Voltzahlangeben!**  
**GENERALVERTR. H. ECKERT**  
 Berlin-Halensee, Kurf. Damm 142, Abt. III  
 Kein Risiko! Rücknahme innerhalb 5 Tagen

**Deutsche Qualitäts-Prismengläser**  
 zu unglaublichen Preisen

Vergr.	Listst.	NUR DM
8 x 30	14	77,-
7 x 35	25	89,-
8 x 42	29	95,-
7 x 50	51	103,-
10 x 50	25	108,-

Blaubelag Mitteltrieb Okulareinstellung  
 77,- DM  
 parabol gegen Nebelbildung  
 Samtgef. Lederrelei DM 6,- — DM 9,-  
**OMNIA** Masch. Ges. Lüdenscheid Abt. D9

**Neuste Modelle**  
 Sie werden staunen - Riesen-Auswahl bester u. billigster Marken-Schreibmaschinen  
 Kleinste Anzahlung Rest bis 24 Mon. - Raten  
 Volle Garantie u. Umlausdreht. Fordern Sie bitte den großen bunten Bildkatalog gratis. Europas größtes Schreibmaschinenhaus

**Schulz & Co** Abt. 65  
 Düsseldorf, Jan-Welken Platz 1, Feb. 1929  
 Das Postkärtchen lohnt - Sie werden staunen!

**SUPRADUX**  
 drahtlose Fernsteuerung

Öffnen und Schließen ohne Aussteigen

**KIPPTORBAU, PFULLENDORF**  
 Bodenseekreis - Tel. 275 und 535  
 DECKENSCHWINGTORE SCHON AB 325 DM

Neu! **VO-GA** Neu!  
**Die vollkommene Garage**  
 Keine Montage Transportabel Leicht aufstellbar  
 Angebot anford., Wagentyp angeben.  
**METALLBAU KARL LENDERS Abt. II a**  
 Glehn bei Neuss/Rh.

**KOMPOSIT GARAGEN**  
 mit Edelspritzputz ortsfest u. transportiert  
 schlüsselfertig liefert

**Sondermann & Bücking**  
 ALSFELD (Hessen) - Ruf 510 Abt. A  
 Zweigbüro Düsseldorf, Adlerstr. 4, Ruf 44 80 10

**Glücklich**  
 zu preisen ist jeder Leser, der den kostenlosen Photohelfer besitzt. Er ist aktueller Katalog und leicht fabliches Lehrbuch zugleich. Sie finden darin wertvolle Ratschläge herrliche Fotobilder und eine Bildrevue der modernsten Markenkameras, die PHOTO-PORST, der Welt größtes Photohaus, bei nur einem kleinen Fünftel Anzahlung, Rest in 10 Monatsraten, bietet. Bitte gleich ein Postkärtchen schreiben an

**DER PHOTO-PORST** Abt. 406 Nürnberg

**Fehlt die Garage?**  
 Gugel, der erfahrene Falgaragenspezialist bringt als Neuestes die Zeltgarage, ohne baupolizeiliche Genehmigung selbst aufzustellen. Ersetzt die Festgarage vollkommen. Gratis-Katalog anfordern.

**GUGELWERKE FI, FREIBURG i. Br.**

In Normgrößen vom Lager lieferbar  
**FEDERHUBTORE**  
 Für Garagen etc.  
**STAHL-SCHANZ Frankfurt/M GmbH 06108-2011**

Die Kleingarage gehört dazu!  
 Prospekt sendet:  
**Weißtalwerk Zimmer & Co.**  
 Niederdielfen, Kr. Siegen i. W./ Postf. 15

JEDER SCHEINWERFER WIRD BLITZSCHNELL ZUR NEBELLAMPE - FÜR JEDEN TYP PASSEND LIEFERBAR  
**Mehr Sicht - mehr Sicherheit**  
 MIT DER **Nebelkappe 55**  
 Preis DM 9,50 je Paar  
 durch den Fachhandel oder per Nachnahme vom Hersteller.  
 SCHWARZ-TECHNIK, Schwab-Hall

Formschöne **Eternit Garagen**  
 aus Stahl und Asbest-Zement mit Schwenkflügel- oder Hebetoren. Weitere Erzeugnisse WC u. Badezellen, Tore für Massiv-Garagen.  
**W. EHLERT, Warendorf/Westf.**

markant profiliert  
**lilibox GARAGEN**  
 Schwingtore  
 auf Wunsch: Einhol.d. Genehmig., Teilzahl., Montage u. Anstrich, sof. ab. üb. hundert Kundendienstläger.  
**SAG, WERK ERNDTEBRÜCK (Westf.)**  
 Postfach »lilibox« 93

**Genov Garagen modern und preiswert**  
**Stahl-Kipptore**  
**STAHLBAU GEBR. WAHL - ERNDTEBRÜCK i. W. 63**

**ZUBEHÖR**  
 auch für Ihren Wagen! Verlangen Sie kostenlos und unverbindlich den hochinteressanten 40-seitigen **AUTOZUBEHÖRKATALOG** mit 180 Abbildungen.  
**AUTO-AUSSTATTUNG**  
 München 27, Pienzenauerstr. 67 a

**BERRY-TORE**  
 aus der größten Spezialfabrik Europas  
**HÖRMANN KG**  
 Steinhagen/Westfalen  
 haben einen entscheidenden Vorzug:  
 Sie sind wirklich ...

*... spielend leicht zu bedienen!*

**AGU STAHLTORE STAHL-GARAGEN**  
 patent zweiteilig. Schwingtor ohne Federzug, Seilrollen und Deckenschienen  
**ARN. GEORG AG, Abt. 0**  
 NEUWIED/RH., FERNRUF 22231/33

**Batterien, Ladegeräte**  
**Reifen, Schneeketten**  
**Schonbezüge, Automatten**  
 auch Teilzahlung, Versand frachtfrei. Katalog kostenlos.  
**BEIL, (22 b) Ludwigshafen-Rhgh. Dannstadterweg**  
 Bitte Wagentyp/Baujahr angeben.

**LIFT HEBETOR**  
 überzeugend formschönes, überraschend leichtgängiges Holztor, erprobt, preisgünstig, 1 Jahr Garantie  
**CARL HUSEMANN**  
 Dortmund - Evinger Straße 92  
 Telefon 831 24

**WAND-TRESOR**  
 FEUER- UND DIEBESSICHER  
 AB DM 53,-  
**HEIM-TRESOR**  
 ABT. 25/11  
 KARLSRUHE - POSTFACH

Fiat gab die Preise für die neuen Modelle und Preisänderungen bei den bisherigen Wagen bekannt. Der „1300“ kostet einschließlich Heizung 7100 DM, der „1500“ 7350 DM. Der Preis des „1800 B“ beträgt einschließlich des serienmäßigen Stahlkurbeldachs und der Heizung 9900 DM, der des „1800 B Familiare“ 10950 DM. Mit Stahlkurbeldach und Heizung muß man für den „2300“ 10950 DM, für die „Familiare“-Ausführung dieses Typs 12000 DM bezahlen. Bei den 500- und 600-Typen änderte sich der Aufpreis für die Heizung um 100 bzw. 80 DM. Als Coupé und als Spyder ist der NSU/Fiat „Jagst“ für 6700 DM zu haben.

In dem am 30. September abgeschlossenen Geschäftsjahr stieg der Umsatz der Büsing Automobilwerke AG in Braunschweig um 25 Prozent auf 220 Millionen DM.

Neue Gebäude für ein Zentralersatzteillager errichtete Volvo GmbH, Frankfurt, Generalimporteur und deutsche Hauptverwaltung des schwedischen Konzerns. In der Bundesrepublik bestehen gegenwärtig 45 Vertragswerkstätten. Der Absatz von Volvo-Wagen steigerte sich von 200 im Jahr 1958 auf 1405 im Jahr 1960.

Gegenüber dem Vorjahr haben sich die Schwerpunkte im Export der Daimler-Benz AG nicht wesentlich verändert. Als Exportland stehen die USA nach wie vor an erster Stelle. Es folgen Indien, Argentinien, Schweden, Belgien, Österreich, Frankreich, die Schweiz, die Niederlande und die Südafrikanische Union.

Nach einer Preissenkung in der Bundesrepublik um durchschnittlich fünf Prozent liegen die Preise für Facel-Vega-Wagen nun zwischen 19600 und 49500 DM.

Einige Änderungen weist das Drei-Liter-Modell von Rover für das Jahr 1962 auf. Die wichtigste davon ist die Verbesserung des automatischen Borg-Warner-Getriebes. Über einen Elektromagneten, der an der Lenksäule geschaltet wird, läßt sich der 1. Gang bis 50 km/h und der 2. Gang bis 100 km/h einstellen. Der Preis des Wagens beträgt 17980 DM, mit Automatik 18960 DM.

Wiedergewählt wurde bei der Mitgliederversammlung des Verbandes der Automobilindustrie Präsident Wolfgang Thomale. Neue Präsidialmitglieder wurden Generaldirektor Walter Hitzinger und Direktor G. A. de Wolff.

Renault gab die Preise für seine neuen Pkw-Typen bekannt. Der R 4 kostet einschließlich Heizung 3990 DM, der R 4 L 4290 DM. Zwei weitere Typen sollen in Vorbereitung sein.

Citroën gab als Preis für den neuen „Ami 6“ 5450 DM an.

Zu einem Preis von rund 9000 DM soll das Ford „Consul Capri“-Coupé der englischen Fordwerke in der Bundesrepublik auf den Markt kommen.

Ford nannte als voraussichtliches Produktionsergebnis dieses Jahres auf der IAA rund 250000 Wagen. Bis einschließlich August hatte sich die Produktion um 20,8 Prozent gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres erhöht. 45,6 Prozent der Fertigung wurden exportiert.

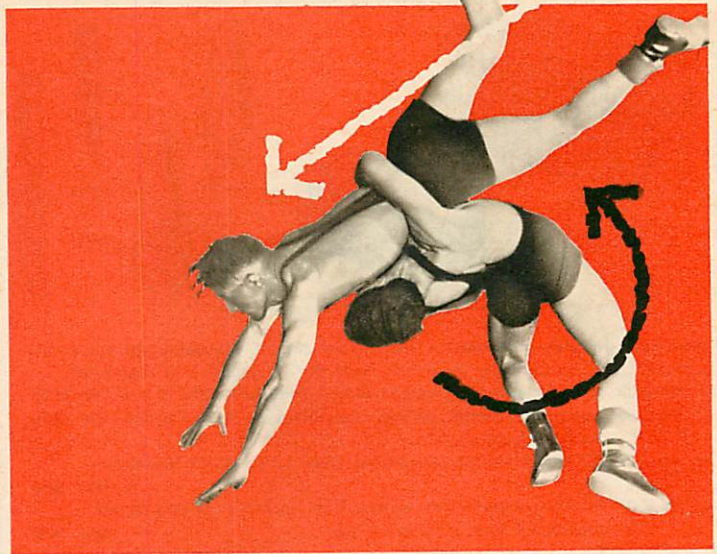
Opel baut seine Berliner Zweigniederlassung mit Investitionen in Höhe von 1,7 Millionen DM aus.

Schon Anfang 1962 will Curtiss-Wright, der amerikanische Lizenznehmer von NSU, serienmäßig hergestellte Wankelmotoren auf den Markt bringen. Es handelt sich zunächst um Bootsmotoren, deren Preise niedriger als die von Otto- oder Dieselmotoren liegen werden. Die ersten von ihnen sollen eine Leistung von 70 PS erreichen.

Ein ausgesprochenes Repräsentationsfahrzeug bringen die englischen Daimler-Werke mit ihrer neuen Chauffeurlimousine heraus. Der Wagen hat acht Sitze und soll mit einem 4,5-Liter-V-8-Motor eine Spitzengeschwindigkeit von 177 km/h erreichen. Die Leistung der Maschine wird mit 220 PS angegeben.

## Kopfübergehen

im Sturz sich drehen



Frontalstürze und Drehstürze beim Skilauf verursachen zumeist schwerste Verletzungen, wie Muskelabriss oder Knochenbrüche.

Im Sturz wirken die Ski wie zweiarmige Hebel, die reißen oder drehend an den Beinen des Skiläufers angreifen.

Da gibt es nur eine Rettung: Heraus aus der Skibindung, die den Skistiefel fest umklammert hält.



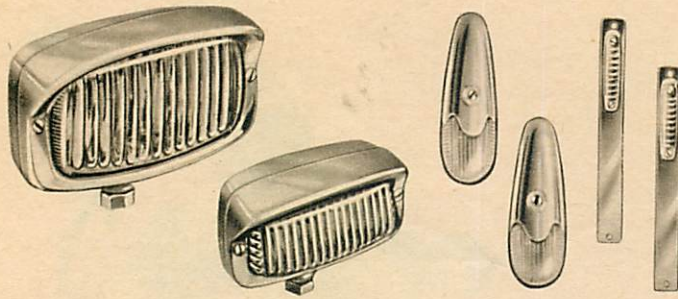
Die ECKEL Sicherheitsbindung arbeitet selbsttätig wenn Gefahr droht. Der Comet-automatic Sicherheits-Strammer springt bei Frontalstürzen auf, der SKI FREE Sicherheitsbacken schwenkt bei Drehstürzen aus. Damit wird das Bein vor Zerrungen und Torsionen gesichert.

**Comet automatic**  
**SKI FREE**

**ECKEL**  
**SICHERHEITS**  
**BINDUNG** in jedem Sportgeschäft



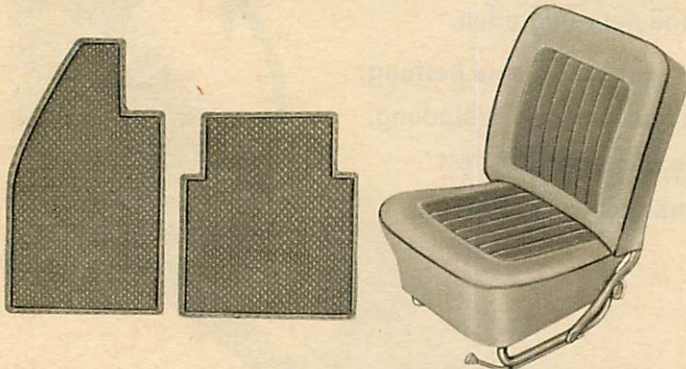
# Es geht um Sicherheit...



**Nebel- und Rückfahrcheinwerfer.** Messingverchromt, Glashalterring mit vorgezogenem Dach, einstellbarer Kugelfuß. Nach StVZO geprüft und zugelassen.  
 Nr. 795 Z 09 Nebelscheinwerfer, gelbes Glas, Lichtaustritt 128 x 70 mm DM 21.50  
 Nr. 795 Z 08 Nebelscheinwerfer, gelbes Glas, Lichtaustritt: 90 x 40 mm DM 9.75 für Kleinwagen  
 Nr. 795 Z 06 Rückfahrcheinwerfer, weißes Glas, Lichtaustritt: 90 x 40 mm DM 9.50  
 Nr. 795 Z 07 Rückfahrcheinwerfer, weißes Glas, Lichtaustritt: 90 x 40 mm, jedoch mit Spezialhalter für VW DM 9.95

**Blinkleuchtsatz für VW.** Keine schwierige Kabelverlegung zum Heck erforderlich. Winkerschalter kann weiter verwendet werden. Der Satz besteht aus: 2 Kotflügel-Blinkleuchten in chrombrillanter Ausführung, 1 Blinkgeber, 6 V, 2 x 18 W, 1 Umschaltrelais zur Schaltung der Bremsleuchten als Blinkleuchten, 2 verchromte Winker-Abdeckblenden mit angebaute Parkleuchten sowie Gummimunterlegetplatten und Schrauben, 1 Parklichtschalter mit Kabelanschluß sowie 1 abgepaßter Kabelsatz. Typgeprüfte Leuchten nach den neuesten Bestimmungen der StVZO. Kompletter Satz Nr. 796 Z 38 nur DM 41.50

# und Fahrkomfort



**Auto-Fußmatten.** Der ideale Bodenbelag für Ihr Auto. Material: Kokos mit Sisal. Farbe: Blau mit weißen Punkten (10) oder rot mit weißen Punkten (50).  
 Nr. 601 Y 62 Opel-Olympia, — Rekord 1,2 Liter und Caravan, ab 1958, 4-teilig DM 28.50  
 Nr. 601 Y 64 VW-Limousine Export, ab August 1957 bis 1959 und Standard ab 1957, 4-teilig DM 16.80  
 Nr. 601 Y 65 VW-Export ab August 1959, 4-teilig DM 17.80

### Auto-Schonbezüge

Schonen die Polsterung und erhöhen damit den Wiederverkaufswert. Sie haben einwandfreien Paßsitz, sind erstklassig verarbeitet und leicht zu reinigen. Montage-Anleitung liegt bei. Material: Plastikfolie und Perlonvelours mit Schaumgummi-Polsterung. Farben: hellbeige mit signalrot (65) oder beige mit dunkelbeige (97).

Nr. 796 Y 76 VW-Export, ab 15. 1. 56 bis 1. 8. 59 Garnitur DM 95.—  
 Nr. 796 Y 77 VW-Export, ab 10. 8. 59 Garnitur DM 95.—  
 Nr. 796 Y 83 Opel-Rekord P II, Limousine, zweitürig, ohne Panoramascheibe, ab 1. 9. 60 Garnitur DM 115.—

Dieses und viel Interessantes mehr bietet Ihnen der große 424seitige Neckermann-Hauptkatalog

„Bestellungen für Neckermann nimmt auch der REWE-Kaufmann an“



ABT. W 524 · FRANKFURT AM MAIN

# Die ersten Führerscheine in Deutschland

Zwar erhielt Karl Benz im Jahre 1886 ein Patent auf seinen Motorwagen, aber es dauerte in Wirklichkeit noch sehr lange, bis es in Deutschland Autos gab. Der erste deutsche Kraftwagen in amtlichem Betriebe war ein Lastwagen der DMG bei der Heeresverwaltung; er lief 1898 beim Kaisermanöver versuchsweise. Im Oktober 1899 beschaffte die Heeresverwaltung einen großen und kleinen Lastwagen von sechs und vier PS und im November den ersten Personenwagen von der DMG. Öffentlich zugelassen im heutigen Sinne wurden Personenwagen 1900 in München und Berlin, 1901 in Leipzig, 1902 in Hamburg. Eine Bestimmung über die Berechtigung, Kraftfahrzeuge zu führen, kam erst nach der Jahrhundertwende regional auf. Durch unsere Geburtstagswünsche an Charly Kappler angeregt, schrieben uns einige Mitglieder, die noch länger über eine Fahrberechtigung verfügen, und es sind uns dadurch folgende erste Fahrberechtigungsbescheide bzw. Führerscheine bekannt geworden:

- 29. 8. 1902 Eduard Marquard in Köln und Hamburg
- 19. 8. 1903 Paul Vollmer in Berlin W
- 4. 7. 1904 Otto Jansohn in Mannheim
- 1. 6. 1905 Gustav Knobel in Berlin
- 2. 11. 1905 Stanislaus M. Zentzytzki in Hannover
- 16. 10. 1906 Carl Kappler in Rastatt

Am 6. und 12. Oktober wurden ferner Fahrerlaubnisscheine in München und Leipzig ausgegeben. Von nun an häufen sich die Führerscheineinhaber. Es gab damals schon über tausend Automobile in Deutschland. 1906 forderte daher der Staat mit dem „Entwurf eines Gesetzes über die Haftpflicht für den bei dem Betrieb von Kraftfahrzeugen entstehenden Schaden“ von jedem Fahrer, daß er mit der Bedienung des Fahrzeugs völlig vertraut ist und „sich hierüber durch ein von einer sachverständigen Behörde oder einer behördlich anerkannten Stelle ausgestelltes Zeugnis ausweisen kann“. Das Zeugnis mußte man der Polizei vorlegen, und diese mußte es anerkennen. Am 1. Oktober traten dann die „Grundzüge betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ in Kraft, die 1908 noch erweitert wurden.

Im Zusammenhang mit Fahrerlaubnisscheinen ist auch die Einrichtung des ersten Taxi-Unternehmens in Deutschland wichtig. Es war dies die „Allgemeine Betriebs-AG für Motorfahrzeuge“ in Köln-Zollstock. Sie verkaufte und vermietete Motorwagen, bildete Fahrer aus und eröffnete mit Elektrowagen den ersten Taxibetrieb. Hierzu gab es in Köln die ersten „Reserve-Führerscheine“ des Kgl. Polizei-Präsidiums Stadtkreis Köln, Nr. 1 bis 12.

Am 3. Mai 1909 kam dann das „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ heraus. In diesem wurde zum ersten Male amtlich vom „Führerschein“ gesprochen als Nachweis zur erteilten Erlaubnis, ein Kraftfahrzeug zu führen. Dieses Gesetz vernachlässigte die Interessen der Kraftfahrer und wollte mehr den unbeteiligten Verkehrsteilnehmer schützen. Aber es schuf den „Führerschein“ im heutigen Sinn.

In Italien gibt es Führerscheine ebenfalls seit Anfang 1902, aber dort gaben sie die örtlichen Präfekten schon in größerer Zahl aus, und sie waren im ganzen Lande bereits einheitlich:

- 19. 2. Ing. Giustino Cattaneo in Mailand
- 22. 3. Baron Alberto Franchetti in Florenz
- 31. 3. Augusto Beaux in Neapel
- 4. 4. Alessandro Volpi Bassani in Turin

Weitere bekannte Persönlichkeiten im italienischen Automobilleben befanden sich unter den ersten Führerschein-Inhabern im Jahre 1902: Cesare Isotta, Vincenzo Fraschini (beide Begründer der bekannten Flugmotoren- und Automobilfabrik), die bekannten Rennfahrer Vincenzo Trucco, Alessandro Cagno, Ferdinando Minoia und Graf Giulio Maggi sowie der Akkumulatoren-Hersteller Serafino Hensemberger.

Graf Seherr

**Herausgeber:** Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) e. V., München 22, Königinstraße 9-11 a, Telefon-Sammel-Nummer 22 86 31. — **Verlag:** ADAC-Verlags-GmbH., München 22, Königinstraße 9-11 a, Postscheckkonto: München 736 65, Bankverbindung: Bayerische Staatsbank, München, Konto-Nummer 216 031. Für den Inhalt verantwortlich: Willi Wiczorek, Heribert Lehner, München 22, Königinstraße 11 a, Telefon-Sammel-Nummer 22 86 31. — **Alleiniger Gesellschafter der ADAC-Verlags GmbH:** Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC) e. V., München. — **Anzeigenverwaltung:** Verlag und Anzeigenverwaltung Carl Gabler, München 15, Sonnenstr. 29, Telefon-Sammel-Nr. 55 80 81. Fernschreiber 052/3662, Telegrammadresse: gablerpress, Anzeigentarif Nr. 16 v. 15. 8. 1961. Anzeigenleiter: Fritz Finohr, Auflage 624 700. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet. Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keine Gewähr übernommen. Die namentlich oder mit Initialen gezeichneten Artikel stellen nicht in jedem Falle die Meinung des ADAC dar. — **Gesamtherstellung:** Thieme-Druck, München.



## Gugel-Kamerad

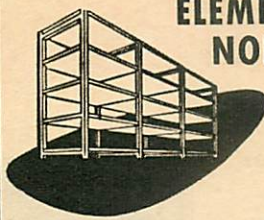
Zeltwohn-  
anhänger  
mit 4 gr. Betten,  
Spülbecken, Dop-  
pelkocher, Tisch,  
Geschirrschränken,  
Kleider- und Toi-  
letteraum, Platz  
für Großgepäck,  
Gew. 225 kg,  
Doppelwände,  
Vorzelt, kompl.  
ab DM 2250.-

Prospekt,  
Dias  
8-mm-Film,  
einfordern  
bei



Gugelwerke Z 1, Freiburg i. Br.

## ELEMENT-NORM-REGALE AUS HOLZ



in allen Größen  
für jeden Raum und Verwendungszweck

ohne Werkzeug schnell auf- und umgebaut. Böden  
verstellbar. Hohe Tragfähigkeit. Preiswert durch  
Serienfabrikation. Prospekte kostenlos.

L.v. Zedlitz KG Wiesbaden, Riehlstr. 18  
Telefon 279 52/238 14

### Die Sensation

#### Combi-Tonbandgerät

mit eingebautem Radiogerät  
sowie Großwahl erster Marken-  
geräte, z. B. Philips, Grundig, und  
Telefunken erstaunlich günstig.  
Volle Garantie und Umlausrecht.  
Kleinste Anzahlung - Rest 30 Monate  
Großer bunter Bildkatalog gratis.  
Schutz-Versand Abt. T65  
Düsseldorf - Jan-Wellem-Platz 1  
Ein Postkärtchen lohnt - Sie werden staunen!

Schwingtore  
für Garagen



Geb. Achenbach GmbH.  
Weidenau-Sieg Abt. 12

## Stahl-Schwingtore

FEFI

Für Garagen

**FELIX FIAND** GMBH.  
NEUWIED/RH. TEL. 22244-45

### Neu! Überraskende Vorteile!

#### Elektr. Universal-Spritzpistole

## BURGIA-N - neues stärkeres Modell

Hervorragende Qualität, sehr handliche Form, leistungsstarker  
elektr. Antrieb. Max. Leistung 4-5 Atü. spritzt ohne Kompressor  
1000 verschiedene Flüssigkeiten durch Anschluß an jede  
Steckdose. Millionenfach erprobt. Garantie für jedes Gerät.  
Kauf jederzeit ohne Risiko: Rückgaberecht innerhalb 3 Tagen.  
Werkspreis: Kompl. Gerät nur DM 75,- per Nachn. direkt von  
**BRENNENSTUHL-APPARATE - Tübingen-Pfrondorf 711**

ORIGINAL ITALIENISCHE

## Doppelton-Fanfaren

mit elektr. Kompressor  
mit weitreichender Wirkung  
Kompl. m. Relais, Halterung. Entspricht  
den neuen ges. Vorschriften. TÜV gepr.  
3-Klang-Fanfaren auf Anfrage  
Bei Bestellung 6 od. 12 Volt angeben

**79,-** DM  
portofrei  
gegen Nachnahme

Leichte Montage

OMNIA-Masch.-Ges. - Lüdenscheid i.W. Abt. D7

### Die unabhängige Wärmequelle

## WÄRME

für Ihren Motor in kalter  
Garage, bei längerem  
Stehen im Freien, Wärme  
für den Innenraum  
Katalyt-Heizofen DBPatent  
Fordern Sie Prospekte und  
Bezugsnachweise.

Alleinhersteller **WENDLER & WEISS  
HAGEN/Westf. - Rembergstraße 49a**

## PLASTIK-GARAGEN

mit Entlüftung. Für sämtl. KFZ-Typen. Bitte kosten-  
losen Prospekt anfordern. KFZ-Type angeben!  
**MORO-Wetterschutz - W. Herbert Kauer  
(13a) Röslau - Postfach 5/T**

# AUSTIN

Importeur  
A. Brüggemann & Co. GmbH  
Düsseldorf - Kruppstr. 49 - Ruf 786911  
Vertretungen, Kundendienst und  
Ersatzteile im gesamten Bundesgebiet

## ZIERLEISTENSÄTZE

für Ford-Taunus 17 M, Baujahr 1961,  
Alu eloxiert, 10-teilig, **DM 58,-**  
ab sofort beim Fachhandel bzw. der  
Vertriebsstelle lieferbar.  
**Otto Riehle, Stuttgart-1 Postf. 1126**

## Für das beliebte Spiel

WILCO

### Der Marken-Tischtennis-Tisch

in den Maßen der internatio-  
nalen Turnierbestimmungen, mit  
zwei stabilen, zerlegbaren Auf-  
stellböcken.

Direkt vom Hersteller, daher  
so preiswert bar: **15,80**  
oder 10 Monats-Raten à DM

Bestellen Sie sofort beim Fabrikanten

**HEINRICH WILLMS & CO.  
ABT. AM - BREMEN 13**

## Neu Autofahrer Blendschutz

Millionen Autofahrer werden bei  
Nachfahrten durch entgegenkom-  
mende Scheinwerfer geblendet.  
Kopfschmerzen, Ermüdung und  
Unsicherheit sind die Folge. Der  
verstellbare **OBJEKTA-Blend-  
schutz** - DBP und DBGM ang. -  
bietet Sicherheit und freie Sicht.  
Einfache Selbstbefestigung. Pro-  
spekt gratis. Preis: DM 37,50 porto-  
und verpackungsfrei. Nachnahme-  
versand - Wagentype angeben.  
Rückgaberecht 5 Tage.

**OBJEKTA** GmbH, Hamburg-19  
Schwenckestraße 35a

Überall dabei ...

## Felap-Transistorradios

Qualitätsmarkengeräte direkt vom  
HERSTELLER - daher so preiswert

Type M-K-L 62 Mittel-Kurz-Langwelle DM 124,-  
Type M-K 62 Mittel-Kurzwelle DM 110,-  
Type A-M-K 62 Auto-Mittel-Kurzwelle DM 114,-  
Type A-M-L 62 Auto-Mittel-Langwelle DM 114,-  
Type M-L 62 Mittel-Langwelle DM 108,-  
Type M 60 Mittelwelle DM 89,-

6 Monate Garantie Rück-  
gaberecht innerhalb 8 Ta-  
gen. Nachnahmeversand  
Sie sparen 30% durch  
»direkten« Einkauf.

Verlangen Sie Prospekte.

**Felap** GmbH.  
Abt. A,  
NURNBERG 34, Furtenbachstr. 26

## Kleingepäckträger

### »RA-BAMBUS« BGM

Für VW, Ghia, Fiat, Isabella, Opel  
Record 58, Ford M17, Kombi FK 1000,  
Mercedes 180, 190, 220, Kapitän 58/59  
D.K.W., Renault 4C, zehntausendfach  
erprobt. Saub. techn. vollend. Meister-  
handarbeit, große Aufnahmefähig-  
keit, garant. kein Herausfallen der  
Gegenstände, kein Brett, kein Stahl,  
dah. keine Verletzungen! Keine Bein-  
behinderung! Keine Karosserie-Beschä-  
digung! Einfachster Ein- u. Aus-  
bau. Prosp. kostenl. Preis in Elfen-  
bein-Ausführg. DM 29.50  
**G. RAAB, München 38, Dall'Armistr. 13**

## Autowaschen spielend leicht!

Kinderleichtes Waschen  
von PKW, LKW, BUS,  
mit dem spülenden  
**VORWERK** - Wascher.  
Sein schmiegsamer  
Gummirücken schont  
den Lack und reinigt  
jede Schmutzecke.  
**VORWERK** - Wascher  
bewährt seit  
30 Jahren.

# VORWERK Wascher

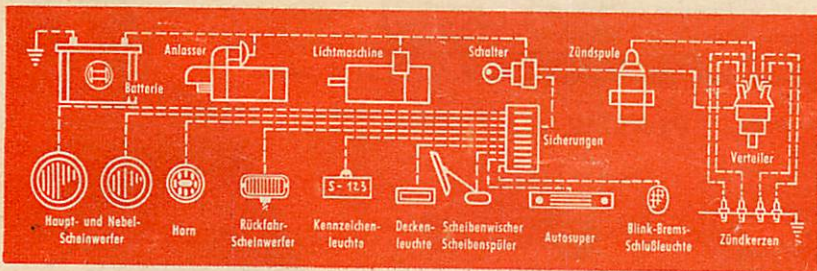
# Startfest trotz Polarkälte

Eine „frostige“ Atmosphäre: -35°C in der Kältekammer bei BOSCH. Männer im Pelz, ein eisüberzogener Testmotor... kommt er in Schwung? Die Techniker fordern das Letzte. Tatsächlich - die BOSCH-Batterie schafft es! Der Beweis: absolute Startfestigkeit der BOSCH-Batterie trotz eisiger Winterkälte.



## Wenn das Quecksilber fällt

wird jedes Starten zu einer gewaltigen Beanspruchung für die Fahrzeug-Batterie. Starke Reibungswiderstände sind beim Anlassen des froststiefen Motors zu überwinden - außerdem büßt jede Batterie bei Kälte an Energie ein. Jetzt kommt es darauf an: ist Ihre Batterie wirklich „wintertüchtig“? Hier sollten Sie sicher gehen und in Ihrer Werkstatt einen Test der Batterie verlangen.



## Das alles hängt an der Batterie

Bis zum Einsetzen der Lichtmaschine versorgt die Batterie als die zentrale Energiequelle alle Stromverbraucher im Fahrzeug. Millionen Kraftfahrer verlassen sich deshalb auf die bewährte BOSCH-Batterie.

Darum auch für Sie: Zum Starten Ihre erste Kraft - die BOSCH-Batterie.

## Darauf kommt es an

- BOSCH-Batterien gewährleisten günstige Hochstromentladung und beste Startfähigkeit
- BOSCH-Batterien haben hochaktiv formierte Platten und lange Lebensdauer
- BOSCH-Batterien sind stoß- und rüttelfest
- BOSCH-Batterien haben wie alle BOSCH-Erzeugnisse das Vertrauen der Welt

**Zum Starten Ihre erste Kraft - die**  
**BOSCH**  
 Batterie



1034  
 Bez. 2  
 Wagner  
 Senser  
 Ulrich