

ADAC

Bilder

MOTORWELT

OFFIZIELLES ORGAN DES ALLGEMEINEN DEUTSCHEN AUTOMOBIL-CLUBS EV.



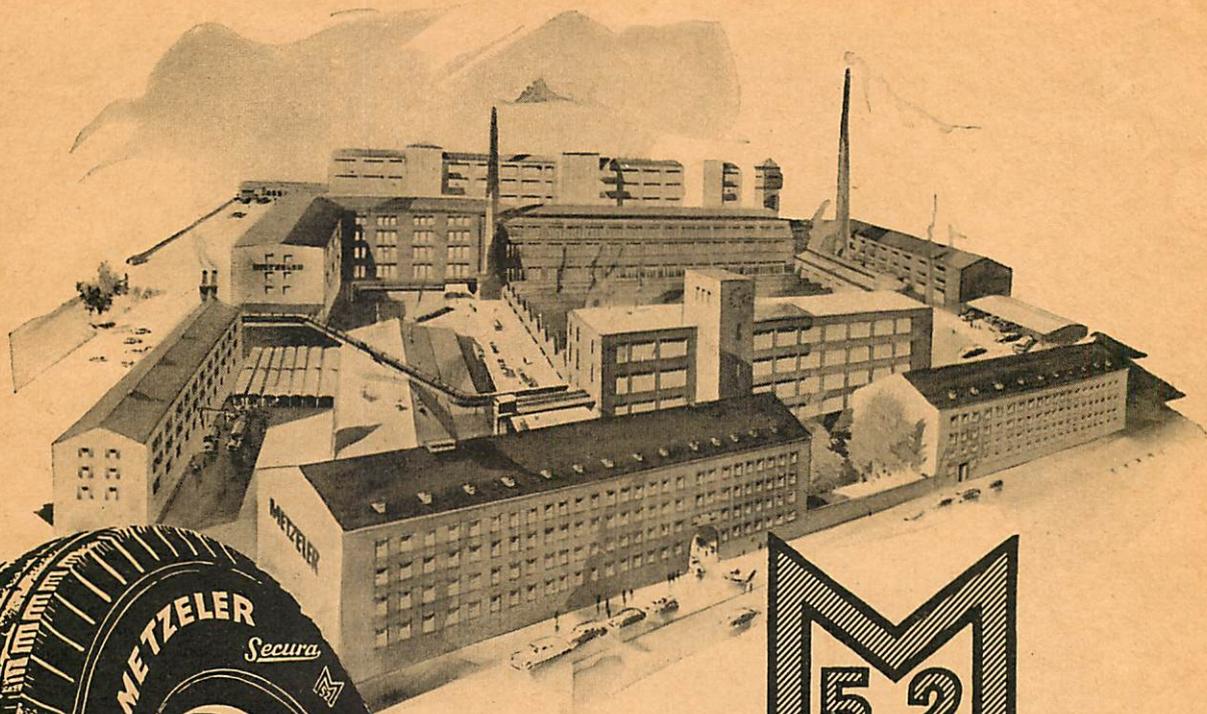
MÜNCHEN-
MÄI 1952

HEFT NR. 5

5. JAHRGANG

VERKAUFSPREIS DM 1.-





M
521

*Die neueste
Schöpfung*

DER
METZELER
GUMMIWERKE A.G

M 521 HEISST: MEHR km PRO DM



Reifen mit dem Zeichen **M** 521 besitzen eine höchstabriebfeste Lauffläche. Lange Erprobungen haben wir durchgeführt – heute stellen wir Ihnen die **M** -Reifen zur Verfügung

METZELER GUMMIWERKE A.G MÜNCHEN



- aber auch gegen Dein Fahrzeug

Dem Zweitakter bietet **ESSO** beachtliche Vorteile. Das neue **ESSO ZWEI-TAKT OEL** mischt sich nicht nur selbsttätig im Fahrzeugtank, es verhindert auch chemische Schäden und bietet dem Motor Korrosionsschutz.



Du kommst weiter damit

die neue
Autopolitur

**vierfach
wirksam**

1. Hochglanzpolitur von unerreichter Wirkung
2. Vorreinigung
3. Teer- und Fleckentfernung
4. Chrom- und Nickelpflege

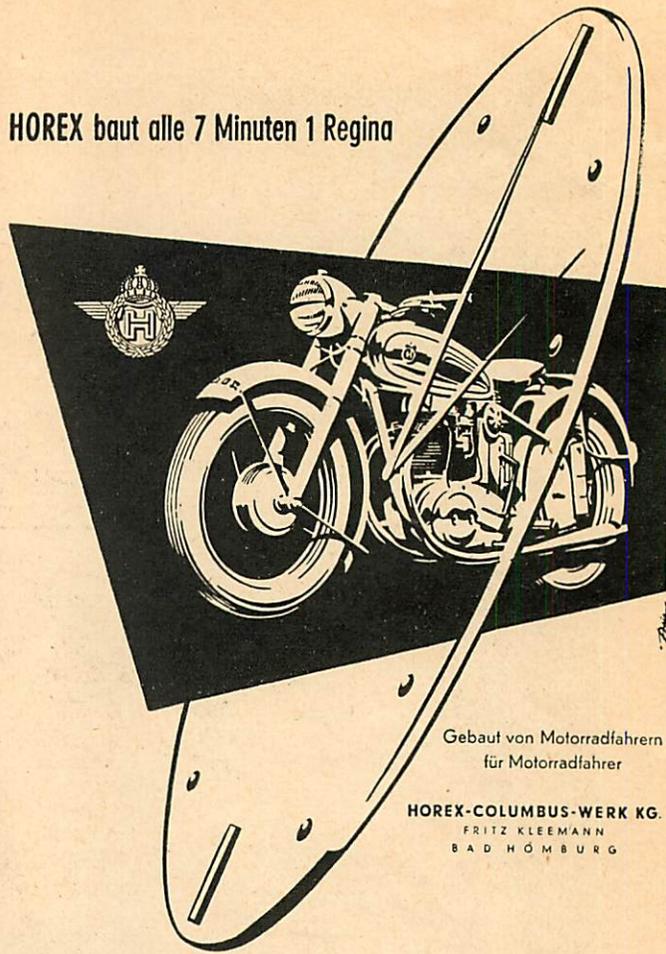
Diese vier Vorteile bietet jetzt
REX mit Silicon
das hervorragende Autopoliermittel aus den Erdalwerken. REX hilft Arbeit, Zeit und Geld sparen. Für tausende begeisterter Verbraucher ist REX der Inbegriff für fortschrittliche Auto-pflege. Auch Ihr Wagen wird schöner durch
REX mit Silicon

Gutschein für eine Gratisprobe

Name _____
Wohnort _____
Straße _____

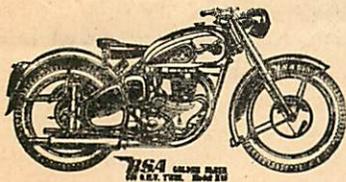
Werner & Mertz A.-G.
MAINZ Abt.: Autopflege

HOREX baut alle 7 Minuten 1 Regina



Gebaut von Motorradfahrern
für Motorradfahrer

HOREX-COLUMBUS-WERK KG.
FRITZ KLEEMANN
BAD HÖMBURG



Die robusten u. schnellen englischen Motor-räder für den Kenner!

BSA

BSA 650 ccm Twin „Golden Flash“, 35 PS
165 km/st, „Schnellste serienmäßige Tourenmaschine der Welt.“

BSA 500 ccm Twin
„Die meistgefahrte englische Zweizylinder-Maschine.“ Geschwindigkeit über 150 km/st

BSA 350 ccm Einzylinder
„Die kopfgesteuerte Maschine mit der hervorragenden Strafenlage.“ Eine robuste Tourenmaschine mit sportlichem Charakter.

BSA 250 ccm Einzylinder
„Eine sparsame, spörlische Maschine für Anspruchsvolle“ 4-Takt, OHV, Telegabel-Hirafe

Alle Modelle kurzfristig lieferbar!

Sämtliche Ersatzteile, sowie komplette Motoren vorrätig ab Bundesersatzteillager. Importeur für das Bundesgebiet:

OVERSEAS MOTOR IMPORT GMBH., Düsseldorf

Karl-Rudolf-Straße 163, Telefon 28193, 12555, Telegramme: UBERMO-Düsseldorf.

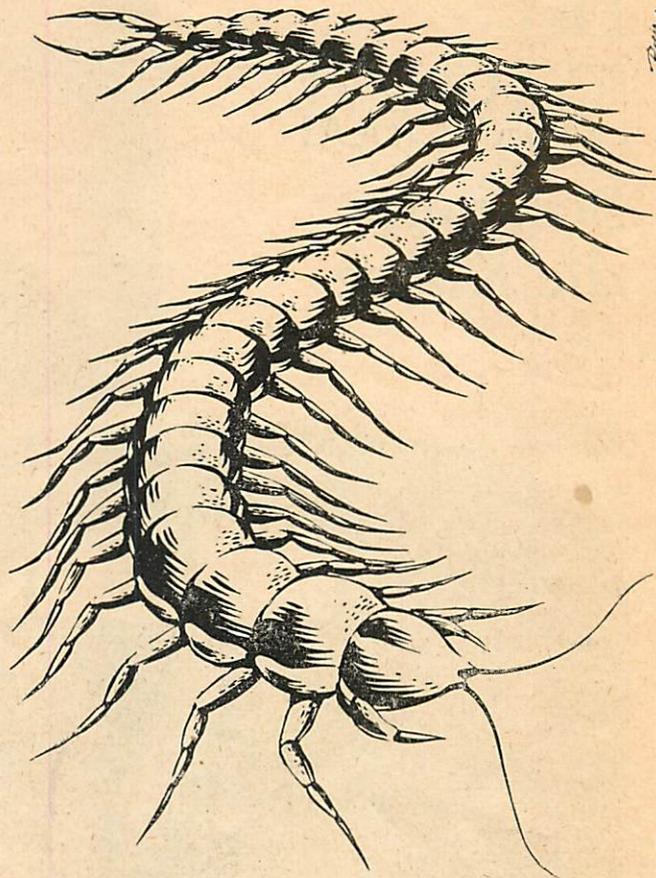
Einige Händlerbezirke noch frei.



Unbedingte Zuverlässigkeit verlangen Sie von Ihrem Regenmantel und meinen damit, daß er wasserabstoßend, aber luftdurchlässig, leicht waschbar, aber von besonders widerstandsfähigem Gewebe sein muß. FULWILINE ist der Name für die zuverlässige Regen- und Sportbekleidung der Hermann Wighardt Textilwerke in Fulda. Wegen dieser betonten Zuverlässigkeit werden Sie daher immer wieder FULWILINE bevorzugen.

Fordern Sie unsere sehr interessante Broschüre „Braucht der Elefant einen Regenmantel?“ an.

Bezugsquellennachweis durch Hermann Wighardt - Textilwerke Fulda



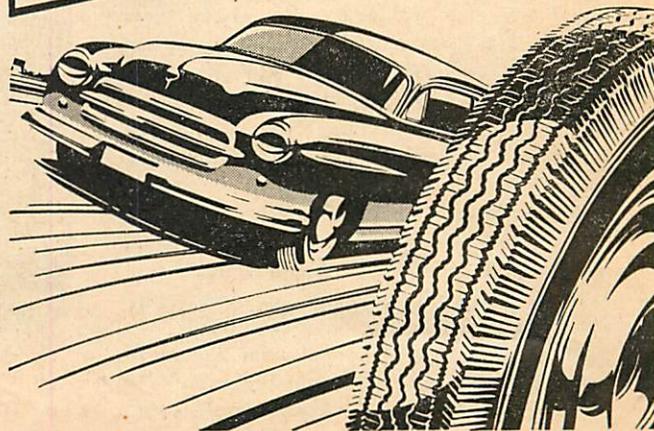
Wie ein Tausendfüßler

krallen sich die vielen Zacken und Kanten des „FULDA-Jubilär-Profils“ auf der Fahrbahn fest und geben dem Fahrzeug eine sichere Kurvenlage und höchste Bremswirkung. Die durchlaufenden 5 Rillen vermeiden jede Luftstauung im Profil und bewirken leichten und geräuschlosen Lauf. Nutzen Sie diese vielseitigen Vorteile und fordern Sie bei Ihrem Reifenhändler ausdrücklich den straßensicheren „FULDA-Jubilär-Reifen“



Reifen halten und greifen

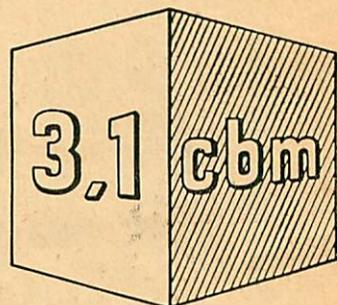
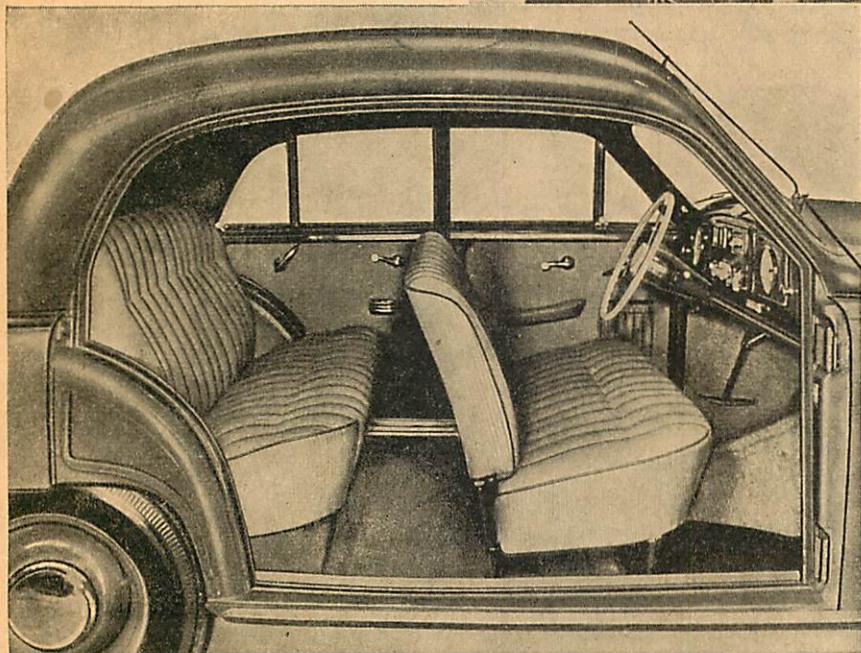
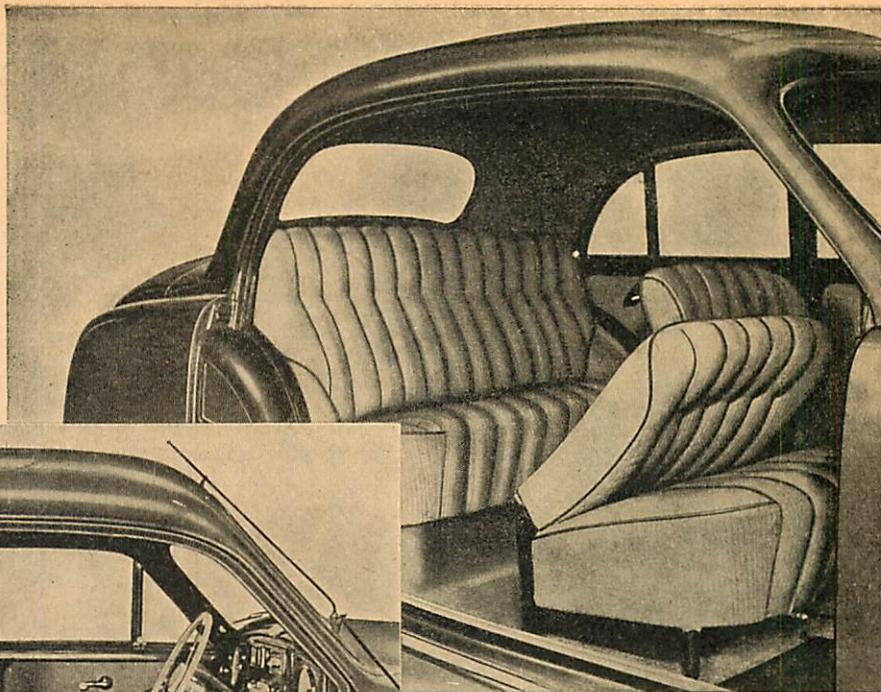
10 1/2



GUMMIWERKE FULDA AG · FULDA

Der RAUM

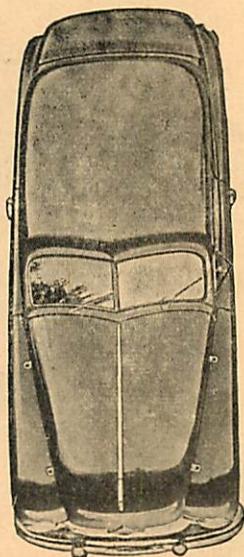
bestimmt
die Klasse



Keine Automobilfabrik der Welt wäre heute in der Lage, ein Automobil zu verkaufen, das nicht den Anforderungen der Benutzer gerecht wird. Die Steigerung dieser Anforderungen erfolgt niemals sprunghaft, sondern allmählich wie eine natürliche Entwicklung. Demgemäß stellen auch die Entwicklungen und der Fortschritt im Automobilbau einen natürlichen, nicht umkehrbaren Vorgang dar, der sich im Produkt spiegelt.

Das Wichtigste in diesem Zusammenhang ist der *Raum* eines Fahrzeugs. Die Größe eines Wagens wird entscheidend bestimmt durch den Nutzraum für Personen und Gepäck, Raum für Räder, Raum für Motor usw.

Mit dem Borgward „Hansa 1500“, diesem ausgesprochen eleganten Wagen der Mittelklasse, sind Raumverhältnisse erreicht, wie sie bis zu dessen Erscheinen nur Fahrzeugen der großen Klasse zu eigen waren. Nehmen wir einmal an, Sie erwerben einen Borgward „Hansa 1500“ und fahren ihn 150 000 Kilometer. Bei einem Stundendurchschnitt von 50 Kilometer würde dies bedeuten, daß Sie 3000 Stunden im Automobil verbringen. Das sind 375 Arbeitstage zu je 8 Stunden, also ungefähr 1½ Arbeitsjahre. Sie sind erstaunt, wie sich das summiert? Bitte, nun rech-



nen Sie selbst einmal aus, wie viele Jahre Ihres Lebens überhaupt Sie im Automobil zubringen. Ist es daher nicht richtig, den Wagen unter diesen Umständen als fahrbares Haus zu bezeichnen, dessen Wert nach dem Raum gemessen wird, den er bietet?

Während im Jahre 1938 im „Hansa 1700“ pro Person etwa 0,34 cbm Raum zur Verfügung standen, sind es heute im Borgward „Hansa 1500“ 0,62 cbm. Das ist eine Steigerung auf 180 Prozent. Welcher Fortschritt, welches Maß von Komfort liegt in dieser Zahl beschlossen.

Die Form des Borgward „Hansa 1500“ ist geradezu ein *Musterbeispiel* für die Erfüllung der Aufgabe, die *Umhüllung* eines Fahrzeugs *elegant und windschlüpfig* zu gestalten. Durch die Einbeziehung der Räder in die Umhüllung entstand automatisch der außerordentlich große Fahrgastraum, wie er vorstehend näher gekennzeichnet wurde.

Das Maß Ihrer Bequemlichkeit auf Reisen bestimmen Sie allein, und kaum irgend etwas ist von so entscheidender Bedeutung, wie die Platzfrage. Mehr Raum ist mehr Platz und ist durch nichts zu ersetzen.

Im Borgward „Hansa 1500“ fahren Sie sozusagen I. Klasse.

Er macht spielend seine 120 km/std., hat einen Kraftstoffnormverbrauch von ca. 8,7 Ltr./100 km und bietet 5 Personen *bequem* Platz.

ADAC MOTORWELT

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

INHALTSVERZEICHNIS:

Schluß mit 80 km/st.	5
Ein heißes Eisen	6
Das Auto in der Schere	7
Die Temperamente am Steuer	8
Arabien heute	9
25,4 Mill. Pkw in 50 Jahren	11
Der neue Daimler-Benz-Vorstand	11
Internationale Automobilproduktion 1951	12
Mit einem Blick	12
Kurznachrichten	12
Das Verhalten von Kraftfahrzeugen bei Seitenwind	13
15 Jahre Fortschritt	13
Neues vom Opel Olympia	15
Unser Test: Taunus M 12	16
Das neue ADAC-Jahrbuch	17
Wir testen: Zündapp K S 601 mit Seitenwagen	18
Hermann Föttinger	19
Wir stellen vor: Renault Frégate	20
25 Jahre Nürburgring	21
Aufgalopp in Dieburg	21
ADAC-Deutschlandfahrt 1952	22
Franz Bieber 60 Jahre	28
Zuverlässigkeitsfahrt im Siebengebirge	28
Kleines Devisenbrevier	29
Odette oblige	29
Vom Pazifik zum Rio Chanchamayo	30
Von Stuttgart bis zum Königsstuhl	32
Der Goldfisch	34
Sportkalendoskop	37
Allgemeine Clubmitteilungen	38
Muskelschmierung	39
Hier spricht der Reiseonkel	40
Was ist zu tun?	42
Unsere Bücherecke	43
Nicht ganz alltäglich aber wahr	44

Schluß mit !

Hand aufs Herz: Auch Sie würden wohl jedermann für einen lächerlichen Ignoranten halten, der dagegen opponieren würde, daß die Bundesbahn ständig eifrig bemüht ist, die Fahrzeiten ihrer D- und F-Züge abzukürzen resp. die Durchschnittsgeschwindigkeiten zu erhöhen. Diese liegen zum Teil erheblich über den 80 km/st, mit denen heute ein steuerzahlender Kraftfahrer über die Autobahnen „brausen“ oder „rasen“ darf. Was würden Sie sagen, wenn jemand auf die Idee käme, zu behaupten, daß die Unfallgefahr an der leider gleich groß gebliebenen Zahl von unbeschränkten niveaugleichen Bahnübergängen dadurch selbstverständlich größer würde? Denn schließlich wird ja der an sich schon ungleich größere Bremsweg der Bundesbahn nur noch länger.

Sie würden wahrscheinlich lächeln und davon sprechen, daß man den modernen Anforderungen des Verkehrs Rechnung tragen muß und diesen nicht hemmend entgegenstehen darf.

Wer will uns daran hindern, diesen Vergleich heranzuziehen, wenn wir endlich einmal von den erlaubten 80 km/st sprechen wollen, die eine hohe Bundesbehörde dem an sich schon sehr stark reglementierten Kraftfahrer selbst auf der Autobahn bis heute nur zugesteht. Die Älteren unter uns erinnern sich nur ungerne der Zeiten, als man in den 20er Jahren zwar auf freier Strecke völlig sinngemäß keine Höchstgeschwindigkeit festlegte, dafür aber in der sog. „geschlossenen Ortschaft“ 30 km/st vorschrieb und die Einhaltung dieser Maßnahme schärfstens überwachte. Gemeinden, Kreise und Länder taten dies mit der Begründung, daß man nur damit die steigende Zahl der Verkehrsunfälle bekämpfen könne. In Wirklichkeit bedeuteten diese „Autofallen“ nichts anderes als eine recht ergiebige Einnahmequelle für den Fiskus. Schon vor 25 Jahren führte der ADAC einen erbitterten Kampf gegen diese Stoppstellen. Schon damals führte er zur Begründung an, daß die Einrichtung dieser geheimen Stoppfallen des Staates und seiner Organe unwürdig sei, da sie die Beamten hinter Hecken und Zäunen auf die Lauer legte, um den Kraftfahrer „hereinfallen“ zu lassen. Dazu kam, daß diese „Fallen“ betont nur an solchen Stellen angesetzt wurden, die zwar innerhalb geschlossener Ortschaften lagen, aber durch die Windschutzscheibe gesehen dem Kraftfahrer immer den Eindruck einer freien Landstraße vermittelten. Die Methoden der Polizeibehörden erregten insbesondere wegen ihrer Unehrllichkeit und Heimlichkeit in höchstem Maße das Ärgernis der demokratischen Staatsbürger und wurden als unfair empfunden. Die Auswertung der Kontrollen ergab, daß nahezu 50% aller Kraftfahrer die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30 km/st

überschritten. Hierdurch wurde schlagend nicht etwa die Notwendigkeit dieser geheimen Kontrollen erwiesen, sondern vielmehr die Unehrllichkeit dieser angewandten Methoden. Es ist völlig ausgeschlossen, daß die Hälfte aller Kraftfahrer rücksichtslos fuhr oder gewohnheitsmäßig die Gesetze verletzte. Kam hinzu, daß die Kontrollbeamten zumeist nicht genügend geschult waren, geringfügige Tachometerabweichungen vom Kraftfahrer gar nicht erkannt werden konnten und daß schließlich die geheimen Geschwindigkeitskontrollen den Grundsätzen der Straßenverkehrsordnung widersprachen, in der es ganz klar auch heute noch heißt: „Nicht eine kleinliche Anwendung der Vorschriften in jedem Falle, sondern eine ihrem Ziele entsprechende Handhabung wird die echte Gemeinschaft aller Verkehrsteilnehmer unter sich sowie mit den für die Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs verantwortlichen Behörden und ihren Beamten fördern.“

Das ist 25 Jahre her und bedauerlich die Feststellung, daß die geistige Einstellung der Behörden der Kraftfahrt gegenüber sich bis heute praktisch in nichts geändert hat! Auch jetzt wieder machte und macht der ADAC Eingaben auf Eingaben an die zuständigen Dienststellen. Aber man glaubt höheren Ortes ganz einfach auf die Einrichtung dieser Stoppfallen nicht verzichten zu können, ganz gleich, ob man dabei u. a. die Bestrebungen der Fremdenverkehrsvereine und anderer Institutionen schwer schädigt und ganz gleich, ob derartige Maßnahmen sich heute in der Praxis oder gar moralisch noch rechtfertigen lassen.

Man läßt sich nur ungerne an den Paragraph 1 in der StVO erinnern, in dem es ganz klar und eindeutig heißt, daß jeder Kraftfahrzeugbenutzer verpflichtet ist, sein Fahrzeug vor jedem Hindernis auf die kürzestmögliche Entfernung zum Halten zu bringen. Daran erinnerte man sich nur in den 30er Jahren, als man jede Geschwindigkeitsbeschränkung aufhob und die Zahl der Verkehrsunfälle in keiner Weise anstieg. Ein evidenten Gegenbeweis für die Argumentation, daß nur durch die wilde „Raserei“ der Kraftfahrer die Zahl der Verkehrsunfälle ins Uferlose anwuchs! Wenn heute behauptet wird, daß man sich dann durch die Verordnung vom 13. 11. 1937 doch wieder dazu entschlossen habe, die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/st und in Ortschaften auf 40 km/st zu beschränken, so entspricht dies selbstverständlich den Tatsachen. Man sollte sich aber vor jeder Geschichtsfälschung hüten und dann auch offen dazu aussprechen, warum man damals zu dieser Maßnahme kam. Die unseligen Kriegsvorbereitungen, die Bestrebungen zur

HERAUSGEBER

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
München

CHEFREDAKTEUR

Paul Schweder, München

VERLAG

Heinrich Vogel, Fachverlag für Kraftfahrwesen und Verkehr,
München 2, Kreuzstr. 29, Tel. 29 08 21

Die ADAC-MOTORWELT erscheint monatlich und wird jedem Mitglied kostenlos zugestellt.



Wirtschaftsautarkie und vieles andere ließ es für geboten erscheinen, wegen des Mangels an Schmier- und Treibstoffen, Lagermetallen und der bei Verwendung von Buna bei höheren Geschwindigkeiten auftretenden Reifenschwierigkeiten diese Verordnung zu erlassen. Das waren die Gründe dieser Verordnung und nicht etwa die Tatsache, daß die Aufhebung jeder Geschwindigkeitsbeschränkung ins Verkehrschaos geführt hatte oder die Zahl der Verkehrsunfälle ins Ungemessene stieg.

Daß die Besatzungsmacht nach dem Kriege uns Geschwindigkeitsbeschränkungen auferlegte ist bekannt. Nun aber sind wir zumindest in diesem Punkt wieder frei und können nach eigenem Belieben schalten und walten. Die Kraftfahrer glaubten mit Recht, daß man nach Aufhebung aller entgegenstehenden Verbote nun endlich der modernen Kraftfahrt gerecht werden würde und Geschwindigkeitsbeschränkungen nur noch da einschalten würde, wo es die Vernunft resp. die Notwendigkeit erfordert, nämlich in geschlossenen Ortschaften, soweit es sich wirklich um geschlossene Ortschaften handelt. Aber weit gefehlt! Man beließ es bei den durch die Alliierten seinerzeit gebotenen Geschwindigkeitsbeschränkungen und hier geht es nun so wie bei den schon so oft und so viel kritisierten Maßnahmen der Steuerbehörden,

die den willigen und ehrlichen Steuerzahler geradezu zur Steuerunmoral zwingen und herausfordern, schon einfach deswegen, weil er durch die zahllosen Verordnungen gar nicht mehr als normaler Staatsbürger hindurchsehen kann.

Man kann der größten deutschen Kraftfahrer-Organisation, dem ADAC, wohl kaum nachsagen, daß er nicht ständig mit Eifer bemüht ist, für Ordnung in den eigenen Reihen zu sorgen und darauf bedacht ist, anständige, rücksichtsvolle und disziplinierte Kraftfahrer zu erziehen. Das hat er durch seine bald 50-jährige Geschichte bewiesen und er ist wohl der letzte, der der sinnlosen Raserei oder undiszipliniertem Fahren das Wort redet.

Aber Hand aufs Herz: Wer wirft den ersten Stein und wagt zu behaupten, daß er nicht auf der Autobahn bemüht ist, die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges zur Überwindung von Zeit und Raum auszunutzen? Ist es nicht geradezu sittenwidrig, daß man der Automobil- und Motorrad-Industrie ohne weiteres gestattet, in ihren Prospekten und Ankündigungen darauf hinzuweisen, daß sie „autobahnfesteste“ Kraftfahrzeuge baut, von Geschwindigkeit angefangen, die schon bei unseren leistungsfähigen Kleinwagen bei 100 und 110 km/st liegen, bei den schweren Wagen hinaufgehen

bis zu 140 km/st oder gar bis zur 100-Meilen-Solo-Maschine! Welcher deutsche Verkehrspolizist würde nicht kopfschüttelnd jeden Kraftfahrer antreiben, schneller zu fahren, wenn dieser als lebendiges Verkehrshindernis mit ehrlichen 40 km/st durch eine Großstadt „zuckeln“ würde? Auf den Autobahnen kann man täglich das gleiche Bild beobachten: im zügigen Tempo, aber doch nie überschnell, im Durchschnitt mit ungefähr 100 km/st, rollen die Fahrzeuge über die Bahn und nur hinter den weißen Wagen der Highway-patrol, in deren Fond gewöhnlich ein deutscher Verkehrspolizist sitzt, sammelt sich eine lange Schlange von Automobilen an, die sich erst wieder auflöst, wenn diese abstoppen oder abbiegen. Dann zieht sich die Kolonne mählich wieder auseinander und legt wieder etwas im Tempo zu. Ist dieser Zustand nicht geradezu unwürdig und spricht er nicht jedem modernen Schnellverkehr Hohn?

Es wird endlich Zeit, daß unser allverehrter Clubkamerad, der Herr Bundesminister für Verkehr Dr. Hans-Christoph Seebohm, sich einmal ernsthaft mit dieser Frage beschäftigt und nicht nur der Forderung seiner weit über 100 000 Clubkameraden, sondern aller deutschen Kraftfahrer in Bonn den nötigen Nachdruck verleiht: Schluß mit den 80 km/st! ps.

Ein heißes Eisen

Versicherungs-Organisationen — seien sie staatlich oder privat — sind im heutigen Zeitalter des Kollektivismus starke Mächte, mit denen man fein vorsichtig umgehen muß. Sie können helfende Engel sein, wenn sie mit ihrer wirtschaftlichen Macht (und ihren juristischen Kenntnissen) dem unverschuldet in Verstrickung geratenen Versicherten aus so oft scheinbar katastrophaler Klemme helfen. Aber sie unterliegen vielleicht manchmal doch auch der Gefahr aller Kollektive, sich selbst für lebenswichtiger zu halten, als den Willen der Versicherten, daß sie nur getreu die Macht der Gemeinschaftshilfe für den unverschuldet in die Klemme gekommenen Einzelnen verwalten sollen. Merkwürdige Tatsachen scheinen solche Sorge zu rechtfertigen.

Die Tatsachen:

1. Der (unsittliche) Paragraph 7 des Kraftfahrzeuggesetzes vom Jahre 1909 legt bei Unfällen, an welchen ein Kraftfahrzeug beteiligt ist, Verantwortung und Beweislast dem Kraftfahrer auf — ohne ihm als Gegengewicht den (z. B. bei der Schienenbahn-Haftpflicht selbstverständlichen) „Schutz des Kraftverkehrs“ zu gewähren. Allmählich dämmert es, daß Radfahrer — und im Grunde jeder Verkehrsteilnehmer (einschließlich der Großmütter, Kinder und Landwirte) — auch den Verkehr gefährden können und tatsächlich häufig gefährden — mithin haftpflichtversichert sein müßten. Vorläufig gibt es nur für Kraftfahrzeuge den gesetzlichen Haftpflichtversicherungszwang. Dieser geht in Ordnung. Aber einer für Fußgänger, Radfahrer, Handwagenfahrer, Pferdekutscher, Hundehalter usw. wäre genau so sittlich und leider nötig.

2. Gegen Diebstahl und Feuer gibt es die freiwillige Teil-Kasko-Versicherung. Die ist sehr vernünftig — aber rein privatwirtschaftlich. Mit sittlichen Forderungen, wie dies für die Haftpflichtversicherung zutrifft, hat sie nichts zu tun.

3. Endlich gibt es noch die Vollkasko-Versicherung, welche schon vom Standpunkt der Kollektivhilfe für den einzelnen aus an die Grenze geht, weil sie ganz offensichtlich die Pechvögel, Leichtfüße und Anfänger begünstigt, indem sie ihr „Kasko“ (= „Scherben“) von der Großzahl der vorsichtigen und erfahrenen Fahrer mit bezahlen läßt.

Klar ist also: Haftpflichtversicherung ist eine gesetzliche Pflicht — Teilkasko ist eine sehr einleuchtende private Sache — und Vollkasko eine ganz ausgesprochen privatwirtschaftliche Angelegenheit.

Die Prämien der Zwangshaftpflichtversicherung sind gewaltig gestiegen, so daß sie die deutsche Motorisierung (zusammen mit dem Wachstum der Schäffer-Lasten) empfindlich hemmen. Nun hören wir unwidersprochen — und neuerdings sogar von Versicherungsseite mit uns unverständlicher Begründung —, daß unsere Zwangsprämien für Haftpflicht die Geldtöpfe der freiwilligen Teilkasko- und Kasko-Versicherungen alimentieren!!

Wenn dem so ist — und leider scheint daran nicht zu zweifeln zu sein —, dann muß man doch sehr darum bitten, daß die Versicherungsgesellschaften und auch das zum Schutze der Interessen der Versicherten vorhandene Versicherungs-Aufsichtsamt vor der breiten Masse der zwangshaftpflichtversicherten Kraftfahrer das Entstehen und die moralische und rechtliche Sachgemäßheit dieser höchst erstaunlichen Übung offen vertreten.

Für den gewöhnlichen Kraftfahrer ist so etwas einfach nicht zu verstehen: Er nimmt schweren Herzens das Risiko der auch von ihm ersehnten Vollkasko- und sogar der Teilkasko-Versicherung auf sich selbst und begnügt sich mit der Zwangshaftpflichtversicherung — einfach, weil er das Geld dazu nicht hat und durch erhöhte Vorsicht das Risiko zu verkleinern versuchen muß. Daß man aber ausgerechnet ihn die Kaskoschäden anderer mitbezahlen läßt, welche sich dank günstigerer wirtschaftlicher Lage eine Teilkasko- oder Vollkasko-Versicherung leisten können — das moralisch und juristisch zu begründen — das wäre wirklich erstaunlich!

Hiernach möchte man das Aufsichtsamt für Versicherungen und die Organisationen der Versicherungsgesellschaften ebenso herzlich wie dringend um Beantwortung der folgenden beiden Fragen bitten:

1. Ist es richtig, daß die freiwilligen und rein privatwirtschaftlichen Teilkasko und Voll-

kasko aus den Prämien der Zwangshaftpflichtversicherung alimentiert werden — und wenn ja, dann bitte seit wann und in welchem Umfang?

2. Falls tatsächlich die Alimentierung der freiwilligen Teil- und Vollkasko durch die Zwangshaftpflichtprämien zutrifft, wie ist das bitte moralisch und rechtlich zu rechtfertigen?

*

Wir Kraftfahrer haben noch einige andere Fragen an unsere Versicherungsgesellschaften. Die mögen indiskret und zum Teil peinlich sein — sind aber ehrlich und friedlich. Welcher Kraftfahrer würde wohl ohne Not Streit mit seiner Versicherungsgesellschaft suchen, bei der er im Falle der Fälle sachkundigen Rat und getreue tatkräftige Hilfe sucht?!

1. Unsere Zwangshaftpflichtversicherung ist auf das Fahrzeug und nicht auf den Fahrer abgestellt. Wir lesen aus dem verkehrsreicheren Auslande, daß nicht eine bestimmte Sorte von Fahrzeugen, sondern ein bestimmter — erstaunlich kleiner — Hundertsatz von Fahrern (Pechvögeln und Leichtfüßen) die weit aus überwiegende Zahl von Unfällen bzw. Haftpflichtschäden verursacht. Auch beim Radfahren bestimmt ja übrigens nicht die Fahrradmarke, sondern der Fahrer die Verkehrsgefährlichkeit (beim Fußgänger die Schuhmarke).

Wenn es — eine Änderung des berichtigten § 7 des Kraftfahrzeuggesetzes wäre natürlich dazu nötig — möglich sein sollte, Haftpflicht und Haftpflichtzwangsversicherung auf den Fahrer (und die Fahrzeug-Klasse) abzustellen, so daß der „Halter“ nur für sachgemäßes „Halten“ des Fahrzeuges (z. B. rechtzeitige Reparatur oder ausreichend sorgsame Auswahl und Kontrolle des Fahrers) gerade steht, aber nicht für etwaige Fahrlässigkeit oder Schuld des Fahrers, auch wenn er dessen Zwangshaftpflichtversicherungsprämie bezahlt, so wie es der „gesunde Menschenverstand“ eigentlich als selbstverständlich ansehen möchte —, dann bestünde nämlich die Möglichkeit, den kleinen Hundertsatz der Pechvögel und Leichtfüße am Steuer durch ihren „Leistungen“ entsprechende Steigerung der Prämien nicht nur sehr viel stärker zur Bezahlung der Schäden heranzuziehen, als vielmehr durch schließlich unerträglich hoch

werdende Prämien ganz auszuschalten. Ein sehr einfaches Mittel zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Können bitte die deutschen Versicherungsgesellschaften nicht eine mehrjährige, bis in die Gegenwart reichende, zuverlässige und aufgegliederte Statistik der Haftpflicht-, Teilkasko- und Kasko-Fälle der Öffentlichkeit anvertrauen? Vorhanden sein muß diese Statistik ja doch gewiß.

2. Von einzelnen Fahrzeugmarken hören wir — allerdings auch ohne nachprüfbare Unterlagen —, daß just ihre Marke in der Unfall-, Haftpflicht- usw. Statistik überlegen dastehe, mithin an Verkehrssicherheit überlegen sei. Offenbar muß doch eine gerechte Prämienbemessung so bemessen sein, daß jede Fahrzeugsorte — insbesondere also Krafträder, Personen- und Lastwagen — ungefähr insgesamt soviel an Prämien einzahlt, als bei Berücksichtigung der Verwaltungskosten von dieser Fahrzeugsorte durch Schäden verbraucht wird. Es ginge doch nicht an, daß z. B. die Krafträder unverhältnismäßig stark die Schäden der Lastzüge bezahlen oder umgekehrt! Heute ist die Prämienbemessung nach Bremspferden. Sollte die Statistik das wirklich als gerecht ausweisen?!

Natürlich ist eine Versicherung stets eine Gefahrengemeinschaft, in die der Vorsichtige und vom Glück Begünstigte jahrzehntelang — der Schreiber dieser Zeilen z. B. 50 Jahre, toi, toi, toi! — zugunsten der Pechvögel und Leichtfüße — bei Haftpflicht zwangsweise! — einzahlt; natürlich aber auch trotzdem jederzeit aktiv oder passiv vom Unheil erwischt werden kann und dann die „gegenwertlos eingezahlten“ Prämien bestimmt nicht mehr bereut. Aber die Beiträge der verschiedenen Gemeinschaftsgruppen müssen gerechterweise doch einigermaßen den Risiken entsprechen. Heute bilden beim Pkw die Bremspferde den Maßstab. Beweist die Statistik die heutige Prämienbemessung nicht nur bei den Pkw, sondern in allen Gruppen, als gerecht? Wenn ja, warum darf man diese Statistik nicht kennenlernen?

3. Warum ermöglicht man es nicht durch Veröffentlichung einer klaren Statistik den Konstrukteuren, und auch den Käufern und Fahrern, aus den Unfällen Lehren zur Verringerung der Unfälle zu ziehen? Wenn z. B., wie es nach der neuen Abhandlung von Gauß aus dem Rieckert'schen Institut der TH. Stuttgart wahrscheinlich ist, frontlastige Wagen unempfindlich gegen Seitenböen sind, dann wird sich das doch in einer entsprechend aufgegliederten Unfallstatistik finden lassen. Wir Pkw-Fahrer haben heute geradezu Angst vor Lkw-Anhängern, welche durch Schleudern die ganze Fahrbahn beanspruchen oder gar sich unheilvoll selbständig machen. Wenn die Unfallstatistik solche Dinge substantiiert, dann wird man die Kuppelungen zwischen Lkw und Anhänger und anderes noch besser machen müssen, vielleicht auch an Stelle der stillschweigend verschwundenen Sicherheitsketten zwischen Lkw und Anhänger mit Schlaufen versehene Sicherheitskabel (die größere Arbeitsaufnahme haben, als Ketten) einführen. Das sind nur zwei von sehr vielen Beispielen. —

Abschließend sei wiederholt, daß der Kraftfahrer im Versicherungswesen den unentbehrlichen Freund erblickt — trotz des Zwangs bei der Haftpflichtprämie. Hat das Versicherungswesen aber nicht derzeit diese Freundschaft etwas zu einseitig werden lassen, — und das keineswegs zum Besten des durch zweimalige Inflationsausblutung der Lebensversicherungen und ähnliche unerfreuliche Dinge bei uns in Deutschland ohnehin leider so sehr beschädigten ethischen Versicherungsgedankens?

Wa. O.

Das Auto in der Schere

Dipl.-Ing. Rolf Schur

Das Selbstlenken eines Kraftwagens ist mit wohl geringen Ausnahmen für die meisten Menschen ein Genuß, es löst befriedigende Gefühle aus und macht Freude.

Ist sich aber wohl jeder, der am Lenker eines Kraftwagens oder eines Motorrads sitzt, der Kräfte, die seinem Gefährt innewohnen, immer voll bewußt? Sprechen die Bilder von zertrümmerten Kraftwagen nach einem Zusammenstoß nicht eine beredte Sprache und zeigen sie nicht, welche lebendige Kraft in dem Fahrzeug steckt?

Das Autofahren verlangt keine körperlichen Kräfte, dagegen Anspannung aller Sinnesorgane, — der Sehkraft, des Gehörs und — nicht zuletzt des Gefühls. Der Fahrer muß wissen und sich ständig vor Augen halten, wieviel er sich selbst zutrauen darf, um unter voller eigener Verantwortung alle — auch die kritischsten Situationen — beim Fahren richtig beurteilen zu können.

Im stehenden Fahrzeug schlummert eine Energie, die mit beginnender Fahrt zum Leben erweckt wird. Der Techniker sagt: die ruhende Energie verwandelt sich in bewegliche Energie. Die Masse setzt sich in Bewegung und erhält damit eine lebendige Kraft, die mit zunehmender Geschwindigkeit eine Größe annimmt, von der der weniger technisch Veranlagte oder Vorgebildete kaum eine richtige Vorstellung hat, oder diese erst dann vielleicht erhalten hat, wenn es zu spät ist. Die lebendige Kraft einer sich bewegenden Masse steigt — und das ist wichtig zu wissen — mit dem Quadrat der Geschwindigkeit.

Die eigene Fahrgeschwindigkeit und die damit verbundene Kraft richtig einzuschätzen — in jedem Augenblick und in jeder Lage im Verkehr —, ist das wichtigste Merkmal für einen guten und geübten Fahrer! „Komme ich noch hindurch?“ — Das ist die Frage, die sich fast jeder Fahrer auf der Landstraße wenigstens einmal vorgelegt hat, wenn er zwischen zwei sich einander nähernden Wagen hindurchschlüpfen möchte. Hand aufs Herz! Wer hat bei einem solchen Überholungsmanöver nicht schon einmal jenes beklemmende Gefühl, wie zwischen die beiden Schneiden einer Schere zu

geraten, verspürt, das sich, wenn der „Durchbruch“ geglückt ist, mit dem Gedanken „das ist noch einmal gut abgegangen“ erleichternd löst?

Diese Unsitte ist nur mit sträflichem Leichtsinne zu charakterisieren und zeugt davon, daß der Fahrer wenig oder gar nicht die Geschwindigkeit der drei sich bewegenden Fahrzeuge zu beurteilen weiß. Eine kleine Überlegung mag die hierbei auftretenden Verhältnisse beleuchten.

Es begegnen sich zwei Lastwagen auf der Landstraße; ein Personenwagen will trotz der Annäherung der beiden Lastwagen zueinander noch „hindurchschlüpfen“. Wie liegen die Zeit- und Streckenverhältnisse, die der Personenkraftwagenfahrer richtig und sehr rasch beurteilen muß.

Angenommen jeder der beiden Lastwagen habe eine Eigengeschwindigkeit von nur 50 km/st und sie seien 200 Meter voneinander noch entfernt. Wann werden sie sich treffen? Da die Geschwindigkeiten beider Lastwagen sich addieren, sie sich also mit 100 km/st einander nähern, benötigen sie für die Strecke von 200 Metern 7,2 Sekunden. Bitte: Man denke sich die Strecke von 200 Metern und zähle langsam von 21 bis 27, um sich einmal für die Praxis richtig vorzustellen, wie schnell 7 Sekunden verstreichen. Will der überholende Personenwagen, der sich den sich begegnenden Lastwagen mit, sagen wir, 70 km/st nähert, nicht in die „Schere“ gelangen, fragt es sich, wieviel Zeit ihm für das Überholen des vor ihm liegenden Lastwagens zur Verfügung steht. Da beide Wagen in derselben Richtung fahren, ist die relative Geschwindigkeit des Personenwagens gegenüber dem Lastwagen nur 20 km/st. Um nach dem Überholen beim Wiedereinbiegen auf die rechte Fahrbahn den Lastwagen nicht zu schneiden, steht dem Personenwagen für das Überholen schätzungsweise 30 Meter zur Verfügung, — wenn es sich um einen sehr langen Lastzug mit etwa zwei Anhängern handelt, wohl noch mehr. Abgesehen davon, daß sich hierdurch die anfänglich angenommene Entfernung der beiden Lastwagen von 200 Metern also wenigstens um 20 Meter ver-



In Detmold findet in diesen Tagen die diesjährige Hauptversammlung des ADAC statt

ringert, d. h. schon innerhalb 6,5 Sekunden die „Schere zuschnappt“, errechne man, in wieviel Sekunden der überholende Personenwagen die 30 Meter Überholungsstrecke bei einer Geschwindigkeit von 20 km/st zurücklegt. Antwort: In 5,4 Sekunden! — Eine Sekunde später ist die „Schere“ zugeschnappt!

Noch ungünstiger liegen die Verhältnisse natürlich, wenn, wie man so häufig beobachtet, der überholende Personenwagen zögert und sich erst dann entschließt, wenn er etwa dieselbe Geschwindigkeit des zu überholenden Lastwagens erreicht hat und dann beschleunigen muß, um gefahrlos zwischen den beiden Lastwagen hindurchzufahren. Für den vorliegenden Fall wäre das Überholungsmanöver also keinesfalls möglich gewesen.

Und nun die Bilanz? — Fragwürdiger und äußerst leichsinnig errungener Gewinn, nämlich Nervenkitzel für den Fahrer verbunden mit Bruchteilen von Sekunden Zeitersparnis, Schock für die Insassen, denen das Herz stillzustehen droht mit dem Gefühl, den Kopf noch einmal aus der zuklappenden Schere gezogen zu haben. Verlust? — Jawohl: nämlich den Ruf als anständiger und verantwortungsbewußter Fahrer, der mit Überlegung, Gefühl und richtiger Einschätzung der Lage handelt und sein Fahrzeug führt.

Der geschilderte Vorgang, der leider täglich zu vielen Malen nicht nur im Straßenverkehr sondern — wenn auch mit geringeren Geschwindigkeiten der drei Fahrzeuge — im Stadtverkehr zu beobachten ist, hat zur Voraussetzung, daß der Fahrer überhaupt zu schätzen in der Lage ist, mit welcher Eigenge-

schwindigkeit der entgegenkommende Wagen sich nähert. Es wurde von einer angenehmen Geschwindigkeit von 50 km/st ausgegangen, deren Richtigkeit in der Praxis kaum zu erkennen sein dürfte. Als Überholender kann man die eigene Geschwindigkeit am Tachometer ablesen und danach auch ziemlich genau die des in derselben Richtung fahrenden Fahrzeugs, das man überholen will, schätzen.

Ist es am Tage schon sehr schwer, die Geschwindigkeit des entgegenkommenden Wagens richtig zu beurteilen, um wieviel schwieriger ist es in der Dunkelheit, wenn die Fahrzeuge sich mit brennenden Scheinwerfern begegnen. Gewiß deutet das Zusammenrücken beider Scheinwerferaugen zu einem Lichtpunkt daraufhin, daß das entgegenkommende Fahrzeug noch weit entfernt ist; unterscheidet man jedoch beide Lichter der Scheinwerfer, so ist es sehr schwer, die Entfernung des Fahrzeugs richtig zu schätzen oder gar dessen Geschwindigkeit.

Trotzdem erlebt man immer wieder auch unter diesen erschwerten Umständen eine Leichtfertigkeit unter den Kraftfahrern, die nicht zu verstehen ist oder nur damit, daß sie sich einfach ihrer großen Verantwortung für die Allgemeinheit sowie für sich selbst und die Insassen ihrer Fahrzeuge nicht bewußt sind. Es fehlt ihnen das Gefühl für Geschwindigkeit, Maße und dem sich daraus ergebenden Produkt — lebendige Kraft — eines Instruments, das sie in der Hand haben und richtig führen sollen. Mögen diese Fahrer nicht einmal die bittere Erfahrung machen müssen, daß die Schere zusammenschlug!

noch ist die Erziehung zum Kraftfahrer nicht offiziell mit einer Unterrichtung über die Charakter- und in ihrem Rahmen über die spezielle Temperamentswirkung im Kraftfahrwesen obligatorisch verbunden. Der Kraftfahrer wird noch nicht, was immerhin ebenso interessant wie wichtig wäre, auf sein von ihm zumeist gar nicht richtig erkanntes Temperament hingewiesen. Viele Menschen werden erstaunt sein, wenn man ihnen etwa sagt, daß sie auf sanguinischem Wege in ihrem Verhalten zur Umwelt bereits bis zu einem starken Stoizismus durchgedrungen sind, ja, manche Kraftfahrer werden erwidern, daß es noch schöner sei, wollte man sie auch noch zwingen, neben all den anderen wichtigen Erkenntnissen und Notwendigkeiten der Kraftfahrt nun auch noch diese „philosophischen“ Dinge aufzunehmen und darnach zu handeln.

Nun, diese Dinge sind gar nicht so rein philosophisch, sie haben einen ausgesprochenen Realitätswert, der schon daraus erkannt werden muß, daß auch jedes Temperament zwei Seiten hat, was sich bei besonderen Kraftfahrtvorgängen immer wieder herausstellt. So wird der Sanguiniker, der mit großem Gleichmut im täglichen Kraftverkehr sich bewegt und eben deswegen, wie wir oben bereits erwähnten, allgemein als der zuverlässigste Fahrer angesehen wird, auf der anderen Seite, gerät er nun einmal in unerwartete und unangenehme Situationen, versuchen, mit größter „Wurstigkeit“ auch daraus zu entkommen. Dabei treten dann jene Fälle auf, daß man sich gerne „aus dem Staube“ macht, weil man ja nicht temperamentsmäßig geneigt ist, sich durch Zwischenfälle usw. in Aufregung bringen zu lassen.

Damit gewinnt die praktisch ausgelegte Lehre von den Temperamenten eine noch größere Bedeutung für die praktische Ausübung der Kraftfahrt. Wenn der Kraftfahrer an Hand von unwiderlegbaren Beweisen, die mittels besonders gearteter „Teste“ bei der Erlernung der Führung eines Kraftfahrzeuges schon nachgewiesen und ihm klargestellt werden sollten, einsehen muß, daß er sein eigenes Verhalten nach für ihn persönlich vorliegenden Methoden ausrichten und ständig überwachen muß, wird er von vornherein mit einem anderen Gefühl am Steuer sitzen, als wenn er überzeugt ist, daß Zwischen- und Unfälle eigentlich in der Hauptsache (soweit es sich nicht um Übermüdung, Trunkenheit o. ä. handelt), nur aus technischen Unzulänglichkeiten oder Störungen am Kraftfahrzeug heraus erfolgen können.

Wie letzten Endes jedes einzelne Kraftfahrzeug, möge es auch aus der umfangreichsten Fließbandproduktion herauskommen, seinen individuellen „Charakter“ hat, was jeder Besitzer mehrerer Kraftfahrzeuge sehr wohl selbst an seinen Fahrzeugen nachprüfen und erfahren kann, so erst recht der Fahrer, der nur geneigt ist, diesen Sicherheitsfaktor zu übersehen oder doch als nebensächlich zu behandeln. Das Temperament tritt aber unablässig mit ganzer Wucht hervor bei allen Einzelhandlungen des Kraftfahrers, sei das nun bei der Behandlung der technischen Einrichtungsteile des Kraftfahrzeuges, bei der Einfahrt neuer Kraftfahrzeuge, bei der Reinigung sogar, bei der Fahrtweise, bei der Mitwirkung im Straßenverkehr, in der Zusammenarbeit mit Kraftfahrerkameraden, beim Auftreten im Falle von Zwischenfällen usw. Kurz, das Temperament begleitet (was ja auch nur so sein kann) den Kraftfahrer den ganzen Tag und die Nacht über, solange es eben im und am Kraftfahrzeug sich auswirken kann.

Es kommt also erst in zweiter Linie darauf an, daß der Kraftfahrer die Art seines Temperamentes als solches kennt und auf einen sogenannten mittleren Nenner zu bringen versucht, alles kommt zunächst darauf an, daß der Kraftfahrer weiß, daß jedes Temperament im Kraftfahrwesen einen wichtigen Faktor für die Zusammenwirkung und damit für die Sicherheit bildet.

Dr. Schmidt-Lamberg

Die Temperamente am Steuer

Wenn man auf dem Gebiete der Kraftfahrt längst erkannt hat, daß der Charakter des Fahrers für Verhalten und Sicherheit eine ausschlaggebende Rolle spielt, so wird es immer klarer, daß der eine der beiden Faktoren, aus denen sich für den Menschen dieser Charakter nun einmal zusammensetzt, die ausschlaggebendere Rolle spielt. Diese beiden Faktoren sind bekanntlich Temperament und Erziehung. Von ihnen bringt der Mensch den ersterwähnten mit auf diese Welt, der zweite reguliert und beeinflusst den ersten in entscheidender Weise.

Aber diese Erziehung, die sich für den Kraftfahrer noch in einer Reihe fachlicher Erziehungseinzelheiten über die ganze Zeit seines Lebens auswirkt, kann unter bestimmten Umständen ihren begünstigenden Einfluß verlieren. Überhaupt ist im allgemeinen für die Handlungen der Menschen letzten Endes doch sein Temperament bestimmend, das bei einem ordentlich und gut erzogenen Menschen sich eben dann nur innerhalb des Rahmens dieser Erziehung auswirkt und sich auf erstrebenswerte Ziele richtet, während bei einem Kraftfahrer beispielsweise, der seine kraftfahrtechnische Erziehung nur mühsam und gewissermaßen so „nebenbei“ geschluckt hat, sich meistens gerade im ungeeignetsten Augenblick sein Temperament nach der falschen Richtung hin durchsetzt.

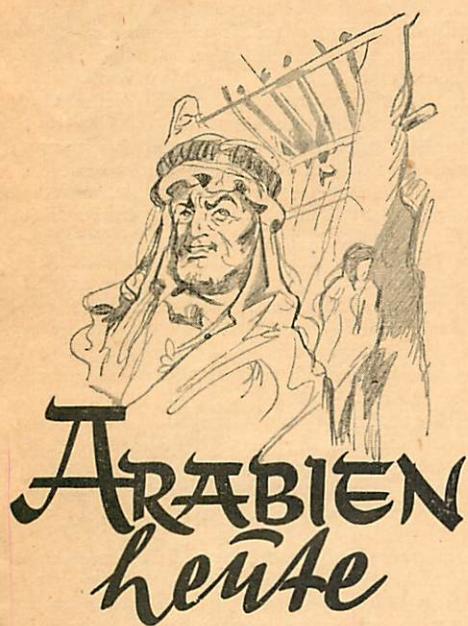
Sehr oft wird in Verbindung mit diesen Erkenntnissen die Frage gestellt, welches der menschlichen Temperamente denn nun für das Kraftfahrwesen das günstigste sei. Man sieht bei dieser Frage sehr wohl von vornherein ein, daß man nur zu einer relativ für alle Fälle zutreffenden Antwort kommen kann; sicher ist nur, daß ein hemmungsloses Ausspielen des Temperamentes bei keinem seiner Erscheinungsarten gut für Erfolg und Sicherheit im Kraftfahrtgebiet sein kann. Denn auch der Sanguiniker, den man im allgemeinen wegen seiner „Wurstigkeit“ als den wohl zuverlässigsten Kraftfahrer hinstellt, was immerhin schon eine Reihe von Rundfragen in Ländern mit hoher Kraftfahrkultur ergeben hat, kann für sich

bei der restlosen Durchsetzung seiner gleichmäßigen, meistens beim Sanguiniker bis zur Gleichgültigkeit gehenden Auffassung seiner Aufgaben eine wirkliche Gefahr bilden.

Da lasen wir in neuerer Zeit von einer amerikanischen Kraftfahrerschule, die ihre Schüler und mehr noch ihre Schülerinnen nach Begabungs- und nach Temperamentklassen einteilt und bei jeder ein verschiedenes Verfahren der Kraftfahrerschulung einschlägt. Dazu stehen sogar eigene Meßapparate neuester Erfindung zur Aufdeckung des wahren Temperamentes zur Verfügung. In England geht man bei der Verfolgung von Unfällen, die durch Kraftfahrer verursacht werden, vom Gericht aus sogar so weit, daß man Charakterbild und innerhalb dieses das natürliche Temperament des betroffenen Kraftfahrers als Faktor für die Findung des Urteiles prüft. In Bayern ist bekannt, daß man den Einfluß des Föhns auf die Temperamentsituation auch bei Kraftfahrern dann berücksichtigt, wenn Streitigkeiten und Zuwiderhandlungen gegen Kraftfahrervorschriften an föhnigen Tagen auftreten.

Alles das zusammen deutet bereits darauf hin, daß unsere Fach- und Kontrollorgane für das Kraftfahrwesen sich bewußt oder unbewußt darüber klar sind, daß eben das Temperament des Menschen doch in bestimmten Augenblicken mit ihm „durchgehen“ kann, und man sieht ein, daß dabei bestimmte, von außen kommende Einflüsse durchaus mitspielen. Dazu können die vielen Fälle als Beweis dienen, wo Kraftfahrer, auch wenn sie grundsätzlich über ein choleresches, also leicht erregbares Temperament verfügen, sich jahrzehntelang zurückhaltend, freundlich und nett auch bei Zwischenfällen im Kraftverkehr verhalten haben und dann unerwartet eines Tages, oftmals bei einer anscheinenden Kleinigkeit ihrem Temperament die Zügel schießen lassen.

Wollte man diese Zusammenhänge hier und dort als die berühmten „offenen Türen“ betrachten, über die eigentlich nicht mehr geredet zu werden braucht, dann muß man doch sagen, daß dann in keiner Weise die richtigen Folgerungen schon daraus gezogen wurden. Denn



ARABIEN heute

Die geradezu dramatische Bedeutung des Ölreichtums im Orient für Westeuropa und damit auch für das strategische Potential der westlichen Welt ist bekannt.

Während man früher die Ölvorkommen im Orient auf etwa 40 % der Welt schätzte, gehen heute seriöse Schätzungen bis auf 60 %. Trotz des Ausfalls des ehemals größten Ölproduzenten Persien wurden 1951 insgesamt 10 Millionen t mehr gefördert, als im Jahr vorher. Seit 1938 ist die Produktion der orientalischen Ölfelder auf das Sechsfache angestiegen.

Saudi-Arabien, das 1944 eine Million t aufweisen konnte, fördert heute 38 Millionen t.

Dabei ist vom Standpunkt der Produktion überhaupt keine Begrenzung erkennbar.

Bei diesen günstigen Voraussetzungen überrascht es, daß in der westlichen Welt die Ölsituation im Orient pessimistisch beurteilt wird. Man rechtfertigt das u. a. mit der Notlage der sog. zurückgebliebenen Länder. In USA beträgt das Durchschnittseinkommen pro Kopf der Bevölkerung 1425 Dollar, in Westeuropa 4/3 Dollar, im Orient nur noch 89 Dollar und in Südostasien ganze 30 Dollar. Es ist also kein Zufall, daß es dort zu einer gewaltigen revolutionären Explosion gekommen ist. Die Ernährung liegt durchschnittlich 20 % unter dem Existenzminimum. Es kommt dazu, daß das Kriegspotential der westlichen Welt von den Rohstoffen der zurückgebliebenen Länder wesentlich abhängig ist und zwar u. a. bei Rohgummi 100 %, Mangan 85 %, Antimon 80 % und Zinn 77 %.

Störende Faktoren im Orient sind weiter vor allem die Mißwirtschaft und Unfähigkeit mancher Regierungen. Dabei muß man sich darüber klar sein, daß es sich hier nicht um irgendwelche politische Umtriebe, sondern um eine Volksrevolution handelt. Wir verstehen diese orientalische Welt sehr schwer. Jedenfalls ist eine Renaissance im Gang, bei der wohl der Ausgangspunkt, aber nicht das Ziel zu erkennen ist. Israel betrachten die Araber als eine Wunde am arabischen Körper. Die Türkei gilt als Verräter am Islam. Man kann die Lage im Orient etwa mit der Chinas vor einigen Jahren vergleichen. —

Ein wesentlich freundlicheres Bild zeigt sich, wenn man nun Saudi-Arabien betrachtet. Dort hat die Zeit praktisch stillgestanden und seit dem Stammvater Abraham um 2000 v. Chr. hat sich nicht viel verändert.

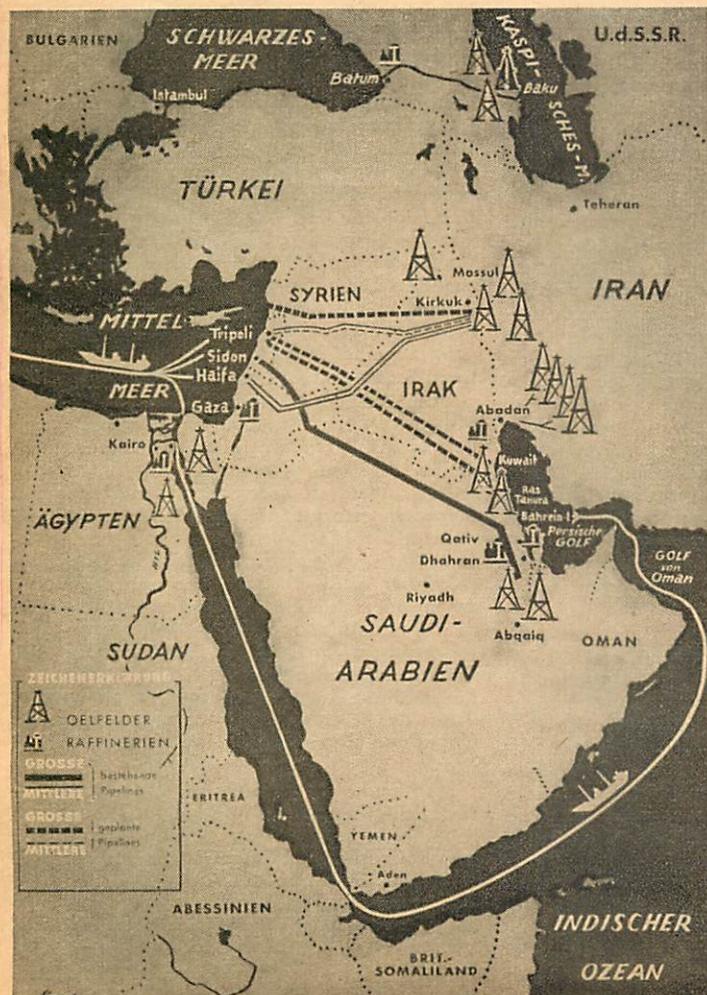
Wenn man sich der Wüste im Flugzeug nähert, hat man den Eindruck der Unendlichkeit, wie sie das Meer bietet. So grenzenlos ist dieses Land mit seinen Wanderdünen, den Ge-

röllebenen, den dunkel gefärbten Salzsümpfen und den Wadis, den Trockenbetten von Flüssen. Wenn darüber die Sonne aufgeht, sieht man märchenhafte Lichtreflexe mit orange und blau aufleuchten. Man kann sich wohl vorstellen, daß in dieser Landschaft erhebende Werke arabischer Dichtkunst entstanden sind. Südlich der Hauptstadt Riyadh liegt das „leere Land“, die Wüste Rub al Kali mit 300 000 Quadratmeilen Ausdehnung. Einige kühne For-



scher, wie Philby, sind zwischen den großen Kriegen tollkühn durch dieses sengende „Nichts“ vorgestoßen. Heute findet man dort die modernsten Bohrgeräte und tiefe Brunnen. Die Bohr- und Meß-Trupps der Arabisch-Amerikanischen Ölgesellschaft haben ihre Wohnwagen mit Klimaanlage und alles Gerät, das der amerikanischen Zivilisation entspricht. Diese Herren sind sehr ungehalten, wenn einmal das Flugzeug mit frischer Wäsche nicht eintrifft. Sie haben eine Schutzwache, die König Ibn Saud gestellt hat, aber Zwischenfälle sind nicht zu erwarten, denn die Sicherheit in der Arabischen Wüste ist heute viel größer als in New York, während früher jeder Stammesfremde, nicht nur der Ungläubige, Gefahr lief, von den Beduinen erschlagen zu werden.

Wenn das Flugzeug sich Dhahran am Persischen Golf nähert, sieht man das Hauptquartier der Aramco, der großen Ölgesellschaft, die über 1 Milliarde \$ hier investiert hat. In der amerikanischen Presse hat man von einem gewaltigen strategischen Flugstützpunkt geschrieben, von dem aus man mit Atom-Bombern bis Turkestan vorstoßen kann, wo sich die Atomindustrie der Sowjets befinden soll. Man findet aber nur eine Landebahn, die selbst für Verkehrsflugzeuge sehr bescheiden ist und für



Bilder von der Pipeline im Bau



Großbomber nicht in Frage kommt. Dort befinden sich 700 Mann der amerikanischen Luftwaffe als Ausbildungspersonal. Sie sind unbewaffnet und der Platz untersteht einem Saudi-Oberst. Die Zoll-Kontrolle ist sehr genau, nicht nur im Gepäck, sondern man wird auch auf Waffen, Foto-Apparate und dergleichen abgetastet.

Einige Kilometer vom Flugplatz sieht man vor sich einen kahlen Hügel, silberglänzende Tanks und daneben brennt ein Feuer von beachtlichen Ausmaßen. Man verbrennt den Schwefelwasserstoff, der in dieser Gegend nicht nutzbar ist und im Rohöl Explosionsgefahr bedeutet. Wenn man mit dem Auto in das Camp von Dhahran hineinfährt, sieht man ungeheure Parkplätze für etwa 2000 Autos, darunter 50-t-Lastwagen mit 400 PS und Sechsrad-Antrieb. Die Personenwagen haben Wulstreifen für die Fahrt durch die Wüste, vergrößerte Tanks und verstärkte Kühlung, auch wird dort eine gewaltige Menge an Material bereitgehalten, etwa für ein halbes Jahr reichend, das für Reparaturen erforderlich ist.

Die arabische Regierung, d. h. König Ibn Saud, sagt etwa: „Wir wollen die moderne Technik des Westens und sind den Amerikanern dankbar, daß sie unsere Ölquellen erschließen. Wir wollen aber keinen westlichen Einfluß auf unsere Lebensformen, der unsere wahabistische Tradition gefährden könnte.“

Der König ist 70 Jahre alt und kränklich. Das Heldenlied seines abenteuerreichen Aufstiegs hat für die Araber die Bedeutung eines Heldenepos. Mit 20 Getreuen zog er als Flüchtling aus und eroberte das Land seiner Väter zurück. Mit einer Mischung von Tatkraft und Zurückhaltung hat er sich nicht nur als ein großer Führer im Kampf, sondern auch als ein Meister auf dem Schachbrett der Politik erwiesen. Die Provinz El Hasar am Persischen Golf hat er den Türken abgenommen und aus dem Raum zwischen Mekka und Jidda die Dynastie der Haschimiten vertrieben. Er hat die saudi-arabische Nation geschaffen und die Stämme der Beduinen befriedet, die seit Jahrhunderten in blutige Stammesfehden um Weiderechte verstrickt waren.

Ibn Saud ist ein gastfreier König, der in seiner Hauptstadt El Riyadh alle Beduinen vier Tage lang bewirtet. Durch seine ritterliche Art ist er sehr beliebt bei der Bevölkerung. Die Verwaltung beruht auf der festen Autorität der Regierung.

Es wird viel darüber diskutiert, ob bei den 32 als Prinzen anerkannten Söhnen von Ibn Saud die Nachfolge gesichert ist. Gute Kenner der Verhältnisse meinen, daß der Kronprinz, der heute 52 Jahre alt ist und die Verwaltung leitet, eine sehr gefestigte Autorität auch gegenüber seinen Brüdern hat. Der königliche Haushalt umfaßt etwa 20 000 Personen.

Der Finanzminister Abdullah el Suleiman residiert in Dschidda am Roten Meer, der großen Eingangspforte für die Pilger und zugleich Sitz des diplomatischen Korps. Suleiman war lange Jahre Sekretär des Königs und ist ein Mann, der über die Börsen-Notizen in New York genau so gut unterrichtet ist wie über den Kaufpreis eines Kamels in der Wüste.

Die Aramco arbeitet großzügig und energisch daran, in dem saudi-arabischen Raum eine Mittelschicht zu schaffen und private Unternehmungslust anzuregen, selbst wenn sie dadurch ihre tüchtigsten arabischen Angestellten verliert. Die großen Viehherden, die im Sommer im Tal der großen Ströme in Irak weiden und zur Winterweide nach Saudi-Arabien zurückkehren, sammeln sich an den überall neu gebauten Brunnen. Die Araber haben früher in trockenen Jahren ihre Herden zum Teil verloren. Heute wissen sie, daß sie an den Pipelines auf Brunnen treffen, wo das Wasser kostenlos abgegeben wird. An einer Stelle waren 5000 Beduinenzelte aufgeschlagen und 20 000 Kamele schlürften das Wasser, das aus 800 m Tiefe gepumpt werden muß.

Die erwachsenen Araber der unteren Klasse sind meistens von Statur klein und oft wahre

Knochenbündel durch schlechte Ernährung, Malaria oder Tuberkulose. Viele Oasen sind durch die Aramco saniert worden, aber das Verständnis für Hygiene muß erst geweckt werden. Ein Arzt erklärte mir, er hätte noch keinen Araber gefunden, der älter war als 50 Jahre und mit 40 Jahren hätten sie das Aussehen von Greisen. Im allgemeinen wird der Wert von Frauen nicht hoch veranschlagt. Wenn man einen Araber nach seinen Kindern fragt, gibt er immer nur die Anzahl der Söhne an. Nach dem Koran darf der Araber vier Frauen zugleich haben; er kann sich aber jederzeit durch dreimalige Erklärung scheiden lassen und muß dann nur ein angemessenes Geschenk geben. Der König war etwa vierhundertmal verheiratet, hatte aber nie mehr als vier Frauen zu gleicher Zeit. Bei den meisten dieser Eheschließungen waren politische Beweggründe maßgebend. Wenn der König eine Frau auch nur für eine Nacht nimmt, dann gehört er ihrem Stamme auch nach der Scheidung an und der ganze Stamm fühlt sich geehrt durch diese Beziehung zum Herrscher.

Die Araber sind gerade auf dieser Halbinsel — ganz abgesehen von den sehr gepflegten und kultivierten Würdenträgern — sehr intelligent und haben einen stark ausgeprägten Geschäftssinn. Schon die Jungen finden manchen Trick heraus, auf den der Europäer garnicht kommen würde. An den Bohrtürmen sieht man neben zwei Amerikanern, meist aus Texas, — oft mit Geldschrank-Format und wallenden Vollbärten — die kleinen schmächtigen Araber, die turnerisch außerordentlich gewandt sind und erstaunlich schwere Lasten zu heben vermögen. Sicher gehört ein gewisses pädagogisches Talent dazu, um ein kontinuierliches Verantwortungsgefühl bei ihnen zu wecken. Sie sagen sich gerne: „Allah hat doch alles vorausbestimmt.“

Das arabische Jahr ist ein Mondjahr, und zur Zeit fällt der Ramadan, der Fastenmonat, in die heiße Jahreszeit. Für die Bevölkerung bedeutet das Verzicht auf Speise und Trank von Sonnenaufgang bis Untergang, während jeder körperlich Arbeitende in dieser Hitze mehrere Liter Flüssigkeit braucht.

Heute gibt es schon arabische Unternehmer, die beim Bau der Eisenbahn vom Persischen Golf zur Hauptstadt unter Kontrolle der Aramco oder beim Bau der Pipelines viel Geld verdient haben. Sie beschäftigen zum Teil schon amerikanische Ingenieure und repräsentieren eine ganz neue Schicht in dieser feudalistisch-biblichen Gesellschaft. Daneben aber gibt es zahllose Kleinunternehmer. Die Aramco hat z. B. Hunderte von Autos auf Abzahlung abgegeben, die nun als Taxis betrieben werden. Bei größeren Wüstenfahrten benutzt man meistens zwei Wagen, von denen einer mit Kurzwellensender ausgerüstet ist. In der heißen Zeit genügen manchmal schon zwei Tage, um das Schicksal der von einer Panne Betroffenen zu besiegeln. Die arabischen Kommunen werden zum Bau von Elektrizitätswerken und Eisfabriken angeregt. Sehr vielseitig sind die Läden, in denen man, allerdings zu recht hohen Preisen, alles bekommen kann, vom Knallbonbon bis zur indischen Kunst. Es gibt jetzt auch Geflügel- und Gemüsebauern-Farmen. Ferner ist man bestrebt, junge Leute im Baugewerbe auszubilden.

Erstaunlich ist die Zahl der Bohrungen, die abgedreht sind, weil man viel mehr Öl gefunden hat, als man zur Zeit verwenden kann. In der Nähe des großen Ölfeldes von Abqaiq ist ein neues Feld Ain Dar erschlossen worden, dessen Begrenzung noch garnicht festgestellt werden konnte. Vielleicht handelt es sich hier um eines der größten Ölvorkommen der Welt.

Südlich der neutralen Zone von Kuwait sind süße Öle gefunden worden, die bei ziemlich geringem spezifischen Gewicht dem Kuwait-Öl entsprechen. Auch im Flachwasser des Persischen Golfes sind in dieser Gegend vier Bohrungen fründig geworden.

In der Raffinerie Ras Tanura konnte im vergangenen Jahr der Durchsatz von 105 000 b/d

auf 160 000 b/d gesteigert werden. Man hält sich nicht mit komplizierten Prozessen auf, sondern will nur einen möglichst großen Durchsatz haben, damit man die dringenden Bedürfnisse von Pakistan und Indien an Petroleum und den Bedarf der Schifffahrt an Bunker- und Dieselöl befriedigen kann. Obwohl die Transarabische Pipeline mit einem Durchsatz von 320 000 b/d arbeitet, werden zur Zeit in Ras Tanura mehr Tanker abgefertigt als vor Eröffnung der großen Ölleitung. Zur Zeit liegt die Leistungsgrenze der saudi-arabischen Ölfelder bei 920 000 b/d. Über 1 Milliarde \$ mußten in der Wüste investiert werden und alle Anlagen fallen an den saudi-arabischen Staat, wenn die Konzession — ihr Umfang beträgt das Vierfache Westdeutschlands — im Jahre 2000 erlischt.

Interessant ist das Ölterminal Sidon am Mittelmeer. Das Rohöl wird durch ein neues System in das Meer geleitet. Die Mundstücke der vier Rohrleitungen — eine fünfte ist im Bau — werden an die Tanker angeschraubt, die im offenen Meer ankern. Wenn das Öl von den Ausläufern des Libanon durch die 75 cm starke Rohrleitung unmittelbar an die Küste herunterströmen würde, würde der Druck so stark sein, daß er jeden Sammeltank zerschlagen würde. Man hat aber ein neues System gefunden, um durch kleinere Rohrprofile den Druck aufzufangen. Die Tankfarm Sidon faßt zur Zeit 2,8 Millionen Barrels und ihre Kapazität wird auf 3,4 Millionen Barrels erhöht.

Ein wichtige Frage ist, wie weit es möglich ist, im Libanon Arbeitskräfte zu beschäftigen. In dieser kleinen Republik leben zwei Drittel der Bevölkerung in der Hauptstadt Beirut, aber ein Drittel der Bevölkerung ist arbeitslos und 60 000 Flüchtlinge aus Palästina leben unter sehr dürftigen Verhältnissen in abgenutzten Zelten. Sie lehnen jede Regelung ab, die etwa auf die Dauer gedacht ist. Sie sagten: „Wir wollen hier sterben oder zurück nach Palästina.“ Aber auch die Lage in Israel ist schwierig. Der Export spielt gegenüber dem Import praktisch kaum eine Rolle und das Land lebt von den Zuwendungen der amerikanischen Juden. Die Menschen haben viel Initiative, aber sie finden keine Möglichkeit, sich gewinnbringend zu beschäftigen. In manchen Siedlungen ist fast jeder Bewohner ein Akademiker. Es ist durchaus denkbar, daß Israel eine Rolle spielen könnte in der Versorgung der arabischen Länder mit den dort benötigten Fertigfabrikaten, aber dafür muß das Problem der 900 000 Flüchtlinge gelöst und die Grundlagen für eine Aussöhnung gefunden werden, die wohl eine Anleihe an Israel zur Entschädigung der Flüchtlinge zur Voraussetzung hätte. Dazu fürchten die islamischen Nachbarvölker, daß Israel durch Übervölkerung zu einer weiteren Expansion im arabischen Raum gedrängt werden könnte.

Vom Araber, der nicht dem levantinischen Milieu verfallen ist, kann man voraussetzen, daß er als Partner es ehrlich und anständig meint. Eine jahrtausendalte Kultur, die sich anders äußert als unsere Zivilisation, hat die Menschen geformt, die viele Tugenden aufzuweisen haben. Fast alle Araber haben eine große Liebe zu uns Deutschen. Man hört oft: „Ihr Deutschen seid das einzige europäische Volk, das uns niemals etwas zuleide getan hat.“ Wenn man Zeitungsinserate betrachtet, findet man rühmend erwähnt: „Importiert von oder hergestellt in Deutschland.“ Bei der wachsamen Empfindlichkeit der Araber muß man aber damit rechnen, daß eine Parteinahme zu ihren Ungunsten einen raschen Umschwung auslösen würde.

Man kann kein Paradies auf Erden schaffen, vor allen Dingen nicht in Ländern, in denen so große Not herrscht. Aber wie auch das große wirtschaftliche Experiment ausgeht, glaube ich doch, daß die Ölgesellschaften, die mit sauberen Mitteln gegen Not und Krankheit kämpfen und dem technischen Fortschritt den Weg ebnen, eine gute Tat vollbringen.

Dr. Sven von Müller

95,4 Millionen Pkw in 50 Jahren

Welche Entwicklung die Welterzeugung von Personenkraftwagen seit Beginn unseres Jahrhunderts bis 1950 genommen hat, soll nachstehend aufgezeigt werden, da von den Gesamtinteressenten des Automobils nur wenige sich hierüber ein Bild machen können.

Der genannte Zeitabschnitt ist in drei Phasen, zweimal von Weltkriegen unterbrochen, eingeteilt. Bei der Zusammenstellung wurden nur Benzinwagen und Eigenproduktionen in Betracht gezogen, und selbstverständlich konnten nicht alle Autowerke und nicht jeder Typ erfasst werden, denn der Eintagsfliegen gab es viele. Doch die wichtigsten Erzeugungstätten und Länder sind berücksichtigt worden, so weit Unterlagen vorliegen, die besonders bis zum 1. Weltkrieg lückenhaft sind.

1. Phase 1900—1914

Staat	Markenanzahl	Typenanzahl	Produktion in Stücken
Belgien	5	22	6 000
Deutsches Reich	25	101	120 000
England	11	25	150 000
Frankreich	17	58	100 000
Italien	7	31	40 000
Österr.-Ungarn	14	71	9 000
Rußland	1	3	1 000
Schweiz	1	7	800
Spanien	1	5	600
USA-Canada	20	44	3 100 000
Zusammen	102	367	3 527 400

10 Staaten hatten die Pkw-Produktion mit 102 Fabriken und 367 Marken eingeleitet. Die Erzeugungsziffer betrug 3,5 Millionen Einheiten, von denen 3,1 Millionen allein auf die USA-Canada entfielen, welche Länder schon vor dem 1. Weltkrieg in der Pkw-Produktion

die Führung an sich gerissen hatten. Bezeichnend ist, daß bereits damals Amerika konzentrierter arbeitete und daher mit einer verhältnismäßig geringen Typenanzahl Höchstleistungen aufweisen konnte. In Europa setzte sich England an die Spitze. Die relativ kleine Typenanzahl wirkte sich auch hier in der Produktionshöhe aus. Das Deutsche Reich schlug mit 25 Marken und 101 Typen den Weltrekord, mußte sich aber nach den USA und England produktionsmäßig mit der 3. Position vor Frankreich und Italien begnügen. Österreich-Ungarn verzettelte sich in 71 Typen, und gerade dieser Staat wäre bei Zusammenfassung aller Kräfte infolge seiner hochentwickelten Technik berufen gewesen, in der Spitzengruppe ein Wort mitzusprechen.

2. Phase 1918—1938

Staat	Markenanzahl	Typenanzahl	Produktion in Stücken
Belgien	2	6	40 000
Deutsches Reich	37	225	1 900 000
England	22	59	3 600 000
Frankreich	14	48	2 800 000
Italien	9	56	600 000
Japan	2	2	14 000
Österreich	9	42	20 000
Polen	1	4	4 000
Rußland	2	4	40 000
Schweiz	1	5	2 000
Spanien	2	5	2 000
Tschechoslowakei	8	48	150 000
Ungarn	1	1	1 000
USA-Canada	20	44	55 000 000
Zusammen:	130	549	64 173 000

In den Jahren nach dem 1. Weltkrieg hieß es, Autos um jeden Preis zu produzieren. Werke,

die sich mit der Kraftfahrzeugherstellung niemals befaßt hatten, schossen aus dem Boden, um aber bald wieder den Betrieb einzustellen. 130 Marken mit 549 Typen und mit einer Produktionsziffer von 64,1 Mill. Einheiten waren in diesem Zeitraume vertreten. Auch jetzt machten die USA eine Ausnahme, da in derselben Anzahl von Erzeugungstätten wie früher auch die Typenbeschränkung gleich geblieben ist, die Produktion aber gegenüber der ersten Phase fast um das Zwanzigfache erhöht wurde. 85 % der Welterzeugung entfielen auf das Land, das nur 8 % aller Welttypen umfaßte. Einen ebenso beachtenswerten Produktionserfolg erzielte England vor Frankreich und dem Deutschen Reich, das in dieser Zeitspanne Frankreich verlassen mußte und die Gelegenheit veräußerte, die europäische Führung zu erobern, was sicher gelungen wäre, wenn nicht fast jedes Werk eine Hypertrophie an Typen hervorgebracht hätte. Durch den Zerfall der Österreich-Ungarischen Monarchie traten die Tschechoslowakei und Ungarn mit selbständigen Industrien auf den Plan; während aber letztgenanntes Land zum Schlußlicht in der europäischen Erzeugung wurde, schob sich die CSR nach Italien auf die fünfte Stelle vor. Österreich selbst hatte seine Mittelrolle ausgespielt und wurde sogar von Belgien übertroffen. Neu hinzugekommen sind Japan (seit 1936) und Polen (seit 1920).

3. Phase 1945—1950

Staat	Markenanzahl	Typenanzahl	Produktion in Stücken
Belgien	1	1	3 000
Dänemark	1	2	800
Deutschland-West	12	15	371 000
England	41	81	2 100 000
Frankreich	25	44	643 000
Italien	17	33	290 000
Japan	2	3	19 000
Niederlande	1	2	5 000
Rußland	2	3	216 000
Schweden	2	3	30 000
Spanien	1	1	500
Tschechoslowakei	3	4	79 000
USA-Canada	22	60	24 000 000
Zusammen:	130	252	27 757 300

Dieser Zeitraum umfaßt nur 6 Jahre und leitet zu einer neuen Phase über, die im Zeichen des Koreakonfliktes und der erhöhten internationalen Aufrüstung steht und deren Beendigung derzeit noch nicht vorausgesagt werden kann. Ab 1945 mußten besonders die westdeutschen und italienischen Autoindustrien erst wieder aufgebaut werden, und in den USA, in England und Frankreich galt es, zuerst die Umstellung von der Kriegsproduktion auf den Friedensbedarf vorzunehmen. All dies zeigt sich schon in der verringerten Typenanzahl und der gehemmten Erzeugung. Wenn dies aber doch 27,7 Millionen Einheiten den Automärkten zur Verfügung stellen konnte, so ist dies mit ein Beweis, daß selbst die größten Hindernisse die Autoindustrie zu überwinden versteht. In der Spitzenrangfolge (USA, England, Frankreich, Westdeutschland, Italien) hat sich nichts geändert; neu hinzugekommen sind Dänemark und die Niederlande. Die Schweiz hatte ihre Eigenproduktion nun ganz aufgegeben, und Österreich, Polen und Ungarn wurden Opfer der Kriegsfolgen. In Polen und Ungarn ist man aber daran, eine eigene Produktion wieder aufzuziehen, während Österreich bis auf weiteres ausgeschaltet bleibt.

95 457 700 Personenkraftwagen erblickten in den letzten 50 Jahren das Licht der Welt! Und wäre die Entwicklung nicht durch zwei gewaltige Weltkriege unterbrochen worden, hätte die Pkw-Weltproduktion die Hundertmillionengrenze weit überschritten. L. Vogel

Der neue Daimler-Benz-Vorstand

Nach dem frühzeitigen Tod von Dr. Haspel gab es ein großes Rätselraten um seine Nachfolgerschaft. Wie wir erfahren, ist diese Frage nun gelöst.

Im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat der Harburger Gummiwarenfabrik Phoenix A. G. wurde Dr. Fritz Könecke, der dort bisher Vorstandsmitglied war, als stellvertretender Vorsitzender in den Vorstand der Daimler-Benz A. G. berufen.

Der Aufsichtsrat der Daimler-Benz A. G. hat weiter den Betriebsdirektor des Werkes Sindelfingen Wilhelm Langheck und den Leiter der Exportabteilung Arnold Wygodil unter Beibehaltung ihrer Aufgabengebiete zu stellvertretenden Vorstandsmitgliedern bestellt.

Vorsitzer des Vorstandes ist nun Direktor Heinrich Wagner. Der Vorstand setzt sich wie folgt zusammen: Heinrich Wagner, Vorsitzender, Dr. Fritz Könecke stellvertr. Vorsitzender, Dr. Ing. Otto Hoppe, Otto Jacob, Karl C. Müller, Dr. Ing. e. h. Fritz Nallinger, stellvertretend: Wilhelm Langheck, Fritz Schmidt Oberbaurat a. D., Rolf P. G. Staelin, Arnold Wygodil.

Aus dem curriculum vitae der beiden Vorsitzenden entnehmen wir folgendes: Der neue Vorsitzende des Vorstandes, Heinrich G. Wagner, ist heute 52 Jahre alt. Geboren am 23. 8. 1899 in Saarbrücken, hat Wagner nach Schule und Ausbildung praktisch sein Leben der Automobil-Industrie verschrieben. Bereits im Jahre 1922 sehen wir den jungen Maschineningenieur als Betriebsleiter bei der Adam Opel A. G. in Rüsselsheim. 15 Jahre später hat er sich dort bis zum Vorstandsmitglied heraufgearbeitet. Durch die schwierigen Kriegsjahre führte er

diese Firma als Vorsitzender des Vorstandes (1939 bis 1945).

Ende 1948 tritt Wagner zur Daimler-Benz A. G. als stellvertretendes Vorstandsmitglied über. Ein Jahr später bestellt ihn der Aufsichtsrat zum ordentlichen Vorstandsmitglied. Die wiedererstandenen Lastwagenwerke der Gesellschaft, Mannheim und Gaggenau, sprechen für das organisatorische und technische Können, aber auch für die Energie des durch das Vertrauen des Aufsichtsrates und das seiner Kollegen in das schwere Amt des Vorsitzers der größten deutschen Automobilfabrik Berufenen.

Auch der Stellvertreter des Vorsitzers, Dr. Fritz Könecke, ist im gleichen Alter. Geboren am 16. 1. 1899 in Hannover, trat er bereits frühzeitig bei der Continental Gummiwerke A. G. ein und durchlief dort, mit immer verantwortungsvolleren Aufgaben betraut, alle Stufen der Verwaltung mit so großem Erfolg, daß ihn 1938 der Aufsichtsrat zum Vorsitzender des Vorstandes bestellte.

Im Jahre 1945 schied Dr. Könecke aus damals geltenden politischen Gründen als Generaldirektor bei den Continental Gummiwerken Hannover aus. Ab Januar 1949 sehen wir ihn als ordentliches Vorstandsmitglied bei der Harburger Gummiwarenfabrik Phoenix A. G. wieder.

Dr. Könecke ist an der Gemeinschaftsarbeit in den Vorständen der Kautschukindustrie-Verbände stark beteiligt gewesen. Der deutschen Automobil-Industrie war er als langjähriges Vorstandsmitglied des früheren Reichsverbandes der Automobil-Industrie stets eng verbunden. S.

Internationale Automobilproduktion 1951

Nach den jetzt vorliegenden Zahlen sind von den wichtigsten automobilbauenden Ländern im abgelaufenen Jahre insgesamt 8,45 Mill. Kraftwagen, d. h. Personenkraftwagen, Lastwagen und Omnibusse, hergestellt worden. Das sind rund 1,13 Mill. Fahrzeuge weniger als 1950. Diesen Zahlen liegen die Erhebungen aus Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien und den Vereinigten Staaten zugrunde.

Daß die anderen Länder, deren Automobilproduktion allerdings verhältnismäßig gering ist, hier nicht enthalten sind, dürfte den Gesamteindruck kaum nennenswert beeinflussen. Angaben über den Ausstoß der Sowjetunion sind schwer erhältlich und auch dann nur mit einer gewissen Zurückhaltung zu werten.

Wie schon gesagt, ist die Gesamtproduktion 1951 hinter der des Vorjahres zurückgeblieben. Dieser geringere Ausstoß ist auf die rückläufige Produktion in den Vereinigten Staaten und Großbritannien zurückzuführen. In diesen beiden Ländern wurden gegenüber 1950 1,3 Mill. Wagen weniger gebaut. Demgegenüber nimmt sich die Mehrproduktion in Deutschland, Frankreich und Italien mit insgesamt 174 872 Wagen nur bescheiden aus. Sie konnte auch an dem verminderten Gesamtausstoß nichts ändern.

Dabei ist festzustellen, daß sich die Gesamtproduktion in den angeführten Ländern bis 1950 auf ansteigender, ja zum Teil stark ansteigender Kurve bewegte. Für Großbritannien und die Vereinigten Staaten ist damit 1950 zunächst die Spitze erreicht worden. Wie die in diesen beiden Ländern gestellten Prognosen deutlich machen, wird man dort in diesem Jahre nicht die 1951er Produktionshöhe zu halten versuchen, sondern nicht unerheblich dahinter zurückbleiben.

In den drei anderen Ländern hat sich der Produktionsanstieg auch 1951 noch fortgesetzt. Deutlich erkennbar ist, wie sich aber die deutsche Produktionskurve bereits verflacht hat. Der steile Anstieg von 1949 und 1950 konnte aus den bekannten Gründen nicht gehalten werden. Auch in Italien ist der Anstieg der Produktion im letzten Jahr flacher verlaufen. In der französischen Automobilindustrie ist

diese Erscheinung noch nicht aufgetreten. Schon machen sich aber auch in diesem Lande Anzeichen dafür bemerkbar, daß künftig unter Umständen mit einem verringerten Produktionsstempo gerechnet werden muß.

Die Kraftwagenproduktion seit 1946 in den genannten Ländern zeigt folgende Bewegung:

	1946	1947	1948
Deutschland	23 878	23 343	61 294
Frankreich	95 400	133 100	197 615
Großbritannien	365 300	441 200	511 989
Italien	28 983	43 223	59 953
USA	3 089 500	4 796 400	5 285 425
insgesamt:	3 603 061	5 437 266	6 116 276

	1949	1950	1951
Deutschland	163 583	306 064	374 197
Frankreich	284 743	357 587	446 620
Großbritannien	630 665	785 217	729 000
Italien	86 054	127 847	145 553
USA	6 253 602	8 002 782	6 752 000
insgesamt	7 418 647	9 579 497	8 447 370

Den größten Anstieg hatte die deutsche Automobilproduktion in den Jahren 1948—1950 zu verzeichnen. Die entsprechenden Prozentzahlen beliefen sich auf 162, 167 und 87 Prozent. Frankreichs stärkste Produktionszunahme — um 48 % — machte sich 1948 bemerkbar. Demgegenüber kam Großbritannien über 33 % nicht hinaus. Das war 1949. Italien konnte seine Fertigung 1947 um 49 und 1950 um 48,5 % gegenüber der entsprechenden Vorjahre steigern. Die Vereinigten Staaten verzeichnen hingegen eine Produktionszunahme um 55 % im Jahre 1947 und um 27 % im Jahre 1950.

In der Gesamtproduktion der fünf Länder haben sich übrigens nur die Personenkraftwagen Zahl verringert, um 16 %. Andererseits hat sich die Produktion der Nutzfahrzeuge um rund 6,5 % vermehrt. Diese Erscheinung macht sich übrigens in allen Ländern mit Ausnahme von Großbritannien bemerkbar. Dort ist im letzten Jahr nicht nur die Personenkraftwagenproduktion, sondern auch die der Lastwagen und Omnibusse zurückgegangen.

Es würde zu weit führen, hier näher auf die Produktionsergebnisse der einzelnen Firmen und Marken einzugehen. Ein Vergleich sei jedoch angeführt. In seiner Personenkraftwagenproduktion brachte das Volkswagenwerk 1951 insgesamt 93 575 Einheiten heraus. Renault in Frankreich produzierte vom kleinen Renault-Heck 99 886 Stück. Beide liegen also ungefähr auf gleicher Produktionshöhe mit leichtem Vorsprung der französischen Marke. Interessant ist dieser Vergleich deshalb, weil diese beiden Wagen in ihren Ursprungsländern die gleiche Popularität besitzen und auch auf den Auslandsmärkten miteinander konkurrieren.

Fritz Wittekind

Mit einem Blick

Unsere in der April-Nummer veröffentlichte Tabelle über die wichtigsten technischen und wirtschaftlichen Daten der deutschen Motorfahrzeuge, Motorroller, Motorräder und Personenkraftwagen hat wie schon im vergangenen Jahre bei unserer Leserschaft großen Anklang gefunden. Selbstverständlich hat es auch hier zwischenzeitlich wieder einige Änderungen gegeben, die vor allen Dingen darauf zurückzuführen sind, daß verschiedene Firmen trotz wiederholter Aufforderung ihre neuesten Unterlagen nicht zur Verfügung stellten.

So baut die Elektro-Maschinenbau G.m.b.H. Fulda das Fulda-Mobil jetzt mit einem 360 ccm Motor mit 9 PS, und zwar als Limousine mit Sonnendach für DM 2990.— und als Cabriolet für DM 2840.—. Die Kraftfahrzeugsteuer beträgt jährlich demnach DM 48.—.

Wie unsere verehrten Leser wohl selbst schon festgestellt haben, ist uns bei den Motorfahrzeugen in der letzten Spalte Haftpflichtversicherung insofern ein Lapsus unterlaufen, als selbstverständlich alle 98 ccm-Maschinen nicht DM 10.— Haftpflicht, sondern DM 30.— Haftpflicht kosten.

Der Mercedes-Benz 170 V kostet DM 7900.—, der 170 D DM 8750.— und schließlich der 170 S DM 9950.—.

Die Prämie für den 66 PS-Borgward-Sport beträgt nicht DM 290.—, sondern lt. Tarif DM 340.—. Die Prämie für den 40 PS-Mercedes 170 DS beträgt nicht DM 290.—, sondern DM 240.—.

Die Produktionsmeldungen der einzelnen Firmen für den Monat März ergeben folgendes Bild: A U T O U N I O N 4730 DKW-Motorräder, 573 DKW-Schnell-laster 1/4 t, 2454 DKW Typ Meisterklasse. — Carl F. W. Borgward 1119 Einheiten. Der Export der Firma hat sich weiterhin sowohl stückzahlmäßig als auch wertmäßig erhöht. — Daimler-Benz A.G. 4148 Fahrzeuge. Davon 2767 Personenkraftwagen, 894 Lastkraftwagen, 116 Omnibusse und 371 Unimog. Auf die 170er Serie entfallen 1297 (der 100 000. Wagen der Nachkriegsproduktion dieser Serie hat im Werk Sindelfingen vor wenigen Tagen das Band verlassen) auf den Typ 220 1249, Typ 300 221, Typ L 3500 685, Typ L 5000 30, Typ L 6600 179, Typ O 3500 91, Typ O 6600 25, Unimog 371. Ford-Werke 3092 Taunus 12 M-Pkw, 308 Taunus-Kastenwagen, 931 Lkw und Omnibusse. — Goliath-Werk G.m.b.H. 1103 Fahrzeuge. Hier von wurden über 23 Prozent in die verschiedensten Länder exportiert. Der Ausstoß der in diesem Monat angefallenen serienmäßigen Bandmontage wird zunächst 100 Personenkraftwagen monatlich betragen. Man hofft jedoch, nach kurzer Anlaufzeit die Produktion bedeutend erhöhen zu können. G u t b r o d M o t o r e n b a u G.m.b.H. 255 Gutbrod Superior Personenkraftwagen, 250 Gutbrod Atlas 800, 1000 Kleinlastwagen. Die Produktionssteigerung beim Superior erfolgte auf Grund der serienmäßigen Auslieferung der Kombi-Wagen. — Lloyd-Motoren-Werke 670 Fahrzeuge, davon 402 Pkw, 247 Kombiwagen, 21 Coupés und Kastenwagen. — A d a m O p e l A.G. 2891 Olympia, 1811 Kapitän, 733 Opel-Schnell-Lieferwagen und 656 1/4 t Opel-Blitz-Schnell-Lastwagen. Exportiert wurden insgesamt 3086 Einheiten. — V i d a l & S o h n, T e m p o - W e r k G.m.b.H. 543 Typ Matador, 405 Typ Hanset und 83 Typ Boy. In der gleichen Zeit exportierte das Harburger Werk 257 Tempo-Wagen.

Der Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie gibt folgende Produktionszahlen bekannt: Motorräder 27 930, Motorfahrzeuge 510, Motorroller 2602, Sonderfahrzeuge 10, Seitenwagen 1222 und Fahrradhilfsmotoren 9750 Einheiten.

Kürzennachrichten

In seiner letzten Sitzung beschloß der Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie, keine Internationale Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung im Jahre 1952 durchzuführen, obwohl jetzt schon mehr Vorbestellungen auf Ausstellungsraum vorliegen, als dies zum Meldeschluß des Vorjahres der Fall war. Der Entschluß, die zweite IFMA in Frankfurt/Main auf den Oktober 1953 zu verlegen, entspricht vielmehr dem Wunsch der deutschen Fahrrad- und Motorradindustrie, sich dem auch von der europäischen Automobil-Industrie angestrebten und z. T. durchgeführten Zweijahresturnus anzupassen. Bei der kürzlichen Tagung des Bureau Permanent in Amsterdam wurde seitens der deutschen Repräsentanten der entsprechende Antrag eingereicht. Obwohl die wirtschaftlichen Voraussetzungen zur Durchführung einer IFMA 1952 durch zahlreiche Voranmeldungen gesichert waren, hat sich der VFM entschlossen, die nächste IFMA erst im Jahre 1953 zu veranstalten, da die Industrie Zeit braucht, um ihre neuen Modelle ausreifen zu lassen.

In der außerordentlichen Hauptversammlung der Daimler-Benz A.G., bei der 35 937 780.— DM Stammaktien und 155 520.— DM Vorzugsaktien vertreten waren, wurde die Ausgabe einer 6 1/2 %igen Wandelschuldverschreibungs-Anleihe im Gesamtnennbetrag von 24 000 000.— DM mit einer Laufzeit von 15 Jahren einstimmig beschlossen. Die Wandelschuldverschreibungen werden zum Kurs von 100 % spesenfrei zuzüglich Börsensatzsteuer in erster Linie den Stammaktionären angeboten.

Dreißig Jahre Pionier und leidenschaftlicher Verfechter des DKW-Zweitakter-Programms, das ist Dr. Carl Hahn, Mitglied der Geschäftsführung der AUTO UNION GmbH. Am 22. 4. 1922 trat Dr. Hahn bei den Zschopauer Motorenwerken J. S. Rasmussen als Direktor ein. Seiner Initiative verdankt die Entwicklung nicht nur der DKW-Zweitakter, sondern der Kraftfahrzeug-Zweitakter überhaupt die maßgeblichen Impulse.

Die Metzeler Gummiwerke A.G., München, bringen neue Reifen mit der Bezeichnung „M 52“ heraus. Diese Reifen sind das Ergebnis einer gründlichen und zähen Laboratoriumsarbeit, die ihre Bewährung bereits in vielen Rennen und Langstreckenfahrten auf schwersten Straßen bestand. Die Vorzüge: Geringerer Abrieb und dadurch längere Lebensdauer der Lauffläche, größere Widerstandskraft des Gewebes durch neuartige Fertigung des Reifenunter- und -zwischenbaues.

Der Anmeldeschluß für die Beteiligung am Internationalen Automobilsalon in Paris vom 2.—12. 10. 1952 ist der 7. April.

Am 16. April beging Dr. Oskar Rupert, langjähriger Generaldirektor der Bodumer Verbände, die heute in der Kohlenwertstoff AG. zusammengefaßt sind, seinen 75. Geburtstag. Dr. Rupert, der die großartige Aufwärtsentwicklung des Benzol-Verbandes in den zwanziger und dreißiger Jahren an entscheidender Stelle gelenkt hat, war bis zu seinem Eintritt in den Ruhestand auch in der Leitung der übrigen Bodumer Verbände wie der Deutschen Verkaufs-Vereinigung, des Cumaronharz-Verbandes und der Verkaufs-Vereinigung für Teerzeugnisse vor viele verantwortungsvolle Aufgaben von weittragender Bedeutung gestellt worden, bei deren Lösung er sich mannigfaltige Verdienste erworben hat.

Bedingt durch die rückläufige Tendenz der Rohkauschukpreise am Weltmarkt entschlossen sich verschiedene Firmen der Reifenindustrie, ihre Preise neuerdings entsprechend herabzusetzen. So haben die Harburger Gummiwarenfabrik Phoenix, die Metzeler Gummiwerke, die Veith-Gummiwerke und die Gummiwerke Fulda eine Preissenkung um sieben Prozent vorgenommen.

Der kaufmännische Leiter der Lloyd Motoren-Werke, Direktor Johann Klee, seit nahezu 35 Jahren im Dienst der Bremischen Automobilindustrie, ist vor wenigen Tagen nach schwerem Leiden verstorben.

Das Verhalten von Kraftfahrzeugen bei Seitenwind

Eine aufregende wissenschaftliche Abhandlung

„Das Verhalten von Kraftfahrzeugen bei Seitenwind“, von Dr.-Ing. F. G a u s s. Mitteilung aus dem (ehemals K a m m'schen) Forschungsinstitut für Kraftfahrwesen und Fahrzeugmotoren an der Technischen Hochschule Stuttgart; Leiter: Prof. Dr.-Ing. P. R i e k e r t.

Eine heimtückische Seitenböe war stärker als das Fahrnie uneres unvergeßlichen Bernd Rosemeyer. Sie warf den hecklastigen heckmotorigen Rekordwagen bei Himmelhunderttempo aus der Bahn, — sie nahm uns das Leben unseres Bernd Rosemeyer und schenkte ihm — darf man das sagen?, — einen beneidenswerten Siegfriedtod, bewahrte ihn vor dem Miterlebenmüssen schlimmer deutscher Dinge.

Eigentlich erst mit dieser Tragödie kam die Heimtücke der Seitenwinde für die immer schneller werdenden Kraftfahrzeuge in unser allgemeines Bewußtsein. Die Fahrzeuge wurden windschlüpfiger und dadurch schneller und sparsamer. Aber die Windschlüpfigkeit wirkte sich wesentlich in Fahrtrichtung aus. Ja, es schien, wie wenn besonders windschlüpfige neuzeitliche Fahrzeuge besonders anfällig gegen die heimtückischen Querversetzungen waren, welche aus Querschnitten heraus und hinter Unterführungen der damals neuen Autobahn durch heimtückisch lauernde Böen hervorgerufen wurden. Hecklastige schnelle Kraftwagen, — wie etwa der bald aufgegebene Mercedes 170 Heck oder der wundervolle große Tatra mit luftgekühltem Heck-Achtzylindermotor — waren Sachen nur für Kenner und Könner. Man fand heraus, daß bei ihnen Vorderlast — Kanister, Werkzeug, Gepäck — die Kitzlichkeit verringerte. Das gilt auch für den wundervollen Volkswagen, der bei böigem Wetter oder Sturm dem unerfahrenen Fahrer manche Überraschung bringt und ebenfalls durch möglichst große Last in der Schnauze viel narrenfester wird. Ebenso lernte man rein praktisch, daß weiche Reifen vorn, harte hinten, bei böigem Wetter bessere „Straßenlage“ ergaben, — als gleicher Druck oder umgekehrte Abstufung.

Die Zweitakt-Fronttriebler — also DKW-Meisterklasse, Gutbrod, Goliath, Citroen usw. — waren nach der Behauptung ihrer Fahrer weniger böenempfindlich. Das führte man darauf zurück, daß man ja auch die Pferde vorn ziehen und nicht hinten schieben lasse, daß bei den Krafträdern schon Ixion, Cyklon und Flottweg vor langen Jahren gezeigt hätten, daß Fronttrieb ein Krad auch aus einer schlüpfrigen Trambahnschiene herausziehe. — daß auch die Transportdreiräder, — früher Cyklonette und Phaenomobil, heute Goliath, Tempo usw. — mit ihrem Vorderradantrieb den gleichen Vorzug erkennen ließen. Aber das waren nur gefühlsmäßige Urteile. Es gibt kein Krad mehr mit Fronttrieb, — und bei den Dreirädern scheint auch die Beliebtheit des Fronttriebs dem Heckantrieb zu weichen. Nur bei den Personen- und Geschäftswagen — DKW-Meisterklasse und DKW-Transporter und -Bus, Goliath, Gutbrod, Lloyd, — Citroen und tschechischen Marken — zeigt der Fronttrieb im Pkw wachsende Bewährung und Verbreitung.

Die wissenschaftliche Abhandlung von Dr. G a u s s zeigt nun auf Grund von Rechnung und Windkanalmessung zwingend, daß diese von der Fahrpraxis herrührende Meinung, der Fronttrieb sei für die größere Böenfestigkeit der Fronttriebler verantwortlich, mindestens unvollständig, wahrscheinlich sogar nicht ganz richtig ist. Die Tatsache allerdings stimmt. Aber der Hauptgrund liegt anscheinend nicht im Fronttrieb, — welcher es nur erleichtert, mit einer bereits erfolgten Spurversetzung durch Seitenwind fertig zu werden —, wohingegen die wirkliche Ursache der geringeren

Seitenwindempfindlichkeit der Fronttriebler in ihrer Vorderlastigkeit zu suchen ist: Nach den Untersuchungen von Prof. R i e k e r t's Arbeitskreis sind Vorderlastigkeit (und Heckflossen) die besten bislang gefundenen Mittel zur Festigung der Spurhaltung gegen Seitenwind (dazu die schon erwähnte Abstimmung der Reifendrucke vorn und hinten).

Das Aufregende an der Untersuchung von Dr. G a u s s ist nun die Tatsache, daß seiner Meinung nach typische heutige Kraftwagen schon bei 63—69 km/st das stabile Bereich verlassen (während ein typischer heutiger Fronttriebler wegen seiner Vorderlastigkeit bis zu einem — für ihn ganz unerreichbaren — Tempo von 240 km/st stabil bliebe). — Wie steht es mit den besonders straßenfesten Mercedes 170 S, 220, 300? — Das führt zu den folgenden, fast sensationell zu nennenden Schlußfolgerungen von Dr. G a u s s:

„Abgesehen von den wenigen vorderachslastigen Wagendürften alle übrigen gegenwärtig laufenden nicht fahrtrichtungsstabil sein.“ Aus dem Verlauf der Bahnkurven bei Seitenwind ist zu ersehen, daß zunächst eine gewisse Zeit vergeht, bis die Auslenkung bemerkt werden kann. Nimmt man noch die Reaktionszeit hinzu, wird man mit mehr als 1 Sekunde bis zur Lenkbetätigung in ungünstigen Fällen rechnen müssen. In dieser Zeit können die Wagen bei 100 km/st und mäßigem Wind bis zu 2 m seitlich aus der ursprünglichen Bahn abgelenkt werden. Diese Werte werden mit höherer Fahrgeschwindigkeit und bei Sturm wesentlich größer. Die Gefährdung, die dar-

aus entsteht, muß bis jetzt durch erhöhte Aufmerksamkeit ausgeglichen werden. Sie kann durch bauliche Maßnahmen vermieden oder mindestens verringert werden.“

Was folgt daraus für unsere Konstrukteure? Nun, schon seit langem wandern bei den Standard-Wagen mit vornliegendem Motor die Motoren und überhaupt die Schwerpunkte immer weiter nach vorn. Bei den Heckwagen wird man auch darauf bedacht sein müssen, den Schwerpunkt weiter nach vorn zu drängen. Vielleicht findet auch der Karosseriekünster weniger auffällige Aquivalente für die noch recht ungewohnt anmutenden, aber so nützlichen Heckflossen.

Was folgt daraus für den praktischen Fahrer: Vorn weich, — hinten hart. Vorn irgendwie belasten, — um so mehr, je stärker (z. B. durch dicke Fahrgäste) hinten belastet wird.

Die Untersuchung von Dr. G a u s s wird wahrscheinlich eine lebhafte Diskussion der Fachleute hervorrufen, welche keineswegs alle der Meinung von Dr. G a u s s und ihrer vorliegenden kritischen Darstellung durch den Schreiber dieser Zeilen (der Fronttrieb-Fan seit Jahrzehnten ist) werden beistimmen können. Daß aber die Seitenwindempfindlichkeit der Kraftwagen bei den hohen heutigen Geschwindigkeiten zu einer brennenden Frage geworden ist, das weiß jeder praktische Fahrer. So ist es offenbar sehr zu begrüßen, daß man der Frage wissenschaftlich messend zu Leibe ging und nun eine öffentliche Diskussion der Fachleute zu erwarten steht. Walter Ostwald

15 Jahre FORTSCHRITT

Von St. v. Szénásy

Wenn man von formenmäßigen Unterschieden zwischen den vor dem Kriege und derzeit gebauten Personenwagen absieht, so wird der Laie nur schwerlich wesentliche Unterscheidungsmerkmale feststellen können. Die konstruktiven Fortschritte, die seitdem gemacht wurden, sind übrigens auch vom Fachmann zum Großteil nicht auf den ersten Blick erkennbar, denn sie betreffen vielfach Dinge, die im Inneren des Motors oder eines anderen Organes zu suchen sind. Es liegt im Wesen der Dinge, daß in einer Epoche der Evolution der Fortschritt, wenn man so sagen darf, sich mit „leisem“ Tritt vorwärtsbewegt und sich in erster Linie in Detailverbesserungen äußern muß, die mit dem Auge natürlich nie so augenscheinlich wahrzunehmen sind, wie grundsätzliche Neuerungen einer revolutionären Entwicklungszeit.

Es kommt aber letzten Endes für den Kraftfahrer, also für den Verbraucher, nicht auf die Ursache, sondern auf die Wirkung an. Wenn ein Fortschritt gegeben sein soll, so muß er sich in erster Linie durch Verbesserung bestimmter Eigenschaften eines Fahrzeuges kundtun, vor allem der Leistung, Wirtschaftlichkeit, Fahrsicherheit und des Komfort.

Nicht nur die maschinellen Verbesserungen können dabei in ihrer Wirkung auf die eben erwähnten Eigenschaften zur Geltung kommen, vielmehr ist es auch möglich, daß Außerlichkeiten, nämlich die Wagenform und die Gestaltung der Karosserie, für diese verantwortlich zeichnen. Ein Fahrzeug ist ein Schnellverkehrsmittel, das bei den hohen von ihm verlangten Geschwindigkeiten gegen eine Wand anrennen muß, nämlich die Luft, die populär gesprochen, umso „härter“ wird, je höher die Fahrgeschwindigkeit ist. Der Luftwiderstand wächst mit der dritten Potenz der Fahrgeschwindigkeit, hat also hohen Leistungsverzehr zur Folge, der durch richtige Formgestaltung herabgesetzt werden kann.

Nicht Ursachen sondern Wirkungen sollen an dieser Stelle hier besprochen werden. Ich habe die im Laufe von zwei Jahrzehnten bei Wagenprüfungen aufgenommenen Werte zusammengestellt, um einen Vergleich zwischen Einst und Jetzt zu ermöglichen. Dieser Vergleich soll, ganz unabhängig von den einzelnen Gründen und Ursachen, aufzeigen, wie sich der Fortschritt, der in dieser Zeitspanne gemacht wurde, für den Ver-

braucher äußert. Natürlich kann man nicht wahllos irgendwelche Typen miteinander vergleichen, weshalb ich mich bemüht habe, gleichartige Wagen (das heißt gleicher Stärkeklasse, gleicher Zweckbestimmung und ungefähr gleicher Transportleistung) miteinander zu vergleichen, möglichst Typen auch des gleichen Fabrikates. Ich habe mich dabei insbesondere auf die Marken gestützt, die kontinuierlich der gleichen Stärkeklasse treu geblieben sind und durch ihren großen Absatz auch Repräsentanten der Fahrzeuge sind, die hauptsächlich die Straßen bevölkern. Es sind dementsprechend die Typen von Opel, Mercedes-Benz, Austin, Morris, Fiat, Peugeot, Renault, Ford, Chevrolet und Buick herangezogen worden, zum Teil auch Fahrzeuge anderer Marken, bei denen Vergleiche möglich erschienen.

Beginnen wir zuerst einmal mit der Leistung. Das interessanteste Kennzeichen des Motors ist seine spezifische Leistung, das heißt die PS-Zahl, die er je Liter Hubvolumen abgibt. In einer Zeichnung (Abb. 1) sind die Literleistung von Wagen aus den Baujahren 1934/36 und 1951/52 einander gegenübergestellt. Es handelt sich dabei um nahezu alle auf der Welt gebauten Serienwagen, ausgenommen Sporttypen und solche Fahrzeuge, die entweder nach unten oder oben Extremwerte aufwiesen und aufweisen. An den schraffierten Flächen, die die Leistungsbereiche zeigen, ist auf den ersten Blick zu ersehen, daß 1934/36 eine große Zahl von Fahrzeugen, und zwar aller Klassen bei der Literleistung unter 20 PS einsetzten, der Durchschnitt etwas 25 PS/Liter aufwies und die obere Grenze bei wenig über 30 PS/Liter lag. In den heutigen Pkw sind kaum noch Motoren zu finden, die weniger als 25 PS/Literleistung aufweisen, der große Durchschnitt liegt um 30 PS/Liter und ein erheblicher Teil der Motoren streut im Bereiche über 35 PS/Literleistung. Der ziffermäßige Unterschied zwischen Wagen einer Entwicklungsspanne von wenig mehr als 15 Jahren ist somit augenscheinlich, beträgt er doch im Mittel 20 v. H. Es ist verständlich, daß die Motoren kleinen Hubvolumens in der Literleistung höher getrieben sind, da von einem Kleinwagen heute Fahrleistungen verlangt werden, die weit größeren Wagen kaum nachstehen.

Die Literleistung allein ist aber noch kein Kriterium für die von einem Fahrzeug auf der Straße gezeigte Fahrleistung, vor allem im Hinblick auf Beschleunigungsvermögen und Bergsteigefähigkeit. Mitbestimmend ist auch das Gewicht, das die einzelne Pferdekraft fortzubewegen hat. Die Verringerung des Leistungs-

gewichtes von Wagen der Vorkriegszeit zu dem der heutigen Wagen ist gleichfalls unverkennbar, wobei insbesondere die Kleinwagen heute erheblich niedrigeres Leistungsgewicht aufweisen. Vergleicht man die einzelnen Fahrzeugklassen miteinander, so kommt man ungefähr zu folgenden Durchschnittswerten:

	1934/36 kg/PS	1951/52 kg/PS
Hubvolumen bis 1 Liter	40	30
" " 2 "	33	23
" " 3 "	25	18
" " 4 "	21	15
" " 5 "	19	13
" " 6 "	17,5	12,5

Diese sehr starke Verbesserung des Leistungsgewichtes (um z. T. mehr als 30%) ist, was ausdrücklich bemerkt werden soll, in erster Linie auf die Erhöhung der Literleistung der Motoren zurückzuführen, denn die Gewichte haben absolut kaum abgenommen. Man darf nicht übersehen, daß die Ausrüstung der heutigen Wagen ungleich reichhaltiger und vollständiger ist, als die eines Fahrzeuges der Vorkriegszeit. Um nur einige Beispiele zu nennen, so ist die Klimaanlage hinzugekommen, vielfach der Rundfunkempfänger neben einer Reihe anderer Zubehöre, auch das Karosseriegewicht ist durch einen geräumigeren Kofferraum eher gestiegen, — kurz alles Dinge, die Gewicht darstellen. Umso bemerkenswerter ist die Verringerung des Leistungsgewichtes.

Wenn wir vorstehend kurz die Ursachen skizziert haben, so soll jetzt die Wirkung eingehender besprochen werden. Vergleicht man nämlich das Beschleunigungsvermögen (Beschleunigen beim Anfahren aus dem Stand und Durchschalten der Gänge) von Fahrzeugen der Baujahre 1934/38 mit dem von Fahrzeugen jüngsten Datums (Abb. 2), so zeigt sich (an einer Reihe von typischen Fahrzeugen in der Stärkeklasse 1—2 Liter), daß das Beschleunigungsvermögen sich erheblich verbessert hat. Nimmt man den Bestwert (und in Klammern gesetzt den schlechtesten Wert) dieser Klasse, dann stellt man fest, daß das Beschleunigen von 0 bis 40 km/st bei den älteren Wagen 5,5 (12) und bei den jetzigen Wagen 4,5 (8) sec beanspruchte bzw. beansprucht. Die Beschleunigungszeiten von 0 bis 60 km/st lagen bei 11 (25) Sekunden und liegen heute bei 9 (14) Sekunden. Die Grenze von 100 km/st erreichte der beste Wagen vor dem Krieg bei etwa 34 Sekunden, während heute schon nach rund 27 Sekunden ein Wagen an diese Marke herankommt.

An dieser Gegenüberstellung ist nicht nur die Verbesserung des Beschleunigungsvermögens, gemessen am jeweiligen Bestwert, bemerkenswert, sondern, was meiner Ansicht nach weit wesentlicher ist, die viel geringere Streuung zwischen dem Besten und Schlechtesten seiner Klasse beim Wagen der Jetztzeit. Während also früher in ein und derselben Stärkeklasse eine außerordentlich große Streuung gegeben war, liegen die heutigen Fahrzeuge gleicher Kategorie in ihren Leistungseigenschaften weit enger beisammen. Das ist für den Autokäufer sehr wichtig, und zwar als Beweis dessen, daß heute nahezu jeder Wagen betriebstüchtig ist und nicht mehr die großen Unterschiede wie früher zwischen den Vertretern der gleichen Wagenklasse gegeben sind.

Den in den 15 bis 18 Jahren gemachten Fortschritt ersieht man aber noch auf andere Weise. Es wurden nämlich auch die Bestwerte moderner Kleinwagen (570 bis 920 ccm) aufgenommen. Alle diese heutigen Kleinwagen beschleunigen besser, als es seinerzeit die trägeren Fahrzeuge der größeren Klassen konnten! Der Kleinwagen hat also im Beschleunigungsvermögen heute den Stand erreicht, den vor rund 15 Jahren Wagen der 2-Literklasse für sich beanspruchten.

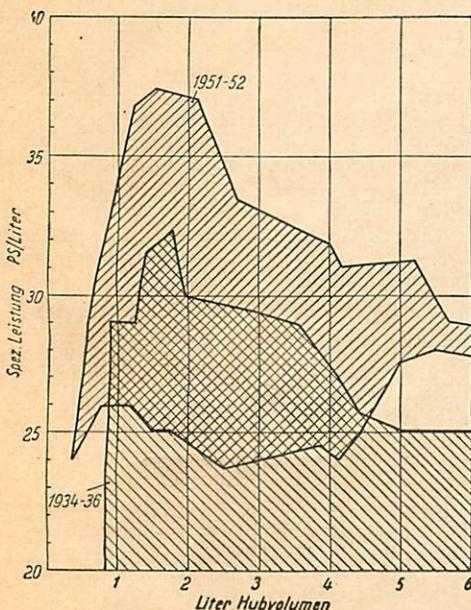
Vergleicht man gleichartige 2-Literwagen aus den Baujahren 1935 und 1951 miteinander, und zwar solche, die ausgesprochen gutes

Beschleunigungsvermögen zeigten bzw. zeigten, so sieht man, daß das maximale Beschleunigungsvermögen heute $b = 0,97 \text{ m/sec}^2$ ist, während der Bestwert 1935 $b = 0,81 \text{ m/sec}^2$ war. Im oberen Bereich, bei schon absinkendem Beschleunigungsvermögen, ist beim heutigen Wagen $b = 0,56 \text{ m/sec}^2$, während der Wert beim Vorkriegswagen im Bestfalle $b = 0,41 \text{ m/sec}^2$ war.

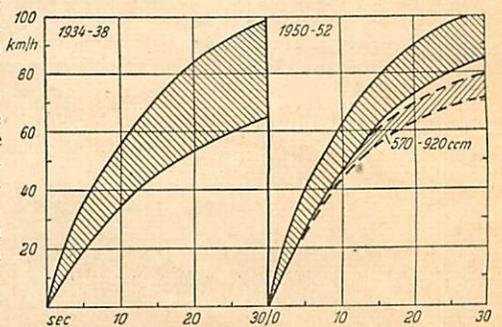
Das Beschleunigungsvermögen im großen Gang (es haben nicht alle Wagen den großen Gang direkt übersetzt) ist im großen und ganzen auch besser geworden. Bei einigen Fahrzeugen entspricht allerdings das Beschleunigungsvermögen im großen Gang ungefähr dem Wert des gleichartigen Vorkriegstyps. Diese Tatsache hat eine sehr einfache Erklärung. Vielfach ist der große Gang auf die Erreichung einer hohen Geschwindigkeit bei nicht übertrieben hohen Drehzahlen ausgelegt, und zwar ist entweder der große Gang ins Schnelle übersetzt oder aber im Falle des direkten Ganges eine weit niedrigere Achsuntersetzung gegeben als vor dem Kriege. Durch Synchronisierung der Getriebechaltung ist aber der Schaltvorgang so erleichtert, daß man dem Fahrer zumuten kann, zur Erreichung hoher Beschleunigung den nächsten, auf bestes Beschleunigungsvermögen ausgelegten Fahrgang zu verwenden. In diesem Gang (III. Gang) beschleunigen alle heutigen Wagen erheblich besser als die vor dem Kriege. Hinzu kommt auch noch, daß manches Wagenmodell heute mit Vierganggetriebe ausgerüstet wird, dessen Paralleltyp vor dem Kriege nur Dreiganggetriebe aufwies.

Auch die Bereiche der einzelnen Getriebeabstufungen haben sich erweitert. Durch günstigere Schnelllaufzahl (Zahl der von der Kurbelwelle erreichten Umdrehungen auf 100 m Wegstrecke) reichen die einzelnen Gänge, ohne daß der Motor in den Bereich übertriebener Drehzahlen kommen würde, weit höher hinauf. Wenn auch das Bergsteigevermögen unmittelbar nur mit dem Beschleunigungsvermögen bzw. der Gesamtuntersetzung zu tun hat, so verbessert der größere Fahrbereich in den einzelnen Gängen doch erheblich die im gebirgigen Gelände erzielbaren Reisedurchschnitte, da die Ausnützungsmöglichkeiten der gegebenen Bergsteigefähigkeit größere sind.

Die Höchstgeschwindigkeit ist bei allen Wagen gestiegen, zum Teil sogar sehr erheblich. Kleinwagen aus den Baujahren 1934/36 erreichten zum Teil nur 75 bis 80 km/st, die heutigen gleichartigen Wagen kommen alle nahe an die 100 km/st heran, sie übersteigen sogar zum Teil diese Grenze. Bei mittelstarken Wagen war seinerzeit eine Spitzengeschwindigkeit von 100 bis 105 km/st ein sehr guter Wert. Der heutige mittelstarke Wagen erreicht im großen Durchschnitt 120 km/st, die schnelleren Wagen der laufenden Produktion kommen sogar auf Geschwindigkeiten bis 140 km/st. Bei großen Wagen, deren Endgeschwindigkeit früher etwa 125 km/st betrug, liegt die theoretische (praktische allerdings bei der heutigen Verkehrsdichte nur selten ausnützbare) Spitze zwischen 140 und 160 km/st.



Streubereich der Literleistung von Pkw aus 1934/36 bzw. 1951/52, (Nachkriegstypen in allen Stärkeklassen z. T. unter 20 PS/l)



Bereiche des Beschleunigungsvermögens von Pkw zwischen 1 und 2 Liter aus den Baujahren 1934/38, bzw. 1950/52, dazu vergleichsweise die Werte von modernen Kleinwagen

Nun ergibt sich die Frage, ob das verbesserte Leistungsvermögen im Hinblick auf Betriebswirtschaftlichkeit etwas kostet oder nicht. Ich habe nun eine ganze Reihe von Wagen gleicher Stärkeklasse und gleichen Fabrikates miteinander verglichen und zwar auf Grund eigener Messungen. Ich habe aber dabei weder den Normverbrauch noch sonst eine katalogmäßige Angabe gewählt, auch nicht Verbrauchsfeststellungen bei gleichbleibenden bestimmten Geschwindigkeiten, sondern die Verbrauchsziffern herangezogen, die im Laufe von Testfahrten bei ausgesprochen hohen Reisedurchschnitten über eine lange Strecke von mir festgestellt wurden. Es zeigt sich, daß, zurückgehend bis 1930, von Jahr zu Jahr zum Teil völlig gleichartige Motoren und gleichartige Wagen bei verbesserter Leistung geringeren Verbrauch aufwiesen. Man kann sagen, daß (bei wesentlich verbesserter Leistung) der Brennstoffverbrauch, je nach Motorgröße, um 1 bis 1,5 l/100 km sich verringert hat. Anders ausgedrückt, verbraucht beispielsweise der Wagen mit 2,3 Liter Hubvolumen heute nicht mehr als der 1,9-Liter vor dem Kriege. Noch stärker wird der Unterschied bei großen Wagen, denn ein 2,9-Liter-Fahrzeug der heutigen Tage liegt im Verbrauch gleich hoch wie früher der 2,3-Liter-Wagen.

Das Fazit ist also, daß der neuzeitige Pkw gegenüber dem Vorkriegswagen gleicher Art und gleicher Stärke nicht nur weit leistungsfähiger, sondern auch betriebssparsamer geworden ist. Diese Betriebssparsamkeit beschränkt sich natürlich nicht nur auf den verringerten Kraftstoffverbrauch, sie wird vielmehr auch durch die erheblich geringere Reparaturquote günstig beeinflusst. Es unterliegt keinem Zweifel, jede Kundendienststelle und jede Reparaturwerkstatt kann dies bestätigen, daß der heutige Wagen weit weniger reparaturanfällig ist und auch weit geringeren Verschleiß aufweist als das Vorkriegsfahrzeug. Wir haben in den abgelaufenen 15 Jahren doch eine ganze Menge Dinge in der Technik hinzugelernt und diese Lehren auch in die Praxis umgesetzt. Die verschiedensten Mittel werden angewendet, um den Verschleiß in geringeren Grenzen zu halten. Um nur einige dieser Maßnahmen zu nennen, führte der Übergang zu einem kürzeren Hub zu einer Herabsetzung der Kolbengeschwindigkeit und dementsprechend auch der Massenbeschleunigung des Triebwerkes. Zur geringeren Massenbeschleunigung tragen auch die heute leichter gebauten Teile des Ventilmechanismus bei. Panzerringventile und besondere hitzebeständige Ventilsitzringe verbessern gleichfalls das Verschleißverhalten des Motors. Hinzu kommt noch, wenn auch noch nicht allgemein angewendet, die Verchromung des obersten Kolbenringes, die verbesserte Filterung des Schmieröles und insbesondere der Ansaugluft. Auch die Wahl geeigneter Ölsorten, sowohl im Hinblick auf Viskositätsgrad wie auch mit Zusätzen (zur Bekämpfung von Korrosionserscheinungen), spielen in dieser Beziehung mit. Während man früher nach 30 000 km unbedingt schon die Ventile einschleifen mußte und eine Generalüberholung des Motors schon nach 50—60 000 km ratsam erschien, werden mit den heutigen Wagen weit höhere Fahrleistungen erzielt, bis der Wagen erstmalig zu einer Reparatur der Instandsetzungswerkstatt geführt werden muß. Daß nebenbei auch die Reparaturpreise niedrigere geworden sind, und zwar durch rationellere Arbeitsmethoden, Festsetzung von Festpreisen und durch Lagerhaltung von Austauschmotoren und Austauschaggregaten, sei nur nebenbei erwähnt.

Im Hinblick auf die Fahr-sicherheit sind vergleichbare Meßergebnisse nicht vorhanden, es sei denn Messungen des Bremsvermögens. Die Bremsen haben sich auf den ersten Blick kaum wesentlich verändert. Die heute gebräuchlichen Verzögerungswerte von etwa 6,5 m/sec² im Mittel bei Wagen mit sehr gut

wirksamen Bremsen waren ebenso wie erreichbare Höchstwerte von etwa 7,5 m/sec² schon vor dem Kriege gegeben. In Wirklichkeit sind aber die Bremsen erheblich verbessert worden, denn man darf nicht vergessen, daß dieses Bremsvermögen auch bei den heute gesteigerten Fahrleistungen gegeben ist, daß also die Bremsanlage beispielsweise bei einem 2-Literwagen heute bei 125—140 km/st gleiche Verzögerungswerte sichern muß, wie vor dem Krieg bei 90—105 km/st. Der Fortschritt zeigt sich übrigens noch auf andere Weise, und zwar durch verbesserte Selbstwirkung der Bremsen und vor allem Wirksamkeit bei Dauerbremsung, sowie geringeren Verschleiß.

Um die Verbesserung der Straßenlage beurteilen zu können, braucht man nicht unbedingt exakte Messungen heranzuziehen, denn diese Eigenschaft läßt sich bei genügender Fahrpraxis auch gefühlsmäßig beurteilen. Eine solche Fahrsicherheit, wie sie manche Wagen heute aufweisen, kannte man vor dem Kriege überhaupt nicht! Diese Eigenschaft bezieht sich dabei auf völlige Unempfindlichkeit gegenüber jedem Fahrbahnzustand, auf höchste Kurvensicherheit, Fehlen jeder Tendenz zur Seitenneigung in der Kurve und einwandfreie

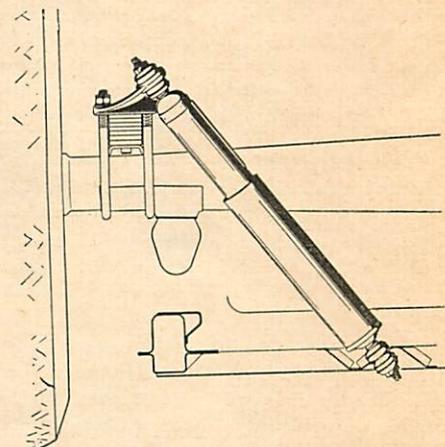
Lenkinematik. Eine ganze Reihe von Gründen könnte angeführt werden, die für diese Verbesserung der Straßenlage verantwortlich sind, vor allem verbesserte Aufhängung einzelgefederter Räder und verbesserte Federungssysteme, wobei insbesondere das Prinzip der Schrägfederung zu einem neuen Begriff bei Beurteilung des Verhaltens auf der Straße wurde.

Auch die Komfortverhältnisse haben sich gebessert. Es gibt eine ganze Reihe von Kleinwagen, die einen Fahrkomfort aufweisen, wie sie auch der größere und weit teurere Vorkriegswagen nicht kannte. Auch in dieser Beziehung ist die Wirkung auf eine ganze Reihe von Ursachen zurückzuführen, so beispielsweise auf Unterbringung der Fahrgäste im bestgedeckten Raum zwischen den Achsen, auf verbesserte Federung überhaupt und vor allem bessere Stoßdämpfung, auf die Schaffung größerer Geräumigkeit durch kürzere Baulänge des Motors und dessen Anordnung (wenigstens zum Teil) vor der Vorderachse, vielfach Zusammenfassung von Motor und Kraftübertragungsorganen zu einem kompakten Block, die serienmäßige Ausrüstung mit einer Anlage zur Heizung und Lüftung des Wageninneren, verbesserte Polsterung und vieles andere mehr.

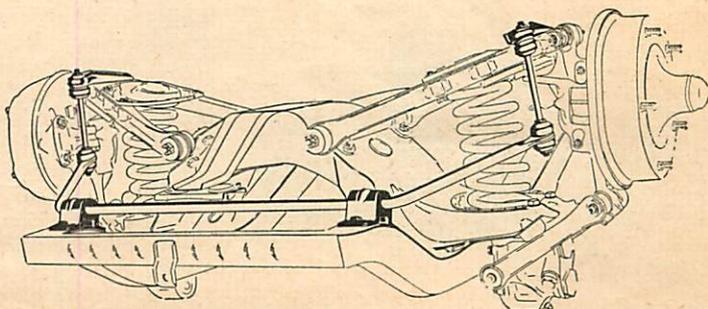
Neues vom Opel Olympia

Seit dem Jahre 1935 sind rund 287 000 Opel Olympia vom Band gelaufen. Damals bedeutete das Erscheinen dieses Modells mit der erstmalig im Großserienbau angewandten freitragenden Ganzstahlkarosserie und dem robusten 1,3 Liter-Motor eine Sensation. 1938 wurde er mit dem neuen 1,5 Liter-Kurzhub-Motor mit hängenden Ventilen ausgestattet und erhielt eine wesentlich vergrößerte Karosserie. Auch in den Nachkriegsjahren wurde er wieder weiter entwickelt, und nun überrascht Opel die Öffentlichkeit mit der Tatsache, daß der Opel-Olympia in Zukunft, wie auch der Opel-Schnell-Lieferwagen, serienmäßig vom Werk aus mit Drehstab-Stabilisator an der Vorderachse und mit Teleskop-Stoßdämpfern wie beim Kapitän an der Hinterachse ausgestattet wird. Daß dadurch Straßenlage und Federung entscheidend verbessert werden, liegt auf der Hand. Die von uns veröffentlichten Zeichnungen zeigen diese Verbesserungen.

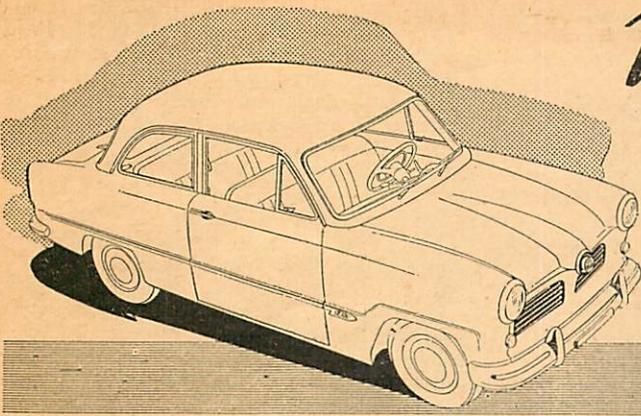
Darüber hinaus ist für alle Opelfahrer interessant zu erfahren, daß der Kundendienst der Opeldienststellen, der bisher auf das deutsche Bundesgebiet beschränkt war, nunmehr auf das gesamte europäische Ausland ausgedehnt wurde. Bei berechtigten Forderungen werden jetzt auch im Ausland die Gewährleistungsansprüche bei eintretenden Schäden von allen Opeldienststellen erfüllt.



Teleskop-Stoßdämpfer über der Hinterachse des Opel Olympia (serienmäßig vom Werk eingebaut seit Ende März 1952)



Vorderachse des Opel Olympia mit Drehstab-Stabilisator (serienmäßig vom Werk eingebaut seit Ende März 1952)



Unser Test:

TAUNUS 12M

Als Anfang Januar der neue Ford in den Schaufenstern der Händler auftauchte, standen dichte Menschentrauben davor, um das neueste Produkt der Kölner Ford-Werke mehr oder minder kritisch zu begutachten.

Heute nach knapp drei Monaten dreht sich praktisch kein Mensch mehr um, wenn er über die Straße rollt, weil er schon in vielen tausend Exemplaren geliefert wurde und sich in das gewohnte Straßenbild eingefügt hat.

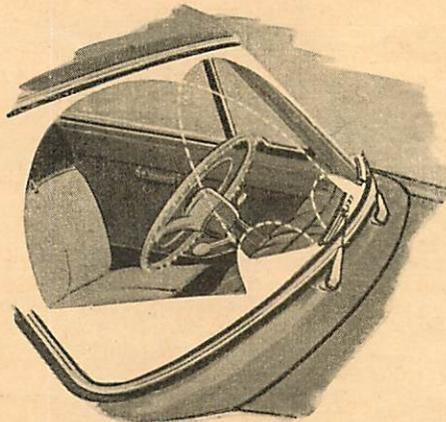
Ein Beweis dafür, welch großes Vertrauen die Kundschaft dem Fabrikat Ford entgegen bringt, trotzdem man doch überall die mehr als berechtigte Ansicht vertritt, daß jedes neue Modell seine sogenannten „Kinderkrankheiten“ hat, die es erst im Lauf der Zeit verliert. Es gibt kein vollkommenes Automobil und die Fordleute gingen äußerst gewissenhaft vor, als sie die ersten 500 Wagen zunächst an ihre Händler lieferten und sie aufforderten, jede, auch die kleinste Beanstandung, sofort im Werk zu melden, um diesen nachgehen und sie beheben zu können. —

Schon damals bei seinem Erscheinen gab es nicht nur in der Fachwelt, sondern auch in der großen Öffentlichkeit eine rege Diskussion über diesen Wagen, der eine völlige Abkehr speziell in der äußeren Form von dem bisherigen Taunus-Modell bedeutete. Die einen fanden ihn, auch äußerlich betrachtet, wunderschön und modern, die anderen meinten, es wäre unmöglich, die amerikanische Ponton-Karosserie, die ja letztlich einmal von Deutschland über den großen Teich hinüber wanderte, vom großen Amerikaner auf einen deutschen Kleinwagen zu transponieren.

Man kann darüber selbstverständlich geteilter Meinung sein. Aber eins steht fest: Die Ponton-Karosserie bietet gegenüber der bisher gewohnten Bauart allein schon wegen ihrer Geräumigkeit große Vorteile. Schon der Taunus war wegen seiner Geräumigkeit speziell auch im Kofferraum bekannt und beliebt. Der neue M 12 nun ist noch geräumiger geworden und bietet nicht nur vier Erwachsenen mehr als genügend Platz, sondern man hat sogar die

Möglichkeit, in Sonderfällen eine fünfte oder sechste Person mitzunehmen. Dabei wurde diese Geräumigkeit erreicht, ohne daß der Verbrauch überhaupt erkennbar anstieg oder etwas von der Leistungsspitze geopfert werden mußte. So stellt er sich als eine wirklich gut geglückte Weiterentwicklung zum mittelstarken europäischen Gebrauchswagen dar.

Eine seiner hervorstechendsten Eigenschaften ist die ganz ausgezeichnete Sicht, die er rund herum bietet. Man sitzt buchstäblich wie in einer Flugzeugkanzel und der Slogan vom „Gläsernen Zug“ ist nicht ganz unberechtigt. Daß Ford es wagte, die Scheinwerfer dorthin zu setzen, wo sie eigentlich bei jedem Fahrzeug hingehören und darnach die übrige Karosseriegestaltung richtete, ist außerordentlich lobenswert. Wie lange müssen wir es uns denn noch gefallen lassen, daß die Karosseriearchitekten die Scheinwerfer irgendwo hinsetzen, ganz ohne Rücksicht darauf, um wieviel die Reich-



Die gebogene durchlaufende Frontschuttscheibe bietet beste Sicht

weite der Scheinwerfer dadurch verschlechtert wird? Die Scheinwerfer gehören bekanntlich möglichst hoch eingebaut und warum die zulässige Einbauhöhe von 1 Meter nicht mehr ausgenutzt wird, ist kaum verständlich. Wenn man überlegt, daß jeder Zentimeter, der in der Einbauhöhe der Scheinwerfer verschenkt wird, 1 Meter geringere Reichweite bei Abblendlicht bedeutet, kann diese Forderung dadurch nur unterstrichen werden. —

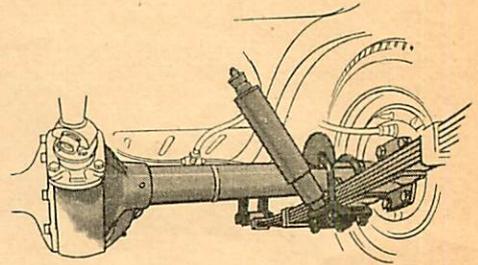
Durch die Verwendung kleinerer Räder und seine langgestreckte Pontonform wirkt der Wagen auch niedriger als das alte Modell. Die Lösung mit dem Einbau der Heckbeleuchtung in die hintere Stoßstange ist zwar sehr elegant, wird sich wohl aber erst in der Praxis bewähren müssen, denn damit ist die Stoßstange etwas „zweckentfremdet“. Warum der Tank-

einfüllstutzen nicht in den Kofferraum verlegt wurde, erscheint etwas unverständlich. Daß er im Querschnitt zu klein und außerdem ungünstig gestaltet ist, bereitet beim Tanken Ärger, denn nur bei äußerster Vorsicht kann ein Übersprudeln verhindert werden.

Wenn schon Kofferraum und Motorhaube gegen fremde Zugriffe durch Innenverriegelung gesichert sind, sollte auch der Tank einfüllstutzen abgeschlossen werden können. Daß der Tank gegenüber bisher 40 Liter nur noch 30 Liter faßt, ist eine Tatsache, die auch nicht gerade Freude bereitet.

Der Kofferdeckelverschluss befindet sich am Boden hinter dem Fahrersitz. Allerdings erscheint das Absperrschloß an diesem Bowdenzuggriff völlig überflüssig, solange man nur den rückwärtigen Sitz anzuheben braucht, um am Bowdenzug zu ziehen, bis sich der Kofferraumdeckel auch bei versperrem Schloß öffnet. Das defektsichere Kofferschloß am Deckel selbst ist dem Tester sympathischer.

Auf Innenausstattung hat man bei Ford immer großen Wert gelegt, und so überrascht es nicht, daß auch der neue M 12 mit serienmäßig eingebautem Kühlwasserthermometer, richtiggehender Benzinuhr, Tachometer, Tagesuhr, Handschuhkasten und Seitentaschen, automatischer Innenbeleuchtung, Schwenkfenstern, Scheibenwischern, die in der Endstellung stehen



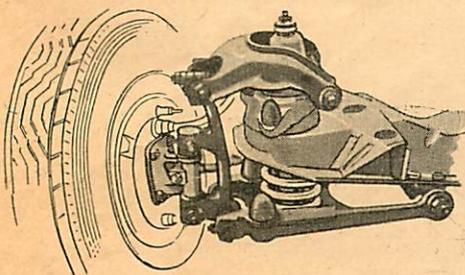
Die Hinterachse ist starr mit doppelt wirkenden Teleskopstoßdämpfern und Gummipolstern zwischen den Enden der Halbelliptik-Federn

bleiben, ja sogar Haltekördeln ausgestattet ist. Schade nur, daß der bisherige Tageszähler fehlt, den man beim praktischen Fahren gern als Ersatz für den nicht vorhandenen Reservetankhahn benutzte und bei jeder Tankfüllung wieder auf Null zurückstellen konnte.

Sehr hübsch der nette Hebelschalter der Blinker, der sich mit dem Lenkradeinschlag automatisch zurückstellt. Angenehm auch die nach vorn abfallende Motorhaube, die geringe Blickabschattung verursacht und gute Fahrbahnübersicht gestattet, wozu die gewölbte Windschutzscheibe mit sehr günstigen seitlichen Sichtwinkeln ebenfalls beiträgt.

Dagegen machte uns die vordere Sitzbank etwas Kummer. Bei dem uns zur Verfügung gestellten Testfahrzeug war die Polsterung nach ca. 6000 Fahrkilometern schon leicht durchgesessen und das Polstermaterial nicht ganz einwandfrei. Auch reicht die Sitzbank in der Tiefe nicht ganz aus. Wie wir hören, soll ja allerdings schon sehr bald durch Höherverlegen der Steuersäule und Änderung der vorderen Sitzbank eine entscheidende Verbesserung erzielt werden. Auch eine Änderung des Handbremshebels wäre erwünscht, der im festgestellten Zustand dem Fahrer beim Einsteigen Kummer bereiten kann. —

Es könnte jetzt beim Leser der Eindruck entstehen, als ob dieser Wagen noch nicht „fertig“ sei, sondern erhebliche „Kinderkrankheiten“ habe. Es sind dies aber alles nur Kleinigkeiten, die zum Fahrkomfort gehören und von denen sicher anzunehmen ist, daß sie zumeist in kürzester Frist behoben sein werden.



Die neue Vorderradaufhängung besteht aus einer Schwingarmkonstruktion mit Schraubenfedern und darin geführten Teleskopstoßdämpfern

Vergessen wir dabei nicht, daß Ford eine der ganz wenigen Firmen ist, die den Mut besitzt, schon nach knapp drei Monaten Bauzeit überhaupt einen Testwagen aus der Hand zu geben und sich schonungslos mit ihrem Produkt der Kritik stellt. Bei anderen Firmen dauerte es mitunter Jahre, weil sie sich der Kinderkrankheiten ihrer Produkte wohl bewußt waren und sich diese nicht öffentlich attestieren lassen wollten.

In Köln-Niehl hat man immer freimütig zugegeben, wenn etwas nicht ganz einwandfrei war und einer offenen und ehrlichen Kritik gern Gehör geschenkt. Das kann man den Fordleuten nicht hoch genug anrechnen! —

Der Taunus war einer der letzten Starrachser mit all seinen Nachteilen, aber immerhin auch gewissen Vorzügen, speziell auf Schnee und Eis, wo der Starrachser spurgeradeaus läuft. Man ist von der neuen Federung denkbar angenehm überrascht. Sie macht das Fahren auch im Fond sehr viel angenehmer als beim alten Modell. Von Nickschwingungen oder Aufschaukeln konnte der Tester nichts beobachten. Durch die Erhöhung der PS-Zahl von 34 auf 38 PS und einer Gewichtsverminderung, die wohl in der Hauptsache durch die Verwendung von rund 12% schwächeren Blechen erreicht wurde, ist das Fahrzeug, für das im Katalog eine Autobahndauergeschwindigkeit von 110 km/st angegeben wird, noch sehr viel „lebendiger“ geworden.

Die Beschleunigungswerte ergaben:

0— 20 km im	1. Gang	2,3 sec.
0— 30 km im	1. Gang	3,7 sec.
0— 40 km im	1. Gang	6,0 sec.
0— 50 km im	1. u. 2. Gang	10,0 sec.
0— 60 km im	1. u. 2. Gang	12,8 sec.
0— 70 km im	1. u. 2. Gang	16,6 sec.
0— 80 km im	1., 2. u. 3. Gang	25,4 sec.
0— 90 km im	1., 2. u. 3. Gang	34,0 sec.
0—100 km im	1., 2. u. 3. Gang	46,0 sec.

Aus Kleinstgeschwindigkeit im direkten Gang wurden folgende Beschleunigungszeiten festgestellt:

30— 40 km	5,0 sec.
30— 50 km	9,8 sec.
30— 60 km	14,9 sec.
30— 70 km	20,0 sec.
30— 80 km	26,5 sec.
30— 90 km	34,9 sec.
30—100 km	46,8 sec.

Die Kleinstgeschwindigkeit im direkten Gang beträgt etwa 20 km/st, doch ab 25 km/st zieht der Motor erst einwandfrei gleichmäßig durch. Die Höchstgeschwindigkeit wurde auf

der Autobahn über unsere gewohnte Meßstrecke von 10 km als Mittel aus Hin- und Rückfahrt mit 113 km/st sowohl mit der Stoppuhr wie auch auf dem Diagrammstreifen ermittelt. Bei stehendem Start wurden 500 Meter nach 30,5 Sekunden erreicht, wobei die Spitzengeschwindigkeit 87,0 km/st betrug. Den stehenden Kilometer schaffte der Wagen in 49,5 Sekunden mit einer Spitze von 102 km/st. Die Lenkung ist in der Mittellage leichtgängig, bei starkem Lenkungseinschlag braucht man aber schon einigen Kraftaufwand. Außerordentlich bemerkenswert die weitgehende Unempfindlichkeit des Wagens gegen Seitenwind. Ford hat offenbar den Windangriffspunkt sehr nahe an den Flächenschwerpunkt herangebracht, und wir dürfen in diesem Zusammenhang auf den wirklich aufsehenerregenden Artikel von Wa. O. in dieser Nummer der MOTORWELT hinweisen.

Allerdings ist der Motor bei Ausnutzung der oberen Motordrehzahlen nicht mehr so geräuscharm wie früher, was wohl in der Hauptsache auf die Leistungssteigerung zurückzuführen ist. Auch macht sich speziell auf Pflasterstraßen ein nicht ganz beseitigter Rest von Dröhnen bemerkbar.

Die Bremsen verlangen weiche Betätigung und sprechen schon auf geringsten Pedaldruck sehr kräftig an. Die besten Bremswerte ergeben sich nicht bei voller Bremskraft, sondern gerade vor dem Übergang von der Haftreibung zur Gleitreibung. In diesem Bereich wurde eine ungewöhnlich günstige Bremsfähigkeit festgestellt, die eine mittlere Verzögerung von 7,0 m/sec² erreichte. Dies entspricht einem Bremsweg von rund 20 Meter aus 60 km/st. Bei einer Bremsung aus 40 km/st fiel die mittlere Verzögerung nur ganz wenig ab, weil, wie schon bemerkt, die Bremsansprechzeit überaus kurz ist. Innerhalb 9,2 Meter konnte der Wagen aus 40 km/st zum Stillstand gebracht werden, was einer mittleren Verzögerung von 6,7 m/sec² entspricht. 2,1 m/sec² mittlere Verzögerung leistete die Handbremse aus 40 km/st entsprechend einem Bremsweg von 29,3 Meter.

Der Brennstoffverbrauch wurde bei voller Belastung des Wagens mit 360 kg über jeweils 10 km Meßstrecke für Hin- und Rückfahrt wie folgt festgestellt: Bei gleichbleibenden 50 km/st 6,2 Liter für 100 km, bei 60 km/st 6,5 Liter, bei 70 km/st 7,0 Liter, bei 80 km/st 7,6 Liter und schließlich bei 90 km/st 8,6 Liter.

Der Normverbrauch für $\frac{2}{3}$ der Höchstgeschwindigkeit, das sind $\frac{2}{3}$ aus 110 km/st = 74 km/st, errechnet sich zu 7,25 plus 10% = rund 8 Liter für 100 km. —

Der Tester wurde schon oft gefragt, ob die kleineren Räder sich auf die Straßenlage, spe-

ziell in Kurven oder bei Schlaglochreihen, nicht besonders ungünstig auswirken. Diese Frage kann ruhig verneint werden, weil das große Reifenvolumen wohl einen gewissen Ausgleich bietet. Die Frage nach dem evtl. hohen Reifenverschleiß kann nur dahingehend beantwortet werden, daß dieser wohl erst endgültig nach wesentlich höheren Kilometerleistungen geprüft und festgestellt werden könnte. Immerhin war es beruhigend, festzustellen, daß an einigen Fahrzeugen dieser neuen Type, die laut Tachometer schon über 15 000 km hinter sich gebracht hatten, eine sichtbare oder merkbare Reifenabnutzung noch nicht festzustellen war. —

Tester sind zumeist uralte Kraftfahrer, die schon Dutzende von Kraftfahrzeugen überprüft haben und wohl auch in fast allen Fällen über ein eigenes Fahrzeug verfügen. Gerade weil der Unterzeichnete seit Jahr und Tag mit seinem Privatwagen, einem Taunus-Spezial, restlos zufrieden ist, stellte er naturgemäß an das neue Modell besonders hohe Ansprüche, weil die Unterschiede für ihn auch besonders sinnfällig sind.

Da wir schon in unserer Februar-Nummer die technischen Daten veröffentlichten, glauben wir, heute darauf verzichten zu können.

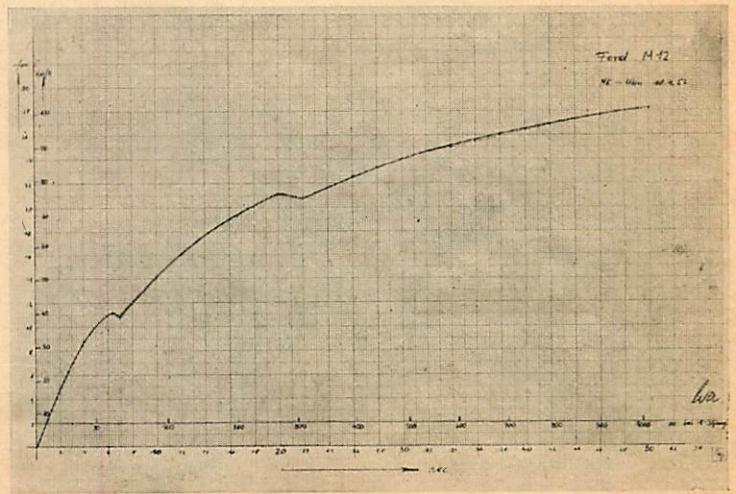
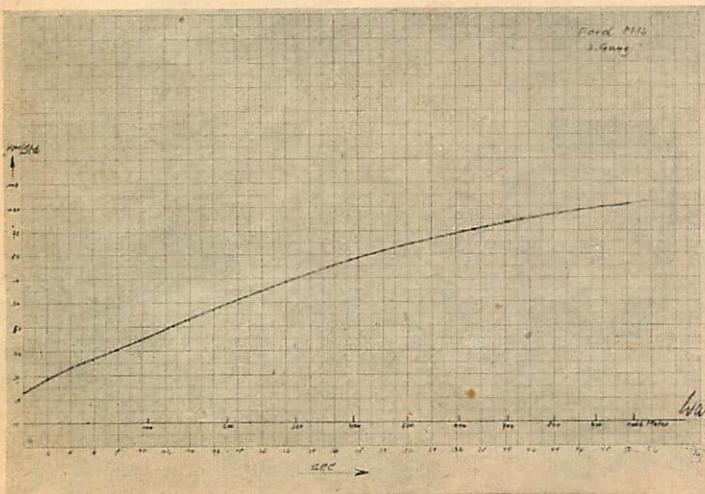
Paul Schweder

Das technische ADAC-Jahrbuch ist wieder da!

In gedrängter und doch leicht faßlicher Form bringt das erstmals nach dem Krieg wieder neu herausgebrachte Technische ADAC-Jahrbuch einen Überblick über den neuesten Stand und die Entwicklungsrichtungen des Kraftfahrzeugbaues. Auch die wirtschaftlichen und technischen Zusammenhänge im Kraftfahrwesen sind besonders herausgestellt. Aus dem vielgestaltigen Inhalt seien nur folgende Kapitel erwähnt: Weltkraftverkehrswirtschaft, Fahrwerksbau, Kleinstwagenproblem, Kraftstoffe und Öle, Reifen, Gasturbinenbau.

Auf 160 Seiten Umfang ergänzen 500 Abbildungen und ganzseitige Vierfarbender Textfassung in überaus anschaulicher Weise.

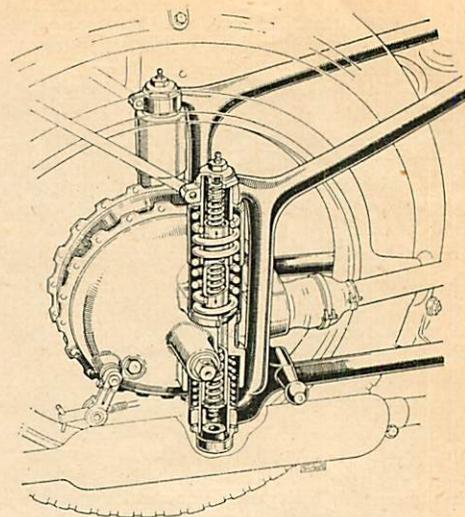
Der ADAC hat mit diesem im Selbstverlag erschienenen Werk allen technisch interessierten Kraftfahrern, und besonders der Jugend ein vielseitiges kraftfahrtechnisches Buch in die Hand gegeben. Die ADAC-Gaugeschäftsstellen und die ADAC-Hauptverwaltung München haben bereits mit der Auslieferung des Technischen ADAC-Jahrbuches zum Preise von DM 4,— broschiert und DM 5,— in Ganzleinen einband, ausschließlich Porto- und Verpackungsspesen, begonnen.



Die Beschleunigungstabellen für den „M 12“ im direkten Gang und beim Durchschalten

**Win
testen:**

Zündapp KS 601 mit Seitenwagen



Schnitt durch die Hinterradfederung und Führung

Das große Seitenwagengespann hat immer noch einen großen Kreis treuer Freunde, die insbesondere die leistungsmäßige Überlegenheit gegenüber dem Kleinwagen zu schätzen wissen. Außerdem dürfte ein Seitenblick auf die Motorisierung der Polizei Anstoß gegeben haben, gerade das schwere Gespann wieder sorgfältig zu pflegen. Schon dieser Abnehmerkreis bestimmt die Anforderungen, denen die schwere Seitenwagenmaschine zu genügen hat: Bestes Beschleunigungsvermögen mit großer Bergsteigefähigkeit im praktisch ausgenutzten Bereich bis 100 km und Robustheit für schwerstes Gelände.

Diese Überlegungen dürften bei der KS 601 von Zündapp Pate gestanden haben, denn diese Maschine wurde unverkennbar auf die spezifischen Bedingungen des Gespannbetriebes zugeschnitten. Der überaus steife Doppelrohrrahmen rührt und biegt sich nicht, auch wenn der breitspurige und schwere Steib — Behördenseitenwagen — in überzogenen Kurven überzuholen versucht. Der großbemessenen Teleskopgabel kann auch der größte Seitenwagenzug und -schub nichts anhaben. Weich federt sie in der Mittellage, ohne aber, selbst auf schlechtesten Straßen durchzuschlagen. Au-

ßen, zwischen den Gabelholmen ist der langhubige Teleskopstoßdämpfer eingebaut, der jegliches Aufschaukeln der Federschwingungen unterdrückt. Gleichzeitig ist damit die Abdichtung der Gabelholme einfach gelöst und die zusätzliche Beanspruchung der Gabel durch einseitige Dämpfungskräfte verhindert.

Härter abgestimmt, so, wie es der Gespannbetrieb erfordert, ist die hintere Teleskopfederung.

Schon nach kurzer Gewöhnung fährt sich die Maschine handlich und unerwartet leicht, bricht auch auf schlimmsten Schlaglochstrecken nicht aus und verleitet unweigerlich zum schärferen Aufdrehen. Der schwere Seitenwagen liegt ausgezeichnet ruhig, der Beifahrer verspürt auch auf holprigen Wegen nichts von der sonst üblichen „Fersenmassage“.

Nur die Fuß-Schaltung des sonst so lauffähigen 4-Gang-Getriebes mit Kettenübertragung wollte es nicht ganz so geräuschlos tun, wie man es gerne haben möchte. Manchen stört es eben, wenn die kleinen Gänge „hörbar einrasten“ und nicht butterweich hineinschlüpfen. Das liegt an dem neuen Schaltautomat, bei welchem mit dem Fuß-Schalthebel lediglich eine Feder vorgespannt wird, deren Kraft die Schaltklaupe dann zwangsläufig in Eingriff bringt. Dadurch ist die Fuß-Schaltung absolut narrensicher geworden und völlig „fool proof“ für Schaltkünstler, die eine Trampel- oder Hau-Schaltung brauchen.

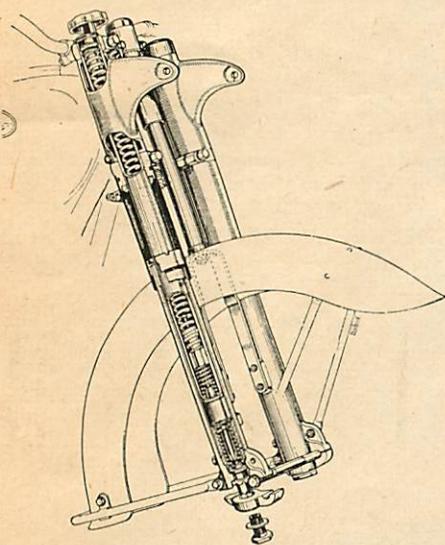
Geradezu auffällig groß sind die Guß-Brems-Trommeln der KS 601, jedenfalls so überdimensioniert, daß sie zunächst noch gar nicht voll ausgenutzt werden können und für jede Weiterentwicklung große Reserven enthalten. Die Hinterradbremse allein bringt bei 95 kg Gestängekraft eine maximale Verzögerung von 3,4 m/sec.² zustande. Für größere Betätigungskräfte reicht die Hinterradbelastung nicht aus, der Reifen blockiert. Weit wirksamer ist die Vorderradbremse, die zudem keine Neigung zur Selbsthemmung zeigt und, was besonders wichtig ist, überaus weich anspricht. Man darf sich darauf verlassen, daß das Vorderrad auf halbwegs griffiger Straße mit den Kräften, die wir am Handbremshebel auszuüben vermögen, überhaupt nicht zum Blockieren gebracht werden kann. Am besten beweisen dies die Verzögerungswerte, die gleichzeitig mit den Bowdenzugkräften gemessen wurden: bei

35 kg Kraft 1,5 m/sec.² mittlere Verzögerung, bei 40 kg Kraft 1,8 m/sec.² mittlere Verzögerung, bei 50 kg Kraft 2,0 m/sec.² mittlere Verzögerung. Bei größtmöglicher Handhebelkraft konnte ohne Zugdynamometer eine Verzögerung von 3,5 m/sec.² erreicht werden.

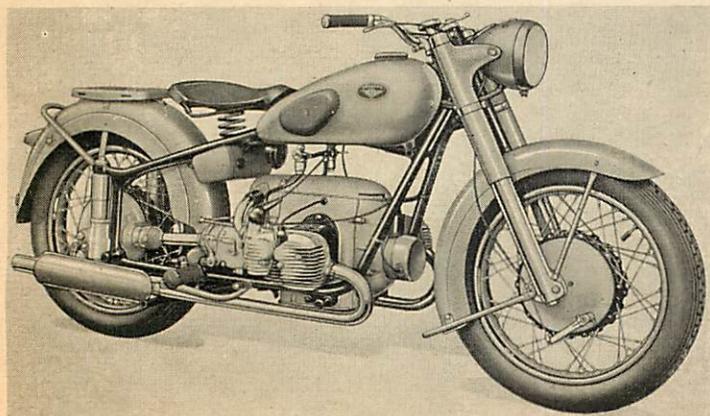
Man darf aber nicht in den Fehler verfallen, die Verzögerungswerte für Vorder- und Hinterrad einfach zu addieren.

Aus 60 km konnte bei Gewaltbremsung mit Vorder- und Hinterrad eine Verzögerung von 4,9 m/sec.² bei voll belastetem Beiwagen erreicht werden. Dies entspricht einem Bremsweg von 28,7 m. Aus 40 km ist es aber schwer, über eine mittlere Verzögerung von 4,4 m/sec.² hinauszukommen. Zwar ist dieser Wert für Gespanne ungewöhnlich hoch, aber er reicht nicht ganz an die Pkw-Bremsen heran, in deren Haufen wir doch täglich mitrudeln. Diese Überlegungen beschäftigen alle Firmen für schwere Gespanne, wobei die Frage vorangestellt ist, ob die längere Ansprechzeit der mechanischen Bremsbetätigung und die unzureichenden Handhebelkräfte für die Vorderradbremse den Einbau von Öldruckbremsen rechtfertigen oder ob evtl. mit kombinierter Bremsbetätigung zugleich der Seitenwagen abgebremst werden soll. Zündapp hat jedenfalls vorausschauend mit überdimensionierten Bremsen für jede Entwicklungsrichtung Reserven vorgesehen.

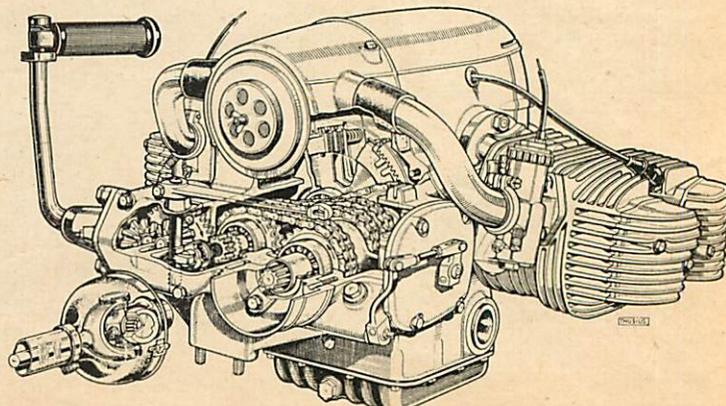
Bestehend gut ist das Beschleunigungsvermögen des Gespanns. Auch bei diesen Meßfahrten wurde entsprechend den Verhältnissen im praktischen Fahrbetrieb der Beiwagen besetzt und das groß bemessene Windschutzschild aufgestellt. In 23 Sekunden erreicht die Maschine 100-km-Tempo und liegt damit in ihrem Leistungsverhalten in der Gruppe der 2—3-Liter-Personenwagen. Darin liegt ja die spezifische Sonderheit des schweren Seitenwagengespanns, daß es in den-Haltungs- und Betriebskosten im Bereich des Kleinwagens rangiert, aber leistungsmäßig im wirklich ausnutzbaren



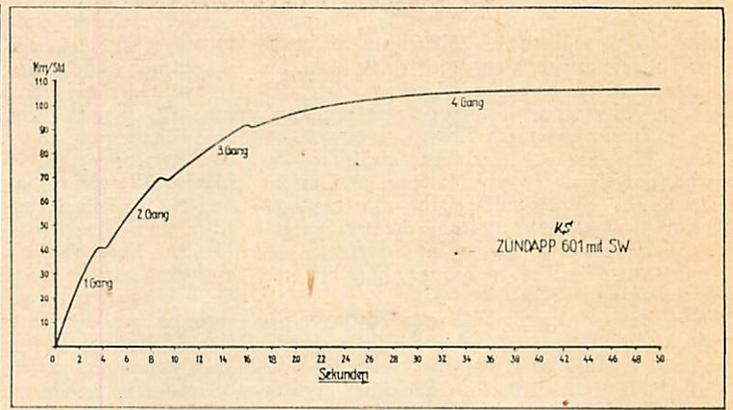
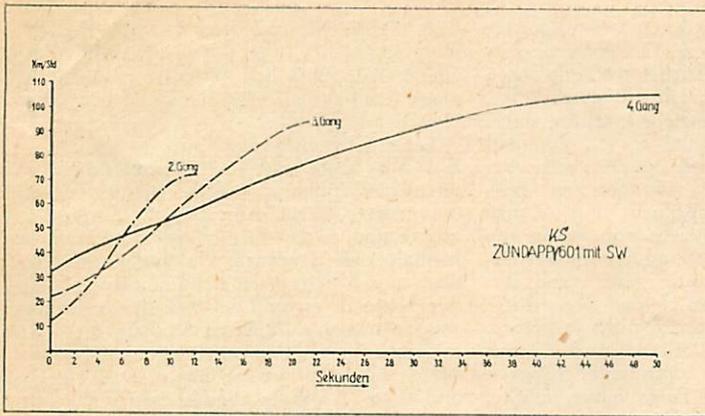
Schnitt durch die Teleskopgabel



Die Zündapp „KS 601“



Schnitt durch Gelenkwelle, Getriebe und Kupplung



Fahrbereich bis 100 km/st mit jedem DM-10 000,—Wagen Schritt halten kann.

Vom Stand aus konnten 500 m in 25,4 Sekunden mit 102 km/st Spitze zurückgelegt werden. Den stehenden Kilometer schaffte die Maschine in 43,2 Sekunden mit 106 km/st Spitze. Im einzelnen ergab die Auswertung der mit elektrisch schreibendem Peiseler-Rad aufgenommenen Beschleunigungskurven

0—20 km im 1. Gang	in 1,4 Sek.
0—30 km im 1. Gang	in 2,4 Sek.
0—40 km im 1. Gang	in 3,5 Sek.
0—50 km im 1. und 2. Gang	in 5,3 Sek.
0—60 km im 1. und 2. Gang	in 7 Sek.
0—70 km im 1. und 2. Gang	in 8,9 Sek.
0—80 km im 1., 2. u. 3. Gang	in 11,9 Sek.
0—90 km im 1., 2. u. 3. Gang	in 14,7 Sek.
0—100 km im 1., 2., 3. u. 4. Gang	in 23 Sek.

Aber auch im direkten Gang zieht die Maschine schon aus etwas 35 km temperamentvoll an, wie folgende Beschleunigungszeiten aufzeigen: 40—50 km 5 Sek., 40—60 km 10 Sek., 40—70 km 14,5 Sek., 40—80 km 19,7 Sek., 40—90 km 26 Sek., 40—100 km 34 Sek. Die Höchstgeschwindigkeit betrug als Mittelwert von Hin- und Rückfahrt über 5 km 106 km/st.

Dem Leistungsdiagramm zufolge beträgt die Bergsteigefähigkeit: im 4. Gang bis 9%, im 3. Gang bis 14%, im 2. Gang bis 23%, im 1. Gang rund 50%.

Die Zugkraft im Hinterrad errechnet sich aus den Drehmomentkurven zu 220 kg im 1. Gang, 120 kg im 2. Gang, 90 kg im 3. Gang, 70 kg im 4. Gang.

Mit dieser Zugkraft stellt es, soweit die Straße mitmacht, kein Problem dar, an jeder Steilstrecke mit voller Belastung anzufahren oder selbst an Steigungen mit kurzem Spurt zügig zu überholen.

Von einer derart leistungsfähigen und für härteste Beanspruchung entsprechend stabil gebauten Maschine, wie sie die KS 601 darstellt, wird vernünftigerweise ein entsprechender Kraftstoffverbrauch erwartet. 6,5 Liter auf 100 km verbraucht die Maschine bei häftig Überland- und Stadtfahrten. Aber dieser Wert sagt wenig, weil es ja zu sehr auf die Fahrweise und die Verhältnisse bei Stadtfahrten ankommt. Meßfahrten auf der Autobahn ergaben bei gleichbleibend 50 km/st 3,9 Liter pro 100 km, 60 km/st 4,5 Liter pro 100 km, 70 km/st 5,0 Liter pro 100 km, 80 km/st 5,6 Liter pro 100 km.

Der Normverbrauch für rund 70 km/st errechnet sich daraus zu 5,5 Liter. Im praktischen Fahrbetrieb wird man demzufolge je nach Fahrweise und Betriebsverhältnissen mit einem Verbrauch von 6—7 Liter pro 100 km im Gesamtbetrieb rechnen müssen.

Nachdem Zündapp die KS 601 als ausgesprochene Beiwagenmaschine vorstellt, hat der Tester darauf verzichtet, Untersuchungen im Solobetrieb anzustellen.

Auf Grund der sportlichen Erfolge der Zündapp-Werke mit der KS 601 in schwersten Wettbewerben ist man zunächst geneigt, diese Maschine nach sportlichen Gesichtspunkten zu werten, wobei landläufig die Höchstgeschwindigkeit als maßgebender Fak-

tor angesehen wird. Ich sehe dagegen den besonderen Wert dieser Maschine in der sorgfältig durchgeführten Anpassung aller Aggregate an die Erfordernisse des schweren Beiwagenbetriebes.

„Leistungsfähig, gebrauchstüchtig und zuverlässig“ sind die richtigere Betonung dieser Maschine. Wa.

Technische Angaben über Zündapp KS 601

Motor: Anordnung 2-Zylinder-Boxer, Arbeitsweise 4-Takt, Bohrung 75 mm, Hub 67,6 mm, Hubraum 597 ccm, Verdichtung 1:6,4 oder 1:6,7, Leistung 28 PS bei 4700 U/min., Größtes Drehmoment 4,38 m/kg bei 3950 U/min., Ventile hängend mit Stoßelstangen betätigt.

Motorschmierng: Umlaufschmierng — Zahnpumpe.

Elektrische Anlage: Batterie-Lichtzündmaschine (spannungsregelnd).

Vergaser: Bing: 1/25/1 links und 1/25/2 rechts.

Getriebe: 4-Gang-Kettengertriebe

Schaltung: Fuß.

Getriebeübersetzung: 1. Gang 3 : 1, 2. Gang 1,8 : 1, 3. Gang 1,14 : 1, 4. Gang 0,88 : 1.

Gesamtübersetzung mit Seitenwagen: 1. Gang 1 : 18,4, 2. Gang 1 : 11,05, 3. Gang 1 : 6,94, 4. Gang 1 : 5,4.

Hinterradantrieb: Gelenkwelle.

Übersetzung im Hinterradantrieb: 6,14 : 1.

Kupplung: 2-Scheiben-Trockenkupplung.

Fahrgestell: Rahmen geschlossener Rohrrahmen verschweißt, Vordergabel Teleskop-Federgabel mit 4 Schraubenfedern, Stoßdämpfer Teleskopstoßdämpfer, außen angebaut, Hinterrad Teleskopfederung, Bremsen: Fußbremse Gestängebremse auf Hinterrad wirkend, Handbremse Seilbremse auf Vorderrad wirkend, Reifen vorne 3,50—19, hinten 4,00—19, Gesamtlänge 2140 mm, Gesamthöhe 1010 mm, Radstand 1415 mm, Sattelhöhe 740 mm, Tankinhalt 14 Liter.

HERMANN FÖTTINGER

Ein Pionier der Kraftfahrt

Hydramatik, Ultramatik, Dynaflow und Powergilde, das sind Begriffe, die heute den meisten Kraftfahrern geläufig sind, auch wenn sie Aufbau und Funktion dieser automatischen Kraftfahrzeuggetriebe nicht genauer kennen. Wieviele kennen aber den genialen Erfinder, dem wir diese fortschrittlichen Konstruktionen zu danken haben? Die oben bezeichneten Getriebe kommen zwar aus Amerika, dennoch bauen sie auf den gleichen Grundlagen auf, wie das zur Zeit einzige deutsche Strömungsgetriebe des Hansa 1500. Diese Grundlagen schuf der deutsche Ingenieur, Forscher und Hochschullehrer Hermann Föttinger. Es ist wohl den damaligen Zeitumständen zuzuschreiben, daß dieser bedeutende Mann, der nur 4 Tage vor Beendigung der Kampfhandlungen in Berlin, am 28. Februar 1945, einem Granatsplitter zum Opfer fiel, so still zur letzten Ruhe gebettet wurde, daß nur die engsten Freunde von seinem Tode Kenntnis erhielten.

Föttinger hätte in diesem Jahre seinen fünfundsiebzigsten Geburtstag feiern können. Aus diesem Anlaß fand in der Technischen Universität Berlin-Charlottenburg, in der er über zwei Jahrzehnte den Lehrstuhl für Strömungsforschung innehatte, eine Hermann Föttinger-Gedenktagung statt. Der Verlauf dieser Tagung, die viele ehemalige Schüler, Freunde und Kollegen Föttingers vereinte, zeigte so recht die Bedeutung dieses Mannes und die Größe des Verlustes, den die Technik durch seinen Tod erlitten hat.

Obwohl er Elektrotechnik studiert hatte, begann der junge Föttinger seine praktische Tätigkeit beim „Stettiner Vulkan“, der damals führend im Bau von Schiffsmaschinen war. Als um die Jahrhundertwende auch im Schiffsbau die Dampfturbine die Kolbenmaschinen zu verdrängen begann, mußte nach einem Mittel gesucht werden, die hohe Turbinendrehzahl in geeigneter Weise auf die niedrigere Drehzahl

der Schraubenwelle herabzusetzen. Als Elektroingenieur versuchte Föttinger zunächst, das Problem auf elektrischem Wege durch Verbindung eines Generators mit einem Elektromotor zu lösen. Bei den geforderten geringen Drehzahlen wurden aber Elektromotore ausreichender Leistung unverhältnismäßig groß. Da kam ihm eines Tages, angesichts einer Kreiselpumpe der Gedanke, es einmal auf hydraulischem Wege durch Zusammenbau einer Kreiselpumpe mit einer Turbine zu versuchen. Entgegen der Ansicht vieler Fachleute, die auf den zu erwartenden geringen Wirkungsgrad hinwiesen, vertrat Föttinger die Meinung, daß, bei engem Zusammenbau in einem gemeinsamen Gehäuse, die Verluste geringer sein müßten und sagte einen Wirkungsgrad von etwa 82% voraus, der dann tatsächlich bereits bei der Erstaufführung nicht nur erreicht, sondern sogar übertroffen wurde. Es ist ein besonderes Glück für die Technik, daß hier einmal die maßgeb-

lichen Männer, entgegen mancher Warnung, sich entschlossen, dem erst 26jährigen Konstrukteur volles Vertrauen entgegen zu bringen. Sie bauten sogar ein besonderes Versuchsschiff, den Tender „Hermann Föttinger-Transformator“, der die in ihn gesetzten Erwartungen voll erfüllte. Das Hauptpatent über Strömungsgetriebe, das Föttinger am 24. Juni 1905 erteilt wurde, gilt als Grundlage für alle heutigen Konstruktionen von hydraulischen Kupplungen und -Getrieben, sei es im Schiffsbau, sei es in Bahntriebwagen, in Baggern oder anderen Maschinen und in der Kraftfahrt.

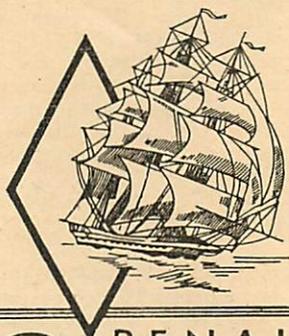
Seit dem 14. August 1909 war Föttinger bereits als Professor an der technischen Hochschule in Danzig tätig. 1924 holte ihn die technische Hochschule in Berlin-Charlottenburg auf den Lehrstuhl im Institut für technische Strömungsforschung, den er bis zu seinem Tode innehatte. Hier leistete er die wesentliche Entwicklungsarbeit auf dem Gebiet der Fahrzeuggetriebe. In den dreißiger Jahren entstanden in enger Zusammenarbeit mit der AEG hydraulische Bahngetriebe und 1932 erfolgte der Bau eines dreirädrigen Turbowandlers für einen Geländekraftwagen. Da die Kraftfahrzeugin-

dustrie sich leider uninteressiert zeigte, rüstete Föttinger auf eigene Kosten 2 Personenkraftwagen mit Flüssigkeitsgetrieben aus, mit denen er umfangreiche Versuchsfahrten durchführte. Ein Wagen mit Turbogetriebe erreichte dabei eine Fahrleistung von 130000 km (!), ohne daß das Getriebe jemals geöffnet worden wäre. Bei späteren Vergleichsfahrten zwischen zwei Büsing-NAG-Geländezugmaschinen mit Lenkachse und Gleiskettenantrieb, von denen die eine mit Turbowandler, die andere mit mechanischem Getriebe ausgerüstet war, ergab sich für beide Fahrzeuge genau gleicher Brennstoffverbrauch. Es dürfte demnach nicht zutreffen, was heute noch vielfach behauptet wird, daß das Strömungsgetriebe unbedingt höheren Brennstoffverbrauch zur Folge haben müßte. Die Ideen Föttingers wurden dann auch von anderen Firmen aufgegriffen. In Berlin lief vor dem Kriege ein Dreiachs-Doppeldecker von Büsing, mit einem von Krupp gebauten Strömungsgetriebe, das im schwersten Linienbetrieb 200 000 km ohne jede Beanstandung durchhielt. Auch Voith-Heidenheim befaßte sich mit dem Bau derartiger Getriebe, Ljungström entwickelte ein Getriebe mit 6 Rädern, das bereits vor

dem Kriege in mehreren tausend englischen Omnibussen lief, und Trilok-Frankenthal vereinigte Kupplung und Wandler zu einem einzigen Kreislauf mit 3 Rädern und selbsttätiger Umschaltung.

Leider ist es nicht nur Föttinger selbst, dessen Rat wir heute entbehren, auch sein Institut mit dem Windkanal und die Bibliothek, sowie die meisten seiner Aufzeichnungen sanken in Schutt und Asche. Der rastlos Schaffende hat niemals Zeit gefunden, ein umfassendes Buch über sein Arbeitsgebiet herauszugeben. So sind wir heute in erster Linie auf das angewiesen, was er seinen zahlreichen Schülern an Wissen mitgeben konnte und was diese in eigener Forschung hinzuzufügen vermögen. Daß Föttinger und sein Werk in Fachkreisen unvergessen sind, davon legte die Gedächtnisagung bededtes Zeugnis ab. Damit sein Name auch in weiteren Kreisen die verdiente Würdigung erfahren möge, beschloß der Verein Deutscher Ingenieure, dessen Ehrenmitglied Föttinger war, in Zukunft die Bezeichnung „Föttinger-Getriebe“ als Sammelbezeichnung für alle Arten von Strömungsgetrieben allgemein einzuführen. Carolus

Wir stellen vor:



RENAULT Frégate

410 Renault 4 CV, über den wir demnächst einen Testbericht veröffentlichen werden, verlassen täglich die Fabrikationsstätten. Ein Beweis, welcher Beliebtheit sich dieser französische Kleinwagen erfreut, der auch beim deutschen Käuferpublikum bereitwillig Aufnahme gefunden hat.

Vor beinahe einem Jahr konnten wir darüber berichten, daß Renault nun zu dem kleinen Bruder einen großen schaffen will, der auf den letzten internationalen Automobilsalons gezeigt wurde und eine überaus günstige Aufnahme fand: nämlich der Renault Frégate.

So sehr die Notwendigkeit besteht, einen kleinen, leistungsfähigen, aber vor allen Dingen wirtschaftlichen Wagen zu bauen, so sehr ist es notwendig, auch Fahrzeuge zu schaffen, die hohen Ansprüchen genügen.

Nun hatte die deutsche Fachpresse kürzlich Gelegenheit, bei der Renault-Automobil-Gesellschaft für Deutschland GmbH in Baden-Baden den neuen Typ kennenzulernen und sich bei einer kurzen Probefahrt von seinen Qualitäten zu überzeugen. Schon rein äußerlich besticht der neue Typ durch seine geradezu formvollendete Linie, die man weder als amerika-

nisch noch als italienisch, sondern vielmehr in Wirklichkeit wohl als französisch bezeichnen darf. Sie ist das Ergebnis von Karosseriebauern mit großem Stilgefühl, aber auch exakter wissenschaftlicher Versuche im Windkanal. Der Luftwiderstand erreichte einen Cx-Wert von nur 0,25 und so hört man bei schneller Fahrt praktisch kein Windgeräusch. Die selbsttragende Karosserie mit einer Rahmenverstärkung ist ungewöhnlich geräumig und entspricht in ihren Ausmaßen beinahe großen amerikanischen Wagen. Auf den beiden durchlaufenden Sitzbänken haben tatsächlich sechs erwachsene Personen bequem Platz, was zwar oft auch bei anderen Wagen behauptet wird, aber nicht immer den Tatsachen entspricht. Alle vier Räder sind unabhängig an Spiralfedern mit innengeführten Teleskopstoßdämpfern aufgehängt, und man kann genau wie bei den hydraulischen Bremsen nur von

einer ganz ausgezeichneten Wirkungsweise sprechen.

Zum Teil im amerikanischen und englischen Motorenbau zu beobachtenden Tendenzen folgend, kommt ein 4-Zylinder-Motor von 2 Liter Inhalt mit hängenden Ventilen zum Einbau, der außerordentlich robust wirkt und mit seinen 58 PS dem Wagen eine Spitzengeschwindigkeit von ca. 130 km/st verleiht.

Erfreulich, daß dieser schöne, schnelle Wagen, der zwar nichts Umwälzendes bringt, aber doch hochmodern ist, nun auch in Deutschland geliefert werden kann. Bedauerlich nur, daß sich sein Preis, fünffach bereift, durch den hohen Einfuhrzoll auf DM 10 650.— stellt.

Nachfolgend noch die wichtigsten technischen Daten:

Motor: Art: Ottomotor, kopfgesteuert mit Stoßstangen und Kipphebeln; Bohrung: 85 mm; Hub: 88 mm; Anzahl der Zylinder: 4; Hubraum: 1996 ccm; PS: 58; Max. Drehmoment: 13,4 m/kg bei 2500 U/min.; Drehmoment bei 800 U/min.: 11,6 m/kg; Verdichtungsverhältnis: 1:6,6; Zündfolge: 1,3,4,2.

Kupplung: Type: Ferodo PKSC 13; Art: Einscheiben-Trockenkupplung; Äußerer Durchmesser der Kupplungsscheibe: 215 mm; Art: Viergang ohne direkten Gang, 2, 3, 4, synchronisiert, 1. geräuscharm; Untersetzung: 1. Gang 3,18; 2. Gang 1,72; 3. Gang 1,13; 4. Gang 0,815; R. Gang 3,18.

Lenkung: System Gemmer, Schneckenradantrieb.

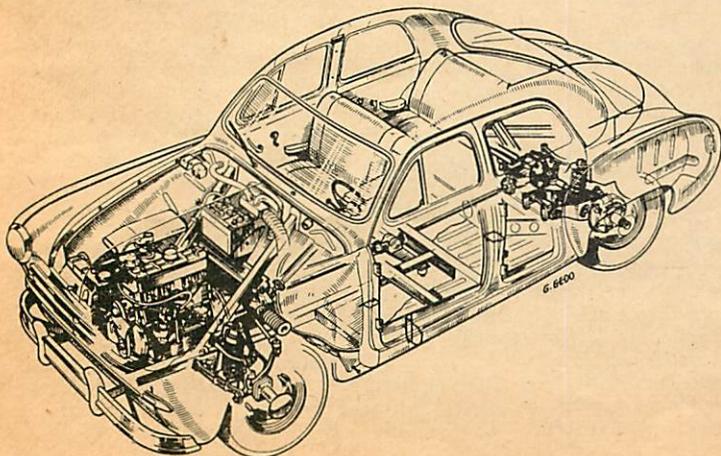
Bremsen: Typ: Bendix-Vollbremse, Hauptzylinder Lockheed; Breite der Bremsbacken vorn: 65 mm; Breite der Bremsbacken hinten: 50 mm; ϕ der Bremsstrommeln innen: 280 mm.

Federung: vorn: Unabhängige Aufhängung, Dreiecks-Querlenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer; hinten: Unabhängige Aufhängung, Längslenker, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer.

Kraftstoffbehälter: 60 ltr.

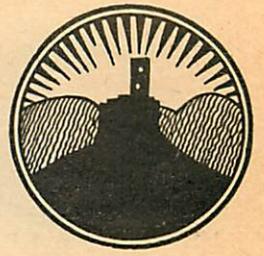
Maße: Radstand: 2800 mm; Radspur Vorderachse Radmitte: 1420 mm; Radspur Hinterachse auf dem Boden: 1400 mm; Gesamtlänge: 4700 mm; Gesamtbreite: 1720 mm; Bodenfreiheit: 170 mm; Gesamthöhe leer: 1590 mm; Wendekreis ϕ : 11 m.

Gewicht: Eigengewicht fahrbereit: 1244 kg.





Fahre Nürburgring



Schon bald nach dem ersten Weltkrieg setzten sich sportfreudige Männer im Gau Nordrhein des ADAC dafür ein, in den Eifelbergen ein internationales Rundstreckenrennen zur Durchführung zu bringen. In der Gegend des kleinen Eifelstädtchens Nideggen fand man die passende Strecke und während hier noch die Motoren donnerten, saß im südlicher gelegenen Adenau Landrat Creutz mit sorgenvoller Miene an seinem Schreibtisch und überlegte sich, wie er der Arbeitslosigkeit in dem von ihm betreuten Gebiet am besten Herr werden könne. Der Landkreis Adenau war damals einer der ärmsten in ganz Deutschland, auf alle Fälle einer von denen mit dem geringsten Steueraufkommen.

Es würde zu weit führen, hier zu schildern, welche Kämpfe er durchzufechten hatte, um aus den Mitteln der produktiven Erwerbslosenfürsorge diejenigen freizubekommen, die er zum Aufbau seiner Gebirgsrundstrecke benötigte. Man wollte in Berlin absolut nicht daran glauben, daß dieses Bauvorhaben einer Automobil- und Motorrad-Rennstrecke, so wie es z. B. die Avus war, in der weltabgeschiedenen Eifel irgendeinen praktischen, sprich finanziellen Erfolg haben würde.

Aber Landrat Creutz war zäh! Die so sportfreudigen rheinischen ADAC-Männer

unterstützten ihn aufs beste und im Jahr 1927 war es denn soweit, daß das weiße Band vor der riesigen langgestreckten Start- und Zieltribüne durchschnitten werden konnte und eine endlose Fahrzeugkolonne erstmals über die Rennstrecke rollte, die heute als die schönste und schwierigste in ganz Europa gilt.

Mit diesen nun 25 Jahren Nürburgring verbindet sich der größte Teil deutscher Motorsportgeschichte. Darüber hinaus sind die Rennen und Dauerprüfungsfahrten auf dem Nürburgring aber ein getreues Spiegelbild der technischen Fortentwicklung im deutschen und europäischen Automobil- und Motorradbau. Wo einst Caracciola mit dem Mercedes-Benz SSK mit 96 km/st Durchschnitt viel umjubelter Sieger im Großen Preis von Deutschland wurde, erzielten wenige Jahre später schon viel leichtere Sportwagen die gleiche Geschwindigkeit und die erzielten Renndurchschnitte lagen dann schon zwischen 130 und 140 km/st.

Nun rüstet der Nürburgring zu seinem 25-jährigen Jubiläum und wieder steht, wie damals, der ADAC dabei Pate beim Internationalen ADAC-Eifelrennen am 25. Mai.

Daß dieses ADAC-Eifelrennen besonders glanzvoll werden wird, versteht sich am Rande. Wieder kommen sämtliche Kategorien von Rennwagen, Sportwagen, Motorrädern

mit und ohne Seitenwagen an den Start, und alle Läufe zählen zur Deutschen Meisterschaft. Der Bedeutung des Rennens entsprechend hat der ADAC nicht nur insgesamt DM 50 000.— als Geldpreise ausgesetzt, sondern auch für die Tagesbestzeiten wertvolle Jubiläumspokale gestiftet.

Darüber hinaus kommt auch eine große Stern- und Zielfahrt zum XV. Eifelrennen zur Durchführung, an der all die Alten und Jungen teilnehmen werden, die zu den Stammesbesuchern des Nürburgring gehören.

Man geht wohl in der Annahme nicht fehl, daß alle bisherigen Rekorde an Zuschauerzahlen im Jubiläumsjahr am Nürburgring unterboten werden. Alle, die damals, wie der Schreiber dieser Zeilen, vor 25 Jahren dabei waren, wollen sich diesmal ein Stelldichein geben und fröhliches Wiedersehen feiern. Das gilt sowohl für die Funktionäre wie die alten Aktiven und schließlich auch manchen Vertreter der Presse, die alle miteinander nie ein Rennen am Nürburgring ausließen.

Da auch im Ausland für dieses internationale Jubiläumrennen größtes Interesse besteht, darf wohl mit Fug und Recht damit gerechnet werden, daß das XV. ADAC-Eifelrennen Höhe- und Glanzpunkt des deutschen Motorsportes im Jahre 1952 werden wird. S.

Aufgalopp in Dieburg

Dieburgs bisheriger Dreieckskurs mit seinen drei Geraden und drei Ecken hat jetzt die Gestalt eines Trapezes bekommen. Auf dieser von ehemals 3,3 auf nunmehr genau 5 km Rundenlänge erweiterten Piste ging am 6. April die deutsche Rennsport-Premiere der Saison 1952 in Szene.

Das Publikum zeigte sich für die Wagenkonkurrenzen — es wurden zwei Vorläufe und ein Entscheidungslauf ausgefahren — recht wenig interessiert, weil der nötige „Krach“ fehlte. Trotzdem wurden beachtliche Zeiten erzielt: der im Schlußlauf siegreiche Frankfurter Weinig fuhr einen Schnitt von 94,2, der Mainzer Nathan, der mit 96,7 km/st die schnellste Runde drehte, kam auf 93,7 km/st, und auch der Frankfurter Benzinger als Drittplacierter erreichte noch 93,4 km/st Schnitt (sämtliche auf Porsche).

Um so mehr Anklang fanden die Motorradrennen, die unerhört kampffreudig verliefen. Zwar erwies sich die Schnellste 250er Einzylinder-Horex, die Gablenz in der Viertelliter-Konkurrenz an den Start brachte, gegenüber der erneut wesentlich schneller gemachten — und doch schon drei Jahre alten Guzzi-Gambalunghino des langen Hein Thorn-Prikker als noch zu langsam, so daß der Godesberger, der wieder einmal schlecht abkam, von der vierten bis zur letzten Runde unangefochten führte, um schließlich mit 102,4 Gesamtdurchschnitt und 106,1 für die schnellste Runde unangefochten zu siegen. Aber die sozusagen in letzter Minute erst fertiggewordene Horex zeigte sich bereits absolut standfest und verwies so die auf ihren NSU-Privatmaschinen tapfer mithaltenden Kläger-Freiburg, Holthaus-Düsseldorf und Stein-Schotten auf den 3. bis 5. Platz.

In der 350er Klasse hätte Schnell auf seiner Neukonstruktion sicher zumindest ebenso gut wie sein Landsmann Gablenz abgeschnitten, wäre er nicht durch den plötzlich wieder ein-

setzenden Regen gehandicapt worden. Bis zur 5. Runde hielt Schnell sich vor Baltisberger auf der im Werk neu überholten AJS in dem 17 Mann starken Feld in Führung, mußte dann aber auf der regennaß werdenden Straße erst ihn, dann den Mannheimer Rudi Meier — der seine vorjährige Meisterschafts-Parilla fuhr — und zum Schluß noch vier weitere Konkurrenten an sich vorbeilassen, so daß er — hinter Heiß-Augsburg (Velocette) und den AJS-Fahrern Knopf - Hockenheim, Knees-Braunschweig und Hoetzer-Burscheid schließlich nur Siebenter wurde. Baltisberger-Reutlingen aber schaffte als Klassensieger durch einen bravourösen Endspurt einen mit 103,3 km/st gezeiteten Sieg vor Rudi Meier-Mannheim, während Knees, der zunächst schlecht in Fahrt kam, mit 113,7 der Rundenschnellste war.

Der zweite Start des Ex-Königsbergers im 18 Mann starken Feld der Halbliterklasse, in dem auch die neue Zweizylinder-Doppelnocken-Werk-Horex mit Hugo Schmitz und Friedel Schön ihre Feuertaufe erlebte, gestaltete sich wesentlich erfolgreicher, denn Knees gewann dieses — wohl schönste — Rennen des Tages auf seiner neuen Federbett-Norton als Tages-schnellster mit einem Schnitt von 112,1. Allerdings wäre ihm der Sieg nicht kampfflos zugefallen, wenn die Horex-Männer nicht maßloses Pech gehabt hätten. Hugo Schmitz geriet nämlich — anscheinend wegen Zündungsstörungen, denn sein Motor hatte von der 12. Runde ab auf den Geraden auf einem Topf immer wieder Aussetzer — immer mehr ins Hintertreffen und mußte sich schließlich mit dem zweiten Platz begnügen. Sein Stallkamerad Friedel Schön jedoch, der für den ursprünglich gemeldet gewesenen Kurt Mansfeld eingespungen war, kam schlecht vom Start, mußte oben-dreien in der 1. Runde Kerzen wechseln und erschien das erstmal weit hinter dem gesamten Feld. Dann aber zeigte er, daß er ein Drauf-

gänger und wirklicher Meisterfahrer par excellence ist und daß die neue Zweizylinder-Horex enorm viel „drin hat“ und auch bezüglich Straßenlage der Federbett-Norton kaum hintansteht — und das will bestimmt etwas heißen. Der Frankfurter schob sich Runde um Runde weiter nach vorn, schnappte kurz vor dem Ziel nochmals zwei vor ihm liegende Konkurrenten und schaffte so — auf der verhältnismäßig kurzen Distanz von 15 Runden = 75 km — noch einen fünften Platz.

Hermann Böhm's erster Norton-Start im Rennen der 500er-Gespanne wurde auch sein erster Sieg auf dem englischen Fabrikat, da die knapp in Führung gelegenen Schweinfurter Mohr/Müller in der 7. Runde mit Motorschaden aufgeben mußten und auch Noll/Cron, die Kirchhainer BMW-Privatfahrer — trotz einer mit 104,7 km/st gefahrenen schnellsten Runde — gegen das Nürnberger Team Böhm/Fuchs nicht aufkommen konnten. Immerhin war die Entscheidung knapp, denn zwischen Böhm, der auf einen Schnitt von 101,3 km/st kam und Noll (100,9) lagen im Ziel nur 7 Sekunden.

Wesentlich schneller ging es im Rennen der 750er-Gespanne zu, das der auch hier gestartete Mohr auf BMW mit 112,0 für die schnellste Runde und 108,3 km/st Gesamtdurchschnitt praktisch unangefochten gewann, während die an zweiter und dritter Stelle placierten BMW-Privatfahrer Ebersberger/Strauß - Nürnberg (105,7) und Stachel/Schick-Dorum (105,2), die sich von der 6. Runde ab einen erregenden Zweikampf lieferten, im Ziel nur 5 1/2 Sekunden auseinanderlagen.

Die — trotz flotter Abwicklung — über 6stündige Veranstaltung war vormittags mit dem Rennen der 125er-Maschinen eingeleitet worden, das nach Ausscheiden des zunächst klar führenden Augsburger Haas (Puch) der Ingelheimer Reichert — mit seinen 18 Jahren der jüngste deutsche Lizenzfahrer — bei 87,8 km/Schnitt auf regennasser Straße vor dem Neubamberger Luttenberger (Eigenbau) gewann (87,5), der in dieser Konkurrenz mit 89,6 km/st die schnellste Runde fuhr.



Deutschlandfahrt



AUFTAKT

Man merkte es schon auf dem Wege nach Bad Reichenhall, daß in der südöstlichsten Ecke Deutschlands irgendetwas Besonderes im Gange war. Auf allen Zufahrtsstraßen sah man blitzblanke, zum Teil funkelneue Motorroller, Motorräder und Beiwagenmaschinen, deren Fahrer sturzhelmbewaffnet entweder im schmucken braunen oder schwarzen Lederdreß oder im Overall genau so dem in der Vorsaison stillen Kurort zustrebten, wie die chrom- und lackglänzenden Wagen aller Klassen, von denen man genau so gut hätte annehmen können, daß sie zu irgendeiner Automobilausstellung führen.

Je näher man nach Bad Reichenhall kam und vor allem in der alten Salinenstadt selbst be-

herrschten sie das Bild, sie, die alle eines gemeinsam hatten, nämlich das hellgelbe, leuchtende, ovale Nummernschild mit der Aufschrift „ADAC-Deutschlandfahrt 1952“. Spruchbänder und Flaggen des ADAC grüßten die Deutschlandfahrer. Die Stadt hatte schönsten Festschmuck angelegt, um ihre Gäste würdig zu empfangen, denen sie am Vorabend der Fahrt durch einen gut gelungenen Festabend noch ein besonderes Willkommen bot.

Die bunten Flaggen und Bänder der Reifen-, Brennstoff- und übrigen Zubehörintdustrie, die dankenswerterweise mit ihrem gesamten Stab aufmarschiert war, um auch hier den Fahrern mit Rat und Tat behilflich zu sein, wiesen den Weg zum Abnahme- und Parkplatz im Hof der alten Saline, die in ihrer langen Geschichte solchen Betrieb sicher noch nicht erlebte.

Geradezu mustergültig funktionierte der seit Jahrzehnten eingespielte, sportliche Organisationsapparat des ADAC, der bei insgesamt 305 Startern naturgemäß auf vollen Touren laufen mußte. Der mit der örtlichen Organisation betraute Gau Südbayern mit Gausportleiter Michel an der Spitze, hatte aber auch denkbar gute Vorarbeit geleistet und dafür gesorgt, daß alles wie am Schnürchen klappte.

Gewissermaßen auf zwei „laufenden Bändern“ rollten die 86 Wagen, 21 Seitenwagenmaschinen, 20 Roller, 3 Nutzfahrzeuge und schließlich 175 Solomaschinen an der Abnahmekommission vorbei. Hier wurde die Serienmäßigkeit genau überprüft, dort mit Geheimfarbe alle lebenswichtigen Teile plombiert, an einer anderen Stelle gewogen, Bremsprüfungen vorgenommen usw., bis endlich in geradezu mustergültiger Ordnung Fahrzeug neben Fahrzeug im geschlossenen Parkplatz stand. Er glich buchstäblich einer rollenden Automobil- und Motorradausstellung, denn praktisch war, neben einigen ausländischen Marken, die gesamte deutsche Automobil- und Motorradindustrie mit ihrem Produktionsprogramm am Start.

Zwar gab es schon einige Winterfahrten und örtliche Zuverlässigkeitsfahrten, aber die ADAC-Deutschlandfahrt, die zwölfte in ihrer

bald 30jährigen Geschichte, war auch diesmal das erste große Treffen der Langstrecken- und Zuverlässigkeitsfahrer, die im bunten Gemisch, angefangen vom Weltrekordmann über Deutsche Meister bis zum blutigen Anfänger vollzählig vertreten waren. Soweit sie aus diesen oder jenen Gründen an der Fahrt selbst nicht aktiv teilnehmen konnten, waren, wie z. B. die gesamte BMW-Mannschaft mit Meier, Zeller, Kraus und Klankermeier, von denen der im vergangenen Jahr erfolgreichste Motorradfahrer „Wigger!“ Kraus am 7. Mai in die Ehe startet, zur Begrüßung ihrer Sportkameraden erschienen oder machten, wie der Deutsche Beiwagenmeister Sepp Müller aus München, tatkräftig als Funktionär Dienst. Überall gab es ein fröhliches Wiedersehen und eifrig besprach man nicht nur die Chancen der verschiedenen Teilnehmer oder diskutierte über die Streckenführung und die Möglichkeiten, wo sich geheime Kontrollen befinden könnten, sondern betrachtete und begutachtete mit viel Interesse das Maschinenmaterial.

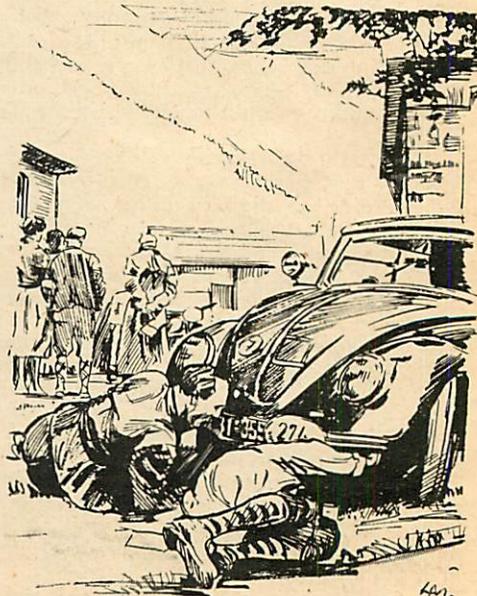
Eine neue Note bekam die Deutschlandfahrt durch die so erfreuliche, erstmalige Beteiligung der Bundesgrenzschutzpolizei und der Verkehrspolizei aus Düsseldorf, Münster u. a. Genau so neu war die Teilnahme von geländegängigen Fahrzeugen, von denen man zuerst nicht wußte, in welche Kategorie man sie einreihen sollte, worauf man sie schließlich mit 7 Zentner Ballast bepackte und in die Nutzfahrzeugkategorie einrangierte. Dabei handelt es sich um zwei der neuen 1,9 Liter Fiat Campagnola, von denen einer von Frau Liliane Röhrs - Hannover gesteuert wird. Die Damen sind diesmal sogar verhältnismäßig zahlreich vertreten, denn neben ihr sah man auch noch ihre so erfolgreiche Landsmännin, Frau Christl Meinecke auf Borgward, Frau Dittrich-Braunschweig auf dem gleichen Fabrikat, Frau Krauthahn-Berlin auf Goliath, Frau Soller-Stuttgart auf Lloyd und Fräulein Stahl-Nürnberg auf einer Victoria-Solo-Maschine am Start, während eine ganze Anzahl weiterer Damen sich als Beifahrer betätigen.



Altmeister Sepp Müller ist als Funktionär ebenso begeistert dabei wie früher auf seiner Maschine. Hier prüft er bei der Abnahme auf der Waage, ob der „Fragebogen“ in Ordnung ist.



Die Mannschaft der Verkehrspolizei Düsseldorf Britzke, Arnold und Scharnowski, macht sich sehr feierlich auf den roten Tornax-Maschinen.



Auch der Grenzschutz muß bei der Abnahme „Farbe bekennen“. Die Grünröcke werden wie alle anderen Fahrtteilnehmer auf Herz und Nieren geprüft.



Otto Sensburg, unverwundlich wie immer, am Ziel der Tagesetappe.

Degegen fehlte Ilse Thouret bei der Abnahme. Weltrekordmann Böhm und der vielfache Deutsche Meister Heiner Fleischmann sind für die Deutschlandfahrt einmal zur anderen Fakultät hinübergewechselt und haben sich jeder einen kleinen Gutbrod mit Einspritzpumpe „angelacht“. In der 250er-Beiwagenklasse fielen auch die beiden dreirädrigen Fuldamobile auf, die nach den internationalen Bestimmungen in diese Klasse und nicht etwa bei den Wagen eingereiht wurden.

Immer mehr setzt sich erfreulicherweise bei den Firmen der Standpunkt durch, daß als Mannschaftsbetreuer am besten alte, aktive Fahrer eingesetzt werden, von denen man die alte 6-Tage-Kanone Sepp Mauermeyer, Wolfgang Winkler, Rieß, Meier u. a. in dieser Funktion beobachtet.

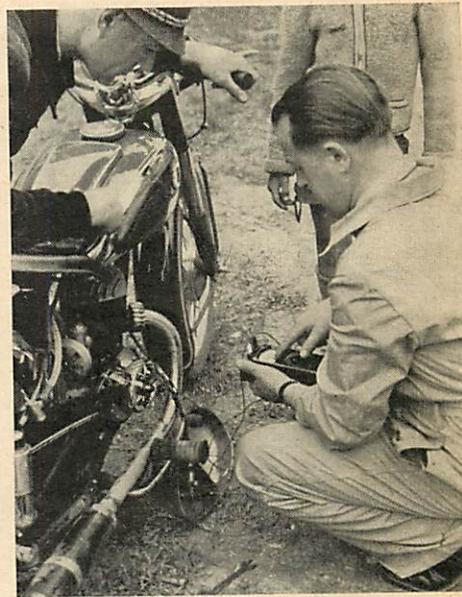
Da die Strecken wegen verschiedener Umlegungen noch einmal gekürzt werden mußten, betragen sie nun für die Motorradfahrer 1937 km und für die Wagen insgesamt 2183 km, wobei durchschnittlich Streckenlängen von 470 resp. 540 km pro Tag zu bewältigen sind. Das hört sich zwar sehr einfach an, doch muß man dazu wissen, daß es ja diesmal nicht wie in den vorangegangenen Jahren

zumeist über gute Strecken erster Ordnung und dichtbesiedeltes Industriegebiet geht, sondern fast ausnahmslos über denkbar schlechte Nebenstraßen und Feldwege, was vorsichtige Wagenfahrer immerhin dazu bewog, sog. „Wunderteppiche“ mitzunehmen, um eben nicht im Gelände steckenzubleiben. Man muß überhaupt sagen, daß in Bezug auf die Ausrüstung außerordentlich sorgfältige und umfassende Vorbereitungen getroffen wurden. Bei den Motorradfahrern herrscht der Ehrgeiz, möglichst bei den „Six-days“, die bekanntlich in diesem Jahr in Österreich durchgeführt werden, mitzumachen. Da hier naturgemäß von jedem Land nur eine bestimmte Anzahl von Fahrern zugelassen wird, sind dafür natürlich die sportlichen Erfolge maßgebend und vor allem auch ein soldcher bei der Deutschlandfahrt. Von der zweckmäßigen Kleidung über die Preßluftflasche bis zum Nageifänger war eigentlich alles vorhanden und es wird rein maschinenmäßig sehr schwer fallen, hier eine richtige Auswahl zu treffen, weil eigentlich alle Fahrzeuge six-days-reif sind. —

Sorge schien den Fahrern vor allen Dingen die Witterung zu bereiten. Tief hingen die Wolken über Reichenhall, aber sie entluden sich nicht. Seit Tagen schon waren die Fahrzeuge mit den Streckenmarkierern unterwegs, um von der südöstlichsten Ecke bis hinauf zur nordwestlichsten ihre Pfeile anzubringen. Schon sie berichteten von dem ungeheuren Interesse der Bevölkerung für die Deutschlandfahrt, die ja diesmal durch zum Teil weit abgelegene Gebiete, wie den Bayer. Wald, die Oberpfalz, die Rhön, die Heide und die Emslandschaft führt, Gebiete, die solche motorsportlichen Großveranstaltungen bis dato noch nicht erlebten.

Überall sah man auch den Riesentroß der Begleitfahrzeuge, Arztwagen, Führungswagen, die Wagen der Fahrleitung, der Sportkommissare, der Presse und schließlich den Schlußwagen, ein Beweis für die umfangreiche Organisation, die notwendig ist, aufs minutiöseste klappen muß und bei der ein Rad ins andere greifen muß, um eine so traditionsreiche Großveranstaltung wie die Deutschlandfahrt mit einer solch ungeheuer großen Beteiligung reibungslos ablaufen zu lassen. —

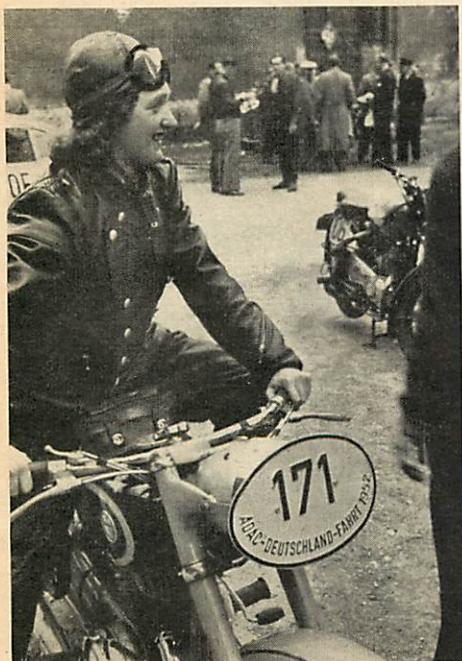
Frühzeitig ging es in die Betten, denn schon um 3.30 Uhr in der Frühe sollte sich zum ersten Male die Startflagge senken, um die kleinen 300-ccm-Lloyd-Wägelchen als erste auf die über 2000 km lange Reise zu schicken.



Noch einmal wird die Zündanlage gründlich revidiert. Dann heißt es, die 2000 Kilometer durchhalten!



Bei verhangenem Himmel fungierte „Sonny Boy“ Hermann Böhm als „Sonne von Reichenhall“. Er war ebenso rund wie strahlend.



Amazone auf „Stahl“ und Eisen. Emmy Stahl aus Nürnberg auf der 250er Victoria überraschte durch ihr fahrerisches Können.



Keine Manöverübung, sondern Roman Belz als Teilnehmer der Fahrt auf dem neuen 1,9 l Fiat „Campagnola“. Dieses Fahrzeug wurde in die Kategorie der Nutzfahrzeuge eingereiht.



Zu einer richtigen „Wasserschlacht“ kam es gleich am ersten Fahrtag in der Nähe von Wernberg.



Der alte Geländefahrer Willi Pfeiffer geht in bravou-
röser Fahrt auf seiner NSU-Lux durch das Wasser.

1. FAHRTAG

Der Wettergott schien den Deutschlandfahrern wirklich nicht gut gesinnt zu sein. Schon in den Vorjahren hatten sie außerordentlich stark unter den ungünstigen Witterungsverhältnissen zu leiden und auch am ersten Fahrtag der diesjährigen Fahrt setzte er eine reichlich ungnädige Miene auf.

Als die kleinen Lloyd-Wagen als erste in stockdunkler Nacht um 3.30 Uhr morgens zum Start aufgerufen wurden, setzte Nebelreißen ein, das sich später in einen soliden Landregen verwandelte und speziell den Motorradfahrern schwer zu schaffen machte. Allerdings wurde dadurch die Staublage gebannt, die auf den niederbayerischen Schotterstraßen und später auch in der Oberpfalz stark hemmend gewirkt hätte. Die für die Wagen 577 und für die Motorradfahrer 477 km lange Etappe führte die Konkurrenten zunächst innabwärts nach Passau, dann in einer großen Schleife durch den Bayerischen Wald und weiter über Regensburg und Amberg ins Tagesziel nach Bayreuth.

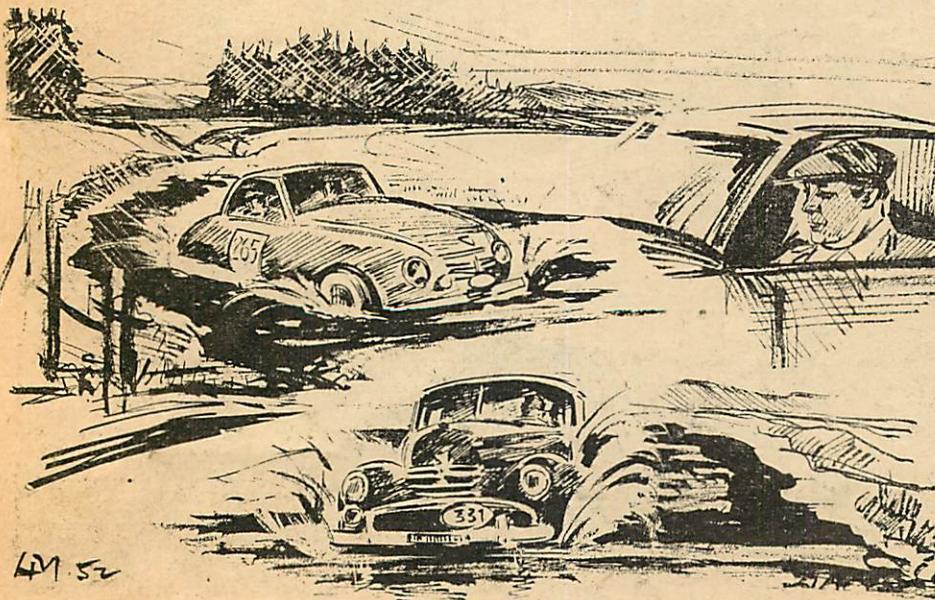
Am Start, in den verschiedenen Zeit- und Durchfahrtskontrollen und schließlich auch am Ziel wurden die Deutschlandfahrer nicht nur mit „Marschverpflegung“ reichlich versehen, sondern auch aufs herzlichste empfangen. Das Interesse der Bevölkerung war trotz der schlechten Witterung über Erwarten groß, die Markierung und Streckensicherung durch die zuständige Polizei ganz ausgezeichnet. Wie man überhaupt schon nach dem ersten Fahrtag die erfreuliche Feststellung machen konnte, daß die umfangreiche und bis ins kleinste Detail ausgeklügelte Organisation einwandfrei funktionierte und hervorragend klappte.

Leider wurde schon der erste Fahrtag durch einen schweren Unfall getrübt. In der Gegend von Malching, knapp 100 km nach dem Start, kam der Stuttgarter Puch-Fahrer Erwin Wild, der in der Mannschaft des Club der Puchfahrer Tübingen fuhr, in einer Kurve schwer zu Sturz und zog sich einen Schädelbasisbruch zu, dem er wenige Stunden später im Krankenhaus Rothalmünster erlag. Auch der bekannte NSU-Fahrer Dunz-Neckarsulm kam auf seiner Lux zu Sturz, als er auf einen vor ihm gestürzten Fahrer auffuhr. Zum Glück kam er ohne jede Verletzung davon, doch wurde seine Maschine so schwer beschädigt, daß er zum Ausscheiden gezwungen war.

Wenn die Fahrer geglaubt hatten, daß die erste Streckenhälfte über Schotterstraßen und die Steigungen des Bayer. Waldes, wo die Sicht zum Teil durch Nebel stark behindert war, schon recht schwer sei, so wurden sie

ca. 100 km vor dem Etappenziel nach der Kontrolle Amberg böß überrascht. Kurz nach dieser Zeitkontrolle ging es plötzlich von der Hauptstraße ab und rund 30 km weit durch stark kuptiertes Waldgelände auf durch den Regen grundlos gewordenen Schotterwegen, übersät mit tiefen Schlaglochreihen und Querrielen, der nächsten Kontrolle Floß entgegen. Kurz vor dem Ende dieses überaus schwierigen Geländestückes, auf dem man die fahrerischen Qualitäten der Deutschlandfahrer gut überprüfen konnte, gab es bei Wernberg noch eine „pfundige“, rund 35 cm tiefe und 30 m lange Wasserdurchfahrt, die überraschend vielen Fahrern große Schwierigkeiten bereitete und zum Teil sehr große Zeitverluste brachte. Wer besonnen und ruhig, aber zügig hindurchfuhr, hatte kaum Schwierigkeiten. Die schweren Wagen kamen hier zuerst und passierten dieses Hindernis ziemlich mühelos. Aber dann brauste einer mit vollem Dampf hinein und blieb rettungslos stecken. Die hohe Bugwelle ging über den Kühler und der Ventilator setzte die Zündanlage unter Wasser. In Dutzenden von Fällen immer dasselbe Bild, auch später bei den Motorradfahrern. Sorge machte man sich vor allem für die kleinen Champion, Gutbrod, Lloyd und Fuldomobil, die aber durchweg überraschend gut durchkamen. Daß es naturgemäß ein großes Hallo gab, als ausgerechnet Weltrekordmann Böhm dort stecken blieb, nimmt nicht Wunder. Viel Schmunzeln gab es auch, wenn die stecken gebliebenen Wagenfahrer schleunigst Schuhe und Strümpfe auszogen, die Hosen hochkrempeelten und die Fahrzeuge wieder „an Land“ schoben. Schwer hatten es hier auch besonders die Roller, während bei den Motorradfahrern ganz einfach das fahrerische Können darüber entschied, ob sie anstandslos durchkamen oder nicht. Es war wirklich ein Genuß, hier die alten Gelände- und 6-Tage-Hasen, wie Ulrich Pohl oder Otto Sensburg passieren zu sehen, die wie mit einem Lineal gezogen und ohne nur eine Sekunde den Fuß von der Raste zu tun, hier in flotter Fahrt passierten. Jedenfalls muß unser Nachwuchs noch sehr viel lernen und die Beschwerden am Ziel der Fahrt, daß diese doch wohl zu hohe Anforderungen stelle, waren durchaus unberechtigt.

Schon hier kamen viele Motorradfahrer der mittleren und schweren Klassen sowie die Roller in Zeitnot, zumal das Austrocknen der tropfnassen Maschinen doch einen erheblichen Zeitaufwand erforderte. Aber die letzte Etappe zum Tagesziel hatte es noch einmal in sich und so regnete es hier nochmals Strafpunkte in rauen Mengen. Schuld daran wa-



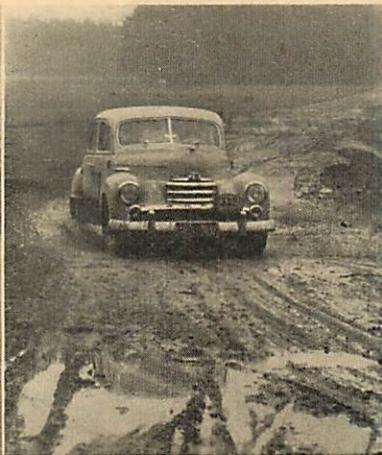
Wolfgang Gutbrod und Toni Ulmen kamen heil durch, wogegen es ausgerechnet Hermann Böhm passieren mußte, im Schlamm stecken zu bleiben.



Senior der Fahrtteilnehmer war wohl Georg Thumshirn, der es sich auch diesmal nicht nehmen ließ, aktiv wieder mit dabei zu sein.



Die Horex-Fahrer Oelerich, Schmitz und Strohe auf regennasser Landstraße.



Weltrekordmann Ferdi Lehder auf Opel Kapitän im Gelände bei Amberg.



Artistisches Können verlangen solche Lehmwege. Das Zündapp-Gespann Ernst/Sörgel ist dafür bestens geeicht.

ren aber nicht nur allein die Witterung und Streckenverhältnisse, sondern zum Teil auch technische Dinge. Immer wieder wurde über Ketten geklagt, die sich gelängt hätten, — naturgemäß nur bei Maschinen, die über keinen geschlossenen Kettenkasten verfügen, den man heute eigentlich von jeder Firma verlangen könnte. Darüber hinaus mußten aber speziell bei den Zweitaktern bis zu 14mal wegen der berüchtigten „Brückenbildung“ Kerzen gewechselt werden. Man war bisher immer geneigt, die Ursache im Bleizusatz des Brennstoffes zu suchen. Hier stellte sich nun heraus, daß auch ungenügende Luftfilter mit zur Brückenbildung führen.

Erstaunlich, daß bei den Schwierigkeiten der ersten Etappe, die selbstverständlich weit über denen der vorangegangenen Deutschlandfahrten lagen, nur insgesamt 42 Ausfälle zu verzeichnen waren und somit noch 264 Fahrer Bayreuth erreichten. Bei den Rollern fehlten 10, bei den Motorradfahrern 27, bei den Seitenwagenmaschinen 2 und schließlich bei den Wagen 3 Fahrzeuge. Der Ausfall betrug also am ersten Fahrtag 13,8%. Insgesamt 76 Fahrer wurden bereits mit Strafpunkten belegt, was einem Prozentsatz von 38,8 entspricht. Strafpunktfrei waren also noch 188 Fahrer.

2. FAHRTAG

Wieder in stockdunkler Nacht bei strömendem Regen nahmen die Deutschlandfahrer die zweite für die Motorradfahrer 450 und für die Wagenfahrer 580 km lange Etappe von Bayreuth nach Kassel in Angriff.

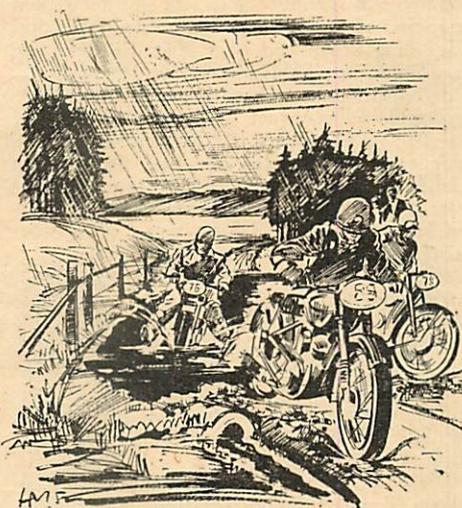
Wieder ging es über ausgesucht schlechte Nebenstraßen, die zum Teil diesen Titel gar nicht verdienen. Von den landschaftlichen Schönheiten der Gegend um Bamberg, Schweinfurt und Würzburg sahen die Fahrer herzlich wenig. Erst als es bei Bad Brückenau in die Rhön ging, drehte Petrus den Wasserhahn zu und so konnte die Bergprüfung von Bischofsheim hinauf zum Kloster Kreuzberg über 7 km mit Steigungen bis zu 12% wenigstens bei günstigerem Wetter gefahren werden, wenn es auch immer noch empfindlich kalt war. Sie bot den Fahrern auf der gut ausgebauten Straße keiner-

lei Schwierigkeiten und war ausschließlich eine Maschinenfrage. Selbstverständlich mußte voll aufgedreht werden, denn für die Überschreitung der aus dem Mittel der drei schnellsten Fahrer verschiedener Fahrzeugmarken in einer Klasse errechneten Durchschnittszeit plus 15%

gab es unweigerlich Strafpunkte. Pech natürlich für denjenigen, der ausgerechnet hier eine Kerze wechseln mußte oder gar eine Reifenpanne hatte. Die bis dahin tapfer gefahrene Frau Röhrs auf dem Fiat-Campagnola-Geländewagen verlor hier ein Rad und mußte ausscheiden.

Wenn die eigentliche Bergprüfung sportlich nicht befriedigte, weil sie keinerlei Schwierigkeiten bot, so war man um so mehr von der Abfahrt überrascht, die praktisch parallel zur Bergstrecke verlief und zwar in Gestalt eines Holzziehweges, der an die schönsten Geländestrecken der 3-Tagefahrt und Ostpreußenfahrten erinnerte. Hier war wirklich alles „dran“. Fußtiefer Schlamm, gewaltige Felsbrocken, tiefausgefahrene Längs- und Querrillen ließen bergab buchstäblich nur Schrittgeschwindigkeit zu. Die alten Füchse bedauerten es, daß man die Bergprüfung nicht in umgekehrter Richtung gefahren hatte, denn dann hätte es wirklich noch eine „Feinsiebung“ gegeben.

Über die Wasserkuppe, vorbei am Segelfliegerlager, führte der Weg nach Fulda und von dort zum Tagesziel nach Kassel. Hier hatte der Gau Hessen und in Sonderheit die Ortsgruppe Kassel geradezu vorbildliche Arbeit geleistet. Im Herzen der Stadt, auf dem Paradeplatz, war das Ziel und der Parkplatz mustergültig hergerichtet. Durch Lautsprecher wurden die Tausende von Zuschauern, die hier versammelt waren, über die Ankunft jedes einzelnen Fahrers genauestens informiert. Es war im besten



Unverdorren, jedoch mit manch saftigem Kernspruch wühlen sich Ernst Hoske auf Maico und die Ardiefahrer Heimbucher und Hofbeck durch den Morast.



Auch Vianden auf Ford blieb es nicht erspart, sein Fahrzeug per pedes wieder flott zu machen.



Die letzte Aufnahme des tödlich verunglückten Sportskameraden Erwin Wild (Startnummer 49) an der Kontrollstelle in Markt.

Sinne eine Werbung für den Motorsport, wie man sie sich schöner kaum wünschen kann.

Überraschend hoch war die Zahl der Ausfälle, trotzdem der Schwierigkeitsgrad des ersten Fahrtages nicht ganz erreicht wurde. 34 Fahrer waren zum Auscheiden gezwungen, zum meist wieder Motorradfahrer. Von den Rollern blieb überhaupt nur ein ganz kleiner bescheidener Rest übrig. Man muß sich ernsthaft überlegen, ob man für diese Fahrzeugkategorie in Zukunft nicht eigene Wettbewerbe ausschreiben muß, da die Anforderungen wohl doch zu hoch sind. Nur 142 Fahrer von den verbliebenen 230 waren strafpunktfrei und auch hier stellten das Hauptkontingent wieder die Wagenfahrer. Das könnte unter Umständen ein falsches Bild von der Leistungsfähigkeit der deutschen Motorradindustrie oder gar den Fahrern geben. Schließlich ist es ein Unterschied, ob man geschützt im Wagen hinter einer Windschutzscheibe sitzt oder auf zwei oder drei Rädern der Witterungsunbill ausgesetzt ist. Es hat sich auch hier ganz deutlich gezeigt, daß es für einen modernen Wagen heute selbst bei großen Streckenlängen und guten Durchschnitten kaum noch ein Problem ist, selbst so schlechte Straßen wie bei der Deutschlandfahrt anstandslos zu bewältigen. Eine Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeiten würde nur erhöhte Gefahren bringen und außerdem auf berechtigten behördlichen Widerstand stoßen. Man muß also für die Zukunft für den Langstrecken- und Zuverlässigkeitssport der Wagen völlig neue Wege gehen, soweit es sich nicht um reine geländesportliche Veranstaltungen handelt und die Experten werden sich wohl darüber noch weidlich die Köpfe zerbrechen.

Ausnahmen möchten wir aber hier die Wagenklasse bis 750 ccm. Für die kleinen Lloyd, Champion, Fiat, Gutbrod und Goliath ist die Situation etwas anderes, trotz dem gerade auch sie Erstaunliches leisteten. In diesem Zusammenhang seien aber auch die kleinen 250-ccm-Fulda-Mobil nicht vergessen, die, da sie Dreiradfahrzeuge sind, zwar nach den internationalen Sportgesetzen in der Seitenwagenklasse gewertet werden, aber in der Praxis doch als Kleinstwagen gerechnet werden müssen. Von ihnen behaupteten Experten, daß sie den ersten Fahrtag nicht überleben würden. Als wir sie die berühmte Wasserdurchfahrt bei Wernberg passieren sahen, waren wir bereits überzeugt, daß sie sehr viel weiter kommen würden und so sahen wir sie auch noch in Kassel, wenn auch mit Strafpunkten bepackt, was aber kein Gegenbeweis für ihr Durchstehvermögen sein kann.

Wenn man die Deutschlandfahrt aus alter Gewohnheit einen Abschnitt in der einen und den nächsten in einer anderen Fahrzeuggruppe mitfährt, so hat man nicht nur Gelegenheit, recht interessante Fahrstudien zu machen, sondern auch an den Kontrollstellen mit den Fahrern zu sprechen und ihre Ansichten zu hören. Mit Freude sei deswegen festgestellt, daß die sportliche Auffassung der Wagenfahrer wirklich gut ist. Es gab nicht einen einzigen, der nicht unumwunden zugegeben hätte, daß die sportliche Leistung der Motorradfahrer bei dieser Fahrt weit höher zu werten sei wie ihre eigene. Das nimmt schon deswegen nicht wunder, weil ja Fahrer wie Rieß, Lehder, Ulmen usw. schließlich alle selbst einmal vom Motorsport kamen. Allerdings hätte sich bei den Motorradfahrern mancher Ausfall und viele Strafpunkte schon allein dadurch verhindern lassen, wenn sie von Haus aus keine reinen Rillenreifen verwendet hätten, die für derartige Straßen wirklich unmöglich sind. Sie hatten übrigens dank der zumeist angebrachten Nagelfänger wesentlich seltener unter Reifenpannen zu leiden wie die Wagenfahrer, die es mitunter an einem Tag gleich dreimal „erwischte“. Ein Beweis dafür, daß die Fahrt wirklich über Strecken ging, wo zumeist nur Pferdefuhrwerke und ganz selten einmal ein motorisiertes Fahrzeug durchkommt.

Müde, durchfroren und zerschlagen, dazu auch noch übernachtigt „schlichen“ aber

auch die Männer umher, die nie genannt werden, die aber das A und O solch einer Fahrt sind: die Funktionäre. Angefangen vom ADAC-Mitglied, das mit der blauen Warnflagge Stunde um Stunde im Regen an der Strecke stand, um seine Clubkameraden sicher durchzulotsen, über die Zeitnehmer an den Kontrollen, den Männern an den Start- und Zielorten, den Ausrechnern, die überhaupt nie zum Schlafen kamen, den Männern der Führungs- und Schlußwagen und der übrigen Begleitfahrzeuge, den Sportkommissaren und Fahrleitern bis, — ja schließlich bis zu den Männern der Presse, die als getreuliche Chronisten die Fahrt begleiten und schreiben und telefonieren, wenn die Fahrer sich der wohlverdienten Ruhe hingeben, — auch sie, die „Ungenannten“, sollen einmal erwähnt sein.

3. FAHRTAG

Zur „gewohnten“ Zeit um 4 Uhr morgens brausten die ersten Fahrer aus dem so motorsportfreundigen Kassel wieder weiter. Es war bitterkalt, aber die am Horizont zum erstenmal sichtbar werdende Sonne versprach einen schönen Tag. In flotter Fahrt ging es den Harzbergen entgegen, die schon in frühesten Morgenstunden bei der ersten Kontrolle in Herzberg erreicht wurden. Den alten Fahrern war es vertrautes Gelände und auch die Bewohner konnten sich scheinbar noch sehr gut der Zeiten erinnern, als alljährlich die wilde Jagd drei Tage lang kreuz und quer über die steinigen, geröllübersäten Waldschneisen des Harzes jagte. Jedenfalls waren sie trotz der frühen Morgenstunden selbst in der kleinsten Ortschaft auf den Beinen. Die hellen Kinderstimmen der verschiedenen Schulklassen, die an diesem Tag schulfrei hatten und von den Lehrern an interessante Streckenpunkte geführt wurden, jubelten jedem einzelnen Fahrer immer wieder begeistert zu.

Es war nicht ganz leicht, über Torfhaus, vorbei am Brocken, der sein sagenumwobenes Haupt vergrämt in einer Wolke verbarg, die vorgeschriebene Fahrzeit zur Kontrolle Bad Harzburg einzuhalten. Auch zeigten sich bei vielen Fahrzeugen schon Ermüdungserscheinungen und manchen sah man am Wege stehen, der eifrig „baute“ oder gar schon resigniert hatte.

Die Staubplage machte den Fahrern auch an diesem Tage schwer zu schaffen und mancher Fahrer schaute sehnsüchtig hinauf zur Autobahn, die in der Braunschweiger Gegend gekreuzt wurde, bevor es in die Lüneburger Heide ging, deren Sandwege noch einmal erhebliche Anforderungen an die Fahrkunst der Deutschlandfahrer stellte.

Von der See her blies ein scharfer Wind als es dem Tagesziel Oldenburg entgegenging, das von den letzten Fahrern auch erst wieder bei Einbruch der Dunkelheit erreicht wurde.

Es war wohl für alle süddeutschen Fahrerteilnehmer eine Überraschung, daß die Straßenverhältnisse in Norddeutschland wesentlich besser als im Süden sind. Mitunter gleichen die topfebenen und schnurgeraden Straßen auch in ihrer Beschaffenheit geradezu der Autobahn. So konnten die im Harz und in der Heide entstandenen Zeitverluste leicht wieder eingeholt werden. Es nimmt nicht wunder, daß an diesem Fahrtag nur 6 Fahrer auf der Strecke blieben. Der Boholter Haertl jagte seinen Wagen kurz nach dem Start in Kassel gegen einen Baum und mußte die Weiterfahrt zum Glück unverletzt einstellen. Von allen Konkurrenten lebhaft bedauert wurde das Ausscheiden der jungen Nürnbergerin Stahl auf ihrer 250-ccm-Victoria, der einzigen weiblichen Teilnehmerin auf einer Solomaschine. Sie war bis dahin nicht nur sehr tapfer, sondern vor allem auch sehr gut gefahren und hatte sogar die erste, sehr schwere Etappe ohne jeden Strafpunkt zurückgelegt. Erst am zweiten Fahrtag, kurz vor Kassel, als sie Kettenschaden hatte, mußte sie einige Strafpunkte kassieren. Man kann ihr getrost attestieren, daß sie bester Nachwuchs ist und das Zeug in sich hat, einmal in die

Fußstapfen einer Ilse Thouret zu treten, die diesmal die Fahrt nur als interessierte Zuschauerin begleitete.

Auch die Zahl der strafpunktfreien Fahrer verminderte sich noch einmal auf 136, wobei naturgemäß auch hier, wie bei den schon ausgeschiedenen Fahrern, aus den schon früher erwähnten Gründen die Motorradfahrer das größte Kontingent stellten.

4. FAHRTAG

Von einigen Regenschauern abgesehen, die eigentlich nur den Motorradfahrern, die an sich schon schwer genug geprüft waren, auf den Klinkerstraßen längs der Nordseeküste zu schaffen machten, war das Wetter am letzten Fahrtag gut, wenn auch nach wie vor überdurchschnittlich kalt.

Von Oldenburg ging es angesichts der Nordsee über Wittmund und Benseniel zur Kontrolle Emden und dann in scharfem Knick nach Süden hinunter ins Emsland. Trotzdem die Etappe mit 496 km für beide Fahrzeuggattungen nicht übermäßig lang war und in bezug auf Straßenbeschaffenheit keinerlei Schwierigkeiten bot, erreichten nur noch 214 von den 305 in Reichenhall gestarteten Fahrern das Endziel Bielefeld, die die Beobachtung machten, daß der Straßenzustand weitaus besser wie im Süden ist. So trafen die meisten Teilnehmer weit vor ihrer Sollzeit auf der Autobahn bei Oelde ein, wo sich der Start zur Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsprüfung befand. Man ließ sie vernünftigerweise gleich weiterfahren, damit sie endlich nach den viertägigen Strapazen zur Ruhe kamen. Einen großen Gefallen erwies man damit vor allem auch den Zehntausenden von Zuschauern, die nicht die Mühe gescheut hatten, hinaus auf die Autobahn zu pilgern, um diese interessante Prüfung mitzuerleben. Die Teilnahme der Bevölkerung war geradezu unglaublich. In der Stadt Bielefeld selbst standen die Menschen Kopf an Kopf kilometerweit bis ins Ziel, das von Zehntausenden umlagert war und jeder eintreffende Teilnehmer wurde stürmisch begrüßt. Der Schirmherr der Veranstaltung, Minister Dr. Seebohm, war wieder einmal mehr zu seinen ADAC-Kameraden gekommen und beobachtete den ganzen Nachmittag das Eintreffen der Teilnehmer, wobei er es sich nicht nehmen ließ, die meisten von ihnen persönlich zu begrüßen. Natürlich war auch das gesamte ADAC-Präsidium zur Stelle und freute sich ob des großen Erfolges, der durch die glänzende Organisation des Gaues Westfalen-Ost, der jedem Teilnehmer am Ziel — wie schon so oft auf dieser Fahrt geschehen — ein nettes Geschenkpäckchen überreichen ließ.

Die Beschleunigungsprüfung brachte wertvolle Aufschlüsse über das Leistungsvermögen der Fahrzeuge, während die Geschwindigkeitsprüfung im negativen Falle nicht den Fahrern, sondern die herstellende Firma belastet hätte. Hier wurde, wie im Vorjahr, eindeutig festgestellt, ob die in den Katalogen der Firmen angegebenen Höchstgeschwindigkeiten auch den Tatsachen entsprechen. Zu Ehren der Industrie sei gesagt, daß sie fast durchwegs stimmen und nur in solchen Fällen Strafpunkte erteilt werden mußten, wo das Fahrzeug nach der langen, strapazenreichen Fahrt maschinell nicht mehr einwandfrei arbeitete.

Der Abend vereinte die Teilnehmer im Westfalenhaus, wo Minister Dr. Seebohm die Teilnehmer noch einmal begrüßte. Selten wohl ist soviel „Benzin“ geredet worden, wie bei dieser Gelegenheit.

AUSKLANG:

Auf dem Kesselbrink, dem großen Platz im Herzen der Altstadt von Bielefeld, stehen verstaubt und verdreckt, verbeult und angeschlagen, die 214 übriggebliebenen Motorräder und Wagen der Deutschlandfahrer. Mit ernster Miene durchschreitet die technische Kommission die Reihen der Fahrzeuge. Hier und dort werden Stichproben gemacht, die Motoren demonstriert und nachgemessen und die an allen lebens-

wichtigen Teilen angebrachte Geheimfarbe auf ihre richtige Reagenz geprüft. Trotz des Werktales umlagern wieder Tausende von Zuschauern den Platz und mustern mehr oder minder kritisch die Fahrzeuge, von denen aus jeder Gruppe einige zur abschließenden Brennstoff-Verbrauchsprüfung herausgezogen werden. Auf einer Rundstrecke werden bei Durchschnittsgeschwindigkeiten, die zwischen 40 und 50 km/st liegen, exakte Verbrauchsmessungen vorgenommen, die, da sie unter gleichen Bedingungen geschehen, wertvolle Aufschlüsse geben dürften.

Inzwischen arbeitet die Rechnungskommission fieberhaft an der Feststellung der endgültigen Ergebnisse, die bis zur Preisverteilung am Abend unbedingt fertiggestellt sein müssen. Tausende von Zahlen aus den vielen Zeit- und Durchfahrtskontrollen, von der Bergprüfung, der Geschwindigkeits- und Beschleunigungsprüfung müssen ausgewertet und nachgerechnet werden. Meterlang sind die Tafeln und Tabellen und der Laie kann sich nur leicht schauernd abwenden. Vor dem Fahrleitungsbüro werden am Spätnachmittag die Tabellen mit der Auswertung angeschlagen und bald stehen dichte Trauben von Fahrern mit mehr oder minder glücklichen Gesichtern davor.

Es ist völlig unmöglich, auch nur einigermaßen den Leistungen der einzelnen Fahrzeuggruppen oder Fahrer im Rahmen des zur Verfügung stehenden Platz gerecht zu werden. Sie müssen sich mit einem Gesamtlob begnügen. Die nachfolgende Ergebnisliste gibt über die Leistungen genauestens Auskunft.

Den prozentual größten Ausfall hatten die verschiedenen Klassen der Motorroller zu beklagen, für die die gestellte Aufgabe vielleicht zu groß war. Um so höher ist aber die Leistung der Vespa-Fahrer einzuschätzen, die mit dem Goldenen Mannschaftsschild nach Hause fahren konnten.

Wir erwähnten schon wiederholt, daß die Motorradfahrer es bei der diesjährigen Deutschlandfahrt am schwersten hatten. An internationalem Maßstab gemessen waren die beiden ersten Fahrtage außerordentlich schwer, während die beiden letzten keine besonderen Schwierigkeiten boten. Wenn trotzdem auch hier noch Goldene Mannschaftsschilder zur Verteilung kamen, so ist dies nur ein großartiger Beweis für Qualität von Fahrern und Maschinen. In den Soloklassen waren es die Triumph-Werke Nürnberg, die 2. Mannschaft der Zündapp-Werke Nürnberg und die Mannschaft der Victoria-Werke Nürnberg, die diese wertvolle Trophäe mit nach Hause nehmen konnten. Bei den Seitenwagenmaschinen waren es wieder dieselben drei Firmen, die damit einen der so seltenen und außerordentlich wertvollen Doppelsiege feiern konnten.

Bei den Wagen war es bei den Kleinen die Gutbrodmanufaktur, dann die Borgwardwerke in Bremen, die Mercedes-Benz AG und schließlich die Adam Opel AG, die mit einer Olympia- und einer Kapitänmannschaft die höchste Auszeichnung erringen konnten. Besondere Freude herrschte beim Bundesgrenzschutz, der die gleiche Auszeichnung mit einer VW-Mannschaft errang. Der Automobil-Club München brachte gleich zwei Mannschaften siegreich ins Ziel, von denen die eine auf VW und Lloyd und die andere auf Fiat fuhr. Darüber hinaus wurden aber auch in den verschiedenen Motorradklassen Adler, NSU, Puch, Expres, DKW, Dürkopp, Mars, Ardie, Maico, Tornax, Rabeneck, Hercules, Hecker, UT, Bismarck, BMW, Horex u. a. Sieger. Ein besonderes Lob verdienen sich die kleinen Dreiradwägelchen mit einem 250 cm Motor von Fuldamobil, die nach den internationalen Sportgesetzen in der Seitenwagenklasse starten müssen und von denen niemand so recht glaubte, daß sie das Ziel der Fahrt sehen würden. Zwar heimsten sie viele Strafpunkte ein, aber sie kamen mit Auszeichnung ins Ziel.

Die schwerste Aufgabe bei den Wagen hatten unbedingt die Kleinsten. Zwar waren die Lloyd in der 350 cm Klasse unter sich, aber sie fuhren wie die Feuerwehr und bestätigten nur

den guten Eindruck, den wir seinerzeit bei unserer Testfahrt gewonnen. In der 750-ccm-Klasse war man besonders auf das Abschneiden der „Einspritzer“ von Goliath und Gutbrod gespannt, die sich ganz ausgezeichnet hielten. Ihre Endgeschwindigkeit ist enorm und liegt bei nur 700 resp. 600 ccm bei der doppelt so schweren Wagen. Wenn dann noch Schwergewichte wie Böhm und Fleischmann solche Wagen fahren, unterstreicht dies nur ihr Leistungsvermögen. Einen fast aussichtslosen Kampf führten in dieser Klasse die kleinen 400 ccm Champion, die naturgemäß bei der Berg- und Beschleunigungsprüfung gegen die fast doppelt so starken Wagen „absacken“ und entsprechende Strafpunkte kassieren mußten. Ihre gezeigte Leistung schmälern diese Punkte jedoch keineswegs.

Den Wagen der nächsthöheren Klasse kann man kein größeres Lob aussprechen, als wenn man feststellt, daß es fast unmöglich ist, ihnen unter den jetzt gegebenen Voraussetzungen noch Prüfungen vorzusetzen, denen sie nicht spielend gewachsen sind. Für sie war die Deutschlandfahrt ganz einfach kein Problem, und man wird, um sie auf Herz und Nieren zu prüfen, völlig neue Wege gehen müssen.

Bleibt dem getreuen Chronisten zum Schluß nur die Feststellung, daß auch die diesjährige XII. ADAC-Deutschlandfahrt wieder eine großartige Propaganda für den Gedanken der Motorisierung, für die deutsche Kraftfahrt und für den deutschen Kraftfahrersport überhaupt war.

Paul Schweder

Die Ergebnisse:

Von 305 gestarteten Fahrern erreichten 214 in Wertung das Ziel. Es fielen insgesamt 91 Fahrer aus. 96 Fahrer erreichten das Ziel strafpunktfrei und wurden somit Klassensieger. Sie erhielten den Silbernen ADAC-Becher und die Goldene ADAC-Deutschlandfahrplakette 1952. Goldene Plaketten erhielten 150 Fahrer, Silberne 51, Bronzene 9. Erinnerungsplaketten 4. Fahrer, die nicht mehr als 2% unter der Gutpunktzahl der Klassensieger lagen, erhielten die Goldene ADAC-Deutschlandfahrplakette 1952. Fahrer mit nicht mehr als 10% die Silberne, mit nicht mehr als 15% die Bronzene, alle übrigen Fahrer die Erinnerungsplakette. Mannschaftssieger in jeder Wertungsgruppe war die Mannschaft mit der höchsten Wertungsziffer. Diese erhielt den Großen ADAC-Mannschaftspreis der XII. ADAC-Deutschlandfahrt 1952 mit Goldenem Schild, die zweiten Preisträger den Großen ADAC-Mannschaftspreis mit Silbernem, die dritten Preisträger den Großen ADAC-Mannschaftspreis mit Bronzenem Schild. Alle übrigen Mannschaften den kleinen ADAC-Mannschaftspreis.

Zeichenerklärung: KS = Klassensieger, G = Gold, S = Silber, B = Bronze, E = Erinnerungsplakette, P = Punkte.

Mannschaftswertung:

Großer ADAC-Mannschaftspreis mit Goldenem Schild:

2. Mannschaft der Hoffmann-Werke, Lintorf, Mannschaft der Triumph-Werke, Nürnberg, 2. Mannschaft der Zündapp-Werke, Nürnberg, Mannschaft der Victoria-Werke, Nürnberg, Mannschaft der Triumph-Werke, Nürnberg, Mannschaft der Victoria-Werke, Nürnberg, Mannschaft der Zündapp-Werke, Nürnberg, Mannschaft des „Bundesgrenzschutz“ auf VW, 2. Mannschaft des Automobil-Clubs München auf VW und Lloyd, Mannschaft der Adam Opel AG, Rüsselsheim, Mannschaft der Carl F. W. Borgward GmbH, Bremen, Mannschaft der Gutbrod-Motoren GmbH, Plödingen, Mannschaft der Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim, Mannschaft der Adam Opel AG, Rüsselsheim, 3. Mannschaft des Automobil-Club München auf Fiat.

Großer ADAC-Mannschaftspreis mit Silbernem Schild:

Mannschaft der Horex-Columbus-Werk KG., Bad Homburg, 1. Mannschaft des Automobil-Club München.

Großer ADAC-Mannschaftspreis mit Bronzenem Schild:

Mannschaft des MC der Polizei Hannover, Mannschaft der Lloyd-Motorenwerke, Bremen.

Kleiner ADAC-Mannschaftspreis: Mannschaft des Puch-Motor-Club, Hof, Mannschaft des Lindener Motorrad- und Automobil-Club, Hannover, Mannschaft des Auto- und Motorsport-Club Stuttgart, Mannschaft des Hannoverschen Motorsport-Club Hannover, Mannschaft der Verkehrspolizei Düsseldorf, Mannschaft der Goliath-Werke, Bremen, Mannschaft des Auto- und Motorsport-Club Stuttgart.

Einzelwertung:

Motorroller bis 125 ccm:

Bevel-Köln, Vespa, 10 P, G; Portmann-Rheinhausen, Vespa, 1,6 P, G; Steinberg-Recklinghausen, Vespa 5 P, G; Schmidt-Duisburg, Vespa, 3 P, G; Husel-Augsburg, Vespa, 0 P, KS.

Motorroller bis 200 ccm:

Kein Fahrer am Ziel.

Solomotorräder bis 100 ccm:
Pauli-Frankfurt, Adler, 0 P, KS; Schmidt-Kilianstädten, Adler, 39,8 P, S; Bertsch-Schönberg, NSU-Fox, 3 P, G; Moritz-Waiblingen, NSU-Fox, 0 P, KS; Cramer-Berg, Gladbach, NSU-Fox, 0 P, KS.

Solomotorräder bis 125 ccm:
Luthardt-Nürnberg, Triumph, 0 P, KS; Guth-Nürnberg, Triumph, 0 P, KS; Früh-Fürth, Triumph, 0 P, KS; Streitenberger-Würzburg, Triumph, 17 P, S; Stein-Hannover, Triumph, 0 P, KS; Krebs-Heidesheim, Triumph, 1 P, G; Fruth-Regensburg, Triumph, 0 P, KS; Dörr-Frankfurt, Adler, 3,8 P, G; Schiebel-Offenbach, Puch, 0 P, KS; Seith-Hof, Puch, 0 P, KS; Schindler-Lochbühl, Puch, 13 P, S; Pfautsch-Nagel, Puch, 13,2 P, S; Zimmermann-Hannover, Puch, 14,6 P, S; Killisch-Hannover, Puch, 0 P, KS; Nax-Barsinghausen, Puch, 6 P, G; Finkl-München, Puch, 27,8 P, S; Löhrer-Stuttgart, Puch, 15 P, S; Christmann-Hüttsdennenhausen, Puch, 0,4 P, G; Hille-Neckarsulm, NSU, 18,4 P, S; Reinhardt-Adelsheim, NSU, 23,4 P, S; Schraudy-Augsburg, DKW, 22,6 P, S.

Solomotorräder bis 175 ccm:
Schwarz-Kleekamp, Dürkopp, 12 P, S; Kleinegees-Hoerste, Dürkopp, 27 P, S; Esdar-Bielefeld, Dürkopp, 53,8 P, B; Siebold-Braunsbach, Mars, 42,8 P, S; Heimbucher-Nürnberg, Ardie, 0 P, KS; Windisch-Nürnberg, Ardie, 0 P, KS; Knapp-Fischingen, Puch, 0 P, KS; Halas-Bergen, Puch, 10 P, G; Kranz-Mergentheim, Puch, 20,2 P, S; Rauh-Pfaffingen, Maico, 299,6 P, E; Haas-Tailfingen, Maico, 0 P, KS; Pohl-Poltringen, Maico, 1 P, G; Happ-München, Maico, 4 P, G; Hörmann-Oschelbron, Maico, 2 P, G; Ilgenstein-Hamburg, Maico, 3 P, G; Deike-Sarstedt, Maico, 23,6 P, S; Daner-Hamel, Maico, 0 P, KS; Westphal-Rohrsen, Maico, 5,8 P, G; Allenberg-Düsseldorf, Maico, 3,2 P, G; Betzt-Tübingen, Maico, 1,4 P, G; Oberfell-Neuhausen, Maico, 0 P, KS; Ludwig-Stuttgart, Maico, 15,6 P, S; Wahl-Stuttgart, Maico, 0,6 P, G; Schmid-Stuttgart, Maico, 1 P, G; Heilmann-Wennigen, Tornax, 21,6 P, S; Keck-Hannover, Tornax, 13,6 P, S; Fischer-Hannover, Tornax, 10,6 P, S; Krings-Fröndenberg, Tornax, 14,6 P, S; Britzke-Düsseldorf, Tornax, 18,2 P, S; Arnold-Düsseldorf, Tornax, 14,2 P, S; Scharnowski-Düsseldorf, Tornax, 14,4 P, S; Tschiersdike-Berlin, Tornax, 22,4 P, S; Ried-Königswinter, Tornax, 51,2 P, B; Hiller-Bayreuth, Rabeneck, 30,8 P, S; Pöhlmann-Bayreuth, Rabeneck, 12,8 P, S; Hahmeyer-Sarstedt, Rabeneck, 57,8 P, B; Schütz-Neumarkt, Express, 4,2 P, G; Vöge-Altenfurt, Express, 10 P, G; Bergholz-Eutin, Express, 47,4 P, S; Wendisch-Langen, Express, 26,2 P, S; Bergmeister-Reusrath, Hercules, 15 P, S; Burkert-Nürnberg, Hercules, 46,2 P, S; Netter-Nürnberg, Hercules, 54,4 P, B; Brösamle-Feucht, Hercules, 14,4 P, S; Grenz-Nürnberg, Hecker, 78,4 P, E; Bauer-Nürnberg, Hecker, 57,4 P, B; Best-Nürnberg, Hecker, 28,4 P, S; Nolte-Pivitsheide, Bastert, 15,8 P, S; Schneider-Hannover, Bastert, 40,6 P, S; Mast-Stuttgart, UT, 32,6 P, S.

Solomotorräder bis 200 ccm:
Kritter-Heilbronn, Zündapp, 20,6 P, S; Schweizer-Augsburg, Zündapp, 2,4 P, G; Krug-Nürnberg, Zündapp, 0 P, KS; Kammeler-Nürnberg, Zündapp, 0 P, KS.

Solomotorräder bis 250 ccm:
Müller-Augsburg, Victoria, 0 P, KS; Goppert Nürnberg, Victoria, 0 P, KS; Brack-Augsburg, Victoria, 0 P, KS; Halves-Hannover, Victoria, 0 P, KS; Meißner-Hannover, Victoria, 1,8 P, G; Stange-Anderten, Victoria, 7,6 P, G; Giggenbach-Würzburg, Victoria, 2 P, G; Süß-Deggendorf, Victoria, 8,2 P, G; Rührscheck-Nürnberg, Triumph, 0 P, KS; v. Franke-München, Triumph, 25,8 P, S; Hartner-Fördheim, Triumph, 0 P, KS; Dürschinger-Fürth, Triumph, 3 P, G; Krämer-Köln, Adler, 23,6 P, E; Sensburg-München, DKW, 4 P, G; Jungmayer-Geiselhöring, DKW, 4 P, G; Willem-Hambach, DKW, 0 P, KS; Klotz-Frankenthal, DKW, 4 P, G; Thumshirn-Nürnberg, Ardie, 61 P, B; Haas-Augsburg, Ardie, 0,4 P, G; Fallier-Nürnberg, Puch, 0 P, KS.

Solomotorräder bis 350 ccm:
Oelerich-Bad Homburg, Horex, 1 P, G; Schmitz-Bad Ems, Horex, 0 P, KS; Strohe-Sinzig, Horex, 0 P, KS; Himmer-Rosenheim, Horex, 16 P, S; Albert-Grainbach, Horex, 39 P, S; Schmitz-Adenau, Horex, 34 P, S; Beuß-Rethem, Horex, 18 P, S; Freiermuth-Bad Dürkheim, Horex, 26 P, S.

Solomotorräder über 350 ccm:
Frhr. v. la Valette-Auel, BMW, 50 P, S; Lettko-Hamburg, BSA, 32 P, KS.

Motorräder mit Seitenwagen bis 250 ccm:

Rief/Radke-Nürnberg, Triumph, 0 P, KS; Reichenberger/Körber-Fürth, Triumph, 0 P, KS; Summer/Stump-Nürnberg, Triumph, 0 P, KS; Neubauer/Winkler-Nürnberg, Victoria, 0 P, KS; Dotterweich/Kastenhuber-Schwarzenberg, Victoria, 0 P, KS; Ebert/Endel-Nürnberg, Victoria, 0 P, KS; Kraus/Köhler-Nürnberg, Victoria, 0 P, KS; Siebert/Erbs-Fulda, Fuldamobil, 102 P, E; Zinsser/Stefenson-Fulda, Fuldamobil, 56 P, B.

Motorräder mit Seitenwagen bis 350 ccm:

Bickel K./Bickel H.-Nieder-Eschbach, Horex, 30 P, KS; Dobler/Woelle-Bad Homburg, Horex, 31 P, G.

Motorräder mit Seitenwagen über 350 ccm:

Weiß/Brendel-Nürnberg, Zündapp, 0 P, KS; Keitel/Illmann-Nürnberg, Zündapp, 0 P, KS; Ernst/Sörgel-Nürnberg, Zündapp, 0 P, KS; Köttgen/Raven-Düsseldorf, Zündapp, 0 P, KS; Dr. Baumann/Trump-Frankenthal, BMW, 3 P, G.

Personenkraftwagen bis 350 ccm:
Wessel-Bremen, Lloyd, 1,4 P, G; Kuschnerseit-Bremen, Lloyd, 5 P, G; Dowe-Bremen, Lloyd, 0 P, KS; Soller-Stuttgart, Lloyd, 8 P, G; Hacker-München, Lloyd, 0 P, KS; Hessenberger-Schwab, Gmünd, Lloyd, 3 P, G; Schwanberg-Bad Godesberg, Lloyd, 0 P, KS; Troß-Hochheim, Lloyd, 2 P, G; Friedhoff-Bochum, Lloyd, 15,8 P, S; Höfermann-Köln, Lloyd, 0 P, KS.

(Fortsetzung der Ergebnisliste Seite 28)



Franz Bieber 60 Jahre

Das war im Jahre 1924, in dem kleinen Eifelstädtchen Nideggen, drei Jahre vor der Eröffnung des Nürburgrings. Auf einem außerordentlich schwierigen Rundkurs fuhr man die „Eifel-Tourist-Trophäe“. Sieger in der 500-ccm-Solo-Klasse und damit Deutscher Meister 1924 wurde der Münchner Franz Bieber auf BMW. Mit diesem Siege krönte er eine sportliche Laufbahn, die voller Erfolge war, die aber nicht von ungefähr kamen.

Wer den nun heute 60jährigen, dem man bei seinem Temperament und seiner jugendlichen Frische dieses Alter kaum glaubt, mit prüfendem, abwägendem Blick den Parkplatz einer motorsportlichen Konkurrenz durchstreifen sieht, wird kaum glauben, daß es sich dabei um einen Mann handelt, der ein großes erfolgreiches Stück ADAC-Sportgeschichte mitgeschrieben hat.

Seine Vorliebe für alles Mechanische erbt er schon von seinen Vorfahren. Er diente dem Motor buchstäblich von der Pike auf. Mit 16 Jahren kam er zu Adam Opel in die Lehre. Über den Kugellager-Bau in Schweinfurt führte der Weg zurück nach München zur Ableistung seiner Militärdienstpflicht bei der einzigen bayerischen Kraftfahr-Kompanie. Nach dem ersten Weltkrieg, den er als Kraftfahrer mitmachte, beteiligte er sich an den ersten Versuchen mit BMW-Motoren in Viktoria-Fahrtgestellen. 1924 kamen dann die ersten Original-BMW-Rennmaschinen, mit denen er im gleichen Jahre noch u. a. die Solitude, das Eifel-Rennen, Rund um den Bodensee, Berg- und Flachrennen und Winterfahrten gewann.

Inzwischen war man auch im Automobil-Club München auf den so erfolgreichen Sportler aufmerksam geworden und holte ihn sich zur Mitarbeit als Club-Sportleiter heran. Von diesem Tage an sagte er dem aktiven Sport Valet und wurde einer der besten Organisatoren des Motorsportes im ADAC. Die erste Fahrt durch Bayerns Berge, die Sandbahnrennen in Daglfing, die Herbstprüfungsfahrt Bayrischzell-Landl und viele andere Veranstaltungen waren sein ureigenes Werk. Mitte der 20er Jahre wurde er Gausportleiter im Gau Südbayern, kam bald darauf in den Hauptsportausschuß und organisierte u. a. die ersten Motorrad-Weltrekorde von Ernst Henne auf der Ingolstädter Landstraße bei München. Er war es, der die ersten „six days“ auf deutschem Boden durchorganisierte, er war es auch, der die 144-Stunden-Fahrt für serienmäßige Motorräder auf dem Nürburgring erfand und die technischen Winter-Fahrbarkeits-Wettbewerbe in Garmisch-Partenkirchen und Bad-Kreuth. Bei den 3-Tage-Fahrten war er ebenso maßgeblich beteiligt

wie bei den Ostpreußen- und Deutschlandfahrten, beim Großen Preis auf dem Nürburgring und die Sitzungen der nationalen und internationalen Motorsport-Verbände in Berlin, Paris und London sahen ihn als einen der fachlich versiertesten Teilnehmer.

Aber nie wurde er zum Theoretiker, sondern blieb immer der Praxis treu: vom Original de Dion Bouton bis zum Vollschwingachser, vom Opel-Darraque bis zum Kapitän, von der Kulissenschaltung bis zum Hydrumatic-Getriebe, vom Laurin u. Klement mit Oberflächenvergaser und Flachriemen bis schließlich zur R 51 blieb ihm in 40 Jahren Fahrpraxis als wohlbestallter Kilometer-Millionär kaum etwas fremd.

Kein Wunder, daß Franz Bieber, der vom Goldenen Sportabzeichen bis zum Goldenen Nadel mit Brillanten alle Auszeichnungen trägt, die der ADAC je zu vergeben hatte, an seinem Ehrentag die Glückwünsche der zahllosen ehemals aktiven Fahrer und der heutigen Sportjugend erhalten wird, denen er immer nicht nur ein verständnisvoller Helfer und Freund, sondern — und das ist wohl das Beste was man sagen kann! — ein guter Sportkamerad war.

„Die Motoren brummen weiter“, sagte er kürzlich einmal, „vielleicht surren bald Turbinen. Ich aber nehme langsam meinen Fuß vom Gaspedal, denn mit meinem Motor muß ich vorsichtig fahren, wenn er noch einige Jahre laufen soll.“

Wir machen uns gern zum Sprecher der großen ADAC-Sportgemeinde und wünschen Dir, lieber Franzl, auch für die Zukunft von ganzem Herzen

Hals- und Beinbruch!

Paul Schweder

Fortsetzung aus der Ergebnisliste der ADAC-Deutschlandfahrt

Personenkraftwagen bis 750 ccm :
Bösmiller-München, Fiat, 1,4 P, G; Poiger-München, Fiat, 8,2 P, G; Hartmann-Dortmund, Goliath, 0 P, KS; Graf Westerhold-Bremen, Goliath, 11,6 P, S; Steiner-Barrien, Goliath, 10 P, G; Blank-Frankfurt, Goliath, 43,4 P, S; Kessler-Wuppertal-Barmen, Goliath, 17 P, S; Krauthahn-Berlin, Goliath, 30,2 P, S; Dr. Schwind-Königstein, Gutbrod, 0 P, KS; Düll-München, Gutbrod, 0 P, KS; Gutbrod W.-Ploddingen, Gutbrod, 0 P, KS; Fleischmann-Amberg, Gutbrod, 0 P, KS; Böhm-Nürnberg, Gutbrod, 0 P, KS; Mader-Stuttgart, Champion, 72,4 P, B; Haas-Dormagen, Champion, 52,1 P, B; Seuffert-Frankfurt, Champion, 49,8 P, S.

Personenkraftwagen bis 1200 ccm :
Ruhstert-Hannover, VW, 0 P, KS; Mittmann-Stadteinach, VW, 0 P, KS; Mix-Lübbeck, VW, 0 P, KS; Distler-München, VW, 0 P, KS; Vianden-München, Ford, 0 P, KS; Greger-München, VW, 0 P, KS; Hamann-München, VW, 0 P, KS; Meub-Frankfurt, VW, 0 P, KS; Reinthal-Hamburg, VW, 1 P, G; Standfuß-Hamburg, VW, 0 P, KS; Hedler-Berlin, VW, 1 P, G; Krabiell-Badenweiler, VW, 7 P, G; Trettau-Garmisch-Pa., VW, 4 P, G; Strähle-Schorndorf, VW, 3 P, G; Stegelmann-Lage, VW, 0 P, KS; Dr. Berten-Türkenfeld, VW, 0 P, KS; Uden-Solingen, VW, 0 P, KS; Wittig-Hattenhofen, VW, 0 P, KS; Doetsch-Stedderdorf, Ford, 7,6 P, G; Müller-Amshausen, Porsche, 0 P, KS.

Personenkraftwagen bis 1500 ccm :
Wenher-München, Opel, 0 P, KS; Behringer-Stuttgart, Opel, 0 P, KS; Appel-Mainz, Opel, 0 P, KS; Rosenthal-Nürnberg, Opel, 0 P, KS; Matulat-Hamburg, Opel, 1,2 P, G; Brudes-Berlin, Borgward, 0 P, KS; Hirschauer-München, Borgward, 0 P, KS; Meinecke-Hannover, Borgward, 0 P, KS; Soller-Stuttgart, Borgward, 0 P, KS; Weiß-Stuttgart, Borgward, 24 P, S; Bauer-Stuttgart, Borgward, 0 P, KS; Wendker-Dortmund, Borgward, 0 P, KS; v. Harlessem-Frankfurt, Borgward, 0 P, KS; Limbacher-Kaiserslautern, Borgward, 13 P, S; Kehlenbrink-Herford, Borgward, 2 P, G; Herrmann-Stuttgart, Porsche, 0 P, KS; Kulzer-Velden, Fiat, 3 P, G; Dr. Haerberle-Nürnberg, Simca, 2 P, G; Wathling-Hannover, Peugeot, 0 P, KS.

Personenkraftwagen bis 2000 ccm :
Leiner-Mannheim, Mercedes-Benz, 0 P, KS; v. Jungheißelbrunn, Mercedes-Benz, 0 P, KS; Kraiß-Heilbronn, Mercedes-Benz, 0 P, KS; Vossen-Recklinghausen, Mercedes-Benz, 0 P, KS; Mayer-Karlsruhe, Mercedes-Benz, 9 P, G.

Personenkraftwagen über 2000 ccm :
Rieß-Nürnberg, Mercedes-Benz, 0 P, KS; Graf Schönborn-Oberstadion, Mercedes-Benz, 0 P, KS; Brendel-Frankfurt, Mercedes-Benz, 0 P, KS; Ulmen-Düsseldorf, Opel, 0 P, KS; Lehder-Neu-Isenburg, Opel, 0 P, KS; Diehl-Mainz, Opel, 0 P, KS; Odendahl-Köln, Opel, 0 P, KS; Bergmeister-Dortmund, Opel, 0 P, KS; Müller-München, Chevrolet, 0 P, KS.

Nutzfahrzeuge bis 2,5 to :
Belz-München, Fiat, 0 P, KS.

Nutzfahrzeuge bis 1,5 to :
Jehle-Minden, VW, 12 P, KS.

Zuverlässigkeitsfahrt im Siebengebirge

Zum dritten Male hat die Motorsportvereinigung Siebengebirge im ADAC ihre Westdeutsche Zuverlässigkeitsfahrt mit 152 Teilnehmern durchgeführt. Besonders freudig wurde eine Mannschaft des Polizei-Motorsport-Clubs Hannover begrüßt, deren Teilnahme hoffentlich Schule macht. Diese Mannschaft, unter Führung des Polizeimeisters Halves, zeigte wirkliches Können und eine ganz hervorragende Sportkameradschaft.

Die Strecke war nach den Erfahrungen der vergangenen Jahre, auf 26 km verlängert worden und ist nunmehr als geradezu ideal anzusprechen. Je nach Stärke der Maschine mußten etwa 350 bis 390 Kilometer auf Nebenstraßen, Feldwegen, Waldfäden und Holzwegen gefahren werden, bei dem herrschenden guten Wetter an sich keine schwere Aufgabe, wehe allerdings, wenn es geregnet hätte!

Die geforderten Zeiten waren so angesetzt, daß sie in jeder Klasse zu schaffen waren. Zum Bummeln blieb allerdings keine Möglichkeit, aber auch zum Räubern war kein Anlaß gegeben, wenn einige „Krawallfahrer“ vorzeitig ausfielen, dann nur durch eigene Schuld. Auffallend und unbegreiflich, wie viele noch immer völlig mangelhaft und unzureichend vorbereitet, zu einem solchen Wettbewerb kommen und dann, durch einen lächerlichen und so leicht vermeidbaren Schaden ausfallen.

* Von einer ganzen Reihe von Teilnehmern wurde diese Westdeutsche Zuverlässigkeitsfahrt als letztes Training und guter Prüfstein für die ADAC-Deutschlandfahrt betrachtet. So erschienen die Tornax-Leute schon in ihrer einheitlichen Kleidung: Rote, wasserdichte Jacken und graue Hosen, ein schönes einheitliches Bild, das seine Wirkung nicht verfehlte. Viel Aufsehen, besonders im Kreise der zahlreichen zuschauenden Bevölkerung, erregten Klaus und Ulrich Krämer mit ihren neuen 200 ccm 2 Zyl. Adler, die fahrerisches Können und vollendete Beherrschung ihrer Maschinen demonstrierten.

Die Organisation der Veranstaltung war gut und es klappte alles reibungslos. In Zukunft sollte man auf eine Startprüfung in der geübten Form verzichten, denn dabei tauchen technische Probleme auf, die es unmöglich machen, hierbei allen Teilen auch nur einigermaßen gerecht zu werden. Nichtsdestotrotz hat diese Westdeutsche Zuverlässigkeitsfahrt heute ein absolut hohes sportliches Niveau und ist für die Erprobung und Übung des dringend benötigten Nachwuchses von größter Wichtigkeit.

H. Moltrecht

Zuverlässigkeitsfahrten im Mai:

Der Motorsport-Club Rosenheim veranstaltet am 11. Mai seine erste Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um den Wendelstein“, die über eine Distanz von 150 km führt. Start und Ziel ist Rosenheim, wo die Fahrt mit einer Startprüfung beginnt, der sich noch eine Zustandsprüfung anschließt.

Der Gau Weser-Ems führt am 25. Mai zum zweiten Male seine Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um Wildeshausen“ durch. Die Veranstaltung besteht aus einer Startprüfung, einer Zuverlässigkeitsfahrt, Gleichmäßigkeitsprüfung, Ohnehaltprüfung, Bergprüfung und Zustandsprüfung.

Auslandsstart-Genehmigung

Unsere aktiven Fahrer werden gebeten, davon Kenntnis zu nehmen, daß die Nennungsformulare für Motorsport-Veranstaltungen (gleich ob für Wagen oder Motorräder) im Ausland grundsätzlich der ONS bzw. OMK über die ADAC-Hauptspartabteilung vorgelegt werden müssen. Fahrer, die dieser Bestimmung nicht Folge leisten und ihre Nennungen direkt an den Veranstalter einsenden, erhalten von den obersten Sportbehörden keine Starterlaubnis.

Kleines Devisen-Brevier

Das vom Bundesminister für Wirtschaft im Rahmen des Außenwirtschafts-Runderlasses Nr. 40/52 neu eingeführte vereinfachte Devisenzuteilungsverfahren für nichtgeschäftliche Reisen in das Ausland macht es jedem leicht, sich für eine Erholungs- oder Vergnügungsreise in das Ausland im Sommerhalbjahr 1952 die erforderlichen Devisen zu beschaffen. Die hierzu ergangenen Vorschriften sind auf den Devisenerwerb für nichtgeschäftliche Reisen in alle der „Organisation für europäische wirtschaftliche Zusammenarbeit (OEEC)“ angeschlossenen Länder abgestellt. Nicht mit einbezogen in diese Regelung sind von den westeuropäischen Ländern Finnland, Jugoslawien und Spanien. Für Reisen nach Finnland im Rahmen der Olympischen Sommer-Spiele in Helsinki gelten Sonderbestimmungen.

Die Antragstellung für Devisenzuteilungen ist in Abweichung von der bisherigen Handhabung ganz auf die Außenhandelsbanken und sonstige vermittelnde Institute verlagert worden. Außer den Außenhandelsbanken mit ihrem gesamten Filialsystem sind zur Entgegennahme von Devisenzuteilungsanträgen auch die Sparkassen und Volksbanken sowie Reisebüros zugelassen. Für die Antragstellung ist der neu zur Einführung gekommene Vordruck „Zuteilungsantrag“ zu verwenden, der in vierfacher Ausfertigung auszufüllen und bei einem der genannten Annahmestellen einzureichen ist. Für Erholungs- und Vergnügungsreisen in das Ausland können Devisen oder im Rahmen von Gesellschaftsreisen, die von Reisebüros durchgeführt werden, Hotelgutscheine bis zu einem Jahreshöchstbetrag von DM 500,— je Person und Kalenderjahr — für Kinder bis zu 14 Jahren die Hälfte — beantragt werden. Zugleich mit dem „Zuteilungsantrag“ hat der Antragsteller bei der Bank oder dem Reisebüro auch seine schon mit den erforderlichen Auslandsdevisen versehenen Reisepapiere (Paß) einzureichen. Verfahrensmäßig ist von Bedeutung, daß bei den im Rahmen des Jahreshöchstbetrages von

DM 500,— beantragten Reisedevisen eine Überprüfung des Reisegrundes nicht durchgeführt wird.

Der Paßeintrag erfolgt mit dem Vermerk: „Nichtgeschäftliche Reise im Rahmen des Jahreshöchstbetrages (Devisenbetrag) im Gegenwert von DM ausgegeben. Ort, Datum sowie Stempel und Unterschrift der Außenhandelsbank.“ Gemäß Ziffer 8) des neuen Außenwirtschafts-Runderlasses gilt diese Regelung in verpflichtender Form auch für die Reisedevisen- und Hotelgutschein-Zuteilungen bei Gesellschaftsreisen. Eine Doppelinanspruchnahme von ausländischen Zahlungsmitteln durch Reiselustige für Einzelprivatreisen und für Gesellschaftsreisen ist mit dieser Bestimmung unterbunden.

Außer für Erholungs- und Vergnügungsreisen enthält der neue Außenwirtschafts-Runderlaß Nr. 40/52 auch die näheren Bestimmungen über den Devisenerwerb für nichtgeschäftliche Reisen in das Ausland außerhalb des Jahreshöchstbetrages mit wichtigem Reisegrund. Reisedevisenanträge dieser Art bedürfen in allen Fällen der Genehmigung durch die zuständigen Obersten Landeswirtschaftsbehörden.

Die Beantragung dieser Reisedevisen hat in der gleichen Weise wie bisher zu erfolgen. Als Reisen, bei denen die Voraussetzungen eines wichtigen Reisegrundes als gegeben angesehen werden, gelten:

- a) Reisen und Auslandsaufenthalte aus kulturellen Gründen.
- b) Reisen aus gesundheitlichen Gründen, d. h. Reisen zu einem Kuraufenthalt oder einer Krankenhausbehandlung. Die hierfür erforderlichen Devisen werden in angemessener Höhe bewilligt. Der Antragsteller hat der zur Genehmigung zuständigen Landesbehörde jedoch zum Beweis der Notwendigkeit eines solchen Auslandsaufenthaltes ein amtsärztliches oder fachärztliches Zeugnis vorzulegen und bei Erteilung der Genehmigung

für die Auszahlung der ausländischen Zahlungsmittel innerhalb 14 Tagen nach der Rückkehr durch Vorlage von Kostenbelegen die Devisenverwendung für den genehmigten Zweck der Genehmigungsbehörde nachzuweisen.

- c) Reisen aus dringenden familiären Gründen.
- d) Reisen, deren Durchführung aus besonderen politischen, religiösen, sozialen und anderen Gründen erforderlich ist.

Von Wichtigkeit ist für nichtgeschäftliche Auslandsreisen jeder Art, daß der Begünstigte im Falle des Nichtantritts der Auslandsreise innerhalb eines Monats nach Erhalt des Genehmigungsbescheides die ausgehändigten ausländischen Reisezahlungsmittel, Reiseschecks oder Hotelgutscheine der Außenhandelsbank bzw. dem Reisebüro oder sonstigen Geldinstitut zurückzugeben hat. Bei Abschluß der Reise oder des Auslandsaufenthaltes sind die nichtverbrauchten ausländischen Geldsorten entweder im Zielland zugunsten der Bank deutscher Länder oder einer deutschen Außenhandelsbank einzuzahlen oder spätestens 7 Tage nach der Wiedereinreise in das Bundesgebiet einer Außenhandelsbank anzubieten und auf deren Verlangen zu verkaufen.

Abschließend verdient auch noch Beachtung, daß im Rahmen der vor wenigen Tagen veröffentlichten Dritten Neufassung der Allgemeinen Genehmigung Nr. 12/49 zu den Mil-Reg.-Gesetzen Nr. 52 und Nr. 53 und der Verordnung Nr. 235 der französischen Mil.-Regierung Personen, die ihren ständigen Wohnsitz im Bundesgebiet oder in den Westsektoren von Berlin haben und die für den Grenzübergang entweder im Besitz eines ordnungsgemäßen Reisepasses oder eines Grenzausweises sind, im Zeitpunkt der Ausreise oder des grenzüberschreitenden Ausflugsverkehrs deutsche Zahlungsmittel bis zum Betrag von DM 20,— mitführen dürfen, über die sie im Ausland zur Bestreitung von Reise- und Aufenthaltskosten frei verfügen können. Die Mitnahme ausländischer Zahlungsmittel ist dagegen nur im Rahmen der geltenden gesetzlichen Devisenvorschriften zulässig.

Dr. R. Schupp

Odette oblige

Eigentlich begann es damit, daß Mutter „in die Jahre kam“. Autofahren wurde ihr so zuwider, daß sie Vater im Wagen allein auf den Straßen ließ und mit der Eisenbahn zufrieden und sicher nebenher fuhr. Mutter fühlt sich eben nur in Schienenfahrzeu gen wohl.

Zu jener Zeit besaßen wir ein Viersitzer-Cabriolet, hellgrün-dunkelgrün. Auf dem Kilometerzähler stand die Zahl 120 000. Wir nannten den Wagen den „Grünen Heinrich“ und sahen liebevoll über seine Altersleiden hinweg, er war uns ein alter Landstreicher, er war vielleicht ein wenig mitgenommen — aber wir liebten ihn. Dieses Auto war Mutters Feind.

Wenn sie sich doch einmal hineinsetzte, dann hätte ein Autovertreter nicht verachtungsvoller die Mängel dieses alten Wagens aufzählen können. „Er klappert . . . die Winker klemmen . . . es zieht überall herein . . . der Wagen stößt . . . und diese ewige Offenfahrerei von dir und den Kindern!“

Die Zahl auf dem Tachometer brachte es mit sich, daß Vater den „Grünen Heinrich“ öfter in die Werkstatt geben mußte. Trotz aller Vorsicht merkte es Mutter sofort und ließ sich nie die Gelegenheit entgehen, mit eigenartigem Lächeln auf die verschleuderten Reparaturgelder hinzuweisen. Sie glaubte uns nicht, wenn wir sagten, der Wagen werde ja nur gewaschen oder getankt oder abgeschmiert. Gegen das Wort „abgeschmiert“ hegte Mutter allergrößtes Mißtrauen; ich glaube, dieser Begriff rangierte bei ihr gleich vor „verschrotten“, und zweifellos hätte sie jedes Auto am liebsten auf dem Schrottplatz gesehen.

Eines Tages fuhr Mutter für sechs Wochen in ein Sanatorium — mit der Eisenbahn. Vater besuchte sie an jedem Wochenende — mit dem Wagen. Am dritten Sonntag kam er mit der Eisenbahn zurück. Es herrschte am Differential. Und nun bat er „seinen“ Werkmeister um ein offenes Wort. Dieses offene Wort bewegte für zwei Tage unsere Gemüter heftig. Fried und Ella stimmten sofort begeistert dem Kauf eines neuen Autos zu. Sie sind die Praktiker der Familie und nicht belastet mit Ressentiments. Vater und ich hingen mit den Augen an einem „Neuen“ und mit dem Herzen an unserem Grünen. Ursel verteilte ihre Meinung zu gleichen Teilen unter uns vier Großen. Mutter war zum Glück nicht dabei.

Es muß gesagt sein, daß dieses neue Auto noch keinerlei Gestalt hatte. Wir glaubten nur, in unserer Eigenschaft als sechsköpfige Familie Bedarf an einem größeren Wagen zu haben, und mit dieser etwas unbestimmten Vorstellung einer Autoneuschaffung sahen wir der Invasion der Autovertreter entgegen.

Sie kamen. Und einer gewann uns schließlich alle, teils für seinen Wagentyp, teils für sich selbst. Er bestätigte Vater, der „Grüne Heinrich“ sei eben ein sehr „nervöser“ Wagen geworden, aber immerhin noch ein prächtiges Stück, er verwirkelte Ella und Fried in ein technisches Gespräch, er fuhr Ursel weidlich durch die Gegend, und er interessierte mich für die Wahl der Farbe. Wer wollte an seinen Worten zweifeln, wer wollte sich nicht gern überzeugen lassen? Ansonsten murmelte er wie die Autovertreter aller Länder und Zeiten ab und zu etwas vom „verbesserten 1951er Modell“, und als Vater in den ersten Minuten der Probefahrt den Winkerhebel abbrach, nahm dieser freundliche Abgesandte seiner Firma die Schuld lächelnd auf sich.

Vater hatte noch ein Bedenken. Der Wagen erschien ihm zu groß, zu auffallend, zu protzig.

„Sehen Sie“, sagte Vater, „ich passe nicht zu dem Wagen . . .“

„Aber Herr Doktor!“ sagte unser Freund, „das ist ein bescheidenes Auto. Ein Gang durch die Stadt wird Sie überzeugen, daß der Wagen allenthalben gefahren wird.“

Dies stimmte. Jeder vierte Wagen scheint „unser Typ“ zu sein, man trifft ihn mehr, als einer Frau lieb sein kann.

Wir Kinder hatten auch noch ein Bedenken. Der Wagen war eine Limousine, mit dem Offenfahren war es vorbei.

„Sehen Sie“, sagten wir, „was ein schnittiges Cabrio ist, das ist dieser Wagen nicht . . .“

„Aber gnädige Frau“, sagte der nette Herr, und sah Ella und mich gleichzeitig an, womit wir ein Auto ohne Fenster genommen hätten, „der Wagen ist ausgezeichnet gelüftet. Sie werden sich wohl fühlen.“

Am Abend suchten wir mit Vater die Farbe aus und einigten uns auf Fliegerblau, genau hieß es „royal airforce“. Und bevor ich als Letzte zu Bett ging, meinte Vater nachdenklich: „Was meinst du, was Mutter sagen wird, wenn sie es erfährt . . .?“

„Das kann man bei Mutter nie so genau wissen“, sagte ich vorsichtig.

Eine Woche später stand ER fahrbereit vor uns. Mit Trauer, Schuldgefühlen und heimlicher Abbitte hatten wir am Vortage den „Grünen Heinrich“ ziehen lassen. Wenn er ein verstaubter Kavalier der Landstraße gewesen war, so war dies eine Dame von Welt. Im Kostüm „royal airforce“ und mit formvollendeten Linien glitt sie, die neue Limousine, elegant an uns vorüber. Bewundernd folgten ihr unsere Blicke.

„Wie eine schöne Frau“, meinte Fred nachdenklich, „sie ist eine schöne Frau aus Paris . . . taufen wir sie „Odette“.“

Odette. Es war ein wundervoller Name und sagte alles aus, was wir angesichts unseres neuen Familienmitgliedes empfanden.

Wir gingen ihren Reizen nach. Fred steckte seinen Kopf unter die Motorhaube, und Vater . . . ja, Vater spielte mit den Knöpfen. Vertieft saß er am Steuer und betätigte Winker, Hupen, Heizung, Lüftung, Scheibenwischer usw. Ella und ich begutachteten den „Komfort“: Zigarettenanzünder, Ascher, Uhr und einen Spiegel auf der Unterseite des rechten Blendschutzes.

„Sieh her, Vater, ein Spiegel für Madame, der ihr gestattet, jederzeit reizend für Monsieur auszusehen!“ Das war Odette!

Man könnte sagen, daß diese liebenswürdige Bemerkung die Katastrophe für Vater einleitete. Wie wir ihn da so großartig am Steuer sitzen sahen, wurde mit einmal ein verhängnisvolles Wort geprägt:

„Noblesse — o nein — Odette oblige!“

„Weißt du, Vater, du müßtest da im schwarzen Mantel mit weißem Seidenschal sitzen — Odette oblige!“

„Weißt du, Vater, ich könnte jetzt bald autofahren lernen, dann kann ich dich chauffieren — Odette oblige!“

„Weißt du, Vater, zu Fliegerblau sähe ein hellgraues Schneiderkostüm fabelhaft aus — Odette oblige!“

„Weißt du, Vater, mit so einem Wagen müßte man eine Auslandsreise machen — Odette oblige!“

In den folgenden Monaten wurde uns allen Odette zum willkommenen Anlaß für Reise — und Kaufpläne.

Und dann holtten wir Mutter ab. Es ließ sich nicht genau feststellen, ob es ein freudiger Schreck war. Sie hielt sich tapper. Inzwischen hat sie erfahren müssen, daß auch hinsichtlich des Fahrtempo gilt „Odette oblige“, und heute spricht sie in einem ganz eigenen Ton von der „Dame Odette“ und bezeichnet sie als Vaters keusche Geliebte.

Ich kann nicht sagen, daß wir zu dem neuen Wagen ein so herzliches Verhältnis haben wie zu dem alten. Odette versteht es, Abstand zu halten, d. h. man „steigt nicht ein“, sondern man „betritt“. Man „hupt“ nicht, sondern „gibt Zeichen“. Und bei Regen nimmt Vater den Bus. Der Ton im Wagen ist gedämpft, wir haben gelernt, ihn elegant zu betreten und zu verlassen. Und wir Damen bemühen uns, dabei unseren nylonbestrumpften Beinen jene hinreißende Stellung zu geben, welche die Autoreklamedamen creiert haben.

Aber der schönste Augenblick ist, wenn Vater und Mutter allein im Wagen sitzen. Vater, ruhig und ernst, und Mutter neben ihm, blond, anmutig, lächelnd. Und diese geliebte Fracht betrachtend, ermahnen wir den Wagen: „Odette, cela oblige!“



Vom Pazifik zum Rio Chanchamayo



Bis auf 2500 m Höhe, über das Weiße Meer des Garuanebels hinaus, windet sich in tausend Serpentina die Kordillerenstraße.

In 12 Stunden durch sämtliche Klimazonen der Erde

„Mein Lieber, es ist jetzt halbacht. Wir gehen rasch baden — ein hübscher Kopfsprung in den Pazifik genügt. Dann Frühstück. Um acht Uhr fahren wir los. Für mittags 12 Uhr verspreche ich dir eisgekühlte Fruchtschale; die Apfelsinen dazu brechen wir unterwegs vom Baum, und Eis kannst du in Tielio direkt vom Gletscher nehmen, soviel du magst. Und um acht Uhr abends baden wir — sofern wir uns bis dahin noch nicht das Genick gebrochen haben — im Rio Chanchamayo, mitten im Urwald jenseits der Kordillere —“

„ — und dann lassen wir ein Schiffelein schwimmen mit einem Gruß an unsere Freunde an der Amazonas mündung...“ unterbrach ich den Redestrom meines Freundes Gustav Oberrauch, so den kühnen transandinen Plan ironisierend. Aber Gustav ging nicht darauf ein. Zum Beweis zeigte er auf sein starkes Mercedes-Cabriolet, das draußen vor der Tür der Deutschen Pension in Miraflores wartete, und streckte mir seine Prätze hin: „Wette?“ — „Eine Flasche Whisky vom besten!“ — „Topp, abgemacht!“ Ich schlug ein. Gustav grinst: „Die kannst du gleich kaltstellen lassen!“

Ein Sprung in die erfrischende Flut des Humboldtstromes; ein vertrauenerweckendes Frühstück — dem wir reichlich und ohne Hast zusprachen wie es bei uns Sitte war — der Motor brüllte auf! Mit einem heftigen Ruck schoß der Mercedes vorwärts.

Miraflores — moderner Badeort am blauen Pazifik... 13 km Fahrt durch eine wundervolle Allee hoher Königspalmen — die schönste

Allee der Welt! — dann Lima! Plaza San Martin: Zentrum der modernen peruanischen Hauptstadt mit Hotel Bolivar, hochragenden Geschäftshäusern und dem neuen „Eine-Million-Dollar-Kino“ an der Ecke. Giron de la Union: die Hauptgeschäftsstraße. Sie mündet auf die altehrwürdige Plaza de Armas, Mittelpunkt des kolonialen Lima und vorübergehend wohl ganz Südamerikas. Unter den ehernen Hufen von Francisco Pizarros Streitroß zur Kathedrale. Dann das Erzbischöfliche Palais mit seinen filigranartig gearbeiteten Holzbalkonen... Enge Gassen, erfüllt vom heiseren Geschrei der Losverkäufer und Fruchthändler, alte, modrige Winkel... Mit einem Male sind wir auf offener Straße. Eine Zementbahn, rechts und links Baumwollfelder. Da und dort ein paar verrostete Blechanister.

Ein „Cholo“ (Mischling) reitet auf einem Esel daher. Dahinter, knietief im Staub watend, seine Frau, ein Kind an der Brust und einen Sack Bananen auf dem Rücken. Teilnahmsvolle Frage Gustavs an den Cholo, warum denn seine Frau nicht reite? Der schaut verständnislos und antwortet, ohne sich umzuschauen: „Porque no tiene buro“ (weil sie eben keinen Esel hat!) Eine alte Fabel kommt mir in den Sinn.

Das Rimactal aufwärts. Über uns Nebel-schwaden, immer dicker. Neben der Straße Zuckerrohrfelder — wie Unkraut! Dahinter die aperen, braunvioletten Talhänge des Rimacflusses. Die Straße steigt gleichmäßig, ohne daß man das bemerkt. Nur die Ölflecke deuten auf schwer arbeitende Motoren. Gustav zeigt nach

oben, wo sich, die Berghänge umbrandend, eine mehrere hundert Meter mächtige Hochnebel-schicht ausdehnt: die Garuanebel! Ihnen verdankt Lima seinen schattenlosen, kühlen Winter (denn sie filtern das Licht) und einen Ausweichflughafen, den die Amerikaner bauten, als sie die „Lufthansa Peru“ kassierten.

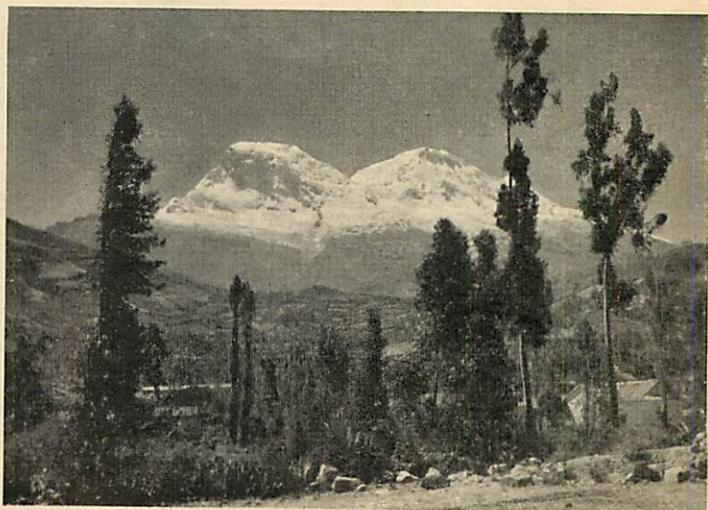
Chosica — Freund Gustav pflegt die Stationen anzusehen — ein freundliches Villenstädtchen mit Kindermädchen und kleinen schwarzhhaarigen Peruanern in Sonntagskleidung. Amerikanische Luxuswagen vor den Sommerhäusern. Man verbringt hier den „Limawinter“ in ewiger Riviera-Atmosphäre und fährt täglich mit dem Auto in die Stadt ins Büro. Sonne, während talauswärts der Nebel als grauer dicker Pfropfen zwischen den Felswänden hängt. Wir haben die 800-Meter-Grenze überschritten und jagen nun in wundervollem Sonnenschein bergan. Die Steigung wird stärker, das Tal enger, die Straße recht kurvenreich. Das Bild der durch die Trockenheit verbrannten Erde verliert sich. Hier muß es gelegentlich regnen.

Eine Stunde hinter Chosica fahren wir durch üppige Obstgärten voller Orangen, Bananen, Mangos, Granadillas, den eßbaren Früchten der Passionsblumen, saftiger Chirimoyas und dem Jamaica-Apfel des tropischen Flaschenbaums. Der Höhenmesser klettert über das zweite Tausend. Weite Blumenfelder säumen die Straße. Veilchensträuße von fast einem halben Meter Durchmesser werden uns zum Kauf angeboten.

In 3200 m Höhe werden Straße und Schienenstrang in eine Felsschlucht hineingedrängt — das berühmte „Infernillo“ (die „kleine Hölle“) wie der Peruaner sagt. Bald ist die Bahn über uns, bald der rauschende Rimac. Lastwagen jagen an uns vorbei in die Tiefe, vollbeladen mit Früchten. Mais, Weizen und Kartoffeln tragen die Anbauterrassen an den gewaltigen



Ein Bergrutsch hat ein ganzes Straßenstück in die Tiefe gerissen. Jetzt gilt es, tage- oder wochenlang zu warten.



Der 6768 m hohe, doppelgipflige Eisdome des Huascaran ist der höchste Berg in Peru und der zweithöchste Südamerikas.

Berghängen. Hundert Windungen, Brücken, Tunnels leiten uns empor in die Bereiche gemäßigten Klimas. Bis in 4000 m Höhe gedeihen alle Kulturpflanzen Mitteleuropas. Und man vergißt, daß Peru in seiner ganzen Ausdehnung eigentlich in der Zone tropischen Klimas liegt.

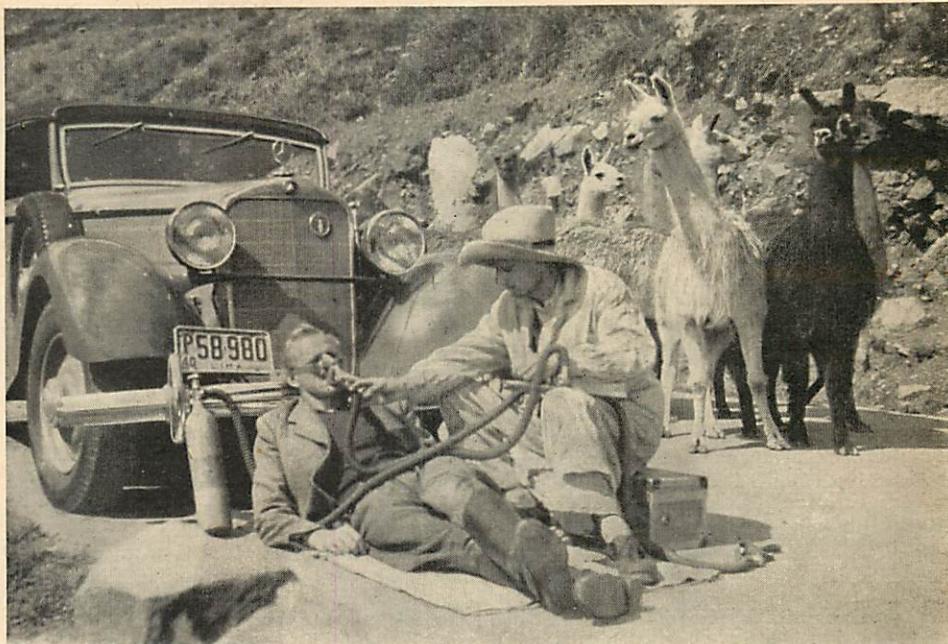
Mitten in der Talkerbe eine qualmende Wellblechsiedlung. Vor den Hütten armselige Indios, einzelne betrunken, in zerrissenen Kleidern. Im Schatten der Andenriesen hocken sie, kauen Koka und vergessen sich und ihr tristes Dasein: Minenarbeiter! Kein Gebirge der Erde ist so reich an Erzen wie die Anden: Kupfer, Zink, Blei, Zinn, Quecksilber und die stahlveredenden Nickel-, Wolfram- und Molybdän-Erze.

Gustav zeigt hangaufwärts. Gemessenen Schrittes kommt eine Lamaherde herab. Jedes Tier trägt einen Sack auf dem Rücken. Vielleicht enthalten die Säcke Blei-Erz — aber die Viecher schreiten so arrogant, so dämlich daher, als trügen sie Diamanten. Ein Indio — geradezu ein Prachtkerl gegenüber seinen im wahren und übertragenen Sinn heruntergekommenen Brüdern in der Mine, schwingt eine lange Peitsche, greift durch die Zähne und hält so die Herde ohne Weg und Steg und Leittier zusammen.

Das ist etwas für die Kamera! Wir rennen beide in üblicher Gringo-Art die Grashänge empor, springen über die Gräben und Felsblöcke — bis ein plötzlicher Schmerz in der Brust und Atemnot uns daran erinnern, daß wir uns über der Gipfelhöhe der meisten Alpenberge befinden: Soroche — Bergkrankheit! Die Lamas schauen noch hochmütiger drein, als wir plötzlich anhalten und uns bleich und überliechend auf unseren Mercedes zurückziehen.

Zweifellos rührt diese höchst unangenehme Krankheit von dem Sauerstoffmangel der Luft in großen Höhen her; bemerkenswert ist jedoch, daß sie in Gegenden mit erzhaltigem Boden besonders stark auftritt. Bei Nacht ist sie besonders lästig: Nasenbluten, Appetitlosigkeit, Kopfschmerzen. Habe manchen gesehen, der, vom Fieberfrost geschüttelt, sich wand und krümmte und sehnsüchtig seine Erlösung durch den Tod herbeigewünscht hat. Tag und Sonnenlicht bringen dann meistens Erleichterung, auch der Genuß von Kaffee und besonders von Kokatee...

Unser Wagen spürt nichts davon — wenn wir ihm auch wegen des Überdrucks etwas Luft aus den Reifen ablassen müssen — er brummt

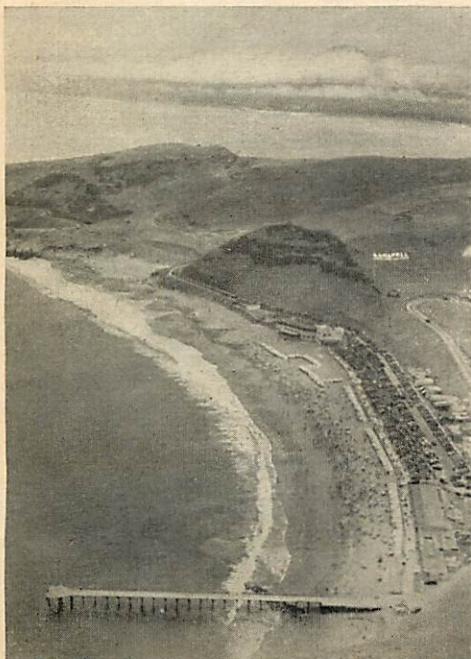


Sauerstoffmangel der Luft und Ausstrahlungen des stark erzhaltigen Bodens verursachen die „Soroche“. Ein Glück, wenn wie hier, zufällig ein Arzt in der Nähe ist.

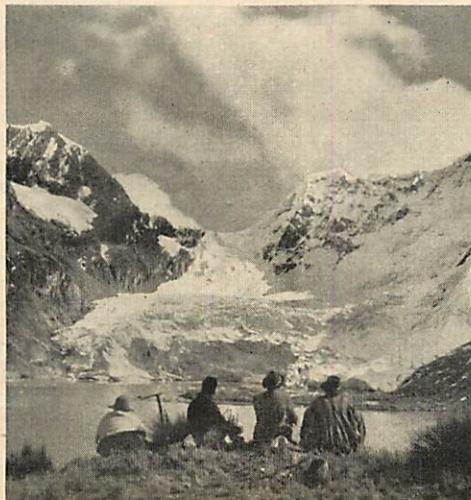
brav die kurvenreiche Straße durch Wolken und Berge hinan. Links und rechts nur mehr dürftige Bergweiden für Lamas, Alpaccas, Schafe und die windschnellen Vicunas (eine wilde Lama-Art, die das weichste Fell und die wärmste Wolle liefert). Der Uhrzeiger bewegt sich programmgemäß auf 12 zu; der Höhenmesser zittert in Montblanchöhe herum. So erklimmen wir inmitten einer hochalpinen Berg- und Gletscherwelt das Rückgrat des Kontinents. Und mit uns erreicht fast zu gleicher Zeit der Zug aus Lima die Paßhöhe — 4837 m über dem Meer, 25 Meter über dem Gipfel des Montblanc! Teilweise in Spitzkehren — erst ziehend, dann rückwärts schiebend — hat die Eisenbahn die gewaltigen Andenhänge überwunden. Mit Stolz nennen ihn die Peruaner den höchsten Schienenstrang der Erde. Seinem Erbauer, Meiggs, schwebte eine weittragende Idee vor: Erschließung und Besiedelung des zentralen Hochlandes — so wie ein halbes Jahrhundert zuvor die transkontinentale Eisenbahn Nordamerikas den Westen, die Prärien und die Rockie Mountains erschlossen hatte. Leider erreichte die Bahn nie den Anschluß an die subtropischen und tropischen Wirtschaftsräume Perus, geschweige denn an das gewaltige Verkehrssystem des Amazonas in Brasilien. Die Technik war dem Problem des Bahnbaues an den Steilabstürzen der östlichen Kordillere und in der mesozoischen Wildnis des tropischen Urwalds noch nicht gewachsen.

Heute ist die Bahn überholt. Aber die Peruaner sind darangegangen, die von der Westküste her vorangetriebene Verkehrserschließung nun mit Straßen weiterzuführen. Sie wissen, daß die Schaffung des transkontinentalen Verkehrsweges „Pazifik—Anden—schiffbarer Amazonas—Atlantik“ von fundamentaler Bedeutung für die Zukunft Südamerikas ist.

Von den Schwierigkeiten dieses Problems sollen wir gleich handgreifliche Beweise bekommen. Jenseits des Tichiopasses fahren wir hinaus in eine Landschaft mit flachen Tälern, in denen ein wilder Schneesturm uns entgegenheult, vorbei an grasgrünen und tiefblauen Seen von unvorstellbarer Reinheit des Wassers. Wir passieren Oroya, diese qualmende, luftverpestende und weidenvergiftende Bleischmelze der Amerikaner. Auf der anderen Seite des Hochlandtroges müssen wir noch einmal hinaufklettern, bis der letzte Gebirgsrücken erreicht ist. Dann — ja dann gibt es kein Halten mehr: der Wagen taucht aus der Welt der Fünftausender hinab in die grünen



In der Badesaison der Peruaner, von November bis Mai, ist das Strandbad Herradura bei Mirallores überfüllt.



Grasgrüne und tiefblaue Seen zwischen gewaltigen Bergmassiven, das ist die Landschaft jenseits des Tichiopasses.



Noch immer ist das Maultier das „Automobil der Hochanden“. Über steile, felsige Pfade, entlang den ungeheuerlichsten Abgründen, trägt es die schwersten Lasten.

Schluchten des aufgerissenen und verwitterten Kordilleren-Osthangs. Brodelnd umwogen uns Wald und Wolken.

Tarma — ein idyllisches Provinzstädtchen. Am schäumenden Mantaro wiegen sich schlanke, silberblinkende Eukalyptusbäume im Talauflaufwind. Und dann dem Mantaro nach. Tosend stürzt er über gewaltige Felsklötze in die Tiefe. Die Straße — falls wir sie überhaupt mit diesem, bestimmte Vorstellungen erweckenden, technischen Ausdruck belegen wollen — ist hoch über den Schluchten eingekratzt wie eine zarte zittrige Linie!

Da gibt es keinen Randstein und kaum eine Geländesicherung. Viele Tunnels und Brücken, Bäche und Steinschlag. Wer einen Schritt zu weit nach außen gerät, hat keine Gelegenheit mehr, seine Reklamation beim Straßenverkehrsamt vorzubringen! Ob es wahr ist, weiß ich nicht — jedenfalls erzählt man sich in Lima, ein bekannter französischer General des ersten Weltkrieges habe nach seiner glücklichen Ankunft im Tal gesagt: „Lieber einen Tag Trommelfeuer von Verdun, als noch einmal diese Fahrt!“ Schwindlig darf man jedenfalls nicht sein auf dieser Straße, die stellenweise an die Berghänge angeklebt ist wie ein Schwalbennest an eine Scheunenwand.

Plötzlich eine Stockung. Ein Felssturz hat ein Stück aus einer Brücke herausgeschlagen und in die Tiefe gerissen. Für die peruanischen Lastwagenfahrer kein Problem; sie haben immer Bretter und Winden mit. Es reicht auch diesmal: auf beiden Seiten haben die Bohlen 50 cm Auflagefläche! Einen halben Meter sind sie breit. Die gestaute Wagenkolonne rollt darüber. Man hilft sich gegenseitig, ruft sich Fahrhinweisungen zu: „Handbreite rechts halten! Achtung auf den linken Kotflügel!“ Und diebusch freuen sich die Olivgesichter der Chauffeure, wenn einer durch Ungeschicklichkeit in Gefahr gerät. „Die sind wie die Kinder“, meint Gustav, „freuen sich, bis einer hin ist — und dann merken sie es erst!“

Wir haben uns jedoch nicht zu beklagen; uns „Herrenfahrern“ haben sie tüchtig geholfen. Heilfroh sind wir doch, als wir die delicate Stelle hinter uns haben.

Es kommt auch vor, daß ein Bergsturz 20 oder 100 Meter der Straße wegrißt. Dann wartet die Autokolonne, die weder vor noch rückwärts kann, oft tage- ja wochenlang, bis die Reparatur beendet ist — und dann bringt sie die Bananen, Apfelsinen oder Paltas eben verfault oder erfroren nach Lima, je nachdem, wo der Bergsturz stattfand. Kaffee und Langholz macht das am wenigsten aus; stärker

schon leidet der Zuckerrohrschnaps — „wegen der Verdunstung“, sagen die Fahrer...

Wir haben Glück — und Gustav behält recht: pünktlich um acht Uhr abends rollen wir nach einer letzten Schuffahrt von fünf Metern durch einen stäubenden Wasserfall, den rechten Kotflügel an der Felswand scharrend, den linken über dem tosenden Mantaro (in dem bereits ein tags zuvor abgestürztes Auto liegt), müde aber innerlich recht ange-regt, in die Zielgerade unter dem grünen Laubdach am Chanchamayo ein... In zwölf Stunden haben wir so von der Küste über die Kordillere bis hierher sämtliche Klimazonen der Erde zweimal durchgemessen — und das, glaube ich, ist nur in Südamerika möglich, in diesem wundervollen Land der wirklich unbegrenzten Möglichkeiten! —

Die Flasche Whisky haben wir noch getrunken an diesem Abend, aber von der Absendung des Schiffeins haben wir Abstand genommen. Dafür sind wir noch einige Zeit genüsslich durch das in Zivilisation und bengalischem Feuerwerk machende kleine Provinzstädtchen San Ramon gebummelt, und schließlich haben wir uns früh und wohlgesättigt unter die unser harrenden Moskitonetze im Hotel Látitia gelegt.

Dr. K. Schmid, Rio de Jan.

Von Stuttgart bis zum Königsstuhl

Sind es wirklich erst 4 Stunden, seit wir es verließen, das Land, wo die Zitronen blüh'n, wo Apfelsinen reiften, prächtige Palmen sich im leisen Winde wiegten und üppige Bananenstauden ihre breiten Blätter spreizten — das Land der Alemannen, den blauen Bodensee mit seiner Märcheninsel Mainau? Stimmt schon! Überlingen — Salem — Heiligenberg — Sigmaringen — Hechingen und Tübingen — das waren die Meilensteine an unserm Wege. Und nun sind wir hier, sind wir in der Metropole Württembergs.

Armes Stuttgart! Zwar pulst schon wieder ein gewaltiges Leben durch deine Straßen; aber noch immer klaffen zahlreiche schwere Wunden, die ein mitleidloser, unsinniger Bombenkrieg dir geschlagen. Auch das alte, schöne Schloß ist noch ein Trümmerhaufen. Wie herrlich muß es gewesen sein, so wie es Scheffel schildert hat in seinem wunderschönen Roman „Lichtenstein“. Und unwillkürlich tauchen bei diesem Gedanken aus dem Unterbewußtsein Namen auf von Menschen, die hier oder doch in der Nähe einst gelebt: Das Käthchen von Heilbronn, das Kleist verewigt hat, der Ritter Götz von Berlichingen, der, ebenso wie durch seine eiserne Hand, berühmt wurde in der ganzen Welt durch seinen derben Kernspruch, den niemand anders als Goethe uns überlieferte. Und schließlich noch Friedrich von Schiller, der große schwäbische Dichter. Sie alle lebten einmal hier in der Gegend. Und sofort stand es fest bei uns: Das Land müssen wir kennenlernen — wir fahren durchs Neckarland, wo es ja außerdem so unendlich viel zu sehen gibt an landschaftlichen Schönheiten, an alten, malerischen Städten, an Burgen und Schlössern, daß es sich bestimmt lohnt.

Tatendurstig brummt der Motor los. Aber kaum ist er richtig warm geworden, da muß er schon wieder rasten: Ludwigsburg mit seiner imposanten Schloßanlage inmitten wunderbarer Parks, mit seinen interessanten Sammlungen und dem größten Weinfäß Württembergs im Schloßkeller — es faßt 900 Liter — ist eine Sehenswürdigkeit, die man nicht ausläßt. Wenig später schon das stille

Städtchen Marbach — die Heimat Friedrichs von Schiller. Sein Geburtshaus, vor dem ein Brunnen plätschert, sein Denkmal auf aussichtsreicher Höhe und vor allem das Schiller-Nationalmuseum sind die Attraktionen der Stadt.

Nun verlassen wir vorläufig den Neckar, biegen ein in das reizende Bottwartal. Einsam und ruhig ist es hier. Fast gemahnt die Gegend an das ferne Thüringen. Oft grüßen von den grünen Höhen feste Burgen, stolze Schlösser, wie beispielsweise Lichtenberg und dann Beilstein über der gleichnamigen hübschen Stadt. Üppige Wiesen, fruchtbare Felder und vitriolfarbene Weingärten säumen die schmale aber gute Straße, die uns endlich wieder an den Neckar zurückbringt, bei einer Stadt, deren Namen auch überall bekannt ist, weil ihre Frauen im Jahre 1140 ihre Männer auf dem Rücken aus der vor der Übergabe stehenden Burg heraustrugen und ihnen so das Leben retteten: Weinsberg mit der auf hohem, weinumkränzten Berge thronenden Ruine der Feste Weibertreu. In der schönen Stadtkirche kann man ein Gemälde sehen, das die erwähnte historische Episode zeigt.

Gleich darauf Heilbronn. Wie schlimm sieht es hier noch aus in der ehrwürdigen ehemaligen Reichsstadt! Die entsetzlichen Bombenangriffe legten den größten Teil der Stadt in Trümmer, raubten ihr, die berühmt war wegen ihrer herrlichen Baudenkmäler, die meisten davon. Aber doch ist noch vieles erhalten, was von der prachtvollen Vergangenheit erzählt, auch wenn es vielleicht schwer beschädigt ist, wie die Kilianskirche mit ihrem wundervollen Turm, das ehrwürdige Rathaus, das Käthchenhaus, der Götzenturm und manch anderes noch.

Hier sind wir wirklich in einer richtigen Weingegend. Ringsum Wingerte, in denen ein ausgezeichnete Neckar-Wein gebaut wird. Das gilt auch für Neckarsulm, wo außerdem die bekannten schnellen NSU-Motorräder ihre Heimat haben, die der alten Deutschordensritter-Stadt einen guten Ruf in aller Welt verschafft haben. Minuten später nur eine neue,

ganz überraschende Attraktion: In Kochendorf nämlich können wir einfahren in ein 800 Meter unter der Erde befindliches Salzbergwerk, wo es aus dem gewachsenen Gestein herausgemeißelte Festsäle gibt und andere schöne Räume, fast so wie in dem weltberühmten polnischen Wiliczka bei Krakau. Kochendorf gehört zu dem hübschen Bad Friedrichshall, dem es seine Sole liefert und wo wir ein uraltes, interessantes Rathaus sowie ein Schloß besichtigen, ehe wir dem Neckar wieder einmal Valet sagen. Denn nun wollen wir dem eigentlichen Reiche des Ritters Götz einen Besuch abstatten.

Hinter der Neckarbrücke biegen wir also rechts ab und gelangen so bald in das reizende, ebenfalls weingesegnete Tal der Jagst. Hier erzählt fast jeder Kilometer von dem berühmten schwäbischen Ritter. Da ist zuerst die Burg Möckmühl, die Götz einst gegen den Schwäbischen Bund verteidigte, dann kommt das imposante Jagsthausen, wo er das Licht der Welt erblickte und wo jetzt noch seine Nachfahren leben, die unter vielem andern auch seine weltberühmte eiserne Hand hier aufbewahren. Daß man in dem prachtvollen Schlosse ausgezeichnet rasten und sogar nächtigen kann, sei nur nebenbei gesagt.

Über Berlichingen, den eigentlichen Stammsitz des alten Geschlechts, fahren wir weiter im Jagsttal aufwärts. Plötzlich ein Paar himmelstrebende Barocktürme über einem ausgedehnten Gebäudekomplex: Das Kloster Schöntal, dessen stimmungsvolle Kirche wirklich einen kurzen Aufenthalt lohnt. Und hier schläft Götz seinen letzten Schlaf... Wenig später — bei Westernhausen — biegen wir rechts ab und klettern hinauf auf die Höhen, die das Jagsttal begrenzen. Und mit einem Male öffnet sich ein ganz bezaubernder Blick tief hinab in ein anderes, wunderschönes Tal — in das Tal des Kocher. Hingestreckt zwischen saftige Wiesen und ausgedehnte Weinberge spiegeln sich da in den stillen Fluten des Flusses zahlreiche Ortschaften und auf den waldbestandenen Höhen leuchten zahlreiche Schlösser und Burgen. Und all das wurde

rot übergossen von der sinkenden Sonne — es war wirklich ein bezauberndes Bild! Vorsichtig rollen wir durch mehrere steile etwas alpin anmutende Serpentina hinab in die Tiefe und eilen dann, ohne uns viel umzusehen, weil der

Abend kam, weiter, bis wir in dem hübschen Städtchen Künzelsaulanden, das uns gastlich aufnahm für die Nacht.

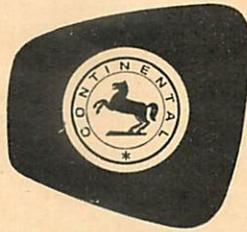
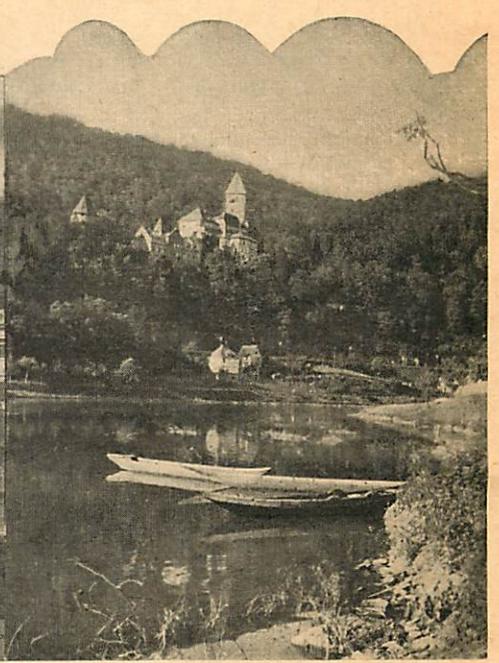
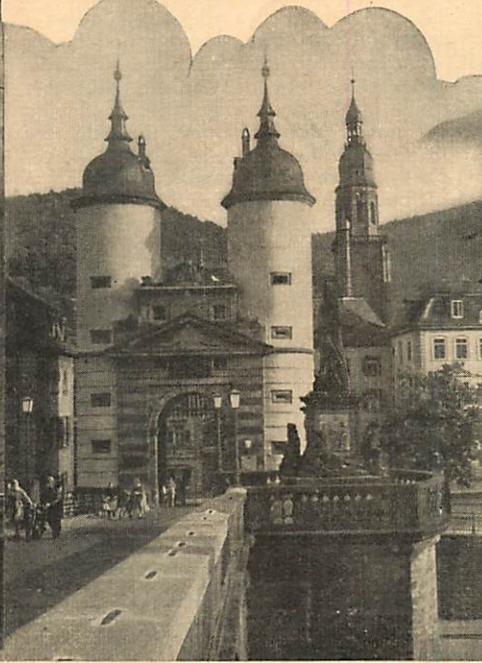
Andern Tags zeigt uns ein Bummel durch den reizenden Ort, durch seine heimeligen Gassen und den weiten Marktplatz, wo ein ragendes Rathaus über das Wohl und Wehe der Stadt wacht, daß man hier sehr wohl einige Zeit bleiben könnte. Zudem bietet auch die Landschaft ringum viel Erfreuliches, da dort eine große Zahl sehenswerter Schlösser und Burgen steht. Um nur einige zu nennen, die der Schauplatz sind von Agnes Günthers fesselndem Roman: „Die Heilige und ihr Narr“. Da ist die mächtige Langenburg; da ist weiter das kleinere Thierberg und schließlich das stolze Morstein. Und außerdem — wir sind ja im Hohenloischen Burgenlande — ist da die Stammburg des alten Geschlechts Neuenstein, da ist weiter Öhringen, Stetten und manch andere noch. Schade, daß unsere Zeit beschränkt ist und wir nur wenig sehen können von all diesen Herrlichkeiten, daß wir weiter müssen.

Zurück also auf dem gleichen Wege, den wir kamen, hinüber über die Kocherbrücke und

durch das reizende Bad Ingelfingen mit seinen beiden Hoheloheschlössern und der merkwürdigen Münze nach Griesbach, wo wir tags zuvor das Kochertal erreichten. Weiter nach dem noch mauerumgürteten Niedernhall, wo in einem mächtigen Hause neben der Brücke der Ritter Götz seine Schulzeit verbrachte; auch hier wächst ein sehr feiner Wein, wie fast in allen Orten im Tale. So auch in Forchtenberg, das man wegen seines mittelalterlichen Charakters wohl das „Rothenburg des Kochertals“ nennen darf. Über Ernsbach, das ehemals feste Sindringen und Ohrnberg sowie Neuenstadt mit seiner einzigartigen Linde erreichen wir schließlich wieder Bad Friedrichshall genau bei dem ehrwürdigen, altersgeschwärtzten Rathaus, das wir schon früher sahen. Nach rechts hin überschreiten wir nun wieder den Neckar, wenden uns aber bei der Straßengabelung links und fahren durch den Ortsteil Jagstfeld nach Offenau, um — etwas nach links rückwärts fahrend — die Fähre zu gewinnen, die anstatt der bei Jagsthausen gesprengten Brücke es ermöglicht, auf andere Flußufer zu gelangen, wo droben auf steiler Höhe eine ganze stolze Stadt mit wehrhaften Türmen ein völlig mittelalterliches Bild bietet. Zunächst bleiben wir drüben am Flusse

Links oben: Wimpfen.

Unten von links nach rechts: Schillers Geburtshaus in Marbach, Heidelberg, Zwingersberg.



GELBSIEGEL

GELBSIEGEL

GELBSIEGEL

standfest

langlebig

wirtschaftlich



Reiseführer und Atlanten

Europa im Automobil mit guten Auto-Karten, Länder- u. Routenbeschreibungen. Neuausgabe 1952 **DM 19.50**

Europa-Touring. Führer u. Atlas durch alle europäischen Länder. **DM 21.-**

Österreichisches Tourenbuch.

Sämtl. österr. Bundesländer in einem Band. Reich illustriert, Reisebeschreibungen und Kartenmaterial **DM 17.-**

Grieken, Oesterreich mit Anhang für Automobilisten. 430 Seiten mit vielen Karten und Abbildungen. **DM 12.80**

Reiseführer Schweiz. Illustriert. Touristenhandbuch für Reisen in der Schweiz. **DM 9.90**

Reisehandbuch Schweiz. 192 Tiefdruckbilder, 40 Kartenblätter, usw. **DM 14.80**

Iro-Straßenatlas für Deutschland, Schweiz, Westösterreich mit Städtedurchfahrtsplänen und Reiseführer **DM 9.50**
Conti-Atlas für Deutschland mit

Autobahnspezialkarten und Sonderkarten der europ. Länder **DM 9.80**

Bestellungen erbeten an

HEINRICH VOGEL

Kraffahrttechnischer Vertrieb GmbH.

MÜNCHEN 2, Kreuzstraße 29

und besuchen die herrliche Stiftskirche von **Wimpfen im Tal**, wie dieser Ortsteil heißt. Und dann erst fahren wir hinauf nach **Bad Wimpfen**, das sich ohne Überheblichkeit das „**Rothenburg am Neckar**“ nennen dürfte. Denn tatsächlich — alles findet sich hier, was man in größerem Ausmaße in der berühmten Tauberstadt sehen kann: Finstere Tore, gewaltige Mauern, enge Gassen mit entzückenden Fachwerkhäusern und über allem riesenhafte, himmelstürmende Türme; dazu eine Hohenstaufenpfalz, ein Kloster und daneben ganz moderne Kuranlagen, wo Kranke zu genesen hoffen. Ungern scheidet man aus der fesselnden mittelalterlichen Stadt. Aber es muß sein und so fahren wir zurück bis **Offenau** und gewinnen hier die große Straße durchs **Neckartal** wieder. Schade, daß sie so belebt ist, daß dadurch das entzückende Tal so viel verliert von seiner Schönheit, die eigentlich erst hier richtig beginnt.

Vor uns taucht das altertümliche **Gundelsheim** auf, beschützt von der Deutschordensfeste **Hornegg**; dann steigen wir bei dem kleinen **Weinort Neckarzimmern** einmal aus und klettern hinauf zu der prachtvoll erhaltenen **Burg Hornberg**, wo der Ritter mit der eisernen Hand lange lebte und auch starb. Damit nehmen wir endgültig Abschied von ihm und fahren über **Neckarelz** und **Neckargerach**, auf das vom andern Ufer die efeuumsponnene **Minneburg** herabblickt, weiter durch das vielgewundene Tal, bis vor uns über einem kleinen Ort eine stattliche **Burg** aufleuchtet. Bevor wir sie erreichen, stoppen wir aber einmal und blicken durch unser gutes Glas hinüber zu den mächtigen Bäumen drüben auf dem linken Ufer. Dort nämlich horsten noch mächtige **Fischreier**, die man auch gelegentlich über dem Wasser schweben sieht, wo sie ihre Nahrung suchen als böse **Fischräuber**. Dann sind wir in **Zwingenberg**, hinter dessen wunderschöner **Burg** sich die romantische Schlucht hinaufzieht, die der Schauplatz ist des **Weber'schen „Freischütz“**.

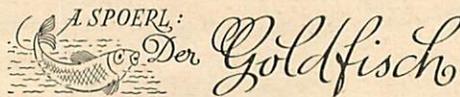
Durch das kleine aber reizende **Lindach** und das betriebsame Städtchen **Eberbach** führt uns in vielen launenhaften Bögen der **Neckar** nach **Hirschhorn**. Wieder umfängt uns hier lebendes Mittelalter, wieder sehen wir all die bekannten Requisiten, die ein befestigter Ort in jener unsicheren Zeit hatte, und geben uns ihrem Zauber hin. Im nahen **Neckarsteinach** erwarten uns dann neben hübschen Fachwerkhäusern gleich vier **Burgen** auf einmal und zugleich lenkt drüben auf dem andern Ufer ein mächtiger Bergkegel unsere Blicke auf sich, der von einer ebenfalls befestigten kleinen Stadt gekrönt wird — **Dilsberg**.

Landschaftlich immer schöner, großartiger wird nun das **Neckartal**, immer schlechter, ja geradezu miserabel die aus **Schlaglöchern** jeden

Kalibers bestehende Straße, die den zahllosen sie passierenden Ausländern bestimmt den richtigen Eindruck vermittelt von der bei uns herrschenden Ordnung. Aber wir ärgern uns nicht, sondern bummeln entsprechend langsam weiter in der schluchtartigen Enge des Tales, das eingerahmt wird von dunklem Wald, aus dem bald hier, bald da rote Buntsandsteinwände aufleuchten. Wirklich — hier ist das **Neckartal** das, was man sich immer von ihm vorgestellt hat. Dann dauert es nicht mehr lange, und in dem sich wieder etwas weitenden Tale sonnen sich entzückende Villenorte wie das malerische **Neckargemünd**, **Schlierbach** und **Ziegelhausen**, die alle schon Vorposten sind der türmreichen Stadt, die wir gegen die untergehende Sonne noch eben erkennen können — **Heidelberg!** Nicht lange, und wir sind in der vielbesungenen entzückenden **Musenstadt**, die der Krieg völlig verschont hat, die dafür aber jetzt eine starke Besatzung in ihren Mauern dulden muß. Schade, daß das recht sehr den Genuß mindert, den man sonst haben würde. Es paßt einfach nicht zum Charakter von „**Heidelberg**, der feinen, der Stadt an Ehren reich“, wo man als junger Student einst so unvergeßliche Semester verbracht. Nun — es wird auch wieder einmal anders werden und das unverfälschte Bild der liebenswerten Stadt zu sehen sein.

Ein **Abendbummel** durch die von früher her so vertrauten Straßen, ein kleiner Streifzug durch die bekannten **Studentenlokale**, die aber heute fast verödet sind, und schließlich ein später Aufstieg hinauf zum **Schloß**, zur aussichtsreichen **Scheffelterrasse**. Unvergeßlich, wie nach **Aufgang** des fast vollen **Mondes** die zaubernd schöne, rote **Ruine** zu glühen begann, wie die **Dächer** und **Firne** der tief unten liegenden Stadt aufleuchteten und das **ferne Tal des Rheins** in silbrigem **Dunst** erstrahlte.

Ehe wir **Abschied** nehmen am andern **Morgen**, lenken wir unsern **Wagen** erst noch einmal hinauf zum **Schloß**, um auch im strahlenden **Sonnenschein** noch einmal das herrliche **Heidelberg** zu grüßen, um noch einmal hinab zu blicken auf das **Tal** des glitzernden **Neckar**. Und da es ein **Sonntag** ist hell und klar, ein selten schöner **Tag** im **Jahr**, fahren wir weiter bergauf, tollen durch viele **Kurven** im dichten **Tann** immer empor, bis wir oben sind auf der **Höhe** des **Königstuhl**. Und weit lassen wir hier die **Blicke** schweifen in die **Runde** über das schöne **deutsche Land** zu unsern **Füßen**, zu dem **leuchtenden Bande** des **Vater Rhein** und hinüber bis zu dem **blauen Höhenzug** der **Vogesen**, der das herrliche **Bild** begrenzt. Dann wenden wir uns **still** und fahren wieder talwärts und weiter — der **fernen Heimat** entgegen. **J. Kehling**



Die **Autobahn** hat uns **Adolf Hitler** geschenkt, — für tausend **Mark** je laufenden **Meter**. Aber was mich angeht — denn ich rede lieber von mir als von **Hitler** — mir ist sie zu gefährlich. Man fährt dahin und freut sich, daß man ein feines **Auto** hat. Und fast fertig bezahlt. Und dann nähert man sich irgendwo zwischen **Karlstadt** und **Darmsruh** einer **Straßenüberführung** aus **Beton**. Von weitem war sie noch klein und unbedeutend. Nun ist sie angewachsen und trägt in **Lebensgröße** ein **Schild** von links bis rechts: „**Fahrt Occidental**.“ Ich bin nicht ganz sicher, ob ich **Occidental-Reifen** fahre. Es scheint da offenbar **Unterschiede** zu geben. Und so halte ich an und **hocke** mich neben mein **Auto** und sehe nach. Was ich befürchtet hatte: **Unter** meinem **Wagen** sind keine **Occidental-Reifen**. Etwas **unsicher** geworden fahre ich weiter.

Nach **fünf Kilometern** kriecht die nächste **Unterführung** aus dem **Horizont**: „**Geier-Reifen** sind geräuschlos.“ Können **leise Gummireifen** überhaupt **Geräusche** machen? Allerdings, wenn man genau **hinhört**, ist da ein **Summen**. Das also sind die **Reifen**. Es hat mich nie gestört, **darum** höre ich auch nicht weiter hin. Und höre es doch immer **lauter**. Auf die **Dauer** wird das unerträglich!

Aus meinen **Gedanken** reißt mich die dritte **Unterführung**: „**Rennerprobe** sind **Fleischer-Reifen**.“ Ich gehe vom **Gaspedal**. Denn **Fleischer-Reifen** fahre ich auch nicht, und wer weiß, was mir bei hohen **Geschwindigkeiten** passieren kann, wenn ich nicht **rennerprobe** Reifen fahre. Vielleicht, **denke** ich, **nehmen** die **Fleischer-Leute** meine **anderen** Reifen in **Zahlung**, denn sie sind noch ganz **neu**.

Vierte **Brücke**: „**Angleterre** ist **gleitfest**.“ — An die **Geräusche** kann man sich **gewöhnen**. **Schnell** fahren braucht man auch nicht. Nur **Gleiten** ist **gefährlich**; da

sieht man in der **Illustrierten** die **zertrümmerten Autos** oder **Omnibusse**, die von der **Straße** rutschten. **Übrig** bleiben im **Text** dann **zu**hause je eine **Frau** mit **verlorenen Kindern**. Und ich will mit meinem **Auto** nicht ins **Rutschen** kommen, sondern nur noch **ohne Unfall** die nächste **Stadt** erreichen und die nächste **Angleterre-Ver tretung**.

„**Reith** ist **unverwundlich**.“ — Die **Brücke** liegt schon hinter mir. Ein **verwüsteter Reifen** ist das **Gefährlichste!**

Ich bin nicht **beeinflussbar**. Aber ich kann mir auch nicht vorstellen, daß die **Leute** lügen, die so große **Plakate** anbringen dürfen, dafür ihr **Geld** bezahlen, oder sogar in der **Zeitung** **abgedruckt** werden mit **freundlichen Bildern**, wo **Hochglanz Glanzfix** fix dem **Wagen** verleiht, oder ein **Mädchen** glücklich ist, einen **Wagen** mit der **Fußluftpumpe** wieder **aufpumpen** zu dürfen, ein **seriöser** **Geschäftsmann** die **Nacht** durch mit einer **Patentbrille**, die die **Scheinwerfer** des **Gegners** zu **bedeutungslosen Pünktchen** werden läßt. — **Einer** ohne **Sachkenntnisse** äußerte, mein **Auto** sei schon ein **fahrender Zuhörler**. Ich will auch nicht so weiter machen, denn mein **kleiner Junge** braucht nun **endlich** seine **neuen Schuhe**. (Schluß auf Seite 36)



Der begehrte Autosuper für Wagen- und Heimempfang



„**Monza**“ — der **Wunsch aller Volkswagen-Fahrer**

Drei **überragende Vorteile** zeichnen diese **Empfangsanlage** von **Becker-Autoradio** aus:

1. Übernahme der **VW-Uhr** in den **Empfänger**. **2.** **Netzanschluß** für **Heimempfang**. **3.** **Gefertigt** im **Deutschen Autoradio-Spezialwerk**. **Fragen** Sie nur Ihren **VW- oder Rundfunkhändler**.

Max Egon Becker — Autoradiowerk — Ittersbach über Karlsruhe 2

MERCEDES-BENZ

im Frühjahr 1952

Sie finden in unserem Programm das Fahrzeug, das Ihren Wünschen entspricht

Typ 170 V

Ein Begriff für Zuverlässigkeit und Sicherheit.

Preis für Innenlenker
einschließlich Bereifung ab Werk DM 7900. -

Typ 170 D

Wer besonders wirtschaftlich fahren will, wählt den Dieselmotor. Er ist sparsam, zuverlässig bei erstaunlichen Fahreigenschaften. Ab 25. 2. 52 um DM 475. - im Preis gesenkt.

Preis für Innenlenker
einschließlich Bereifung ab Werk DM 8950. -

Typ 170 S Modell 1952

Neu: mit Lenkradschaltung, Hypoidhinterachse und weiteren wesentlichen technischen Verbesserungen zur Steigerung des Fahrkomforts.

Preis für Innenlenker
einschließlich Bereifung ab Werk DM 9950. -

Typ 170 DS

Diese Ergänzung unseres Programms verbindet die Wirtschaftlichkeit des Dieselmotors mit dem Fahrkomfort der S-Klasse.

Preis für Innenlenker
einschließlich Bereifung ab Werk DM 10800. -

Typ 220

Unser temperamentvoller 2,2-Liter-6-Zylinder-Personenwagen, der sich in kürzester Zeit im In- und Ausland Tausende von begeisterten Freunden erworben hat. Als Innenlenker und Cabriolet 2-3sitzig und 4-5sitzig lieferbar.

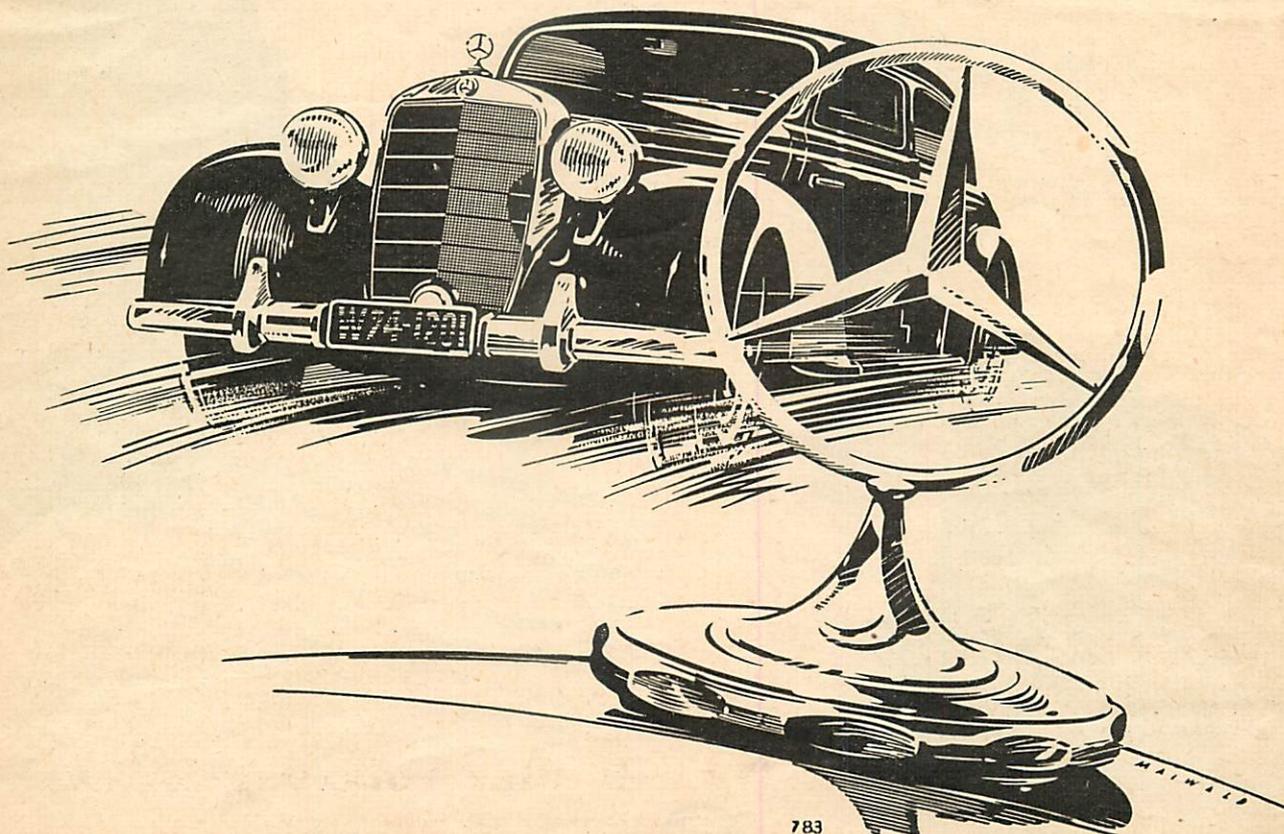
Preis für Innenlenker
einschließlich Bereifung ab Werk DM 11750. -

Typ 300

Der Wagen internationaler Sonderklasse für höchste Ansprüche. Als Innenlenker und Cabriolet 5-6sitzig lieferbar.

Preis für Innenlenker
einschließlich Bereifung ab Werk DM 19900. -

MERCEDES - BENZ hervorragend in Konstruktion, Formgebung und Qualität



783

DAIMLER - BENZ AKTIENGESELLSCHAFT

Ein Petruslenkrad habe ich mir noch schnell gekauft, weil man — wenn ich die Petrus-Leute richtig verstehe — mit anderen Lenkrädern nicht sicher Autofahren kann. Aber nun ist Schluß! Keine Wellpappekartons mehr mit Einbauanleitung! Keine neuen Löcher mehr in die lackierte Karrosserie, und keine neuen Kabel, die immer irgendwo abgehen und dann Kurzschluß machen, so daß ich schon ganz froh bin, wenn wenigstens noch die Zündung geht.

Nur hat da in der Zeitung gestanden, wie unverantwortlich es sei, mit verschmutzter Windschutzscheibe zu fahren. Und es bedürfe nur eines leichten Drucks mit dem linken Daumen und klarem Wasser spritze gegen die Windschutzscheibe und wasche sie in rasender Fahrt wieder sauber. Mein Junge muß wirklich neue Schuhe haben, aber gerade deshalb muß ich mich ihm erhalten.

So bin ich heute wieder in der Werkstatt: derjenige nämlich, der die Wasserspülung für die Windschutzscheibe einbaute, hatte ein paar elektrische Kabel verwechselt, die seinem Schraubenschlüssel im Wege waren. Wenn ich nun auf die Fußbremse trete, gehen die Scheinwerfer an. Wenn das Kühlwasser kocht, springt der linke Winker heraus. Und wenn ich den Winkerschalter betätige, hupt es und der Zigarrenanzünder glüht. Das irritiert mich.

Ich stehe dabei und wiederhole dem Elektriker, wie ich es wieder haben will. Der Lehrling, der in einer ordentlichen Werkstatt erst neben dem Wagen und später auf der Rechnung steht, sieht unter die Motorhaube und zeigt auf den viereckigen Glasbehälter meiner Windschutzscheibenwasserspülung: „Sie, was ist das?“

Und weil ich denke, daß dieser dumme Lehrling selber einmal Meister des Kraftfahrzeughandwerks wird, sage ich: „Das ist ein Aquarium.“

„Han?“
„Ein Aquarium,“ wiederhole ich, weil er noch immer so dumm ist, und wahrscheinlich immer noch Kraftfahrzeugmeister werden will.

„Zweng was brauchst du denn dös?“
„Für meinen Goldfisch.“

„Han?“
„Goldfisch.“

„An Goldfisch?“
„Der bringt Glück beim Fahren, insbesondere bei Nebel und auf Glatteis.“ Schlagfertig bin ich.

„Aber da unter der Haubn, da können's ja garnet hinschaugn.“

„Das macht nichts. Glück bringt er trotzdem.“

Er ist ganz ergriffen und vergißt sogar, dem mürrischen Monteur richtig die Lampe zu halten. Dafür hätte er beinahe eine Fotze bekommen, hält die Lampe nun richtig, aber schaut noch immer auf den Glasbehälter. — Die Schiebetür der Werkstatt wird aufgeschoben. Ein neuer Kunde, die Nase dicht hinter der Windschutzscheibe, rangiert seinen Wagen herein. Nun

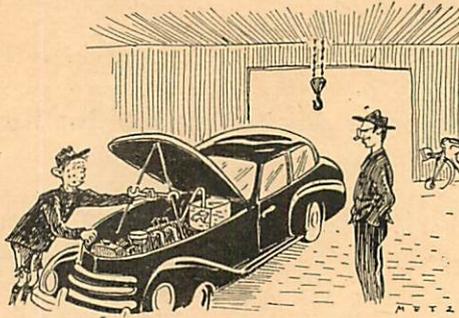
muß er warten, denn der Elektriker ist noch ganz bei mir beschäftigt und dem idealen Schaltplan schon näher gekommen: wenn man auf den Hubknopf drückt, gehen die Scheibenwischer!

„Verzeihung,“ sagt der neue Kunde zu mir, „was haben Sie da unter der Motorhaube?“ Und deutet auf den Glasbehälter meiner Windschutzscheibenwasserspülung.

„An Aquarium,“ belehrt ihn der Lehrling, weil er es jetzt weiter gebracht hat.

„Wie bitte?“ fragt der neue Kunde und steht auf Öl. „Da tut er seinen Goldfisch ein,“ und der schwarze Lehrlingsdaumen zeigt auf mich.

„Wie bitte?“



„Zum Glück bringa,“ sagt der Lehrling ganz ernst, denn wegen meines vielen Zubehörs bin ich als Kunde angesehen.

„An Mordsglück bringt der, der Goldfisch. Aa, wenn die Haubn zu is, und ihn koana siecht.“

Der Kunde geht ein wenig auf und ab. — „Da sperren Sie einen Goldfisch hinein?“ Neben mir ist er stehen geblieben.

Der Lehrling bestätigt das, glaubwürdig, noch unverdorben und mit redlichen Oltupfen im Gesicht.

Ich will gerade etwas sagen, da sagt schon der Kunde: „Das hält doch kein Goldfisch aus.“

„Das muß auch der Lehrling einsehen: „Oid wird der da net, natürli.“ Macht wohl eine innere Rechnung auf: „Dreihundert Kilometer, die halt er scho.“ Hat Zweifel: „A Guata aa vierhundert, wenns an ganz an strammer is.“

„Ja und dann?“ Die Krempe des Kundenhutes senkte sich.

Ja dann? denkt auch der Lehrling. „Dann muß er halt wieder an neuen tanken. Die kennas kaafa.“

„Und der liebe alte, der vorige Goldfisch?“
„Der is hi.“

Und wenn ich mir den neuen Kunden näher ansehe, glaube ich sogar, es ist unser evangelischer Pfarrer.

„Haben Sie kein Herz?“ fragt er mich.

Es ist an der Zeit, ihn aufzuklären. Man soll keinen Pfarrer und keinen Menschen kränken, auch nicht, wenn es einen lustig macht.

Aber der schreitet schon wieder auf und ab: „Und wenn es auch nur ein kalter Fisch ist, wahrlich so ist es doch eine Kreatur Gottes.“ — Und sieht den Gummischlauch, der zum Behälter führt: „Da ist sogar ein Schlauch.“

Darüber hat der Lehrling auch schon nachgedacht: „Da kriegt der Goldfisch Luft, damits eam net z'hoas wird unter der Haubn.“

Just kommt der Meister. Der sieht auch den Glasbehälter meiner Windschutzscheibenwasserspülung, fragt aber nicht, sondern findet mit den Augen von den Gummischläuchen bis zur Pumpe und zu den Spritzdüsen.

„So etwas sollte verboten werden,“ sagt der Kunde, ganz bestimmt der evangelische Pfarrer.

„Naa,“ meint der Meister.

„Abgesehen davon, daß es schnöder Aberglaube ist.“

„Naa, Aberglaube is dös net.“ Der Meister hat erkannt, daß es eine Windschutzscheibenwasserspülung ist.

„Sie als alter Meister glauben daran?“

„I halt net vui davon. Aber wanns die Kunden mögn.“

„Kein Grund zur Tierquälerei!“

„Dös siech i net ei,“ denn von der Goldfischtheorie weiß der Meister nichts.

„Übrigens,“ sagt der Kunde, „glaube ich das Ganze auch nicht.“ — Na endlich!

„Dös könnens fei scho glaubn,“ sagt der Meister arglos.

Da setzt sich der Kunde wieder in seinen Wagen, läßt die Schiebetür zur Seite schnurren und fährt davon zu einer anderen Werkstatt.

Und in meinem Heimatkurort stehen die Leute um mein Auto und suchen dauern nach dem Knopf, mit dem sie die Haube öffnen könnten und den armen Goldfisch sehen. Und sie grüßen mich nicht mehr, weil sie bessere Menschen sind, die keinen Goldfisch abfahren, nicht einen auf dreihundert Kilometer, höchstens vierhundert. Und sehen düster auf mich. Nur der Fischhändler ist noch freundlich zu mir; er hat Karpfen und Renken in einem gläsernen Kasten, zieht sie mit dem Netz heraus, wickelt sie lachend in Zeitungspapier, das dann immer noch zappelt und klopfert noch einmal beruhigend mit dem Holzhammer darauf. Und er findet mich garnicht so schlimm.

Und wenn die anderen Leute mich weiter so behandeln — tue ich wirklich einen Goldfisch in den Behälter meiner Windschutzscheibenwasserspülung!

BOSCH

Ich fahre gut -
doch bei Pannen bin ich hilflos. Ich weiß mich aber dagegen zu schützen, zumindest gegen elektrische Defekte: Mein Wagen muß mit BOSCH gerüstet sein! Ich habe erlebt, was vom Anlasser und der Batterie, von zuverlässiger Zündung, einwandfreiem Licht und guten Signalen abhängt. Deshalb darf man in meinen Wagen nur BOSCH-Erzeugnisse einbauen, wenn man mich zufriedenstellen will.

Kunden, die BOSCH verlangen,

verstehen etwas vom Auto. Sie lassen sich nichts vormachen und achten genau auf die BOSCH-Marke, wenn sie eine Nebellampe, eine Batterie oder Kerzen kaufen. Ich weiß auch, warum ich so viele zufriedene Kunden habe. Einfach deshalb, weil ich jedem Kunden sozusagen nur das Beste biete und mit jedem von mir eingebauten BOSCH-Erzeugnis Zufriedenheit verkaufe. Es hat schon seinen Grund, daß meine Kunden auf BOSCH schwören, denn: BOSCH im Auto - gut gekauft!



ROBERT BOSCH GMBH STUTTGART

SPORTKALEIDOSKOP

Deutschland ist in der endgültigen und auf 60 Teilnehmer beschränkten Startliste des 24-Stunden-Rennen von Le Mans mit fünf Wagen vertreten und zwar starten drei Mercedes „SL“ mit den Fahrern Caracciola, Lang und Kling sowie zwei 1,5-l-Porsche. Die meisten Bewerber stellt Frankreich mit 19 Wagen, dann folgen England (18), Italien (13), USA (3) und Spanien (2).

Weltmeister Fangio gewann in Buenos Aires auf einem 2-l-Ferrari ein über 141,2 km führendes Rundstreckenrennen in 1:17:19,2 Std. vor seinem Landsmann Menditeguy auf Maserati.

Die offizielle Werkmannschaft von Ferrari setzt sich heuer aus Ascari, Taruffi, Dr. Farina und Villoresi zusammen. Neben den kompressorlosen 4,5-l-Formel-I-Wagen kommen für die Formel-II-Rennen neuentwickelte Zweiliter-Wagen zum Einsatz.

Im „Großen Preis von Turin“ siegte Luigi Villoresi auf einem 4,5-l-Ferrari mit einem Durchschnitt von 119,6 km/st. Den zweiten Platz belegte Taruffi (2,5-l-Ferrari) vor seinem Markengefährten Fischer-Schweiz. Der einzige deutsche Teilnehmer, Hans Stuck, schied, ebenso wie Ascari und Farina, nach einer Karambolage aus.

Einen weiteren Ferrari-Erfolg errang Alberto Ascari beim „Großen Preis von Pau“. Er benötigte für 275,5 km drei Stunden und erreichte dabei einen Durchschnitt von 91,8 km/st. Rosier-Frankreich auf Talbot belegte den zweiten Platz.

Weltmeister Manuel Fangio hat für die kommende Saison einen Vertrag bei B.R.M. unterzeichnet. Zusammen mit Stirling Moss-England vertritt er die Farben der „British Racing Motor“ bei sämtlichen Weltmeisterschaftsläufen.

Für die Läufe um die Automobil-Weltmeisterschaft sind folgende Termine vorgesehen: 18. 5. Großer Preis der Schweiz (F I), 30. 5. 500 Meilen von Indianapolis (formelfrei), 22. 6. Großer Preis von Europa in Belgien (F I), 6. 7. Großer Preis von Frankreich (F II), 19. 7. Großer Preis von Großbritannien (F I), 3. 8. Großer Preis von Deutschland (F II), 17. 8. Großer Preis von Holland (F II), Großer Preis von Italien (F I), 26. 10. Großer Preis von Spanien (F I) und 14. 12. Großer Preis von Rio de Janeiro (F I).

Ein FIAT-Campagnola-Mehrzweckfahrzeug verbesserte den bisher von den Schweizern Berny-Loos gehaltenen Langstrecken-„Rekord“ von Kapstadt nach Algier um nahezu 59 Stunden. Die fünfköpfige Besatzung benötigte für die 15 000 km lange Strecke quer durch Afrika 11 Tage, 4 Stunden und 54 Minuten.

Nachfolger von Ing. Henn im Generalsekretariat der ONS wurde Karl v. Guillaume.

Vier neue Klassenrekorde stellte auf der Via Appia bei Rom Piero Taruffi auf seinem Doppelrumpf-„Italcorse“ (mit Maserati-Motor) in der Klasse bis 2000 ccm auf. Taruffi erreichte über 50 km 226,7 km/st, über 100 km 224,7 km/st, über 150 km 222,6 km/st und über 200 km 219,8 km/st Durchschnitt.

Major Gardner-England beabsichtigt auf dem Salzsee von Bonneville (USA) die von Taruffi entführten Wagen-Rekorde der Klasse bis 2000 ccm sowie bis 1500 ccm nach England zurückzuholen. Als Rekordwagen ist ein MG mit auswechselbaren Motoren vorgesehen.

Mit dem Ziel in Montreux veranstaltet der Schweizer Automobil-Club am 24./25. Mai ein Omnibus-Rallye, an der auch deutsche Busse teilnehmen werden.

Viel von sich reden machte die belgische Porsche-Fahrerin Mdm. Gilberte Thirion. Bei einem „Kilometer-Lancé“ in Wolvthem-Belgien belegte sie mit 191,1 km/st in der Klasse der Serien-Sportwagen den ersten Platz und in der Geschwindigkeitsprüfung der Sonnensternfahrt nach Cannes fuhr sie mit 181,6 km/st ebenfalls Bestzeit. — Auf den zweiten Platz kamen hier gemeinsam Sauerwein/Orsich (die in der Gesamtwertung dieser Klasse den vierten Platz belegten) und Hempel/Ringel mit 180,0 km/st, ebenfalls auf Porsche. In der Klasse bis 2500 ccm holten sich Alex v. Falkenhausen mit Gattin auf BMW den zweiten Platz.

Die Motorrad-Weltmeisterschaft 1952 wird in acht Läufen ausgetragen. Die Klassenläufe verteilen sich auf den Großen Preis der Schweiz in Bern (17./18. Mai), die englische TT auf der Insel Man (9./13. Juni), die Großen Preise von Holland in Assen (28. Juni), von Belgien (6. Juli), von Deutschland auf der Solitude (20. Juli), den Ulster-Grand-Prix in Irland (14./16. August), den Großen Preis der Nationen auf der Monzabahn in Italien (14. September) und den Großen Preis von Spanien (5. Oktober).

Der Argentinier Veifro Meo verbesserte auf einem 49-ccm-Alpino-Motorrad erneut die Klassenbestzeit über einen Kilometer und eine Meile mit fliegendem Start und schraubte die Rekordmarken auf 92,1 km/st bzw. 90,4 km/st.

Bei den Motorrad-Rennen in Pau belegte Hein Thörn-Prikkler auf Moto-Guzzi in der Viertelliter-Klasse hinter Anderson-England (Guzzi) und Oranda-Spanien den dritten Platz.

Der bekannte Bocholter Rennfahrer Heeks fährt die Rennen dieser Saison auf AFM.

Zum Großen Preis von Luxemburg wurden für das Formel-III-Rennen Walter Komossa - Scampolo, Helm Glöckler - Deutsch-Bonnet und Lang - Cooper eingeladen.

Die FIM hat für die Saison 1952 38 internationale Moto-Cross-Konkurrenzen genehmigt. An nationalen „Leistungsprüfungen für Motorräder“ wurden bei der OMK 60 Termine angemeldet, wovon die ADAC-Dreitagefahrt „Durch Bayerns Berge“ (4./6. Juli), und die ADAC-Sternfahrt zum Nürburgring (23./24. Mai) international ausgeschrieben sind.

Der bekannte Motorrad- und Wagen-Rennfahrer Paul Greifzu-Suhl vollendete am 7. April sein 50. Lebensjahr.

Der Schweizer Motorsport-Kalender sieht für 1952 acht Veranstaltungen vor und umfaßt folgende Termine: 3./4. Mai Int. Rasenrennen in Zürich und Rundstreckenrennen in Lausanne, 17./18. Mai Großer Preis der Schweiz (Weltmeisterschaftslauf), 31. Mai/1. Juni Bergrennen Monthey-Les Giettes, 14./15. Juni Int. Rundstreckenrennen in Zürich-Regensdorf, 21./22. Juni Int. Bergrennen Altstätten-Stoss, 12./13. Juli Rundstreckenrennen Pruntrut, 20. Juli Rasenrennen in Basel, 30./31. August Rundstreckenrennen Martigny.



PEER

KING SIZE

EINE
AMERICAN BLEND-CIGARETTE
IM GROSSFORMAT DER
INTERNATIONALEN
EXTRAKLASSE

An der Spitze aller Autoblätter

marschiert mit 152 000 Auflage die „ADAC-Motorwelt“. Sie bringt Ihr Angebot lückenlos allen ADAC-Mitgliedern im gesamten Bundesgebiet zur Kenntnis.

Anzeigenannahme

durch die Anzeigenverwaltung ADAC-Motorwelt München 1, Theaterstr. 49 und die Annoncen-Expedition CARL GABLER G.m.b.H.

Zentrale: München 1, Theaterstraße 8
Telefon: 253 31, Drahtwort: Werbegabler durch deren Geschäftsstellen und Vertretungen in Augsburg, Bielefeld, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Nürnberg, Stuttgart und durch alle fachgerechten Werbungsmitler.



Zum sicheren Auftreten
des vollendeten Herrn
gehört nicht nur das gewandte
Benehmen – auch die
wohlabgestimmte Eleganz der äußeren Erscheinung.
Ihr korrekter Schlußpunkt ist der vornehme Schuh mit männlichem
Charakter, ein seriöser Dorndorf-Schuh,
der festen Halt und sicheres Auftreten gibt.

Geschäfte, die Dorndorf-Schuhe führen, nennt Ihnen die
Dorndorf-Schuhfabrik, Zweibrücken

c 7174 b

ADAC Allgemeine Clubmitteilungen

Bei einem Mitgliederstand von über 130 000 und ca. 800 Ortsclubs ist es infolge Platzmangel in Übereinstimmung mit der Hauptverwaltung der Schriftleitung der ADAC-MOTORWELT in Zukunft nur noch möglich, unter den amtlichen Clubmitteilungen allgemeininteressierende Nachrichten der Gause zu veröffentlichen. Mitteilungen der Ortsclubs können, soweit die Gause über eigene Gaumitteilungsblätter verfügen, nur noch in Sonderfällen veröffentlicht werden, wenn es sich um sportliche, touristische oder gesellschaftliche Veranstaltungen handelt.

Unsere neu hinzugekommenen Mitglieder dürfen wir um Verständnis darum bitten, daß wir aus technischen Gründen leider nicht in der Lage sind, die in diesem Jahre bereits erschienenen Nummern der ADAC-MOTORWELT nachzuliefern.

Gau BERLIN

Gau-Hauptversammlung.

Bei der in Anwesenheit des ADAC-Präsidenten Meyer-Seeborn durchgeführten Gau-Hauptversammlung wurden die ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder wiedergewählt, so daß sich der Vorstand wie folgt zusammensetzt: 1. Vorsitzender Dir. Lombardino, 2. Vorsitzender Prof. Dr.-Ing. Fauner, Schatzmeister und Gausyndikus Dr. jur. Weigelt, Gausportleiter Ing. Hermann Friedrich. Sowohl dem Gausportleiter als auch dem 1. Beisitzer Kamerad Wilhelm Fischer konnte die Ehrennadel für 40jährige ADAC-Mitgliedschaft überreicht werden. Die Silberne Ehrennadel für 25jährige Mitgliedschaft erhielten die Kameraden Erich Bohne, Max Krüger, Dr. Matschuck, Kurt Ritter und Dr. Arthur Weiß.

Gau HANSA

Kriegsbeschädigtenfahrt des Gaus.

Die diesjährige Schwerkriegsbeschädigtenfahrt des Gaus, die wiederum gemeinsam vom ADAC-Stadtclub Hamburg e. V. und der Deutschen Shell AG., Zweigniederlassung Hamburg zusammen mit dem NWDR durchgeführt wird, wird voraussichtlich am ersten Sonntag des September stattfinden. Wir bitten unsere Clubkameraden, sich den Termin schon jetzt vorzunehmen und hoffen zur gegebenen Zeit auf recht starke Beteiligung im Interesse unserer Kriegsbeschädigten.

Anschrift und Telefonnummer der Gausgeschäftsstelle.

Da noch immer Briefe und Zuschriften an die alte Anschrift Mönckebergstraße 5 kommen, geben wir erneut Anschrift und Telefonnummern der Gausgeschäftsstelle bekannt:

Anschrift: ADAC Gau Hansa, Hamburg 11, Strubbenhuk 10.
Tel.-Sammel-Nr.: 35 08 44/45 für allgemeine Auskunft und Beratung, Grenzverkehr (Triptiks und Carnets), Touristik und Verkehr, Technik, Mitgliederabteilung und Buchhaltung, 35 21 16 für: Sport, Presse, Hamburger Motorsport-Club (HMC) v. 1946 e. V. (ADAC).

Gau HESSEN

Die am 23. März in Kassel stattgefundene ordentliche Mitgliederversammlung des Gaus, die einen erfreulichen Besuch aus allen Teilen Hessens aufwies, stellte wieder die volle Übereinstimmung zwischen der Mitgliedschaft sowie den ADAC-Clubs einerseits und dem Gauvorstand andererseits unter Beweis.

Die Tätigkeitsberichte, welche vom Vorsitzenden, Gausportleiter und Gauschatzmeister verlesen wurden, lösten starken Beifall aus. Nachdem die Rechnungsprüfer bestätigt hatten, daß nicht nur der Kassenabschluß, sondern auch die Verwendung der Gaumittel „in Ordnung“ gingen, erfolgte jeweils einstimmig die Entlastung und die Wiederwahl des bisherigen Gauvorstandes. Neu hinzugewählt und mit dem Referat „Jugendbetreuung“ beauftragt wurde Clubkamerad Horst Leonhardt, Frankfurt a. M. Auch der Sonderausschuß wurde in seiner bisherigen Zusammensetzung einstimmig bestätigt. Der turnusmäßig als Rechnungsprüfer ausscheidende Direktor Klais hatte mit Rücksicht auf sein Alter gebeten, von seiner Wiederwahl abzusehen. Zu seinem Nachfolger wählte die Versammlung das Mitglied Willi Rauch. Ohne Debatte wurde auch der vom Vorstand aufgestellte Voranschlag für das Geschäftsjahr 1952 gebilligt, und in gleicher Harmonie wurden die Delegierten des Gaus für die Hauptversammlung des ADAC gewählt. Mit Recht stellte Vorsitzender Dr. Rasor in seinem Schlußwort die beispielhafte Übereinstimmung der Versammlungsteilnehmer in allen Clubfragen als einen starken Aktivposten des Gaus Hessen heraus, der es dem Gauvorstand ermöglicht, seiner Arbeit wie bisher nachzugehen, ohne sich mit kleinlichen Reibereien abgeben zu müssen.

Neue Verkehrseinschränkungen auf den Rheinuferstraßen.

Das Verkehrsministerium des Landes Rheinland-Pfalz hat bekanntgegeben, daß die Rheinuferstraßen, soweit sie durch die französische Besatzungszone führen, ab sofort für Lastkraftwagen und Zugmaschinen von Samstag Nachmittag 4 Uhr bis Montag früh 5 Uhr gesperrt sind.

Gau MITTEL RHEIN

Motorsport Club „Eifel“, Ahütte

Dieser junge und so überaus rührige Club führte am 23. 3. 1952 seine 1. Motorsportveranstaltung durch. Die Orientierungsfahrt führte über 180 km und es waren eine große Anzahl Fahrtteilnehmer am Start. Die Bestplatzierten waren: Bastges Edi, Zermüllen, Müller Ewald, Ahütte, Schmitz Toni, Adenau, Adans Paul, Ahütte, Hilgers Alfred, Ahütte.

Motorsportclub Daun, Daun/Eifel

Der wiedergegründete Motorsportclub Daun führte am 6. 4. 1952 eine Orientierungsfahrt durch. Die Teilnehmer mußten eine gut ausgesuchte und schwierig gehaltene Strecke zurücklegen.

Automobil-Club Koblenz

Die diesjährige Bildersuchfahrt führte der Automobil-Club Koblenz am 23. 3. 1952 bei schönstem Bildersuchfahrt durch. Preisträger wurde Reimund Stuplich, Koblenz.

Gau NORDBADEN

Die diesjährige Gau-Hauptversammlung hat am 30. März 1952 in Mosbach stattgefunden. Es wurden folgende Ämter im Gau-Vorstand neu besetzt: 2. Gau-Vorsitzender: Dir. Josef Klein, Mannheim, Gau-Schatzmeister: Karl Bürkle, Pforzheim, (Wiederwahl) Beisitzer im engeren Vorstand: Hans Seidenstricker, Seckach, Wagen- und Tourenreferent: Hermann Hennhöfer, Mannheim, Motorradreferent: Dr. Anton Lubber, Mannheim.

Die Versammlung nahm einen guten Verlauf und alle anwesenden Mitglieder waren von der freundlichen Aufnahme in der Stadt Mosbach, welche für unseren Empfang die besten Vorbereitungen getroffen hatte, höchst befriedigt.

Motorsportclub Dossenheim

Am 8. März 1952 wurde in Dossenheim bei Heidelberg unter Mitwirkung unseres Gau-Syndikus, Herr Dr. Wellbrock, der Motorsportclub Dossenheim e. V. gegründet. In dem Club haben sich 34 Mitglieder, hauptsächlich Motorradfahrer unter dem Vorsitz von Herrn Ludwig Rau zusammengeschlossen.



Bezugsquellen-Nachweis Nr. 12 durch Eterna Herrenwäschefabrik Passau

Gau NORDBAYERN

Harmonischer Verlauf der Gauhauptversammlung

In Anwesenheit des Generalsekretärs Dr. Junghans-München, verlief die von rund 500 Mitgliedern besuchte Gauhauptversammlung in der Universitätsstadt Erlangen durchaus harmonisch. Unter der gekonnten Wahlleitung des 2. Gauvors. und Generalsekretärs Dr. W. Endress vollzog sich der Wahlakt am Sonntag sehr rasch. Der 1. Vors. Michael Brunner-Fürth, der Schatzm. Rudolf Welzel-Herzogenaurach, der 1. Beisitzer Carl Frickinger-Ansbach, der 3. Beisitzer Dir. E. Schweighofer-Bad Kissingen, der Wagenreferent August Enser-Fürth und Revisor Walter Krotky-Nürnberg wurden sämtliche wiedergewählt, ebenso der gesamte Sonderausschuß, zu dem nur RA. Dr. Büttner-Aschaffenburg als stellvertr. Vorsitzender neu hinzugekommen ist. Ein Beweis, daß die bewährten Männer im abgelaufenen Jahr bestens zum Wohl der Mitglieder und des ADAC gearbeitet haben. In einer Resolution wurde die eilige Reparatur der schlechten nordbayerischen Straßen gefordert. Die stolzen Erfolgsberichte des Gauvorsitzenden und des Gausportleiters wurden mit großem Beifall aufgenommen.

Die erste Gauwertungsfahrt wurde nach Aschaffenburg, die zweite nach Bamberg vergeben. Nach Wunsiedel wird anlässlich des Luisenbrennens am 7./8. Juni eine Plakettenfahrt durchgeführt. Ab 1. 7. 1952 werden die „Gau-Nachrichten“ an alle Mitglieder kostenlos geliefert. Als nächster Tagungsort der Gauhauptversammlung wurde Ansbach bestimmt.

Gau SCHLESWIG-HOLSTEIN

Gauhauptversammlung

Die diesjährige Gauhauptversammlung mit ca. 500 Teilnehmern einen Rekordbesuch. Bei der Vorstandswahl wurde folgender geschäftsführender Vorstand gewählt: 1. Vorsitzender Adolf Dahm-Kiel, 2. Vorsitzender Wolfgang Jenne-Kiel, 3. Vorsitzender Alfred Kutzer-Eutin, Schatzmeister Fedor Schulz-Kiel, Gausportleiter Alfred Tetzner-Neumünster.

Für sportliche Erfolge wurden ausgezeichnet: Bernd Lipp-Lübeck, Harald Ströh-Kiel, Hermann Huss-Neumünster, Otto Kolan-Neumünster. Zum Ehrenmitglied des Gaus wurde Timm Heinrich Sievers-Rensburg ernannt.

Gau SÜDBADEN

Hauptversammlung

Der Gau Südbaden hielt am 29. 3. 1952 in Freiburg seine diesjährige Hauptversammlung ab, die einen reibungslosen Verlauf nahm. Die Jahresberichte wurden ohne Widerspruch entgegengenommen und dem Vorstand wurde Entlastung erteilt. Die Wahl erbrachte die Wiederwahl des bisherigen Gauvorstandes, hinzugewählt wurden als Referent für Touristik Jos. Boll, Freiburg, und als weiteren Beisitzer Dr. Albert Martens, Freiburg.

Der Gausportausschuß wurde in seiner bisherigen Besetzung wiedergewählt und um die Herren Fredi Waldmann, Freiburg, Fritz Farr, Lahr, und Jul. Roschach, Genzbad, erweitert.

Gautourenfahrt nach Oberitalien.

Der Gau Südbaden führt vom 30. Mai bis 8. Juni 1952 eine zehntägige Pfingstourenfahrt nach Oberitalien durch. Übernachtungen sind in Montreux (Genfer See), Stresa (Lagomaggiore), Gardone (Gardasee), Venedig, Meran und Bad Schachen vorgesehen. Die Reisepauschale beträgt 190.— DM pro Person. Ausführliche Ausschreibungen sind durch die Gaugeschäftsstelle Freiburg i. Brsg., Lessingstraße 14, erhältlich. Interessenten wollen sich umgehend melden.

Gau WESER-EMS

Veranstaltungen im Mai:

1. 5. Fahrt ins Blaue (MSG-Bremen-Nord), 4. 5. Friesland-Pokalfahrt (Ortsgr. Wilhelmshaven), 5. 5. Filmabend (MSC-Wesermarsch), 6. 5. Filmabend (AC-Emden), 7. 5. Filmabend (Ortsgr. Wilhelmshaven), 9. 5. Filmabend (AC-Harlinger Land), 14. 5. Filmabend (Kreisgr. Vechta), 15. 5. Filmabend (MSC-Cloppenburg), 18. 5. Fuchsjagd (AC-Osnabrück), 22. 5. Fuchsjagd (MSG-Bremen-Nord), 22. 5. „Staffette der Klubbkameradschaft“ (Kreisgr. Verden), 22. 5. Fahrt ins Blaue (MSC-Osnabrück), 25. 5. Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um Wildeshausen“ (Gau W.-E.), 25. 5. Zielfahrt nach Wildeshausen (Gau Weser-Ems), 5. Kriegsbeschädigtenfahrt (AC-Emden).

Automobil-Club Osnabrück

Veranstalter der am 14. 9. stattfindenden Fahrt „Rund um Osnabrück“ ist nicht, wie in der letzten Nummer angegeben, der MSC Osnabrück, sondern der Automobil-Club Osnabrück.

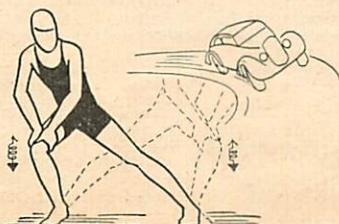
Gau WESTFALEN-OST

Der Gau Westfalen-Ost hielt am 29. März 1952 in den festlich geschmückten Räumen des Kurhauses Bad Salzuflen seine diesjährige Hauptversammlung ab. Trotz des starken Schneetreibens waren mehrere Hundert Mitglieder der Einladung des Gaus nach Bad Salzuflen gefolgt. Der 1. Vorsitzende, Dr. Walther Samm, konnte als Gast den Generalsekretär des ADAC, Dr. Junghans, München, begrüßen. Nach Verlesung des Geschäfts-, Finanz- und Sportberichtes wurde dem Gauvorstand einstimmig Entlastung erteilt. Die Wahlen brachten keine Veränderungen. Sämtliche Herren, die zur Wahl standen, wurden einstimmig wiedergewählt. Der Gauvorstand, der durch Neuwahlen um drei weitere Beisitzer erweitert wurde, setzt sich wie folgt zusammen: 1. Vorsitzender: Dr. Walther Samm-Bielefeld, 2. Vorsitzender: RA. Fritz Tiemann-Bielefeld, Gauschatzmeister: Bankdir. R. Windemuth-Bielefeld, Gausportleiter: Ing. Rudolf Solle-Heidenoldendorf, Beisitzer: Amtsgerichtsrat Dr. Ferd. Kleine-Paderborn, Oberstaatsanwalt a. D. Dr. Tornau-Detmold, Fabrikant Wilh. Dierks-Lübecke, Högner, Eberhard-Minden, Bögershausen, Harry-Wiedenbrück, Heidtkamp, Wilh., Kfm.-Bünde. Als nächster Tagungsort für die Gauhauptversammlung 1953 wurde Bad Oeynhaus bestimmt. Ein gemeinsames Essen mit anschließendem Ball beschloß die harmonisch verlaufene Gauhauptversammlung.

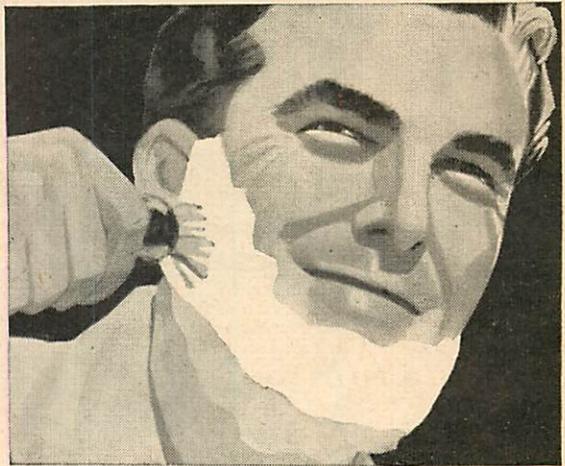
Muskelschmiering

Ausgleichs-Tips für Kraftfahrer

Die Federung wird stark belastet, wenn's Auto in die Kurve hastet. Im Wechsel beug' die Knie gut, dann spürst Du es, wie so was tut. (links u. rechts je 8—12mal nachfedern)



KALODERMA



GLYZERIN

HALTIG:

besonders reicher,
sahniger Schaum:
sanftes, sparsames
Rasieren!★

★ **GARANTIE:** Probieren Sie eine Kaloderma-Rasierstange oder eine Tube Kaloderma-Rasiercreme eine Woche lang. Wenn wir Ihnen zu viel versprochen haben, so schicken Sie uns bitte den Rest ein. Wir vergüten Ihnen dann umgehend den vollen Preis, sowie Portospesen.



Normalflasche DM 2,20
Doppelflasche DM 3,50

AUXOL★
rettet
Ihr Haar

★ *Biologisches Haartonikum von ungewöhnlich intensiver Wirkung*

An den ADAC Reiseonkel **Hier spricht der Reiseonkel**

Besuchsfahrt nach Lissabon

Anfrage Nr. 142: Ich habe den Wunsch, im Frühjahr, mit Freunden, eine Fahrt nach Lissabon zu machen, um einen Bekannten, der dort Stellung hat, zu besuchen. Welche Route schlagen Sie vor? Bekommt man Paß und Devisen? Bei der Entfernung rechne ich mit 3-4 Wochen Fahrtdauer.

Dr. H. E. in M.

Antwort Nr. 142: Um der Fahrt möglichst große Abwechslung zu geben, d. h. die Wiederholung gleicher Strecken zu vermeiden, empfehle ich Ihnen nach folgendem Routenplan zu reisen: Münster — Lünen — Autobahn bis Düsseldorf — Neuss — Jülich — Aachen — Lüttich — Marche — Sedan — Reims — Paris — Orleans — Tours — Portiers — Angoulême — Bordeaux — Bayonne — Hendaye — San Sebastian — Vitoria — Burgos — Valladolid — Salamanca — Ciudad Rodrigo — Fuentes de Oloro — Guarda — Covilha — Fundao — Castel Branco — Proença a Nova — Tomar — Santarem — Lissabon.

Lissabon — Setubal — Montemor — Arraiolos — Estremoz — Badajoz — Merida — Trujillo — Navalmaral de la Mata — Oropesa — Talavera de la Reina — Navalcarnero — Madrid — Guadalajara — Calatayud — Zaragoza — Lérida — Barcelona — Gerona — Figueras — Perpignan — Narbonne — Béziers — Montpellier — Avignon — Orange — Montelimar — Valence — Lyon — Bourg — Lons de Saunier — Besancon — Belfort — Straßburg — Karlsruhe — Autobahn bis Lünen — Frankfurt — Münster.

Für das Fahrzeug benötigen Sie ein Carnet, für die teilnehmenden Personen Pässe mit Visa für Belgien (Transit), Frankreich, Spanien und Portugal. Für Frankreich und Spanien ist zu beachten, daß diese Länder sowohl auf dem An- wie Rückmarsch berührt werden und kaum mit Transit-Visa befahren werden können. Die in diesen Fällen erforderlichen Visa werden aber von den Konsulaten der in Frage stehenden Länder ohne Schwierigkeiten erteilt, wenn bei ihrer Beantragung das Aufenthaltvisum für Portugal im Paß bereits eingetragen ist.

Vor der Beantragung der Einreiseerlaubnis ist unbedingt die Devisenfrage zu klären. Wenn Sie von deutscher Seite aus keine Reisekostenmittel zugeteilt erhalten, so müssen unbedingt Bescheinigungen (Einladungen etc.) von Bekannten oder Verwandten des Auslandes vorgewiesen werden können, in denen sich dieselben bereit erklären, für Ihren Aufenthalt von Grenze bis Grenze aufzukommen. Meist wird sogar gefordert, daß derartige Kostenübernahme-Erklärung durch Behörden vom Wohnort des Ausstellers beglaubigt werden.

Wenn Sie sich die wichtigeren unterwegs erreichbaren kulturellen und landschaftlichen Sehenswürdigkeiten einigermaßen genau ansehen wollen, so müssen Sie mit mindestens 4 Wochen Fahrtdauer rechnen.

Afrikanfahrt

Anfrage Nr. 143: Mit meinem neuen DKW-Combi, den ich als Wohnwagen mit Luftmatratzen, Abkochgerät usw. eingerichtet habe, will ich zuerst nach Casablanca, vielleicht dann auch noch nach Südafrika (Johannesburg) fahren.

Ich möchte entlang der spanischen Küste Barcelona — Valencia, dann Cordoba — Sevilla — Algeciras — Tanger — Rabat nach Casablanca fahren.

Welche Straßen und welche besonderen Maßnahmen muß ich wählen, um dann von Casablanca nach Johannesburg zu fahren? Auf dem Campingplatz in Rom traf ich einen Südafrikaner, der mit seinem Wohnwagen in nur 10 Wochen von Johannesburg durch den Sudan und Ägypten bis Port Said gekommen war. Er empfahl mir diese Strecke sehr. Halten Sie diesen Weg für möglich? Wie sind die Straßen?

H. P. Sch. in Nü.

Antwort Nr. 143: Der Anmarsch bis Casablanca ist verhältnismäßig einfach, denn die Straßenverhältnisse sind in den französischen Gebieten durchwegs sehr gut und auf spanischer Seite sind die in ihrem Zustand befindlichen weniger erfreulichen Abschnitte im Vergleich zur Gesamtstrecke verhältnismäßig kurz. Die Route ab Perpignan verläuft folgendermaßen: Figueras — Gerona — Barcelona — Tarragona — Valencia — Murcia — Pto. Lumbreras — Baza — Guadix — Granada — Loja — Malaga — Antequera — Osuna — Sevilla — Jerez de la Frontera — Tarifa — Algeciras — Tanger — Larache — Souk-el-Arba — Rabat — Casablanca.

Die Beschaffung des Visums für Franz. Marokko sollte zusammen mit dem für Frankreich durch das für Ihren Wohnsitz zuständige französische Konsulat ohne besondere Schwierigkeiten und lange Wartezeit möglich sein. Die Absicht, sich dasselbe in Marseille zu besorgen, halte ich für unzweckmäßig, denn Sie müssen immer gewärtig sein, daß Sie von dort aus an die für Sie zuständige Stelle zurückverwiesen werden. Die Ausgabe der Einreiseerlaubnis in Marseille wäre nur als Gefälligkeit zu werten.

Über Fahrpläne und Kraftfahrzeugtransportkosten für die Fähre Algeciras — Tanger unterrichtet Sie das Merkblatt der Abteilung Touristik des ADAC. Die Einreiseerlaubnis für Tanger können Sie, wenn Sie dieselbe nicht schon über das spanische Konsulat beschafft haben, in Algeciras oder auf dem Schiff besorgen.

Von Casablanca aus ist es am empfehlenswertesten, wenn Sie entweder über die Tanerouft- oder Hoggarstrecke die Durchquerung der Sahara versuchen, auf alle Fälle fahren Sie über Rabat — Meknes nach Colomb Béchar und verfolgen dann bei der erstgenannten Linie die Route Adrar — Reggan — Gao — Niamey — Dosso — Madaoua nach Kano, während Sie auf der zweiten Route von Colomb-Béchar aus über Timimoun — Fort Miribel — Insalah Arak — Agades — Zinder nach Kano gelangen.

Der weitere Streckenverlauf durch Äquatorial-Afrika führt Sie über Poliskum — Maidugari — Fort Lamy — Fort Archambault — Bangassou — Buta — Stanleyville — Mambasa — Costermansville — Kongola — Bukama — Elisabethville — Kapiri — Mposhi — Lusaka — Livingstone — Bulowayo — Pietersburg nach Johannesburg.

Zu einer derartigen Fahrt wäre natürlich noch eine ganze Reihe von Einzelheiten zu erläutern, wozu aber hier der Platz nicht ausreicht und deshalb erhalten Sie eine ganze Reihe Unterlagen, die die Abt. Touristik des ADAC zur Verfügung stellt. Die von Ihnen gestellten Fragen und viele Probleme vor die Sie sich bei der Vorbereitung und Durchführung gestellt werden sehen, sind darin ausführlich behandelt und geklärt.

Zusammenfassend möchte ich nur noch sagen, daß eine Durchquerung des afrikanischen Kontinents trotz aller fahrtechnischen Verbesserungen immer noch expeditionsmäßigen Charakter trägt, denn von den rund 15000 Kilometern von Casablanca bis Johannesburg können Sie nur rund 1/6 als Straße in dem uns gewohnten Sinn bezeichnen. Alles übrige ist Piste, Tracks oder Karrenweg zu nennen.

Fahrt nach Sizilien

Anfrage Nr. 144: Wir haben die Absicht, Ende des Monats mit unserem Mercedes 220 nach Sizilien zu fahren und zwar soll nach Möglichkeit die Hinfahrt längs der Tyrrhenischen, die Rückfahrt längs der Adriatischen Küste erfolgen. Gesamtdauer der Reise etwa 14-16 Tage. Carnet de Passage ist vorhanden. Bitte arbeiten Sie uns einen Plan für Hin- und Rückreise ab Zürich aus, unter Hinweis auf besondere Sehenswürdigkeiten auf beiden Strecken.

W. S. in F.

Antwort Nr. 144: Die zur Verfügung stehende Zeit ist reichlich knapp und bei der Mitnahme der Sehenswürdigkeiten auf dem Anmarsch, wie bei der Rückfahrt, müssen Sie sich auf ein Minimum beschränken.



Wie weggeblasen

sind alle rauhen, matten oder blindgewordenen Stellen auf dem Lack Ihres Wagens nach einer einmaligen Behandlung mit **Polifac Silicon-Politur**

In einem Arbeitsgang wird Ihr Wagen dabei gereinigt und poliert. Einen wirksamen Lackschutz gegen Nässe und Hitze, Staub und Schmutz gewährt

Polifac Auto-Hartglanz mit Silicon

Das Silicon bildet eine glasharte Schicht, die **monatelang jede Polierarbeit überflüssig** macht. Die ganze Arbeit dauert nur 20 Minuten.



AUS DEN SIDOL-WERKEN KÖLN

hier abtrennen

An Sidol-Werke Siegel & Co. GmbH, Köln-Braunsfeld Abt. Polifac C 2

Schicken Sie kostenlos je ein Muster und eine ausführliche Gebrauchsanleitung an:

Name:

Anschrift:

Sie fahren ab Zürich über Zug — Arth — Schwyz — Brunnen — Altdorf nach Göschenen, verladen hier das Fahrzeug durch den Gotthard-Tunnel nach Airola und setzen dann Ihre Reise wie folgt fort: Bellinzona — Lugano — Como — Mailand — Pavia — Tortona — Seravalle — Genua — Rapallo — La Spezia — Pisa — Cecina — Grosseto — Rom — Terracina — Neapel — Salerno — Paestum — Sapri — Scalea — Paolo — Nicastro — Vibo Valentia — Villa San Giovanni. Hier setzen Sie mit der Fähre nach Messina über. Wollen Sie Taormina — Acireale — Catania oder Siracusa besuchen, so verfolgen Sie Ihren Weg der Küste entlang nach Süden, haben Sie dagegen im Sinne, das Gebiet von Palermo zu besuchen (Messina — Palermo 265 km), so bleiben Sie auf der Straße, die an der Nordküste der Insel entlang läuft.

Der Rückweg führt Sie wieder nach Messina und Villa San Giovanni und bis Nicastro benutzen Sie auch die schon auf dem Anmarsch gefahrene Straße. Dann aber wäre es, um Abwechslung zu bekommen, günstiger, wenn Sie die im Landesinnern führende Straße über Cosenza — Castrovillari — Lauria — Lagonegro — Sale Consilina — Auletta nach Salerno wählen würden. Von hier aus führt ein landschaftlich sehr schöner Weg über Avellino — Benevento — Morcone — Boiano — Isernia — Castel di Sangro — Sulmona — Popoli zur adriatischen Küste bei Pescara, diese fahren Sie nun entlang bis Ravenna und kommen dann bei Ferrara in das Gebiet, in dem die Überschwemmungen des Po ziemlich Verwüstungen angerichtet haben. Zum Teil hat auch die Straße Ferrara — Rovigo — Padua darunter gelitten, doch sind die Schäden soweit behoben, daß der Durchgangsverkehr wieder möglich ist. Von Venedig aus fahren Sie entweder über Treviso — Conegliano — Ponte nell' Alpi — Cortina — Toblach — Pustertal zum Brenner oder aber über Vicenza — Verona — Trient (wobei Sie evtl. auch noch den Garda-See mitnehmen könnten) — Bozen — Brixen — ebenfalls zum Brenner und gelangen dann über Innsbruck — Kufstein zur Autobahn bei Rosenheim, die Sie lediglich zur Durchfahrt von München und zwischen Frankfurt/Hauptausfahrt und Wiesbaden/Wandersmann verlassen.

Achten Sie darauf, sich auch noch rechtzeitig die erforderlichen Visa (Schweiz, Italien und Österreich) zu beschaffen, besonders Letzteres, denn für den Transitverkehr gibt es dasselbe nicht an der Grenze, sondern nur durch das Konsulat.

Zur Olympiade nach Helsinki

Anfrage Nr. 145: Ich möchte mit meinem Mercedes 117 D zur Olympiade fahren. Es interessieren mich die Anfahrtswege über Dänemark und Schweden mit Fahrplänen und Kosten der hierbei in Betracht kommenden Fähren und evtl. auch die Möglichkeit von Deutschland aus direkt nach Finnland auf dem Seewege unter Mitnahme des Kraftfahrzeuges zu gelangen. Ich bin mit Zelt ausgerüstet. Welche Aufwendungen pro Person werden ungefähr erforderlich sein. D. H. in N.

Antwort Nr. 145: Bei den Plänen zum Besuch der Olympischen Spiele in Helsinki vom 19. Juli bis 3. August 1952 sei grundsätzlich darauf hingewiesen, daß zwei ganz verschiedene Wege zur Verwirklichung derselben in Frage kommen.

Wer sich der durch das Nationale Olympische Komitee vorgesehene Geschäftsreise anschließen will, hat, sobald er im Besitze der Eintrittskarte ist, die Gewähr, daß er auf irgendeinem Wege zum Ziel gebracht wird, dort Unterkunft zugewiesen erhält und im bescheidenen Rahmen auch ein Taschengeld bekommt, um einiges außerhalb der Olympischen Spiele sich noch ansehen zu können.

Der Einzelreisende dagegen kann bis jetzt noch nicht mit einer Devisenzuteilung zur Bestreitung seiner Reisekosten für Finnland selbst rechnen. Dieses Land ist der OEEC noch nicht angeschlossen. Auch hat das Bundesfinanzministerium noch nicht einmal eine Andeutung gemacht, ob im Hinblick auf die Olympiade eine Sonderregelung zu erwarten ist. Für Schweden können Devisen beantragt und je nach Lage der zur Verfügung stehenden Mittel zugeteilt werden. Ein Verbrauch dieser Gelder ist aber nach den z. Zt. gültigen Devisenbestimmungen in anderen Ländern nicht zulässig.

Die Fahrstrecke: Den Anmarsch bis Hamburg darf ich als bekannt voraussetzen. Von hier geht es weiter über Neumünster—Schleswig—Flensburg—deutsches Zollamt Kupfermühle — dänisches Zollamt Krusaa — Kolding — Brücke über den Kleinen Belt — Nyborg — Fähre nach Korsör — Kopenhagen — Helsingör — Fähre nach Helsingborg — Ljungby — Jönköping — Norrköping — Stockholm — Fähre nach Turku (Abo) — Helsinki = 13 25 km.

Varianten sind möglich durch die Benutzung der Fähren Kiel—Korsör und Großenbrode — Gedser, die vor allem auch eine Devisenersparnis ermöglichen, denn die Gebühren können hier in D-Mark (auch bei Benutzung am Rückweg) bezahlt werden.

Am Rückweg, der bis Stockholm über die gleiche Strecke geht wie auf der Anfahrt, empfehle ich entweder über Örebro — Lidköping — Vänersborg (Trollhättanfäälle) — Göteborg — Halmstad — Helsingborg = 779 km; oder über Norrköping — an der Ostküste die herrliche Fjord- und Schärenlandschaft entlang bis Karlskrona — Ystad — Malmö nach Helsingborg = 907 km zu fahren. Nach der Überfahrt bis Helsingör kommt der gleiche Weg bis Flensburg oder Hamburg in Frage, wenn nicht Korsör—Kiel oder Gedser—Großenbrode in Betracht gezogen wird.

Die Fähre Malmö—Kopenhagen wird am besten nicht in Erwägung gezogen, nachdem sie meist überbesetzt ist und Vorausbestellungen kaum angenommen werden. — Direkte Schiffsverbindungen von Deutschland nach Finnland bestehen über die „Finland Steamship Company Ltd“ (Finska Angfartygs Aktiebolaget) Helsinki, (Bezahlung nur in Devisen möglich), wobei aber bis jetzt noch nicht sicher ist, ob auch Kraftfahrzeuge mitbefördert werden können. Die Absichten der deutschen Reedereien sind noch im Stadium der Vorbereitung. Einzelheiten sind mir daher vorerst noch unbekannt.

Eintrittskarten sind über die Olympia-Kartenstelle, Frankfurt/Main, Neue Mainzer Straße 72, zu beziehen. Deutsches Kontingent (Ost- und Westdeutschland zusammen!) 1400 Stück pro Tag. Bestellungen so schnell wie möglich aufgeben!

Verpflegungs- und Unterkunftskosten sind in den skandinavischen Ländern sehr hoch. Pro Person und Tag sind sie mit 25 bis 30 DM mindestens zu veranschlagen. Zeltbenutzung ist daher unbedingt zu empfehlen, da auf diese Weise ca. DM 10.— bis 12.— eingespart werden können.

Straßenzustand: In Dänemark ganz vorzüglich, in Schweden ca. 50 % Staubstraßen, aber in gutem Zustande. Meist schmaler wie bei uns. In Finnland sind die Verhältnisse ähnlich, nur ist der Anteil der Erdstraßen prozentual noch etwas höher. Besonders schöne Punkte:

In Dänemark: Roskilde (alte Landeshauptstadt), Kopenhagen, Fredensborg, Schloß Kronborg.

In Schweden: Orkellunga, Vätternsee mit Insel Visingsö, Stockholm, Göteborg, Trollhättanfäälle, Vänersee, Karlskrona, Ystad.

In Finnland: Neben dem Schauplatz der Olympischen Spiele Helsinki, sollten Sie Hämeenlinna (Aulan-ko), Tampere, Lappeenranta und evtl. Savonlinna besuchen.

Für den Aufenthalt in Dänemark sollten Sie insgesamt mindestens 5 Tage, in Schweden 8—10 Tage und in Finnland (außer der durch die Olympischen Spiele beanspruchten Zeit) 6—8 Tage aufwenden können.

Viel Vergnügen und gute Fahrt.

Skandinavienfahrt

Anfrage Nr. 146: Ich möchte die Gelegenheit einer Fahrt nach Helsinki mit einem ausgedehnten Besuch des Nordens der skandinavischen Länder verbinden und dabei Hammerfest (Nordkap)—Vardö—Kirkenes, die Eismeerstraße, Rovaniemi, und die finnische Seenplatte anfahren. In welcher Weise lassen sich diese Orte zu einer schönen Rundtour vereinigen? A. G. in F.

Antwort Nr. 146: Die Einreise nach Norwegen ist nur möglich, wenn sie geschäftliche Zwecke unbedingt erforderlich macht. Privatpersonen erhalten vorerst von den Konsulaten dieses Landes keine Visa. Dieser Teil Ihres Reiseprogramms fällt daher von vornherein aus und es bleibt nur die Möglichkeit, sowohl nach dem Norden Schwedens, wie auch auf der Eismeerstraße bis zu den finnischen Grenzen gegen Sowjet-Rußland bzw. Norwegen vorzustoßen.



Dujardin

Imperial
Weinbrand

Triple Sec
Curaçao

DUJARDIN & CO VORM. GEBR. MELCHER
SEIT 1810 UERDINGEN AM RHEIN



mit *Original*
DÜRKOPP-MOTOR
die schnellste ihrer Klasse

150 ccm — 7,5 PS — 90 km/h

FASAN DURASCHARF



Rostfreie Klinge (0,10 mm) aus kalt gehärtetem Uddeholm-AEB-Schwedenstahl. Jedes Stück einzeln lederabgezogen. Hervorragend schnittige und schnitthaltige Klinge: 3fache Lebensdauer, daher sehr sparsam im Gebrauch. Zu 10 Stück im modernen Klingenspendler FASAN-BLITZPACK. Stückpreis

20 PFG

Außerdem: FASAN-HAUCHDUNN: Feinst geschliffene rasantschnittige Klinge (0,08 mm) aus Uddeholm-Schwedenstahl, ebenfalls einzeln lederabgezogen. Speziell für den Rasierer, der eine sehr dünne Klinge vorzieht. Zu 10 Stück verpackt im eleganten Plastic-Klingenbehälter FASAN-TRESOR. Stückpreis

10 PFG

FASAN-BLITZPACK und FASAN-TRESOR mit besonderem Gefach für die gefahrensichere Verwahrung abgenutzter Klingen!

RUD·OSBERGHAUS·SOLINGEN

Von Stockholm führt Sie den Bottnischen Meerbusen entlang über Uppsala—Gävle—Sunsvall—Umeå—Luleå durch das schwedische Grenzfestungsgebiet von Kalix (ohne Aufenthalt durchfahren!) nach Tornio zur Eisernerstraße ab Rovaniemi. 9 km nördlich davon überschreiten Sie den Nordpolarkreis. Nun bewegen Sie sich im Lande der Mitternachtssonne, ohne bis Ivalo (294 km) noch auf nennenswerte größere Siedlungen mit Ausnahme der Flugplätze bei Sodankylä und Vuoto zu treffen. Der von Ivalo gegen Sowjet-Rußland abzweigende Ast der Eisernerstraße nach Virtaniemi ist weniger von Bedeutung, dagegen würde ich Ihnen raten, die Fahrt noch über Inari bis Riutula, entlang des Inarisees auszudehnen, um dann wieder nach Rovaniemi zurückzukehren.

Nach der Rückkehr aus Lappland setzen Sie Ihren Weg über Pekkala—Posio—Kuusamo—Suomussalmi—Kayaani—Iisalmi—Kuopio (Puijo)—Varkaus—Juva—Savonlinna—Punkaharju—Simpele—Lappeenranta—Kouvola—Borga nach Helsinki fort (3326 Gesamtkilometer).

Die Rückkehr erfolgt entweder direkt auf dem Seewege über Kiel oder Lübeck bzw. mit einem größeren Landweg über Stockholm—Helsingborg—Kopenhagen—Flensburg.

Drei Ulmer Spatzen wollen an die Riviera

Anfrage Nr. 147: Eine Nichte und zwei Neffen wenden sich vertrauensvoll an Dich. Wir möchten im Frühjahr eine Reise durch die Schweiz, Italien, der Riviera entlang in die Provence machen. Rückfahrt über Genf—Zürich. (Zelten schon möglich?) Welche Strecke empfehlst Du? Für die Provence haben wir schon ein bekanntes Programm im Dreieck Nizza—Nîmes—Avignon. Wie soll die Rückfahrt verlaufen?

G. K. W. in U.

Antwort Nr. 147: Der Reiseweg müßte etwa so aussehen: Ulm—Bregenz—Zürich—Gotthard—Lugano—Menaggio—Como—Varese—Laveno—Intra—Arona—Mailand—Pavia—(Certosa)—Genua—Nizza—Marseille—Etang de Berre—Arles—Tarascon—Avignon—Nîmes—Millau—Georges du Tarn—Mende—Le Puy—Yssingeaux—Montfaucon—Annonay—Andance—über die Rhone—Lyon—Genf—Neuenburg—Zürich—Konstanz—Ulm = 2194 Kilometer.

Wenn es möglich ist, die Fahrt noch 8 oder 14 Tage zu verschieben, ist auf alle Fälle schon mit beständigerem Wetter und sicher auch mit der erwünschten Wärme zum Zelten zu rechnen. Allerdings müßt ihr dann schon am ersten Tag darnach trachten, über den Gotthard zu kommen.

Der von Lugano aus vorgeschlagene Weg führt euch mit Absicht auf einigen sonst weniger frequentierten Straßen zu den bekannten oberitalienischen Seen, denen evtl. sogar noch von Gravellona aus ein Abstecher an den seltener besuchten Ortsee angeschlossen werden könnte. Vergeßt jedenfalls nicht am Lago Maggiore die Isola Madre zu besuchen, bei Pavia die bekannte Certosa, an der Riviera sollte zwischen Mentone und Nizza nicht vergessen werden auch einmal auf die mittlere oder hohe Corniche zu wechseln und von Marseille aus habt ihr ja bereits Arles—Nîmes und Avignon in euer Programm aufgenommen und dies solltet ihr noch durch eine Rundfahrt in der Camargue (Etang de Berre) und St. Maries s. M. erweitern.

Die Georges du Tarn sind eine der hervorragendsten landschaftlichen Schönheiten Frankreichs und nachdem ihr nicht allzuweit ausbiegen braucht, solltet ihr euch diesen Höhepunkt der Reise nicht entgehen lassen.

Viel Vergnügen und gute Fahrt.



Die Frühjahrskur für den Kraftwagen ...

Was kann man zum Beginn der neuen Fahrseason für sein Fahrzeug tun? Man sollte sich davor hüten alles selber machen zu wollen. Die Behebung größerer Winterschäden muß Sache der Werkstätten bleiben. Trotzdem kann der Laie, soweit er ein erfahrener Kraftfahrer ist, eine ganze Reihe von Arbeiten ausführen, die in manchen Fällen eine Überführung des Fahrzeuges in eine Werkstatt erübrigen können.

Zunächst ist ein allgemeiner Ölwechsel nach vorhergehendem Durchspülen des Motors durchzuführen und alle Schmierstellen mit Schmiermitteln — Öl und Fett — zu versehen. Das Luftfilter ist zu reinigen, indem man dasselbe in Waschpetroleum ausspült. Die Kompression ist zu prüfen. Hierbei geht man am besten so vor, indem man — bei einem 4-Zylinder-Motor — drei Zündkerzen ausschraubt und dann zunächst denjenigen Zylinder, bei dem die Kerze noch verblieben ist, auf genügenden Verdichtungsdruck prüft, indem man den Motor mit der Andrehkurbel durchdreht. Nun schraubt man aus dem geprüften Zylinder die Kerze heraus und schraubt dieselbe in den nunmehr zu prüfenden Zylinder ein usw., bis man alle Zylinder durchgeprüft hat. Beim Durchdrehen mit der Andrehkurbel muß im oberen Totpunkte des Kolbens ein merkbarer Widerstand spürbar sein. Ist dies bei einem oder mehreren Zylindern nicht der Fall, so bleibt einem der Weg in die Werkstatt wohl nicht erspart. Wir fahren nun mit der Prüfung der dem Laien zugänglichsten Teile fort und untersuchen die Spannung des Keilriemens, reinigen das Kraftstofffilter und den Vergaser. Um letzteren wirklich gründlich reinigen zu können, muß derselbe abmontiert werden. Alle Kanäle sind durchzuspülen. Die Düsen müssen herausgeschraubt werden und sind mit einem Roßhaar oder der Borste aus einem Pinsel — nicht mit Draht — durchzustoßen. Die Luft bzw. die Gemischbeheizung ist abzustellen. Auch das Kühlwassersystem muß mittels eines handelsüblichen Reinigungsmittels vom Kesselstein befreit werden. Sehr wichtig ist die Überholung der Batterie. Die Zündkerzen sind mit einer Bürste zu reinigen und die Masseelektrode, wenn notwendig, auf den richtigen Abstand — 0,5 bis 0,7 mm — zusammenzubiegen. Alle Schrauben und Muttern sind nachzuziehen, ganz besonders diejenigen der Radbefestigung. Auch die Bereifung muß abgenommen werden und die Felgen innen mit Rostschutzfarbe gestrichen werden. Schließlich sind die einzelnen Lagen der Blattfederung mit frischem Fett zu versorgen.

Der Motor blockiert ...

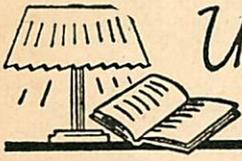
Heute mal etwas für den Motorradfahrer und ganz speziell für den Zweitakt-Fahrer. Viele aus dieser Zunft, zumal die Anfänger unter ihnen, werden sich gewundert haben, wenn, scheinbar ohne jede Veranlassung, der Motor beim Bergabfahren plötzlich blockiert und die „Karre“ stehen bleibt. Was man unter Blockieren versteht, das wissen wir alle. Der Kolben hat sich zu stark ausgedehnt (ist gewachsen) und klemmt im Zylinder fest. Dies ist die Folge einer Überhitzung des Motors. Aber wie kann sich der Motor beim Bergabfahren überhitzen, wo er doch praktisch gar nichts leistet? Um dieses Phänomen zu klären, müssen wir uns einmal gründlich mit der Wirkungsweise der Zweitakt-Schmierung befassen.

Während beim Viertakt-Verfahren die Ölpumpe einen kontinuierlichen Ölstrom durch den Motor drückt, vollzieht sich beim Zweitakt-Verfahren die Schmierung



grundlegend anders. Das Motorenöl wird beim Zweitakter dem Kraftstoff beigemischt und gelangt mit dem Kraftstoffstrom über das Kurbelgehäuse in den Zylinder und überzieht alle zu schmierenden Teile mit einem Ölfilm. Dieses Schmieröl hat den großen Vorteil, daß die Ölpumpe und der Ölpumpenantrieb wegfällt, und daß stets mit Frischöl geschmiert wird. Allgemein werden bei der Gemischschmierung auf 25 l Benzin 1 l Öl beigemischt. Dies sind 4 Prozent Öl zum Brennstoff. Ein weiterer Vorteil der Gemischschmierung ist der Umstand, daß alle Teile des Motors gleich bei den ersten Umdrehungen mit Schmierstoff versorgt werden. Allerdings sind die Öl mengen, die der Motor pro Umdrehung erhält, recht klein. Am größten ist die Ölmenge bei Vollgas und am kleinsten bei Leerlaufstellung der Drosselklappe, denn je geringer die „Gas“-Menge ist, die in den Zylinder eintritt, je kleiner muß zwangsläufig auch die Ölmenge werden, da ja immer nur 4 Prozent Öl im Gemisch enthalten sind. Nun ist auch klar, warum sich der Motor beim Bergabfahren leicht überhitzen kann, wenn die Talfahrt gar zu lange dauert. Eine Zeitlang kann der Motor noch von dem bei normaler Fahrt aufgebauten Schmierölfilm „leben“. Aber dann ist es doch einmal aus mit der Schmierung und dann geht die Überhitzung ganz schnell vor sich und der Motor steht plötzlich still.

Was ist nun zu tun?
Motor abkühlen lassen. Sobald der Kolben wieder „frei“ ist, im Stand vorsichtig Gas geben und in den Vergaser etwas Öl einspritzen. Es gibt ganz gewiegte „Berghasen“, die stets eine Ölspritzkanne griffbereit haben und während der Fahrt, etwa auf halbem Berg, eine kleine Injektion verabreichen.



Unsere Bücherecke

Sämtliche an dieser Stelle besprochenen Bücher können durch die Fachbuchhandlung für das Kraftfahrwesen, Verlag Heinrich Vogel, München 2, Kreuzstraße 29, bezogen werden.

„Zwei Mann und 32 PS“ im Auto um die Erde von Max Reisch, Ullstein-Verlag, Wien.

Die Schilderung dieser Reise, die erst bis China geplant, sich schließlich zu einer Weltreise auswächst, kann dem ersten Buch des Verfassers „Indien, lockende Ferne“ gleichwertig zur Seite gestellt werden. Wieder ist der Leser beglückt über die Unbeschwertheit und den köstlichen Humor, mit denen Reisch frisch und quicklebendig ein Abenteuer nach dem anderen hervorsprudelt. Es ist als säße man als Dritter im silbergrauen Wagen und rolle mit über die endlosen Straßen in die fremde, bunte Welt.

„Rechts- und Steuerfragen um den Kraftwagen“ von Rechtsanwalt Kurt Funk, Verlag Richard Boorberg, Stuttgart-München-Hannover (DM 2,80).

Für die Praxis geschrieben ist diese Schriftenreihe Rechtsarchiv der Wirtschaft, Heft 12/13, die allgemeinverständlich einen klaren Überblick gibt und die wichtigsten Rechts- und Steuerfragen in grundsätzlichen Abhandlungen kommentiert.

„Das organische Automobil“, internationales Jahrbuch für Autotechnik 1952, Herausgeber Wolfgang B. v. Lengerke im Dr. Arthur Tetzlaff-Verlag, Frankfurt/Main, Niddastraße 64.

Die Mitarbeiter für dieses Jahrbuch, in dem periodisch die brennendsten Probleme des Automobilbaues von den maßgebenden internationalen Fachleuten beleuchtet werden, stehen nunmehr für die Ausgabe 1952 fest. Charles Faroux, Frankreich, G. Canestrini, Italien, W. S. James, USA, Prof. Eberan von Eberhorst, z. Zt. Großbritannien, Fritz Wittekind, Deutschland, Hans-Arnold König, Deutschland, Walter Ostwald, Deutschland, Ladislaus Jonacz, Osterreich.

Die Beiträge der ausländischen Mitarbeiter erscheinen, um der internationalen Verbreitung Rechnung zu tragen, in der Landessprache der betreffenden Autoren. Die Redaktionsarbeiten nähern sich dem Abschluß.

„Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ (StVZO) in neuer Fassung vom 28. 11. 1951, Verlag Carl Lange, Duisburg. (DM 2,20 brosch.)

In dieser neuen Ausgabe sind die umfangreichen Änderungen der Verordnung des Bundesverkehrsministeriums vom 28. 11. 1951 enthalten. Außerdem sind alle seit dem 13. 11. 1937 ergangenen Änderungsverordnungen einschließlich der gesamten Dienstweisung für Polizeibeamte aufgeführt. Damit ist die übersichtliche Ausgabe der StVZO ein auf den heutigen Stand gebrachtes Werk, das in allen kraftfahrtechnischen Fragen genaue und erschöpfende Auskunft gibt.

„Heute lacht man darüber“ von Alfred Neubauer, Verlag Auto-Revue, Luxemburg.

Im Rückblick auf die Entwicklung des heutigen Automobils gibt Alfred Neubauer in seiner jovialen Art in trefflicher Zusammenstellung eine bunte Blütenlese von Erinnerungen aus einer Zeit zum besten, als das Auto in seinen Anfängen als „Eindringling“ in das Verkehrswesen bezeichnet, verhöhnt und belacht wurde.

„Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung“, Fassung vom 25. November 1951, bearbeitet von Arno Brösicke, Verlag E. Brösicke „Straßenverkehr“, Stuttgart 13, Urachstraße 21. (DM 5.—)

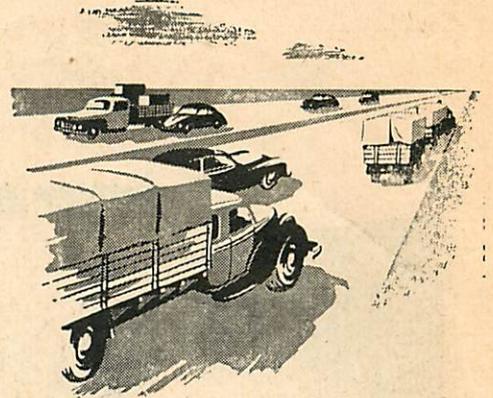
Die umfangreichen Änderungen haben der StVZO ein neues Gesicht gegeben. Der Verfasser stellt das durch zahlreiche Ausnahmenvorschriften unübersichtlich gewordene Gebiet der Zulassung von Personen und Fahrzeugen sowie der Beschaffenheit der Fahrzeuge allgemeinverständlich dar. Dabei werden vor allem auch die Maßstäbe vermittelt, welche Behörden und Polizei an die Vorschriften anlegen.

„Flüssige Energie“. Aus der Welt des Erdöls. Von Stewart Schackne und N. D. Arcy Drake. Bearbeitet und ergänzt von Dr. Sven von Müller. Verlag Hanseatische Druckanstalt GmbH, (DM 9,60)

Den Verfassern ist es gelungen, in klarer Diktion ein treffliches Bild von den technischen Voraussetzungen und dem aktuellen Geschehen in der Erdölproduktion der Welt zu geben. Die Darstellung verzichtet auf jede Sensationshascherei und zeigt den kühnen Realismus, mit dem die Mineralölwirtschaft dem Fortschritt dient. Welche Zukunft das Öl als Energiequelle innerhalb der deutschen Wirtschaft hat, beweisen die letzten Kapitel, in denen von der deutschen Rohölförderung und von der deutschen Mineralölwirtschaft die Rede ist.

„Reise — ABC-Italiens“ von Theodor Brieger, Ibes-Verlag, Linz/Wien.
Das vorliegende, in allen deutschen Buchhandlungen erhältliche Buch stellt in seiner Art ein Musterwerk der internationalen Reiseliteratur dar. Besondere Beachtung verdient die gute, übersichtliche Gestaltung und die gediegene Sachkenntnis der Materie.

„Die deutschen Lande“ Band I—III Bayern. Umschau-Verlag, Frankfurt/Main.
Mit der Herausgabe dieser Bücherreihe will der Verlag einer breiten Leserschaft Zugang vermitteln zu der unvergänglichen Schönheit unserer deutschen Lande. In 10 bis 12 Bänden, wie die bisher vorliegenden (Band I „Das deutsche Alpenland“, Band II „Bayern-Donauland/München bis Oberpfalz“, Band III „Franken Land der Romantik“) soll jeweils eine einheitliche Landschaft unserer Heimat so gründlich wie möglich behandelt werden. Ca. 64 ganzseitige Bilder in jedem Band sind die Auslese aus den besten Aufnahmen bekannter Lichtbilder.



Zwischen Ihnen und dem Geld,

das Sie verdienen wollen, liegen die Kilometer. Sie müssen gefahren werden im Geschäftswagen, im Fernlastzug oder am Steuer des Taxis. Immer liegt ein neues Ziel vor Ihnen, eine Verhandlung, eine neue Ladung oder auch nur die Rückfahrt, immer müssen Sie deshalb konzentriert und voller Spannkraft sein! Dazu brauchen Sie Dextro-Energen! Probieren Sie es selbst aus, wie die handlichen Traubenzucker-Täfelchen auf natürliche Weise erfrischen! Tun Sie es gleich und vergessen Sie nie:

DEXTRO-ENERGEN
schafft rasch Energie!

Pa 8



Der ist richtig...
für's Auto!
PERLA
Schwamm
bewährt und anerkannt

Thera Chemie G.M.B.H. Düsseldorf

Bei Zubehörfirmen und Tankstellen gut eingeführte Vertreter gesucht.

Nicht ganz alltäglich aber wahr

Ein mit Gerstensäcken beladener Lastzug geriet in dem Steigenwalddörfchen Donnerstorf ins Schleudern. Der Anhänger kippte um, und eine große Anzahl Gerstensäcke platzte. Das gesamte Federvieh des Dörfchens war innerhalb weniger Minuten an der Unfallstelle versammelt und freute sich über den reichgedeckten Tisch.

Der Autofabrikant Charles Nash, der im Jahre 1948 verstorben war, hatte ein Vermögen von 46,63 Millionen Dollar hinterlassen. Ein kalifornisches Gericht hat jetzt das Testament von Mr. Nash bestätigt. Je 8,55 Millionen Dollar erhalten die beiden Töchter des Verstorbenen, Mrs. Brenton und Mrs. Bliss. Der „Rest“ etwa zwei Drittel des Vermögens, fällt an den Staat.

Von seinem Motorrad flog in hohem Bogen Mogens Bissoe während einer Spazierfahrt durch einen Kopenhagener Vorort. Wichtigt schlug er gegen eine Unfallmeldesäule und löste dadurch das Alarmsignal aus. Drei Minuten später war der Krankenwagen zur Stelle.

98mal hat ein Tankstellenbesitzer aus Woltersdorf (Kreis Dannenberg) bisher im Fußballtoto gewonnen. Die Gewinne schwankten zwischen 6 bis 4000 Mark. zu seinem hundertsten Treffer hat er jedem seiner Stammkunden zehn Liter Freibenzin versprochen.

„Ich überlegte gerade, ob das Grün der Verkehrsampel die richtige Farbe für mein Nachmittagskleid gäbe, als der Polizeibeamte an meinen Wagen trat und mich fragte, weshalb ich den Verkehr aufhalte“, entschuldigte sich eine Autofahrerin vor dem Gericht in Kent für ihr verkehrswidriges Verhalten.

Andauernd hupte ein Taxichauffeur nachts vor der Polizeiwache in Glasgow. Schließlich kam ein Beamter heraus und verbat sich den ruhestörenden Lärm. Wie erstaunt war er, als der Fahrer sagte: „Bitte verhalten Sie mich, ich bin betrunken!“ Der Polizist kam dem Wunsch sofort nach.

Schon 30 Kilometer fuhr der Professor Jens Negaard, ein begeisterter Motorrad-sportler, und dachte die ganze Zeit darüber nach, was er wohl an der letzten Tankstelle in Hjørring (Dänemark) vergessen hatte. Es ließ ihm keine Ruhe mehr und vom nächsten Wirtshaus aus rief er die Tankstelle an. Der Zerstreute hatte seine Frau vergessen mitzunehmen, die sich nur etwas die Füße vertreten hatte.

Zur Erlangung des Führerscheins fehlte einem jungen Mann in Arnberg (Westfalen) das notwendige Geld. Kurz entschlossen grub er auf dem Friedhof eine große Engelsfigur aus und schaffte sie auf einem gestohlenen Handwagen zu einem Althändler. Ebenso kurz entschlossen benachrichtigte dieser die Polizei. Statt zu fahren sitzt der junge Mann jetzt — im Gefängnis.

Etwas früher als gewöhnlich kam ein Tscheche in Böblingen von der Nachtschicht nach Hause und sah vor seiner Haustür einen amerikanischen Wagen stehen. Da das Fahrzeug unverschlossen war, ließ er Einkaufstasche und zwei Mäntel „mitgehen“. Freudestrahlend wollte er die Sachen seiner Frau zeigen. Diese saß in sparsamer Bekleidung mit dem Amerikaner zusammen, dessen Wagen vor dem Haus parkte.

Angeregt durch die zahlreichen Verkehrsunfälle konstruierte ein Frankfurter Ingenieur ein Spielauto, das beim Zusammenstoß explodiert, in drei Teile auseinanderfliegt und mit wenigen Handgriffen wieder zusammengesetzt werden kann. „Die Auto-Katastrophe im Zimmer“, propagiert der Erfinder, „löst bei Alt und Jung Jubel und Freude aus.“ (1)

Eine Zugmaschine mit angehängter Kanone fuhr vor eine Nürnberger Tankstelle. Drei amerikanische GI's koppelten die Kanone ab, verhandelten mit den Monteuren und gingen dann in das gegenüberliegende Wirtshaus. Nach einer halben Stunde kamen die US-Soldaten zurück, zahlten den vereinbarten Preis von 12,90 DM und fuhren mit der auf Hochglanz geputzten Kanone wieder davon. Sie hatten an diesem Tag Appell.

Durch die Luft flog ein Taxi, als der Fahrer Oguz Aktas in der Kurve einer serpentinreichen Küstenstraße bei Bebek (am Bosphorus) die Gewalt über sein Fahrzeug verlor. Der Wagen landete genau auf dem Boot eines Fischers, der gerade seine Netze ausgelegt hatte. Fahrer und Fischer konnten unverletzt an Land schwimmen. Taxi und Boot gingen unter.

An den beiden Enden einer Brücke in Brüssel standen zwei junge Studenten und leiteten den Verkehr um, weil diese Brücke aus Sicherheitsgründen nicht mehr befahrbar sei. Außerdem stellten sie noch Verkehrsschilder auf. Es dauerte nicht lange und die Studenten wurden von Verkehrspolizisten abgelöst, die nicht wußten, daß sie einem Ulk zum Opfer fielen.

Schaurige Laute erklangen aus einem Wagen, der an einer einsamen Stelle in Merion (USA) parkte. Die Polizeistreife fand in dem Auto einen fanatischen Trompetenbläser vor, der eine Pistole mit ausreichender Munition neben sich liegen hatte und jeden zu erschießen drohte, der ihn am Trompetenblasen hindern würde. Zu Hause konnte der Arme nicht mehr üben, da ihm bereits der vierte Hauswirt gekündigt hatte.

„Cocktail-Wärter“ ist der Name und der neue Job vieler lichtscheuer Großstadtelemente. Diese Ganoven postieren sich an Autos, die vor Wirtschaften parken. Kommt der Fahrer zu seinem Wagen zurück, wird ihm mit einer Anzeige wegen Trunkenheit am Steuer gedroht, falls er sich nicht zu einem „Abstandsgeld“ bereit erklärt. In den meisten Fällen haben die Fahrer kein reines Gewissen.

„Der Mann, der ein hübsches Mädchen küßt und dabei auch sein Auto sicher steuern kann, gibt dem Kuß nicht die Aufmerksamkeit, die er verdient“. Mit diesem Warnschild appelliert die Polizei in Alaska an die männlichen Autofahrer und hofft, daß dadurch die Zahl der Verkehrsunfälle vermindert wird.

Verwundert sahen Mr. und Mrs. Russels während ihres Wochenendausfluges beim Vorüberfahren auf die Dorfbewohner, die ihnen zuwinkten und heftig gestikulierten. Erst beim nächsten Halt klärte sich das Rätsel. Der angehängte Wohnwagen war bis auf das Fahrgestell ausgebrannt. Mrs. Russels wird das nächste Mal nicht mehr vergessen, den Spirituskocher vor der Weiterfahrt abzustellen.

Zwei pro Mille Alkoholgehalt ergab die Blutprobe eines 20jährigen Bielefelder Radfahrers, der eine Kurve geschnitten hatte und mit einem entgegenkommenden Motorradfahrer zusammengestoßen war. Der Radfahrer wurde wegen Verkehrsführung zu sechs Wochen Gefängnis verurteilt.

Dienst am Kunden lautet die Parole einer Münchener Verkehrsgesellschaft, die vor einigen Wochen erstmals in München vier Funktaxi in Betrieb nahm. Diese Taxi verfügen über eine Funksprechanlage, die es ermöglicht, daß der einzelne Taxi in ständiger Sprechverbindung mit einer gemeinsamen Funkzentrale steht. Wirtschaftlich gesehen bedeutet dies eine wesentliche Verkürzung der Leerfahrstrecken, hierdurch Einsparung an Zeit und Betriebsunkosten und für den Fahrgast, der sich fernmündlich an die Funkzentrale wendet, die ihrerseits das dem Fahrgast am nächsten befindliche Taxi anruft und auf dem nächsten Wege zu ihm dirigiert, eine erhebliche Verbilligung.



Immer im Schuss

Wer beim Sport nie schlapp wird, kann auch in der Arbeit Aussergewöhnliches leisten. Fortschrittliche Männer wissen, was Jockey für das Wohlbefinden bedeutet, wissen, dass das korrekte Auftreten beim Unterkleid beginnt. Es ist kein Zufall, dass Jockey in 19 Ländern durch Millionen von Männern getragen, von Millionen Frauen geschätzt wird.

Frauen schätzen das leichte Waschen, kein Bügeln, keine Knöpfe. Männer schätzen den Y-Front-Verschluss, der einzig richtige Schutz für den Herrn.

Oft imitiert, nie erreicht!



Jockey

jetzt auch für Knaben

Nur der Original **Jockey**-Schnitt gibt den richtigen masculine support

VOLMA Wirkwaren GmbH, Hechingen

LACK-PFLEGE
Globo
Dauerswirkung durch SILICON

Lohnende Reiseziele
für unsere Mitglieder



Hotel Ludwigsbad Erstes - größtes modernstes Haus. Bek.
Bad Aibling Restaurant - Autoparkplatz - Garagen.
Zr. ab DM 4.- ADAC-Vertr. Hof. T. 7 u. 399

Zugspitzdorf Grainau Luftkurort
Schwimmbad, Liegewiese
Auskunft Verkehrsamt Grainau Ruf 824

Berghotel Rittersturz **KOBLENZ AM RHEIN**
Gepflegte Gaslichkeit - vereint mit einzigartiger Lage - Telefon 3857

KONSTANZ HOTEL HALM
Neuzeiliches Haus, 100 Betten - Privatbäder und Zimmertelefon
Erstklassige Küche. Hervorragendes Weinlokal - Garage.

HOTEL „LEOPOLD“ in der Leopold-Großgarage / 80 Betten,
MÜNCHEN 23 aller Komfort, Gästeböden, Autoservice
Leopoldstraße 117-119 / Telefon 36 22 27

Rothenburg o. d. T. **Sehenswerte**
HOTEL GOLDENER HIRSCH **Glas-Terrasse**



„Fischerstüberl“ Schliersee

Strandkaffee-Gaststätte am Südende des
Kurortes / Vorzügl. Küche / Spezialität:
Forellen zu jeder Tageszeit / Eigene Con-
ditorei / Zimmer m. fl. Wasser u. Zentral-
heizung / Autostandplatz - ADAC-Ver-
tragshotel - Telefon 249

HOLLAND LADET EIN!

HOTEL ORANJE-OORD,
Hoog Soeren (Tel. K. 6769-227), Post Apeldoorn.
Unvergleichlich schöne Umgebung. Balkonzimmer, Garage.

HOTEL BELLEVUE RESTAURANT
Petite Suisse **VALKENBURG** (Luftkurort, 20 km von Aachen) 100 Betten
Bar - Künstler Klausur - Zimmer mit Frühstück H. Fl. 5.-. Jahresbetrieb.

HOTEL-RESTAURANT **„DE NEDERLANDEN“**
HAUS 1 RANGES **VREELAND**
TELEFON LOENEN a.d. VECHT 801

Im Zentrum des Landes. An der Autostraße Amsterdam-Utrecht
den Haag-Hilversum. Prospekt auf Verlangen.

JETZT EINE ENTSCHLACKUNGSKUR

Schroth-, Schlenz-Kuren, Heilfasten, Heilen - Entschlacken - Entfetten - Verjüngern
Kurheim am Buchenhag **Dr. Loew** Waldhotel Bärenstein Dr. Hessel
Dr. Hillebrand, Oberstdorf / Allg. Holzhausen-Externsteine, Teutoburger Wald

ZELL AM SEE im Pinzgau (Salzburg)
PINZGAUERHOF

das führende Komfort-Hotel mit der Aussichtsterrasse zum See. Internatio-
nal gepflegte Küche mit Grillspezialitäten. Volksmusik und Schuhplattler
im originellen Pinzgauerstüberl. Erstklassige Tanz- und Unterhaltungs-
kapellen im Hotelrestaurant. American-Bar. ADAC-HOTEL.

Die BAUR-KAROSSERIE

für Ihren alten, treuen DKW ist nur noch kurze Zeit lieferbar.

Stahlausführung - Preisgünstig - Zahlungsmöglichkeiten
KARL BAUR - Karosseriefabrik
Stuttgart-O, Poststraße 40/50

Ferien mit Silima

Die Tage der Erholung
sind dann doppelt schön



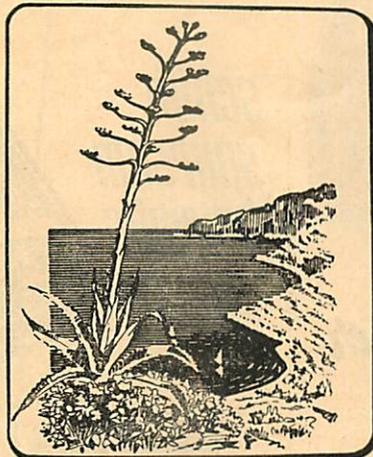
Silima-Luftmatratzen

zum Liegen und Sitzen für Wohnen und Ferien
Lieferung nur durch den Sportartikel-
Handel. Fordern Sie kostenlose Prospekte
von den Wetzell Gummiwerken Aktien-
gesellschaft, Hildesheim

Während Ihrer Ferien in **ITALIEN**

besuchen Sie die **RIVIERA dei FIORI!!!**
die Blumenriviera

Venti miglia - Bordighiera - Ospedaletti -
SANREMO - Imperia - Diano Marina - Alassio



Sommer und Winter in SANREMO

Auskünfte: Staatliches Italienisches Fremdenverkehrsamt (ENIT)
München 27, Möhlstraße 3, Ente Provinciale Turismo,
Imperia - Azienda Autonoma di Soggiorno, San-
remo und alle Reisebüros.

sind in jeder Jahreszeit
ein Winkel des Para-
dieses am Mittelmeer



Kasino, Spiele, Theater,
Kunst, Nachtleben, ge-
sellschaftliche Veran-
staltungen, Golf, Tennis,
Yachtsport, Badestrand,
Schwimmbekken

BORKUM

JUIST

NORDERNEY

BALTRUM

LANGEOOG

SPIEKEROOG

WANGEROOG

Gesund, froh u. leistungsfähig durch die natürlichen
Nordsee-Heilkräfte.
Auskunft:
Reisebüros
und Kurverwaltungen

ANZEIGENSCHLUSS
für das Juniheft am 15. Mai

Sport- und Auto-Zelte für Camping-Sportler

HAUSZELTE schon von 108.- und 118.- mit Gummiböden, Gummimatrizen von 45.-, Benzinkocher, Auto-Zelt-Möbel,
Schlafsäcke und anderes mehr. Verlangen Sie Preislisten. Versand in das ganze Bundesgebiet. Wohnwagen-Anhänger.

SPORTMÜLLER
KARLSRUHE/Bd., Waldstr. 26

Spezialangebot

für

ADAC - Mitglieder:

- 1a Chamois-Leder DM 12.-
- 1a Chamois-Leder groß DM 17.50
- 1a Formschwamm, groß DM 12.-
- 1a Formschwamm,
etwas kleiner DM 10.50
- 1a Formschwamm DM 7.-

Versand: franko p. Nachnahme!

Alles Auto-Zubehör u. alle Auto-Reifen sofort ab Lager Hamburg lieferbar!

GAEDECKE

Autobedarfsges. m. b. H., Hamburg 1
Ferdinandstr. 16, Fernsprecher 323374



HEINRICH GILLET KG.
Edenkoben a. d. Weinstr.

Wie beseitigt man rheumatische Schmerzen?

Es genügt nicht, daß man die schmerzempfindlichen Nerven nur vorübergehend betäubt, was oft Schweißausbruch, Müdigkeit und Benommenheit verursacht. Viel besser ist es, ein Mittel zu nehmen, das der Schmerzursache selbst zu Leibe geht. Das tut Melabon, indem es die Schmerzregung in den Nervenzellen hemmt und die Gefäßkrämpfe in den Muskeln löst. Meist vergeht dadurch der Schmerz schon nach wenigen Minuten. Packg. 75 Pf. in allen Apotheken.

Gratis:
Überzeugen Sie sich durch eine Gratisprobe von Dr. Rentschler & Co. Laupheim Würtbg.



Mein lieber Herr!

wenn ich auf Dich warte, stehe ich schutzlos in Wind u. Wetter. Da wäre eine **GUGEL - Fal Garage** das Richtige. Sie schützt mich vor allen Witterungseinflüssen, ist praktisch, preiswert u. leicht mitzuführen.

Verlangen Sie noch heute kostenlos Prospekt Nummer **51**

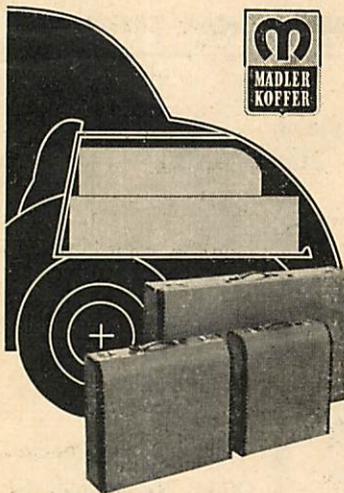
FAL GARAGE

GUGEL-WERKE
FREIBURG I. BR. · STARKENSTR. 15

Das Geschenk für „sie“

Eine prächtige Pelzdecke 200 x 140 cm, aus Naturfüchsen mit Nino-Lan warm gefüttert zum Sonderpreis von DM 195.-
Fordern Sie unverbindliche Ansichtsendung. Für modische Pelzjackets, Mäntel und Spezialanfertigungen haben wir 5000 Winterfüchse auf Lager.

A Vierhaus Kürschnerrei
Fellimport
Borken/Westf. 21



MÄDLERS Autokoffer

für
MERCEDES, OPEL
VW, FORD, DKW,
FIAT, BORGWARD
und andere Wagen



FABRIK OFFENBACH/M 88
Fordern Sie Prospektblatt an

Eigene Verkaufsstellen:
FRANKFURT/M · HAMBURG · DUSSELDORF · STUTTGART · ZÜRICH

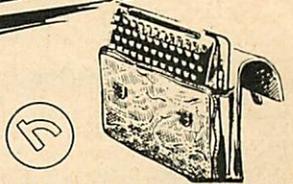


Vom "Töff Töff" zum "Tipp-tipp-tipp"...

Wie lachte man einst über dieses Ungetüm, das schnaufend-ratternde „Töff-Töff“ und seine Kapriolen! ... Heute?? ... Tipp, tipp, tipp, man tippt sogar im kleinsten Auto auf der „Tippa“ so, als wär' man im Büro oder daheim! ... Die „Tippa“ — tipp, tipp, tipp! — kann überall und immer „mit dabei“ sein!

TIPPA

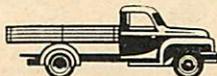
"immer mit dabei!"



Jeder Fachhändler gibt über die günstigen Teilzahlungsmöglichkeiten gerne Auskunft.

HANOMAG Diesel-15t

*schön
sparsam
betriebs-
sicher*



1,8 t TRAGKRAFT



1,67 t TRAGKRAFT



1,65 t TRAGKRAFT



14-17 PERSONEN

Der Leichtlastler  mit der großen Reserve



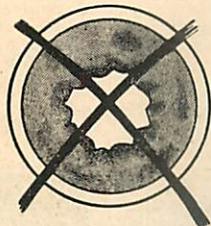
CARAMBA-Erzeugnisse sind von

erprobter Güte und stehen unter steter chemischer Kontrolle

RÜTGERSWERKE A.G., ABTLG. AUTOCHEMIE DUISBURG

Frühjahr im Kühler!

Weg mit KALK
ROST
SAND
STAUB



RADFLUSH

DER KÜHLERREINIGER
REINIGT-SCHÜTZT 100%ig

Douglas Holt Ltd.

(Estd. 1919)
5 & 6 Eagle Street
HOLBORN

LONDON W. C. 1.

Gytex

DIETER OEHMKE & CO.
KREFELD

Viktoriastr. 98 • Tel. 29085

Alle Lederwaren
direkt aus OFFENBACH

Verlangen Sie Gratis-Katalog!

Lederwaren
KÖNIG

Offenbach-M. 30 Frankfurter Str. 59-61

Sippel Schonbezüge



Hersteller: Geschw. Sippel, München
Müllers raiße 40, Telefon 21635

DAS WPS-RÜCKLICHT-KONTROLL-GERÄT HILFT UNFÄLLE VERHÜTEN!



„Schwerer Verkehrs-Unfall.
Tote, Schwerverletzte und Totalschaden durch
Auffahren. Die rückwärtige Beleuchtung eines
Kraftwagens war während der Fahrt defekt ge-
worden. Der Lenker eines nachfolgenden Kraft-
wagens konnte den vor ihm fahrenden Kraft-
wagen erst sehen, als es bereits zu spät war.“

Dieser schwere Verkehrs-Unfall wäre vermieden worden durch ein WPS-RÜCKLICHT-KONTROLL-GERÄT

das durch lautes *Summen* und *Signallicht* sofort und *automatisch* den
Ausfall jeder Rücklichtlampe anzeigt. *Bremslicht*, *Winker* bzw. *Blinker*
überwacht und an das Abschalten desselben erinnert.

Größe 58x70 mm

Einfacher Einbau

Normal-Type DM 18.60 zuzüglich 20% Materialteuerungszuschlag

Bezugsquellennachweis durch:

Dipl.-Ing. W. PARTL & SOHN, München 5, Erhardtstr. 8

Haar in Not - Diplona hilft

Achenbach - Garagen



Schuppen, Hallen,
Iore
feuersicher und
zerlegbar, aus
verz. Stahlblech

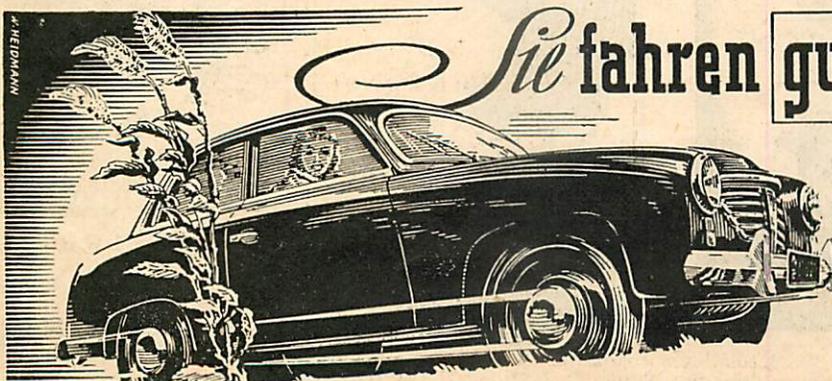
Gebr. Achenbach, G. m. b. H.
Weidenau/Sieg, Postfach 386



Neuheit 1952

IRA-Sporthaub, aus Popeline,
Schottenst., Köper, Bauern-
leinen usw. in best. Qualität
u. billigsten Preis, sofort lie-
ferbar, fordern Sie Katal. an.
I. Rathgeb, Tuttingen/Wtbg.,
Querstraße 1

Beilagen-Hinweis. Der vorliegenden Gesamtausgabe liegt ein Prospekt der Deut-
schen Shell AG., Hamburg bei. Wir bitten unsere Leser um Beachtung.



Sie fahren gut mit GOLIATH

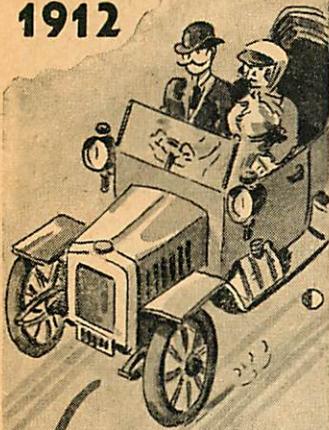
Das sind seine vieltausendfach bewie-
senen Vorzüge:

- Sprichwörtliche Genügsamkeit
- in Verbrauch und Wartung
- Verblüffende Geräumigkeit
- Exzellente Straßenlage
- Elastischer Motor



DM 126.- JAHRESSTEUER • 700 CCM • 24 PS • 100 KM/STD. • DM 126.- JAHRESSTEUER • 700 CCM • 24 PS • 100 KM/STD. • DM 126.- JAHRESSTEUER • 700 CCM • 24 PS • 100 KM/STD.

1912



Damals war das mit den Kerzen für ein Kraftfahrzeug noch kein Problem. Die Wagen liefen hübsch langsam und die Kompression war recht nieder. Heute drehen die Motoren immer schneller, die Kompression wird höher und höher gewählt, um ein Maximum an Leistung zu erzielen. Damit steigen die an eine Zündkerze gestellten Anforderungen ganz gewaltig an.

1952

Wählen deshalb kluge Fahrer die Kerze, auf die sie sich immer hundertprozentig verlassen können: BERU-Zündkerzen mit dem roten Korund-Isolator, den korrosionsbeständigen Elektroden und der großen Widerstandsfähigkeit gegen Verschmutzen oder Glühzündungen. BERU baut seit 40 Jahren Zündkerzen, das sind 40 Jahre gesammelte Erfahrungen. Wählen deshalb auch Sie für Ihr Fahrzeug

40 JAHRE
BERU
ZÜNDKERZEN

BERU VERKAUFS-GESELLSCHAFT MBH
LUDWIGSBURG-WÜRTEMBERG

ADAC-Kleinanzeigen

Volkswagen möglichst Standard sofort gegen bar zu kaufen gesucht. Leppkes & Co., Krefeld, Schweizerhaus, Telefon 25427

Motor BMW Type 328, auch reparaturbedürftig, zu kaufen gesucht. Modersohn, Herford, Vlothoerstraße 87

BMW Limous. Typ 319, Baujahr 35 zum Ausschleichen z. verkaufen. Standort Kaiserslautern Torpedo Garage. Angeb. unt. T. Sch. 32/735 bef. ANN.-EXP. CARL GABLER, München 1, Theatinerstraße 8

BMW-Cabriolet Type 326 in allerbesten Verfassung zu verkaufen. Preis nach Vereinbarung. Gebrüder Hoon Baumwollweberei, Gildehaus Kr. Bentheim

Rassiger Sportwagen 2 Ltr. BMW. Angeb. unt. G.K. 32/731 bef. Ann.Exp. CARL GABLER, München 1, Theatinerstraße 8

STOEWER-SEDINA-Kabr., Bj. 39, 55 PS, Mot. überh., fahrber. z. verk. Dr. med. Nachtsheim, Wuppertal-Ba., Hohenstein 34

1 zweisitziges BMW-Kabriolet 2 l, schwarz, mit rotem Lederpolster, kurzes Chassis, sehr gut erhalten, zugelassen, versteuert und versichert;

1 vier-fünfsitziges HORCH-Kabriolet 5 l, mit rotem Lederpolster, sehr gut erhalten, zugelassen, versteuert und versichert, zu verkaufen.

Anfr. unt. P.J. 32/749 bef. Ann.Exp. CARL GABLER, München 1, Theatinerstraße 8

BMW-Mot. 327/28, 7000 km gel., Getriebe, Werk generalüberholt, preisgünstig abzugeben. Rundfunk-Elektroakustik, Bielefeld, Jüngststraße 8

BMW-Mot. 327/28, 7000 km gel., Getriebe, Hint.-Vord.Achs., Lenkg., Rahm., Kard.-Welle etc. Telefon München 5 15 38

P K W - Reiseanhänger neuester Bauart, mit Oldrumbremse, allerbeste, gediegene Innenausstattung mit allen Bequemlichkeiten (1 Doppelbett, 2 Einzelbetten) ab Mitte Mai tage- oder wochenweise zu vermieten. Standort: Minden/Westfalen. Anfragen erbeten an: Peshcke, Minden/Westfalen, Postfach 355

2 achs. Wohnwagen

gummibereift, neuwertig, geräumig (2,85 br.), sehr schön und vollständig möbliert (Schlafzimmer, Wohnzimmer, Küche), holzgetäfelt, el. Lichtenanlage, zum Preise v. DM 5000,- abzugeben. Kohlhaas & Co., GmbH., Bamberg, Hallstadterstraße 50.

Seltene Gelegenheit!

Im Auftrag einer Textilfirma werden durch mich verkauft:

Wanderer-Cabriolet W22,2Ltr. (Gläser) silbergr. vor ca. 5000 km grundüberh., neu ber., erstkl. neuw. Zust., verchromt. Reserveradverkl. u. Doppelfanf.

Horch-Cabriolet Typ 830 (Gläser) dunkelgrün, vor ca. 10 000 km grundüberh. neu ber., im erstkl. Zust. Heizung neu eingebaut, Dreiklang-Fanf. Beide Fahrzeuge werden preisw. abgegeben.

Angebote an:
Ing. Karl Ahrendt, Rendsburg/Holstein, Hindenburgstraße 19/23, Telefon 2831

Auto-Koffer
Fritz Vogel, Wuppertal-Barmen

Neophan-Sonnenschutzbrillen, vorzügliche, preiswerte Qualität. Eingeführte Vertreter (möglichst mit Wagen) gegen gute Provision gesucht. Angeb. unt. A. M. 32/743 bef. Ann.Exp. CARL GABLER, München, Theatinerstraße 8

Wer braucht Werkzeuge?

Werkzeugkatalog gratis. Westfalia-Werkzeugco., Hagen 362/Westf.

KUGELLAGER KAUF
Otto Beckers Düsseldorf 3
Grafenberger Allee 155 - Tel. 6 22 18

Warum Baukostenzuschuß!
Dafür eig. Blum-FERTIGHAUS auf Teilzahlung. Blum & Cie., B 630 Bielefeld

Das wertvollste Emailschild
für Jedermann

Münchener Emailleur- und Stanzwerk
München 25, Zielstattstraße 34

Für den weiteren Ausbau unserer Verkaufsorganisation

HOFFMANN - Vespa
HOFFMANN - Motorräder
suchen wir

Nachwachskräfte für den Außendienst

von gutem Auftreten im Alter von 28 bis höchstens 35 Jahren. Bewerber **müssen** aus der Branche sein und eine nachweisbare erfolgreiche Praxis hinter sich haben. Eigener PKW Bedingung. Ausf. Bewerbung, handschriftlicher Lebenslauf, Bild, lückenlose Zeugnisse sowie Referenzen erbeten an

HOFFMANN-WERKE LINTORF Bez. Düssel-
dorf, Personalabteilg.

Gegen Diebstahl
sicher

INGENIA
Lenk- und Zündschloß

INGENIA Schloß- u. Metallwaren f. L. Bodecker - A. Neiman
WUPPERTAL-WICHLINGH.

Den Schonbezug von HUND
wählt man aus gutem Grund!

Elegant
strapazierfähig
waschecht
..... und so preisgünstig

Fordern Sie bitte unverbindlich
Stoffmusterkarte und Preisliste
ERICH HUND · HAMELN
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Schlank, schön, gesund, erfolgreich!
Bewährt bei Rheuma, Ischias, Lumbago, Stoffwechsel-, Nieren-, Blasen-, Hautleiden u. Erkältungskrankheiten usw. „Kreuz-Thermalbad“, Mod. 50, die Heimsauna von Weltruf mit der Infrarot-Reflex-Tiefen-Wärme-Strahlung. Anschluß an Lichtleitung, zusammenrollbar. Kostenlose Literatur und Prospekte vom Alleinhersteller. KREUZVERSAND KLOTZ GmbH., München AC 15, Lindwurmstraße 88

Motorradfahrer!
Achte beim Einkauf Deines Sattels auf diese Wertmarke

23 Jahre
PAGUSA
PAGUSA-WERKE HAMBURG-SCHENEFELD

Eugen Schweikert
WOCHENENDWAGENBAU
EBINGEN / WÜRTEMBERG
Telefon 2122

*Sie
kaufen
bestimmt*



nicht das erste beste Motorrad. Vorher sehen Sie sich sicherlich alle Maschinen, auch die der Konkurrenz, an. Gerade so ist es recht, denn nur durch den Vergleich werden Sie alle Vorzüge einer echten

VICTORIA

kennenlernen, ihre hohe Leistung, ihr großer Fahrkomfort und die bestechende Ausführung. Ob nun

FM 38 L
38 ccm

KR 125
125 ccm

KR 25 HM
250 ccm

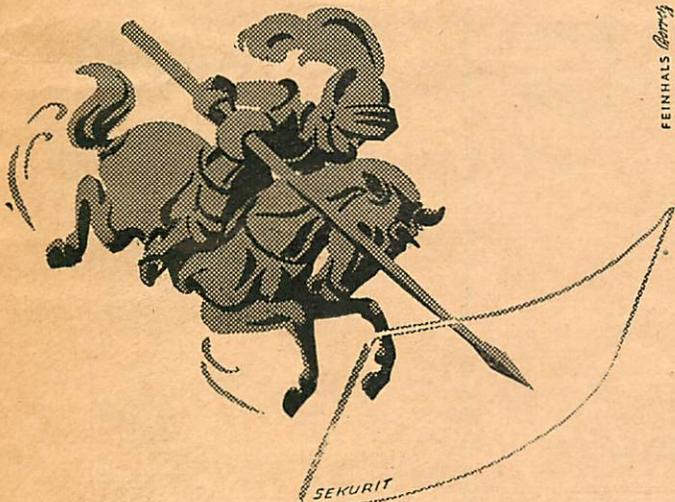
Victoria erfüllt Ihre Ansprüche

VICTORIA WERKE A.G. NÜRNBERG SEIT 1886



DAS OEL
von dem Ihr Motor
träumt

Deutsche Castrol-Vertriebs-Ges.m.b.H., Hamburg 1



FEINHALS *Abstrich*

Sekurit ist elastisch

Unter Glas stellt man sich etwas Sprödes vor. Sekurit kennt aber keine Sprödigkeit. Es läßt sich vielmehr federnd durchbiegen und verträgt starke Verwindung. Gibt es aber dennoch einmal Bruch, so bilden sich nicht die gefürchteten Normalglasscherben, sondern Krümel, die man mit der bloßen Hand entfernen kann, wenn man gezwungen ist, durch das Wagenfenster auszusteigen.

SEKURIT



Verzerrungsfreie Durchsicht



Hohe Leistungen

für privatärztliche Behandlung

Prämienrückgewähr

bei Teilnahme an der Prämienrückgewähr

Verbilligung der Prämien

Vertragsgesellschaft des ADAC

Fordern Sie Auskunft oder Vertreterbesuch an

VEREINIGTE
KRANKENVERSICHERUNGS A. G.
MÜNCHEN 23 · Leopoldstraße 4

KEIDEL



Treue zur Qualität

ist für den BV mehr als eine verpflichtende Tradition.
Sie ist die Grundlage seines Wirkens.

