

ROLLER·MOBIL

KLEINWAGEN

Großes Ausstellungsheft

TESTS OHNE GNADEN:

diesmal

Arabella



NUMMER 5. JAHRGANG

9

SEPTEMBER 1959

PREIS DM 1.20

POSTVERLAGSORT STUTTGART

Aktueller Bericht von der IAA

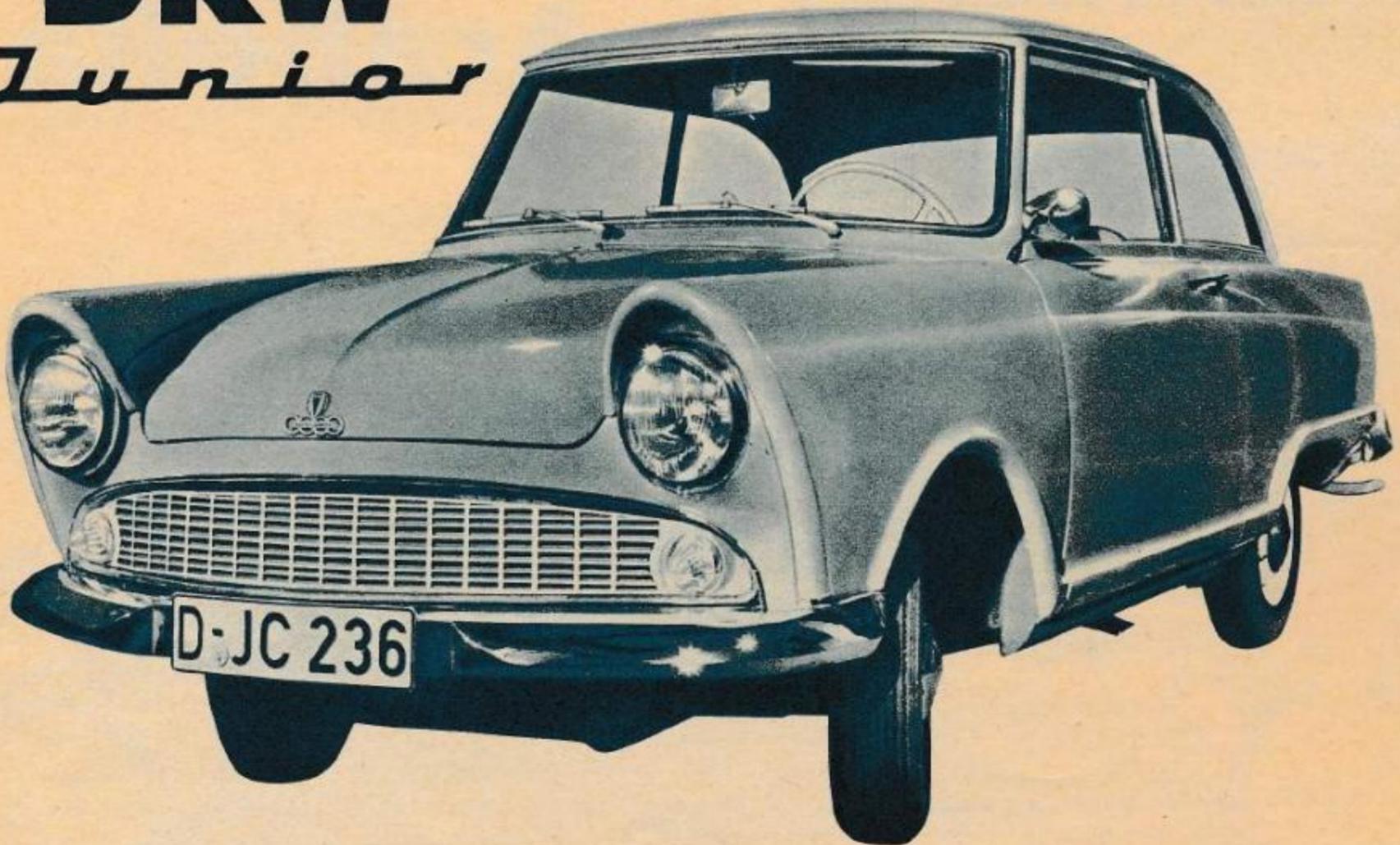
Katalog: Alle Kleinwagen und Roller

– wie sie sind und was sie taugen

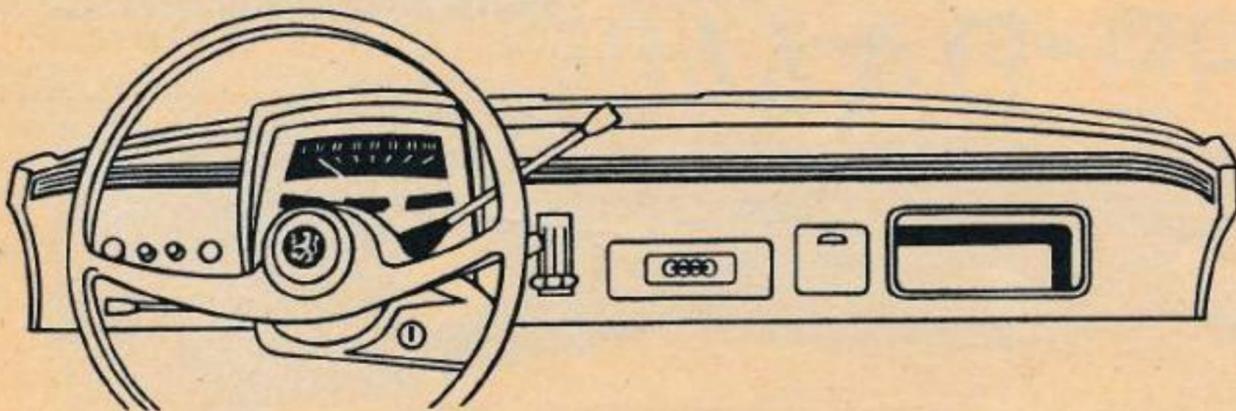


Auto Union präsentiert den

DKW *Junior*



Im neuen Automobilwerk in Ingolstadt läuft jetzt der DKW Junior vom Band. Alles, was sich schon bei den großen Wagen der Auto Union als technisch richtig bewährt hat, wurde für den DKW Junior übernommen: ein robuster Dreizylinder Zweitakter, der sichere Frontantrieb und die stabile Rahmenbauweise. Hinzu kommt seine überraschende Geräumigkeit! Viel Komfort und die hohe Leistung bei niedrigen Unterhaltungskosten machen den Junior zu dem Auto, wie man es sich heute wünscht.



Ein robuster Zweitaktmotor! DKW Dreizylinder, Hubraum 741 ccm, 34 (39 SAE) PS bei 4300 U/min. Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe. **DKW Frontantrieb.** Der Wagen wird gezogen und liegt daher auch in Kurven sicher auf der Straße. Kurze Bremswege durch Turbo-Trommelbremsen. **Sicherheit und Komfort.** Stoßelastisches Armaturenbrett, griffiges Tiefnabenlenkrad, Lichthupe, Anlage für

Heizung und Belüftung. **DKW Großraumkarosserie.** Viel Platz für Vier! Breite, körpergerechte Kontursitze. **Ein richtiger Ferienkofferraum.** Alles paßt hinein, worauf Sie im Urlaub nicht verzichten wollen! Fast einen halben Quadratmeter groß ist die Hutablage. **Nur alle 7500 km eine Inspektion!** Niedrige Wartungskosten! Und außerdem: Individueller Kundendienst im In- und Ausland.

Fortschritt, Sicherheit, Komfort

1. Zweitaktmotor
2. Frontantrieb
3. 4-Gang-Synchrongetriebe
4. Turbo-Trommelbremsen
5. Tiefnabenlenkrad
6. Stoßelastisches Armaturenbrett
7. Großraumkarosserie
8. Klima-Anlage
9. Kontur-Sitze
10. Ferienkofferraum
11. Niedrige Betriebskosten
12. Individueller Kundendienst

Machen Sie eine Probefahrt!



- hält den Motor innen sauber
- bietet viel länger volle Motorleistung
- verhindert Korrosion
- sichert freies Spiel der Kolbenringe
- erspart Motoröl-Zusätze

**Nach Maß
für Ihren Zweitakter**

gut in Form weil bestens informiert

Aus dem
führenden Verlagshaus
für Motorzeitschriften:



führend, unabhängig, immer aktuell – gestaltet von den besten Motorjournalisten – erscheint vierzehntäglich, Quartalsabonnem. DM 7.90



bringt von Wagen, Fahren und Reisen stets das ganz Besondere – in Tenor und Stil exklusiv – erscheint viertelj., Jahresabonnem. DM 20.–

das Vademekum für große und wirtschaftliche Leistung der leichteren Klasse – erscheint einmal im Monat, Quartalsabonnem. DM 3.60



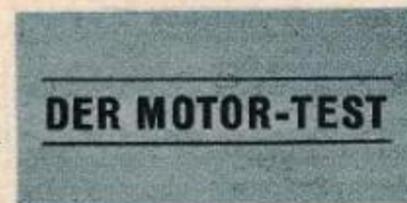
schreibt was Zweirad-Männer bewegt: „besser, schneller und wirtschaftlicher!“ – erscheint alle vierzehn Tage, Quartalsabonnem. DM 6.–



betreut seit 36 Jahren die schwerste Klasse in fahrtechnischen und wirtschaftlichen Fragen – erscheint monatl., Quartalsabonnem. DM 6.–



bringt harte Tests und zeigt Stärken und Schwächen der Wagen und Motoren ohne make up – Pkw-Testheft DM 3.–, Motorrad-Testheft DM 2.–



berichtet lebendig und technisch versiert vom Fliegen, von Raketen und Raumfahrt – erscheint einmal monatlich, Quartalsabonnem. DM 5.50

beschreibt als Jahresskatalog über 400 Automodelle von Rang aus aller Welt ausführlich in Wort und Bild – großformatige Ausgabe DM 4.80



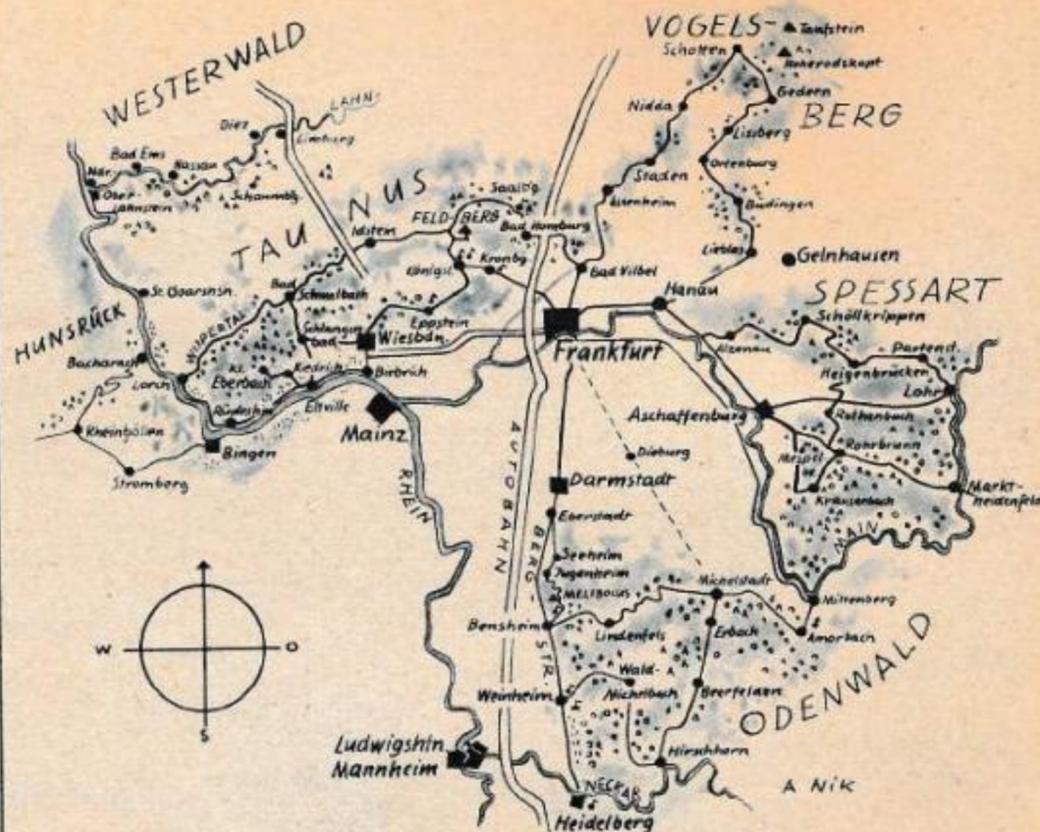
der ideale Gefährte für Reisen voll strahlender Laune zeigt Kostbarkeiten in Fülle: Länder, Routen, Plätze, Restaurants und Hotels. – DM 4.80



Wir senden Ihnen gern kostenlos und unverbindlich ein Probeheft der Sie interessierenden Zeitschrift, ausgenommen die Schriften DER MOTOR-TEST, AUTO-MODELLE und REISEHEFT

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH

Stuttgart, Postfach 1042, Telefon 671 40 und 671 49



Um Frankfurt herum

Manch einer, der nach Frankfurt kommt, um auf der IAA mit müden Füßen rollenden Träumen nachzulaufen, hat die Fahrt mit ein paar Urlaubstagen verbunden. Für solche Leute gelten unsere Vorschläge, was man da so tun kann, von Frankfurt aus und um Frankfurt herum.

Für kurze Kaffeefahrten steht der Hausberg der Frankfurter, der Vordere Taunus unmittelbar vor der Tür. Man sieht ihn im Norden wunderbar blau schimmern. Für den Frankfurter ist er einfach die „Höhe“. An ihr liegen eine Vielzahl von Dörfern und Städtchen, die alle ihre besonderen Reize haben, darunter berühmte Kurorte und Heilbäder, wie Wiesbaden, Nauheim, Homburg, Schwalbach und Schlangenbad. Zum Rhein hin geht der Taunus in die Hügellandschaft des Rheingaus über, die man allgemein aus dem Trubel der großen Rheinstraße beurteilt, ohne zu ahnen, was für wunderbare Einsamkeiten wenige Kilometer bergwärts auf uns warten. Nicht weniger abseits ist auch der Hintere Taunus, der sich nordwärts bis zum Lahntal erstreckt.

Als nächstes Ausflugsziel würde ich die Fahrt zum Feldberg raten, die über Bad Vilbel und Bad Homburg zur Saalburg führen könnte, danach über den Großen Feldberg zurück über Königstein, Falkenstein und Kronberg, alles reizende Städtchen in wunderbarer Lage. Zu sehen gibt es dabei den schönen Kurpark von Homburg, Spielbetrieb im Kasino, und auf der Saalburg den Nachbau eines römischen Kastells, die Reste eines Lagerdorfes und einer römischen Gräberstraße, sowie das Saalburg- und Limes-Museum. Die Straße auf den Feldberg ist sehr gut, ebenso die Aussicht, die jedoch nur, wenn das Wetter gut ist. In die Rückfahrt läßt sich mit einem kleinen Umweg auch noch Eppstein einbeziehen, Umfang der Fahrt 180–190 km.

Bedeutend weiter ist es natürlich, wenn wir unsern Ausflug auf den Rheingau ausdehnen. Ich würde dann über Eppstein, Idstein und Bad Schwalbach zum wunderbaren Wispertal fahren, durch das wir bei Lorch den Rhein erreichen – 150 km. In das Waldgebiet des Vorderen Taunus erhalten wir tieferen Einblick, wenn wir von Eppstein über Wiesbaden nach Schlangenbad fahren und von dort über Nebenstraßen nach Hausen, von wo es nicht weit zur Kalten Herberge und zur Mapper Schanze ist, die als Rest einer ganz besonderen Befestigungsanlage gilt, in der junge Hainbuchen zu einem undurchdringlichen Wall, dem sog. „Gebück“ zusammengebogen wurden, das man nur an festen Toren passieren konnte. Von der Höhe fahren wir dann hinunter nach Kiedrich, das berühmt ist durch den schönen Chor der St. Valentinskirche, mehr noch durch den Chor schöner Stimmen, die das gregorianische Kirchenlied pflegen. Als besonderes Ziel würde ich das im Nachbartal liegende Kloster Eberbach empfehlen, das den Architekturfreund mit einem wunderbaren gotischen Dormitorium, dem einstigen Schlafsaal der Mönche, begeistern wird – den Weinfreund dagegen mit einer Sammlung alter Pressen, die im großen Konventsaal vereinigt wurden und zum Teil noch heute benutzt werden. Schließlich ist auch eine Klosterschenke da, damit wir kosten können, was den Trauben erpreßt wurde. Über Erbach und Schierstein läßt sich die Rückfahrt nach Frankfurt antreten – 219 km – falls nicht in Richtung Bingen abgereist wird. Führt die Weiterfahrt in Richtung Saar, empfehle ich von Bingen über Stromberg und Rheinböllen die Hunsrück-Höhenstraße zu wählen, die streckenweise ganz wunderbare Aussichten bietet und längst nicht den

Betrieb der Talstraßen aufweist. Als landschaftliches Erlebnis wäre auch jener Straßenteil zu nennen, der von Rheinböllen nach Bacharach führt, ein kleiner Umweg, wenn wir nach Köln wollen – aber er lohnt sich.



Schloß Büdingen

von unten an, biege in Bensheim auf die Nibelungenstraße ab. Besonderheiten hier das reizvoll gelegene Lindenfels und das Großmutterstübchen des ganzen Odenwaldes, Michelstadt. Von dort nach Amorbach ist es ein Sprung über Waldwege – will man sich in den Innenräumen der Benediktinerabtei eine ganz andere Welt erschließen, die der von Eital und Melk durchaus ebenbürtig ist. Über Miltenberg läßt sich auf verschiedenen Wegen nach Frankfurt zurückfahren. Insgesamt 190 km. Etwas erweitern läßt sich dieser Trip, wenn wir über Bensheim hinaus bis Weinheim fahren, dessen Burgen berühmt sind, dann durch das Weschnitztal nach Mörlenbach und über Höhenwege nach Waldmichelbach, von wo wir über Schönmattenweg nach Hirschhorn am Neckar vorstoßen. Von dort haben wir dann nach Michelstadt landschaftlich schöne Wege und können über Dieburg direkt nach Sachsenhausen zum Abendschoppen fahren – insgesamt etwa 210 km.

Als ein drittes Gebiet von Frankfurt aus wäre der Spessart zu nennen. Wir gehen ihn am besten über Hanau an und biegen vor Kahl von der Bundesstraße 8 ab in Richtung Alzenach, folgen dem Flübchen Kahl durch ein enges Tal über Michelbach, Mensengesäß und Schimborn, um von Schöllkrippen über Vormwald zur Eselshöhe aufzusteigen. Jakobsthal und Heigenbrücken heißen die nächsten Stationen, dann erreichen wir die 26, der wir ostwärts bis zur Straße nach Rothenbuch folgen, auf der wir zwischen Totenkupp und Geyerskupp die 8 ansteuern. Durch den Krausenbacher Forst geht es dann südwärts bis Neuhammer, wo wir uns nordwärts wenden zum Schloß Mespelbrunn, einer sehenswerten Wasserburg. Damit haben wir einen Haken durch

den dichtesten und abseitigsten Spessart geschlagen und kehren über Hessenthal, Aschaffenburg und Hanau nach Frankfurt zurück – 189 km. Schneller läßt sich der Spessart „erledigen“, wenn man einfach das große Straßendreieck Aschaffenburg – Lohr – Marktheidenfeld –

Aschaffenburg abrollt, aber dann sollte man wenigstens an den wesentlichen Punkten ein wenig abseits fahren. Selbstgewählte Spessart-Seitensprünge empfehle ich auch, wenn man auf der Fahrt von oder nach Würzburg–Nürnberg den Spessart passiert.

Um den Ring der Ausflugsmöglichkeiten um Frankfurt zu schließen, bleibt noch der Vogelsberg zu nennen, den wir am besten über Hanau, Lieblos und das schöne Büdingen ansteuern können. Den Südwesthang des Vogelsberges queren wir zwischen Gedern und Schotten, von wo sich eine Fahrt zum Hoherodskopf und zum Taufstein anschließen läßt, sowie eine Proberunde Schottenring. Die Rückfahrt nach Frankfurt erfolgt am besten über Nidda, Staden und Bad Vilbel – ca. 170 km einschließlich Schottenringrunde.

Südlich Frankfurt liegt ein weiteres reiches Ausflugsgebiet, das über die Bergstraße zu erreichen ist, der Odenwald und das Neckartal mit Heidelberg. Als Tagesausflug läßt sich über Darmstadt, Eberstadt und Seeheim – wunderbarer Campingplatz – nach Jugenheim fahren, wo wir in Richtung Balkhausen abbiegen. Am Ortsausgang nehmen wir den Fahrweg zum Melibocus, der weniger pompös „Malchen“ heißt. Wer für größere Bequemlichkeit ist, bleibe auf der Bergstraße und sehe sich den Melibocus



Schloß Mespelbrunn / Spessart



Michelstadt im Odenwald

Damit wären die schönsten Ausflugsmöglichkeiten rund um Frankfurt angedeutet; bleibt nur noch zu sagen, daß sie sich beliebig teilen und untereinander mischen lassen, ganz nach Lust und Laune.

A. Nikolaus



Ihn packt jetzt schon das große Grausen denkt er an Herbst und Sturmesbrausen mit Staub und Laub und Schmutz und Regen. „Wie soll ich bloß den Wagen pflegen?“ Den Schutz erhält der Lack bestimmt, wenn er gleich REX-Lackbalsam nimmt.

REX Autokosmetik



An REX-Autopflege GmbH.
Abt. J, Mainz. Bitte senden Sie mir Gratisprobe.
Der Lack meines Fahrzeuges ist neu-neuwertig-matt-gealtert (zutreffendes unterstreichen).

Bitte ausschneiden und einsenden.

Erhältlich in allen Fachgeschäften und Tankstellen.

REX-AUTOPFLEGE GMBH · MAINZ

Im Ausland unter der Marke REXINE erhältlich.

VICTORIA *Vicky Superluxe*



Das elegante
Moped mit
Breitstrahl-
Scheinwerfer

ZWEIRAD UNION AG.
NÜRNBERG VICTORIA · DKW · EXPRESS

Randbemerk

Zahlen und weiterzahlen

Man hört's aus Bonn und kann's kaum glauben: im kommenden Jahr soll der Straßenbauetat des Bundes 2,3 Milliarden D-Mark betragen. Das ist eine volle Milliarde mehr als 1959 zur Verfügung stand. Jedoch nicht genug der freudigen Überraschung: bereits in den nächsten Wochen wird damit begonnen, Aufträge in Höhe von 600 bis 700 Millionen zu vergeben, damit man 1960 sobald wie möglich zu bauen anfangen kann.

Doch da des Lebens ungemischte Freude noch keinem Irdischen – und schon gar keinem Kraftfahrer – zuteil ward, ist es notwendig, auch bei dieser fröhlichen Kunde aus dem Verkehrsministerium nach dem Pferdefuß zu spähen. Und siehe da, man muß gar nicht weit suchen, nur ein bißchen rechnen: der Straßenverkehr in seinem heutigen Umfang bringt jährlich 2,5 Milliarden auf (also immer noch ein bißchen mehr als der Etat für den Straßenbau umfaßt!) und da der Kraftfahrzeugbestand sich dauernd erhöht, ist es für Experten bestimmt nicht allzu schwer, sich auszurechnen, wieviel der Kraftverkehr schon in den nächsten zwei, drei oder fünf Jahren annähernd einbringen wird. Doch auch der Laie sieht: die Bundeseinnahmen aus dieser Quelle werden ständig steigen. Und von dieser Tatsache beißt die Maus keinen Faden ab.

Aber nicht genug, daß auch jetzt noch die Kraftverkehrseinnahmen nicht restlos zweckgebunden verwendet, sondern immer noch zu einem gewissen Teil für Dinge genutzt werden, die mit dem Straßenbau nicht das geringste zu tun haben – man zerbricht sich in Bonn auch weiterhin den Kopf über neue Schröpfmethoden. Die Mineralölsteuer ist eine davon. Als eine weitere wird sich die Erweiterung der StVZO erweisen, die Ende 1959 in Kraft treten soll. Danach müssen Pkw und Kombifahrzeuge genauso wie Krafträder „Sicherungseinrichtungen gegen mißbräuchliche Benutzung“ haben, das Abschließen der Tür wird nicht mehr genügen. Auch das ist ein weites, fündiges Feld – wer „ungesichert“ steht, zahlt.

Etwas mehr Abstand bitte

In ganz Baden-Württemberg ist jetzt die Verkehrspolizei mit Radargeräten zur Geschwindigkeitskontrolle ausgerüstet – man hat daher wohl einige Beamte freibekommen, die sich bisher mit der langweiligen Art des Funkstoppens beschäftigen mußten. Damit sie nun nicht dem Müßiggang anheimfallen, dachte sich das Innenministerium etwas besonders Kluges aus: die Polizeidienststellen bekamen – sozusagen direkt über den grünen Tisch – die Anweisung, „die Unsitte des zu starken Auffahrens“ strenger als bisher zu verfolgen. Nach dieser Anweisung ist „verkehrsgefährdendes zu dichtes Auffahren“ schon dann anzunehmen, wenn dem nachfolgenden Fahrzeug im Falle einer plötzlichen Notbremsung des Vorausfahrenden nicht mehr genügend Platz zum Halten bleiben würde.

Welch ein taubes Ei wurde denn da mit großem Gegacker ins Nest der allgemeinen Verkehrsvorschriften gelegt? Genügt dem baden-württembergischen Innenministerium nicht die StVO, die einmal (§ 1) bestimmt, daß jedermann sich so zu verhalten habe, daß kein anderer gefährdet, geschädigt oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belästigt wird. Und die weiterhin eindeutig sagt, (§ 9), der Fahrzeugführer habe seine Fahrgeschwindigkeit so einzurichten, daß er . . . das Fahrzeug nötigenfalls rechtzeitig anhalten kann. Wie stellt man sich denn vor, daß die Verkehrspolizei die neue Anweisung durchführt – wer entscheidet nach welcher rechtsverbindlichen Norm, daß ein Abstand zu gering ist. Wer beweist, daß er zu gering war? Es gibt keine Zentimetervorschrift über den Abstand zwischen zwei Kraftfahrzeugen und die Verantwortung des Fahrzeugführers läßt sich nicht mit dem Zollstock messen.

Von den Nürnbergern sagt man, sie hängen keinen, sie hätten ihn denn – die Stuttgarter werden keinen bestrafen können, bevor er gegen das Gesetz verstoßen hat. Und dann entscheidet der Richter, nicht das Innenministerium!

Kommt das Bürgersteigparken?

In Berlin gibt es keine Parkuhren. Es wird auch fürderhin keine geben, denn eingehende Beobachtungen des ruhenden Verkehrs hätten keine Notwendigkeit dafür gezeigt, teilte der Senat kürzlich auf die Anfrage eines Abgeordneten mit. Welch eine Stadt, in der Bürger noch ihre Autos parken können, ohne andere Bürger zu behindern und dieserhalb von ihnen attackiert zu werden! In unseren Städten nimmt die Rivalität zwischen Motorisierten und Nichtmotorisierten bisweilen groteske Formen an (wer's nicht wahrhaben will, soll z. B. mal für seine Frau auf den Wochenmarkt fahren!) und in Berlin verzichtet man sogar auf die Groschen fürs Stadtsäckel – einfach, weil es nicht nötig ist.

Anders dagegen in den bundesdeutschen Städten. Da reichen auch die Gebühren-Parkplätze schon kaum mehr aus und allgemein wird die Frage ventilert, ob man nicht das Parken auf dem Bürgersteig erlauben könne, das bisher nur auf besonders gekennzeichneten Stellen gestattet war. Es gibt ebensoviele Fürsprecher wie Widersacher, jene nicht zuletzt unter den Hausbesitzern, die für die Instandhaltung des Gehsteigs verantwortlich sind. Auch die städtischen Versorgungsbetriebe stimmen nur zögernd zu, denn sie fürchten für eine erschwerte Zugänglichkeit ihrer Licht-, Gas-, Wasser- und Telefonleitungen. Andererseits kann sich niemand dem Argument verschließen, daß ein auf einem breiten Fußweg parkender Wagen den Verkehr weniger behindert als einer, der mitten im Verkehrsfluß steht. „Breit“



SCHEINWERFER
LEUCHTEN
U. SIGNALE
am Kraftfahrzeug

WESTF. METALL-INDUSTRIE G M B H · LIPPSTADT

Heft 10 erscheint am 6. Oktober. Sie finden darin:

Zwei große Tests von neuen Typen:

DKW Junior und Goggomobil T 700/Einvergaser.

Dazu großer Ausstellungsbericht: Was kauft man sich 1960? Ein technischer Artikel wird sich mit der Frage befassen, wie die Entwicklung bei Motoren, Federungen, Radgrößen usw. weitergekommen ist. Unsere Roller-Leser werden Verständnis dafür haben, daß wir angesichts der Tests neuer Wagentypen den schon fertiggestellten Test der Lambretta TV 175 in Heft 11 verschieben müssen. In unserem Artikel über praktisches Zubehör ist aber auch das Rollierzubehör für Herbst und Winter berücksichtigt und auch sonst kommen die Roller-Leser in Heft 10 nicht zu kurz.

bedeutet aber, es muß immerhin soviel Platz sein, daß auch starker Fußgängerverkehr nicht behindert wird und die Gefahrenmöglichkeiten beim Ein- und Ausfahren zum oder vom Parken auf ein Minimum herabgesetzt sind. Im Verkehrsministerium in Bonn befaßt man sich mit diesem Problem schon seit einiger Zeit und demnächst soll die Verordnung, die das Parken auf Bürgersteigen grundsätzlich erlaubt, auf den Instanzenweg gebracht werden. Der Bundesrat hat dann das letzte Wort. Bis dahin denken wir noch neidvoll an die glücklichen Parker in Berlin.

Jenseits

Während die deutschen Versicherungsgesellschaften den Gedanken an eine Erhöhung der Kraftfahrzeugprämien immer noch hegen und pflegen, hört man aus der Schweiz etwas völlig Neues auf diesem Gebiet: dort haben die Versicherungen beschlossen, ab 1960 niedrigere Prämien zu nehmen (statt die Rückvergütungen zu erhöhen, wie es zuerst zur Debatte stand). Außerdem gibt es einen weiteren Rabatt auf nicht belastete Prämien, der über die bisher maximale Rückvergütung hinausgeht. Durch diesen Entschluß der Versicherungen gibt es für die Schweizer Kraftfahrzeugbesitzer 1960 ein besonders glückliches Jahr: ungeachtet dessen, daß niedrigere Prämien gefordert werden, wird die Rückvergütung ungeschmälert erfolgen.

Noch nicht genug der schweizerischen Neuigkeiten: eine Versicherungsgesellschaft hat sogar beschlossen, bei Bagatellschäden bis zu 100 sfr, bei zwei Schäden bis 150 sfr die Bonusansprüche nicht erlöschen zu lassen. Auf diese Weise, so verspricht man sich – und das ist fürwahr ein weiser Schluß – hofft man die Fahrerfluchzahlen herabzudrücken, denn viele Kraftfahrer, die nur einen leichten Schaden angerichtet haben, verlassen den Ort der Tat einfach aus Furcht, ihre Rückvergütung nicht mehr zu bekommen, wenn die Versicherung den Unfall erfährt. Uns will auch diese Idee von jenseits der Alpen nicht schlechter als die der niedrigeren Prämien erscheinen!

An den Pranger!

Es war vor aschgrauen Zeiten. Man hatte gerade erst begonnen, dem stauenden Volk die sozialen Segnungen bekanntzugeben, mit deren Hilfe es die nächsten tausend Jahre überstehen sollte. Männlein und Weiblein jeglichen Alters erfuhren erstmals – sie hörten es gern und willig –, daß die Welt ihnen offen stehe und es nur ein Katzensprung bis Madeira sei. Nicht nur zu Schiff nach Frankreich oder die rassisch naheliegenderen nordischen Länder fuhr man, auch durch die Luft in befreundete südländische Gefilde und per Bahn und Bus in deutschen Landen herum, die man inzwischen zu Gauen befördert hatte. Man nannte es „Kraft durch Freude“ – nun ja, die Freude war bekanntlich weit kürzer als die vorgesehenen 1000 Jahre und die Kraft . . . die anderen waren noch kräftiger.

Damals also war es, daß mir ein sehr bekannter Hotelier, der eins der großen, altrenommierten Häuser in einer wunderschönen alten Stadt sein eigen nannte, voll Empörung erzählte, jede „Ladung“ – er sprach es mit unnachahmlicher Despektierlichkeit aus – Kraft durch Freude koste ihn mindestens ein halbes Hundert Wassergläser. Wie heute weiß ich es noch, – es war in unserer abendlichen Runde eigentlich so niemandem recht klar, wieso pausenlos Wassergläser kaputtgehen mußten. Es läge wohl an der Vermassung, meinte einer.

Woran, würde er wohl heute sagen, liegt es, daß die Inhaber von Autobahn-Tankstellen und -Raststätten ein Liedlein singen, das weitaus weniger politisch, aber dafür noch viel garstiger ist: es werden z. B. meterweise Handtücher abgeschnitten und mitgenommen. Woran liegt es, daß heutzutage Kleiderhaken, Seifenspender, sogar Spiegel und Installationsteile aus jenen Örtlichkeiten verschwinden, die normalerweise so verlassen werden sollten, wie man sie vorzufinden wünscht. Das aber ist, und damit sind sich alle Betroffenen einig, beinahe unmöglich geworden; die Frau eines Tankstelleninhabers fühlt sich oft ärger als bei den unangenehmsten Arbeiten im Krieg. Sie muß hinter jedem Tankstellenkunden ins „Cabinet“ sehen und erlebt dabei oft die unglaublichsten Überraschungen: z. B. daß ein Kind übers Waschbecken zu ebenjenem Zweck gehalten wird, zu dem eine andere Einrichtung zweifellos besser geeignet wäre – freilich ohne daß die sorgliche Mutter das Waschbecken wieder säubert! Wer „unmöglich“ sagt, soll nur an die Autobahnparkplätze denken und dabei gleich den Leuten ein paar Gedanken widmen, die inmitten jener ekelhaften Kulisse ihr Picknick einnehmen – das waren auch in diesem Sommer wieder viele.

Milchkännchen, Zuckerschalen und ganze Kaffeetablets verschwinden heute in jeder – wohlgemerkt in jeder! – Raststätte. Wer wollte solcherlei Diebereien, wie es der aufgebrachte Hotelbesitzer einstens tat, mit „Vermassung“ erklären oder gar abtun. Das sind doch fürwahr Individualisten ganz eigener Art, man sollte sie an den Pranger stellen, wo man sie erwisch!

gae



fährt besser und billiger



Zweitakt-Treibstoff-Zusatz

Konzentriert

Mit erweiterter Wirkung

Ob zu den täglichen Fahrten ins Büro, oder Sonntag zum Camping, ob Sommer oder Winter, auf ihren Roller ist Verlaß. Denn **AUTOL-DESOLITE K** zum Benzin-Öl-Gemisch – normales Markenöl SAE 40-50 nehmen, es ist billiger – gibt Starticherheit und vermindert den Verschleiß. Der Motor läuft ruhiger, Ablagerungen werden verhindert bzw. gelöst, Rostbildung verhütet. Mit **AUTOL-DESOLITE K** wird das „Rollern“ zur besonderen Freude.

Deshalb jetzt auch für Ihren Roller **AUTOL-DESOLITE K**, denn dieser durch In- und Auslandspatente geschützte Zweitakt-Treibstoffzusatz erhöht Leistung und Lebensdauer des Motors – und senkt die Betriebskosten.

Verlangen Sie **AUTOL-DESOLITE K** bei Ihrem Tankwart



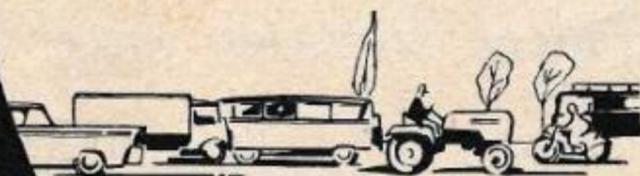
AUTOL-WERKE

*Zuverlässig fahren
mit*
METZELER

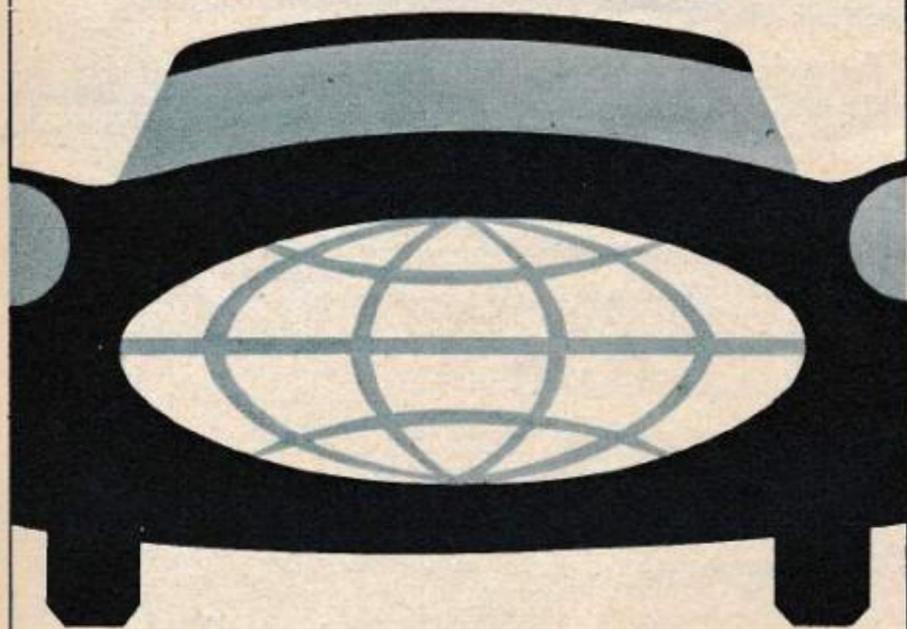
Reifen für Kraftfahrzeuge aller Art



wir stellen aus auf der IAA Frankfurt vom 17. bis 27. 9. 1959, Halle 1 b,
Stand Nr. 37, Tel. 779406, und Halle 4, Stand Nr. 216, Tel. 779477



39. Internationale Automobilausstellung

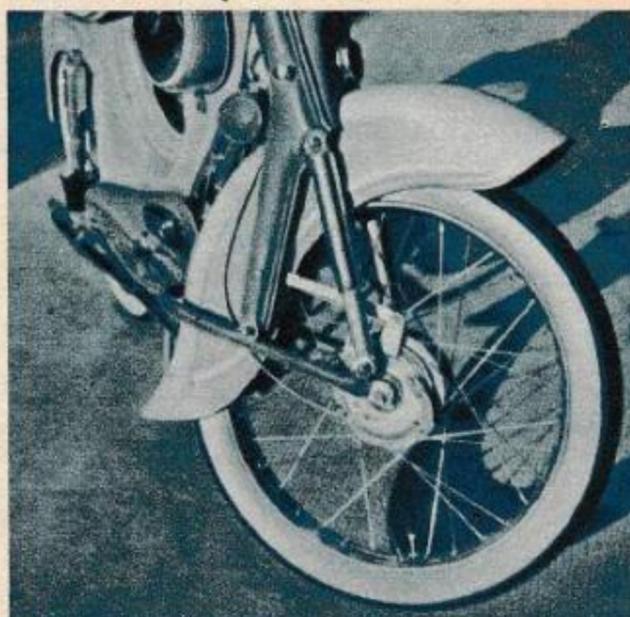


Frankfurt am Main 17.- 27. September 1959

geöffnet von 9-19 Uhr, am Eröffnungstag ab 14 Uhr - Verband der Automobilindustrie e.V. Frankfurt am Main

Das interessiert Sie doch ...

Das Miele-Moped K 52/2



hat sich, wie wir an einer neuen Lieferung sahen, gegenüber der von uns in Heft 8/59 getesteten Ausführung in einem Punkt geändert: Das Vorderrad bekam eine Parallelogramm-Führung. Dabei ist der Bremsträger nicht mehr fest in der Schwinggabel gelagert, sondern um die Achse drehbar, und ein langer Schwinghebel verbindet ihn mit dem rechten der beiden Holme, in denen unten die Schwinggabel gelagert ist. Beim Bremsen möchte bekanntlich

das Vorderrad über die Bremsbacken den Bremsträger - von der Seite betrachtet - nach vorn drehen; bei der bisherigen festen Lagerung überträgt sich dies Bremsmoment auf die Schwinggabel und wirkt dem freien Einfedern entgegen, die Federung verhärtet beim Bremsen. Bei der neuen Anordnung wird das Bremsmoment über den Schwinghebel vom Holm aufgenommen, die Federung wird also nicht beeinflusst.

Das ist keine neue Sache; verschiedene Motorräder, Roller und Mopeds haben es längst. Auf jeden Fall ist es eine erfreuliche Verbesserung.

Zu dem Test teilen uns die Miele-Werke mit, daß bei den Miele-Mopeds allgemein kein Unterschied zwischen Grundpreis und Kaufpreis besteht. Wir rechnen stets pauschal bei Mopeds 40,- DM für Überführung usw. zu, Miele trägt jedoch grundsätzlich die Überführungskosten selbst, alle Miele-Typen werden frachtfrei Empfangsstation geliefert. Der Kaufpreis für das K 52/2 beträgt 868,- DM, für das K 52 735,- DM.

Es wäre erfreulich, wenn alle Fabrikate, bei denen automatisch Aufschläge zum Katalogpreis gezahlt werden müssen, auf eine Angleichung von Kaufpreis und Grundpreis hinarbeiten würden, ebenso wie bei den Wagen der Unfug der obligatorischen Aufpreise aufhören sollte, mit denen das Publikum nur über die wahren Preise hinweggetäuscht wird.

Abgewiesen

hat das Landgericht München I eine Klage, die durch diese Abweisung erst der Öffentlichkeit bekannt wurde: die Zweirad-Union (Victoria-DKW-Expreß) hatte von Zündapp-München verlangt, den Bau der Combinette sofort einzustellen, da es sich um den sklavischen Nachbau des Victoria Vicky handele. Als Hintergrund der recht unbegreiflichen Klage erfahren wir, daß sich die Differenzen seinerzeit daran entzündet hatten, daß Zündapp wegen eines Konstruktionsdetails an der Schaltung gegen Victoria vorgegangen war und Recht bekam, woraufhin Victoria dann aufs Ganze ging.

Jedenfalls hat die Zweirad-Union einen sehr originellen Weg zu beschreiten versucht, um einem verdientermaßen erfolgreichen Konkurrenten den Stuhl wegzuziehen. Der Kunde aber wundert sich über die Sitten in dieser Industrie ...

Größte Stückzahl Motobécane

Unser französischer Korrespondent teilt uns mit, daß ein Satz im Vortext zu unserem Velosolex-Test in Heft 7/59 nicht korrekt war. Wir schrieben: „Das Velosolex, vor knapp zehn Jahren herausgebracht, wurde neben der Vespa der größte Zweirad-Verkaufserfolg der Welt.“ Zwischen Vespa und Velosolex steht jedoch noch ein anderer Typ: die Mobylette der Firma Motobécane in Pantin bei Paris. Dort werden derzeit nicht weniger als 1920 Mobylettes am Tag gebaut, die Produktion im Juni 1959 betrug 42 003 Stück, die Jahresproduktion allein 1958 erreichte 333 079 Stück! Allerdings handelt es sich bei der Mobylette nicht um ein einziges Modell wie beim Velosolex, sondern um eine Typenreihe vom einfachen Eingang-Modell für umgerechnet ca. 340 DM bis zum Spitzenmodell mit automatischem Getriebe für ca. 800 DM.

Unser Mitarbeiter hat den Anlaß benutzt, uns von Motobécane eine Mobylette für einen Test zu besorgen, damit wir einmal sehen, mit was für einem Fahrzeug Motobécane zu einem derart großen Erfolg gekommen ist. Der Vergleich mit den deutschen Mopeds, von denen keines auch nur annähernd solche Stückzahlen erreichte, wird interessant werden.

Fiat

erreicht in Deutschland Stückzahlen, die weit über die kühnsten Erwartungen des Werks hinausreichen. Allein vom 500 wurden im Juli ca. 3000 Stück verkauft - das Werk teilt uns inoffiziell mit, daß man nahezu 5000 Stück hätte verkaufen können, wenn die Produktion nachgekommen wäre.

Durch das Überwiegen der Nachfrage gegenüber dem Angebot entstanden zum Teil erhebliche Lieferzeiten, außerdem waren häufig nicht die im Einzelfall gewünschten Farben lieferbar. Der Fiat-Umsatz ist damit unmittelbar an die Umsatzziffern von Opel herangerückt, also an die dritte Stelle der Zulassungen. Das Werk bemüht sich, hinsichtlich der Kundendienst- und Ersatzteilversorgung mit dieser Entwicklung Schritt zu halten. An einzelnen Orten vorkommende Beanstandungen werden hoffentlich Einzelfälle bleiben.



Lloyd LT 600
Pick-Up



In der Preis- und Datenliste unseres LT 600-Tests in Heft 8/1959 ist der LT 600 Pick-Up angeführt. Da diese Pritschen-Ausführung nur selten auf der Straße zu sehen ist, hier nachträglich noch zwei Fotos. Wie die übrigen LT 600-Modelle ist auch der Pick-Up für 300 DM Aufpreis mit langem Fahrgestell zu haben (Rodstand und Aufbau genau 50 cm länger). Heck-Klappe ist im ganzen herausnehmbar. Reserverad hinter den Sitzen.

Der ADAC

hat in einem Brief an Bundeswirtschaftsminister Erhard darauf hingewiesen, daß nach den Statistiken für 1958 die schweren Unfallschäden zurückgingen; es gab 6,10% weniger Unfalldote und 3,90% weniger Schwerverletzte. Damit sei eines der wichtigsten Argumente der Versicherungsgesellschaften für Tarifbindung und Prämienhöhung entfallen. Der ADAC bäte daher erneut um Prüfung, ob nicht endlich die Freigabe der Prämien erfolgen kann.

In Istanbul

fuhr Reeder Onassis seinen Gast Sir Winston Churchill in einem kleinen Wagen spazieren, nach dessen Fabrikat uns verschiedene Leser fragten. Die Antwort ist nicht schwer: Es ist ein Fiat 500, als „Strandwagen“ karosiert. Er ist auf der Onassis-Jacht als Rettungsboot auf Rädern an Bord.

Sehr hübsch gemacht sind bei diesen Strandwagen übrigens die Sitze: Aus Rohrgeflecht!



*Erholen
und entspannen mit*
METZELER

Luft- und Schwimmatratzen, Luftboote.
Erhöhter Fahrkomfort durch
METZELER-Schaumpolsterung



Halle 4, Stand Nr. 216, Tel. 779477



METZELER GUMMIWERKE A.G. MÜNCHEN

VARTA
BATTERIEN

haben Weltruf!



Sie kommen aus dem ältesten
und größten Spezialwerk des
Kontinents

Neu in Frankfurt

Dauphine luftgefedert



4 Türen, komfortable Inneneinrichtung, großartige Straßenlage und sichere Bremsen – bei der Dauphine selbstverständlich. Doch nun – das große Plus: luftgefedert!

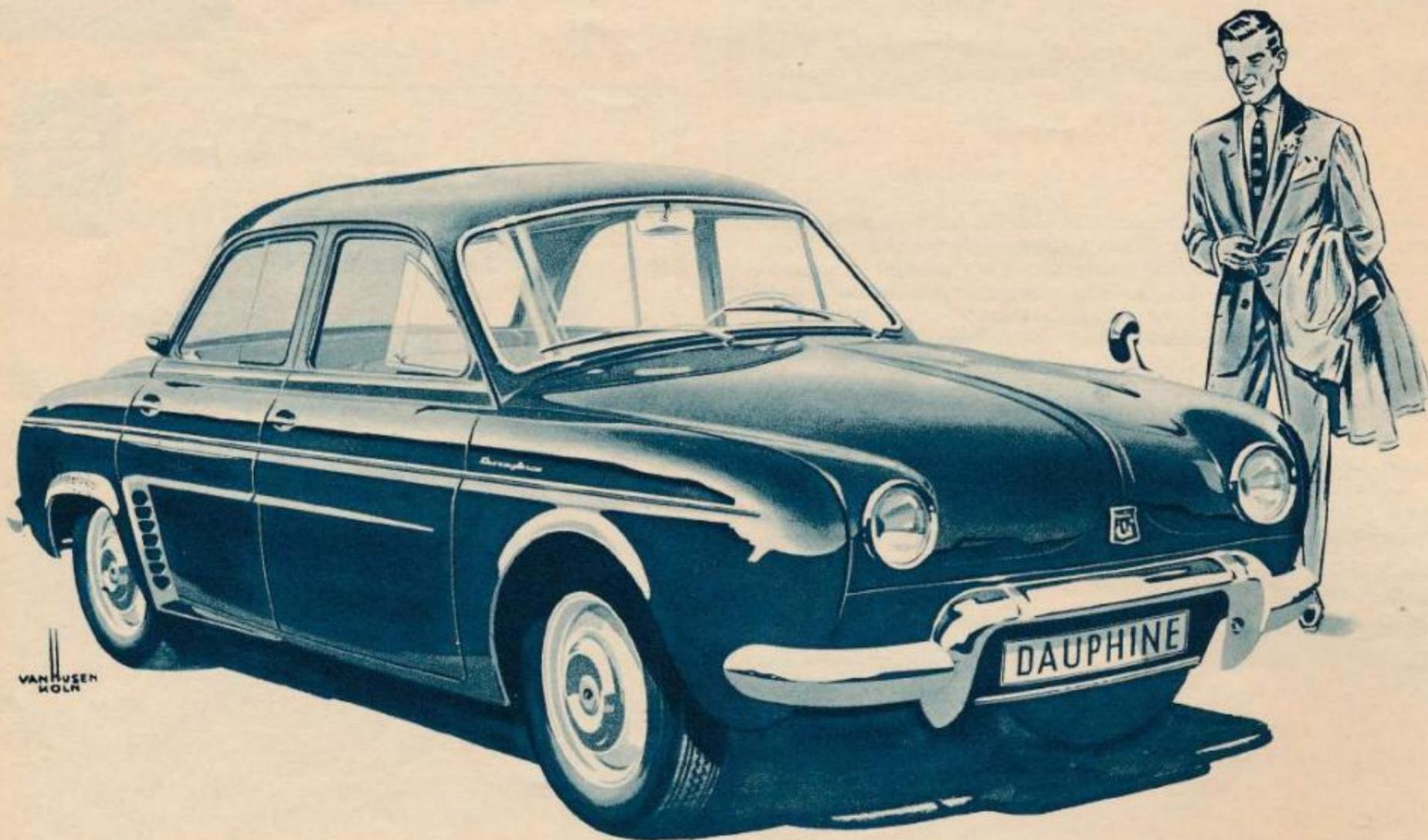
Luftgefedert, das bedeutet

die Dauphine schluckt Unebenheiten, kleine und große Schlaglöcher, als seien sie nicht vorhanden –

luftgefedert, das bedeutet

wunderbar bequemes Reisen in einem Wagen internationaler Klasse!

Mit der Dauphine "fährt" man nicht mehr, man gleitet dahin – schnell, sicher und sehr bequem!



RENAULT

Dauphine

DEUTSCHE RENAULT AUTOMOBIL-GESELLSCHAFT MBH, KÖLN-SÜLZ

Was	Um Frankfurt herum	298	Goggomobil 600 -		Aktuelle Seiten von der IAA	325
	Randbemerk	300	NSU Prinz	316	Roller-Meinung 1960	330
möchten	IAA 1959	305	Lloyd Alexander/TS-LT	317	Das Moped heute	
	Test Arabella	306	Renault 4 CV - Dauphine		und morgen	332
Sie	Großer Katalogteil: Die Wagen		- Steyr Puch 500	318	Austin 850 / Morris 850	334
	Isetta - BMW 600 -		Vespa 400 - Ape - VW	319	Technische Daten:	
zuerst	Citroen 2 CV	312	DKW Junior	320	Kleinwagen und Roller	336
	daf-Fiat 500-Fiat 600	313	BMW 700	321	PS ist nicht gleich PS	338
lesen?	Fiat Multipla - FMR Karo		Goggo-Coupé	322	Der Gebrauchtwagenmarkt	340
	- Tg 500	314	Die Roller		Leserbasteleien	344
	Goggomobil 250/400 -		Diana - Tourist - Hobby		Kein Blatt vor dem Mund	346
Transporter	315	- Prima - Bella	323/330	Was Leser uns schrieben	348	
			Progress - Puch - Vespa	324	Rat und Hilfe	352

IAA 1959

Alle zwei Jahre findet in Frankfurt am Main die Internationale Automobil-Ausstellung statt, kurz IAA genannt. Sie ist nicht etwa nur ein großer Rummel, der zur Rentabilität des Messegeländes beiträgt, und sie ist auch nicht nur für die Leute wichtig, die sie besuchen. Solche Ausstellungen sind vielmehr so etwas wie Kilometersteine auf dem Wege der Automobil-Entwicklung. Sie zwingen die Werke weit mehr als jegliche zähflüssige Marktbeobachtung, sich Gedanken darüber zu machen, ob ihre Erzeugnisse noch den Maßstab der Konkurrenz vertragen.

Die IAA 1959 hat es nun ganz besonders in sich. Die Konjunktur hat eine schwindelnde Höhe erreicht, mehr Leute als je zuvor können sich ein Auto leisten und noch mehr Leute wollen sich je ein Auto leisten. Statt dem sehnsüchtigen Chor der Bittsteller von 1948: „Gebt uns irgend was zum Fahren“ ertönt eine ganz andere Forderung: „Mein Auto soll mir passen wie ein Maßanzug!“ Wobei die Maße sehr verschieden sind.

Das macht der Industrie eine Menge Sorgen, hat aber auch dazu geführt, daß es in dem überreichlichen Angebot tatsächlich heute für fast jeden Fall das richtige Auto gibt. Und wenn jemand glaubt, das wäre nicht so, dann liegt das meist nur daran, daß er nicht genau weiß, was es alles gibt. Unmöglich ist es, ein fahrbares Dach überm Kopf für weniger als 100 DM im Monat zu betreiben (Kabinenroller bei 10 000 km im Jahr), denn wenn man vielleicht zunächst ohne Reparaturen unter den Normalkosten bleibt, so kommt da doch bestimmt später etwas nach, ausnahmslos bei jedem Fahrzeug. Unmöglich ist es auch, einen vernünftig gebauten ausgewachsenen Viersitzer für weniger als 3500 DM zu erwarten; darunter gibt's nun mal nur kleine Zweisitzer oder Quetsch-Viersitzer; und wenn es auch bemerkenswert temperamentvolle billige Kleinwagen gibt, so kostet doch allgemein mehr Leistung auch mehr Geld. Und was zwei Personen auf Stadt- und Landstraßen fröhlich bewegt, kann für vier Personen auf der Autobahn klar zu wenig sein.

Wir haben uns in diesem Heft bemüht, mit einem sehr ausführlichen Katalog einen Wegweiser durch das Kleinwagen-Typengewirr zu geben. Dabei haben wir zunächst die Zahlen und Kostenangaben zusammengefaßt, die unmittelbar etwas darüber zu sagen haben, was der Wagen leistungsmäßig bietet und was man dafür zu zahlen hat, vor allem auch hinsichtlich Betriebskosten, wobei wir eher aufgerundet als abgerundet haben - bei uns geht es im Zweifels-

fall gegen den Angeklagten. (Wie solche Rechnungen ausführlich aussehen, zeigt der Arabella-Test in diesem Heft.) Unter den Stichzahlen zum Katalog stehen technische Angaben, die auf einen Blick aussagen, wie der Wagen etwa beschaffen ist, daneben eine Übersicht über unsere Eindrücke aus ausführlichen Testfahrten. Angaben, die nur technisch näher versierte Leser angehen, haben wir in einer Sammel-Tabelle zusammengefaßt.

Wer mehr über die einzelnen Typen wissen will, kann sich das RMK-Heft mit dem Test des jeweiligen Typs schicken lassen; Hinweis am Ende der Kurzbesprechungen. Da der Katalog aus drucktechnischen Gründen schon Anfang September abgeschlossen sein mußte, sind einige wenige letzte Nachrichten, die erst bei der Ausstellung bekanntgegeben wurden, noch nicht darin enthalten. Für sie haben wir die aktuellen Ausstellungsseiten reserviert, die erst nach unserer Vorbesichtigung am ersten Ausstellungstag gedruckt wurden. Und was dann noch an nachträglich bekanntgewordenen Dingen zu sagen ist, findet man in unserem nächsten Heft, das wie immer am ersten Freitag des Monats, also am 6. Oktober erscheint. Ein großer Bericht: „Die Lage nach der IAA“ wird sich mit den Fragen befassen, die sich bei jedem Ausstellungsbesucher und Berichtleser ergeben. So zum Beispiel damit, ob billige Mittelklasse-Wagen nicht die ganze Existenzberechtigung der „großen Kleinwagen“ in Frage stellen. Man kann solche Übersichten auch dann nicht vorher verfassen, wenn schon fast alles bekannt ist, was die Ausstellung bringt. Man braucht dazu viele Gespräche mit Industrie, Handel und Kaufinteressenten; eben dazu ist die IAA da - und dazu sind wir da.

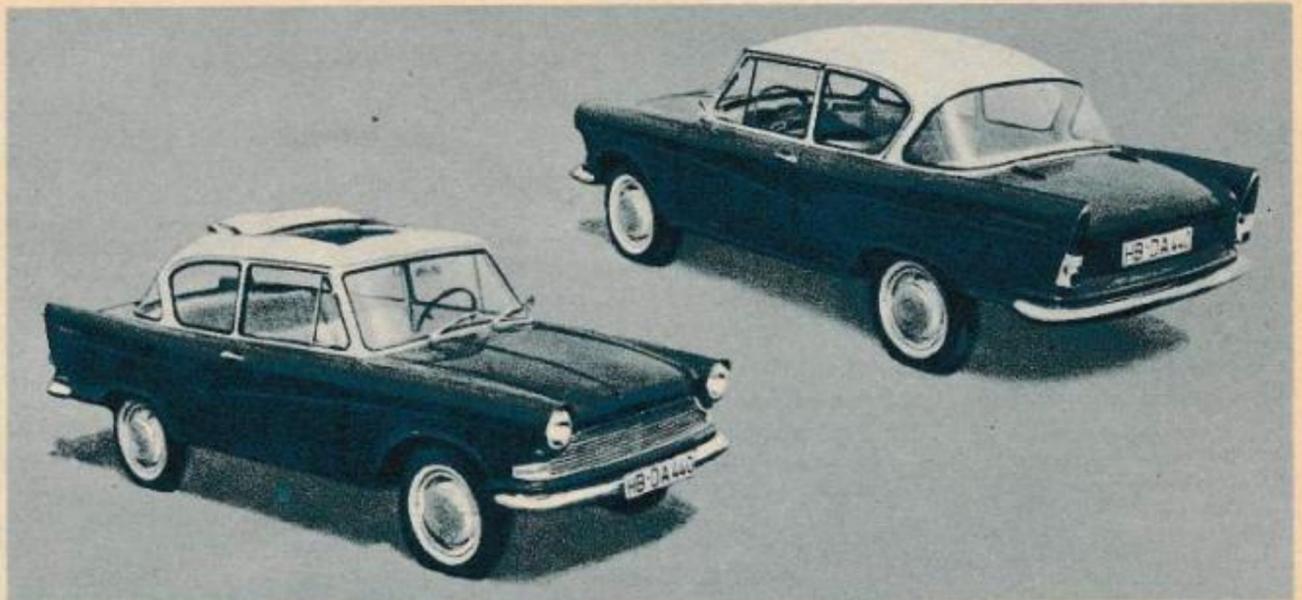
Außer dem Kleinwagen-Katalog haben wir selbstverständlich einen Roller-Katalog gebracht, denn die Motorisierung fängt nun mal mit zwei Rädern an, und ein Kleinwagen-Katalog ohne Roller-Katalog wäre wie ein Haus ohne Tür. Daß wir in Heft 9 und 10 wegen der Tests brandneuer Wagentypen den schon fertiggestellten Test der italienischen Lambretta 175 TV, die seit einiger Zeit auch in Deutschland verkauft wird, nicht bringen können, bedauern wir sehr, denn dieser Roller hat uns großen Eindruck gemacht: Durchdachte Konstruktion, gute Fahreigenschaften, sehr leistungsfähiger und dennoch anspruchsloser Motor. Der Test wird in Heft 11 erscheinen, für das außerdem der Test des BMW 700 vorgesehen ist. Si

Arabella

Der Name ist ein Programm: „Der neue Wagen der Borgward-Gruppe aus dem Hause Lloyd“ soll das kleinere Gegenstück zur Isabella sein, der kleine Borgward – denn der Goliath 1100, Tagesstückzahl maximal 65 Wagen, wird aus mancherlei Gründen (und trotz bemerkenswerter Qualitäten) für diese Rolle nicht geeignet sein.

Man wird bestimmt erwogen haben, den Namen Lloyd gar nicht in Erscheinung treten zu lassen, sondern von einer Borgward-Arabella zu sprechen. Denn trotz mancher Fortschritte hat der Name Lloyd keineswegs den repräsentativen Klang, den sich der Name Borgward erworben hat. Mit Lloyd ist nun einmal im Volke immer noch die deklassierende Vorstellung von heulenden kleinen Zweitakttern verbunden, und es hat sich zweifellos gerächt, daß man für die wesentlich höherentwickelten Viertakt-Modelle der letzten drei Jahre nicht auch die früheren Karosserie-Umriss änderte. Aber es ist doch gerecht, daß LLOYD in Chrombuchstaben auf dem Bug der Arabella prangt: Die Arabella ist bei Lloyd konstruiert und zur Serienreife entwickelt worden, und sie wird im Lloyd-Werk gebaut: 250 Stück werden täglich vom Band laufen, wenn die Produktion auf volle Touren gekommen ist.

Man könnte es als einen Verrat am kleinen Mann auffassen, daß gerade Lloyd einen Wagen entwickelt hat, der über 5000 DM kostet. Wir haben bereits früher erläutert, warum wir nicht dieser Auffassung sind: Lloyd baut weiterhin mit einer Tagesstückzahl von ca. 150 Wagen die bisherigen Ausführungen, deren billigste der 600 Standard mit einem Preis von nur 3468 DM ist. Es ist deshalb zu begrüßen, wenn das Werk einen neuen Typ produziert, der ein gesundes Geschäft verspricht und zur Beibehaltung der Politik billiger Ersatzteile beiträgt, die man bei Lloyd von jeher mit manchen Opfern durchgeführt hat. Der neue Typ gehört einer Klasse an, die auf unserem Markt ebenso wie im internationalen Wettbewerb große Chancen hat, denn die Ansprüche an Leistung, Fahreigenschaften und Ausstattung steigen ständig. Die Arabella kann



der Spitzentyp dieser Klasse werden, und vor allem verspricht sie für die Käuferkreise, für die sie gegenwärtig noch nicht erschwinglich ist, in ein bis zwei Jahren ein hochinteressanter Gebrauchtwagen zu sein: beim normalen Verlauf der Marktzeitwerte ist für 1961 mit gebrauchten Arabellas (oder Arabellen) mit 20 000 bis 40 000 km für 3250–3800 DM zu rechnen. Da wird die Sache auch für den kleinen Mann, der einen Schritt über den eigentlichen Kleinwagen hinaus tun will, sehr interessant. Denn 40 000 km sind für einen derartigen Wagen noch keine erhebliche Laufstrecke.

Die Arabella ist also ein interessantes Auto in einer interessanten Klasse, die einen besonders pikanten Zug durch die technische Herausforderung an den VW erhält. Zwar ist der VW qualitativ durch seine Ausreifung nach wie vor der Maßstab für alle angrenzenden Konkurrenten, aber hinsichtlich Verbrauch, Karosseriegestaltung und Fahreigenschaften wird er sich immer schär-

ferer Vergleiche gefallen lassen müssen. Rein kaufmännisch gesehen, will und kann die Arabella ihm natürlich kein gewaltiger Konkurrent sein, denn die VW Tagesproduktion ist gerade zehnmal höher als die Arabella-Planung, und er ist um so viel billiger, daß die Arabella sich von vornherein an einen nicht so großen Käuferkreis wendet wie der VW.

Wir testeten einen Wagen, der noch aus der sozusagen handgesägten Vorserie stammt. Daß er dennoch testreif war und lediglich hinsichtlich Laufruhe des Getriebes und der Funktion der Synchronisation mit Nachsicht betrachtet werden mußte, führen wir auf die überaus sorgfältige zweieinhalbjährige Entwicklung des Wagens und die Scheu des Werks vor konstruktiven Experimenten zurück; zwei Punkte, die von vornherein zu verzeichnen sind.

Adresse des Herstellers: Lloyd Motoren Werke GmbH, Bremen, Richard-Dunkel-Straße

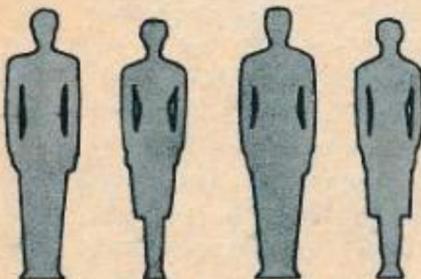
Gründlich gefahren

Die Form: Gestreckte Linienführung, flüssige Linien, klare Flächen, wenig Chrom: Typischer Borgward-Stil. Der Karosserie-Unterbau wirkt breit angelegt, fast sportwagenmäßig; daß er im Verhältnis zur Fensterpartie niedrig ist, verspricht sehr gute Übersichtlichkeit des Wagens. Der Stil sagt schon viel über den Charakter der Arabella aus: man scheute sich vor Experimenten mit hochmodernen Stilelementen (etwa einer geradlinigen Trapezform) ebenso, wie man auch unter dem Blech mit möglichst sicheren Mitteln arbeitet. Gegen Panorama-Scheibe vorn führt man technische Gründe an, also die Sicht nach oben und oben seitlich, die Scheibenwischersektoren (die bei einer stark gebogenen Scheibe eingeschränkt sind) und die Einschränkung der Türöffnung – alles bei relativ niedrigem Wagen gewiß wichtig. Einleuchtend ist für uns aber vor allem der geringere Preis einer einfach gebogenen Scheibe; er erlaubt die serienmäßige Verwendung von Verbundglas, das übrigens bei Lloyd von jeher für die Windschutzscheibe als selbstverständlich betrachtet wird. Wir finden die Form der Arabella tadellos gelungen, sie verträgt jede Farbe (stets bester Beweis für formale Perfektion) und sie gefiel ausnahmslos jedem Betrachter unseres Testwagens.

Technisch betrachtet

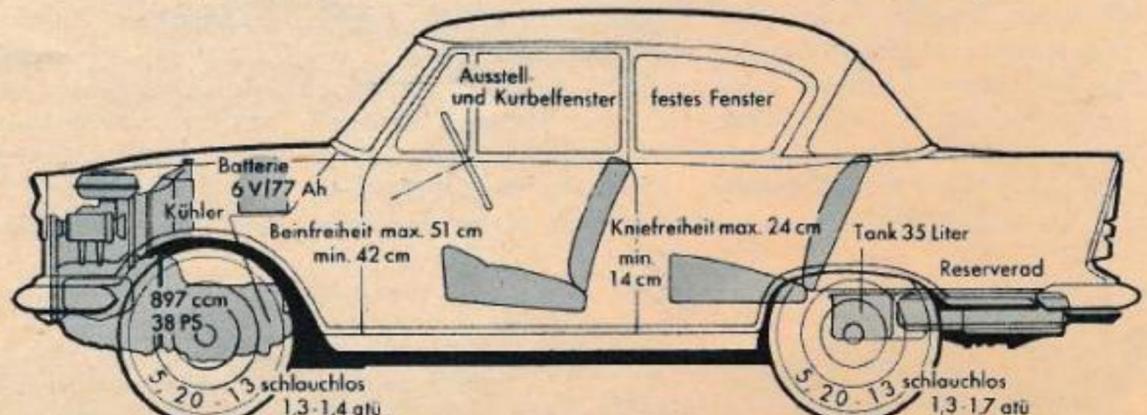
Auf der Suche nach kühnen oder gar genialen Arabella-Konstruktionszügen wird man ständig von hochbewährter Einfachheit aufgehalten und von einer Reife, welche die dreijährige Entwicklungszeit ohne weiteres glaubhaft macht. Keine konstruktiven Frechheiten, die im Ausstellungsraum so gerne staunen machen, keine Experimente, auszutragen auf dem Rücken des Käufers. Es ist eine zu Ende gedachte, in allen Einzelteilen und Baugruppen ausgewogene und daher rundum harmonische Konstruktion geworden. Die klaren Zusammenhänge von Dimensionen, Gewicht, Raumverhältnissen, Gewichtsgruppierung, Motorleistung, Zeit und Form, Aufwand und Nutzen wurden brav respektiert, so daß an der Konzeption und am Aufbau der Arabella herbe Kritik und herabsetzende Zweifel von vornherein ausgeschlossen sind. Das verleiht der

Wir haben gut Platz



Gepäckraum in dm³ (Kubikdezimeter). Die Kästchen bezeichnen den Gepäckraum eines kleineren Mittelklassewagens = 27 Kästchen = 200 dm³. Arabella-Gepäckraum geht weit darüber hinaus (dunkler Ton): 350 dm³.

Leergewicht 695 kg · Nutzlast (max. Zuladung) 380 kg · zulässiges Gesamtgewicht 1075 kg



Radstand 220 cm · Gesamtlänge 380 cm · Gesamthöhe leer 139,5 cm · Bodenfreiheit voll belastet 17,5 cm

Die Raumaufteilung: Motor ganz dicht hinter Frontverkleidung vor den Vorderrädern, kräftiger Aufprall geht gleich auf den Motor los, deshalb führen zwei starke Rohrbögen nach vorn, den Motor umfassend. Kühler seitlich versetzt, Zugänglichkeit der Kerzen, des Ölmeßstabes, des Vergasers und der elektrischen Anlagen zufriedenstellend (Werkstatt-Artikel folgt später), Batterie vor der Spritzwand, daneben Wasserbehälter für den serienmäßigen Scheibenwascher. Haube mit Verriegelung von innen und Aufklappsicherung vorn, leicht federnde Lagerung (= Geräuschfreiheit der Haube), Schaumgummiverkleidung gegen Dröhnen. Zweitürige Karosserie, Viertürigkeit wurde von vornherein gar nicht erwogen („das Publikum wünscht das nicht“); wir schätzen Viertürigkeit trotz Klapper- und Festigkeitsproblemen sehr und hätten eine viertürige Arabella begrüßt! Immerhin: Große Türöffnungen, Türen vorn angeschlagen (= Scharniere vorn, Sicherheitsmoment). Großer Gepäckraum im Heck, gleicher Schlüssel wie Fahrertür (aus Sicherheitsgründen anderer Schlüssel für Zündung und Lenkerschloß), nahezu plane Innenflächen des Gepäckraumes ergeben optimale Gepäckunterbringung, der Raum reicht für Einwochen-Gepäck von vier Personen! Rücklehne des Hintersitzes als zusätzliche Gepäckfläche vorklappbar – der Gepäckraum beginnt dann ca. 30 cm hinter den Vordersitzen! Beim Vorklappen müssen die beiden Armlehnen hinten herausgenommen werden – geht einfach, muß aber behutsam gemacht werden, sonst bricht unten der Plastikrand der Armstütze aus! Das wird das Werk inzwischen schon verbessert haben. Unter dem Gepäckraum der Tank, Verschluss unter Klappe rechts, kein Schloß. Ziemlich weit nach vorn unter dem Gepäckraum das Reserverad auf Hilfsträger: Arretierung im Kofferraum, zwei Hebel müssen zusammengedrückt werden, dadurch volle Sicherung gegen unbeabsichtigtes Abklappen des Reserverades, das nach Betätigen der Hebel schräg unter dem Kofferraum hängt. Man wünscht sich das Reserverad etwas mehr nach hinten gerückt, aber das war nicht zu machen; es ist auch so eine geschickte Lösung.

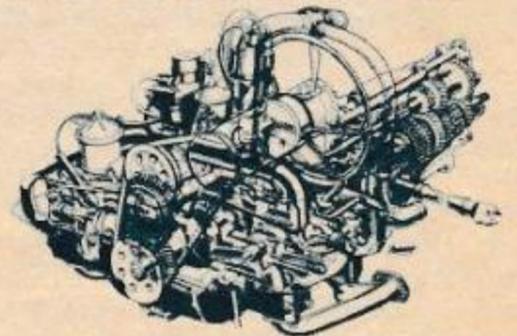
Bedienungsorgane und serienmäßige Ausstattung: Türen mit Druckknopfverschlüssen außen und Daumenhebeln (geschickt in Zuziehgriffe eingelassen) innen. Links Schloß, rechts Verriegelung durch Legen des Daumenhebels nach vorn. Lage als Türgriff gut, als Zuziehgriff sehr weit vorn. An der Fahrertür ist das bisweilen lästig, da die Hand beim Zuziehen sehr nahe ans Lenkrad kommt. Vielleicht fiel es uns aber nur auf, weil die Tür unseres Vorserienwagens noch sehr schwer schloß.

Normalausstattung: Kunstleder mit Stoff kombiniert, Stoff-Dachverkleidung („Himmel“), gegen Aufpreis Vollausrüstung mit Kunstledersitzen und Kunstlederdachverkleidung (80.– DM). Sorgfältige Polsterung der inneren Dachkanten als Maßnahme der inneren Sicherheit zu begrüßen, sehr erfreulich auch die glatte Form und die Polsterung der oberen Fläche des Armaturenbrettes; Polsterungsmaterial mit aufschlagbremsender Wirkung, nicht einfach Schaumstoff (langsame Verformung zu prüfen: Daumeneindruck verschwindet nur langsam). Polsterung auch der unteren Armaturenbrettkante. Alle Armaturen sind unter dem Lenkrad zusammengefaßt oder zwischen die Polsterungskanten versenkt. Weiche, sehr gut ausgearbeitete Sitze, als Maßnahme innerer Sicherheit Vorklappsicherung der Vordersitzlehne (Griffknöpfe seitlich), Rücksitzlehne vorklappbar, wie bereits geschildert. (Vorläufiger Druckknopf wird durch Eindrück-Halterung ersetzt). Sehr reichliche Ablagefläche vor dem Rückfenster. Haltegriff rechts und links, sowie Kleiderhaken rechts und links (gepolstert!). Alles ebenso serienmäßig wie die gesamte übrige Ausstattung:

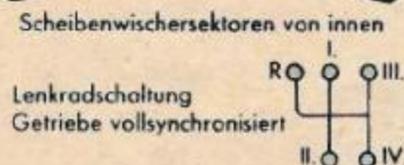
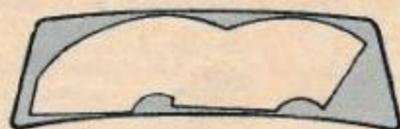
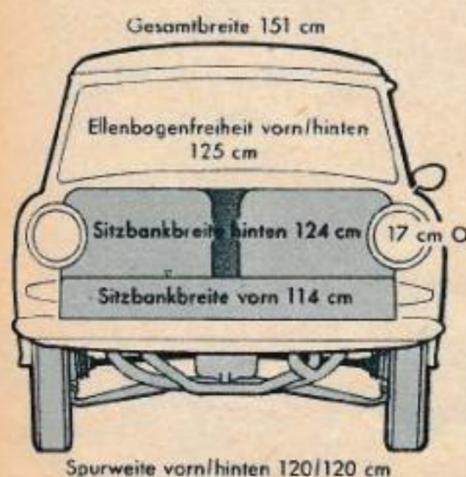
Innenbeleuchtung automatisch geschaltet beim Öffnen jeder Tür, ferner Dauer-Einschaltung und -Ausschaltung. Im Sammelinstrument durchs Lenkrad zu sehen Tachometer, Kraftstoffstandanzeiger (mit Reservewarnleuchte!) links, Temperaturanzeige (mit Überhitzungswarnleuchte!) rechts. Die Beleuchtung stufenlos regelbar und ausschaltbar durch Drehknopf links. Anzeigeleuchten für Ladekontrolle, Fernlichtkontrolle, Öldruckkontrolle, Anzeigeleuchte für angezogene Handbremse bei eingeschalteter Zündung, ferner eine Anzeigeleuchte, die nach Einschalten des Lichts kurz anzeigt, ob alle Rücklichter brennen, dann ausgeht, aber wieder meldet, falls ein Rücklicht ausfällt. Zwei Fingerhebel, die eine ganze Menge von Funktionen sehr praktisch zusammenfassen: rechts ein Hebel, der auf Druck das Horn betätigt, bei Drehung nacheinander Hauptlicht und serienmäßige Parkleuchte (links) einschaltet, ferner als Abblendschalter fungiert (Vor- und Zurücklegen); wir wünschen uns dafür den Hebel etwas länger. Links Fingerhebel für Blinker (auf und ab) und serienmäßige Lichthupe (anziehen). Links im Armaturenbrett die Sicherungen, Kastendeckel unsichtbar mit Rändelschraube ver-

Grundkonstruktion gute Gültigkeit über viele Jahre, läßt andererseits Verfeinerungen zu, denen die Arabella gegenwärtig noch entraten kann, doch scheint sie sich in keiner Richtung die Zukunft verbaut zu haben.

Am wenigsten motorisch. Ein wassergekühlter Vierzylinder-Boxer mit nassen Laufbuchsen und den parallel hängenden Ventilen des Drosselmotors, mit dessen bescheidenen Drehzahlen und den kleinen Kurzhub-Kolbengeschwindigkeiten, dessen kurzer Kurbelwelle und leider langen Stoßstangen, deren angeborene Lautstärke man jedoch heute durch entsprechende Materialwahl den gegebenen Wärmedehnungen der Zylinderblöcke anzupassen und damit geräuschkraftig zu beherrschen versteht. Man hielt nicht krampfhaft das Fährchen des luftgekühlten Motors hoch, sondern legt dem Käufer im Winter ein paar Mark Frostschutzmittel auf, sicherte ihm dafür die leicht auswechselbaren nassen Zylinderlaufbuchsen und die optimale mechanische Laufruhe dieser Motorart und -größe, zumal ein Frontmotor Leiselauf unbedingt nötig hat und die behördlichen Bestimmungen der Luftkühlung das Leben immer schwerer machen werden.

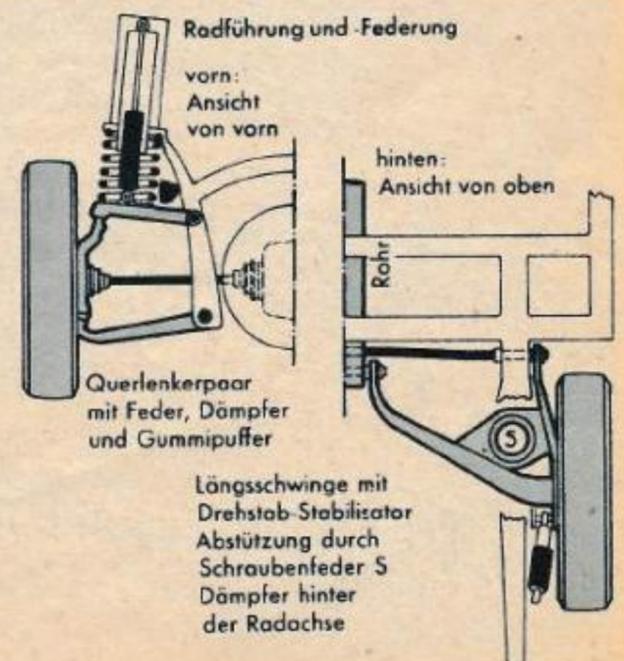


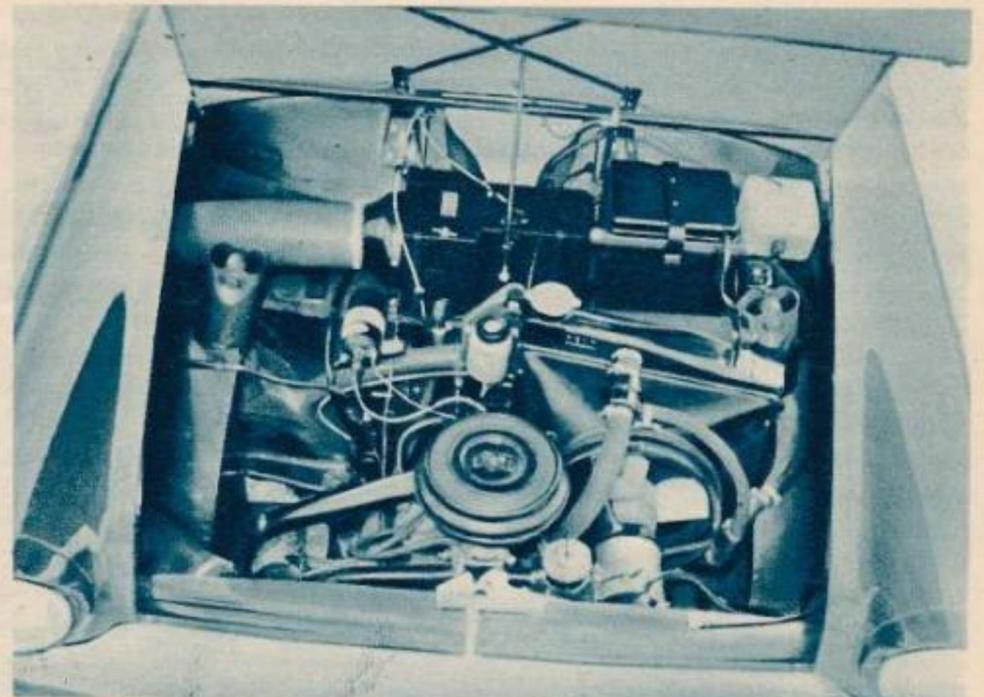
Es entstand ein klarer Dreiklang, der sich in der internationalen Motortechnik überall sehen lassen kann: 1. Befriedigende mechanische Lauf-ruhe, wobei „befriedigend“ auf diesem Sektor als sehr positive Beurteilung zu werten ist. 2. Überzeugende Dämpfung der Ein- und Auslaß-seite, die den Lloydleuten nicht in den Schoß gefallen ist und wovon die recht problematische Auspuffseite als hervorragend gelungen bezeichnet werden muß, da sie selbst bei Überdrehzahlen nicht die Kontrolle über die Auspufflautstärke verliert und somit höchste Ansprüche erfüllt. 3. Feine Lauf- und Leistungscharakteristik. Gesamtvolumen, Nennleistung, Nennzahl, Höchstdrehmoment und zugehörige Drehzahl zeigen mit 897 ccm, 38 PS bei 4800 U/min, 6,2 mkg bei 2500 U/min zusammen mit durchweg günstigen Verbrauchsziffern eine Wertausgewogenheit, für die uns sogar die hohe Note „harmonische Leistungscharakteristik“ nicht mehr ausreichen scheint. Gelassenheit in der Leistungsabgabe über den ganzen Drehzahlbereich ist eines seiner hervorsteckendsten Merkmale, es ist ein Motor, den seine ausgeprägten Drosselmanieren auch bei Spitzenleistung nicht verlassen. Überdrehzahlen können ihn weder zu Vibrationsübertragungen noch zu Ventilschnattern herausfordern. Kurze Kolbenwege – klaglos überdrehfähig. Kleine Ventilhubhöhe, schon durch relativ weiche Ventildfedern leicht beherrschbar – kein Ventilgeräusch als Schaltsignal beim Beschleunigen durch die Gänge. Nur 10 m/sec Kolbengeschwindigkeit bei 5000 U/min. Und 38 PS aus knapp 900 ccm bei 4800 U/min sind durchaus keine



Serienmäßige Ausrüstung:

Tachometer mit stufenlos regelbarer Beleuchtung, Anzeigeleuchten für Ladekontrolle, Fernlicht, Blinker, Handbremswarnung, Rücklichtkontrolle, Kraftstoffreserve, Wasser-(über-)temperatur, Öldruck, Kraftstoffstandanzeiger, Wassertemperaturanzeiger, Lichthupe, Rückfahrleuchten, Parkleuchte, Blinker mit autom. Abschaltung, Scheibenwischer mit autom. Rückstellung, Lenkerschloß, Scheibenwascher, doppelte Sonnenblenden, Innenbeleuchtung autom. beim Öffnen der Türen, Kleiderhaken und Handgriffe beiderseits, Zigarettenanzünder, Aschenbecher vorn und hinten rechts, Armstützen hinten und vorn rechts, Fußraumbelüftung, Heizung, Defroster, verstellbare Vordersitzlehne, Reserverad, Werkzeug. Auf Wunsch Tages-Kilometerzähler.





schraubt. In Armaturenbrettmitte Platz für Radio, daneben Aschenbecher, zwei Bedienungsknöpfe, links kombiniert für Scheibenwischer (Rechtsdrehung) und Scheibenwascher (drücken), rechter Knopf serienmäßiger automatischer Zigarettenanzünder, Einstecköffnung zugleich Steckkontakt für Handlampe etc. Großer Handschuhkasten mit nicht verschließbarer Klappe. In linker Tür Seitentasche, in rechter Tür und beiderseits hinten Armstützen, ein Aschenbecher hinten rechts. Je eine gepolsterte und auch nach der Seite schwenkbare Sonnenblende für Fahrer und Beifahrer, rechte Sonnenblende mit Make-up-Spiegel. Unter der Lenksäule kombiniertes Zünd- und Lenkerschloß, stört beim Einsteigen keinesfalls und ist gut erreichbar. Doppelte Rückfahrleuchten!

Diese Ausstattung ist mit Abstand die vollständigste aller serienmäßigen Wagen dieser Preis- und Leistungsklasse, außerdem ist die Anordnung tadellos praxisnah durchdacht. Alle Achtung!

Fußhebel ebenfalls tadellos angeordnet, hängende Lagerung stört nicht, weit vorn liegender Radkasten bietet gute Ruhefläche für den Kupplungsfuß, da genau auf gleicher Höhe wie Hebel. In absehbarer Zeit wird Saxomat lieferbar sein. Ungünstig lag bei dem von uns gefahrenen Vorserienwagen noch die Handbremse, Hebel in Wagenmitte, viel zu weit vorn und zu nah am Boden. Verstellung der Vordersitzbank in Fahrt bei Mitarbeit des Beifahrers möglich.

Einstiegs- und Sitzverhältnisse: Der Einstieg zu den Vordersitzen ist durch die großen Türen, die verhältnismäßig niedrigen Sitze und die relativ hohe Karosserie tadellos, der Zustieg nach hinten erfordert das bei zweitürigen Wagen übliche starke Bücken des Einsteigenden, wenn auch die Türöffnung recht weit nach hinten reicht und die Sitzlehne zwecks Raumgewinn schräg nach vorn klappt. Beim Aussteigen ebenfalls keine überdurchschnittlichen Schwierigkeiten; im Lande der Zweitürer ist man ja nicht verwöhnt. Ausstieg von den Vordersitzen durch relativ günstige Lage von Sitzfläche und Boden einwandfrei.

Das Lenkrad (mit tiefer Nabe) ist im (bei Geradeausfahrt) unteren Bogen abgeflacht, man empfindet es als oval. Das ist sehr angenehm für den Einstieg, und es gibt reichlich Raum zwischen dem Fahrerbauch und Lenkrad; beim Hineinziehen in Kurven stört die Form nicht,

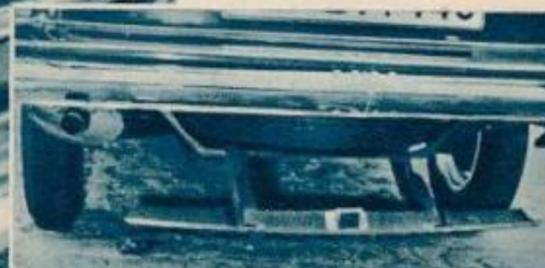
Selbstverständlichkeiten, sondern alles in allem ein beachtenswerter Entwicklungserfolg.

Das alles bestätigt sich auch überzeugend im Drehzahl/Geschwindigkeits-Diagramm: selbstverständlich serienmäßig sind Vierganggetriebe und Vollsynchronisierung. Und wieder ein I. Gang, der aus dem Keller nicht weit genug herausreicht, also ein Kupplungsschoner und Steilhangbezwiner, wie er vom Weltmarkt eben geschätzt und gefordert wird. Dafür der III. lobenswert eng am IV. Gang. Hier die theoretische Bestätigung der motorischen Gelassenheit während der Leistungsabgabe: zur Maximalbeschleunigung durch die Gänge genügt als Höchstdrehzahl vollauf 5000 U/min, das ist nur 200 U/min über Nennzahl, und genau bei dieser wird die Katalogspitze von 120 km/h erreicht! Das ist viel für 900 ccm, doch noch nicht das Ende. Denn die 5500 U/min, die in den unteren Gängen zwar mühelos, aber ohne tieferen Sinn zu erreichen sind (da über 5000 U/min motorseitig kein betonter Drehzahlreiz vorliegt), bedeuten bereits 137 km/h, die sich im Test talwärts wiederholt einstellen, ohne daß sich irgend etwas an diesem Wagen anzustrengen schien. 130 km/h im leichten Gefälle sind somit keine blasse Theorie, und wir betonen in der Spanne der Katalogspitze nicht 120, sondern 125 km/h.

Da der Reifenkatalog nichts Passendes bot, hat sich die Arabella kurzerhand eine neue Dimension zugelegt: 5,20-13. Das ist keine Kleinwagengröße mehr, es sind stattliche Räder, die der Arabella funktionell wie formal gut stehen. Und wir lernten, daß der Querschnitt von 5,20 für die 38 PS vollauf genügt, soweit es um Straßenlage und PS-Übertragung auf besseren Straßen geht. Darüber hinaus wurden wir belehrt, daß Spurtreue und Fahrsicherheit unter allen Umständen

Oben links: Bequemer Einstieg; der Blick ins Innere zeigt hier einen Wagen mit Kunstleder-Vollausstattung. Die graue Färbung von Lenkrad und Armaturengehäuse verhindert jegliche Spiegelung in der Windschutzscheibe. — Oben rechts ein Blick auf den Motor; Scheibenwascher

serienmäßig. Bremsflüssigkeitsbehälter gut im Blick. Unten links: Blick in den großen und gut geformten Gepäckraum, Rücksitzlehne vorklappbar zur weiteren Vergrößerung. Das kleine Bild unten Mitte: der Reserveradträger unter dem Heck heruntergeklappt. Das Bild rechts zeigt den Rücksitz und die zur Erleichterung des Einstiegs schräg vorklappende Vordersitzlehne mit dem Handknopf der Vorklapp-sicherung. Innenraum hier in Stoff-Kunstleder-Kombination.



beim Rückwärteln des Rades nach engen Kehren gewöhnt man sich daran, daß man es nicht wie beim runden Rad durch die Finger gleiten lassen kann. Felgenquerschnitt des Lenkrades ziemlich dick, wir haben dünnere Lenkräder lieber, aber die Form ist doch griffig und handgerecht – das Lenkrad kommt dem Fahrer recht weit entgegen und liegt relativ hoch, wenn auch nicht im Blickfeld, da sein Radius ziemlich klein ist. Man ist bei modernen Wagen eigentlich immer mehr an das distanzierte, zum Armaturenbrett hin gerückte Lenkrad gewöhnt, bei Lloyd möchte man es aber doch offenbar bewußt recht nahe am Fahrer haben, um den Winkel zwischen Unter- und Oberarm möglichst etwa rechtwinkelig zu halten. Eine Auffassungssache – das Lenkrad liegt durchaus gut zur Kraftgeometrie des Arms, verführt allerdings dazu, den Sitz recht weit nach hinten zu rücken. Das nimmt dann wiederum den Passagieren auf dem Rücksitz Fußraum weg, so daß der Fahrer sich mit Rücksicht auf die Passagiere an eine nicht zu weit nach hinten gerückte Bank gewöhnen muß. Deshalb wünschen wir uns die Arabella

den gewahrt bleiben, wenn auch ohne optimalen Federungskomfort. Der Reifenquerschnitt von 5,20 ist für ein genau begrenztes Luftfederungsvermögen zuständig, da läge die Erziehung der Stahlfedern zu ausgesprochen williger Anfangsfederung und die Unterbringung langer Federwege recht nahe. Hier aber hütet so ein Fronttriebler wie die Arabella offenbar noch ein Federungsgeheimnis, auf dessen Siegel „sportlich-stramm“ geprägt steht. So fährt die Arabella mit einer Federung von heute und läßt sich damit noch Federungsfortschritt offen. Gummipuffer helfen speziell vorn frühzeitig mit, die Federhärte schnell ansteigen zu lassen, was zweifellos dem Komfort bei voller Besetzung und der Durch-

Fortsetzung nächste Seite

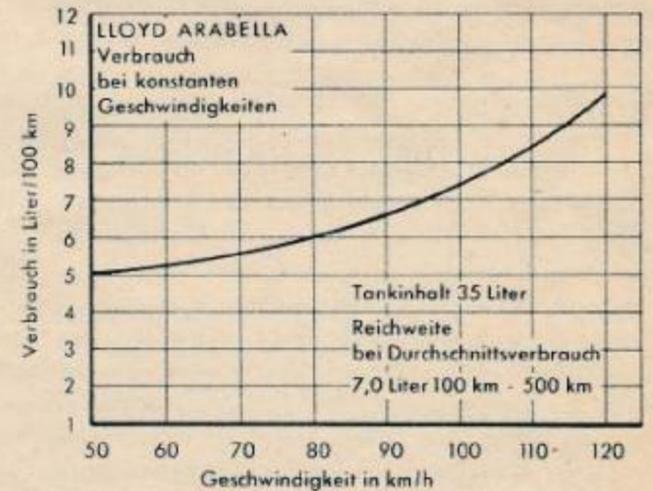
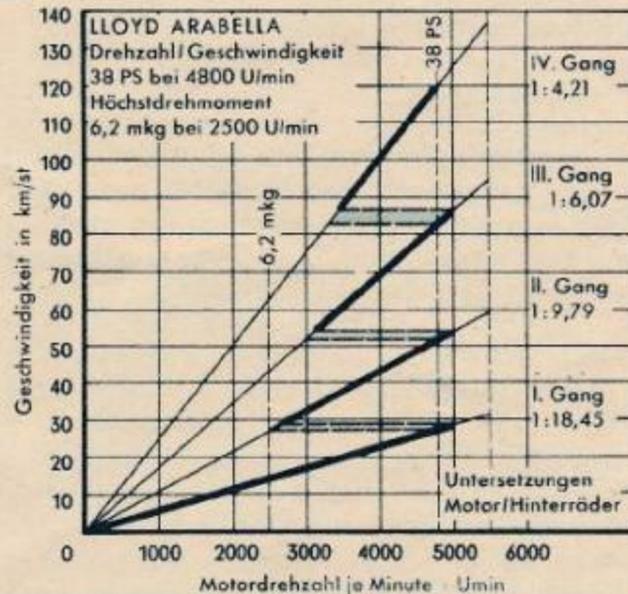
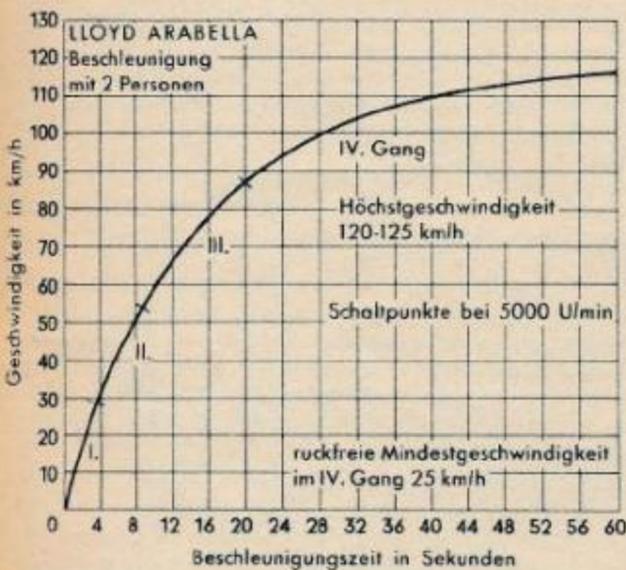
Dies mißfiel uns an der Arabella:
Wenig Kopfraum hinten

Dies wünschen wir uns für später:
Fingerhebel für Horn und Licht etwas länger
Verfeinerung der Federung
Gegen Aufpreise wünschenswert:
Einzelsitze vorn
Schloß für Deckel über Tankverschluss
Ausschwenkbare hintere Seitenfenster

Dies gefiel uns an der Arabella besonders:
Geschmackssichere äußere Form
Geschickt gestaltete, genau durchdachte und außerordentlich vollständige serienmäßige Ausstattung (besonders gefiel unter anderem: Rücksitz als Gepäckfläche klappbar, Rückfahrleuchten, Anzeigeleuchte für ausgefallenes Rücklicht).
Sehr gute Verarbeitung
Einfacher Karosserie-Aufbau (billige Reparaturen)
Gute Sichtverhältnisse
Vorbildliche sichere Straßenlage
Schneller, sparsamer und anspruchsloser Motor
Erstklassige Bremsen
Wendigkeit und leichtgängige Lenkung

Gesamteindruck: Kleine Isabella

Preise	DM	Gesamtkosten pro Jahr bei jährlich	DM	Betriebskosten je km nach obiger Tabelle Abschreibung *)	Pf	Großer Wartungsdienst	ca.
Limousine einschließlich Heizung Grundpreis	5250.—	5 000 km	1606.—	5 000 km	10,6	alle 6 000 km	ca. 13.—
Limousine Kaufpreis einschließlich Überführung u. Zulassung *)	5350.—	10 000 km	2136.—	10 000 km	1,3	alle 12 000 km	ca. 15.—
Falt-Schiebedach	225.—	15 000 km	2666.—	15 000 km	11,9		
Zweifarbenlackierung	65.—	20 000 km	3196.—	20 000 km			
Kunstleder-Ausstattung	80.—	25 000 km	3726.—	25 000 km			
		30 000 km	4256.—	30 000 km			
Betriebskosten	DM	Gesamtkosten je km bei jährlich	Pf	Gesamtkosten pro Jahr bei jährlich	DM	Instandsetzungsarbeiten	
Kraftfahrzeugsteuer	130.—	5 000 km	32,1	5 000 km	2510.—	bei Abschluß des Tests noch nicht endgültig festgelegt, Bekanntgabe voraussichtlich im nächsten Heft.	
Mindesthaftpflichtversicherung *)	252.—	10 000 km	21,4	10 000 km	3105.—		
Kaskoversicherung *)	296.—	15 000 km	17,8	15 000 km	3700.—		
Garage	360.—	20 000 km	16,0	20 000 km	4295.—	Austauschteile	DM
Sonstiges	40.—	25 000 km	14,9	25 000 km	4890.—	AT-Motor	395.—
Feste Kosten pro Jahr	1078.—	30 000 km	14,2	30 000 km	5485.—	AT-Getriebe mit Differential	330.—
						AT-Zylinderkopf	45.—
						AT-Wasserpumpe	22.—
						AT-Kraftstoffpumpe	13.50
						AT-Kupplungsdruckplatte	16.35
						AT-Kupplungsscheibe	11.50
						AT-Stoßdämpfer vorn	12.—
						AT-Stoßdämpfer hinten	13.50
						Ersatzteile	
						bei Abschluß des Tests noch nicht endgültig festgelegt, Bekanntgabe voraussichtlich im nächsten Heft.	
Kraftstoff *)	4,5	Kosten einschl. Abschreibung und Verzinsung		Gesamtkosten je km bei jährlich	Pf	Empfohlene Wartungsdienste	DM
Motoröl *)	0,4	Feste Kosten pro Jahr nach obiger Tabelle Abschreibung *)	1078.—	5 000 km	50,2	Schmierdienst alle 1500 km	ca. 2.—
Reifen *)	1,0	Verzinsung *)	167.—	10 000 km	31,1	Kleiner Wartungsdienst alle 3000 km	ca. 7.—
Reparaturen und Wartung	4,2		1914.—	15 000 km	24,7		
Sonstiges	0,5			20 000 km	21,5		
Betriebskosten je km	10,6			25 000 km	19,6		
				30 000 km	18,3		



Motor: Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor im Bug, Bohrung x Hub 69 x 60 mm, Hubraum 897 ccm, Verdichtung 7,5, Leistung 38 PS bei 4800 U/min, max. Drehmoment 6,2 mkg bei 2500 U/min, mittlere Kolben-geschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4800 U/min) 9,6 m/sec, hängende Ventile (Stößstangen und Kipphebel), 3 Kurbelwellenlager (Gleitlager), Wasserkühlung (Pumpe, 6,0 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 2,5 Liter), 1 Fallstromvergaser Solex 28 PCI, Kraftstoffzufuhr durch mechanisch angetriebene Membrampumpe, 35-Liter-Tank im Heck (Kraftstoffstandanzeiger und Reserveleuchte im Armaturenbrett, Reserveanzeige bei ca. 5,0 Liter), Batterie 6 Volt 77 Ah (unter Motorhaube), 180-Watt-Lichtmaschine, separater Anlasser.

Kraftübertragung: Einscheiben-Trockenkupplung (a. W. Saxomat), 4-Gang-Getriebe (vollsynchronisiert) mit Schalthebel

an Lenksäule, Ölinhalt Getriebe mit Differential 2,5 Liter, Frontantrieb. Unterstellungen I. 4,77; II. 2,53; III. 1,57; IV. 1,09; rückwärts 4,54; Achsantrieb 3,87. Gesamtunterstellungen: I. 18,45; II. 9,79; III. 6,07; IV. 4,21.

Fahrwerk: Volltragende Bodengruppe mit Zentralrohr, Karosserie in Schalenbauweise. Vorn jeweils doppelte Querlenker mit Schraubenfeder und hydraulischem Stoßdämpfer, Radantrieb durch Halbwellen, Längenausgleich durch gleitende Vierkantführung am Differential, außen homokinetiche Scharniergelenke, zwei Kreuzgelenke je Halbwellen. Hinten jeweils gezogene Dreieck-Schwinge mit Schraubenfeder und hydraulischem Stoßdämpfer, Torsionsstabilisator, 6 Schmiernippel. Zahnstangenlenkung mit separater Führungsstange, Reifen 5,20-13 (nur schlauchlos lieferbar), hydraulische Bremsen, Bremsfläche 656 cm², Handbremse mechanisch auf Hinterräder.

Maße und Gewichte: Radstand 2200 mm, Spurweite 1200/1200 mm, Außenmaße 3800 x 1510 x 1395 mm, Wendekreis-Durchmesser 9,9 m, Leergewicht vollgetankt 695 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1075 kg (= 380 kg Nutzlast).

Leistungsgewicht: Beim Leergewicht vollgetankt 18,2 kg/PS Voll belastet 28,2 kg/PS

Bergsteigefähigkeit: Voll belastet nach Werksangabe im ersten Gang 30%

Wartung: Schmierdienst alle 1500 km Ölwechsel alle 3000 km kleiner Wartungsdienst alle 3000 km großer Wartungsdienst alle 6000 km Einfahrstrecke 2000 km

Tester:
Dr. P. Simsa
J. F. Drkosch

1) Wir rechnen bei allen Wagen pauschal mit DM 100.—.
2) Prämie für gesetzliche Mindesthaftpflichtversicherung (Deckungssummen 100 000/10 000/4000 DM) einschließlich 5% Versicherungssteuer.
3) Prämie für Vollkaskoversicherung mit DM 500.— Selbstbeteiligung einschließlich 5% Versicherungssteuer.
4) Errechnet mit folgenden Preisen: normales Tankstellenbenzin 62 Pf pro Liter, Motoröl DM 2,80 pro Liter.
5) Die mittlere Lebensdauer der Reifen wurde mit 25 000 km angesetzt.
6) 25% des halben Kaufpreises. Die Abschreibung teilt sich in eine zeitliche Amortisation der Anschaffungskosten und in eine leistungsmäßige Abschreibung, die unter Betriebskosten je km erscheint. Angesetzte Abschreibungsdauer: 4 Jahre (= 25%). Angesetzte Lebensdauer bzw. Gesamtfahrleistung: 200 000 km.
7) 6,25% des halben Kaufpreises. Da sich der zu verzinsende Betrag laufend durch die Abschreibung des Anlagekapitals verringert und schließlich den Wert Null erreicht, wird als Mittel nur der halbe Kaufpreis angenommen.

mit Einzelsitzen vorn (demnächst zu haben); bei dem sehr reichlichen Fußraum vorn könnte der rechte Vordersitz viel weiter vorgerückt werden als der Fahrersitz, was auch dem Einstieg zugute kommt.

Sitzlehnenneigung einstellbar (nicht in Fahrt, sofern es nicht der Beifahrer macht), Kopfraum vorn gerade ausreichend – man wollte einen möglichst niedrigen Wagen machen, was der Form, den Fahreigenschaften und der Geschwindigkeit zugute kommt, und geizte dafür mit Zentimetern. Sitzriesen müssen Probefahrt machen. Die Unterbringung auf dem Rücksitz ist angenehm, da das Werk vernünftigerweise nicht durch zu kurze Sitzbank Fußraum herauszuschinden versucht hat. Der Fußraum ist nur ausreichend zu nennen, aber die Oberschenkel sind gestützt, und darauf kommt es an. Der Kopfraum ist noch knapp ausreichend; eine eckige Dachhinterkante hätte mehr Kopfraum schaffen können, wahrscheinlich aber formal weniger gefallen als die gewählte Lösung. Eintiefung der Vorderlehnen wäre vorteilhaft. Da das Dach ziemlich weit nach hinten gezogen ist, stößt man bei normaler Sitzhaltung nicht den Kopf an, aber der Hut muß abgenommen werden. Daß ein Wagen der 900er Klasse mit einer sportlich wirkenden Gesamtform noch ein kleiner Viersitzer im Unterschied zu besonders hohen Wagen angrenzender Klassen ist, muß man eben vor dem Kauf wissen; dafür gibt's ja Vorführwagen bei den Händlern! Vorn sitzt man jedenfalls wie in vorbildlichen Mittelklassewagen; wenn auch niedriger und mit weniger Zentimetern zwischen Scheitel und Dach. Reichlich ist die Karosseriebreite innen, vorn wie hinten; drei schmale Personen finden auf der Hinterbank ohne weiteres Platz.

Sicht und Fahrgefühl: Die Rundschau für den Fahrer ist trotz schräger Fensterpfosten und Schwenkfenstern tadelfrei, der Fahrer hat Blick auf alle vier Karosserie-Ecken (Vorteil der Flossen), das Scheibenwischerfeld ist sorgfältig ermittelt und bietet guten Blick auch nach vorn seitlich. Links herunterschlagender Wischer ist bei hoher Scheibe in breitem Wagen vertretbar; ungewischte Bildecke oben links stört kaum. Der Innenspiegel (mit Blend-Dämpfung) liegt richtig (oben), der Außenspiegel hätte bei Anbringung im Scheibenwischerfeld, also vorn an der Haube, weit weniger Sichtfeld und Deutlichkeit als bei der gewählten Anbringung links am Türpfosten. Das etwas geöffnete Schwenkfenster bleibt bei Regen so trocken, daß man den Spiegel jederzeit gut ausnutzen kann. Das asymmetrische Abblendlicht arbeitet wie gewohnt mit dem Vorteil des am rechten Straßenrand vorgreifenden Lichtfingers, die beiden serienmäßigen (!) Rückleuchten erledigen das Problem der Sicht beim Rückwärtsfahren in der Nacht.

Lüftung und Heizung: Zwei Hebel in Armaturenbrettmitteln regeln die Luftverteilung und die Heizluftzufuhr. Die Lüftung von vorn ist wahlweise auf Defrosterschlitze oder Fußraum schaltbar, Luftführung erfolgt durch die Heizleitung, was man heutzutage Klimaanlage nennt. An den Defrosterschlitzen pfeift es stark, aber volle Heizluft braucht man da ohnehin nicht. Weiter dienen der Entlüftung die Schwenkfenster vorn, ferner haben die Türen Kurbelfenster. Bei geöffneten Schwenkfenstern hört man bemerkenswert wenig Windsausen, Zugfreiheit der Belüftung ist durch entsprechendes Einstellen einwandfrei herbeizuführen. Die Schwenkfenster haben Regenrinnen. Vorteilhaft wäre eine Ausstellmöglichkeit der hinteren Seitenfenster – das gilt für alle Wagen, und in der Mittelklasse sind sie meist vorhanden. Wir wünschen sie uns für die Arabella als Zubehör, da der Hinterraum an heißen Tagen doch nur schwer auszulüften ist. Das Golde-Schiebedach lohnt den Aufpreis.

Über die Heizung können wir nach unseren sommerlichen Erprobungsfahrten noch nichts Endgültiges sagen; die Heizkapazität ist aber bei einem wassergekühlten Wagen von vornherein sehr groß, und nach unserem Eindruck muß die Heizung erstklassig sein.

Der Motor: Er ist ein leichter Starter; im Sommer keinesfalls die Starthilfe voll ziehen, bei warmer Witterung gar nicht betätigen, sondern nur ein paarmal mit dem Gashebel pumpen. Sehr sauberer, ruhiger Leerlauf; bei langsam gestellter Leerlauf-Drehzahl kann man im ersten Gang eine 5%-Steigung mit drei Personen ruckfrei hinauffahren, ohne Gas zu geben! Beim Gasgeben spürt man sauberen Übergang, überraschendes Temperament; der sonore Klang (beim Boxermotor gar nicht leicht herauszuarbeiten) trägt nicht. Sehr kurze Wege des Schalthebels; Rückwärtsgang mit Anhebsperre. Das Getriebe können wir an Hand des Vorserienwagens noch nicht endgültig beurteilen, was seine Laufgeräusche und die Wirkungsweise der Synchronisation angeht. Wie beim Alexander, so sperrt sich das Getriebe gegen Abwärtschalten bei großen Drehzahldifferenzen. Etwas Nachhilfe mit Zwischengas war beim Testwagen nötig, vor allem beim Zurückschalten vom zweiten in den ersten Gang. Diese Eigenschaften und die sehr engen Gangrastungen (gewöhnungsbedürftig) nahmen uns aber nicht die Freude an dem (noch nicht serienmäßigen) Getriebe, zumal das Getriebe des Testwagens nach etwa 3000 km sich spürbar noch eingearbeitet hatte – für die Serie erwarten wir tadellose Funktion der Synchronisation und des Einfädels der Gänge. Die Getriebestufung ist der Motorcharakteristik sehr gut angepaßt, siehe Diagramm.

Der Motor hat wirklich etwas drin: ein temperamentvoller Fahrer distanziert mühelos nominell stärkere Wagen schon beim Beschleunigen, und der Wagen ist mit echten 120 km/h wirklich schnell. Mit 1–2 Personen jagt man sich nur noch mit Wagen der oberen Mittelklasse herum, VW kommt längst nicht mit. Mit voller Belastung merkt man doch, daß es nur 900 ccm sind, aber VW-Fahrleistung ist es auch da mindestens. Der Motor ist dennoch nicht anspruchsvoll, sondern für den durchschnittlichen Fahrer ebenso ein sehr braves und lauffähiges Triebwerk, wie er dem temperamentvollen Fahrer große sportliche Entfaltungsmöglichkeiten bietet. Wieder bestätigt sich die Erfahrung, daß Leistungserhöhungen, wenn richtig vorgenommen, die Wirtschaftlichkeit verbessern. Es ist durchaus möglich, den Wagen bei ausgeglichener Fahrweise mit Durchschnittsverbräuchen unter 6,5 Liter zu fahren; allerschärfste Fahrweise (bei der man die hervorragenden Fahreigenschaften einrechnen muß) erbrachte als Maximalverbrauch 8,6 Liter. Ölverbrauch höchstens 0,3 Liter auf 1000 km! Sehr bemerkenswert ist, wie

Fortsetzung auf Seite 311

schlagsicherheit dient, womit sich die Arabella in hohem Maß auszeichnet.

Bei der sportlichen Federung haben es die Gelenke der Antriebswellen leicht, ihre Winkelausschläge sind beim Durchfedern nicht übermäßig groß. Es sind Doppelgelenke, die die gefürchteten Winkelbeschleunigungs-Änderungen vermeiden, das ist ihre Überlegenheit über einfache Gelenke. Wie nicht anders zu erwarten, hat auch dieser Frontantrieb ohne elastische Glieder in den Übertragungsteilen auszukommen, sie werden hier auch dank einer reichlich groß bemessenen Schwungscheibe, die für weichen Motorlauf mit verantwortlich zeichnet, gar nicht vermisst. Das gewählte Felgenmaß von 13 Zoll gestattete freizügige Dimensionierung der Bremsen, deren wirksame Gesamtbremsfläche 656 cm² beträgt, und allein schon die Trommelausführung Leichtmetall + Graugußring ist vertrauenerweckend. Zur Schwenklagerung der Vorderräder dienen nicht mehr die mehr oder minder ausgedienten Achsschenkelbolzen, sondern Kugelgelenke besonders kräftiger Ausführung. Etwas unmotiviert erscheint die radseitige Bodennähe des unteren Querlenkers, der sich im Winter etwas mehr Bodenfreiheit wünschen mag, um so motivierter hingegen, Schraubenfeder samt Dämpfer nicht am unteren, sondern am oberen Querlenker anzusetzen, um derart zu einer bei Fronttriebler sonst versäumten Aufgeräumtheit längs und rund um die Antriebswellen zu kommen, siehe Zeichnung. Vom Alexander grundsätzlich übernommen ist die Hinterradführung und -federung. Je ein kräftiger Dreieck-Längslenker, mittig am durchgehenden Fahrwerksrohrträger in Gummi gelagert, radseitig fest mit dem Querstabilisator verbunden. Die Schraubenfeder vor, der Dämpfer idealerweise hinter der Radachse angesetzt, das sichert saubere Dämpferfunktion. Wie aus der Zeichnung ersichtlich, haben mittige und äußere Schwingenlagerungen versetzte Lagerungsachsen, dementsprechend beim Durchfedern ein geringer Radeinschlag als Lenkhilfe, dem Übersteuern entgegenwirkend. Diese Radführung verbindet die Vorteile der Starrachse (spur- und sturzkonstant) mit den Vorteilen der Einzelradaufhängung.

Bei der Arabella ist der Nachweis gelungen, daß Frontantrieb und Frontantrieb nicht dasselbe ist. Selbstverständlich hat man sich für Zahnstangenlenkung entschieden, diese aber ganz neu durchdacht: Die beiden Spurstangen greifen nicht direkt an der Zahnstange an, sondern sind durch eine Führungsstange miteinander verbunden. Führungsstange und Zahnstange sind durch eine Querlasche fest verbunden. So bleibt die Zahnstange von den über die Spurstangen eingeleiteten Biegekräften völlig unbeeinflusst! Durch diese Aufgabenteilung zusammen mit der reichlichen Lenkunterstützung von 1:20,9, durch Schrägverzahnung der Zahnstange, wodurch immer zwei Zähne des Zahnritzel im Eingriff sind und so die Drücke gegenüber Geradverzahnung auf die Hälfte reduziert werden, weiter durch weitgehende Spielfreiheit von Zahnstange und Ritzel wurden erstmalig bei einem Fronttriebler die typischen Lenkqualitäten des heckgetriebenen Wagens erreicht. Dazu gehören: Stoßfreiheit, Leichtgängigkeit, Exaktheit und großer Radeinschlag. Außerdem kennt die Arabella keine widerlichen Wechselhaftigkeiten in Kurven wie mal betont Unter-, dann betont Übersteuern. Hier wurde ein ganz neuer Frontantriebs-Lenkmaßstab geschaffen, an dem sich jeder gleichartige Antrieb zu orientieren hat.

Neben dem Frontantrieb fühlt man sich bei Lloyd auch dem durchgehenden Rohrträger verpflichtet. Er nimmt dem ganzen Aufbau manche Festigkeitsorgen ab und ist eine feste Basis für eventuelle Coupéausführung. So kann es sich die Arabella leisten, die vorderen seitlichen Karosserieteile nicht zu verschweißen, sondern zu verschrauben, für Schadensfälle nicht unwichtig! Und auch in dieser Richtung ist die Arabella im besten Sinn modern: ihr Gesamtgewicht liegt nur um 35 kg höher als jenes der Dauphine, deren Karosserieblechstärke immer mit Vorsicht zu betrachten ist, während die Arabella ganz sicher frei ist von jenen Daumendruckanfälligkeiten, die als Begleiterscheinungen des Leichtbaus von uns nicht geschätzt werden können. Natürlich hat es die Arabella unvergleichlich leichter: ihr ganzes Triebwerk ist nicht aus schwerem Stahlguß, sondern aus Leichtmetall, und so konnte sie sich rund um Motor und Getriebe jene vollständige Autotechnik und jene Festigkeiten zulegen, ohne die ein modernes deutsches Wagenmodell gar nicht akzeptiert werden könnte. Die Arabella ist ein Fahrzeug, dem jeder analysierende Ingenieur zufrieden zunicken muß.

Gründlich gefahren

der Motor im vollen Ausfahren stets im Klang ruhig bleibt und in dem Verhalten von der Belastung unbeeinflusst bleibt. Nach außen waren bei unserem Testwagen wegen noch nicht serienmäßiger Stößel starke Ventilgeräusche zu hören, nach innen war er dennoch ausgesprochen leise. Das geht eben nur mit Wasserkühlung, deren Vorteile man auch im langsamen Auskühlen während Fahrpausen und in der Gleichmäßigkeit der Motortemperatur beim Wechsel zwischen verschiedenen Fahrweisen beobachtet.

Es ist ein Motor, der Fahrern jeden Temperaments Vergnügen machen wird. Man kann ihn ganz schaltfaul fahren, ohne daß deshalb die Beschleunigung in den Keller fällt, man kann ihn aber auch unter voller Ausnutzung der Möglichkeiten des Vierganggetriebes in einer Weise sportlich fahren, die gleich die große Frage aufkommen läßt, ob die Fahreigenschaften diesem Motor gerecht werden.

Fahreigenschaften und Federung: Die Arabella bietet nun tatsächlich den durchaus nicht alltäglichen Idealfall, daß ein sehr gelungener Motor ein entsprechendes Fahrwerk bekam: während wir in letzter Zeit der Ansicht zuneigten, daß man durchaus keinen Frontantrieb mehr braucht, um erstklassige Fahreigenschaften zu erzielen, belehrt die Arabella uns, daß bei weiterer gründlicher Durchforschung doch auch noch weitere Möglichkeiten im Frontantrieb stecken. Vor allem ist bei der Arabella ein großer Nachteil vermieden, der sich häufig bei Frontantriebswagen zeigte: diese Lenkung bleibt bei jedem Einschlag und auch bei scharfem Beschleunigen gleichmäßig leichtgängig, man braucht also auch bei scharfem Gasgeben oder Gaswegnehmen in der Kurve nicht mit einem Ruck oder einem Drehimpuls im Lenkrad zu rechnen.

Gegenüber den eindrucksvollen Vorteilen des Frontantriebs ist der prinzipielle Nachteil zu vermerken, daß Frontantriebswagen bei Glätte bergauf eher Anfahrtschwierigkeiten haben als Heckantriebswagen (geringere Vorderradbelastung, Antriebsräder rutschen durch). Dieser Nachteil tritt um so weniger auf, je weiter das Triebwerk vorn liegt und je schwerer es ist. Für die Arabella muß man den Winter abwarten, bis endgültige Aussagen zu diesem Punkte möglich sind; Versuche auf nassem Lehm und Gras ergaben bei uns, daß sich die Arabella da auf jeden Fall so benimmt wie große Frontantriebswagen, also noch weit besser als der Alexander, so daß Bedenken für die Praxis nur in Sonderfällen (Steilauffahrten in Gegenden mit hartem Winter) angebracht sein könnten.

Die Lenkung ist ganz überdurchschnittlich präzise und richtungsstabil; man merkt das vor allem auf der Autobahn, wo der Wagen scharfen Seitenwind nur mit geringsten Korrekturen ganz unbeeinflusst durchsteht. Bei diesem Wagen braucht man nicht viel über Über- oder Untersteuern zu diskutieren, es ist einfach eine ausgeglichene Lenkung, der sogar eine Schwergängigkeit der oberen Lagerung an dem von uns gefahrenen Vorserienwagen nichts ausmachte. Ergänzt werden die erstklassigen Fahreigenschaften dieser Lenkung durch eine Federungsabstimmung, die den Gesamteindruck einer vorbildlichen Straßenlage

Ist die Arabella preiswürdig?

Welche Figur macht die Arabella bei Vergleichen in ihrer Preis- und Leistungsklasse? Sie ist sehr viel teurer als der VW und nicht besser gefedert und verarbeitet. Als Ausgleich der Preisdifferenz kann sie höhere Leistung bei geringerem Verbrauch, sehr viel bessere Lenk- und Fahreigenschaften, viel reichhaltigere Ausstattung und größeren Gepäckraum anführen. Ob diese eindeutigen Vorteile dem einzelnen Interessenten eine Preisdifferenz von etwa 650 DM wert sind, muß er im Einzelfall entscheiden; preiswürdig ist die Arabella dem VW gegenüber durchaus, ebenso wie gegenüber den um etwa die gleichen 550 DM teureren Wagen der kleinen Mittelklasse, deren Beschleunigung und Spitze sie erreicht und zum Teil übertrifft. Gegenüber dem um etwa 350 DM billigeren DKW Junior bietet die Arabella bei leider niedrigerem Kopfraum eine wesentlich reichhaltigere Ausstattung und deutlich höhere Fahrleistung. Der Festkostensparnis des Junior steht ein etwas niedrigerer Gesamtverbrauch der Arabella gegenüber. Die Entscheidung zwischen den beiden ist eine Frage der Sympathie. Heikel ist der Vergleich zwischen Arabella und Dauphine: die Dauphine, bis jetzt Maßstab ihrer Klasse, wird von den verschiedenen Neuerscheinungen in einigen Punkten klar übertroffen, so hinsichtlich Gepäckraum, Leistung, Ausstattung u. a. Ihr stärkstes Argument ist dadurch die Viertürigkeit geworden, und die Tatsache, daß die Dauphine nun auch schon eine mehrere Jahre alte Konstruktion ist, ergibt auch das positive Argument besonders guter Ausreifung. Gegenüber billigen Modellen der Mittelklasse und Gebrauchtwagen größeren Hubraums können für die Arabella wiederum die hervorragende Ausstattung und die reizvolleren Fahreigenschaften angeführt werden. Auch schärfste Vergleiche bestätigen, daß die Arabella zwar kein billiges Auto ist, der Preis sich aber aus mancherlei positiven Gründen absolut rechtfertigt, zumal auch die Produktionszahl sie zu einem Objekt individueller Wahl neben den ausgesprochenen Großserienwagen macht.

abrundet. Allerdings primär durch ein uraltes Mittel: sie ist ziemlich hart. Relativ geringe Federwege vorn und hinten bringen es mit sich, daß der Wagen sich sehr wenig in die Kurve neigt und damit schon von der Federungsanlage her „wie ein Brett“ liegt. Daß auch andere Wagen der nach oben und unten angrenzenden Klassen in ähnlicher Weise „sportlich-stramm“ gefedert sind, wäre keine Entschuldigung, aber tatsächlich macht sich die unbestreitbar harte Auslegung nicht unbedingt als Komfortmangel bemerkbar: spricht der Wagen bei langsamen Geschwindigkeiten auf kleine Unebenheiten etwas träge an, so schluckt er doch bei höheren Geschwindigkeiten (und bei Belastung mit zwei und mehr Personen) auch grobe Unebenheiten (Feldwege, Schlaglöcher) sehr sauber. Dafür neigt er dann bei Belastung mit einer Person bei höheren Geschwindigkeiten zu kräftigen Verneigungen über Fahrbahnwellen; mit drei Personen Belastung ist der Wagen ruhiger und weicher.

Die Luftdruck-Anweisungen des Werks finden wir übrigens allzu minutiös (zum Beispiel 1–2 Personen vorn 1,3 atü, 3–4 Personen 1,4 atü); wir fahren meist vorn und hinten 1,5 atü, ohne besonders abzustimmen, denn wir konnten keine großen Verhaltensunterschiede bei Versuchen mit 0,1-atü-Stufungen feststellen, zumal man ja auch an die Differenzen der Luftdruckmesser denken muß.

Um Mißverständnissen vorzubeugen, muß man sagen, daß der Wagen nicht etwa schlecht gefedert, sondern relativ hart ist; das heißt, daß er nicht so weich ist, wie man es von einer Neuentwicklung für 1960 eigentlich fordern könnte. Aber der Kritiker muß an sich selbst feststellen, daß er die Arabella trotz ihrer vergleichsweise harten Auslegung – ich fuhr am ersten Tag gleich 925 km und kam ohne Kopfschmerzen und weiche Knie oder Rückenschmerzen an – als komfortabel und wenig beanspruchend empfindet. **Das kann nur damit zusammenhängen, daß bei diesem Wagen eine sportwagenmäßige Einheit von Leistung, Straßenlage und Gesamterscheinung zusammenwirkt.** Die Arabella hat eine absolut sichere Straßenlage, wie nur ganz wenige Typen im internationalen Automobilbau; das war das Ziel! Auch in scharf überzogenen Kurven neigt der Wagen nicht zum Trampeln; und weil der Frontantrieb ihn durch die Kurve zieht, quietscht er auch kaum, sogar wenn man gewaltig überzieht. Nimmt man im falschesten Augenblick Gas weg, so bleibt er immer noch bemerkenswert ruhig und spurfest. Auch hier ist es von Vorteil, daß sich die Karosserie nicht zum außen laufenden Vorderrad hin senken kann – das Fahrwerk geht auch beim Gaswegnehmen sauber durch die Kurve, und es weist selbst noch keine Übersteuerungstendenz auf, die es leicht macht, den Kurvenausgang zu meistern, wenn man sich mal ganz vertan hat und in der Kurve auskuppeln und bremsen mußte.

Die Fahreigenschaften haben uns begeistert; ein sportlicher Fahrer kann enorme Schnitte aus dem Wagen herausholen. Wenn er in Kurven, die er sehr gut kennt, mit der Arabella bis zu 20 km/h mehr draufhaben kann als mit vergleichbaren Wagen, dann ist das ein klares Zeichen für die Sicherheitsreserven dieses Fahrwerks, die in entsprechender Weise auch dem Fahrer zugute kommen, der den Wagen nicht extrem ausfährt. Je mehr ein Wagen verträgt, desto geringer das Risiko bei normaler Fahrweise!

Hervorzuheben ist im übrigen die Wendigkeit des Wagens: Wendekreis (mit Überhang) 9,8 Meter, der Spurbereich (nur Räder) nur 9,1 Meter. Das ist für einen Frontantriebswagen eine Überraschung und reicht vollauf fürs Einordnen in enge Parklücken und zum Wenden auf engen Straßen.

Die Bremsen: Sehr gut in der Wirkung, auch stärkster Erhitzung gewachsen, absolute Richtungsstabilität des Wagens auch bei scharfem Abbremsen – jederzeit freihändig vorzuführen. Erstklassig!

Qualität: Die Verarbeitung des von uns gefahrenen Versuchswagens war schon sehr gut; für die Serie kann man erwarten, daß der Wagen in Verarbeitung und Material auch höchsten Ansprüchen gerecht wird – hervorzuheben ist u. a. die Vollackierung der Karosserie-Einzelteile, und hinsichtlich der Haltbarkeit erweckt die sehr auf sicher angelegte Konstruktion volles Vertrauen, zumal dem Serienbeginn die umfangreichen Versuche vorausgingen, die für eine große Automobilfabrik selbstverständlich sind.

Gesamteindruck: Ein Wagen, der äußerlich verspricht, was sein Inneres hält: ein solider, sparsamer, sehr leistungsfähiger Viersitzer mit einem Charakter, den man je nach Fahrertemperament in sportlicher Fahrfreude oder wirtschaftlich für den Alltag ausnutzen kann. Wir halten die Arabella für einen großen Wurf: sie kann die Rolle einnehmen, die vor dem Kriege der Adler Trumpf Junior spielte, sie ist technisch eine Herausforderung für den VW und dürfte für viele Interessenten gerade der Mittelweg zwischen Mittelklasse und Kleinwagen sein, auf den man nach dem Gang der technischen Entwicklung hoffte. Und um es noch mal zu sagen: Das wird ein interessanter Gebrauchswagen!

BMW Isetta 250 und 300

Bayerische Motoren
Werke AG, München 13,
Lerchenauer Str. 76

Ab 2695 DM
je nach Ausführung

245 und 298 ccm
= 44 DM Steuer
im Jahr

12 und 13 PS
= 95 DM Versicherung
im Jahr

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
5,0 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1464 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2244 DM

Spitze 80-85 km/h

Beschleunigung
0-60 km/h in 14 sec
0-80 km/h in 42 sec

Einzyylinder-Viertakt-
Heckmotor
Luftkühlung (Gebläse)
Antrieb auf Hinter-
räder
4 Gänge, nicht synchron
vorn mit geschobenem
Schwinghebel
Schraubenfedern

hinten Starrachse
an Blattfedern
Bremsfläche 325 qcm
Reifen 4,80-10
Wendekreis 8,0 m
Länge 2,29 m
Breite 1,38 m
Höhe 1,34 m
Gewicht 350 kg
Zuladung 230 kg

Isetta 250 (2695 DM einschl. Heizung und Defroster), Isetta 300 (2755 DM w. o.), zweifarbige Lackierung Aufpreis 85 DM, Klappdach serienmäßig.

Ausstattung: Dem Preis entsprechend einfach, Tasche in Tür, kein Handschuhkasten, keine Sonnenblende, keine Innenbeleuchtung, nur ein Scheibenwischer.

Raumverhältnisse: Zweisitzer mit Fronttür, Platz für ein Kind unter fünf Jahren zwischen zwei Erwachsenen, Gepäckfläche in Fensterhöhe hinter Sitzlehne. Einstieg bequem.

Bedienung und Sicht: Schaltung braucht Gewöhnung (oft recht schwergängig), alles andere vorbildlich leichtgängig und in richtiger Lage. Rund-sicht gut, nach links vorn Sichtbehinderung durch dicken Tür-Fensterpfosten.

Heizung und Lüftung: Heizung nur von links und sehr mager. Lüftung nur durch Schiebefenster, ergänzt durch Klappdach: befriedigend.

Fahreigenschaften: Trotz sehr kurzem Radstand, differentialloser Hinterachse und Vierspurigkeit einwandfrei, gut führende Lenkung. Nachteilen der Hinterachse (Durchrutschen bei schroffem Anfahren, Trampeln in der Kurve) stehen auch



Vorteile gegenüber (Anfahren auf Glätte und weichem Untergrund). Federung hinten hart, kurzes Fahrzeug nickt etwas, Fahrkomfort für Motorleistung aber voll ausreichend.

Motor: Durch große Schwungmassen sehr gleichmäßiger Leer- und Langsamlauf, sehr angenehme Eigenschaften im Stadtverkehr, recht kräftiges Durchsetzen am Berg und beim Beschleunigen bis 70 km/h. Auch bei hohen Drehzahlen laufruhig und verhältnismäßig leise. 300er-Motor etwas mehr Kraftreserve als 250er, Fahrleistung kaum verschieden.

Pluspunkte: Sparsamkeit, geringer Preis.

Minuspunkte: Kein Gepäckraum.

Unser Test: Heft 9/1958.

BMW 600

Bayerische Motoren
Werke AG, München 13,
Lerchenauer Str. 76

Ab 3985 DM
je nach Ausführung

582 ccm
= 87 DM Steuer
im Jahr

19,5 PS
= 126 DM Versicherung
im Jahr

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
6,6 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1759 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2709 DM

Spitze 90-100 km/h

Beschleunigung
0-60 km/h in 13,5 sec
0-80 km/h in 28 sec

Zweizylinder-Viertakt-
Heckmotor
Luftkühlung (Gebläse)
Antrieb auf Hinter-
räder
4 Gänge, voll synchron
gegen Aufpreis
Saxomat
Bremsfläche 432 qcm
vorn mit geschobenem
Schwinghebel,

Schraubenfedern
hinten Längslenker
mit Halbachse,
Schraubenfedern
Reifen 5,20-10
Länge 2,9 m
Breite 1,4 m
Höhe 1,38 m
Wendekreis 8,0 m
Gewicht 560 kg
Zuladung 340 kg

Limousine BMW 600 (3985 DM einschl. Heizung und Defroster), zweifarbige Lackierung Aufpreis 60 DM, Schiebedach Aufpreis 250 DM).

Ausstattung: Bis auf fehlende Sonnenblende reichhaltig und praktisch, u. a. zwei Ablagefächer vorn, Aschenbecher, Blinker und Scheibenwischer mit automatischer Rückschaltung, Licht-hupe, asymm. Abblendlicht.

Raumverhältnisse: Viersitzer mit Fronttür, kleiner Gepäckraum hinter Rücksitzlehne. Einstieg vorn nach Gewöhnung bequem, hinten bequemer als bei allen zweitürigen Kleinwagen, reichlich Kopfraum auch hinten.

Bedienung und Sicht: Bedienungsorgane vorbildlich leichtgängig und in richtiger Lage. Rund-sicht und Übersichtlichkeit sehr gut, nach links vorn Sichtbehinderung durch dicken Tür-Fensterpfosten.

Heizung und Lüftung: Heizung reichlich, Heiz-luftführung leider an linker Fahrzeugseite. Nur Schiebefenster, gute Durchlüftung durch Schiebefenster hinten links gesichert.

Fahreigenschaften: Kurzer Radstand bedeutet wenig Raumbedarf im Verkehr, Lage der Sitz-bank über Vorderräder in der Kurve spürbar,



Straßenlage im ganzen aber einwandfrei und voll der Motorleistung entsprechend. Gut abgestimmte Federung, leichte Neigung zum Nicken über regelmäßige Folge von Bodenwellen (z. B. Autobahn-Platten).

Motor: Ausgeglichene Leistungscharakteristik, gleichermaßen ruhiger Lauf bei niedrigen Drehzahlen wie bei vollem Ausdrehen, kräftiges Durchsetzen am Berg durch reichliche Schwungmassen. Für einen luftgekühlten Motor recht leise.

Beste Pluspunkte: Sparsamkeit, bequemer Einstieg und reichlich Kopfraum hinten.

Minuspunkte: Wenig Gepäckraum, dicke Fensterpfosten vorn.

Unser Test: Heft 4/1958.

Citroen 2 CV

S.A. André Citroen, Paris
Zuständig f. Deutschland:
Citroen Automobil-AG,
Porz-Westhoven,
Köln, Ecke Nikolausstr.

Ab 3650 DM
je nach Ausführung

425 ccm
= 72 DM Steuer
im Jahr

12,5 PS
= 95 DM Versicherung
im Jahr

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
5,0 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 2287 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 3207 DM

Spitze ca. 80 km/h

Beschleunigung
0-60 km/h in 21,5 sec
0-80 km/h in ca. 60 sec

Zweizylinder-Viertakt-
Boxermotor vorn
Luftkühlung (Gebläse)
Frontantrieb
4 Gänge, voll synchron
Fliehkraftkupplung
Bremsfläche 448 qcm
vorn Längsschwingen
hinten Längsschwingen

einseitig gemeinsame
Federn
Reifen 125x400
Länge 3,78 m
Breite 1,48 m
Höhe 1,60 m
Wendekreis 11 m
Gewicht 530 kg
Zuladung 280 kg

Französisches Normal-Modell AZ (3650 DM einschließl. Heizung), belgische Luxusausführung AZL 3 (3950 DM einschließl. Heizung), Rolldach serienmäßig.

Ausstattung: Einfach, aber in den Einzelheiten außerordentlich gut durchdacht. Sehr großes Ablagefach vorn, Parkleuchte, doppelte Innenbeleuchtung, Sonnenblende für den Fahrer, Ausführung AZL mit zusätzlichem Seitenfenster. Klappscheiben in den vorderen Türen.

Raumverhältnisse: Sehr geräumiger viertüriger Viersitzer, sehr großer Gepäckraum hinten, sehr bequemer Einstieg, reichlich Kopfraum auch hinten.

Bedienung und Sicht: Geschickt angelegte Bedienungsorgane, originelle Schiebeschaltung sehr leicht zu bedienen, Fliehkraftkupplung (Anfahren ohne Kupplungspedal). Sicht nach hinten-seitlich schlecht, sonst befriedigend.

Heizung und Lüftung: Sehr magere Heizung, genügt knapp zum Entfrostern, gute Durchlüftung durch Klappe unter Windschutzscheibe, bei starkem Regen Belüftung unzureichend, da Fenster nicht teilweise geöffnet werden können.



Fahreigenschaften: Außerordentlich langhubige weiche Federung, extrem starke Kurvenneigung, dennoch im ganzen der Fahrleistung entsprechend ausgeglichene Fahreigenschaften, sauber führende Lenkung. Großer Wendekreis gelegentlich lästig.

Motor: Für einen Wagen dieser Größe schwach, aber außerordentlich sparsam, haltbar und standfest, durch geschickte Getriebe-Anpassung bei bescheidenen Ansprüchen an die Leistung voll ausreichend. Sehr laufruhig.

Pluspunkte: Vier Türen, sehr großer und zugänglicher Innenraum, unerreichte Sparsamkeit.

Minuspunkte: Wenig Temperament und Spitze, starke Kurvenneigung, schlechte Heizung.

Unser Test: Heft 5/1959

DKW Junior siehe Seite 320

daf 600

Ab 4480 DM
je nach Ausführung

590 ccm
= 87 DM Steuer
im Jahr
19 PS
= 126 DM Versicherung
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
6,6 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1850 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2800 DM
Spitze 90 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 15 sec
0-80 km/h in ca. 28 sec

Zweizylinder-Viertakt-
Boxermotor vorn
Luftkühlung (Gebläse)
Antrieb auf Hinter-
räder
Keilriemen-Kraftüber-

tragung mit automati-
scher Unterstellungs-
Anpassung
Bremsfläche 438 qcm
vorn 1 Querblattfeder,
Teleskopstoßdämpfer
als Führung

Van Doornes Automobiel-
fabriek N.V., Eindhoven.

Deutsche Niederlassung:
daf-Automobilvertriebs-
GmbH., Düsseldorf,
Dinnendahlstr. 31

Limousine (4480 DM einschl. Heizung), Schiebedach noch nicht lieferbar, Zweifarbigkeit (einschließl. Zweifarben-Polster) Aufpreis 75 DM.

Ausstattung: Reichhaltig mit großem Handschuhkosten usw.; nähere Beurteilung erst nach Test.

Raumverhältnisse: Zweitüriger Viersitzer, großer Gepäckraum im Heck; nähere Beurteilung erst nach Test.

Bedienung und Sicht: Sehr einfache Bedienung durch stufenloses Getriebe, Sichtverhältnisse sehr gut; weitere Beurteilung erst nach Test.

Heizung und Lüftung: Beurteilung erst nach Test.

Fahreigenschaften: Beurteilung erst nach Test, nach ersten Eindrücken der Motorleistung gut an-

hinten Schräglenker
mit Schraubenfedern,
Keilriemen
Reifen 5,20-12
Länge 3,60 m

Breite 1,44 m
Höhe 1,38 m
Wendekreis 9,5 m
Gewicht 630 kg
Zuladung 330 kg



gepaßt, exakte Lenkung, ausgeglichene Federung.

Motor: Offenbar gesund und dauerhaft, nicht auf hohe Geschwindigkeit angelegt, nähere Beurteilung erst nach Test.

Pluspunkte: Geräumige Karosserie, stufenloses Getriebe, nähere Beurteilung erst nach Test.

Minuspunkte: Relativ geringe Geschwindigkeit für diese Klasse. Nähere Beurteilung erst nach Test.

Fahrbericht: Heft 7/1959.

Fiat 500

Ab 3070 DM
je nach Ausführung

479 ccm
= 72 DM Steuer
im Jahr
15 PS
= 95 DM Versicherung
im Jahr
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
6,0 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1562 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2412 DM
Spitze 90-95 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 15 sec
0-80 km/h in 28 sec

Zweizylinder-Viertakt-
Heckmotor
Luftkühlung (Gebläse)
Antrieb auf Hinter-
räder
4 Gänge, nicht synchron
Bremsfläche 431 qcm
vorn Querlenker und
Quer-Blattfeder
hinten Schräglenker

mit Halbachsen,
Schraubenfedern
Reifen 125-12 (4,40-12)
Länge 2,95 m
Breite 1,32 m
Höhe 1,32 m
Wendekreis 8,6 m
Gewicht 470 kg
Zuladung 280 kg

Fiat S.A.,
Corso IV, Novembre 300,
Torino (Italien)
Deutsches Werk:
Fiat-Automobil-AG,
Heilbronn am Neckar

Cabrio-Limousine Fiat 500 Standard (3070 DM einschl. Heizung und Klappdach) mit festen Seitenscheiben und einfachen Bezugsstoffen. **Klappdach-Limousine 500 Luxus** (3470 DM einschl. Heizung und Schiebedach) mit Kurbelwellenfenstern u. a. **Weinsberg Limousette und Coupé** (3990 DM einschl. Heizung und Schiebedach). Ferner zeitweise lieferbar **Coupé Bianchina** (4170 DM einschl. Heizung und Klappdach), in kleiner Stückzahl auch mit Sportmotor 20 PS (400 DM Aufpreis).

Ausstattung: Auch beim Standard Lichtlupe, Blinker und Wischer automatische Rückschaltung, doppelte Sonnenblenden, Fußraumbelüftung, Schwenkscheiben u. a. Ablagefach sehr klein, Weinsberg mit Taschen in den Türen.

Raumverhältnisse: Zweitüriger Zweisitzer, Rücksitzbank reicht zur Not für Erwachsene, für vier Personen zugelassen. Kein Gepäckraum, etwas Raum für Kleinzug unter Vorderhaube.

Bedienung und Sicht: Bedienungsorgane vorbildlich, Schaltung nicht synchronisiert, dennoch sehr leicht zu bedienen. Sichtverhältnisse sehr gut, jedoch obere Fensterbegrenzung für große Fahrer zu niedrig.

Heizung und Lüftung: Gute Heizung, vorbildliche Belüftung, feste Seitenscheiben beim Standard dennoch lästig.



Fahreigenschaften: Erstklassig ohne Einschränkung.

Motor: Laut, aber sehr sparsam, robust und nach Einlaufen überraschend schnell. Gut ausgeglichene Laufeigenschaften.

Pluspunkte: Sparsamkeit, sehr gute Fahreigenschaften, durchdachte Konstruktion.

Minuspunkte: Geringe Windschutzscheibenhöhe, kein Gepäckraum.

Unser Test: Heft 2/1959.

Fiat 600

Ab 4330 DM
je nach Ausführung

633 ccm
= 101 DM Steuer
im Jahr
20 PS
= 126 DM Versicherung
im Jahr
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
6,6 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1818 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2838 DM
Spitze 100 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 13,5 sec
0-80 km/h in 24 sec

Vierzylinder-Viertakt-
Heckmotor
Wasserkühlung
Antrieb auf Hinter-
räder
4 Gänge,
II bis IV synchron
Bremsfläche 431 qcm
vorn Quer-Blattfeder
und Querlenker

hinten Schräglenker
mit Halbachsen,
Schraubenfedern
Reifen 5,20-12
Länge 3,22 m
Breite 1,38 m
Höhe 1,40 m
Wendekreis 8,7 m
Gewicht 600 kg
Zuladung 295 kg

Fiat S.A.,
Corso IV, Novembre 300,
Torino (Italien)
Deutsches Werk:
Fiat-Automobil-AG,
Heilbronn am Neckar

Limousine Fiat 600 (importiert, 4330 DM einschließl. Heizung), **Schiebedach-Limousine Fiat 600 Jagst** (in Deutschland montiert 4405 DM einschließl. Heizung), zweifarbig lackierte Aufpreis 80 DM.

Ausstattung: Sehr reichhaltig, Blinker und Wischer automatische Rückschaltung, doppelte Sonnenblenden, Lichtlupe, Scheibenwascher, Taschen in den Türen, Innenbeleuchtung autom. beim Öffnen der linken Tür u. a. 600-Limousine neigt zum Dröhnen, da einfach geklebte Dachverkleidung.

Raumverhältnisse: Zweitüriger Viersitzer, kleiner Gepäckraum hinter Rücksitzlehne und unter Vorderhaube, Rücksitzlehne als Gepäckfläche vorklappbar, Einstieg durch große Türen bequem nach vorn, ausreichend hinten. Reichlich Kopfraum auch hinten.

Bedienung und Sicht: Bedienungsorgane vorbildlich in Anordnung und Leichtgängigkeit, Sichtverhältnisse sehr gut.

Heizung und Lüftung: Sehr gute Heizung (Wasserkühlung!), Zugfreiheit der Belüftung unbefriedigend, da weder Fußraumbelüftung noch Schwenkscheiben. Ausgleich beim Jagst durch Schiebedach, Verbesserung der Belüftung dennoch dringend zu wünschen.



Fahreigenschaften: Erstklassige Laufeigenschaften, wenig Kurvenneigung, ausgeglichene Federung. Relativ schwerer Heckmotor bringt Übersteuerneigung, die durch die Laufeigenschaften aber tadellos ausgeglichen wird. Sehr gute Bremsen.

Motor: Sehr sparsam und leise, in Temperament und Spitze nicht der leistungsfähigste 600er, dafür aber mit besonders ausgeglichenen Eigenschaften. Wasserkühlung wegen günstiger Kühlverhältnisse und Geräuschkämpfung keinesfalls ein Nachteil.

Pluspunkte: Sparsamkeit, leiser Lauf, Ausreifung. **Minuspunkte:** Fußraumbelüftung und Schwenkscheiben bleiben zu wünschen; recht wenig Gepäckraum.

Unser Test: Heft 2/1958 (20-PS-Ausführung in Heft DER MOTOR-TEST „Fünf Kleinwagen“), neuer Test folgt Anfang 1960.

Fiat 600 Multipla

Fiat S.A.,
Corso IV, Novembre 300,
Torino (Italien)
Deutsches Werk:
Fiat-Automobil-AG,
Heilbronn am Neckar



Ab 5270 DM
je nach Ausführung

633 ccm
= 101 DM Steuer
im Jahr
20 PS
= 126 DM Versicherung
im Jahr
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
7 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1868 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2938 DM
Spitze 85-90 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 21 sec
0-80 km/h in 45 sec

Vierzylinder-Viertakt-
Heckmotor
Wasserkühlung
Antrieb auf Hinter-
räder
4 Gänge,
II bis IV synchron
Bremsfläche 665 qcm
vorn Schraubenfedern
und doppelte Quer-
lenker

hinten Schräglenker
mit Halbachsen,
Schraubenfedern
Reifen 5,20-12
Länge 3,54 m
Breite 1,45 m
Höhe 1,58 m
Wendekreis 8,8 m
Gewicht 730 kg
Zuladung 420 kg

Limousine mit zwei Sitzbänken (4/5-Sitzer, 5270 DM einschl. Heizung), Limousine mit Sitzbank vorn und vier Einzelsitzen hinten (= Sechssitzer, 5370 DM), Zweifarbigkeit serienmäßig, Schiebedach nicht vorgesehen.

Ausstattung: Sehr reichhaltig, vorn Kurbelfenster, in den Türen Schiebefenster, Lichthupe, Blinker und Wischer mit automatischer Rückschaltung, Innenbeleuchtung dreifach, Motorraumbeleuchtung, Sonnenblenden für Fahrer und Beifahrer, Tasche in linker Tür. Man vermißt nur Handschuhkasten und Aschenbecher.

Raumverhältnisse: Viertüriger 4/5-sitzer, mit Einzelsitzen Sechssitzer. Gepäckraum nur bei viersitziger Ausführung hinter Rücksitzlehne. Rücksitzbank bzw. Sitze einzeln wegklappbar zur Herstellung einer Ladefläche, Bänke beim Viersitzer als Schlaffläche klappbar.

Bedienung und Sicht: Bedienungsorgane vorbildlich in Anordnung und Leichtgängigkeit, besonders gute Sitzverhältnisse durch hohe Sitzposition.

Heizung und Lüftung: Sehr gute Heizung (Wasserkühlung!), reichliche und zugfreie Belüftung.

Fahreigenschaften: Äußerst wendig und handlich bei jeder Belastung, trotz hohem Aufbau erstklassige Fahreigenschaften, auch Federung gleicht Belastung gut aus, sehr gute Bremsen. An leichtes Wegstempeln der Hinterräder bei leerem Wagen gewöhnt man sich bald, Vorderbank etwas hart.

Motor: Wie Fiat 600; Leistung für den Wagen verhältnismäßig gering, Fahrleistung durch gute Fahreigenschaften aber dennoch überraschend hoch.

Pluspunkte: Großer Innenraum, Fahrkomfort, Sparsamkeit.

Minuspunkte: Nur Lieferwagen-Temperament, relativ hoher Preis.

Unser Test: Heft 11/1958.

FMR-Kabinenroller (Messerschmitt)

Fahrzeug- und Maschinen-
bau GmbH., Regensburg,
Lilienthalstraße

Ab 2395 DM
je nach Ausführung

191 ccm
= 29 DM Steuer
im Jahr
9,7 PS
= 74 DM Versicherung
im Jahr
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
4,5 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1258 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 1868 DM
Spitze 90 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 16 sec
0-80 km/h in 31 sec

Einzylinder-Zweitakt-
Heckmotor
Luftkühlung (Gebläse)
Antrieb auf Hinterrad
4 Gänge, nicht synchron
Bremsfläche 170 qcm
vorn Pendelachsen
Gummitorsions-
federung

hinten Federbein-
schwinge (3-Rad)
Reifen 4,40-8
Länge 2,82 m
Breite 1,22 m
Höhe 1,20 m
Wendekreis 9 m
Gewicht 238 kg
Zuladung 192 kg

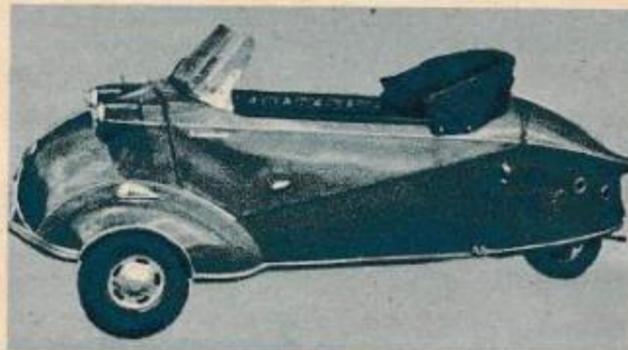
KR 200 mit Plexiglashaube (2395 DM einschl. Heizung), KR 200 mit Cabrio-Verdeck statt Haube (2445 DM einschl. Heizung), KR 201 mit Roadster-Verdeck ohne feste Seitenscheiben (2395 DM einschl. Heizung). Sport-Scheibe siehe aktuelle IAA-Seiten.

Ausstattung: Gut und sachlich, Taschen in rechter Seitenwand und in Vordersitzlehne, kleines Gepäckfach hinter Rücksitz, Rücksitz zur Kofferunterbringung ganz oder nur rechter Teil hochklappbar. Doppelt verschiebbare Seitenfenster, KR 201 flexible Rollscheiben.

Raumverhältnisse: Dreirad-Roller, zwei Personen hintereinander, auf Rücksitz noch Platz für Kind unter 5, kaum Gepäckraum, Beifahrerfüße allerdings neben Vordersitz.

Bedienung und Sicht: Einfache Ratschenschaltung, gut liegende Bedienungsorgane, sorgfältig auf Leichtgängigkeit und Haltbarkeit durchgearbeitet. Für den Fahrer hervorragende Rundschau.

Heizung und Lüftung: Heizung für das kleine Fahrzeug voll ausreichend, Lüftung durch doppelte Schiebefenster gut, dennoch im Sommer unter Plexi-Haube recht warm, Wechsel zwischen Plexi-Haube im Winter und Cabrio-Ver-



deck im Sommer ist beste Lösung. Roadster ohne Seitenscheiben sehr unpraktisch.

Fahreigenschaften: Bestimmt durch Dreirädigkeit, Kurshalten abhängig vom Verhalten des einzigen Hinterrades, extrem direkte Lenkung wie beim Seitenwagengespann, stets leichtes Pendeln im Kurs.

Motor: Zuverlässig, dem Verwendungszweck gut angepaßt, Innenlärm recht hoch.

Pluspunkte: Einfacher Aufbau, geringe Betriebskosten, für Motorleistung relativ hohe Fahrleistung.

Minuspunkte: Wenig Innenraum, unruhige Lenkeigenschaften, harte Federung.

Unser Test: Heft 3/1958.

FMR Tg 500

Fahrzeug- und Maschinen-
bau GmbH., Regensburg,
Lilienthalstraße

Ab 3650 DM
je nach Ausführung

490 ccm
= 72 DM Steuer
im Jahr
19,9 PS
= 126 DM Versicherung
im Jahr
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
8 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1824 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2854 DM
Spitze 120-125 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 8,3 sec
0-80 km/h in 16 sec

Zweizylinder-Zweitakt-
Heckmotor
Luftkühlung (Gebläse)
Antrieb auf Hinter-
räder
4 Gänge, nicht synchron
Bremsfläche 400 qcm
vorn Pendelachsen,
Gummitorsions-
federung

hinten Querlenker
mit Halbachsen,
Schraubenfedern
Reifen 4,40-10
Länge 3,0 m
Breite 1,27 m
Höhe 1,25 m
Wendekreis 9,5 m
Gewicht 350 kg
Zuladung 190 kg

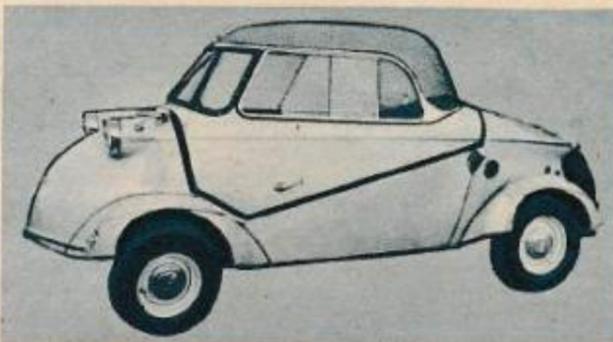
Tg 500 mit Plexiglashaube (3650 DM einschl. Heizung), mit Cabrio-Verdeck statt Haube (3700 DM einschl. Heizung), mit Roadster-Verdeck ohne feste Seitenscheiben (3650 DM einschl. Heizung). Sport-Scheibe siehe aktuelle IAA-Seiten.

Ausstattung: Gut und sachlich, besonders gut ausgearbeiteter Vordersitz, Taschen in rechter Seitenwand und in Vordersitzlehne, kleines Gepäckfach hinter Rücksitz, Rücksitz zur Kofferunterbringung ganz oder nur rechter Teil hochklappbar. Doppelt verschiebbare Seitenfenster, Roadster flexible Rollscheiben. Asymmetr. Abblendlicht.

Raumverhältnisse: Vierrad-Roller, zwei Personen hintereinander, auf Rücksitz noch Platz für Kind unter fünf, kaum Gepäckraum. Einstieg durch aufklappbaren Aufbau völlig ungehindert, Ellenbogenraum und Fußraum reichlich, Beifahrerfüße allerdings neben Vordersitz.

Bedienung und Sicht: Sehr kratzige, gewöhnungsbedürftige Schaltung, Lage der Bedienungsorgane günstig, sorgfältige Durcharbeitung auf Leichtgängigkeit und Haltbarkeit.

Heizung und Lüftung: Heizung recht gut, etwas zu wenig Defrosterleistung. Sonst wie Kabinenroller.
Fahreigenschaften: Bestimmt durch außerordent-



lich direkte Lenkung, sauberes Kurshalten nur nach Gewöhnung, dann außerordentlich schnelle Lenkreaktion. Sehr harte Vorderradfederung, dadurch und durch Gewichtsverteilung hervorragende Kurvenlage. Wendigkeit durch lästig großen Wendekreis beeinträchtigt.

Motor: Laut, Leistung für leichtes Fahrzeug verhältnismäßig hoch, sehr temperamentvoll und schnell. Vierter Gang als ausgesprochener Schnellgang. Da sehr sportliche Fahrweise herausgefordert wird, nicht sparsam.

Pluspunkte: Temperament und hervorragende Kurvenlage.

Minuspunkte: Harte Federung, hoher Innenlärm, sehr gewöhnungsbedürftige Lenkung.

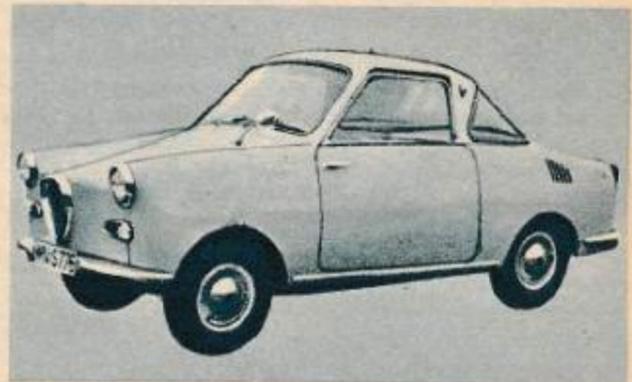
Unser Test: Heft 4/1959.

Das große Goggo-Coupé siehe S. 322

Goggomobil 250, 300, 400

Hans Glas GmbH,
Isaria-Maschinen-Fabrik
Dingolfing/Bay.

	250 ccm	300 ccm	400 ccm
alle Typen gemeinsam			
Zweizylinder-Zweitakt-Heckmotor			
Luftkühlung (Gehäuse)			
Antrieb auf Hinterräder			
4 Gänge, nicht synchron auf Wunsch elektrische Vorwählung (Selectromat)			
Bremsfläche 405 qcm vorn Pendelachsen mit Federbeinen hinten Pendelachse, Längslenker, Federbeine			
Reifen			
Limousine 4,40-10 Coupé 4,80-10			
Länge		Breite	Höhe
Limousine 2,9 m Coupé 3,04 m	Limousine 1,28 m Coupé 1,37 m	Limousine 1,21 m Coupé 1,24 m	
			Gewicht
			Limousine 390 kg Coupé 480 kg
			Zuladung
			Limousine 260 kg Coupé 240 kg



Limousine (T)

T 250 (3097 DM einschl. Heizung), T 300 (3157 DM w. o.), T 400 (3232 DM w. o.), zweifarbige Lackierung Aufpreis 70 DM, elektrische Schaltung Selectromat Aufpreis 110 DM, Rolldach Aufpreis 55 DM.

Ausstattung: Für den Preis sehr gute Innenausstattung, Kurbelfenster, Handschuhkasten, Liegesitze, Taschen in den Türen, Parkleuchten, leider keine Innenbeleuchtung.

Raumverhältnisse: Zweitüriger Zweisitzer, Rücksitzbank reicht zur Not für Erwachsene, für vier Personen zugelassen. Kein Gepäckraum, etwas Stauraum für Kleinzeug vorn, schwer zugänglich.

Bedienung und Sicht: Bedienungsorgane einwandfrei angelegt, Klauenschaltung sehr leicht zu bedienen, Selectromat für einfache Bedienung durchaus nicht nötig, aber haltbar, Fingerspitzenbedienung. Sichtverhältnisse tadellos.

Heizung und Lüftung: Seit Einbau der Auspuffheizung 1958. Heizleistung sehr gut und geruchfrei. Durchlüftung durch große Kurbelfenster sehr gut, aber nicht zugfrei, Zugluft oft lästig. Schiebedach zu empfehlen.

Fahreigenschaften: Sehr direkte Lenkung, nicht ganz exakte Geradeausführung, über 80 km/h Schütteln in der Lenkung, auch bei sorgfältigem Auswuchten nicht ganz wegzubekommen. Wendigkeit und Kurvenlage hervorragend, sehr hohe Fahrleistung weit über das hinaus, was von Hub-

raum und Motorleistung zu erwarten ist. Federung hart, aber gut ausgeglichen. Gesamteigenschaften mit 250 und 300 ccm günstig. Mit 400 ccm ist dies Fahrwerk bedenklich übermotorisiert.

Motor: Sehr lebendig und drehfreudig, keine Klemmneigung mehr, thermisch gesund. Geringe Schwungmassen fordern drehfreudiges Fahren, beim Anfahren leicht abzuwürgen. Bei gemäßigter Fahrweise sparsam, bei sehr scharfer Fahrweise steil steigender Verbrauch. 300er-Motor etwas runder in der Charakteristik als 250er bei etwa gleicher Fahrleistung, 400er-Motor außerordentlich temperamentvoll und schnell. Heulender Lärm, allerdings nicht in besonders unangenehmen Frequenzen.

Pluspunkte: Für den Preis gute Ausstattung, für den Hubraum viel Temperament.

Minuspunkte: Unruhige Lenkung, kein Gepäckraum, für vier Personen sehr eng.

Unser Test: (T 250) Heft 1/1959. Für 400er-Motor Coupé-Test in Heft 6/1958 vergleichen.

Coupé (TS)

TS 250 (3552 DM einschl. Heizung), TS 300 (3662 DM w. o.), TS 400 (3742 DM w. o.), elektrische Schaltung Selectromat kein Aufpreis, Knüppelschaltung nur auf Wunsch und ohne Abschlag, zweifarbige Lackierung Aufpreis 60 DM, Rolldach Aufpreis 75 DM.

Ausstattung: Elegante Innenausstattung, Kurbelfenster, Handschuhkasten, Taschen in den Türen, Parkleuchten, Innenbeleuchtung mit automatischer Schaltung beim Öffnen der linken Tür.

Raumverhältnisse: Zweitüriger Zweisitzer, Rücksitzbank nur für Kinder, sehr niedrige Sitze, unbequemer Einstieg. Kein Gepäckraum, etwas Stauraum für Kleinzeug vorn, schwer zugänglich.

Bedienung und Sicht: Bedienungsorgane einwandfrei angelegt, Selectromat einfach zu bedienen und zuverlässig, für Wunsch nach Knüppelschaltung kein Anlaß. Sichtverhältnisse sehr gut, allerdings sehr tiefe Sitzposition.

Heizung und Lüftung: Seit Einbau der Auspuffheizung 1958 Heizleistung sehr gut und geruchfrei. Durchlüftung durch große Kurbelfenster sehr gut, aber nicht zugfrei, Zugluft oft lästig. Schiebedach zu empfehlen.

Fahreigenschaften: Fahreigenschaften wie Limousine durch größere Reifen jedoch etwas ruhiger.

Motor: Wie Limousine.

Pluspunkte: Elegantere Form, elegantere Innenausstattung.

Minuspunkte: Unbequemer Einstieg, sehr niedrige Sitzposition, wenig Innenraum.

Unser Test: Heft 6/1958. Für 250er-Motor T 250-Test in Heft 1/1959 vergleichen.

Goggomobil Transporter

Hans Glas GmbH,
Isaria-Maschinen-Fabrik
Dingolfing/Bay.

Motoren und Fahrwerk wie Goggomobil-Coupé

Ab 3622 DM je nach Ausführung

Abweichende Daten:

Steuer nach Gewicht (Lieferwagensatz): 100 DM

Versicherung (Lieferwagensatz) LT 250 und LT 300: 130 DM, LT 400: 210 DM

Spitze je nach Motor 65, 75 und 90 km/h

Beschleunigung 0-60 km/h je nach Motor 25, 22 und 16 sec 80 km/h werden nur durch LT 400 erreicht: ca. 40 sec

Verbräuche LT 250 und 300 ca. 6 Liter/100 km, LT 400 ca. 6,6 Liter/100 km

Länge 2,91 m
Breite 1,30 m
Höhe 1,70 m
Gewicht 600 kg
Zuladung 250 kg

Transporter (TL)

TL 250 (3622 DM einschl. Heizung), TL 300 (3732 DM w. o.) TL 400 (3812 DM w. o.). Grundierte Ausführung 50 DM weniger. Selectromat serienmäßig.

Ausstattung: Gut durchgearbeitet, Schiebetüren mit festem Fenstern, großes Ablagefach, Innenbeleuchtung, Parkleuchten.

Raumverhältnisse: Zweitüriger Lieferwagen mit Ladeklappe im Heck, fester Fahrersitz, Klappsitz für Beifahrer, durch Heckmotor gestufte Ladefläche. Sehr bequemer Einstieg durch große Türöffnungen.

Bedienung und Sicht: Gut durchgearbeitete Bedienungsorgane, Schalterleichterung durch Selectromat (TL nicht mit Knüppelschaltung lieferbar). Sehr gute Sichtverhältnisse nach vorn und nach den Seiten.

Heizung und Lüftung: Seit Einbau der Auspuffheizung 1958 Heizleistung sehr gut und geruchfrei. Feste Fenster, Durchlüftung dennoch gut, weil Schiebetüren in jeder Stellung arretierbar.



Fahreigenschaften: Sehr wendig und handlich, Schattenseiten des Fahrwerks nicht spürbar, da kritische Geschwindigkeit (über 80 km/h) nur vom TL 400 erreicht. Hoher Aufbau beeinträchtigt Kurvenlage bemerkenswert wenig, Schnellfahren wird nicht herausgefordert.

Motor: Wie Limousine.

Pluspunkte: Wendigkeit, bequemer Einstieg, geringer Betriebsaufwand.

Minuspunkte: Lenkung für TL 400 etwas unruhig.

Unser Test: Heft 2/1958.

Goggomobil 600/700 „lsar“

Hans Glas GmbH,
Isaria-Maschinen-Fabrik
Dingolfing/Bay.

T 600

T 700

Ab 4330 DM
je nach Ausführung

Ab 4470 DM
je nach Ausführung

579 ccm
= 87 DM Steuer
im Jahr

682 ccm
= 101 DM Steuer
im Jahr

20 PS
= 126 DM Versicherung
im Jahr

30 PS
= 168 DM Versicherung
im Jahr

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
6,8 Liter/100 km

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
7 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1850 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2850 DM

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1902 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2902 DM

Spitze 95–100 km/h

Spitze 105–110 km/h

Beschleunigung
0–60 km/h in 13,5 sec
0–80 km/h in 26 sec

Beschleunigung
0–60 km/h in 10 sec
0–80 km/h in 20 sec

Zweizylinder-Viertakt-
Motor vorn
Antrieb auf Hinter-
räder
Luftkühlung (Gebläse)
4 Gänge, voll synchron
Bremsfläche 488 qcm
vorn Quer- und
Längslenker,
Schraubenfedern

hinten Starrachse mit
Blattfedern
Reifen 4,80–12
Länge 3,43 m
Breite 1,47 m
Höhe 1,38 m
Wendekreis 9 m
Gewicht 640 kg
Zuladung 310 kg

Limousine T 600 (4330 DM einschl. Heizung), Li-
mousine T 700 (4470 DM einschl. Heizung),
Kombi (ca. 4700 und 4900 DM einschl. Heizung),
zweifarbige Lackierung Aufpreis 75 DM, Schiebe-
dach Aufpreis 225 DM. Kunstleder-Ausstattung
Aufpreis 20 DM.

Ausstattung: Sehr vollständig, Kurbelfenster, Blink-
er und Wischer mit autom. Rückschaltung, Park-
leuchten, Sonnenblende nur für Fahrer, Hand-
schuhkasten mit Deckel, Taschen in Türen, Licht-
hupe. Beim Kombi (mit Hecktür) hintere Seiten-
fenster ausstellbar.

Raumverhältnisse: Zweitüriger Viersitzer, großer
Gepäckraum im Heck, beim Kombi Rücksitz vor-
klappbar = Ladefläche. Einstieg nach vorn sehr
bequem, nach hinten ausreichend. Kopfraum hin-
ten knapp ausreichend, beim Kombi tadellos.

Bedienung und Sicht: Bis auf Fuß-Abblendschal-
ter gut liegende Bedienungsorgane, Kupplung
häufig schwergängig, Sitzposition und Sicht vorn
sehr günstig (neuerdings mehr Kopfraum durch
neue Sitze), Panoramascheibe in dieser Anord-
nung großer Sicht-Vorteil.

Heizung und Lüftung: Sehr gute Heizung, sehr
gute Fußraumbelüftung, zug- und geräuscharme
Durchlüftung bei etwas geöffneten Seitenfenstern
und bei geöffneten Kombi-Seitenfenstern hinten.

Fahreigenschaften: Erstklassige Lenkeigenschaften,
wenig Kurvenneigung, trotz geringer Feder-
wege gut ausgeglichene Federung. Sehr hand-
licher und wendiger Wagen. Häufig leichte Schüt-
telneigung beim Bremsen.

Motor: Bisher häufig ungleichmäßige Verbräuche,



jetzt durch neuen Vergaser sparsam. Gute Lauf-
eigenschaften, relativ leise, T 600 für seine Klasse
überdurchschnittlich temperamentvoll und schnell,
aber 700er Motor, dem Wagen harmonischer an-
gepaßt, Beschleunigung sehr gut, Spitze absicht-
lich nicht übertrieben.

Pluspunkte: Erstklassige Straßenlage, gute Sicht
vorn, großer Gepäckraum.

Minuspunkte: Wenig Kopfraum hinten (außer
Kombi), etwas grobe Verarbeitung.

Unser Test: Heft 12/1958. Test T 700 neueste Aus-
führung im nächsten Heft.

NSU Prinz

NSU Werke AG,
Neckarsulm (Württ.)

Prinz I, Prinz II,
Prinz II (E)

Prinz 30, Prinz 30 (E),
Sport-Prinz

Ab 3584 DM
je nach Ausführung

Ab 3860 DM
je nach Ausführung

583 ccm
= 87 DM Steuer
im Jahr

583 ccm
= 87 DM Steuer
im Jahr

20 PS
= 126 DM Versicherung
im Jahr

30 PS
= 168 DM Versicherung
im Jahr

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
7 Liter/100 km

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
7,5 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1769 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2729 DM

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1898 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2918 DM

Spitze 105 km/h

Spitze 120–125 km/h

Beschleunigung
0–60 km/h in 11,0 sec
0–80 km/h in 22,0 sec

(Sport-Prinz 130 km/h)
Beschleunigung
0–60 km/h in 10 sec
0–80 km/h in 19 sec

Zweizylinder-Viertakt-
Heckmotor
Luftkühlung (Gebläse)
Antrieb auf Hinter-
räder
4 Gänge, voll synchron
Bremsfläche 416 qcm
vorn Querlenker und
Schraubenfeder

hinten Querlenker mit
Halbachsen,
Schraubenfedern
Reifen 4,40–12
Länge 3,14 m
Breite 1,42 m
Höhe 1,37 m
Wendekreis 8,6 m
Gewicht 506 kg
Zuladung 334 kg

Ausstattung: Schiebefenster, asymmetrisches Ab-
blendlicht, Prinz I sehr einfach ohne Sonnen-
blende, Aschenbecher, Lichthupe, Ablagefächer in
Türen u. a. Prinz II mit dieser Ausstattung,
Schiebefenster mit Kurbel, Prinz II/E mit Schwenk-
scheiben, Parkleuchten, Liegesitzen, besserer Ge-
räuschkämpfung nach innen.

Raumverhältnisse: Zweitüriger Viersitzer, bemer-
kenswert großer Gepäckraum im Bug, etwas Ab-
lageraum hinter Rücksitzlehne, Einstieg gut,
Kopfraum hinten knapp.

Bedienung und Sicht: Prinz I mit unsynchronisier-
tem Vierganggetriebe, das auf Wunsch auch für
die anderen Modelle lieferbar ist, sehr gewöh-
nungsbedürftig, auch Synchrongetriebe mit nicht
sehr weicher Schaltung. Lenkrad zu hoch und
flach, sonst gut liegende Bedienungsorgane.
Sichtverhältnisse sehr gut.

Heizung und Lüftung: Gute Heizung, gute Fuß-
raumbelüftung. Durchlüftung nur mit Schiebe-
fenstern unbefriedigend, Schiebedach oder Aus-
führung E mit Schwenkscheiben zu empfehlen.

Fahreigenschaften: Recht empfindlich gegen Ein-
stellung der Zahnstangenlenkung, Straßenlage
im ganzen aber sehr gut, wenig Kurvenneigung,
Übersteuerneigung gut auszugleichen.

Motor: Laut und leistungsfähig, schon Normal-
ausführung weit schneller als andere 600er, 30-PS-
Ausführung außerordentlich schnell, beide Aus-
führungen extrem überdrehfähig. Sportliche Fahr-
weise herausgefordert, deshalb nicht sehr spar-
sam.

Beste Pluspunkte: Hohe Leistung, einfache, Fahr-
werkspflege, Prinz I sehr billig.

Minuspunkte: Lauter Motor, zähe Schaltung, un-
elegante Form.

Unser Test: Heft 6/1959.

NSU Sportprinz

Einheitsaufstellung Coupé (Preis bei Abschluß
dieser Aufstellung noch 6500 DM, zur IAA viel-
leicht gesenkt, siehe die aktuellen IAA-Seiten),
stärkere Motorausführung (35 PS) ansch. geplant;
Preis noch unbekannt.

Ausstattung: Dem Preis entsprechend, Scheiben-
wascher, Lichthupe, doppelte Sonnenblenden,
Aschenbecher, Taschen in den Türen, Kurbelfen-



Prinz II (E), 30 (E)



Sportprinz

ster ohne Schwenkscheiben, asymmetrisches Ab-
blendlicht, Parkleuchten.

Raumverhältnisse: Zweitüriger Zweisitzer, Rück-
sitzbank reicht nur für Kinder, Gepäckraum un-
ter der Vorderhaube. Einstieg sportwagenmäßig
beengt.

Bedienung und Sicht: Lenkrad steiler als bei
Limousine, wesentlich angenehmere Lage, Syn-
chrongetriebe mit nicht sehr weicher Schaltung,
gut liegende Bedienungsorgane, sehr gute Sicht-
verhältnisse.

Heizung und Lüftung: Gute Heizung, gute Fuß-
raumbelüftung, Durchlüftung auch ohne Schiebe-
dach befriedigend.

Fahreigenschaften: Etwas empfindlich gegen Ein-
stellung der Zahnstangenlenkung, Straßenlage
im ganzen aber sehr gut. Übersteuerneigung gut
auszugleichen. Fahreigenschaften wirken harmo-
nischer als bei Limousine.

Motor: Sehr schnell, extrem überdrehfähig, bei
der herausgeforderten sportlichen Fahrweise
nicht sehr sparsam, jedoch keine extrem hohen
Verbräuche bei sehr hohen Geschwindigkeiten
durch aerodynamisch günstige Form.

Pluspunkte: Elegante Form, einfache Fahrwerks-
pflege, niedriger Schwerpunkt: Kleiner Sport-
wagen.

Minuspunkte: Wenig Innenraum.

Unser Test: Demnächst.

Lloyd Standard, Alexander, Alexander TS

Lloyd Motoren Werke
GmbH, Bremen,
Richard-Dunkel-Straße

LP 600 Standard,
und Alexander

Alexander TS

Ab 3468 DM
je nach Ausführung

Ab 4328 DM
je nach Ausführung

569 ccm
= 87 DM Steuer
im Jahr
19 PS
= 126 DM Versicherung
im Jahr

569 ccm
= 87 DM Steuer
im Jahr
25 PS
= 168 DM Versicherung
im Jahr

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
6,6 Liter/100 km

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
6,4 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1744 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2704 DM

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1848 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2818 DM

Spitze 95-100 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 15 sec
0-80 km/h in 28 sec

Spitze 110 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 10 sec
0-80 km/h in 17,5 sec

Zweizylinder-Viertakt-
Motor vorn
Luftkühlung (Gebläse)
Frontantrieb
Nur Standard
(3468 DM):
3 Gänge, nicht synchron
alle anderen: 4 Gänge
voll synchron
Gegen Aufpreis Saxomat
Bremsfläche 456 qcm

vorn doppelte Quer-
Blattfedern
hinten Längslenker
mit Schraubenfedern
Reifen 4,25-15

Länge 3,4 m
Breite 1,41 m
Höhe 1,4 m
Wendekreis 11 m
Gewicht 575 kg
Zuladung 285 kg

(Lloyd 600 Standard, Alexander, Alexander TS)
LP 600 Standard Dreiganggetriebe, (3468 DM
einschl. Heizung), Viereckgetriebe dazu Auf-
preis 200 DM, Alexander (4068 DM einschl. Hei-
zung), Alexander TS (4328 DM einschl. Heizung),
Kombi-Wagen mit Hecktür (LS) jeweils Aufpreis
100 DM, zweifarbige Lackierung Aufpreis 50 DM,
Schiebedach Aufpreis 175 DM, Kunstleder-Voll-
ausstattung (nicht für Standard) Aufpreis 40 DM.
Ausstattung: Sogar Standard (Schiebefenster),
Handschuhkasten mit Deckel, Aschenbecher, Tas-
chen in Türen, verstellbare Lehnen-Neigung, ge-
diegene Innenausstattung mit Kunstleder-Stoff-
Kombination. Alexander und Alexander TS (Kurbel-
fenster und Schwenkscheiben) Sonnenblende
für Fahrer, Gepäckraumklappe nach außen etc.
Raumverhältnisse: Zweitüriger Viersitzer, gro-
ßer Gepäckraum im Heck, Einstieg nach vorn und
hinten durch hohe Türen bequem, Kopfraum hin-
ten knapp ausreichend, optischer Eindruck von
innen etwas altmodisch hoch und schmal, jedoch
normale Innenmaße.

Bedienung und Sicht: Bis auf Fuß-Abblendschalter
gut liegende Bedienungsorgane, unsynchroni-
siertes Dreiganggetriebe des Standard gewöh-
nungsbedürftig, aber exakt und leichtgängig
auch vollsynchronisierte Viereckschaltung ge-
wöhnungsbedürftig. Übersichtlichkeit durch hohen
Karosseriekörper etwas beeinträchtigt, Rund-
sicht sehr gut.

Heizung und Lüftung: Ausreichende Heizung,
keine Fußraumbelüftung, Standard mit Schiebefen-
stern im Sommer unzureichend belüftet, Durch-
lüftung bei Alexander und TS gut und fast zug-
frei.

Fahreigenschaften: Neuerdings alle Modelle mit
TS-Hinterradführung, dadurch exaktere Fahr-
eigenschaften als früher. Gute Lenkeigenschaften,
recht unruhige Federung, relativ viel Kurven-
neigung, Fahrverhalten zuverlässig, aber kaum
begeisternd.



Alexander



Alexander TS

Motor: Rauher, recht lauter Lauf, aber sparsam
und ausgereift, hohe Leistung schon in Normal-
ausführung, stärkerer TS sehr temperamentvoll
und schnell. Standard wegen aus Preisgründen
fehlender Resonanzdämpfung in der Karosserie
erheblich lauter als Alexander und TS, bei mitt-
leren Geschwindigkeiten Geräusche noch leise.

Pluspunkte: Sehr gute Verarbeitung, billige Er-
satzteile, Gepäckraum, Standard: Für Innenraum
und Leistung sehr billig. TS: schnell.

Minuspunkte: Rauhe Federung, rauher Motor-
lauf.

Unser Test: Alexander TS Heft 10/1958, Alex-
ander (altes Fahrwerk) Heft 9/1957, Test LP 600
Standard folgt demnächst.

Neues Goggo Coupé 700 auf Seite 322

Lloyd Arabella, großer Test S. 306 - 311

Lloyd Transporter LT 600

Lloyd Motoren Werke
GmbH, Bremen,
Richard-Dunkel-Straße

Ab 4758 DM
je nach Ausführung
(Lieferwagen
ab 4272 DM)

696 ccm
= 87 DM Steuer
im Jahr
(Lieferwagen 140 DM)
19 PS
= 126 DM Versicherung
im Jahr
(Lieferwagen 170 DM)

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
7 Liter/100 km

Zweizylinder-Viertakt-
Motor vorn
Luftkühlung (Gebläse)
Frontantrieb
4 Gänge, voll synchron
Bremsfläche 456 qcm
vorn doppelte Quer-
Blattfedern

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1814 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2844 DM

Spitze 85-90 km/h

Beschleunigung
0-60 km/h in 17 sec
0-80 km/h in 45 sec

hinten Halbachsen
mit Blattfedern
Reifen 5,60-13
Länge 3,53 m
Breite 1,55 m
Höhe 1,62 m
Wendekreis 11 m
Gewicht 665 kg
Zuladung 485 kg

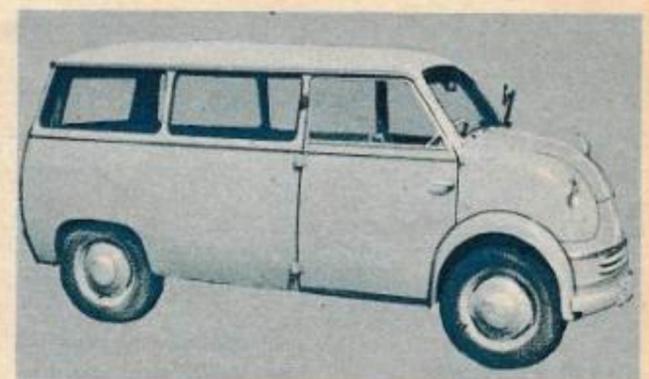
Sechssitzige Limousine LT 600 (4758 DM einschl.
Heizung), Kasten-Lieferwagen LT/K 600 (4558 DM
w. o.), Pritschenwagen LT 600 Pick-Up (4278 DM
w. o.), verlängerter Radstand mit verlängerter
Karosserie (+ 50 cm) Aufpreis 300 DM, Schiebedach
(nur LP) Aufpreis 275 DM.

Ausstattung: Einfach, aber gut verarbeitet, gro-
ßer Handschuhkasten, Taschen in Türen, verstell-
bare Lehneigung an Vordersitzen, alle Sitze
herausnehmbar. Schiebefenster in Türen.

Raumverhältnisse: LP 600 zweitüriger Sechssitzer
mit Hecktür, Rücksitzbank bei Normalausführung.
unmittelbar an Rückwand, Gepäckraum hinter
Lehne nur bei Ausführung mit verlängertem Rad-
stand. Einstieg bequem (nach hinten von rechts),
viel Kopfraum und Fußraum, hohe Sitze, ange-
nehme Sitzposition, sehr viel Luftraum innen.

Bedienung und Sicht: Bis auf Fuß-Abblendschalter
gut liegende Bedienungsorgane, Getriebe-
schaltung gewöhnungsbedürftig, dann aber
exakt. Sehr gute Übersichtlichkeit durch hohe
Sitzposition, sehr gute Rund- und gute Lenk-
radposition.

Heizung und Lüftung: Heizung für großen Innen-
raum sehr mager, keine Fußraumbelüftung, im
Sommer völlig unzureichende Belüftung durch die
Schiebefenster in den Türen, deshalb unbedingt



Schwenkscheiben in den Seitenfenstern einbauen
(Aufpreis 88 DM).

Fahreigenschaften: Für einen Wagen mit rela-
tiv hohem Aufbau ausgezeichnet, Vorteile des
Frontantriebs voll nutzbar, relativ geringe Kur-
venneigung, bei leerem Wagen recht grobe Fe-
derung, starkes Stampfen über Bodenwellen.

Motor: Zuverlässig und bemerkenswert leistungs-
fähig, trotz 665 kg Leergewicht des Wagens recht
temperamentvoll und nicht zu langsam. Sehr
hoher Innenlärm, Dröhnen.

Pluspunkte: Einfacher Aufbau, billige Ersatzteile,
praktische Karosserie, sparsamer Motor.

Minuspunkte: Unelegantes Aussehen, hoher In-
nenlärm, schlechte Lüftung.

Unser Test: Heft 8/1959.

Renault 4 CV

Régie Nationale
des Usines Renault
Billancourt (Seine), Frankr.

Zuständig f. Deutschland:
Deutsche Renault Auto-
mobil-Gesellschaft KG,
Köln, Weißhausstr. 1-5

Ab 3885 DM
je nach Ausführung

748 ccm
= 116 DM Steuer
im Jahr
20 PS
= 126 DM Versicherung
im Jahr
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
6,5 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1818 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2798 DM
Spitze 105 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 14 sec
0-80 km/h in 27 sec

Vierzylinder-Viertakt-
Heckmotor
Wasserkühlung
Antrieb auf Hinter-
räder
3 Gänge,
II und III synchron
gegen Aufpreis Ferlec-
Kupplung
Bremsfläche 424 qcm
vorn Querlenker

und doppelte
Schraubenfedern
hinten Pendelachse,
Schraubenfedern
Reifen 5,00-15
Länge 3,62 m
Breite 1,43 m
Höhe 1,47 m
Wendekreis 8,9 m
Gewicht 620 kg
Zuladung 296 kg

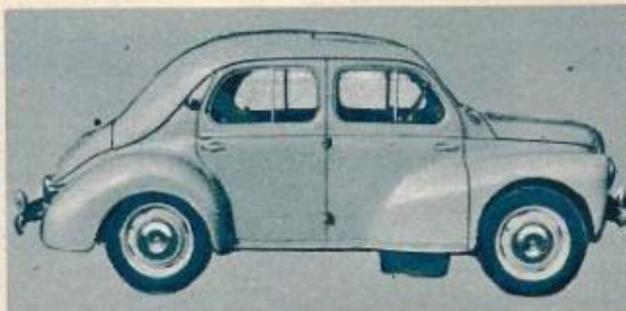
Standard-Limousine (3885 DM einschl. Heizung),
Luxus-Limousine (4385 DM einschl. Heizung).
Stahlschiebedach Aufpreis 250 DM, automatische
Ferlec-Kupplung Aufpreis 350 DM (beides nicht für
Standard).

Ausstattung: Standard-Modell sehr einfach, ohne
Wassertemperaturanzeige, ohne Innenbeleuch-
tung und Sonnenblenden, ohne Chromausstat-
tung u. a., Luxus-Modell mit dieser Ausstattung.
Blinker und Innenbeleuchtung mit automatischer
Schaltung, Wischer von Hand rückstellbar, Ab-
legefächer in Türen. Schwingscheiben vorn, feste
Türfenster, Schiebefenster hinten.

Raumverhältnisse: Viertüriger Viersitzer, recht
großer Gepäckraum unter Vorderhaube, kleine
Ablage hinter Rücksitzlehne, sehr bequemer Ein-
stieg, reichlich Kopfraum auch hinten.

Bedienung und Sicht: Gut durchgearbeitete Be-
dienungsorgane, Schaltung bequem trotz un-
synchronisiertem 1. Gang. Sicht nach hinten
schlecht, sonst trotz dicker Pfosten befriedigend.
Sehr kleine und langsame Scheibenwischer.

Heizung und Lüftung: Ausreichende Heizung,
frühere Fußraumbelüftung leider weggefallen,
Durchlüftung trotz fester Türscheiben befriedi-



gend, gute Durchlüftung des Heckraumes.
Schiebedach dennoch zu empfehlen. Einbau von
Kurbelscheiben vorn als Zubehör (111 DM p. St.).

Fahreigenschaften: Sehr reichlich übersetzte
Lenkung (4 Lenkradumdrehungen!), etwas gewöh-
nungsbedürftig, aber außerordentlich gute Kur-
venlage und gut ausgeglichene Federung.

Motor: Leise, kräftig und anspruchslos, gleicher-
maßen gut bei niedrigen Drehzahlen (ruckfrei,
viel Leistung schon bei geringen Drehzahlen)
und bei Höchstgeschwindigkeit (schnell!).

Pluspunkte: Vier Türen, Ausreifung, Sparsamkeit,
niedriger Preis.

Minuspunkte: Unmoderne Form, eingeschränkte
Sicht nach hinten.

Unser Test: Heft 3/1959.

Renault Dauphine

Régie Nationale
des Usines Renault
Billancourt (Seine), Frankr.

Zuständig f. Deutschland:
Deutsche Renault Auto-
mobil-Gesellschaft KG,
Köln, Weißhausstr. 1-5

Ab 5185 DM
je nach Ausführung

845 ccm
= 130 DM Steuer
im Jahr
26,5 PS
= 168 DM Versicherung
im Jahr
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
7,0 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 2021 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 3111 DM
Spitze 115 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 11 sec
0-80 km/h in 19 sec

Vierzylinder-Viertakt-
Heckmotor
Wasserkühlung
Antrieb auf Hinter-
räder
3 Gänge,
II und III synchron
Bremsfläche 532 qcm
vorn Querlenker
und doppelte
Schraubenfedern

hinten Pendelachse,
Schwinghebel,
Schraubenfedern

Reifen 5,00-15
Länge 3,95 m
Breite 1,52 m
Höhe 1,40 m
Wendekreis 9,0 m
Gewicht 660 kg
Zuladung 340 kg

Einheitsausführung Limousine (5185 DM einschl.
Heizung), Stahlschiebedach Aufpreis 250 DM,
automatische Ferlec-Kupplung Aufpreis 350 DM.
Dauphine Gordini mit 34 PS und vier Gängen
6035 DM, Aufpreise w. o.

Ausstattung: Sehr reichhaltig, Sonnenblenden
für Fahrer und Beifahrer, Parkleuchten, großer
und kleiner Handschuhkasten, Blinker und Wi-
scher mit automatischer Rückschaltung, Aschen-
becher usw. Vorn Kurbelfenster und Schweng-
scheiben, hinten Schiebefenster.

Raumverhältnisse: Viertüriger Viersitzer, großer
Gepäckraum unter Vorderhaube, Gepäckablage
hinter Rücksitzlehne, sehr bequemer Einstieg,
reichlich Kopfraum auch hinten.

Bedienung und Sicht: Sehr gut durchgearbeitete
Bedienungsorgane, Schaltung bequem trotz un-
synchronisiertem 1. Gang, Rundblick trotz sehr
dicker Pfosten befriedigend.

Heizung und Lüftung: Recht gute Heizung, Be-
lüftung auch im Heckraum durch die sämtlich zu
öffnenden Fenster sehr gut, dennoch wird bis-
weilen eine Fußraumbelüftung vermisst.

Fahreigenschaften: Sehr reichlich übersetzte
Lenkung (4 Lenkradumdrehungen!), etwas gewöh-
nungsbedürftig. Wohl durch die indirekte Len-
kung starke Seitenwindempfindlichkeit bei höhe-



ren. Geschwindigkeiten, gewöhnungsbedürftig.
Sehr geringe Kurvenneigung, trotz Übersteuer-
neigung erstklassige Fahreigenschaften, die aber
nicht dahingehend mißverstanden werden soll-
ten, daß ein Wagen mit schwerem Heckmotor
jedes Überziehen verträge. Ausgeglichene Fede-
rung, jetzt durch Gummielemente verbessert.

Motor: Leise, kräftig und anspruchslos, gleicher-
maßen gut bei niedrigen Drehzahlen (ruckfrei,
viel Leistung schon bei geringen Drehzahlen)
und bei Höchstgeschwindigkeit (schnell!). Wahl-
weises Vierganggetriebe zu erschwinglichem
Preis und Anhebung der Leistung an 30 PS wür-
den eine Abrundung des guten Eindrucks er-
geben.

Pluspunkte: Vier Türen, sehr sparsamer Motor,
gute Durcharbeitung der Einzelheiten.

Minuspunkte: Seitenwindempfindlichkeit.

Unser Test: Heft 8/1958.

Steyr-Puch-Fiat 500 D

Ab 3750 DM
je nach Ausführung

500 ccm
= 72 DM Steuer
im Jahr
19 PS
= 126 DM Versicherung
im Jahr
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
6,8 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1700 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2650 DM
Spitze 100-105 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 9 sec
0-80 km/h in 19 sec

Zweizylinder-Vier-
takt-Boxermotor
hinten
Luftkühlung (Gebläse)
Antrieb auf Hinter-
räder
4 Gänge
II bis IV synchron
Bremsfläche 452 qcm
vorn Querlenker mit

Querblattfeder
hinten pendelnde
Halbachsen mit
Schraubenfedern
Reifen 125-12 (4,40-12)
Länge 2,96 m
Breite 1,32 m
Höhe 1,37 m
Gewicht 480 kg
Zuladung 300 kg

Steyr-Daimler-Puch AG,
Werk Graz,
Import durch „Trans-
commerciale“ (Fiat),
Heilbronn.
Kundendienst usw. durch
Fiat-Organisation

Limousine Modell D (in Österreich Luxusmodell,
3750 DM einschl. Heizung), österreichisches Nor-
malmodell mit einfacher Ausstattung, Klappdach,
16 PS, in Deutschland nicht geliefert. Auch Im-
port des Modell D in Deutschland nur beschränkt,
vorerst nur etwa 500 Stück.

Ausstattung: Reichhaltig, Schwingscheiben, Kur-
belfenster, asymmetr. Abblendlicht, doppelte
Sonnenblenden, verstellbare Lehnenneigung, gro-
ßer Handschuhkasten und kleines Ablagefach,
keine Taschen in den Türen, Blinker und Wischer
ohne autom. Rückschaltung.

Raumverhältnisse: Wie Fiat 500, von dem die
komplette Karosserie verwendet wird, jedoch
bessere Unterbringung auf den Hintersitzen,
weichere Bank, mehr Kopfraum durch steiles
Rückfenster. Einstieg ausreichend bequem. Un-
ter Vorderhaube mehr Gepäckraum als Fiat 500
durch seitlichen Tank.

Bedienung und Sicht: Bedienungsorgane tadel-
los, Sicht für großgewachsene Fahrer etwas be-
einträchtigt durch niedrige obere Fensterbegren-
zung, sonst einwandfrei.

Heizung und Lüftung: Fußraumbelüftung nur ge-



gen Aufpreis, Durchlüftung dennoch befriedigend.
Heizung Beurteilung erst nach Test, anscheinend
recht gut.

Fahreigenschaften: Wie Fiat 500, erstklassige
Lenkeigenschaften, wenig Kurvenneigung, aus-
geglichene Federung. Besonders gute Bremsen.
Motor: Außerordentlich temperamentvoll. Der
Puch wirkt wie ein Sportmodell des Fiat 500.
Motor sehr robust, leider aber auch sehr laut.

Pluspunkte: Temperament, sehr gute Fahreigen-
schaften.

Minuspunkte: Wenig Gepäckraum, Ersatzteile
meist nur ab Heilbronn.

Unser Test: Folgt, wenn Verkauf in Deutschland
fortgesetzt wird, sonst nur Fahrbericht in einem
der nächsten Hefte.

Besprechung nicht mehr gebauter Typen im nächsten Heft

Vespa 400

Piaggio & C. AG,
Pontedera (Italien)
Deutsches Vespa-Werk:
Vespa GmbH, Augsburg,
Siebenbrunner Str. 30

Ab 3090 DM
je nach Ausführung

393 ccm
= 58 DM Steuer
im Jahr
13 PS
= 95 DM Versicherung
im Jahr
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
6,5 Liter/100 km

Zweizylinder-Zweitakt-
Motor im Heck
Kühlgebläse
3 Gänge
II und III synchron
Bremsfläche 388 qcm
vorn Schwinghebel
mit Schraubenfedern
hinten Schwinghebel

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1567 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 2437 DM
Spitze 85-90 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 16,5 sec
0-80 km/h in 42 sec

mit Halbachsen,
Schraubenfedern
Reifen 4,40-10
Länge 2,85 m
Breite 1,27 m
Höhe 1,25 m
Wendekreis 7,7 m
Gewicht 380 kg
Zuladung 240 kg

Einheitsausführung (Coupé mit Rolldach, 3090 DM
einschl. Heizung), Zweifarbigkeit nicht vorge-
sehen.

Ausstattung: Gleichzeitig mit starker Preissenkung Schiebefenster zu den Schwenkscheiben, freundlichere Bezugsstoffe, schon vorher vorhandenen Blinker mit autom. Rückschalter, doppelte Sonnenblenden, gute Fußraumbelüftung, Handschuhkasten, Zuziehgriffe an den Türen.

Raumverhältnisse: Zweitüriger Zweisitzer, Rückbank nur für Kinder, zur Not ein Erwachsener, bequemer Einstieg durch große Türen, kein separater Gepäckraum.

Bedienung und Sicht: Bedienungsorgane leichtgängig und günstig angelegt, leichtgängige, exakt arbeitende Schaltung. Sichtverhältnisse nach schräg hinten schlecht, sonst sehr gut.

Heizung und Lüftung: Heizung von uns noch nicht im Winter erprobt, anscheinend gut. Durchlüftung sehr gut und zugfrei (bisherige Ausführung mit festen Seitenscheiben nicht einwandfrei).

Fahreigenschaften: Etwas gewöhnungsbedürftige, weil sehr reichlich übersetzte Lenkung, nach kurzem Eingewöhnen empfindet man die Fahr-



eigenschaften als hervorragend, Lenkung führt sauber, Wendigkeit und Kurvenlage hervorragend, geringe Kurvenneigung, sehr gut abgestimmte Federung.

Motor: Spürbar nicht auf Hochleistung getrimmt, sondern mehr auf gute Laufeigenschaften, Dauerhaftigkeit und für einen Zweitakter relativ geringe Verbräuche. Bei scharfer Fahrweise aber auch Anstieg auf übliches Zweitakterniveau. Geringer Ölverbrauch durch Mischungsverhältnis 1:50, bisher vorhandene Mischvorrichtung ist weggefallen, da Tanken 1:50 keine Schwierigkeit.

Pluspunkte: Niedriger Preis, Dauerhaftigkeit, sehr einfache Pflege.

Minuspunkte: Nur 3 Gänge, Sichtbeeinträchtigung, weil keine hinteren Seitenfenster.

Unser Test: Heft 10/1958.

Ape (Vespa-Lastendreirad)

Piaggio & C. AG,
Pontedera (Italien)
Deutsches Vespa-Werk:
Vespa GmbH, Augsburg,
Siebenbrunner Str. 30

Ab 2440 DM
je nach Ausführung

145,5 ccm
= 32 DM Steuer
im Jahr
5,8 PS
= 105 DM Versicherung
im Jahr
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
4,5 Liter/100 km

Einzylinder-Zweitakt-
motor unter Sitz
Kühlgebläse
Antrieb auf Hinter-
räder
4 Gänge,
Drehgriffschaltung
Bremsfläche 196 qcm
vorn ein Rad, gezogene
Schwinge rechts

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 1220 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 1579 DM
Spitze 60 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 45 sec
0-80 km/h nicht erreicht

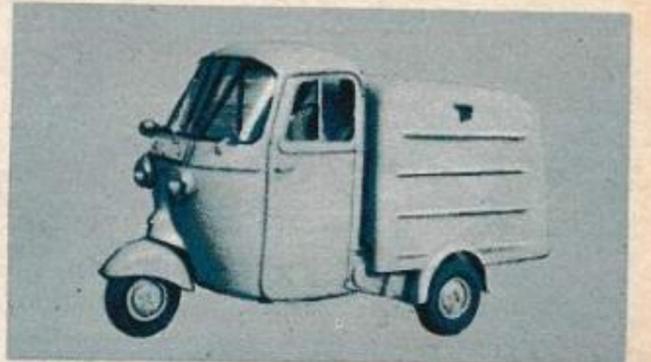
hinten Kettenkästen
als Schwingarme
Reifen 4,00-8
Länge 2,68 m
Breite 1,26 m
Höhe 1,56 m
Wendekreis 2,45 m
Gewicht 174 kg
Zuladung 350 kg

Lastendreirad mit Kastenaufbau, Führerhaus und Türen (3160 DM), dasselbe ohne Türen (3075 DM), dasselbe nur mit Windschutz ohne Dach und Rückwand (3000 DM), **Lastendreirad mit Pritsche**, Führerhaus und Türen (2895 DM), dasselbe ohne Türen (2815 DM), dasselbe nur mit Windschutz ohne Dach und Rückwand (2740 DM), **Lastendreirad mit Kipp-Pritsche**, Führerhaus und Türen (2895 DM), dasselbe ohne Türen (2815 DM), dasselbe nur mit Windschutz ohne Dach und Rückwand (2740 DM), **Fahrgestell** mit Führerhaus und Türen (2640 DM), dasselbe ohne Türen (2560 DM), dasselbe nur mit Windschutz (2490 DM), dasselbe ohne Windschutz (2440 DM).

Ausstattung: Sehr einfach, reines Lieferfahrzeug, großes Ablagefach, etwas ausklappbare Halbscheiben in den Türen, Führerhaus nur Windschutz mit Dach, Rückwand aus Verdeckstoff.

Raumverhältnisse: Einsitziges Lieferdreirad, kein Beifahrerplatz, Fassungsvermögen je nach Art des Aufbaus, hohe Nutzlast.

Bedienung und Sicht: Bedienungsorgane wie beim Roller, jedoch Handhebelstarter. Einfache Bedienbarkeit, Sicht nach vorn und nach den Seiten sehr gut, bei Kastenaufbau nach hinten versperrt.



Heizung und Lüftung: Keine Heizung, Belüftung im Sommer schlecht trotz Ausschwenkscheiben, Türen können demontiert werden. Im Winter hingegen kalte Zugluft, auf Kurzstrecken jedoch nicht lästig.

Fahreigenschaften: Extrem wendig, auch bei voller Last gut zu beherrschen, ausreichende Federung, reines Kurzstreckenfahrzeug.

Motor: Im Innenraum enorm laut, bei voller Last sehr schwach, auch sonst Fahrleistung nur etwa langsameren Lastwagen entsprechend, jedoch sehr haltbar und zuverlässig.

Pluspunkte: Wendigkeit, Haltbarkeit, viel Last mit geringstem Aufwand zu bewegen.

Minuspunkte: Sehr hoher Innenlärm, sehr geringe Fahrleistung.

Unser Test: Heft 2/1959.

Volkswagen

Volkswagenwerk
Wolfsburg

Ab 3790 DM
je nach Ausführung

1192 ccm
= 173 DM Steuer
im Jahr
30 PS
= 168 DM Versicherung
im Jahr
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
9,0 Liter/100 km

Vierzylinder-Viertakt-
Boxermotor hinten
Luftkühlung (Gebläse)
Standard: 4 Gänge,
nicht synchron
Export: 4 Gänge,
II-IV synchron
Bremsfläche 520 qcm
vorn doppelte Längs-
schwinghebel mit

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 2024 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 3074 DM
Spitze 110 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 10,5 sec
0-80 km/h in 19 sec

Drehstabfederstäben
hinten 1 Längslenker
mit Drehfederstab
Reifen 5,60-15
Länge 4,07 m
Breite 1,54 m
Höhe 1,50 m
Wendekreis 11 m
Gewicht 730 kg
Zuladung 380 kg

Limousine Standard (3790 DM einschl. Heizung), **Limousine Export** (4600 DM einschl. Heizung), Schiebedach Aufpreis 250 DM.

Ausstattung: Kurbelfenster, Schwenkscheiben, Aschenbecher vorn, großer Handschuhkasten, Standard einfache Bezugsstoffe, einfache Innenausstattung, Export reichhaltige Ausstattung, Sonnenblende für den Fahrer, Aschenbecher hinten, Taschen in den Türen, Armlehne vorn rechts. Blinker und Wischer mit automatischer Rückschaltung.

Raumverhältnisse: Zweitüriger Viersitzer, Gepäckablage hinter Rücksitzlehne, weitere Gepäckunterbringung unter Vorderhaube. Reichlich Kopfraum auch hinten, rechts bequemer Einstieg, für die Fahrerfüße etwas knapp.

Bedienung und Sicht: Karosseriegestaltung im ganzen veraltet, dadurch eingeschränkte Übersichtlichkeit (Karosseriebegrenzung nicht zu sehen), Rundblick trotz recht dicker Pfosten und Nähe des vorderen Fensterpfostens am Fahrer gut, hohe Sitzposition. Bedienungsorgane günstig, unsynchronisierte Schaltung des Standard gewöhnungsbedürftig, Standard seit Jahren letzter deutscher Wagen mit mechanischen Bremsen.

Fahreigenschaften: Lenkeigenschaften nicht mehr recht zeitgemäß, beim neuen Modell (August



1959) jedoch gegen früher verbessert, durch Torsionsstabilisator wesentlich verbesserte Kurvenlage, schön ausgeglichene Federung durch weichere Hinterradfedern verbessert.

Motor: Wenig PS für seinen Hubraum, dadurch sehr standfest und dauerhaft, jedoch hoher Verbrauch im Verhältnis zur Fahrleistung, Geräuschdämpfung nach innen beim neuen Modell verbessert (Export), neue, etwas nach vorn geneigte Lage des Motor-Getriebeblocks im Zusammenhang mit der Verbesserung der Hinterradfederung und -führung.

Pluspunkte: Ausreife, hervorragende Verarbeitung, für das Gebotene außerordentlich billiger Preis.

Minuspunkte: Karosserie in Raum und Gestaltung nicht mehr zeitgemäß, für die Fahrleistung hoher Verbrauch. Standard nur mech. Bremsen.

Unser Test: (Ausführung 1958/59) Heft 7/1958.

DKW Junior



Hersteller: Auto Union GmbH, Ingolstadt

Ab 4950 DM
je nach Ausführung

Preise: Limousine 4950 DM (einschl. Heizung), Schiebedach und Saxomat vorgesehen, Aufpreise bei Red.-Schluß noch nicht fest.

741 ccm
= 116 DM Steuer im Jahr
34 PS
= 210 DM Versicherung im Jahr

Beschleunigung
0-60 km/h in ca. 9 sec
0-80 km/h in ca. 16 sec

Verbrauch (durchschn. Fahrweise)
ca. 7,5 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten bei 10 000 km im Jahr ca. 2075 DM
bei 20 000 km im Jahr ca. 3155 DM

Spitze ca. 115 km/h

Dreizylinder-Zweitakt-Motor vorn

Wasserkühlung

Frontantrieb

4 Gänge, voll synchron, auf Wunsch Saxomat

Bremsfläche 572 qcm

vorn doppelte Querlenker, Drehstabfederung

hinten Starrachse mit Stabilisatorwirkung, Längslenker, Drehstabfederung

Reifen 5,20-12

Länge 3,95 m

Breite 1,58 m

Höhe 1,40 m

Wendekreis 10 m

Gewicht 675 kg

Zuladung 330 kg

Technisch betrachtet

In der Auslegung ist der Junior als echte DKW-Konstruktion der Auto Union-Vorkriegsschule zu werten, grundsätzlich traditionstreu in der Spur seiner erfolgreichen Vorfahren, aber mit einigen zeitgemäßen zweitaktmodernen und auch neueren fahrwerksmäßigen Zugaben: selbstverständlich Fronttriebler im Zweitakt, aber nicht mehr mit zwei, sondern in bekannter DKW-Nachkriegspraxis mit 3=6, also drei Zylindern und mit dem zweitaktgünstigen Einzelvolumen von 246 ccm aus Bohrung/Hub 68/68 mm, macht insgesamt 740 ccm; ein DKW-typisch kleines Volumen, große Kolben (zweitaktunbeliebt!) pfiffig vermeidend. Daraus 34 PS bei der geruhsamen Nenndrehzahl von 4300 U/min, macht 58 PS Literleistung, sprich Drosselmotor. In schärferem Trimm könnte er auch seine beachtlichen 6,5 mkg Höchst Drehmoment nicht schon bei 2500 U/min ausspielen. Hut ab also vor so respektheischenden Leistungsdaten, ganz besonders vor der mäßigen Nenndrehzahl, dann noch vor 1:40 Gemischschmierung, wenn gleich damit noch nichts über die desodierende Wirkung dieser Ölspartheit ausgesagt ist. Neu bei einem DKW die direkt am Differential angesetzten Bremsstrommeln, damit sind die Felgen von viel lästigem ungefederten Gewicht befreit. Andererseits passieren die Bremskräfte nun, gleich den Vortriebskräften, die Antriebswellen einschließlich je zweier metallischer Gelenke. Motorseitig sind es Kreuz-, radseitig Spezialgelenke. Zum Längenausgleich in den Antriebswellen genutzte Schiebemuffen, ergo zunächst noch kein Platz für irgendein elastisches Glied in der Kraftübertragung. Vorderradführende Querlenkerpaare, nobel drehstabgefedert. Hinten aufgeschlitzte Rohrachse, katalogmäßig: selbststabilisierende Torsionskurbelachse. Abstützung durch Torsionsfedern, zur Seitenführung Panhardstab, feine verlässliche Sache ohne ungerufene Weichheiten. Davon verschont auch die Federung vorn wie hinten mit Kennungen, die weit mehr zum Kleinwagen- als zum Mittelklassestandard hinneigen. Knappe Lenkuntersetzung 1:15,7, das ist sehr direkt, „straßenfühlend“, doch wer glaubt schon an bessere Straßen. Kein neuer Wendekreisrekord eines Fronttrieblers, sondern etwa wie gehabt, 10 Meter. Dank feststehender Hebelgesetze sehr leichtgängige Lenkradschaltung, also auch lange Hebelwege. Räder 5,20-12, ein großgewachsener Kleinwagen auf kleinen, aber nicht zu kleinen Rädern. Nicht selbsttragender Aufbau, sondern Gitterrahmen aus Kastenprofilen. Was da an Material drin steckt, wurde darüber an Karosserietragteilen erspart, die Dachpfosten haben weniger zu tun, blieben angenehm schlank, und 92% Rundumsicht ist auch ein Wort. Nur 5 cm fehlen auf 4 Meter Längenmaß, damit macht sich der Junior für seine Klasse recht lang und mit 1580 mm ziemlich breit, er ist mit 675 kg nicht zu schwer und mit 115 km/h Spitze so schnell als 34 PS stark sind. Seiner technischen und maßlichen Veranlagung nach ist er rein tourenmäßiger Natur und bis auf die originelle Hinterradachse eher konstruktiv-konservativ als seiner Zeit vorausgebaut. Was sich als durchaus richtig erweisen mag.



Kurz gefahren

Wir werden im nächsten Heft einen großen Test des DKW Junior bringen und können uns deshalb kurz fassen. Technische Charakteristik in der nebenstehenden besonderen Spalte; erste Eindrücke von Testfahrten hier in Stichworten: Gegenüber dem Hauptkonkurrenten Arabella ist die Ausstattung wesentlich einfacher und schlichter – das entspricht jedoch ungefähr der Preisdifferenz von 300 DM. Vorhanden sind Lichthupe, Sonnenblende nur für den Fahrer, ausschaltbare Armaturenbrettbeleuchtung, Aschenbecher vorn, offener Handschuhkasten. Die Blinker haben keine automatische Ausschaltung, Kraftstoffstandkontrolle nur durch Reserveleuchte. Kleiderhaken und Handgriff rechts am Mittelposten serienmäßig. Im Kofferraum steht leider rechts das Reserverad, was Raum und Ausnutzbarkeit etwas einschränkt; der Gepäckraum ist aber dennoch recht groß.

Sicht- und Sitzverhältnisse erstklassig; nur für Leute mit sehr langen Beinen liegt das Lenkrad etwas tief, sonst empfindet man es als sehr angenehm. Im Kopfraum vorn und hinten wird die Arabella übertroffen; auch vier groß gewachsene Personen finden ohne Einschränkung Platz. Lüftung nur mit Schiebedach zugfrei hinzukriegen; serienmäßige Schwenkscheiben wären sehr zu wünschen.

Der Motor zeigt das typische Zweitakt-Blubbern im Leerlauf und beim Gaswegnehmen, aber es ist leise und schnurrt auch bei höchsten Drehzahlen sehr ruhig und ausgeglichen; darin übertrifft der Zweitakter jeglichen Viertaktmotor seines Hubraums. Die Beschleunigung ist sehr gut. Erste Ziffern: 0-60 = knapp 9 sec, 0-80 = etwa 17 sec, 0-100 = etwa 34 sec; Spitze etwa 115 km/h. Die Getriebschaltung arbeitet sehr exakt, die Schalthebelposition liegt im dritten Gang unglücklich weit vorn. Die Lenkung ist präzise feinfühlig, wenn auch nicht ganz stoßfrei, die Kurvenlage ist trotz spürbarer Karosserieneigung einwandfrei, die Federung wiederum einmal zugunsten besonders guter Fahreigenschaften verhältnismäßig hart ausgelegt.

Die große Frage beim Zweitakter ist der Verbrauch: erste Test-Streckenverbräuche bei extremem Ausfahren ohne jede Rücksicht (der Zweitakter ist bei uns in Feindeshand gefallen), wenn auch unter vernünftiger Beachtung der Gashebelstufen: 8,3 Liter/8,5 Liter/9 Liter/8,4 Liter. Bei üblicher Alltagsfahrweise werden sich 7,5 Liter und wahrscheinlich noch weniger ergeben. Das kann also dem Maßstab des VW bei weitem standhalten, und die extremen Verbrauchssteigerungen bei vollem Ausfahren, die wir erwarteten, sind nicht eingetreten.

Ohne dem Test etwas vorwegzunehmen, können wir sagen, daß der DKW ein sehr vernünftig und sorgfältig gebautes Auto ist, das alle Erwartungen erfüllen wird, die man an einen Auto-Union-Wagen stellen muß. Auch das Werk setzt offenbar sehr viel Vertrauen in sein Erzeugnis: Wartungsdienste nur alle 7500 km!

BMW 700



Kurz gefahren

„Kurz gefahren“ ist etwas untertrieben: wir fuhren das BMW 700-Coupé etwa 450 km und machten uns zwei Stunden lang auch mit der Limousine vertraut. Beide Ausführungen haben das gleiche Fahrgestell (nur andere Stoßdämpferabstimmung hinten), den gleichen Motor und bis auf die Dachpartie die gleiche Karosserie. Dennoch ist der Eindruck sehr verschieden: weil man im Coupé tiefer und dementsprechend weiter vom Lenkrad wegsitzt, fühlt man sich (mit Recht) wie in einem kleinen Sportwagen. In der Limousine hingegen fühlt man sich (ebenfalls mit Recht) wie in einem großen Kleinwagen – man sitzt näher an der Frontscheibe, und vom höheren Sitz aus wirkt der ganze Wagen kleiner. Auch im Fahreindruck zeigt sich ein deutlicher Unterschied; das Coupé ist etwas schneller, reizt aber überhaupt seiner ganzen Anlage entsprechend von vornherein zum vollen Ausnutzen der Motorleistung, die Sportwagenform verpflichtet gewissermaßen dazu, während in der Limousine die gleiche Leistung mehr dem Transportzweck dient.

Wir brachten in Heft 7/59 schon einen ausführlichen Bericht mit allen technischen Daten, und in Heft 11/59 wird der große Test erscheinen, so daß wir hier nur noch in Stichworten aufzählen wollen, was zu wissen wichtig ist: Die Ausstattung der Limousine ist wider Erwarten gar nicht viel simpler als die des Coupés; es fehlt die Armaturenbrettpolsterung und der Zigarettenanzünder, die Türverkleidungen sind einfarbig, aber auch Kunstleder, es ist nur eine Sonnenblende vorhanden und die hinteren Seitenfenster sind nicht ausstellbar. Sonst sind die Wagen praktisch gleich; eindrucksvoll ist die hervorragende Verarbeitung, und der Blick des Technikers entdeckt viele gekonnte Einzelheiten, so zum Beispiel die Wasserabläufe an den Klappen über Motor und Gepäckraum. Scheibenwascher serienmäßig.

Die Rundschau ist einwandfrei. Beim Coupé verschmerzt man das Fehlen von Schwingscheiben vorn, der Limousine wünscht man sie, sofern nicht vielleicht gegen Aufpreis Ausschwingscheiben hinten zwecks ganz zugfreier Belüftung geliefert werden könnten.

Die Fahreigenschaften lassen volle Entfaltung der PS zu, der Wagen ist unerhört lebendig, übertrifft in Beschleunigung und Spitze z. B. den VW und ist dennoch sehr sparsam. Schnell gewöhnen wird man sich an seine Übersteuerneigung; man spürt nun mal das Triebwerk hinten. Gepäck im Bugraum verbessert die Fahreigenschaften; die Lenkung ist tadellos präzise, man beherrscht den Wagen in jeder Lage. Eine Neigung zu nickenden Bewegungen bei sonst gut ausgeglichener Federung führte das Werk am von uns gefahrenen Wagen auf noch nicht endgültige Stoßdämpferabstimmung zurück. Der Motor ist laut, hat aber einen sportlich-erträglichen Klang – weitere Dämpfung ist zu wünschen.

Mehr über den BMW 700 nach mindestens 3000 Test-Kilometern in Heft 11.



Coupé 5300 DM
Limousine ca. 4750 DM
einschl. Heizung

Hersteller: Bayerische
Motoren Werke AG,
München, Lerchenauer
Straße 76

696 ccm
= 101 DM Steuer
im Jahr
30 PS
= 168 DM Versicherung
im Jahr

Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 2000 DM

bei 20 000 km im Jahr
ca. 2500 DM

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
ca. 7 Liter/100 km

Beschleunigung
0-60 km/h in 9 sec
0-80 km/h in 16 sec

Spitze Coupé
ca. 125 km/h
Limousine
ca. 120 km/h

Zweizylinder-Zweitakt-
Boxermotor hinten
Luftkühlung (Gebläse)

Antrieb auf Hinterräder
4 Gänge, voll synchron
Bremsfläche 584 qcm

vorn mit geschobenen
Schwinghebeln

Schraubenfedern
hinten Längslenker mit
Halbachsen, Schrauben-
federn

Reifen 5,20-12

Länge 3,54 m

Breite 1,48 m

Höhe Coupé 1,26 m

Limousine 1,32 m

Wendekreis ca. 9,5 m

Gewicht Coupé 630 kg

Limousine 640 kg

Zuladung 330/320 kg

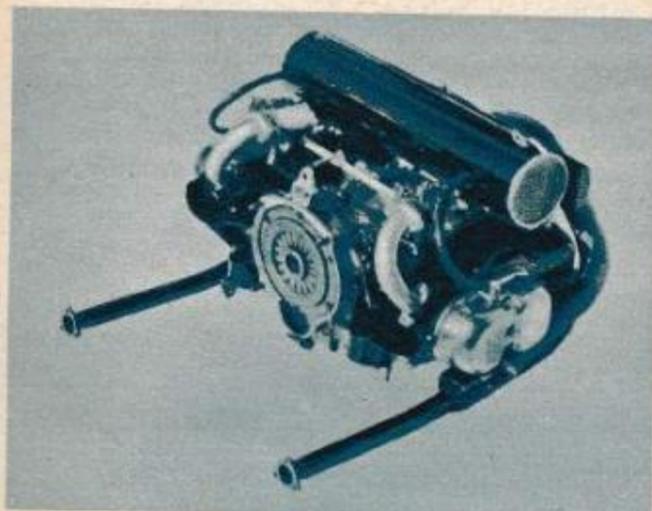
Technisch betrachtet

Vom BMW 600 auf den neuen 700 vererbt: die komplette Vorderradgruppe, charakterisiert durch die originelle spur- und sturzkonstante Radführung mittels eines Schubschwinge-paares je Rad und besonders gekennzeichnet dadurch, daß Rad, Radführung und Federung ein Aggregat bilden und alle Federungs- und Führungsteile mitgelenkt werden. Querverbindung von Rad- zu Radgruppe eine beim 700 verstärkte Rohrachse, am Karosseriekörper stoßgedämpft in Gummi gebettet und an den äußeren Enden die Lenkbolzen führend. Diesem mitgelenkten Führungs-Federungs-System verdankt das Rad viel Massenträgheit, hier verspricht die verwendete Zahnstangenlenkung neben dem bekannten guten Straßenkontakt auch weitreichende Stoßfreiheit. Vor allem aber sitzt man im 700 nicht mehr wie im 600 direkt über den Vorderrädern, sondern inmitten des erwachsenen Radstandes von 2120 mm, weiter Vorderradspur von 1270 mm und Kleinwagennormaler Hinterradspur von 1200 mm. Vererbt vom 600 auch die über alle Stabilitätszweifel erhabenen, gummigelagerten Längslenker für die Hinterräder sowie die Schraubenfederabstützung; hier waren Änderungen überhaupt nicht gefragt. Übernommen auch der Motor, durch Vergrößerung von Hub und Bohrung auf 73/78 mm und damit auf 696 ccm gebracht, mit dem vollsynchronisierten stockgeschalteten Vierganggetriebe, aber weiter kultiviert durch einen Schwingungsdämpfer, durch thermostatische einen Schwingungsdämpfer und thermostatische Ansaugluftregelung. Die Heizung hat um 30% an Leistung gewonnen, und auch der neue BMW 700 bietet das Optimum hochelastischer Kraftübertragung vom Motor zu den Laufrädern: jede der Antriebshalbwellen hat getriebe- wie radseitig je eine wuchtige Gummikupplung, macht insgesamt vier mit den zugehörigen großen Verdrehwinkeln, gleich denkbar weiche Kraftübertragung. Neu bei einem BMW die Radgröße 5,20-12, und im Dienst überdurchschnittlicher Bremsfunktion selbstzentrierende Bremsbacken; 584 ccm wirksame Gesamtbremsfläche.

30 luftgekühlte Viertakt-Zweizylinder-Boxer-PS bei 5000 U/min, 5,15 mkg Höchstdrehmoment bei 3200 U/min und betriebssichere Höchstdrehzahl von 6500 U/min = 140 km/h, Katalogspitze 125 km/h = 5700 U/min. Andererseits ruckfreie Beschleunigung aus 25 km/h = 1200 U/min, dazu der sehr niedrige Luftwiderstandbeiwert des Coupés und das für ein Coupé dieser Größe sehr günstige Eigengewicht von nur 630 kg –, all das deutet unmißverständlich auf sportlich orientierte Konzeption hin, und es ist mehr als nur möchtegern-Sportlichkeit, leistungs- und formmäßig gesehen. Kein Rohrrahmen mehr wie beim 600, sondern selbsttragende Karosserie. Benzin nicht im Motorraum, sondern vorn, zusammen mit Reserverad und übercoupégroßem Gepäckraum. Motor im Heck, kürzester Kraftfluß zu den Hinterrädern, schwingungsfreie Motoraufhängung, keine riemengetriebenen Nebenaggregate, sondern Zündlichtmaschine und Kühlgebläse auf der Kurbelwelle. Von dieser auf soliden Grundsätzen basierenden Anlage profitiert natürlich die Limousine ebenso wie das Coupé; nichts ist unterdimensioniert! Gewichtsverteilung mit zwei Personen ohne Gepäck: vorn 45%, hinten 55%.

Goggomobil-

Sport-Coupé Isar S 35



Kurz gefahren

Die Dingolfer haben eine originelle kleine Bombe gebaut: sie verkürzten das Fahrgestell des großen Goggo, der bekanntlich jetzt Isar 600 und 700 heißt und setzten eine Karosserie darauf, die bis auf die Motorhaube ohne wesentliche Veränderung vom kleinen Coupé stammt. Das Resultat sieht durch die größeren Räder und die breitere Spur recht gut aus, wenn man sich einmal vom Bilde des früheren Coupés gelöst hat. Die längere Nase wirkt zunächst so, als ob sie nicht ganz dazugehörte, aber das ganze Coupé sollte auch gar nicht auf letzte Schönheit getrimmt sein, sondern man wollte ein richtiges Sportinstrument zu einem besonders erschwinglichen Preis machen.

Wir hatten Gelegenheit, mit dem ersten Probestück, einer schauerlich anzusehenden und sehr verbeulten Versuchskiste, ein paar Kilometer herumzujagen. Erster Eindruck war eine enorme Beschleunigung und – trotz ganz ziviler Drehzahlen – sehr hohe Geschwindigkeiten in den Gängen; der dritte reicht bis 110, die Spitze dürfte bei ehrlichen 135 km/h liegen – der ganze Wagen ist nichts weiter als kompakt verkleideter Motor, Platz für zwei Passagiere und dahinter ein trotz hohem Boden recht großer Kofferraum, der auch das Reserverad enthält. Das Kinderbänkchen des kleinen Coupé ist fortgefallen, der Wagen ist also ein reiner Zweisitzer.

Für nur ca. 4750 DM bekommt man nirgendwo ein veritables Auto mit einem tadelfreien Fahrgestell und so schnellem Motor. Hinsichtlich Verarbeitungstechnik hat man in Dingolfing auch sehr viel gelernt, und das wilde Wägelchen verdient den Namen Sportcoupé mit vollem Recht.

Daß das Coupé recht stramm gefedert ist, kann bei dem kurzen Radstand gar nicht anders sein, und da es kein Repräsentationsstück ist, sondern ein freches (aber sicheres) Instrument, um wieselflink durch den Verkehr zu wetzen und auch auf der Autobahn einigen schnellen Großen den Auspuff zu zeigen, ist klar. Es wendet sich an den Kreis sportlicher Fahrer, die am liebsten mit dem Motor und möglichst wenig Auto nebst allenfalls noch einem Passagier alleine sein wollen.

Daß der niedrige Preis durch den Zusammenbau aus schon vorhandenen Teilen zu erklären ist (die Motorhaube ist aus Fiberglas) und nicht etwa aus einer irgendwie mageren Ausstattung oder anderen Einsparungen, braucht nur nebenbei gesagt zu werden. Und daß die Dingolfer nicht glauben, von ihrem kleinen Renommierstück mehr als 10 Stück am Tag zu bauen, ist auch selbstverständlich.

ca. 4750 DM

688 ccm
= 101 DM Steuer im Jahr
34 PS
= 210 DM Versicherung
im Jahr
Beschleunigung
0–60 km/h in ca. 8 sec
0–80 km/h in ca. 15 sec
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
ca. 7,5 Liter/100 km
Gesamt-Betriebskosten
bei 10 000 km im Jahr
ca. 2000 DM
bei 20 000 km im Jahr
ca. 3000 DM
Spitze 130 bis 135 km/h

Hans Glas GmbH,
Isaria-Maschinenfabrik,
Dingolfing/Bay.

Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor vorn
Luftkühlung (Gebläse)
Antrieb auf Hinterräder
4 Gänge, vollsynchro
Bremsfläche 488 qcm
vorn Quer- und Längslenker, Schraubenfedern
hinten Starrachse mit Blattfedern
Reifen 4,80–12
Länge 3,18 m
Breite 1,39 m
Höhe 1,22 m
Wendekreis ca. 10 m
Gewicht 610 kg
Zuladung 200 kg

Technisch betrachtet

Das Sportcoupé Isar S 35 repräsentiert in anschaulicher Weise das, was der Techniker als konstruktive Frechheit zu bezeichnen pflegt: der extrem kleine Coupékörper der bekannten Goggomobil-Coupé-Serien 250, 300 und 400 wurde von dem kleinen Zweizylinder-Zweitakt-Heckmotor befreit und der so gewonnene Raum dem Gepäck zugewiesen. Die putzigen 4,80–10-Räder mußten 4,80–12-Zöllern weichen, und in der stupsigen Fronthaube, die bei den Zweitaktcoupés nur Fassungsvermögen für vier Beine und das Reserverad zu haben schien, wurde der aus 34 PS gebrachte Zweizylinderboxer des Goggomobils 700 (jetzt Isar 700) untergebracht. Wohl ließ sich für dieses Triebwerk die Coupénase etwas weiter nach vorn herauschieben, doch der kurze Radstand von 1800 mm erwies sich natürlich nicht als verlängerungsfähig. Mit dem großen Motor kam auch die 600 + 700er Vorderradführung und -Federung in das neue kleine Sportcoupémodell S 35, es ist eine Kombination von Quer- und Längsanlenkung durch eine unten liegende Quer- und eine hoch darüber liegende geschobene Längsschwinge, Abstützung durch Schraubenfedern und Gummihohltonnen. Auch die große Hinterradgruppe wurde auf den neuen Kleinen übertragen, es ist eine Starrachse, geführt und gefedert von Längsblattfedern. Dem sehr kurzen Radstand und den aus 34 PS zu erwartenden sportlichen Geschwindigkeiten wurde eine Gemerlenkung zugeordnet. Und daß sich der kleine Coupékörper, der bisher maximal 20 PS zu spüren bekam, gegen diesen radikalen Motor- und Fahrwerkszuwachs nicht verzweifelt wehrt und technisch gesehen letztlich doch alles seine Ordnung hat und sich im erlaubten Rahmen bewegt, schränkt den ersten Eindruck der konstruktiven Frechheit stark ein, denn das Gesamtergebn ist durchaus kein technisches Wagnis (was in dieser PS-Region unverzeihlich wäre), sondern ein flotter, vertrauenerweckender kleiner Sportwagen mit zwei Sitzen und unmittelbar dahinterliegendem Kofferraum. Er wiegt 610 kg und ist hierbei mit 34 PS bestimmt nicht übermotorisiert, als reiner Zweisitzer mit 200 kg belastbar und glänzt mit dem sportlich-günstigen Leistungsgewicht von rund 18 kg/PS leer und 23,8 kg/PS voll beladen, während die Literleistung mit knapp 50 PS/Liter sportlich schon recht beachtlich ist, ohne diesen Motor zum kapriziösen, anfälligen Feuerzeug zu stempeln. Dank Heckantrieb und Frontmotor enttäuscht er die Freunde dieser Bauart nicht und ist bei voller Belastung mit der Gewichtsverteilung vorn/hinten 50/50% auch tatsächlich ideal ausgewogen, wenn das auch heute kein Privileg des Frontmotors mehr ist, der NSU Prinz kann das auch mit Heckmotor.

34 PS aus 688 ccm bei 5700 U/min und 5,5 mkg Höchstmoment bei 3500 U/min. 9,2 Verdichtung, Gebläsekühlung, Überdrehfähigkeit bis kurz über 6500 U/min, zwei Solexvergaser und eine knappere Achsuntersetzung (4,28) als Isar 600 und 700 gehören zu den wichtigsten Triebwerksdaten. Keine kümmerlichen Bremsen, sondern 230 mm Trommeldurchmesser. Echte 135 km/h Spitze bei knapp 6000 U/min, sportlich eng am IV. Gang der III. mit der hier schon supersportlichen Gangspitze von 110 km/h bei 6500 U/min. Man kann der Konstruktion des Isar S 35 schon zustimmen, erst recht seinem Preis, der unter 5000 DM liegt.

Dürkopp Diana (In Klammern Diana Sport)

Dürkopp-Werke AG,
Bielefeld,
Nikolaus-Dürkopp-Straße

1795 (1945) DM

194 ccm
= 29 DM Steuer und
92 DM Versicherung
im Jahr
9,5 PS (12 PS)
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
3,8 Liter/100 km
Spitze 85 km/h*

(D. Sport, nicht gemessen.)
Gesamt-Betriebskosten
bei 4000 km im Jahr
ca. 578 (590) DM
bei 8000 km im Jahr
ca. 758 (782) DM
Beschleunigung
0-60 km/h in 11 sec
0-80 km/h in 28 sec

Einzylinder-Zweitakt-
Motor
Kette zum Hinterrad
Luftkühlung (Gebläse)
Kickstarter
4 Gänge, Fußschaltung
vorn Schwinggabel

hinten
linksseitige Schwinge
Reifen 3,50-10
Länge 1,64 m
Breite 0,74 m
Höhe 1,08 m

Einheitstyp (mit zwei Sitzen, 1795 DM), unverbindliche Richtpreise für Reserverad mit Halterung 50 DM, für Gepäckträger 39,60 DM, für Handschuhkasten 48,40 DM.

Bedienung und Ausstattung: Leicht zu bedienende Fußschaltung mit nur einem Hebel, Leerlauf durch Tritt auf Kickstarter einschaltbar, Kickstarter und E-Starter, Kraftstoffhahn günstig außenliegend, Werkzeug abgeschlossen unter Sitz, Seitenteile leicht abnehmbar. Taschenhaken günstig angelegt. Gut für Seitenwagen.
Sitzposition und Fahreigenschaften: Freier Durchstieg, günstige Sitzposition für Fahrer und Beifahrer, handlich trotz recht hohem Gewicht, Federung gut ausgeglichen, Fahreigenschaften durch Mitfedern des Rahmenrohrs etwas beeinträchtigt, gewisser Ausgleich durch geringes Steuerkopfgewicht.

Gewicht 146,5 kg
Zuladung 150 kg

einschl. Seitenwagen
283,5 kg (3 Personen)



Motor: Sehr gute Laufeigenschaften, nicht auf schnell getrimmt, beispielhaft vibrationsfrei.
Pluspunkte: Sorgfältig durchdachte Ausführung, Vibrationsfreiheit.
Minuspunkte: Mittelmäßige Lenkeigenschaften. Kette pflegebedürftig.
Unser Test: Heft 9/1957, neuer Test sollte folgen, es muß jedoch dazu abgewartet werden, ob die schon lange geplante 175 TS in Serie geht. Sportausführung wohl (1950 DM) nur für Export.

Heinkel Tourist (In Klammern mit Seitenwagen)

Ernst Heinkel AG,
Stuttgart-Zuffenhausen

1860 DM

174 ccm
= 26 DM Steuer und
60 DM Versicherung
im Jahr
9,2 PS
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
3,1 Liter/100 km
Spitze 90 km/h

Gesamt-Betriebskosten
bei 4000 km im Jahr
ca. 524 (556) DM
bei 8000 km im Jahr
ca. 648 (748) DM
Beschleunigung
0-60 km/h in 11 sec
0-80 km/h in 26 sec

Einzylinder-Viertakt-
Motor
Ölbad-Kette zum
Hinterrad
Luftkühlung (Gebläse)
E-Starter

4 Gänge,
Drehgriffschaltung
vorn Teleskopgabel
hinten einseitige
Schwinge

Einheitstyp (mit Doppelsitzbank, Gepäckträger und Reserverad, 1860 DM), zweifarbige Ausführung kein Aufpreis.

Bedienung und Ausstattung: Gewöhnungsbedürftige Drehgriffschaltung, E-Starter, großer Handschuhkasten und Werkzeug abgeschlossen unter Sitzbank, Kraftstoffhahn ungünstig innenliegend, Motorhaube nicht leicht abnehmbar, Taschenhaken günstig angelegt. Gut für Seitenwagen.
Sitzposition und Fahreigenschaften: Freier Durchstieg, Fahrer bei besetztem Rücksitz recht weit nach vorn gerückt, aber doch günstige Sitzposition, Beifahrer sitzt sehr gut, Federung gut ausgeglichen, in den Fahreigenschaften macht sich das hohe Gewicht bemerkbar, nicht sehr

Reifen 4,00-10
Länge 2,09 m
Breite 0,71 m
Höhe 1,00 m

Gewicht 156 kg
Zuladung 194 kg
einschl. Seitenwagen
294 kg (3 Personen)



straffe Lenkung, Gewohnheitssache.
Motor: Sehr sparsam und vibrationsfrei, sehr gute Laufeigenschaften (Viertakt). Antriebskette wartungsfrei im Ölbad.
Pluspunkte: Sehr solide, ausgereifte Bauart, sehr sparsam, relativ schnell, Kette im Ölbad.
Minuspunkte: Sehr hohes Gewicht, Fahrersitzposition mit Sozius gewöhnungsbedürftig.
Unser Test: solo Heft 3/1958, mit Seitenwagen Heft 4/1959.

Manurhin Hobby

Manufacture de Machines
du Haut-Rhin,
S.A. Manurhin, Mulhouse
Zuständig f. Deutschland:

Hobby-Roller-Vertriebs-
GmbH. im Hause
Auto Union GmbH

1180 DM

74 ccm
= 11 DM Steuer und
21 DM Versicherung
im Jahr
3 PS
Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
2,5 Liter/100 km
Spitze 55 km/h

Gesamt-Betriebskosten
bei 4000 km im Jahr
ca. 394 DM
bei 8000 km im Jahr
ca. 522 DM
Beschleunigung
0-40 km/h in 10,5 sec
0-50 km/h in 23 sec

Einzylinder-Zweitakt-
Motor
Kette zum Hinterrad
Luftkühlung (Gebläse)
Handstarter

stufenloses, auto-
matisches Riemen-
getriebe
vorn Teleskopgabel
hinten Schwinggabel

Einheitstyp mit zwei Sitzen (1180 DM), Zweifarbigkeit nicht vorgesehen, Gepäckträger Aufpreis.
Bedienung und Ausstattung: Stufenloser Antrieb, kein Schalten, dazu Fliehkraftkupplung, keine Kupplungsbetätigung, Handzugstarter, kein Handschuhkasten, Werkzeug unter Fahrersattel, Kraftstoffhahn hinter Vorderklappe, Karosserie leicht hochzuklappen. Taschenhaken günstig angelegt.

Sitzposition und Fahreigenschaften: Freier Durchstieg, günstige Sitzposition für Fahrer und Beifahrer, sehr gute Lenkeigenschaften, harte Federung, Handlichkeit durch geringes Gewicht.

(mit Gummifeder-
elementen)
Reifen 2,75-16
Länge 2,01 m

Breite 0,60 m
Höhe 0,97 m
Gewicht 86 kg
Zuladung 154 kg



Motor: Laufruhig, leise, sparsam.
Pluspunkte: Geringe Betriebskosten, leichte Bedienung, Sparsamkeit.
Minuspunkte: Harte Federung, Leistung wenig über Moped, Kette pflegebedürftig.
Unser Test: Heft 9/1958.

NSU Prima

NSU-Werke AG,
Neckarsulm (Württ.)

Prima III, III K, III KL

Ab 1389 DM
je nach Ausführung

146 ccm
= 22 DM Steuer und
60 DM Versicherung
im Jahr
7,4 PS

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
3,6 Liter/100 km
Spitze 77 km/h
Gesamt-Betriebskosten
bei 4000 km im Jahr
ca. 516 DM
bei 8000 km im Jahr
ca. 627 DM
Beschleunigung
0-60 km/h in 12,5 sec
0-80 km/h nicht erreicht

Einzylinder-Zweitakt-
Motor als Trieb-
satzschwinge
E-Starter
Luftkühlung (Gebläse)
4 Gänge, Fußschaltung
vorn Schwinggabel
hinten Trieb-
satz-

schwinge links
Reifen 3,50-10
Länge 1,92 m
Breite 0,65 m
Höhe 0,97 m
Gewicht 138 kg
Zuladung 162 kg
nicht für Seitenwagen

Prima V

1798 DM

174 ccm
= 26 DM Steuer und
60 DM Versicherung
im Jahr
9,3 PS

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
3,8 Liter/100 km
Gesamt-Betriebskosten
bei 4000 km im Jahr
ca. 532 DM
bei 8000 km im Jahr
ca. 700 DM
Spitze 88 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 9 sec
0-80 km/h in 20 sec

Prima III (mit Reserverad, Gepäckträger und E-Starter 1648 DM), **Prima V** (175 ccm, Ausstattung wie Prima III, dazu Lichttupe und Nebelscheinwerfer 1798 DM). Aufpreis für Sitzbank 16 DM.
Bedienung und Ausstattung: Sehr exakt arbeitende Fußschaltung, Ausstattung der einzelnen Modelle siehe unter Versionen, kein Handschuhkasten, Werkzeug in sehr engem Behälter hinter Motor, Kraftstoffhahn liegt günstig, Motorverschaltungen leicht abnehmbar. Taschenhaken günstig angelegt. Für Seitenwagen nicht zugelassen.
Sitzposition und Fahreigenschaften: Freier



Durchstieg, günstige Sitzposition für Fahrer und Beifahrer, nicht sehr weiche, aber gut ausgeglichene Federung, gute Fahreigenschaften.
Motor: Mit 150 ccm spürbar leistungsfähiger als der Durchschnitt dieses Hubraums, ausgeglichene Leistungscharakteristik. Mit 175 ccm schnell und temperamentvoll. Antrieb ohne Kette.
Pluspunkte: Gute Fahreigenschaften, Handlichkeit, leichte Pflege (keine Kette).
Minuspunkte: Recht lauter Motor.
Unser Test: Prima V und Prima III alte Ausführung Heft 8/1958, Prima III K und KL Heft 1/1959.

Prima III K (zwei Sitze, kein Reserverad, kein Gepäckträger, einfache Ausstattung 1389 DM), **Prima III KL** (mit Zierleisten usw. 1446 DM),

Progress 200

Progresswerk
Oberkirch AG,
Stadelhofen (Baden)

1795 DM

191 ccm
= 29 DM Steuer und
92 DM Versicherung
im Jahr

10,2 PS

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
3,8 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 4000 km im Jahr
ca. 570 DM
bei 8000 km im Jahr
ca. 742 DM

Spitze 90 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 13,5 sec
0-80 km/h in 20 sec

Einzylinder-Zweitakt-
Motor
Kette zum Hinterrad
Luftkühlung (Gebläse)
E-Starter
4, Gänge, Fußschaltung

vorn Schwinggabel
hinten Schwinggabel
Reifen 3,25-16
Länge 2,17 m
Breite 0,66 m
Höhe 1,00 m

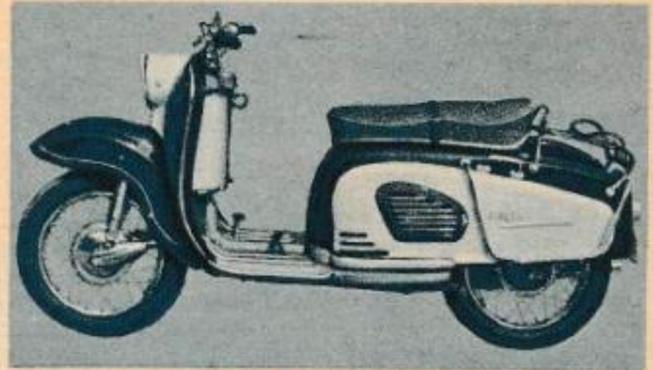
Einheitstyp (mit Doppelsitzbank und Gepäckträger, 1795 DM), serienmäßig zweifarbige Ausführung.

Bedienung und Ausstattung: Gut arbeitende Fußschaltung, E-Starter, Kraftstoffhahn günstig vorn liegend, Werkzeug nicht abgeschlossen, in herausnehmbarem Behälter unter Sitzbank, Karosserie ohne Werkzeug abnehmbar. Gut für Seitenwagen, Taschenhaken, Gepäckträger besonders günstig liegend, Seiten-Gepäckträger als Zubehör (praktisch!).

Sitzposition und Fahreigenschaften: Freier Durchstieg, günstige Sitzposition für Fahrer und Beifahrer, sehr großer Roller mit hohem Steuerkopfgewicht (Tank vorn) in Fahrt aber doch handlich und wendig. Recht gut gefedert, vorn spürbares Mitfedern des Rahmens.

Gewicht 154 kg
Zuladung 146 kg

einschl. Seitenwagen
296 kg



Motor: Bewährt und haltbar, Vibrationen in einzelnen Drehzahlbereichen nicht lästig.
Pluspunkte: Straffe Lenkungsführung und gutes Fahrverhalten auf schlechter Fahrbahn durch große Räder.
Minuspunkte: Mitfedernder Rahmen ergibt leichte horizontale Stöße im Lenker. Größe des Rollers bisweilen lästig. Kette pflegebedürftig.
Unser Test: Heft 4/1958.

Puch SR/SRA 150

Steyr-Daimler-Puch AG,
Graz, Österreich

Zuständig für Deutschland:
Zweigwerk
Freilassing/Obb.

Ab 1540 DM
je nach Ausführung

147 ccm
= 22 DM Steuer und
57 DM Versicherung
im Jahr

6,3 PS

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
3,8 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 4000 km im Jahr
ca. 560 DM
bei 8000 km im Jahr
ca. 672 DM

Spitze 75 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 15 sec
0-70 km/h in 30 sec

Einzylinder-Zweitakt-
Motor
Kette zum Hinterrad
Luftkühlung (Gebläse)
SR: Kickstarter
SRA: E-Starter

3 Gänge,
Drehgriffschaltung
vorn Schwinggabel
hinten Schwinggabel
Reifen 3,25-12
Länge 1,90 m

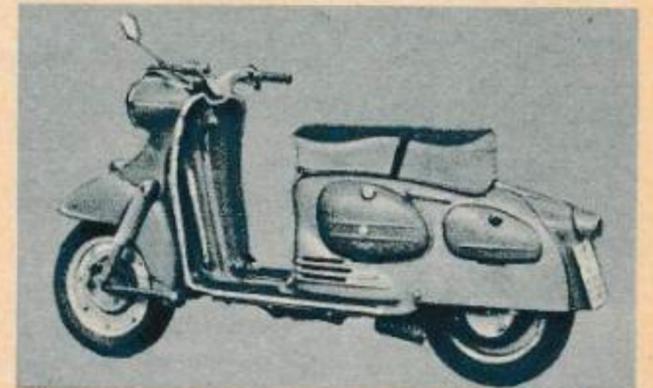
SR 150 (Kickstarter, Magnetzündung, Hauptlicht 25/25 Watt, 1540 DM), **SRA 150** (Licht-Anlaß-Anlage, Hauptlicht 35/35 Watt, 1640 DM). Zweifarbige Ausführung serienmäßig.

Ausstattung: Sehr vollständig; Taschenhaken, Lenkerschloß, Seitenstütze und Mittelständer, abschließbare Fächer für Batterie und Werkzeug, leider kein Handschuhkasten, leider 3 verschiedene Schlüssel.

Sitzposition und Fahreigenschaften: Freier Durchstieg, sehr günstige Sitzposition für Fahrer und Beifahrer. Trotz verhältnismäßig hohem Gewicht gute Handlichkeit in Fahrt und im Stand, sehr präzise, für schlechte Wege ideale Fahreigenschaften, gute Federung, hervorragende Bremsen.
Motor: Für einen so großen Roller recht schwach, Ausgleich durch reichliche Übersetzung im er-

Breite 0,65 m
Höhe 0,94 m
Gewicht 122/128 kg

Zuladung 166/162 kg
nicht für Seitenwagen



sten und zweiten Gang, daher nach Abwärtschalten aus dem 3. Gang recht langsam, aber mit Kraftreserven. Recht lautes Triebwerk, Neigung zu Vibrationen und Dröhnen.
Pluspunkte: Erstklassige Fahreigenschaften, erstklassige Bremsen, bequeme Sitzposition.
Minuspunkte: Verhältnismäßig schwacher, daher nicht besonders sparsamer Motor, etwas grobe Verarbeitung.
Unser Test: Heft 6/1959.

Vespa

Piaggio & C AG,
Pontedera (Italien)
Deutsches Vespa-Werk:

Vespa GmbH,
Augsburg-Haunstetten,
Siebenbrunner Str. 30

VESPA 125

VESPA TOUREN

Vespa GS

Einzylinder-Zweitakt-
Motor

als Triebwerkschwinge
rechts am Hinterrad
Luftkühlung (Gebläse)
Kickstarter
4 Gänge,
Drehgriffschaltung
vorn gezogene
Schwinge rechts
hinten
Triebwerkschwinge

Reifen 3,50-10
Länge 1,70 m
Breite 0,73 m
Höhe 1,05 m
Gewicht 111 kg
Zuladung 154 kg
nicht für Seitenwagen



Ab 1280 DM
je nach Ausführung

1460 DM

1650 DM

123,6 ccm
= 18 DM Steuer und
65 DM Versicherung
im Jahr

4,6 PS

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
2,5 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 4000 km im Jahr
ca. 450 DM
bei 8000 km im Jahr
ca. 630 DM

Spitze 65-70 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 26 sec
0-80 km/h nicht erreicht

145,6 ccm
= 22 DM Steuer und
60 DM Versicherung
im Jahr

5,5 PS

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
2,7 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 4000 km im Jahr
ca. 496 DM
bei 8000 km im Jahr
ca. 632 DM

Spitze 75 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 16 sec
0-80 km/h nicht erreicht

145,6 ccm
= 22 DM Steuer und
60 DM Versicherung
im Jahr

8 PS

Verbrauch
(durchschn. Fahrweise)
4,2 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten
bei 4000 km im Jahr
ca. 536 DM
bei 8000 km im Jahr
ca. 712 DM

Spitze 85 km/h
Beschleunigung
0-60 km/h in 13 sec
0-80 km/h in 36 sec

Einzylinder-Zweitakt-
Motor
als Triebwerkschwinge
rechts am Hinterrad
Luftkühlung (Gebläse)
Kickstarter
3 Gänge,
Drehgriffschaltung
vorn gezogene
Schwinge rechts
hinten Triebwerkschwinge
Reifen 3,50-8
Länge 1,73 m
Breite 0,65 m
Höhe 0,95 m
Gewicht 87 kg
Zuladung 153 kg
nicht für Seitenwagen

Einzylinder-Zweitakt
Motor
als Triebwerkschwinge
rechts am Hinterrad
Luftkühlung (Gebläse)
Kickstarter
3 Gänge,
Drehgriffschaltung
vorn gezogene
Schwinge rechts
hinten Triebwerkschwinge
Reifen 3,50-10
Länge 1,73 m
Breite 0,71 m
Höhe 1,00 m
Gewicht 95 kg
Zuladung 147 kg
nicht für Seitenwagen

Vespa 125 Normal (1280 DM), **Vespa 125 Luxus** (Sitzbank, Zierleisten 1320 DM) **Vespa Touren 150 Normal** (1425 DM), **Luxus** (Sitzbank, Zierleisten, 1485 DM), **Vespa GS** (1650 DM).

Bedienung und Ausstattung: Recht schwergängige Drehgriffschaltung mit harten Rastungen, durch sorgfältiges Nacharbeiten zu verbessern, Kickstarter, Kraftstoffhahn günstig außenliegend, Werkzeug in Handschuhkasten, abschließbar, für Seitenwagen nicht zugelassen, Platz für Aktenmappe ausreichend, Haken vor Sitzbank.

Vespa 125 und 150 gleiches Fahrwerk in neuer Schalenbauweise, jedoch verschieden große Räder, Vespa GS etwas schwereres bisheriges Fahrwerk, äußerlich fast gleich.

Sitzposition und Fahreigenschaften: Freier Durchstieg, günstige Sitzposition für Fahrer, festgelegte Fußposition für Beifahrer. Sehr leichter und handlicher Roller, sehr wendig, Lenkungs-

führung bei 10er-Rädern etwas straffer als bei den 8er-Rädern der 125, der Fahrleistung entsprechend, Federung recht gut. Mit GS-Motor Fahreigenschaften etwas überfordert; Gewöhnungssache.

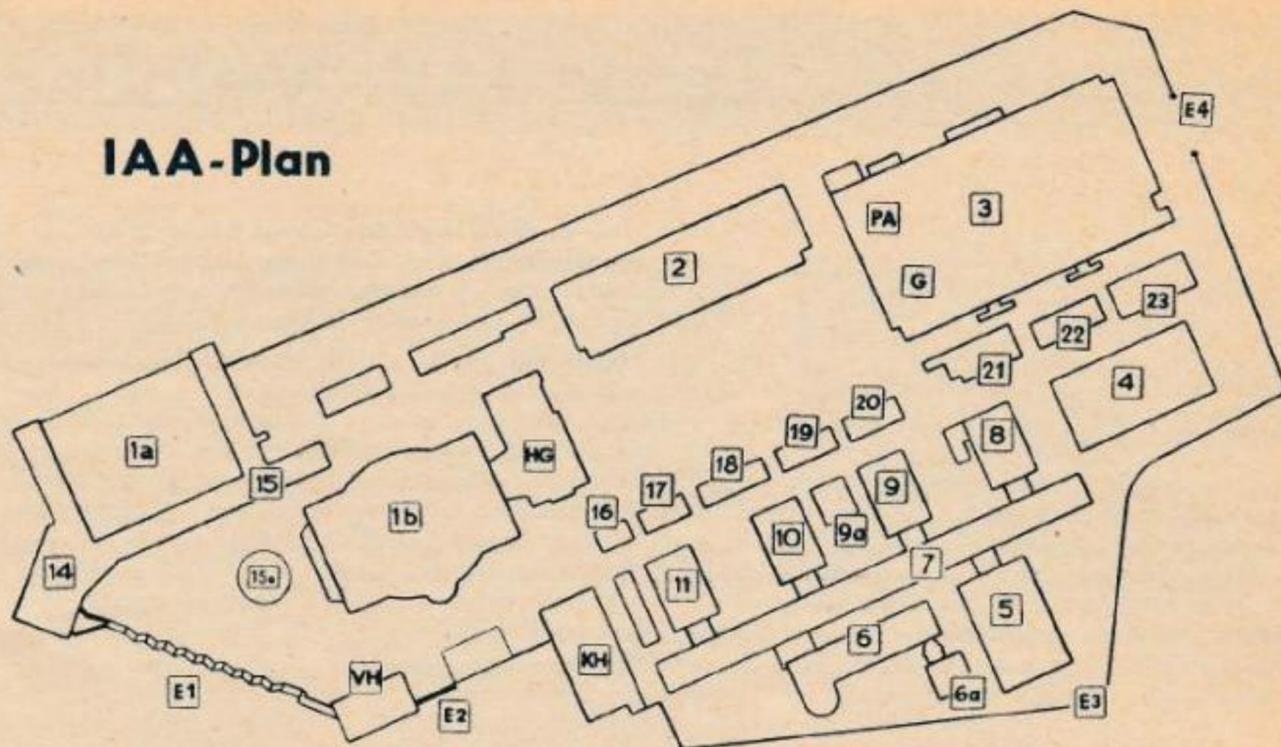
Motor: 125 und 150 außerordentlich leise, sehr sparsame Gebrauchsmotoren, Dreiganggetriebe reicht vollauf, Vespa GS hochgezüchtet, außerordentlich drehfreudig, dennoch (nach gutem Einfahren) nicht besonders empfindlich, 4 Gänge.
Pluspunkte: Genial einfacher Aufbau, geringstes Gewicht, Handlichkeit, leichte Pflege (keine Kette).

Minuspunkte: Schaltung und Griffspannweite verbesserungsfähig. Mit GS-Motor übermotorisiert.
Unser Test: Vespa 125 Heft 11/1958, Vespa 150 Heft 5/1959, Vespa GS Heft 5/1958.

Zündapp-Bella S. 330

- Halle 1a U. a. Lloyd, Morris, Austin, Citroen!
Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör
- Halle 1b U. a. Fiat!
Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör
- Halle 2 Omnibusse, Anhänger, Aufbauten
Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör
- Halle 3 Liefer- und Lastkraftwagen, Omnibusse
Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör
- Halle 4 U. a. Goggo, FMR, BMW, Daf, NSU!
Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör
- Halle 5 Ausrüstung für Werkstatt und Garagen
Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör
- Halle 6 Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör
- Halle 6a Ausrüstung für Werkstatt, Teile und Zubehör
- Halle 7 Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör
- Halle 8 Auto Union (DKW)!
Teile und Zubehör
- Halle 9 Ford
- Halle 9a Anhänger, Wohnwagen und Teile
- Halle 10 Volkswagenwerk!
- Halle 11 Personen- und Kombikraftwagen
- Halle 14 U. a. Abarth, Renault!
Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör
- Halle 15 Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör
- Halle 15a Chem. Erzeugnisse f. d. Automobilindustrie
- Halle 16 Karosserieausstattung
- Halle 17 Teile und Zubehör, Karosserieausstattung
- Halle 18 Teile und Zubehör
- Halle 19 Bundesverkehrswacht
- Halle 20 Kundendienst
- Halle 21 Teile und Zubehör
- Halle 22 Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör
- Halle 23 Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör

IAA-Plan



Im Freigelände: Lastkraftwagen, Omnibusse, Anhänger, Aufbauten, Campingartikel, Garagen, Vorerzeugnisse, Teile und Zubehör

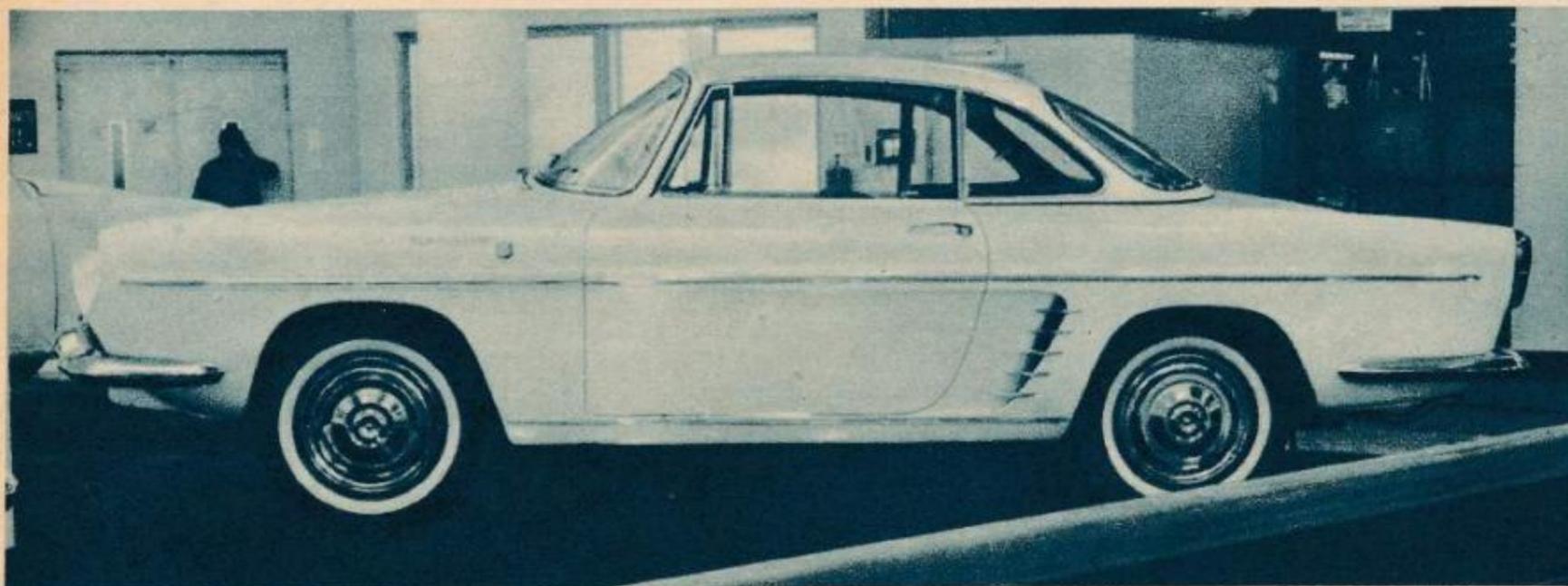
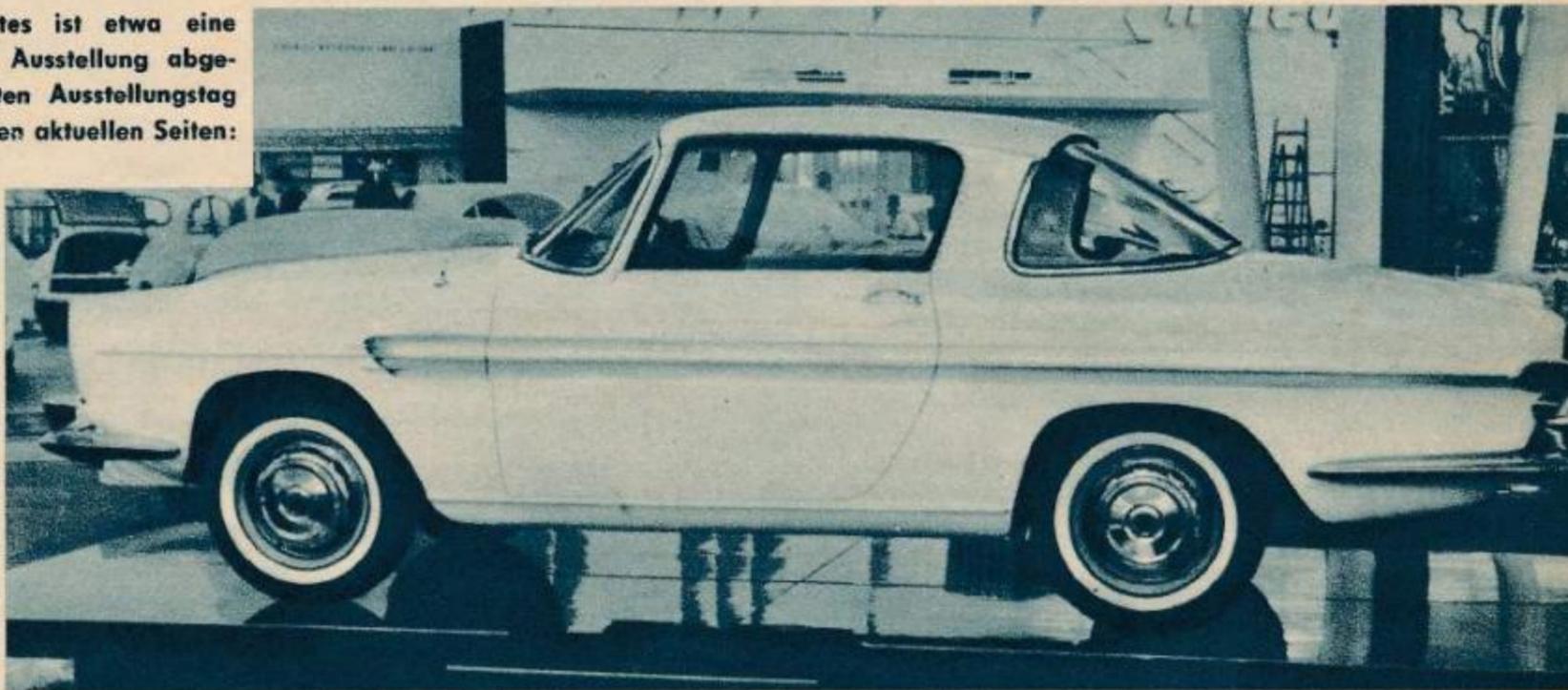
E1 - Eingang 1 - E2 - Eingang 2 - E3 - Eingang 3 - E4 - Eingang 4 - VH - Verkehrshalle - KH - Kongreßhalle
HG - Hauptgaststätte - G - Gaststätte - PA - Postamt

Letzte IAA-Meldungen

Der Katalogteil dieses Heftes ist etwa eine Woche vor der Frankfurter Ausstellung abgeschlossen. Was wir am ersten Ausstellungstag notierten, finden Sie auf diesen aktuellen Seiten:

Auf den ersten Blick sehen sie wie Zwillinge aus, und tatsächlich sind sie beide von Frau gezeichnet. Rechts das Lloyd Arabella-Coupé - ein Star der Ausstellung; unten das Renault Floride-Coupé - schon bekannt, aber auch noch ein Publikums-magnet.

Mehr über Preise und PS auf den nächsten Seiten.



Letzte IAA-Meldungen

LLOYD

zeigt einen der schönsten Wagen der Ausstellung: Das außerordentlich elegante Arabella-Coupé, dessen Produktion – möglicherweise noch mit kleinen Änderungen – im Frühjahr anlaufen soll. Man hofft, nur 7500 DM dafür ansetzen zu müssen. Das wäre gegenüber der Renault Floride (8300–8800 DM, siehe unter Renault) und anderen vergleichbaren Wagen sehr billig.

Und 45–48 PS wird das Coupé haben (zwei Vergaser)! Wir hoffen, daß diese „heiße“ Maschine später auch in der Limousine geliefert wird. Für Liebhaber des „Mehr sein als scheinen“.

Neben der Arabella stellt Lloyd als Neuheit noch den seit einiger Zeit lieferbaren LT 600 „Theodor“ aus. Das ist der Transporter als Kleinbus in der Ausführung mit verlängertem Fahrgestell, in den eine komplette, sehr geschickt gemachte Wohnwagenausstattung eingebaut ist. 5058 DM für den Wagen und 905,50 DM für die Einrichtung sind eine Menge Geld, aber man muß das mit dem Preis für einen Wohnanhänger vergleichen.

Die 600er-Lloyd-Modelle sind unverändert geblieben.



Die Front des Arabella-Coupés.

FIAT

gab Preissenkungen bekannt, deren tatsächlichen Beträge aber listig durch obligatorische Aufpreise verschleiert werden. Wir plädieren seit Jahren dafür, daß der Unfug mit dem Heizungspreis bei Wagen, die es ohne Heizung gar nicht zu kaufen gibt, endlich aufhören soll, und viele Werke – wie Goggo, BMW, Lloyd (bei der Arabella) u. a. nennen schon die echten Preise. Fiat zieht vor, den Käufer mit rein theoretischen Grundpreisen zu ködern (was leider auch bei den großen Wagen aller möglichen Weltfirmen gang und gäbe ist): die Cabriolimousine 600 Jagst ist angeblich auf 3990 DM gesenkt, tatsächlich kommen aber dazu noch 75 DM für das Schiebedach (ohne das es den 600 Jagst nicht gibt) und 180 DM für die Heizung; der tatsächliche Preis beträgt also 4245 DM gegenüber bisher 4400 DM. Der importierte Fiat 600 (Limousine) kostet weiterhin 4330 DM, geblieben sind auch die Preise für den Fiat 500 und den Multipla, jedoch wurden die Preise für Coupé und Limousette Weinsberg gesenkt: Sie kosten ein-

schließlich Schiebedach (ohne sind sie nicht lieferbar) und Heizung 3840 DM statt bisher 3990 DM für die Limousette und 4170 DM fürs Coupé. Neben den sehr sehenswerten Neuheiten bei den großen Fiat-Modellen (1200 und 1500 Spyder, 2100 Vignale-Coupé) bringt Fiat auch für den Kleinwagen-Interessenten etwas Schönes: Das Jagst-Coupé für 5320 DM einschl. Heizung. Es ist nicht als Sportwagen aufgemacht, sondern ein-

fach netter als die Limousine. Mit Schwenkscheiben, Ablage unter dem Armaturenbrett, großen Taschen in den Türen, Liegesitzen usw. sind alle Wünsche erfüllt, die das Normalmodell seinem Preis entsprechend noch offenlassen muß.

Erwähnenswert ist noch, daß erfreulicherweise die Jagst-Modelle jetzt auf Wunsch auch mit Saxomat geliefert werden; Aufpreis 295 DM.



Das neue Jagst-Coupé ist nicht auf Sport angelegt, sondern besonders bequem und gut ausgestattet.



GOGGO

stellt das Coupé S 35 vor, das wir auf Seite 322 ausführlich besprechen. Mit 4750 DM ist es weit aus das billigste Coupé seiner Klasse – und mit wirklich sportlicher Leistung versehen: 34 PS = etwa 130–135 km/h!

Ferner sieht man auf dem Goggo-Stand neben den bekannten Modellen – siehe unseren Katalogteil – noch eine Luxusausführung der Limou-

sine, mit der man zunächst aber nur prüfen will, was das Publikum zu so einer Aufmachung sagt, zumal der Aufpreis für Kunstlederdachverkleidung, Metallzierleisten um die Fenster und an den Seiten, Samtsitze usw. auf etwa 360 DM zu schätzen ist.

Sehr praktisch ist der neue Kombi: mehr Sitzraum und Kopfraum hinten, von der großen Ladefläche (Rücksitz wegklappbar) ganz abgesehen.

BMW

hat den endgültigen Preis für Limousine bekanntgegeben: 4760 DM einschl. Heizung und Scheibenwascher. An den Preisen für BMW 600 und Isetta ändert sich nichts.

Blick ins praktischste Goggomobil-Modell, in den Kombi mit großem Hintersitz und viel Lademöglichkeit.

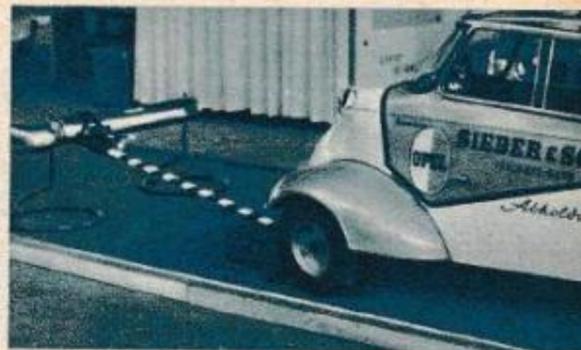
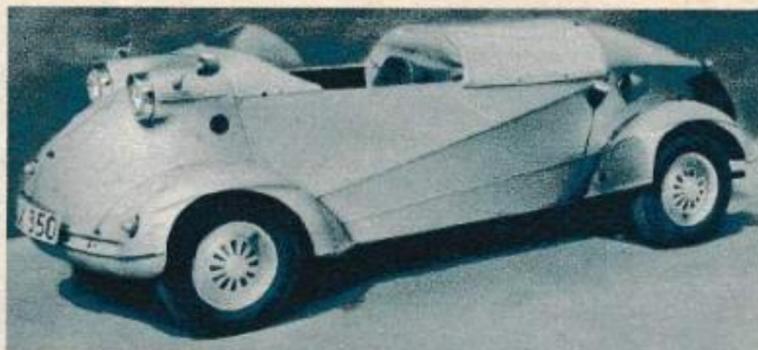


Letzte IAA-Meldungen

FMR

gibt eine neue Preisstaffelung bekannt, um den Messerschmitt-Kabinenroller und den Tg 500 („Tiger“) noch erschwinglicher zu machen. Wenn man die neue „Sporthaube“ – eine einfache kleine Windschutzscheibe, nichtklappbare Seitenverkleidung – statt der Plexiglashaube oder der Klappverdecke wählt, kostet der KR 200 nur 2200 DM und der Tg 500 nur 3455 DM, was sich aus Grundfahrzeug für 2030 bzw. 3285 DM plus 170 DM für den Windschutz zusammensetzt. Die Fahrzeuge haben in dieser einfachen Ausführung keine Innenverkleidung; sie ist aber nachträglich einzubauen und kostet 48 DM, die Plexiglashaube 317 DM. Im übrigen steht der Karo als „König der Roller“ auf der Ausstellung, und den Tiger nennt Karo-Chef Fritz Fend ein „Motorrad mit Regenschirm“.

IAA-Fotos: Kurt Wörner



Oben: KR 200 als Abholer-Fahrzeug für Werkstätten. Die Deichsel wird einfach an dem abgeholtten Wagen mit einer Stoßstangen-Klemme befestigt, und der Karo läuft als Anhänger nach.

Links der neue Sport-Aufbau offen, darunter mit geschlossener Persenning beim Parken. Nichts für Leute, die leicht Schnupfen kriegen.

CITROEN

zeigt die beiden 2 CV-Modelle unverändert, dazu noch einen Kombi „Weekend“ mit Kastenheck und großen hinteren Seitenfenstern, jedoch erschließt uns die Luxusausführung AZL des viertürigen Normalmodells in jeder Beziehung als praktischer, außer wenn man eine Hecktür für Lieferwagenzwecke braucht. Der geplante 3 CV liegt noch in weiter Ferne.



Das Ablagekästchen in der Tür gibt's nur beim AZL.



Der Kombi namens Weekend: 4450 DM.

RENAULT

hat die Dauphine mit einer Zusatzfederung – Gummitonnen – versehen und dem Wagen neben kleinen Verfeinerungen u. a. asymmetrisches Abblendlicht gegeben. Ferner werden die Preise für die Florida bekanntgegeben. Das Coupé, dessen 850 ccm-Motor 34 PS leistet, kostet einschl. Heizung mit Dreiganggetriebe 8400 DM, mit Vierganggetriebe 8600 DM, das Cabrio 8300 und 8500 DM, das feste Dach (Hardtop) dazu 515 DM. Wir werden die neue Dauphine-Ausführung demnächst erproben. Zum Estafette-Kleinbus und Lieferwagen werden Preise zwischen 8945 und 7200 DM bekanntgegeben.

NSU

hat wider Erwarten den Preis des Sportprinz nicht gesenkt (6550 DM).

OPEL

Interessant, aber enttäuschend für manche phantasievolle Hoffnung der 1,2 Liter Opel, für den weithin auf Grund einer SPIEGEL-Notiz ein sensationell niedriger Preis von etwa 4600 DM oder wenigstens unter 5000 DM erwartet wurde. Aber der SPIEGEL hatte nichts weiter gesagt, als daß ein 1,2 Liter Opel offenbar eine unmittelbare Konkurrenz zum Volkswagen wäre und deshalb dessen Preis unterbieten müsse. In Fachkreisen rechnete man von vornherein nicht damit, daß

Opel sich mit einem völlig neuen 1,2 Liter-Wagen in eine sinnlose Konkurrenz in der ohnehin schon übersetzten Leistungsklasse des VW einlassen würde. Opel hat tatsächlich den 1,2 Liter-Wagen, Typ 1200, gebracht, aber nicht als Konkurrent zum VW, sondern zum Ford 12 M: Man setzte einen neuen 1,2 Liter-Motor in die bis auf die Zierleiste dem Olympia-Rekord entsprechende bekannte Karosserie, Preis 5835 DM einschließlich Heizung.

Nicht ausgestellt

hat Steyr-Puch den 500, siehe Seite 318. Man habe keine Absichten auf dem deutschen Markt, und wenn Steyr-Puch verkauft würden, dann nur in Fiat-Regie, wie bereits geschehen. Man stellt jedoch den neuen Haflinger aus, den wir auf Seite 351 besprechen, wobei nachzutragen ist, daß es jetzt auch ein festes Führerhaus gibt, das wir im nächsten Heft im Bilde zeigen werden. Ergänzend zu unserer Besprechung ist zu bemerken, daß der „Landwagen“ keinen Allradantrieb hat, sondern nur Hinterradantrieb.

Nicht ausgestellt

wurde der P 50 aus der DDR; er hat auf unserem übersetzten Markt keine Chancen. Nicht ausgestellt wurde aber auch der Vespawagen, obwohl man ihn jetzt durch Preissenkung konkurrenzfähig gemacht hat – siehe unseren Katalogteil.

Interessant

für uns ist noch der vergleichende Blick auf ausländische Typen: vor allem den englischen 850er BMC-Kleinwagen Austin Seven bzw. Morris Minor; siehe dazu Seite 334. Der Vergleich auf der Ausstellung machte sehr deutlich, daß diese Wagen für das, was sie bieten, für unseren Markt sehr teuer sind. Sie sind in der gleichen Lage wie der 2 CV vor der Preissenkung: Man empfindet vieles an ihnen als schätzenswert, der Preis schließt sie aus der Diskussion über von vornherein recht weitgehend aus.

Interessant

ist ferner der Blick auf den Triumph Herald, einen englischen 1000er, der vorerst nur als Coupé auf unseren Markt kommt. Nur für dieses liegt der Preis fest, mit 7490 DM einschl. Heizung recht günstig. Der Wagen ist technisch interessant, man lasse sich die Zugänglichkeit des Motors vorführen und beachte die Bauweise der Karosserie, die billige Ersatzteile und einfache Reparaturen verheißt. Form und Ausstattung entsprechen allerdings nicht ganz dem kontinentalen Geschmack.

Interessant

ist auf jeder IAA unbedingt noch der Rundgang auf dem Stand der Firma Abarth Turin, wo man sehen kann, was für windesschnelle Feuerzeuge man aus dem Fiat 500 und 600 machen kann. Die wilden kleinen Coupés, die je nach Verwendungszweck auf Schön oder auf Superschnell geformt sind, kosten enorm viel Geld und sind reine Liebhabereien, aber eben das macht ihren Reiz aus. Über diese Wagen und vieles andere noch mehr im nächsten Heft in vierzehn Tagen.



Als Vorgeschmack aufs nächste Heft: Coupé Fiat Abarth 750 bi-albero Carrozzeria Record Monza, 20 970 DM.

Der richtige Schmier für den Zweitakter

- 
- ▶ Saubere und zündfreudige Motoren
 - ▶ beste Kraftstoffausnutzung
 - ▶ hohe Leistungsreserve

stoff



VORGEMISCHT



2T

MOTOR OEL

EINE SHELL X-100 QUALITÄT
FÜR ZWEITAKTER

Rollermeinung 1960

Die Rollertechnik ist in Gefahr, sanft und sicher zu entschlafen. Der Markt ist nur noch für ganz wenige Firmen interessant; man braucht nicht die Finger einer Hand, um sie aufzuzählen. Und ein paar weitere Firmen bauen noch Roller, weil sie mal damit angefangen haben und sich noch einiges exportieren läßt. Da begnügt man sich also damit, die Roller so weiterzubauen, wie man sie einmal konstruiert hat, und auch die IFMA 1960 wird kaum Anreiz zu revolutionären Neuentwicklungen geben.

Das sei doch gut so, könnte man meinen. Denn an revolutionären Neuentwicklungen haben sich schon genug Leute die Finger verbrannt, die Fahrer genauso wie die Werke. Und immerhin ist an verschiedenen Typen in den letzten Jahren allerlei geschehen: NSU baute nach der Lambretta/Prima eine ganz neue Prima, Vespa liefert bei äußerlich kaum veränderter Form eine von Grund auf neue Konstruktion mit Mischung 1:50 und Pflegediensten alle 4000 km, Heinkel kam mit vibrationsfreier Gummi-Aufhängung und Zündapp stiftete 2 PS nebst verkleidetem Lenker. Und furchtbar viel gibt's scheinbar auf dem Gebiet der Roller doch gar nicht mehr zu erfinden.

So scheint es zu sein, aber es ist nicht so. Zunächst ist zu kritisieren, daß manche handgreiflichen Vorteile, die man sich schon seit Jahren wünscht und die man an einzelnen Rollern kennt, nicht allen gemeinsam sind. So hat die schöne Prima keinen Handschuhkasten und nur einen sehr engen und unpraktischen Werkzeugbehälter, die Vespa eine harte Schaltung und Handhebel für Riesen-Finger, Heinkel kommt von einer unpraktischen Drehgriffschaltung nicht los und Zündapps Bella vibriert viel zu sehr, von der pflegebedürftigen, nicht selbsttätig geschmierten Kette und dem Lärm ganz abgesehen. Den rundherum ideal praktischen Roller, der mit wachem Auge von allen Konkurrenten gelernt hat, gibt es immer noch nicht. Gewiß hat andererseits auch jeder Roller auf seine Art etwas für sich; die Vespa ihr extrem geringes Gewicht und ihre genial einfache Konstruktion, der Heinkel seinen geringen Verbrauch und seine solide Bauweise, die Bella ihre Robustheit und Ausreifeung, um nur diese Typen als Beispiele zu nennen. Aber dennoch gibt es in der Zukunft für alle, die wirklich noch einen durchschlagenden Erfolg wollen, ein Problem: den Lärm.

Wir wissen, daß wir in eine ganze Menge von Fettnäpfchen treten, wenn wir diesen Punkt beim Namen nennen, statt auf die schon erzielten Schalldämpfungsfortschritte hinzuweisen. Aber tatsächlich ist es bei der Schalldämpfung genauso wie bei anderen Problemen der Technik: das Gute von gestern ist der Durchschnitt von heute und das Schlechte von morgen. Und daß es im Interesse der Fahrer wie der Industrie ist, wenn man hier den Mund aufmacht, ergibt sich allein schon aus einem Punkt:

Daß die Roller mit unter den Begriff „Motorräder“ fallen, der gemeint ist, wenn man das bekannte runde weiße Schild mit dem roten Rand und dem schwarzen Motorrad antrifft, das uns die Durchfahrt verbietet! Seit es Roller gibt, ist man sich darüber klar, daß sie in ihrer ganzen Art als Zweirad-Auto, und je nach den Finanzen des einzelnen als Vorstufe zum Auto oder aber als Zweitfahrzeug neben einem Auto gedacht sind. Gibt es schon nur wenige Motorradfahrer, die aus dem Motorrad eine Weltanschauung gemacht haben und jegliches Fahrzeug mit Dach verachtungsvoll zurückweisen, so gibt es noch viel weniger Rollerfahrer, die nicht Auto fahren würden, wenn sie es sich

leisten könnten. Denn rein technisch überwiegen die Vorteile des Rollers gegenüber dem Auto nur im gedrängten Kurzstreckenverkehr (nebst Parken) bei nicht allzu schlimmem Wetter, also in einem recht eng umrissenen Aufgabenbereich, während sonst die Annehmlichkeiten des Autos ihm überlegen sind. Der Roller wird also in jedem Falle als eine Art von Zweirad-Auto gekauft und gefahren; schon vor Jahren sprach NSU von der Lambretta als dem „Autoroller“, und die Aufmachung der Roller zeigt den Anklang ganz deutlich. Da hätte nun der Roller viel mehr Chancen gehabt und hätte sie noch, wenn er auch akustisch den Automobilen zuzurechnen wäre. Aber stattdessen muß man meist erst aus dem Fenster schauen, um zu erfahren, ob da gerade ein Roller vorbeigefahren ist oder ein Motorrad. Wenn nicht der Roller sogar wegen seiner Blechdröhnerei noch lauter ist als das Motorrad. Jedes Zweirad-Fahrverbot an Krankenhäusern, in Kurvierteln oder sogar in ganzen Kurorten kostet dem Roller unmeßbar viele Interessenten und verbittert den betroffenen Rollerfahrer so, daß er noch viel mehr als je zuvor nach vier Rädern strebt! Und – unter anderem – das Geräusch ist es auch, das den Gedanken als abwegig erscheinen läßt, bei einem eventuellen allgemeinen Fahrverbot in Innenstädten (das beim weiteren Anstieg der Kraftfahrzeuge früher oder später fast unvermeidlich wird, wenn nicht städtebauliche Wunder geschehen) den Roller als Ausnahme und Abhilfe gelten zu lassen.

Wohlgemerkt: Wir wissen, wieviel Geld und Mühe die Zweiradindustrie in die Schalldämpfungsprobleme gesteckt hat. Wir wissen auch, daß die heute geltenden Vorschriften zum Teil weit unterboten werden. Und wir wissen, daß die Öffentlichkeit heute im Punkte Lärm und Geräusch geradezu hysterisch ist; es ist schon eine Mode, ins allgemeine Antilärm-Geschrei einzustimmen. Hier wollen wir die Kirche im Dorf lassen, aber es ist andererseits auch klar, daß das riesenhafte und stetige Anwachsen der Motorisierung auch das Schalldämpfungsproblem immer weiter zuspitzt. Und daß die Notwendigkeiten wie auch die Vorschriften immer schärfer werden.

Deshalb müssen wir es hart und klar sagen: In Fachkreisen wird offen darüber gesprochen, daß die Luftkühlung bei Wagen mit den Forderungen nach weiterer Schalldämpfung auf die Dauer nicht Schritt halten kann. Und wo es nicht unmittelbar ums Geldsparen für den Hersteller geht, wird man auch kaum mehr einen neukonstruierten luftgekühlten Motor antreffen. Bei Zweirädern wird die Feststellung noch umgangen, aber man kann sie auf die Dauer nicht umgehen. Es wäre eine ganz große Chance für den Roller gewesen, wenn eine Herstellerfirma sehr frühzeitig erkannt hätte, daß zu einem Roller als Vorstufe des Automobils auch der automobilmäßige leise Motorlauf gehört. Mit Flüssigkeitskühlung in irgendeiner Form wäre das Problem bestimmt zu lösen gewesen und wird so auch noch zu lösen sein. Es muß gelöst werden!

Auch bei den Kleinwagen: Die Behörden von Baden-Baden haben anlässlich der Verkündigung eines generellen Fahrverbotes für Motorzweiräder mitgeteilt, daß sie planen, das Verbot auch auf „Kleinwagen“ auszudehnen. Sie werden sich an dieser Definition wohl technisch die Zähne ausbeißen, aber der Plan allein ist schon ein Warnzeichen: da kommt in der Zukunft allerlei auf Fahrer und Hersteller zu. Und schöne Gegenreden helfen gar nichts. Man muß die Antilärm-Fanatiker mit ihren eigenen Waffen schlagen: mit leisen, mit noch leiseren Triebwerken. Auch im Roller und gerade im Roller. Si

Zündapp Bella (In Klammern mit Seitenwagen)

Zündapp-Werke GmbH,
München,
Anzinger Str. 1

R 203/204

1865 DM

199 ccm
= 29 DM Steuer und
92 DM Versicherung
im Jahr

12 PS

Verbrauch

(durchschn. Fahrweise)
3,8 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten

bei 4000 km im Jahr

ca. 570 (614) DM

bei 8000 km im Jahr

ca. 742 (830) DM

Spitze 90 km/h

Beschleunigung

0-60 km/h in 10 sec

0-80 km/h in 19 sec

Einzylinder-Zweitakt-

Motor

Kette zum Hinterrad

Kühlung durch

Fahrtwind

R 154

1585 DM

147,9 ccm
= 22 DM Steuer und
60 DM Versicherung
im Jahr

7,3 PS

Verbrauch

(durchschn. Fahrweise)
3,5 Liter/100 km

Gesamt-Betriebskosten

bei 4000 km im Jahr

ca. 520 DM

bei 8000 km im Jahr

ca. 680 DM

Spitze 80 km/h

Beschleunigung

0-60 km/h in 12 sec

0-80 km/h in 40 sec

E-Starter

4 Gänge, Fußschaltung

vorn Schwinggabel

hinten Schwinggabel

Reifen 3,50-12

Bella 154 (150 ccm, mit E-Starter, Sitzbank, ohne Seitengepäckträger, 1585 DM), Bella 203 (200 ccm, 10 PS, E-Starter, Sitzbank, mit Seitengepäckträger, 1795 DM), Bella 204 (200 ccm, 12 PS, E-Starter, Sitzbank, mit Seitengepäckträger, verkl. Lenker, 1865 DM), Bella 204 K (200 ccm, 12 PS, Kickstarter, Sitzbank, mit Seitengepäckträgern, 1795 DM). Bella 204 serienmäßig zweifarbig, alle anderen Modelle einfarbig Reserverad mit Halterung 95 DM.

Bedienung und Ausstattung: Exakte Fußschaltung, kein Handschuhkasten, Werkzeugkasten unter Nummernschild nicht abschließbar, Kraftstoffhahn von außen mit Zündschlüssel betätigt (unpraktisch beim Schalten auf Reserve), Karosserie nicht einfach abnehmbar. Gut für Seitenwagen. Platz für Aktentasche und Gepäckträger günstig, sehr vorteilhafte ausklappbare Seitengepäckträger (nicht bei Bella 154).

Sitzposition und Fahreigenschaften: Kühlluft-tunnel stört nicht, günstige Sitzposition für Fah-

Länge 1,93 m

Breite 0,66 m

Höhe 0,95 m

Gewicht ca. 145 kg

Zuladung 159 kg

(nur Bella 204.)

einschl. Seitenwagen

232 kg (2 Personen)



rer und Beifahrer, sehr gute Federung, befriedigende Lenkeigenschaften, besonders geeignet für schlechte Wege.

Motor: Sehr robust, dauerhaft und leistungsfähig, wenn auch recht laut. Nur geringfügiger Leistungsunterschied zwischen 203 und 204.

Pluspunkte: Ausreifeung, sehr kräftige Bauart, robuster Motor.

Minuspunkte: Motor für den Fahrer sehr laut hörbar, Nachlassen der Lenkeigenschaften bei belastetem Heck (Seitengepäckträger benutzen).

Unser Test: Bella 204 Heft 7/1958, Bella 203 Heft 1/1958, Bella 154 Heft 1/1957.

Wir alle fahren gern im Prinz



Hausfrau



Ingenieur



Maschinenschlosser



Handelsvertreter



Schüler



Klempner



Sekretärin



Serienmäßig mit Liegesitzen und Drehfenstern

NSU-Prinz

solide - schnell
sicher - sportlich

20 PS / 30 PS
100 km/h / 120 km/h
5-6 Liter/100 km

Beschleunigung von
0-60 km/h in 11 sec.
(Prinz 30: 9,3 sec.)

Mit 4,3 mkg
höchstes Drehmoment
seiner Klasse.

Hervorragende
Straßenlage,
prächtige Bremsen,
große Sicherheit.



Wohl dem, der einen Prinz besitzt !

Das Moped heute – und morgen ?

Die Verkaufssaison für Mopeds, die in den vergangenen Jahren etwa zu Pfingsten als beendet galt, hat in diesem Jahr erstmalig wieder eine Verlängerung bis weit in den Sommer hinein erlebt. Obwohl insgesamt die Fertigungsziffern der deutschen Mopedindustrie gegenüber dem Vorjahr weiter etwas geringer geworden sind, ergab dieses auf einen längeren Zeitraum verteilte Käuferinteresse für die beim vorläufigen Bereinigungsprozeß übriggebliebenen Hersteller einen starken, nicht vorausgesehenen Druck mit daraus resultierenden mehrmonatlichen Lieferfristen für besonders begehrte Modelle. Es wäre aber falsch, aus diesen Tatsachen nun etwa den Schluß ziehen zu wollen, daß der Moped-Sektor der deutschen Kraftfahrzeugwirtschaft etwa völlig gesundet sei und daß sich die wirren Verhältnisse der letzten krisenhaften Jahre stabilisiert hätten. Noch immer ist der wirtschaftliche Bereinigungsprozeß keinesfalls abgeschlossen – und vom technischen Gesichtspunkt gesehen ist die Zwitterstellung des Mopeds auch im letzten oder gerade im letzten Jahr eher noch krasser geworden.

Der grundsätzliche Fehler in der Moped-Entwicklung der letzten Jahre liegt wohl überwiegend darin, daß man den ursprünglich gedachten Käuferkreis ganz aus dem Auge verlor: schließlich sollte das Moped ja doch mehr und mehr die moderne Ablösung des mit Muskelkraft fortbewegten Fahrrads sein, sollten sich seine Käufer zum Großteil aus bisherigen Radfahrern und Fahrradinteressenten rekrutieren. Von diesem vorgezeichneten Weg wich man aber immer weiter ab: während, wie die steigenden Umsätze in Fahrrädern zeigen, sehr viele bisherige und neu zukommende Fahrrad-Interessenten im Moped durchaus nicht „ihr“ Fahrzeug sahen, bestimmten – von der Industrie und der sie dabei willig unterstützenden Händlerschaft im eigentlichen Sinne völlig verkannt – die Wünsche derjenigen Käufer maßgeblich die technische Entwicklung, die im Grunde gar kein Fahrrad mit Hilfsmotor, sondern ein leichtes Motorrad wünschten und die ein solches Fahrzeug in dem völlig veralteten und zusammengebrochenen Motorrad-Programm der deutschen Industrie nicht fanden.

Es konnte nicht ausbleiben, daß die damit immer mehr steigenden Ansprüche an Leistung und Ausstattung von Mopeds im Rahmen einer 33 kg-Begrenzung nicht zu schaffen waren, und schließlich blieb dem Gesetzgeber nichts anderes übrig, als dem Drängen der Industrie und der Gefährlichkeit eines unverantwortlich billigen Leichtbaues auszuweichen und die integrierende Gewichtsbegrenzung völlig fallen zu lassen. Der Versuch, nun wenigstens durch eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit den gedachten Mopedcharakter zu erhalten, brachte die unglückselige 40 km/h-Vorschrift, die ebenso entwicklungsfremd wie verkehrgefährdend ist. Und als man der Behörde seitens der Industrie schließlich noch das zweiseitige Moped abgeschwätzt hatte, war damit eine weitere billige Konzession an die Käuferwünsche und der letzte Beweis dafür gegeben, daß man Fahrzeuge baut, die Mopeds heißen, aber keine sind, und die Motorräder sein wollen, aber ebenfalls keine sind.

Doppeltes Gewicht und doppelter Preis gegenüber 1953 – das ist die nüchterne Kennzeichnung des Mopeds von 1959/60. Und es ist klar, daß sich in dieser Ausweitung der ursprünglichen Konzeption der rabattinteressierte Händler um ebenso viel wohler fühlt wie der Kaufmann und vor allem der entwickelnde und bauende Techniker im Herstellerwerk. Zunächst mal hat auch der Mopedkäufer seinen Vorteil von der großzügigen Lockerung der

dem Konstrukteur ursprünglich angelegten Zügel (die ihn zu zwar technisch modernem, unter dem ewigen Preisdruck seines kaufmännischen Vorgesetzten aber immer riskanter gewordenen Leichtbau zwangen). Jetzt war es ja möglich, dem sogenannten Moped alle die Attribute zu geben, die der motorrad-suchende Kaufinteressent sich vorstellt: das Vollschwingen-Fahrgestell, den großen Tank, weitgehende Verkleidung, Kettenkasten, große Vollnabenbremsen, größere Bereifungsdimensionen, Sitzbank und Sozialsfähigkeit, nicht zuletzt das Dreiganggetriebe. Alles Dinge, die man vom Motorrad her kannte – und die man nun aufs Moped übernahm; nicht immer mit gleichem funktionellem Wert, aber doch wenigstens als mehr augenfällige denn technisch wertvolle Attrappe.

Denn das ist ja das Gefährliche an dieser ganzen Entwicklung: die 40 km/h-Begrenzung läßt den Kunden zunächst von der Fahrgestellseite her gar nicht merken, daß so vieles, was er an seinem Super-Luxus-Modell oder seinem Sportmoped so sehr als Kennzeichen des Motorrades und als Berechtigung für den um soviel höher gewordenen Preis ansieht, technisch betrachtet nichts anderes als Attrappe ist, und für ihn ist es außerordentlich schwer, die Erzeugnisse der wenigen Hersteller zu erkennen, die einen wirklich reellen Gegenwert für den höheren Preis liefern und Fahrzeuge, deren Bauteile auch bei höheren Geschwindigkeiten die Berechtigung dieses höheren technischen Aufwands unter Beweis stellen könnten. Denn – das muß hier deutlich gesagt werden: es gibt durchaus Modelle, die mit Verantwortungsbewußtsein gebaut werden und damit ohne weiteres geeignet wären, die Fahrzeugkategorie darzustellen, auf die wir am Schluß unserer Betrachtungen noch kommen werden.

In einem Punkt allerdings wurde der technische Irrweg, den man in den letzten Jahren ging (und durch die 40 km-Begrenzung gehen mußte) so recht offensichtlich: in dem Augenblick nämlich, als sich der Gesetzgeber den Argumenten der Industrie nicht mehr verschließen konnte, daß ja nunmehr die dank der entfallenden Gewichtsbegrenzung soviel stabileren Fahrgestelle ohne weiteres auch soziustauglich sein müßten, zeigte sich der ganze technische Widersinn der Leistungsdrosselung. War es bei einem einsitzigen Moped, bei dem das Verhältnis Eigengewicht: Zuladung in dem einigermaßen konstant bleibenden Verhältnis 1:1 – 1:1,5 lag, noch möglich, auch mit einem 50 ccm-Motor, dem man lediglich die Leistungsspitze durch Füllungs-drosselung abgeschnitten hatte, brauchbare Fahrwerte zu erzielen, so wurde das nun anders. Beim zweiseitigen Moped liegt das angegebene Verhältnis zwischen 1:1 und 1:3 – und in einem solchen Vehikel wird der mit den bis dahin angewandten Mitteln gedrosselte Motor entweder das Fahrzeug zu schnell laufen lassen oder zur lahmen Ente stempeln. Das hatten natürlich beide schnell heraus – der Gesetzgeber, der mehr und mehr Meldungen von „zu schnellen“ Mopeds erhielt, wie auch der Kunde, der über das am Berg ebenso wie bei der Beschleunigung im gefährlichen Stadtverkehr müde Super-Modell verärgert war.

So war es die für die Saison 1959 zu lösende – und mit den verschiedensten technischen Mitteln leidlich gelöste – Aufgabe, 50 ccm-Mopedmotoren „mit unten was drin“ zu bauen, Motoren also, die im unteren Drehzahlbereich eine füllige Leistungslinie zeigen, deren Charakteristik man aber so ausgelegt hat, daß sie – unabhängig von der Höhe der jeweiligen Zuladung – sich nur wenig überdrehen lassen.

Zweiseitiger-Mopeds mit derartigen Motoren waren in der Saison 1959 das große Geschäft, und auch die, die von vornherein die etwas billigere einsitzige Ausführung kauften, profitierten von der wesentlich günstigeren Gesamtcharakteristik der neuen (aus Rationalisierungsgründen natürlich auch in die Einsitzer eingebauten) Motoren.

Inzwischen zogen aber Wolken am Moped-Horizont auf: das schon seit Jahren über den Köpfen schwebende Damokles-Schwert des Führerscheins senkte sich bedrohlich tiefer, und es muß als sicher angesehen werden, daß im nächsten Jahr auch für den Mopedfahrer ein irgendwie gearteter Befähigungsnachweis verlangt werden wird. Von einem regulären Führerschein (den es ja auf der erleichterten Basis lediglich der Verkehrsfragen-Prüfung bereits gibt) möchte man gern absehen – die Behörde möchte ihn wegen des kaum zu bewältigenden administrativen Aufwandes nicht, Industrie und Handel befürchten schlagartige Umsatzrückgänge für Mopeds. Wobei diesen Befürchtungen sicherlich das auffällig geringe Interesse für das mit Führerschein 4 zu fahrende, gegenüber dem Moped nur unwesentlich teurere, technisch und verkehrsmäßig aber ungleich hochwertigere 50er Kleinstkraftrad recht gibt. So wird man sich also wohl zunächst mit der Notlösung einer Mopedfahrlaubnis begnügen, die auf Grund glücklich beantworteter Quiz-Fragen auf einem vorbereiteten Fragebogen allerdings kaum Aussicht bietet, daß sie eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bringt. Manchmal kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß man mit einem derart wertlosen Papier lediglich der vox populi ausweichen will, die ihrer steigenden Abneigung gegen den Mopedfahrer schlechthin immer lauter Ausdruck gibt.

All das zeigt nur, in welche Sackgasse die Mopedentwicklung geraten ist. Und es wäre wohl an der Zeit, sie endlich, nicht zuletzt im Interesse der Zweiradinteressenten auf breiter Basis, da wieder herauszuführen. Der Weg sollte eigentlich klar sein: man schaffe mit heutigen technischen Mitteln wieder ein wirkliches Moped, d. h. ein Fahrrad mit Hilfsmotor, gewichts- und geschwindigkeitsbegrenzt, und schaffe gleichzeitig die Voraussetzungen, daß alle technische Weiterentwicklung an diesem Objekt in den gesteckten Grenzen bleiben muß (wenn die deutsche Industrie an einer solchen Entwicklung nicht interessiert ist, wäre das auch kein Beinbruch, der Gemeinsame Markt wird in den nächsten Jahren ausreichend Möglichkeiten bieten, den großen Käuferkreis zu beliefern, der nach wie vor ein solches wirkliches Moped verlangt – Hannibal steht da schon ante portas – unter der Marke Velosolex!). Diesem wirklichen Moped lasse man alle Vergünstigungen, die der Gesetzgeber dem Fahrrad mit Hilfsmotor einst gab.

Und außerdem ziehe man den Kopf nun endlich aus dem Sand und gebe denen, die wie schon früher ein Motorrad oder einen Roller haben wollen, aber nicht mehr den schweren Dampfer der Nachkriegsjahre, sondern ein Produkt modernen, wirtschaftlichen Leichtbaues, das leichte Motorrad (bzw. den mit ihm parallel entwickelten Roller). Das heißt: weg mit der Geschwindigkeitsbegrenzung für das heutige, noch unsinnigerweise mit Fahrradrudimenten behaftete Moped, Bau von Fahrwerken, die der Leistung ungedrosselter Motoren von 1960 entsprechen – von Motoren allerdings, deren Hubraum man nicht bei 50 ccm begrenzen sollte. Die man vielmehr bis 75 ccm in den Geltungsbereich des dann für diese Kategorie kleinster Motorräder zu fordernden, erleichterten Führerscheins 4 einschließen sollte.

Nur eine solche Entscheidung entspräche dem heutigen technischen Stand, den Verkehrsverhältnissen – und würde nicht zuletzt geeignet sein, die Abneigung gegen den Mopedfahrer langsam auszumerzen.

Ra.

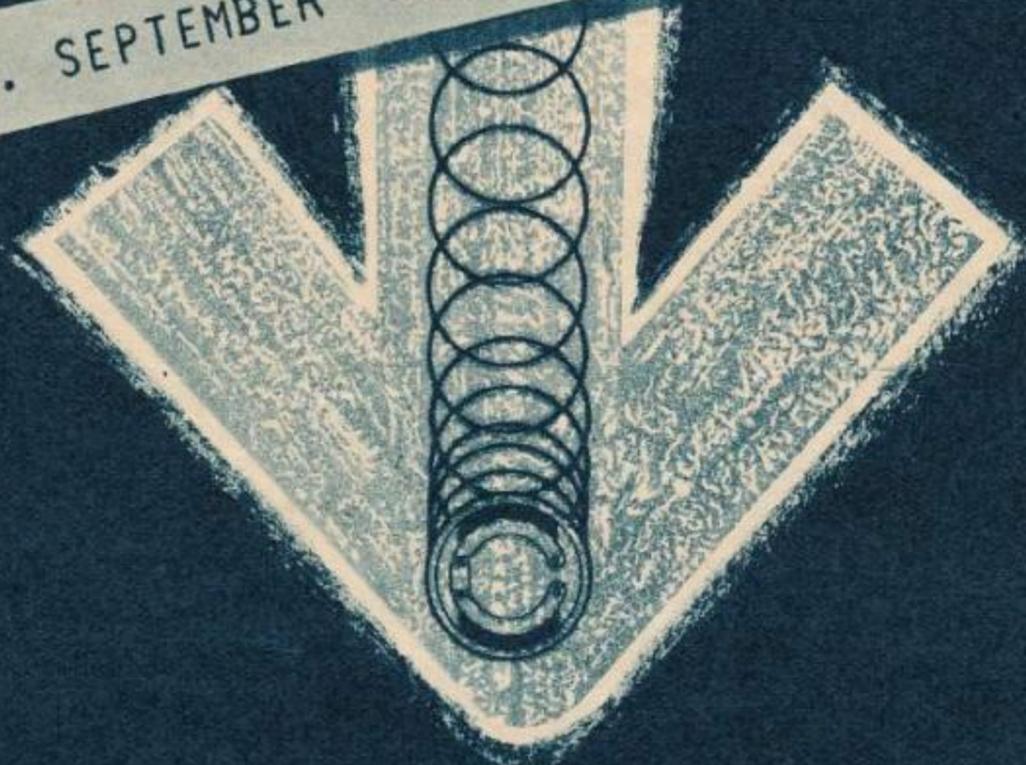
Halle 1a Stand 13

Neues von neuen Reibwerkstoffen

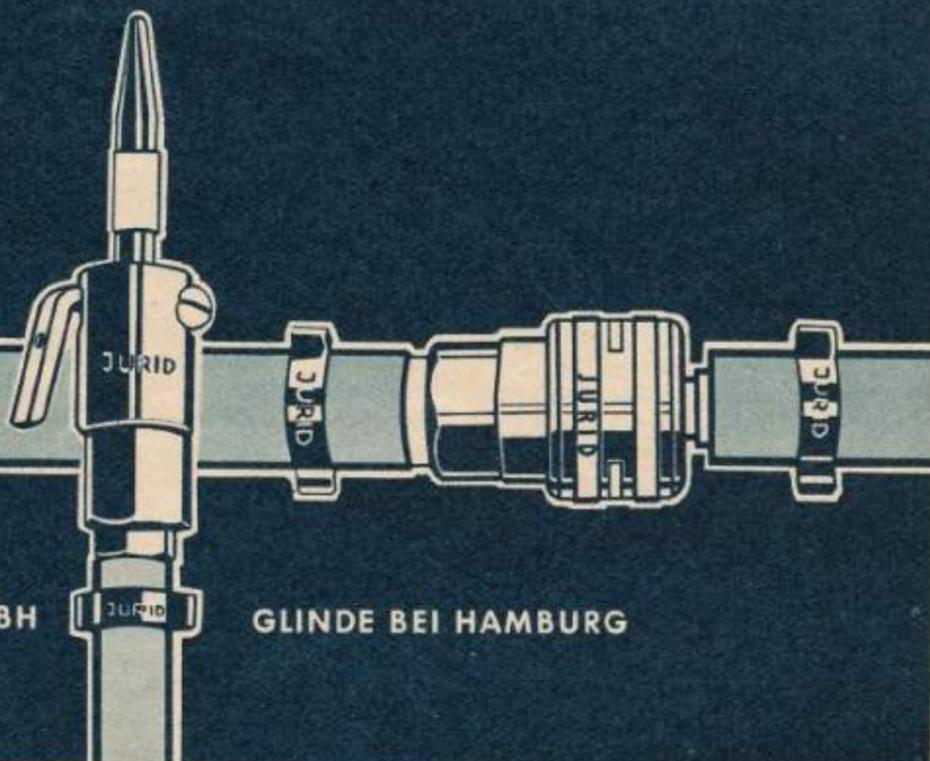
Halle 5 Stand 254

JURID für Preßluft-, Gas- und
Flüssigkeitsleitungen (Pat. Oetiker)

VOM 17. BIS 27. SEPTEMBER AUF DER IAA IN FRANKFURT



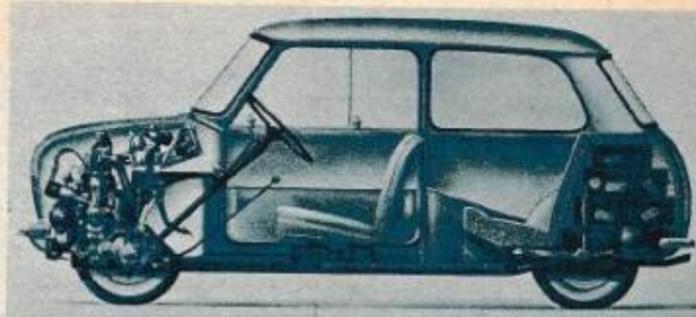
JURID



JURID-WERKE GMBH

GLINDE BEI HAMBURG

Austin 850 (Seven) Morris 850 (Mini Minor)



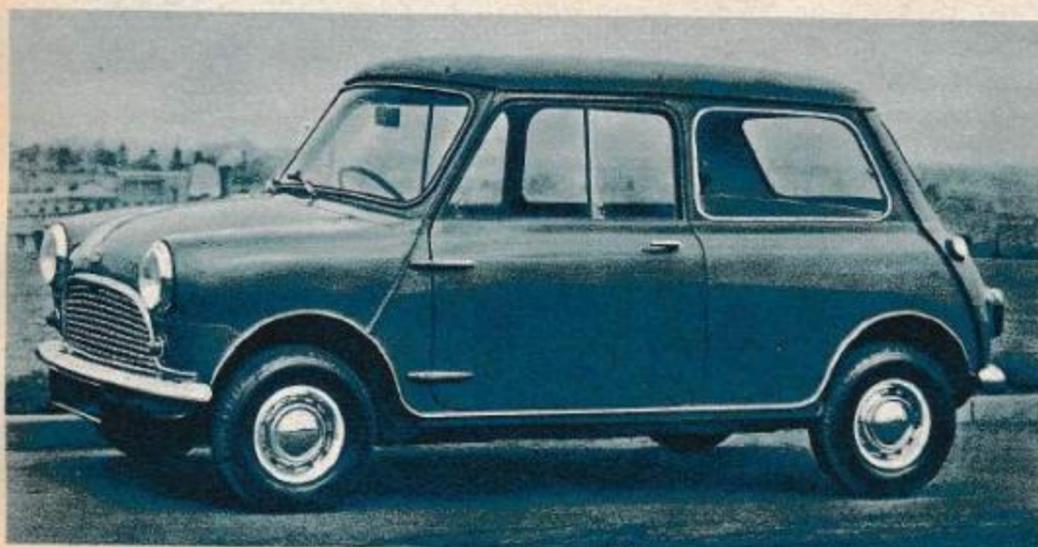
Die British Motor Corporation (BMC) hat einen neuen Kleinwagen herausgebracht, der verschiedene ganz ungewöhnliche und neuartige Konstruktionsmerkmale aufweist. Er erscheint unter zwei Markennamen, die Unterschiede zwischen dem Austin und dem Morris beschränken sich aber auf Frontgitter und kleine Ausstattungs-Unterschiede.

Es ist ein sehr sachlicher Wagen, äußerlich sogar häßlich zu nennen. Das wird mit der langen Entwicklungszeit zusammenhängen, und die Kastenwagen-Grundform hat immerhin einen guten technischen Sinn: der Wagen soll wenig Platz beanspruchen – bei möglichst großem Innenraum. Das ist in sehr bemerkenswerter Weise gelungen – sowohl Kopfraum als auch Breite und Fußraum (auch hinten!) sind außerordentlich reichlich, und die Gestaltung im einzelnen ist in gleicher Weise darauf angelegt, auch nicht den geringsten Raum zu verschonen. So sind die Armaturen um das zentrale Tachometer zusammen-

kupplung wird hydraulisch betätigt, die antreibenden Halbwellen haben innen elastische, außen normale Kardangelenke, die Räder sind an doppelten Querlenkern geführt und mit Gummielementen gefedert – eine Art dicker Gummiring, der um eine auf dem oberen Schwinghebel gelagerte senkrechte Strebe herumgelegt und außen in dem Preßblech-Hilfsrahmen gelagert ist, der als Fahrschemel das ganze Antriebsaggregat trägt und an sechs Punkten in Gummi an der selbsttragenden Karosserie gelagert ist. Auch die Hinterräder sind an einem solchen Fahrschemel gelagert; hier liegen die Gummielemente flach, und die Räder sind an einem langen gezogenen Schwinghebel geführt. Gummi ergibt an sich nur geringe Federwege; das soll durch lange Hebelarme der Querlenker vorn und Schwinghebel hinten ausgeglichen werden; Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten zeigen, daß man sich keineswegs auf die Eigendämpfung des Gummis verläßt.

Luxusausführung neben anderen Punkten einer etwas reichlicheren Ausstattung auch hinten ausstellbare Fenster vorhanden sind. Eine Fußraumbelüftung wäre dennoch vorteilhaft. Ferner ist uns der Kofferraum für einen Wagen dieser Preis- und Leistungsklasse zu klein.

Das sind nicht viele grundsätzliche Beanstandungen, und der Wagen bietet manches, was auf unserem Markt in dieser Form sonst nicht zu bekommen ist. Ein sehr heikler Punkt allerdings ist der Preis, der zwar der Leistungsklasse durchaus entspricht, den BMC-Wagen aber neben und über optisch und ausstattungsmäßig weit imposantere Wagen stellt. 5295 DM für das Standardmodell (Beifahrersitz nicht verstellbar,



Der Motor hat 850 ccm und 33,5 PS (deutsche DIN-Norm) bei 5500 U/min, es ist also für unsere Begriffe ein „großer Kleinwagen“, nur haben die Engländer nicht den höheren Hubraum mit Repräsentation verbunden; ausschließlich sachliche Gesichtspunkte bestimmten Gestaltung und Triebwerkswahl.

Nach allen bisherigen Beobachtungen ist tatsächlich ein recht bemerkenswertes Automobil gelungen: Ein-

stieg durchaus nicht kleinwagenmäßig beengt, Bedienungsorgane günstig (direkte Knüppelschaltung), reichlicher Innenraum, leises Triebwerk, erstklassige Fahreigenschaften, ausgeglichene Federung, gute Sicht. Die Wasserkühlung (mit längsstehendem Kühler, Zwangskühlung durch Gebläse) hat neben der Geräuschdämpfung auch den Vorteil besonders günstigen Temperaturengleichs, die rotierenden Massen des Motors sollen eine stabilisierende Kreiselwirkung ergeben, die der Kurvenneigung entgegenwirkt. Bedenken, die sich aus der hohen Anordnung eines relativ schweren Triebwerks in einem leichten Wagen ergeben könnten, sind mit so etwas nicht zu entkräften, aber die Fahreigenschaften sind wirklich zufriedenstellend – sogar ohne Torsionsstabilisator.

Man ist leicht geneigt, über Neuerscheinungen mit interessanten technischen Merkmalen die Fassung zu verlieren, deshalb hier gleich die Punkte, die unsere Anerkennung einschränken: Äußerlich hätte sich bei allem Bekenntnis zur Sachlichkeit gewiß eine architektonisch günstigere Aufgliederung finden lassen; ein betont wirtschaftliches Auto braucht nicht unbedingt schön zu sein, aber es soll so schön wie möglich sein, und man kennt genügend Beispiele für sachliche und dennoch elegante Gestaltung. Schiebefenster in den Türen schätzen wir durchaus nicht, auch wenn sie große Ablagefächer in den Türen ermöglichen. Abgesehen von den Problemen der Führung dieser Fenster (Einfrieren, Feuchtigkeit) ermöglichen sie erfahrungsgemäß im Sommer häufig nur eine unzureichende Belüftung des Wageninneren, wozu man allerdings anerkennen muß, daß der BMC-Wagen doppelt verschiebbare Fenster hat, die eine wesentlich bessere Belüftung ermöglichen als einfach verschiebbare Fenster, und daß zudem bei der



festen Fenster hinten), 5780 DM für das Luxusmodell (mit verstellbarem Beifahrersitz, Ausstellfenstern, Scheibenwascher, Chromschmuck) – jeweils einschließlich Heizung – und noch ein Zuschlag für Kunstlederausstattung machen den Kauf eines BMC-Wagens ausschließlich für einen engeren Kreis von Interessenten schmackhaft, für die die absolute Funktionstreue und die technischen Pluspunkte den Ausschlag geben.

Wir hoffen, bald einen Wagen testen zu können. Si

gefaßt und die kleinen Bedienungshebel eng konzentriert darunter, so daß statt eines üblichen Armaturenbretts eine enorm große Ablagefläche entstand. Große Ablagefächer befinden sich auch nicht nur in den Türen, sondern dazu noch neben den Hintersitzen, ferner ist vor dem Rückfenster noch eine Ablage üblichen Formats vorhanden und unter dem Rücksitz ist etwas Stauraum, für den es eingebaute Körbe gibt. Demgegenüber ist der Gepäckraum im Heck enttäuschend klein, und außerdem liegt unten das Reserverad darin. Daß man dennoch sehr viel Zeug transportieren kann, allerdings ungeschützt, wird durch den Rückgriff auf ein altes, etwas primitives Rezept erreicht: die Gepäckraumklappe bildet in geöffneter Stellung einen großen Außengepäckträger.

Es kam nun bei diesem Wagen vor allem auch darauf an, den Raum für das Triebwerk möglichst einzuschränken, ohne deshalb zu einer irgendwie primitiven Konstruktion greifen zu müssen. Die BMC-Ingenieure fanden da eine Lösung, die in revolutionärer Weise die erstrebenswerteste Motoranlage, einen wassergekühlten Reihen-Vierzylinder – mit außerordentlich raumsparender Antriebsanlage verbindet: der Motor liegt quer im Bug und arbeitet auf die Vorderräder. Frontantrieb bringt die bekannten Vorteile für die Straßenlage, bedeutet aber bei den bisher üblichen Lösungen eine sehr lange Nase und schließt den Reihen-Vierzylinder bei kleinen Wagen parktisch aus. Beim BMC-Wagen löst die Querstellung des Motors dies Problem, und man wurde auch mit den anderen Problemen die sich aus der Querstellung ergeben fertig: das Getriebe liegt nicht in Flucht der Kurbelwelle, sondern parallel zu ihr unter dem Motor. Daß der Motor dadurch recht hoch liegt, hielt man anscheinend für zumutbar. Die Trocken-

Technische Daten:

Motor:

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, querstehend im Bug, Bohrung x Hub 62,9 x 68,26 mm, Hubraum 848 ccm, Verdichtung 8,3, Leistung 34,5 PS (DIN) bei 5500 U/min, max. Drehmoment 6,1 mkg bei 2900 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5500 U/min) 12,3 m/sec, hängende Ventile (Stößstangen und Kipphebel), 3 Kurbelwellenlager, Wasserkühlung (Pumpe, 3 Liter), Druckumlaufschmierung (4,5 Liter), 1 SU-Vergaser HS 2, Kraftstoffzufuhr mechanische Pumpe, 25-Liter-Tank links im Heck, Batterie 12 Volt 34 Ah.

Kraftübertragung:

Hydrostatisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Viergang-Getriebe (II bis IV synchronisiert) mit Stockhebel in Wagenmitte, Getriebe und Differential am Motor angeblockt.

Fahrwerk:

Selbsttragende Karosserie, vorn doppelte Querlenker an Fahrschemel, je ein Ring-Gummielement, Teleskopstoßdämpfer, hinten gezogene Schwingarme mit Ring-Gummielementen, Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, Reifen 5,20-10, hydraulische Bremsen, Bremsfläche 435,4 cm², Handbremse mechanisch auf Hinterräder.

Maße und Gewichte:

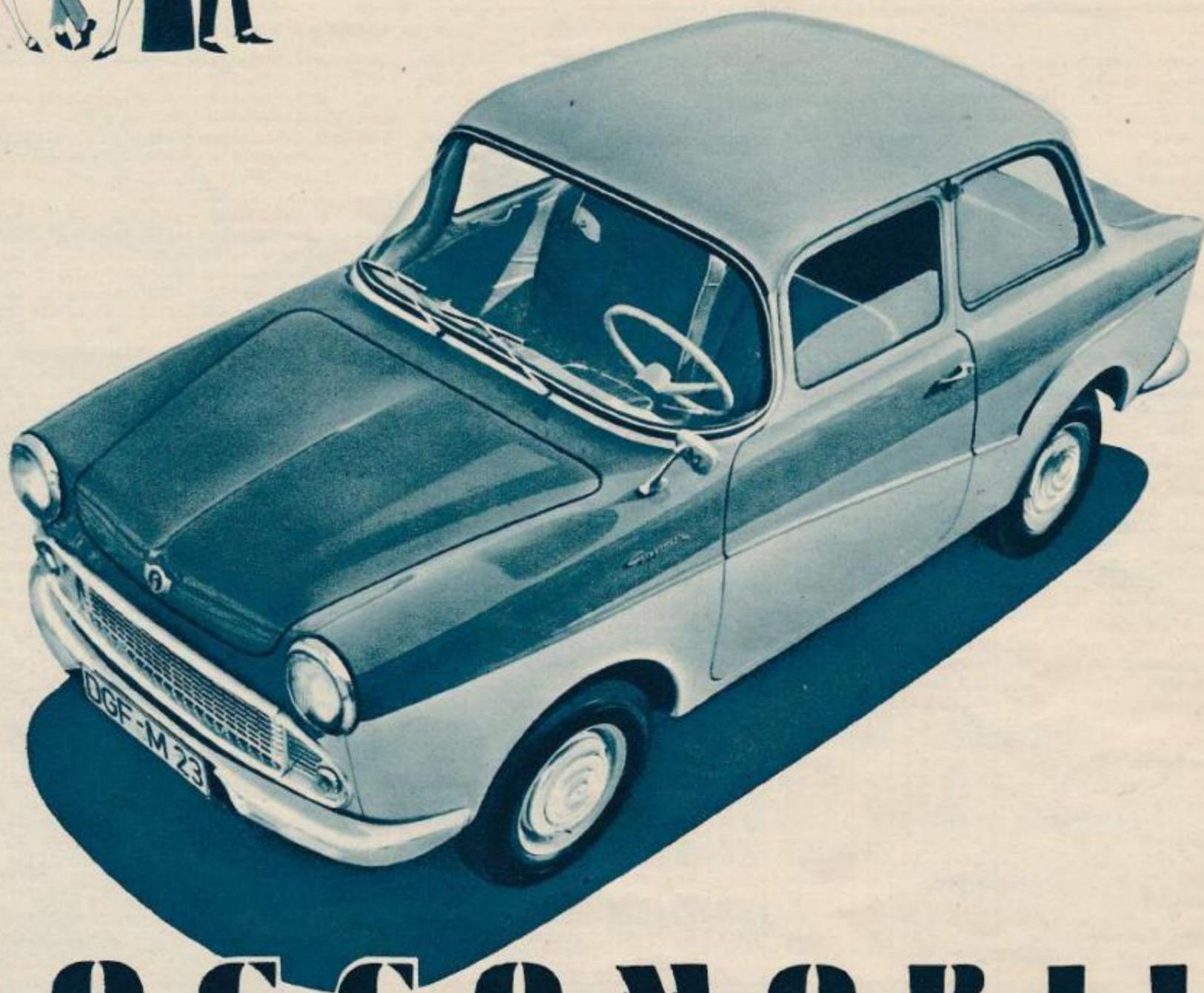
Radstand 2030 mm, Spurweite 1210/1140 mm, Außenmaße 3050 x 1390 x 1350 mm, Wendekreis-Durchmesser 9,1 m, Leergewicht vollgetankt ca. 590 kg, zulässiges Gesamtgewicht ca. 900 kg.

Leistungsgewicht:

Beim Leergewicht 17,3 kg/PS
voll belastet ca. 26 kg/PS



**Vier Personen
fanden ihr Auto...**



G O G G O M O B I L

Dieser bildschöne Viersitzer erfüllt ihre Forderungen nach einem behaglichen Passagierraum, in dem jeder von ihnen bequem sitzen kann. Sie verlangten aber vor allem einen Kofferraum für ihr Gepäck, denn sie lehnen es verständlicherweise ab, zwischen Gepäckstücken zu reisen. Sie wollen auch keine teureren Spezialkoffer kaufen, um sie in irgendwelchen Wagenteilen zu verstauen. Das GOGGOMOBIL T 600/T 700 – jetzt **ISAR** genannt – erfüllt ihre Forderungen, denn mit seinem $\frac{1}{3}$ cbm großen **Kofferraum im Heck**, diebessicher abschließbar, von außen zugänglich, haben sie genau das, was sie wollen: Ein Fahrzeug mit kleinen Haltungskosten und dem Komfort der Mittelklasse.

Weitere Vorzüge: Vollsynchronisiertes Getriebe, System Porsche • übersichtliches Armaturenbrett • Einblick-Instrument mit Drucktasten-Bedienung • Normverbrauch 5,3/5,6 Liter durch Solex-Einvergaser • Spitze 102/112 km/h.

HANS GLAS GMBH · GOGGOMOBIL-WERKE · DINGOLFING



Die technischen Daten aller Mobile und Kleinwagen

Typ	Motor	Motoranordnung	Hub x Bohrung mm	Ventilsteuerung	Verdichtung	Hubraum ccm	Leistung PS bei U/min	max. Drehmoment mkg bei U/min	Radstand mm	Außenmaße Länge x Breite x Höhe mm	Spur vorn/hinten mm	Reifen	Gewicht kg	Leistungsgewicht kg/PS	Höchstgeschwindigkeit km/h	Verbr. Liter/100 km
Austin Seven - (Morris MM)	4 Zyl. 4 T	F	62,9x68,3	OHV	8,3	848	33,5/5500	6,1/2900	2000	3054x1350x1390	1206/1164	5.20-10	585	17,5	112	6-7
Austin-Healey Sprite	4 Zyl. 4 T	F	62,9x76,2	OHV	8,3	948	42,5/5000	7,1/3300	2030	3490x1350x1260	1160/1140	5.20-13	660	15,5	125	8
Bianchina	2 Zyl. 4 T	H	66x70	OHV	7	479	15/4500	2,9/2500	1840	2985x1340x1320	1121/1135	125-12	490	32,6	95	5,5
Bianchina Spezial	2 Zyl. 4 T	H	67,4x70	OHV	8,6	499	21/4500	3,3/3800	1840	2985x1340x1320	1121/1135	125-12	490	23,3	110	6
Berkeley B 95	2 Zyl. 4 T	F	70x90	OHV	7,25	692	41/5500	4,9/4000	1780	3130x1280x1050	1120/1120	5.20-12	320	8,4	140	7-8
BMW Isetta 250	1 Zyl. 4 T	H	68x68	OHV	6,8	245	12/5800	1,5/4500	1500	2285x1380x1340	1200/520	4.80-10	350	29,1	85	5
BMW Isetta 300	1 Zyl. 4 T	H	72x73	OHV	7,1	298	13/5200	1,9/4600	1500	2285x1380x1340	1200/520	4.80-10	350	26,9	85	5
BMW 600	2 Zyl. 4 TB	H	74x68	OHV	6,8	582	19,5/4500	4/2800	1700	2900x1400x1375	1220/1160	5.20-10	560	28,7	100	6,5
BMW 700 Limousine	2 Zyl. 4 TB	H	73x78	OHV	7,5	696	30/5500	5,2/3200	2120	3540x1480x1320	1270/1200	5.20-12	640	21,3	120	7
BMW 700 Coupé	2 Zyl. 4 TB	H	73x78	OHV	7,5	696	30/5000	5,2/3200	2120	3540x1480x1260	1270/1200	5.20-12	630	21,0	125	7,5
Citroën 2 CV	2 Zyl. 4 TB	F	66x62	OHV	7	425	12,5/4200	2,4/2500	2400	3780x1480x1600	1260/1260	125-400	530	42,4	80	5
daf 600	2 Zyl. 4 TB	F	76x65	OHV	7	590	22/4000*)	4,5/2500*)	2050	3600x1440x1380	1180/1180	5.20-12	600	21,7*)	90	6,5
DKW-Junior	3 Zyl. 2 T	F	68x68	-	8	741	34/4300	6,5/2500	2175	3950x1580x1400	1180/1200	5.20-12	680	20,0	115	7,5
Fiat 500	2 Zyl. 4 T	H	66x70	OHV	7	479	15/4500	2,9/2500	1840	2970x1320x1325	1121/1135	4.80-12	470	31,4	90	5,5
NSU-Fiat Weinsberg	2 Zyl. 4 T	H	66x70	OHV	7	479	15/4500	2,9/2500	1840	2970x1320x1325	1121/1135	4.80-12	500	33,3	90	6
Fiat 600/NSU-Fiat Jagst	4 Zyl. 4 T	H	50x56	OHV	7	633	20/4600	4/2800	2000	3215x1380x1405	1144/1154	5.20-12	600	30,0	100	6,5
Fiat Multipla	4 Zyl. 4 T	H	50x56	OHV	7	633	20/4600	4/2800	2000	3215x1380x1405	1144/1154	5.20-12	730	36,5	90	7,5
Fiat 600 Derivazione ABARTH	4 Zyl. 4 T	H	61x64	OHV	9	747	41,5/5500	5,8/3500	2000	3215x1380x1405	1150/1160	5.20-12	585	14,0	130	6-7
FMR KR 200/201	1 Zyl. 2 T	H	65x58	-	6,3	191	9,7/5000	1,5/3800	2030	2820x1220x1200	1080/ -	4.40-8	240	24,2	90	4,5
FMR Tg 500	2 Zyl. 2 T	H	67x70	-	6,5	493	19,5/5000	3,4/4000	1885	3000x1270x1240	1100/1044	4.40-10	390	20,0	120	7
Goggomobil T 250	2 Zyl. 2 T	H	53x56	-	6	245	13,6/5400	2/4200	1800	2900x1280x1310	1090/1090	4.40-10	415	30,6	85	6
Goggomobil TS 250	2 Zyl. 2 T	H	53x56	-	6	245	13,6/5400	2/4200	1800	3035x1370x1235	1045/1055	4.80-10	480	35,3	90	6
Goggomobil T 300	2 Zyl. 2 T	H	58x56	-	6	293	15/5000	2,3/3800	1800	2900x1280x1310	1090/1090	4.40-10	415	27,6	90	6
Goggomobil TS 300	2 Zyl. 2 T	H	58x56	-	6	293	15/5000	2,3/3800	1800	3035x1370x1235	1045/1055	4.80-10	480	32,0	95	6
Goggomobil T 400	2 Zyl. 2 T	H	67x56	-	6	392	20/5000	3,3/4000	1800	2900x1280x1310	1090/1090	4.40-10	415	20,8	100	6,5
Goggomobil TS 400	2 Zyl. 2 T	H	67x56	-	6	392	20/5000	3,3/4000	1800	3035x1370x1235	1045/1055	4.80-10	480	24,0	105	6,5
Goggomobil LT 250 ¹⁾	2 Zyl. 2 T	H	53x56	-	6	245	13,6/5400	2/4200	1800	2910x1300x1700	1055/1040	4.80-10	600	44,1	65	6,5
Goggomobil T 600	2 Zyl. 4 TB	F	72x72	OHV	7	586	20/5000	4/3300	2000	3430x1470x1380	1200/1170	4.80-12	640	32,0	100	6,5
Goggomobil T 700	2 Zyl. 4 TB	F	78x72	OHV	7,2	688	29,5/4900	5/3500	2000	3430x1470x1380	1200/1170	4.80-12	640	21,7	110	7
Goggomobil Kombi ²⁾	2 Zyl. 4 TB	F	78x72	OHV	7,2	688	29,5/4900	5/3500	2000	3430x1470x1390	1200/1170	5.20-12	700	23,7	100	7,5
Goggomobil 700 Coupé	2 Zyl. 4 TB	F	78x72	OHV	9,5	688	34/5500	5,5/3500	1800	3180x1390x1225	1150/1150	4.80-12	540	16,9	135	7,5
Lloyd Alexander TS	2 Zyl. 4 T	F	77x64	OHC	7,2	596	25/5000	4/3000	2000	3355x1410x1400	1050/1100	4.25-12	565	22,6	110	6,5
Lloyd LT 600 ³⁾	2 Zyl. 4 T	F	77x64	OHC	6,6	596	19/4500	3,9/2500	2350	3550x1458x1630	1200/1200	5.60-13	715	37,6	85	7,5
Lloyd Arabella	4 Zyl. 4 TB	F	60x69	OHV	7,5	897	38/4800	6,2/2500	2200	3800x1510x1395	1200/1220	5.20-13	695	18,0	120	7
NSU-Prinz	2 Zyl. 4 T	H	75x66	OHC	6,8	583	20/4600	4,2/2250	2000	3145x1420x1370	1200/1200	4.40-12	510	25,3	105	6,5
NSU Prinz 30	2 Zyl. 4 T	H	75x66	OHC	7,5	583	30/5500	4,3/3000	2000	3145x1420x1370	1200/1200	4.40-12	510	16,8	120	7
NSU Sportprinz	2 Zyl. 4 T	H	75x66	OHC	7,5	583	30/5500	4,3/3000	2000	3620x1450x1245	1200/1200	4.40-12	520	17,2	130	7,5
Renault 4 CV	4 Zyl. 4 T	H	54,5x80	OHV	7,75	747	20/4500	4,6/2000	2100	3640x1430x1420	1220/1220	5.0-12	620	31,0	105	6,5
Renault Dauphine	4 Zyl. 4 T	H	58x80	OHV	7,75	845	26,5/4200	6,7/2000	2270	3945x1520x1400	1250/1220	5.0-12	660	25,2	115	7
Renault Gordini-Dauphine	4 Zyl. 4 T	H	58x80	OHV	8	845	40/5000*)	6,9/3300*)	2270	3945x1520x1400	1250/1220	5.50-15	680	17,0	125	8
Renault Floride	4 Zyl. 4 T	H	58x80	OHV	8	845	40/5000*)	6,9/3300*)	2270	4260x1570x1310	1250/1220	5.50-15	760	19,0	130	8
Steyr-Puch 500	2 Zyl. 4 TB	H	70x64	OHV	7,5	493	19/4600*)	3,2/2800	1840	2965x1320x1320	1120/1135	125-12	480	25,2	100	6
Vespa 400	2 Zyl. 2 T	H	63x63	-	6,6	393	14/4350	2,7/2200	1693	2854x1271x1250	1100/1100	4.40-10	380	27,2	90	6
Vespa-Ape	1 Zyl. 2 T	M	57x57	-	6,3	145	5,5/5500	n. a.	1650	2680x1260x1560	- /1060	4.00-8	260	47,4	60	5,5
Volkswagen	4 Zyl. 4 TB	H	77x64	OHV	6,6	1192	30/3400	7,7/2000	2400	4070x1540x1500	1305/1250	5.60-15	740	24,7	110	8,5
Volkswagen Karmann-Ghia	4 Zyl. 4 TB	H	77x64	OHV	6,6	1192	30/3400	7,7/2000	2400	4140x1630x1325	1305/1250	5.60-15	790	26,4	115	8,5

Die technischen Daten der Roller

Anmerkungen: 2 T = Zweitaktmotor, 4 T = Viertaktmotor; n. a. = keine Angaben vom Werk

Typ	Motor	Bohrung x Hub mm	Hubraum ccm	Leistung PS bei U/min	max. Drehmoment mkg bei U/min	Verdichtung	Außenmaße Länge x Breite x Höhe mm	Radstand mm	Leergewicht kg	Leistungsgewicht kg/PS	Reifen	Höchstgeschwindigkeit km/h	Verbrauch Liter/100 km
Dürkopp Diana	1 Zyl. 2 T	64x61	194	9,5/5500	1,5/4000	6,5	1640x740x1080	1290	147	15,5	3.50-10	85	3,5-4
Heinkel Tourist	1 Zyl. 4 T	60x61,5	174	9,2/5500	1,2/5000	7,4	2085x710x1000	1375	156	17,1	4.00-10	90	3
Manurhin Hobby	1 Zyl. 2 T	45x47	74	3/5000	0,47/4250	6	2010x600x970	1360	86	28,7	2.75-16	55	2,5
NSU-Prima III	1 Zyl. 2 T	57x57,6	146	7,4/5100	1,16/4100	6,5	1920x650x965	1200	130	17,9	3.50-10	77	3,5
NSU-Prima V	1 Zyl. 2 T	62x57,6	174	9,3/5100	1,4/4500	6,35	1920x650x965	1200	138	14,8	3.50-10	90	3,5-4
Vespa 125	1 Zyl. 2 T	54x54	124	4,6/5100	0,77/3300	6,5	1735x655x985	1180	87	20,7	3.50-8	65-70	2,5
Vespa Touren 150	1 Zyl. 2 T	57x57	144	5,72/5000	0,92/3000	6,5	1735x710x1012	1180	95	16,5	3.50-10	75	2,5-3
Vespa GS 150	1 Zyl. 2 T	57x57	144	8/7500	0,95/4200	6,7	1700x730x1050	1180	111	13,8	3.50-10	85	4-4,5
Zündapp Bella R 154	1 Zyl. 2 T	57x58	148	7,3/4700	1,22/3350	6,7	1930x660x950	1320	145	19,9	3.50-12	80	3-4
Zündapp Bella R 204	1 Zyl. 2 T	64x62	199	12/5400	1,73/5400	6,4	1930x660x950	1320	145	12,2	3.50-12	90	4-4,5

Erläuterungen: 4 T = Viertaktmotor, 2 T = Zweitaktmotor; B = Boxermotor, sonst Reihenmotor; F = Motor im Bug; H = Motor im Heck; M = Motor unter dem Fahrersitz. OHV = hängende, durch Stoßstangen gesteuerte Ventile; OHC = obenliegende Nockenwelle.

*) Werte nach SAE-Norm. Stand der Tabelle: 15. September 1959

Anmerkungen: ¹⁾ auch mit 293 und 392-ccm-Motor lieferbar

²⁾ auch mit dem Motor des T 600 lieferbar

³⁾ auch mit verlängertem Radstand (2850 mm) lieferbar

⁴⁾ In Deutschland nur diese Ausführung D geliefert, Normalausführung 16/4600



9-P 274

Testfahrer für DUNLOP! Ohne Unterbrechung jagen DUNLOP-Testfahrer täglich über Bundesstraßen und Autobahnen.



DUNLOP-Testfahrer vor dem Start. Der Einsatzleiter gibt die Aufgabe bekannt und instruiert die Fahrer über die Methode, in der die Testfahrten auf den verschiedenen Strecken durchgeführt werden sollen.



Entscheidend gesteigerte Rutschfestigkeit bei Nässe. Auf naßglatter Straße testet DUNLOP die Rutschsicherheit. Ergebnis: höchste Sicherheit gegen Rutschen und Schleudern.

Über 2 Millionen Testkilometer jährlich

Tagaus – tagein erproben Männer wie er die Verbesserungen der Reifentechnik, überprüfen in jagender Fahrt die Reifen der Serienproduktion. Was Wissenschaftler, Chemiker und Reifentechniker erdacht haben, hier muß es sich bewähren. Nur auf solchen Testfahrten bei hohem Tempo, auf Straßen jeder Beschaffenheit, bei Wind und Wetter zeigt sich, was im Reifen steckt. Nur so gewinnt man Kenntnisse über Lebensdauer, Rutschfestigkeit und Kurvensicherheit der Reifen, wie sie die Praxis verlangt. Auch das ist DUNLOP-Arbeit – zu Ihrem Vorteil, zu Ihrer Sicherheit!

DUNLOP – Europas größte Gummiwerke

DUNLOP

dient der Sicherheit

PS ist nicht gleich PS

In unserer so auf äußere Optik eingestellten Welt ist es vornehmlich das Auge, das ein Auto kauft. Meistens gehört dieses Auge der Gattin. Der Ehemann hält sich mehr an die Anzahl der PS seines zukünftigen Wagens. Dies kristallklar erkennend, legen Automobilproduzenten vor allem Wert auf zwei Dinge: auf den modischen Zuschnitt ihres Erzeugnisses und auf eine gesunde Leistung im Rahmen der vertretenen Klasse.

Leider bringen die verschiedenen Leistungsangaben der automobilbauenden Länder viel Verwirrung in die Köpfe der Kauf-Kandidaten. Da man einmal am Tage ein gutes Werk tun soll, so soll nachstehend etwas Ordnung in diese merkwürdigen DIN-, CUNA- und SAE-Leistungsbegriffe gebracht werden.

Nur drei Länder sind es, in denen sich die Industrie an Normen gebunden sieht, nach denen die Motorleistung zu ermitteln ist. Das ist USA, in denen die SAE-Normen (Society of Automotive Engineers) verbindlich sind, ferner Italien, wo der Motor nach den CUNA-Normen (Commissione unificazione normalizzazione autoveicoli) auf den Prüfstand kommt und schließlich Deutschland, schon seit jeher besonders normenbewußt, wo man nach DIN (Deutsche Industrie-Normen) mißt. In allen anderen Ländern paßt man sich an die Normen seiner Nachbarn an. Es ist nur allzu menschlich, (denn Verkäufer sind auch Menschen), daß man sich für den Export jener Leistungsangabe bedient, welche den höchsten Wert ergibt, und das sind die SAE-PS. Sie werden überall dort angewendet, wo nach Übersee oder beispielsweise auch in die Schweiz exportiert wird, also dorthin, wo man in den Wettbewerb mit praktisch allen anderen Fabrikaten tritt.

Bevor wir uns die einzelnen Normenvorschriften näher ansehen, müssen wir uns noch schnell daran erinnern wie die Motorleistung überhaupt festgestellt wird. Man bringt hierzu den Motor auf einen Prüfstand und verbindet sein Schwungrad mit einer energieaufnehmenden Bremseinrichtung. Das kann eine Wasserwirbelbremse sein oder auch ein elektrischer Generator. Wichtig ist, daß der Motor unter Last arbeitet, die etwa der Überwindung der einzelnen Fahrwiderstände (Luft-, Steigungs- und Rollwiderstand) entspricht. Eine direkt in PS geeichte Prüfeinrichtung gibt es aber nicht. Man muß die Leistung auf dem Umweg über die Drehzahl und die Kraft errechnen, mit welcher der Motor abgebremst wird. Für diesen Prüflauf hat sich daher der Begriff „abbremsen“ eingebürgert.

Die SAE-Normen gestatten, daß der Motor ohne Ansaugluftfilter und ohne die serienmäßige Auspuffanlage gebremst wird, ferner wird der Leistungsbedarf für die Hilfsaggregate, also Lichtmaschine, Ventilator bzw. Kühlgebläse, Wasserpumpe, ferner Kraftstoff- bzw. Einspritzpumpe nicht berücksichtigt. Die Meßtemperatur ist mit 16° C vorgeschrieben bzw. die Leistung ist anschließend auf diese Temperatur umzurechnen. Je tiefer die Ansaugtemperatur der Luft, um so besser wird bekanntlich die Zylinderfüllung, da kühlere Luft größere Dichte und daher mehr Sauerstoff mitbringt. Im Gegensatz zu Deutschland, wo man den Motor direkt vom Fließband auf den Prüfstand nehmen muß, fühlt man sich in Amerika etwas freier. Man läßt den Motor erst gründlich einlaufen, bevor man seine dann angestiegene Leistung feststellt. Weiter reguliert man den Zündzeitpunkt auf die höchste Leistung ein, ohne Rücksicht darauf, ob die Einstellung serienmäßig ist oder nicht.

Die italienischen CUNA-Normen schreiben vor, daß zwar die leistungsschluckenden Luftfilter und Auspuffanlagen weggelassen werden können, daß aber der Leistungsbedarf für die Hilfsaggregate berücksichtigt werden muß. Die Meßtemperatur beträgt 15° C.

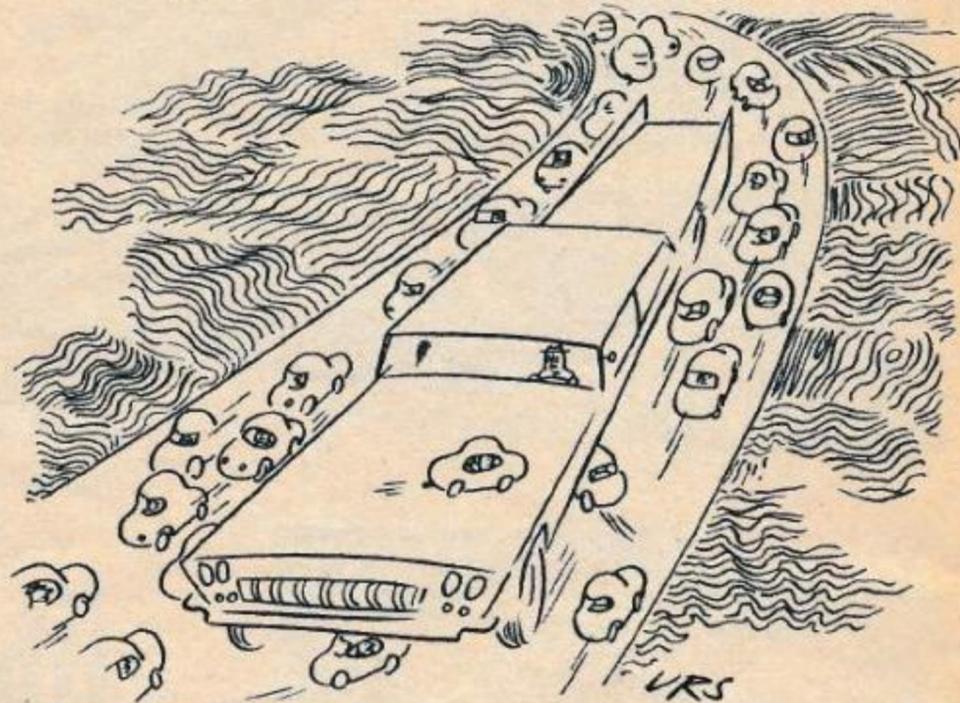
Am ungünstigsten für die Höhe der erhaltenen PS sind unsere unter DIN 700 20 veröffentlichten Normen. Sie verlangen, daß die Motorleistung mit Luftfilter und Auspuff, sowie mit allen serienmäßigen Hilfsaggregaten festzustellen ist. Allerdings braucht die Lichtmaschine nicht belastet zu werden. Die Meßtemperatur ist 20° C. Die Zündstellung muß serienmäßig sein.

Ferner darf bei uns die Leistung eines Motors nicht mehr als 5% nach oben oder unten von der Katalogangabe abweichen. Bei dieser Gelegenheit sei auf etwas hingewiesen, was vielen Autokäufern offensichtlich nicht bewußt ist: Verschiedene Motoren ein und desselben Fabrikats können sich demnach um insgesamt 10% in der Leistung unterscheiden.

Erwähnt muß schließlich noch die im angelsächsischen Sprachgebiet übliche Bezeichnung „HP“ oder BHP (brake horse power) werden. Dabei entspricht 1 PS in unserem metrischen System 1,014 PS im angelsächsischen System. Die französischen CV (Abkürzung von cheval va-

leur) entsprechen zwar physikalisch den deutschen, weil man auch in Frankreich nach dem metrischen System mißt, die Leistungsangabe selbst geschieht im eigenen Land oder für den Export (außer Deutschland) fast immer auf der SAE-Grundlage.

Ist man sicher, daß man SAE oder CUNA-PS-Angaben vor sich hat, dann empfiehlt es sich, diese wie folgt auf unser DIN-Niveau zu reduzieren. Von den Leistungen amerikanischer Personenwagen ziehe man mindestens 15% ab. Meistens sind jedoch 20% angebracht. Von den in Italien veröffentlichten CUNA-PS kann man 5-10% abziehen. Zwar basieren die in Deutschland gemachten Leistungsangaben italienischer Wagen immer mehr auf DIN, so wie es auch in dieser Zeitschrift gehandhabt wird, hin und wieder schleichen sich jedoch auch die Original-CUNA-PS-Angaben ein, besonders bei Sportwagen. Wo italienische Wagen nach anderen Ländern exportiert werden, stützt man



„Oh — diese Kleinwagen!“

sich natürlich auch auf die stattlicheren SAE-PS, schon allein deswegen, um auf gleichem Niveau mit den Wettbewerbern zu bleiben. Natürlich passen sich die Leistungsangaben deutscher Fabrikate im Ausland jenen Werten an, welche die Konkurrenz auf den betreffenden Markt vorzugsweise verwendet. Deswegen erscheinen deutsche Autos in ausländischen Veröffentlichungen meistens mit höheren PS-Zahlen.

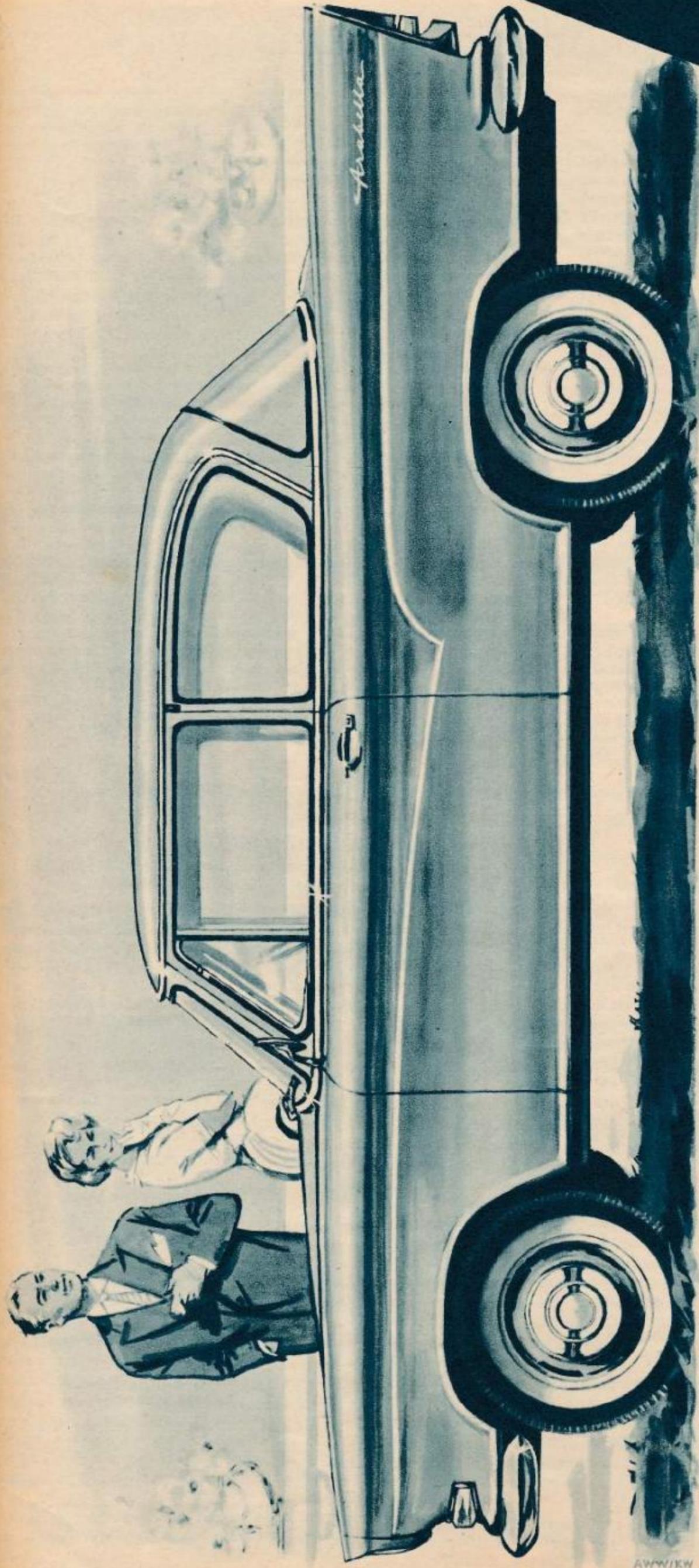
Vielleicht sollte noch gesagt werden, daß man in Deutschland eher vorsichtiger ist mit den PS-Angaben, um die Versicherungsgesellschaften nicht auf den Plan zu rufen. Denn die Höhe der Pflichtversicherungs-Prämie, die ja auch die Haltungskosten beeinflusst, ist bei uns nach der Leistung gestaffelt. Die meisten anderen Länder sind in dieser Beziehung toleranter. In Italien beispielsweise, wo es keine Pflichtversicherung gibt, ist es nicht üblich, für gleiche Leistungen gleich hohe Prämien zu verlangen. Dort befinden sich die Versicherer in freiem Wettbewerb auf dem Markt. Es ist also durchaus möglich, daß eine Gesellschaft die andere aus Gründen der Werbung in der Höhe der Prämien bei gleicher Motorleistung unterbietet. Auch in den einzelnen Staaten der USA werden diese Dinge unterschiedlich gehandhabt. Und ganz zum Schluß noch dies: alle Leistungsangaben, gleichgültig aus welchem Land, basieren auf der am Schwungrad gemessenen Leistung. Auf dem Wege zur Antriebsachse gehen aber noch einmal bis zu 15% an Leistung verloren, je nachdem wie sorgfältig die Teile der Kraftübertragung gefertigt werden. K.

Der Cezeta-Roller

aus der Tschechoslowakei wird in amerikanischen Fachzeitschriften mit großen Inseraten angeboten. Dieser nicht sehr elegante, aber offenbar gute Roller der berühmten Motorradfabrik Jawa-CZ hat durch seinen günstigen Preis offenbar recht günstige Chancen.

Kleinroller aus der DDR

werden in den nächsten Monaten in größerer Zahl exportiert, vor allem nach Ägypten, dem Libanon und Süd-Amerika, aber auch nach Holland und England. Es handelt sich um den 50 ccm-Roller, den der VEB Fahrzeug- und Gerätewerk Simson in Suhl aus dem Moped gleichen Fabrikats entwickelte.



Ein bezaubernder Wagen:

Bezaubernd und überzeugend ist diese Neuschöpfung, mit der auch verwöhnteste Ansprüche erfüllt werden. Daß dieser elegante Wagen nach den neuesten technischen Erkenntnissen gebaut ist, dafür sorgt ein erfolgreiches Automobilwerk. Die wichtigsten Merkmale sind:

wassergekühlter Vierzylinder - Viertakt - Boxermotor • 900 ccm, 38 PS, 120 km/h, von 0 - 100 km/h nur 27 sec • Frontantrieb, dadurch überlegenes Fahrverhalten • Ausstattung u. innere Sicherheit vorbildlich

Das bedeutet: ARABELLA besitzt neben ihrem

GUTSCHEIN

für den farbigen
-ARABELLA-
Prospekt*

Name: _____

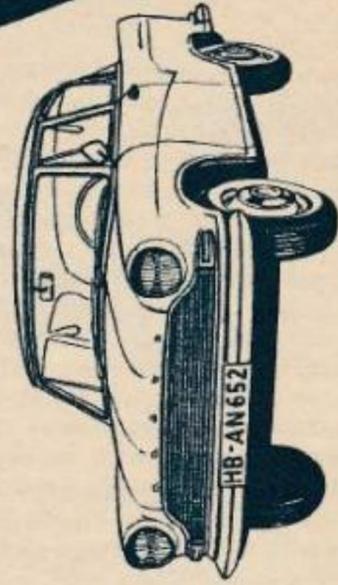
Ort: _____

Straße: _____

An: LLOYD MOTOREN
WERKE GMBH
Hauspost 53 Bremen

Arabella

Temperament und der hervorragenden Straßensituation viele weitere Vorzüge, mit denen sie ihre Überlegenheit beweist. Vor allem die serienmäßig komplette Ausstattung zeigt, wie sehr an das Wohlergehen der Insassen gedacht wurde. So gehört ARABELLA mit ihrem begeisternden Charme, ihrem exklusiven Chic, ihrem Temperament und ihrer technischen Konzeption in die vielbewunderte Sonderklasse europäischer Spitzenautomobile. Dieser Wagen bezaubert jeden schon im ersten Augenblick.



ARABELLA • 5250,- DM inkl. Heiz. u. Vollkomfort

ARABELLA • ein neuer Wagen der Borgward-Gruppe • aus dem Hause LLOYD

Der Gebrauchtwagen-Markt

macht Sorgen. Viele Händler sitzen auf großen Altwagen-Beständen, die sich dadurch ansammeln, daß Neukäufe sehr häufig (über 50% der Abschlüsse) nur zustandekommen, wenn der bisherige Wagen des Kunden hereingenommen wird. Vielfach ließen sich die Händler (oder ihre Verkäufer) dazu verführen, um des Umsatzes an Neuwagen willen die Altwagen ziemlich teuer hereinzunehmen, so daß die Stockung des Marktes durch das damit verbundene Absinken der Wiederverkaufspreise zu erheblichen Verlusten führte. Tendenzen, Altwagen zu Schleuderpreisen zu verkaufen, um das Lager zu räumen, werden von Organisationen des Handels bekämpft – mit Recht und auch in unserem Interesse. Denn wenn man sich auch über günstige Gebrauchtkäufe freut, so verliert doch jeder Autobesitzer bei einem Absinken der Marktzeitwerte, und man will ja auch einen gebraucht gekauften Wagen später einmal günstig weiterverkaufen.

Stark betroffen von den Marktschwierigkeiten sind ältere Wagen, rückläufig ist das Interesse in der Klasse bis 500 ccm, einigermaßen gehalten hat sich die Nachfrage in den Klassen zwischen 500 ccm und 1,5 Liter, da jedoch unterschiedlich. Einige Typen werden gleichmäßig verlangt und gut bezahlt, so trotz spürbaren Interesse-Rückganges der VW neueren Baujahres, ferner Fiat 600, der neue 500 u. a., andere haben es sehr viel schwerer, wobei man ungefähr sagen kann, daß das Kaufinteresse auf dem Gebrauchtwagenmarkt der produzierten Stückzahl des Typs entspricht. Steil abgesunken sind die Preise von älteren Typen der Mittelklasse, so z. B. des alten Ford Taunus und des Opel Olympia bis 1952, sie wandern schon in großer Zahl auf die Schrottplätze, ebenso auch alte Kleinwagen wie der Gutbrod Superior und der alte Fiat 500. Vorkriegs-DKW's werden in Einzelfällen noch unverhältnismäßig gut bezahlt; ihre Zeit neigt sich aber aus technischen Gründen (Holzkarosserien, mechanische Bremsen) rapide ihrem Ende zu, und es gibt schon beträchtliche Schwierigkeiten bei den § 29-Prüfungen, wenn die Wagen nicht sehr gut gepflegt sind.

Bis zu einem gewissen Grade haben die für die IAA erwarteten neuen Modelle das Interesse für Gebrauchtwagen stocken lassen, so daß für den Herbst wieder eine gewisse Belebung zu erwarten ist, zumal die Ferienzeit mitspielt und bei Beginn der kalten Jahreszeit auch mancher Zweiradfahrer sich ein Dach überm Kopf anschafft. Im ganzen muß man aber sagen, daß die Vielfalt der Typen, die niedrigen Preise verschiedener Neuwagen-Typen, die geringen Anzahlungen auf Neu-

wagen, die Fortdauer der Hochkonjunktur und andere Faktoren den Gebrauchtwagenmarkt in eine immer bedenklichere Lage gebracht haben. Geht das zum nächsten Jahr so weiter, so könnte die Lage für den Handel und auch für den Privatmann, der sein Auto gut verkaufen will, äußerst schwierig werden.

Einige Tips für Gebrauchtwagenkauf:

- Grundsätzlich nimmt jeder Händler, so viel er bekommt. Also bedenken, daß der Gebrauchtwagenhandel keine Festpreise kennt; wer Nerven hat, kauft billiger.
- Nicht in einen bestimmten Wagen verlieben; diesen und keinen anderen haben zu wollen, ist töricht. Genau prüfen, Preisvergleiche mit anderen Angeboten, Vergleichsrechnung zum Neuwagen.
- Nur von zuverlässigen Händlern kaufen – und bei Privatkauf den Verkäufer genau ansehen. Allzu günstige Angebote können einen Pferdefuß haben, aufpassen, aufpassen!
- DAT-Schätzung ist kein Evangelium, aber immer ein guter Maßstab, auch gegenüber Verkäufern, die vor lauter Radio-Vorspielen und Zierleisten-Rühmerei über die simple Tatsache hinwegreden, daß für den Marktzeitwert eines Wagens in erster Linie das Baujahr maßgebend ist.
- Keinen ausgefallenen Typ kaufen; je sicherer der Wiederverkaufswert vorzuberechnen ist, desto besser. Außerdem ist es bei ausgefallenen Typen oft schwer, die richtige Kundendienst- und Werkstattversorgung zu finden, während auf ausgesprochene Massentypen auch älteren Baujahres die Werkstätten noch gut eingestellt sind.
- Faustformel merken: Gebrauchtwagen verliert grundsätzlich 25% vom Neuwert, dazu ca. 5% für jedes angefangene Baujahr (nach Typenschild). In der Praxis kommt man damit meist auf einigermaßen zutreffende Ausgangswerte. Interessant ist dazu, was wir in einer Tageszeitung lasen: Nach der Statistik eines der größten deutschen Gebrauchtwagenhändler verliert ein Wagen im ersten Jahr mit 20 000 km 34% seines Neuwertes, nach 40 000 km 38%. Nach dem fünften Jahr verliert der Wagen bei 40 000 km 66%, bei 60 000 km 69%, bei 100 000 km 72%. Auch diese Erfahrungs-Statistik vermittelt nur annähernde Werte; sie stimmt jedoch recht gut, wie wir aus Preisvergleichen feststellten. Si

Reparaturanleitungen

Immer wieder werden wir danach gefragt, ob es nicht auch für andere Typen so gute Reparatur-Anleitungen gäbe wie für die BMW Isetta und den BMW 600. Tatsächlich gibt es Anleitungen für einige Typen, und zwar nicht wie die BMW-Anleitungen vom Werk, sondern von einem Schweizer Verlag: Der Verlag A. Bucheli in Zug/Schweiz hat unter dem Titel „Querschnitt durch die Autotechnik“ eine Serie von Reparatur-Anleitungen mit Maß- und Einstelltabellen herausgegeben. Die BMW-Anleitungen sind für die BMW-Kundendienst-Werkstätten bestimmt, sie sind viersprachig (deutsch, englisch, französisch, spanisch) und geben mit genauen Fotos jeden einzelnen Handgriff wieder, während die Bucheli-Anleitungen mehr auf den allgemeinen Gebrauch abgestimmt sind, mit flüssigerem Text und sehr deutlichen Schemazeichnungen.

Die Anleitung für den BMW 600 ist in Einzelblättern in einem voluminösen Aktendeckel untergebracht und mit 25 DM ihrem Umfang entsprechend teuer. Die BMW-Isetta-Anleitung hingegen ist ein preiswertes Heft (10 DM), und die Hefte der Bucheli-Reihe kosten nur 8.80 DM. Während man also die BMW 600-Anleitung ohne Einschränkung nur da empfehlen kann, wo sie wirklich häufig gebraucht wird oder aber wo sie vorbeugend ratsam ist, zum Beispiel auf einer Auslandsreise, sollte man sich die anderen Hefte ganz unbedingt für jeden Wagen beschaffen, für den ein Heft herausgekommen ist. Auch für den Fahrer, der nie einen Schraubenschlüssel anfaßt, ist es sehr lehrreich, das Heft durchzulesen und sich an Hand der Zeichnungen mit dem technischen Aufbau vertraut zu machen.

Ein Wermutstropfen: diese nützlichen Reparatur-Anleitungen gibt es leider nur für wenige Typen, immerhin aber für einige, bei denen einige tiefere Kenntnisse die ohnehin große Sparsamkeit noch verbessern können: Citroen 2 CV; Fiat 500; Fiat 600 und alter 500 (Topolino) in einem Heft (I); Renault 4 CV (alle Modelle 1948 bis 1956); VW; Dauphine; DKW 3=6; Fiat 1100/1200 (in Vorbereitung); Ford 12 M; Goliath-Zweitaktmodelle in einem Heft mit Isabella; ferner verschiedene größere Typen. Besonders zu erwähnen ist das Reparaturbuch

für den VW, ein Doppelband für 14,90 DM. Es ist sehr zu hoffen, daß die Reihe auf weitere Kleinwagentypen und größere Wagen, die als billige Gebrauchtwagen interessant sind, ausgedehnt wird.

Leider sind Reparatur-Anleitungen sehr dünn gesät für Fahrzeuge, bei denen man sie besonders gern hätte: für Roller. Wir haben bereits in Heft 7/59 den Band „Besser machen“ von C. Hertweck besprochen, der sehr nützliche Anleitung für Werkzeugwahl und Arbeitsweise gibt (Motor-Presse-Verlag, Stuttgart, 15.80 DM). Sehr lehrreich für jeden, der etwas über das Innenleben der Zweitakt-Motoren wissen will, um die es meist geht, ist ferner das „Werkstatt-Handbuch für Zweitakt-Motoren“ von Siegfried Rauch (E. S. Mittler & Sohn GmbH, 3.90 DM). Für Mopeds gibt es das „Moped-Handbuch“ von Hermann Marten und Ernst Hartz (Bielefelder Verlagsanstalt, Bielefeld, 8.70 DM), das sich sowohl mit allgemeiner Motorentechnik als auch mit genauen Anweisungen zu den bekanntesten Moped-Motoren auch älterer Bauart befaßt.

Wir werden uns in einer weiteren Besprechung noch mit Werkstattanweisungen zu anderen Typen befassen, die indirekt über Händler der einzelnen Fabrikate für Geld und gute Worte zu beschaffen sind. Auf jeden Fall ist es bedauerlich, daß die Fahrzeughersteller sich so wenig darum kümmern, außer der Betriebsanleitung auch noch vernünftige Werkstatt-Handbücher herauszugeben, die jeder Fahrer erwerben kann. Zum Teil fürchtet man nicht mit Unrecht, daß mehr kaputtgebastelt als repariert würde, aber der Nutzen einer solchen Druckschrift überwiegt auf jeden Fall den Schaden, den sie anrichten könnte. Jeder muß schließlich selbst wissen, was er sich werkstattmäßig zutrauen kann, und daß zu einer Reparaturarbeit erst einmal anständiges Werkzeug und etliche Kenntnisse im Umgang damit gehören, ist wohl selbstverständlich.

Sämtliche erwähnten Reparatur-Anleitungen sind über Motor-Presse-Buch, Stuttgart, Postfach 1042 zu beziehen, auch die BMW-Anleitung. Si





BMW 700 Coupé

Das ist Ihr Wagen . . .

Die neuen Typen BMW 700 und BMW 700 Coupé setzen die Tradition der sportlich-eleganten BMW Wagen fort. Gekonnter Formgebung und höchstem Komfort entsprechen die für BMW typischen, außergewöhnlich guten Fahreigenschaften und der weltberühmte BMW Motor.

Viertakt-Boxermotor - 30 PS - hohe Spitzengeschwindigkeit.

Höchstes Drehmoment bei niederen Drehzahlen erlaubt schaltarmes Fahren.

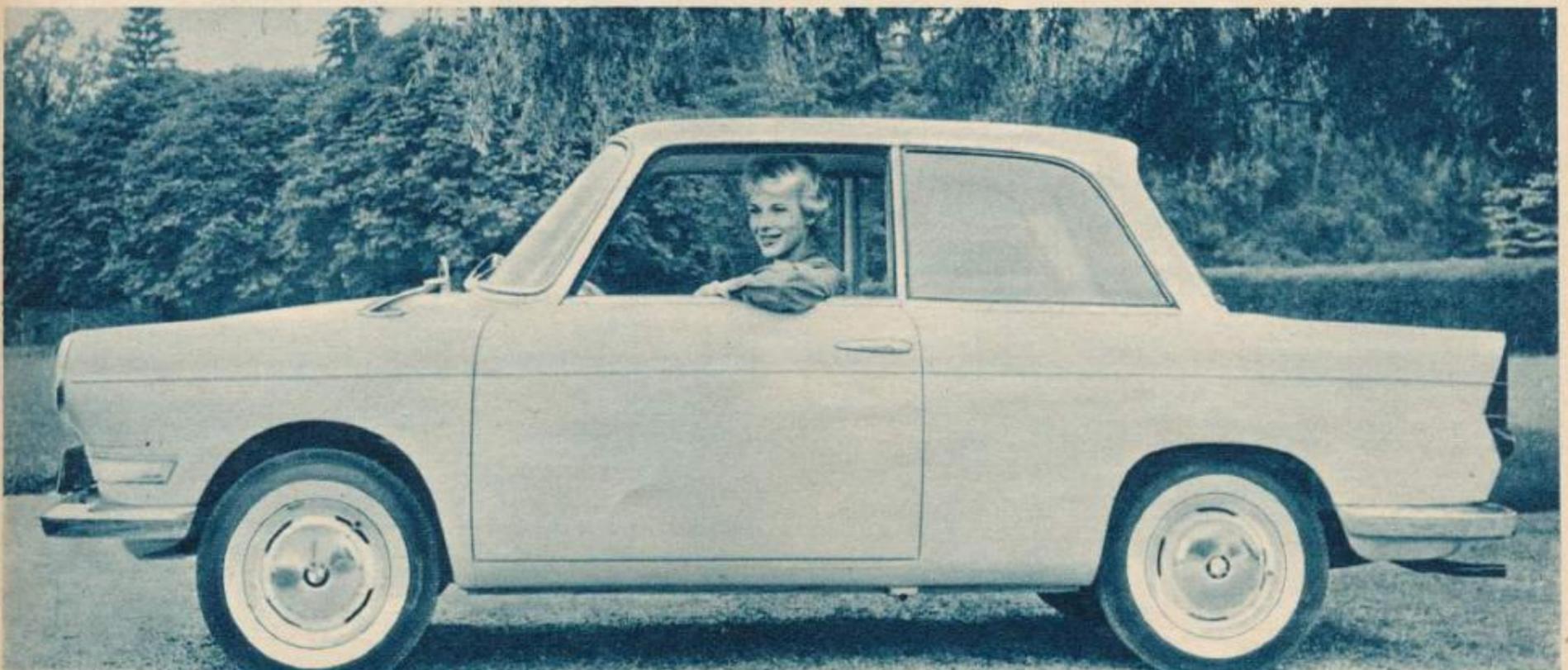
Sperrsynchronisiertes Vierganggetriebe mit sportlicher und bequemer Schaltung in Wagenmitte.

Großbemessene, hydraulische Bremsen mit selbstzentrierenden Gleitbacken.

Alle vier Räder besitzen Schraubenfedern und doppelwirkende Teleskopstoßdämpfer.

Vorder- und Hinterachse, langbewährte BMW Bauelemente, garantieren exakte Kurvenführung.

Geschmackvoll ausgestatteter Innenraum von einladender Geräumigkeit. Großer Gepäckraum. Körpergerecht gestaltete, verschiebbare Sitze mit verstellbarer Rückenlehne. Breite Türen für bequemen Ein- und Ausstieg. - Alles in allem: ein außergewöhnliches Auto, das überall begeistert.



BMW 700

der neue BMW 700

Richterlich entschieden...

In Nürnberg saßen, längs einer vielbefahrenen Straße, drei alte Leute auf einer Bank. Plötzlich machte ein herankommender Kleinwagen einen Ruck und fuhr geradewegs auf die Bank zu – ein Toter, ein Schwerverletzter. Der Fahrer war, als einer seiner Reifen platzte, in eine Schreckstarre verfallen, die ihm jedes Reagieren unmöglich machte. Er war noch bei der polizeilichen Unfallaufnahme kaum in der Lage, ein verständliches Wort zu sprechen, geschweige denn etwas zu schildern. „Keineswegs organisch krank, aber ein körperlich und seelisch labiler Mensch, dessen Denk- und Reaktionsvermögen bei unvorhergesehenen Belastungen blockiert wird“, das war das Ergebnis des Psychologisch-medizinischen Untersuchungsamtes. Das Gericht mußte daher zum Zeitpunkt des Unfalls eine momentane Unzurechnungsfähigkeit im Sinne des § 51 annehmen und den Fahrer von Schuld und Strafe freisprechen. Er muß also nicht ins Gefängnis – aber er darf auch nie wieder fahren! Denn da er nicht in der Lage ist, Gefahrensituationen irgendwelcher Art auch nur einigermaßen zu meistern, bedeute er eine Gefahr für die Allgemeinheit – so meinte das Schöffengericht und entzog ihm den Führerschein auf Lebenszeit. Vor einigen Tagen verlor ein Mann auf der Autobahn nur deshalb die Herrschaft über seinen Wagen, weil er vor einem heranbrausenden Düsenjäger erschrak – ein Mann, der in diesem Augenblick Herr über vielleicht 90 PS war. Aber hatte zarte Nerven . . .

Es gibt Kraftfahrer, die schließen ihr Auto nur in seltenen Fällen ab. „Wer soll denn die alte Mühle klauen“, und „Ich bin in einer Sekunde wieder da“ sind die geläufigsten Sprüche auf warnende Unkenrufe. Das dicke Ende aber ist dann die Verlustmeldung auf der Polizei, das noch dickere die Auseinandersetzung mit der Versicherung. Denn wer macht sich, wenn er sein Fahrzeug nicht abschließt, schon Gedanken darüber, daß er für die Schäden haftbar gemacht wird, die sein geklautes Auto verursacht? Die rechtliche Seite dieses Problems sieht so aus, daß – wie der Bundesgerichtshof festgestellt hat (1. 4. 58, DAR Nr. 95/59) – der allzu vertrauensselige Kraftfahrzeuglenker in diesem Fall für den mit dem gestohlenen Fahrzeug verursachten Schaden aufkommen muß. Der Dieb selbst ist freilich kein „berechtigter Fahrer“ im Sinne des Gesetzes und genießt daher keinen Versicherungsschutz, aber alle durch ihn mit dem gestohlenen Fahrzeug Geschädigten – ob er nun gegen einen Baum fährt, eine Schaufensterscheibe zertrümmert oder Menschen verletzt, halten sich an den Kraftfahrzeugbesitzer und seinen Leichtsinns. Die Versicherung, bei der der gestohlene Wagen oder Roller versichert ist, muß für den Schaden eintreten, es sei denn (ein seltener Fall), der Fahrzeugbesitzer hat eben diesen Schaden vorsätzlich herbeigeführt. Bei „vorsätzlich“ oder grob fahrlässig gibt es dann noch ganz besonderen Ärger mit der Versicherung – sie weigert sich dann u. U. überhaupt, etwas zu zahlen. Es ist also immer besser, richtig abzuschließen, auch wenn man nur

eben mal zum Zeitungsmann über die Straße springt. Denn Leichtsinns kann teuer werden.

Übrigens, wer sein Auto kaskoversichert hat, der muß natürlich wissen, daß alkoholisiertes Fahren im allgemeinen zur Aufhebung des Versicherungsschutzes führt. Die Haftpflichtversicherung tritt in jedem Fall ein, aber der edle Zecher selbst bekommt nichts. Auch hier ist Vorsicht immer noch das Beste.

Das Oberlandesgericht Stuttgart hat ein Urteil gefällt, das auch die letzten Zweifel daran beseitigt, daß „Unfallflucht“ auf irgendeine Weise entschuldbar sein könnte. Es ist das Schlimmste, das Ubelste, das einem Kraftfahrer überhaupt nachgesagt werden kann! Darüber braucht man wohl kein Wort mehr zu verlieren.

Wie aber, wenn wie in dem Stuttgarter Fall, sich die Sache folgendermaßen abspielt: Bruder und Schwester fahren im Auto durch die Landschaft. Plötzlich bumst es ein bißchen und Schwesterchen am Steuer hält pflichtgemäß an, um zu sehen, was das gewesen sein könne. Etwas Schlimmes bestimmt nicht, denn es war kein sehr lauter Bums. Brüderchen als Kavalier steigt aus, guckt, steigt wieder ein und sagt „Alles o.k., fahr weiter“. Es war nicht o.k., sondern es hatte einer etwas abgekriegt; glücklicherweise nicht schlimm – aber das Gericht hat dahingehend geurteilt, daß der Fahrer grundsätzlich selbst über die Weiterfahrt entscheiden muß. Allein er trägt die Verantwortung für alles, was geschieht, solange er das Steuer in der Hand hat und im Falle eines Falles darf selbst die Schwester nicht dem Bruder, der Ehemann nicht der Ehefrau trauen. Nur der eigene Augenschein ist für die Entscheidung über Fahren oder Nichtfahren wichtig. Selbst wenn die Richter später von einem „entschuldbaren Verbotssirrtum“ sprechen und – wie in diesem Fall – Straflosigkeit für die Frau am Lenkrad daraus folgern, bleibt etwas übles zurück: nämlich für Brüderchen der Vorwurf der „Beihilfe zur Unfallflucht“. Und auch das ist schon schlimm auf einer weißen Kraftfahrerweste!

Ob Radar oder Funkstopp, der Endeffekt ist doch der gleiche: Jagt ihn – ein Schneller! Zu diesem unerfreulichen Halali hat das OLG Köln vom 8. 10. 1958 ein interessantes Urteil gefällt: „Beruft sich ein Kraftfahrer, der wegen Geschwindigkeitsüberschreitung gestellt wird, sofort auf die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit nach Maßgabe der Anzeige seines Tachometers, so muß dieser Schutzbehauptung nachgegangen werden. Es ist in diesem Fall nicht Aufgabe der Kraftfahrers, für die Sicherung des Beweises Sorge zu tragen.“

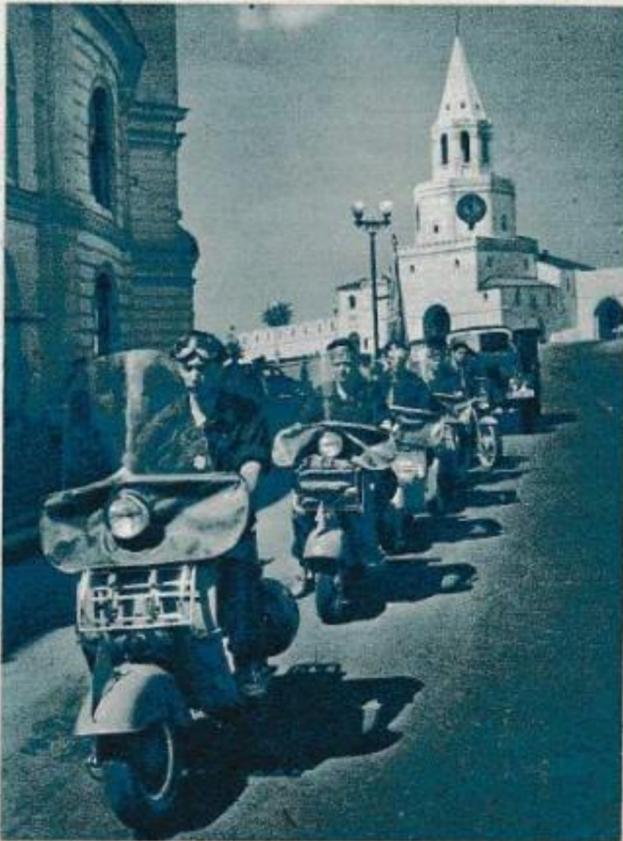
Dieses Argument hat allerdings nur sofortige Wirkung. Fällt es einem nach der Strafanzeige ein, muß man sich entgegenhalten lassen, daß man eben seinen Tacho hätte eichen lassen müssen. Was durchaus richtig ist!

Harley Davidson

baut einen Roller mit stufenlosem Keilriemengetriebe; näheres über diesen Roller, der speziell für den US-Bedarf abgestimmt ist und bei uns nur technisch interessiert, im nächsten Heft.

Wjatka

Man hört immer wieder von Rollern aus der Sowjetunion, aber es handelt sich anscheinend meist nur um Prototypen, aus denen keine bedeutenden Serien werden. Beim Wjatka-Roller, über den wir schon näheres berichteten, wird es aber anscheinend wirklich ernst mit einer größeren Serie, und er taugt offensichtlich auch etwas: Unser Bild zeigt vier Wjatkas, die eine 10 000 km-Rundfahrt absolvierten, die vom Herstellungsort Kirow aus unter anderem durch Moskau, Kiew, Odessa, Noworossisk, Rostow, Leningrad und Orel führte. Das Foto zeigt die Durchfahrt durch Kasan.



Daß es sich bei der Wjatka um eine Vespa-Nachbildung mit einigen Abwandlungen handelt, schrieben wir schon.

Ramses

heißt dieser Wagen, und der Text zu unserem Agentur-Bild teilt mit, daß es das erste Auto sei, das in der Vereinigten Arabischen Republik konstruiert wurde.

Hier irrt man in Ägypten, denn der neue Ramses ist nichts weiter als der wohlbekannte Frisky (ausführlicher Bericht siehe Heft 8/58), dessen Herstellerfirma inzwischen in finanzielle Schwierigkeiten geriet und die Produktionspläne begraben mußte, womit sich unsere seinerzeit geäußerten Bedenken bestätigten. Aber gescheiterte Kleinfahrzeugtypen gehen selten beim ersten Schiffbruch ganz unter; irgend jemand wagt's doch noch mal, leider nur allzuoft mit dem gleichen bitteren Ende.

Wie dem auch sei; Präsident Nasser kündigte den Produktionsbeginn für 1. Januar 1960 an, geplant sind für 1960 etwa 1200 Wagen, 1961 sollen es 5000 sein. Die abgebildeten ersten Wagen der Produktion (wahrscheinlich aus England importiert, möglicherweise schon in Ägypten montiert) wurden von Präsident Nasser und dem syrischen Präsidenten Kuwatli gekauft.



Jederzeit griffbereit . . .

sollte die Reparaturanleitung Ihres Fahrzeuges sein. Wenn Sie unterwegs sind, ist es besonders wichtig, nicht auf die Reparaturwerkstätte angewiesen zu sein. Wie Führerschein und Zulassung sollten Sie immer Ihre Reparaturanleitung dabei haben.

Volkswagen (Doppelausgabe)	DM 14,90	Fiat 600/Fiat 500 Top.	DM 8,80
BMW-Isetta	DM 10,—	Fiat 500 Nuova	DM 8,80
BMW 600	DM 25,—	Renault 4 CV	DM 8,80
Citroen 2 CV	DM 8,80	Renault Dauphine	DM 8,80

Bitte bestellen Sie noch heute auf einer Postkarte, es macht sich bestimmt bezahlt!

Ihr MOTOR-PRESSE-BUCH
Deutschlands Spezialversandhaus für
Motorliteratur

MOTOR-PRESSE-BUCH
Stuttgart, Postfach 1042



Gebrauchtwagenkauf muß nicht Glücksache sein!
Erst informieren — dann kaufen!

Wenn Sie sich für Gebrauchtwagen interessieren, stehen Sie vor einer Reihe Wagen, die hinter frisch geglänztem Karosserieblech das große Fragezeichen verbergen. Mit dem Buch „Ratschläge für Käufer gebrauchter Autos“ gibt Ihnen Dipl.-Ing. W. Buck eine Fülle wertvoller Tips und Hinweise, die Ihnen Ärger und Enttäuschungen vermeiden helfen.

82 Seiten, kart. DM 4,20

Bitte bestellen Sie auf einer Postkarte an:

MOTOR-PRESSE-BUCH · STUTTGART · POSTFACH 1042

Richard von Frankenberg, bekannter Rennfahrer und Redakteur von AUTO, MOTOR und SPORT, hat zwei interessante Bücher geschrieben. Wer wäre auch berufener, über den Automobilsport zu berichten, als einer derjenigen, die auf den Rennpisten der Welt zu Hause sind! Wer könnte uns besser die Hintergründe der Hohen Schule des Fahrens darlegen, als einer, der selbst Meister hinter dem Lenkrad ist!



200 Seiten,
92 Bilder,
DM 16.50



128 Seiten,
8 Bildtafeln,
DM 9.80

Hohe Schule des Fahrens

Das Buch ist für alle geschrieben, die Freude an sportlich-zügig-sicheren Straßenfahrten haben. Richard v. Frankenberg verrät in diesem Buch alle Tricks und Finessen, deren sich die erfolgreichen Rennfahrer unserer Zeit bedienen.

Mein geliebter Sport

Richard von Frankenberg kam teils als Fahrer, teils als Fachjournalist auf fast allen Rennplätzen Europas herum. Wie kein anderer versteht er es, uns in die Welt des Motorsports mitten hineinzuführen, und uns auch all die Dinge anschaulich zu schildern, die nicht in der Zeitung standen.

Geben Sie uns bitte noch heute Ihre Wünsche auf, Postkarte genügt!

Ihr MOTOR-PRESSE-BUCH

Deutschlands Spezialversandhaus für Automobil-Literatur

Bestellzettel

An MOTOR-PRESSE-BUCH - Stuttgart - Postfach 1042

Bitte liefern Sie mir sofort portofrei

_____ Expl. Hohe Schule des Fahrens (DM 16.50)

_____ Expl. Mein geliebter Sport (DM 9.80)

Zahlung nach Erhalt Lieferung per Nachnahme

Vor- und Zuname: _____

Ort: _____

Straße: _____

Ro 9

3

MOTOR-TEST



- darauf können Sie vertrauen

Bestellung

An MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH Stuttgart Postfach 1042

Liefern Sie mir bitte folgende Ausgabe(n) aus der Schriftenreihe DER MOTOR-TEST zum Einzelpreis von DM 3,- zuzüglich 15 Pf Porto:

Betrag ist eingezahlt auf Postscheckkonto 18499 Stuttgart am _____
liegt in bar - in Scheck - bei, soll durch Nachnahme (55 Pf teurer) erhoben werden.

Vor- und Zuname _____

Ort, Kreis und Straße _____

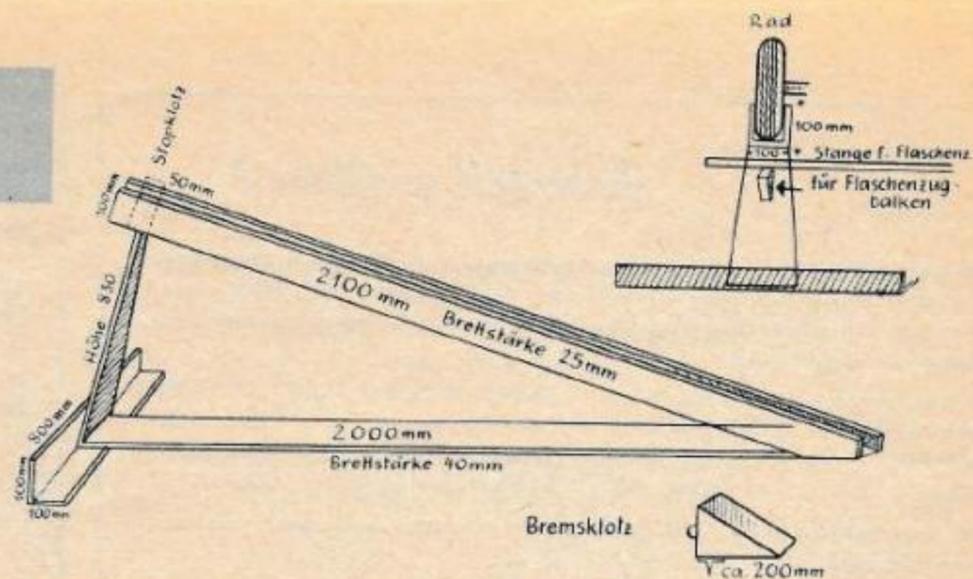
Ro 9

**gut in Form
weil bestens informiert**

Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bitte auf einer Karte bestellen

Die LESER-Bastelei

Pflegedienstrampe - selbst gebaut



Ohne große Materialkosten kann sich jeder Kleinwagenbesitzer diese Pflegedienstrampe selbst bauen. Die Isetta kann leicht von zwei Erwachsenen raufgeschoben werden – rückwärts raufschieben, einfach die Böcke näher zusammen als die Hinterradspur erforderlich macht. Falls nur eine Person da ist, Flaschenzug zu Hilfe nehmen, dazu quer vor die Böcke eine kräftige Holz-

stange oder Eisenrohr nehmen. (Zur Sicherung gegen Abrollen Handbremse stark anziehen und Bremsklotz vorsetzen. Der hochgeschobene Wagen kann auf diese Art und Weise prima gereinigt und abgeschmiert werden. Die Isetta auf dem Bild ist jetzt 3½ Jahre alt und gut 33 500 km gelaufen. Das Fahrzeug ist mir als Beinamputiertem ein treuer und zuverlässiger Kleinwagen.

H. S. in St P.

Lärmbekämpfung im Janus

Mein Janus, den ich vor 1½ Jahren gekauft habe, fast der 3000ste seiner Art, ist bei mir bis jetzt 22 000 km gelaufen. Schon kurz nach dem Kauf wollte ich mir den Innenraum netter und geräuscharmer gestalten, der Lärm vom Motor und der Aufbau der Karosserie waren nicht mein Fall. Als Polsterer von Beruf und durch viel Umgang mit Schaumstoff, kam mir der Gedanke, den ganzen Wagen mit Schaumstoff auszukleben. Als erstes wurde der Motorkasten von innen mit 3 cm starkem und extra hartem Schaumstoff ausgeklebt. Einige Aussparungen muß man hinterher herausschneiden. Dann habe ich den Motorkasten von außen mit 2 cm starkem Schaumstoff beklebt. Den Erfolg, den ich bereits hierdurch hatte, tat meinem lärmempfindlichen Ohr schon sehr wohl. Der Schaumstoff, den ich im Motorkasteninnenraum angeklebt habe, hat sich bestens bewährt. Kein Zerbröckeln des Schaumstoffs, kein Überhitzen des Motors und keine Brandgefahr, wie ich zuerst glaubte. Gemacht habe ich das vor 1¼ Jahren (Schaumstoff zerfällt nicht an der Luft wie Schaumgummi). Der Schaumstoff ist in allen Farben erhältlich, aber er verfärbt sich im Laufe der Zeit und wird dunkler. Als Kleber kann ich den Atlas-Kleber

M 22 empfehlen. Hersteller: Atlas-Ago, Wolfgang bei Hanau/Main. In den Himmel habe ich eine 3 cm starke Platte geklebt, vorher ausgespart, wo die Spante in der Decke hinkommt, so daß diese auch verdeckt ist. Schaumstoff immer reichlicher schneiden, dadurch klemmt er sich fast von alleine fest. Der Schaumstoff im Himmel bewirkt: kein Gepressel des Regens auf dem Blechdach, immer trockene Decke, wärmer im Winter. Ferner werden Geräusche von innen und außen besser aufgesogen. Im Winter kein Leckwasser an der Decke. Schaumstoff fühlt sich immer trocken an. Bei den Seitenflächen habe ich vorher die Pappe herausgenommen und die Hohlräume zwischen den Spanten mit Schaumstoff ausgeklebt. Dann als Abschluß eine lange durchgehende Bahn zurechtgeschnitten und darübergeklebt. Klebstellen sind hier die Spanten und die Enden, das andere braucht nicht geklebt zu werden, sondern klemmt sich von alleine fest. Ferner habe ich die Türen von innen ausgeklebt mit 2 cm starkem Schaumstoff. Zusammenfassend: sämtliche Blech- und Innenteile sind mit Schaumstoff beklebt, sogar die Sonnenblende hat einen 2 cm starken Überzug bekommen (Un-

fallverhütung). Der ganze Wagen ist so leise geworden, wie wohl kein zweiter Janus aus der 8000er Serie zu finden ist. Die Vorteile des Schaumstoffs: Großer Kältewiderstand im Winter, kein blecherner Klang, der Wagen ist sehr geräuschlos geworden und auch Geräusche von außen sind sehr gedämpft. Überall wo man anfaßt, trocken warm und mollig. Im Wagen hat man das Gefühl, in einem behaglich eingerichteten Zimmer zu sitzen. Man kann jetzt von richtigem Fahrkomfort sprechen, wo sonst die Freude merklich durch übernatürlichen Innenlärm einen Abstrich erhielt. Kostenpunkt für mich: 4 Dosen Kleber 20,- DM, Schaumstoff 70,- DM, macht zusammen 90,- DM – bei ebensoviel Bastlerfreude. Der Selbstmacherpreis dürfte für einen Privatmann um etwa 50,- DM höher liegen, da er ja nicht Schaumstoff und Kleber so preiswert wie ein Handwerker aus der Branche kaufen kann. Wer aus finanzielle Erwägungen und Sichtsicht-trauen von einer ganzen Ausklebung absieht, dem würde ich auf jeden Fall die Motorkastensache empfehlen und ferner noch ein 3 cm starkes Stück unter dem Hintersitz bis zur Hintertür zu legen; dämpft die Auspuffgeräusche gut ab.

G. G. in H.

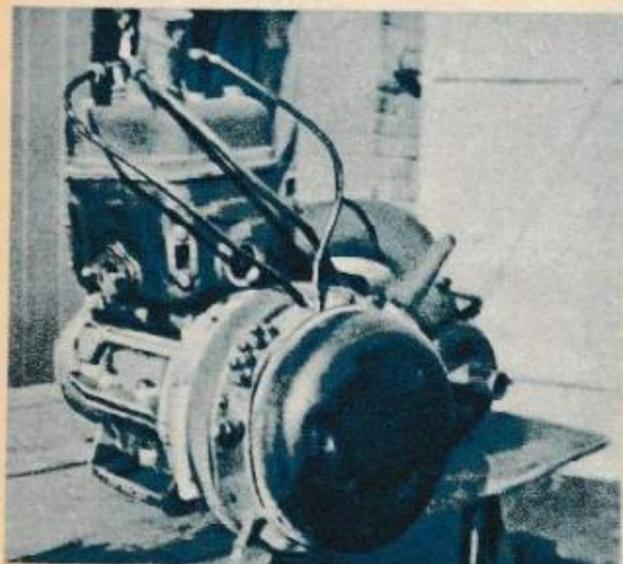
Selbst ist der Mann

In der schlechten Zeit zwischen 1940 und 1950 waren viele Fahrzeughalter und Krafffahrer gezwungen, auf Grund von Ersatzteilmangel an ihren Fahrzeugen zu improvisieren. Aber auch heute, so glaube ich, ist es gut, wenn man sich zu helfen weiß:

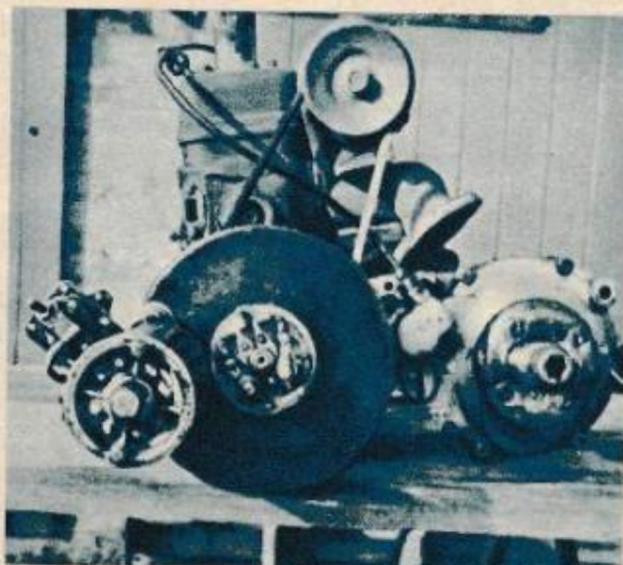
Ich besitze nämlich einen DKW F 89, der mit dem bewährten Zweizylinder-Zweitaktmotor ausge-

rüstet ist. Jedoch der Dyna-Starter hat mich des öfteren im Stich gelassen, indem er den Motor beim Starten nicht durchdrehte. Dann war ich es eines Tages leid und baute mir an den Motor eine Schwungscheibe mit Zahnkranz, einen Anlasser und eine Lichtmaschine. Der Motor ist nun seit einem Jahr mit dem Anlasser ausgerüstet und hat mich während dieser Zeit noch nicht wieder stehen lassen.

R. V. in D.



DKW-Motor mit Dyna-Starter –



derselbe Motor mit Anlasser, Lichtmaschine und DKW-Zündunterbrecher und –



die Glocke zum Befestigen des Anlassers

gut in Form
weil bestens informiert

Die MOTOR-TEST-Berichte zeigen Fahrzeug und Motor in der unbestechlich objektiven Kritik unserer erfahrenen Tester. Aus der Übersicht des Fachmanns über vergleichbare Typen geschrieben, geben die Tests volle Klarheit über Stärken und Schwächen jedes Fahrzeugs. Der MOTOR-TEST ist die sichere Grundlage für den richtigen Kauf – er hilft gleichzeitig das eigene Fahrzeug noch besser zu kennen.



Test-Berichte

ROLLER UND MOPEDS

	Heft
Adler Junior	3/59
Bella 153	8/56
Bella 154	1/57
Bella R 203 mit und ohne Seitenwagen	1/58
Bella R 204	7/58
DKW Hobby mit Sozius	7/57
DKW Hummel	12/57
Heinkel Tourist	3/58
Heinkel Tourist mit Seitenwagen	4/59
Hercules 200	7/55
Hercules 217	1/57
Kreidler Florett	12/58
Kreidler Junior	2/56
Kreidler Junior mit Schwinge	6/56
Manurhin Hobby (Lizenz DKW)	9/58
Miele-Moped mit Sozius	8/59
NSU Prima III und V	8/58
NSU Prima III K und KL	1/59
Puch-Roller	6/59
Triumph Tessa Luxus 125 ccm	7/56
Triumph Tessa Super 150 ccm	5/57
Velo Solex	7/59
Vespa GS	7/56
Vespa Touren-Export	8/57
Vespa 125	11/58
Vespa 150 Touren und GS	5/58
Vespa 150 Touren/1959	5/59
Victoria Avanti	7/57
Victoria Peggy	3/57
Zündapp Falconette	6/58

KLEINWAGEN

	Heft
BMW Isetta 250 und 300	9/58
Citroen 2 CV	5/59
Fiat 500	2/59
Fiat Multipla	11/58
Fiat Abarth 750	11/58
Goggomobil T 250/300	1/59
Goggomobil Coupé TS 400	6/58
Goggomobil 600/700	12/58
Heinkel-Kabine 204 ccm (Vierrad)	4/57
Lloyd 600/1957	3/57
Lloyd LT 600/Dreigang	8/57
Lloyd LT 600/Viergang	8/59
Lloyd Alexander TS	10/58
Maico 500	1/57
Maico 500 (letzte Ausführung)	11/57
Messerschmitt-Kabine-roller	3/58
Messerschmitt Tg 500	4/59
NSU Prinz und Prinz 30	6/59
Renault Dauphine	8/58
Renault 4 CV	3/59
Vespa Ape	2/59
Vespa 400	10/58
VW Standard/1958	7/58
Zündapp Janus 250	12/57
Zündapp Janus (Gebrauchtwagentest)	7/59

Heft DM 1.20 und Dpf 10 Porto



Bestellung an

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH Stuttgart Postfach 1042

Liefen Sie mir bitte folgende Hefte von „ROLLER, MOBIL, KLEINWAGEN“:

Betrag ist eingezahlt auf Postscheckkonto 18499 Stuttgart am _____
liegt in bar – in Scheck – bei, soll durch Nachnahme (55 Pf. teurer) erhoben werden.

Vor- und Zuname _____

Ort, Kreis _____

Straße und Nr. _____

Ro 9

Die Auto-Modelle

Über 500 Automodelle aus aller Welt

1959/60

Ausgabe 3 - III - 59 Vereinigte Motor-Verlage GmbH Stuttgart
Österreich S. 3240 Schweiz Sfr. 2.20 US \$ 1.30 DM **4.80**

500 Personenwagen- und Nutzfahrzeuge aus aller Welt

Die neue große Ausgabe des illustrierten MOTOR-PRESSE-KATALOGES „DIE AUTO-MODELLE 1959/60“ informiert wieder zuverlässig und umfassend in Wort und Bild über sämtliche Modelle von Personenwagen und Nutzfahrzeugen, die auf dem in- und ausländischen Markt Bedeutung haben. Unsere erfahrenen Tester geben eingehende Typenbeschreibungen und eine kritische Würdigung aller neuen und bekannten Modelle. Ausführliche Tabellen vermitteln einen vollständigen Überblick über alle wesentlichen technischen Daten und Preise.

Ausgabe: DM 4.80 + 50 Pf Porto

erscheint: 17. 9. 1959

Erhältlich im Zeitschriftenhandel und direkt vom Verlag

Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestellen Sie bitte auf einer Postkarte

Bestellung an

VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH Stuttgart Postfach 1042

Liefen Sie mir bitte sofort bei Erscheinen..... Exemplare des MOTOR-PRESSE-KATALOGES „DIE AUTO-MODELLE 1959/60“ zu DM 4.80 + 50 Pf Porto. Der Betrag wird am _____ auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 16137 eingezahlt – kann bei Lieferung durch Nachnahme (55 Pf teurer) erhoben werden.

Vor- und Zuname _____

Ort und Kreis _____

Straße, Nr. _____

Ro 9

KEIN BLATT VOR DEN MUND

Prinz-Erfahrungen (Prinz 30)

Die Fahrleistungen und besonders das Durchziehen am Berg sind erstaunlich. Mir wie den Mitfahrern bleibt jedesmal die Spucke weg. Die Gänge lassen sich im 1. bis 30 km/h, im 2. bis 65 km/h, im 3. bis 100-105 km/h (im Notfall) ausfahren. Im 4. Gang kommt er jederzeit auf 120 km/h (alles Tachowerte). Bei leichtem Wind oder Gefälle ist man sofort auf 125. Bei stärkeren Autobahngefällen ist die Tachometernadel ohne weiteres zum „Verschwinden“ zu bringen, was dann ca. 135 km/h sind. Die Drehfreudigkeit des Motors ist erstaunlich. Am amüsantesten sind die Gesichter von Dauphine- und VW-Fahrern, die nicht mitkommen, und von DKW 3-6- und Fiat 1100-Fahrern, die einen nicht oder nur sehr schlecht loswerden. Allerdings muß man bei scharfem Fahren bei jedem Tanken nach dem Ölstand sehen, sonst erlebt man mal böse Überraschungen. An die Lenkung (ich kam vom Fiat 600) muß man sich allerdings gewöhnen; ebenso geht die Schaltung ziemlich hart. Man muß eben kurz und bewußt schalten. Zufrieden bin ich auch mit der Straßenlage bei Nässe. Nur muß man auf Blaukopfpflaster höllisch beim Beschleunigen aufpassen.

Der Durst beträgt bei Langstrecken-Jagerei etwa 8 Liter, wogegen man aber nicht meckern sollte, wenn man sich vor Augen hält, was bei dem Tempo ein 3 = 6, VW oder Opel Rekord brauchen. Sehr oft begegnet man anerkennendem Lächeln oder Kopfnicken von Fahrern größerer Wagen. Auch machte man mir auf das Lichtlupezeichen hin, bis auf einmal, Platz. Die Prinz-Bremsen sind eine Klasse für sich.

Erneuert wurden 1. die Benzinpumpe; förderte nicht mehr. 2. der Auspufftopf; bekam Risse an der Stelle, wo der linke Stutzen in das Rohr mündet.

Anfänglich blieb ich zweimal mit rutschender Kupplung am Berg hängen, die Kupplung war zu stramm eingestellt. Allerdings sind hierbei die Druckfedern angeglüht worden. Beim wettbewerbsmäßigen Schalten dauert es nun eine Weile, bis die Kupplung wieder greift. Der linke Stoßdämpfer arbeitet nicht mehr einwandfrei und die Kreuzgelenke „klackern“. Prinz-Fahrern würde ich empfehlen, vor die Frischlufteinlaßöffnung ein kleines Nylon- oder Fliegendrahtgitterchen zu machen, da man sonst vor unerwünschten, mehr oder weniger lebendigen Insektenbesuchen nicht verschont bleibt. Das Klappern der unbesetzten Beifahrerlehne beseitigt man am besten durch Aufkleben von Gummiklötzchen (ein altes Stück Schlauch oder einen ausgedienten Strahlregler vom Wasserhahn schneide man auf und mache sich kleine Klötzchen). Dasselbe hilft an den Auflageflächen der hinteren Sitzbank. Die Belüftungsfrage im Sommer, speziell für die hinten Sitzenden, ist ein Problem. Warum wenn Schiebefenster (auch wenn sie kurbelbar sind) nicht so wie beim alten Fiat 600, oder hintere Ausstellfenster? (Wunsch erfüllt; Prinz ist jetzt mit Schwenkscheiben und Schiebefenstern lieferbar. Red.) Wenn schon Sonderausstattung, die 10 oder 15 DM hätte ich noch gerne dazubezahlt. Bei mir klemmte anfänglich der Schieber des Vergasers, was sehr unangenehm werden kann. Der Vergaser wurde ausgetauscht. Leicht schmutzeln mußte ich, als ich letzthin eine NSU-Prinz-Anzeige las, in der originell wie immer, die Verarbeitung gepriesen wird!

Na, ja, über Klebstoffreste, die überall noch herumkleben (speziell an der hinteren Velourmatte im kleinen Kofferraum sowie an der Stelle, wo die Fußmatten im vorderen Fußraum festgeklebt sind), schweigen wir dann in diesem Falle. G. E. in M.

Keineswegs abgemeldet

Unter dem Stichwort „Abgemeldet“ erschien in Heft 7/59 die Äußerung eines sehr enttäuschten Goggo Coupé 400-Fahrers. Da ich selbst schon fast 4 Jahre ein solches Fahrzeug besitze und nunmehr auch meine Erfahrungen gemacht habe, möchte ich doch sagen, daß diese Kritik, vielleicht im frischen Ärger, etwas übertrieben ist.

Ich bin Kriegsversehrter, Prothesenträger, rund 40 Jahre alt und fuhr etwa 10 Jahre ein Kleinstkraftrad. Meine Beschäftigung als kleiner Angestellter habe ich am Ort, bin aber wegen der Gehbehinderung auch auf kleinen Strecken für ein Fahrzeug dankbar. Wir leben in ländlicher verkehrsgünstiger Gegend und wollen zum Einkauf, zu einer Behörde in die Stadt, oder einer Veranstaltung gelegentlich 20-30 km nach auswärts fahren und im Sommer auch einmal 200-300 km weiter fort. Mit dem Kleinstkraftrad konnte immer nur meine Frau oder eines der Kinder, und dies nur unter Schwierigkeiten, mit. Alle diese Wünsche veranlaßten mich, im August 1955 ein Goggomobil 250 zu kaufen, das mich bei Werksabholung und Barzahlung 2960 DM kostete. Mit der hydraulischen Bremsenrichtung fühle ich mich als Prothesenträger vollkommen verkehrssicher, kann ohne Mühe bremsen. Die ganze Familie mit zwei Kindern und oft noch eine Freundin der Tochter laden wir ein und sind dort vollkommen witterungsgeschützt untergebracht. Man kann Gepäckstücke, Vesperbrottasche, Wolldecken, Campingmöbel usw. mitnehmen, ohne daß einem dies lästig wird.

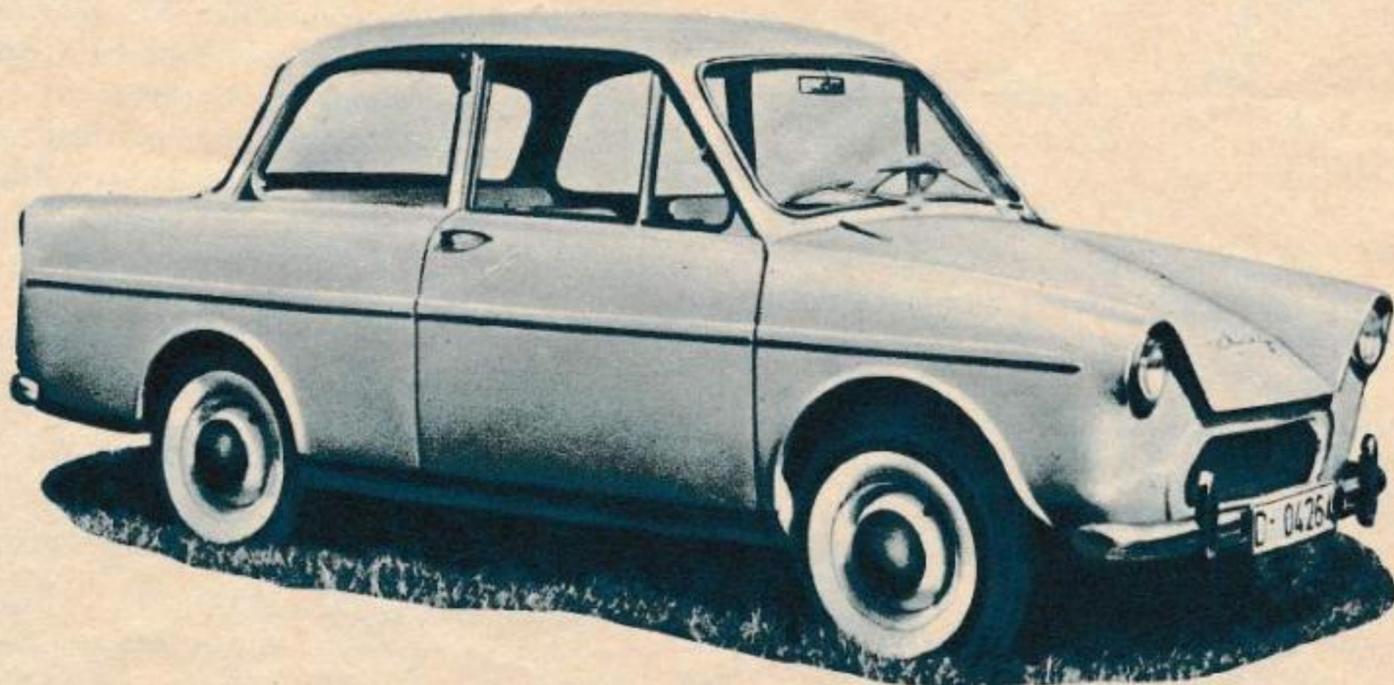
Beim Kauf eines VW hätte ich, da mir hydraulische Bremsen von der Zulassungsbehörde dringend angeraten werden, nur den VW-Export kaufen dürfen. Der Anschaffungspreis ist ca. 4600 DM und der Führerschein für alle drei Personen, die evtl. damit fahren (wir besitzen nur Klasse IV) = 3mal ca. 250 DM = 750 DM, macht zusammen mindestens 5350 DM, also 80% mehr als beim Goggomobil! Bei einer jährlichen Kilometerleistung von 6000-7000 km amortisiert sich das Goggomobil so wenig wie der VW.

An ganz offensichtlichen Fehlern habe ich festgestellt:

1. Das Motorengeräusch im Fahrzeug ist unangenehm, im Winter ist es im Wagen kühl, im Hochsommer lästig heiß. Dies habe ich durch Einkleben von Moltopren in die Karosserie wesentlich gebessert (Kosten 20 DM).
2. Bei dauernder Vollgasfahrt zum Beispiel auf der Autobahn oder „schaltfauler“ Fahrweise wird der Motor sauer, fängt an zu knallen und patschen, es zeigen sich Kolbenklemmererscheinungen und endlich steht er ganz. Schließlich stellt man als Ursache Perlen an der Zündkerze fest.

Dies ist aber durch folgende Maßnahmen fast 100%ig zu beheben:

DAF 600
mit
variomatic



600 ccm luftgekühlter Viertaktmotor • Vollautomatische Bedienung ohne Schalten und Kuppeln
Bequemster Viersitzer seiner Klasse • Minimaler Wartungsaufwand, keine Schmierstellen

Sie müssen diesen Wagen probefahren! Besuchen Sie unsere Händler im ganzen Bundesgebiet oder uns auf der
IAA 1959 in Frankfurt/M. Stand 228 - Halle 4

DAF Automobilgesellschaft für Deutschland mbH • Düsseldorf • Dinnendahlstraße 31

- a) Nie Super-Benzin tanken, möglichst nur offenes Öl (in der Kanne mit dem Kraftstoff zu mischen) verwenden.
- b) Vergaser öfters sauber machen, Luftfilter sauber halten und mit Öl benetzen.
- c) Zündkerzen immer sauber halten und den Abstand mit Lehre kontrollieren. Im Hochsommer Kerzen mit höherem Brennwert einsetzen.
- d) Unbedingt alle 2500-3000 km in einer guten Werkstatt den Unterbrecherabstand und die Kohlen der Anlaß-Lichtanlage nachkontrollieren lassen.
- e) Bei Fahrten mit sehr großer Belastung und sehr lang anhaltenden Steigungen (zum Beispiel Pässe) die Zeit in den kühleren Morgen- oder Abendstunden aussuchen.
- f) Die Vergasereinstellung nicht zu sparsam halten und dann einen Treibstoffzusatz wie Molykote oder Bardahl verwenden.

Das Fahrzeug leistet in der Ebene mit Rückenwind über 90 km/h, was aber auf schmalen Straßen, auch wenn sie gerade sind, falls ein Fahrzeug entgegenkommt, ein Verbrechen ist. Die Straßenlage ist, wenn man allein im Fahrzeug sitzt, sogar erheblich schlechter, so daß man bei voller Besetzung etwas schneller fahren darf. Man gewöhne sich daran, meist im 3. Gang zu fahren und den Motor kräftig auf Touren drehen zu lassen, anstatt ihn im 4. Gang zu plagen. Den 4. Gang verwende man auf kurvenfreien Strecken und in der Ebene. Bei dieser Fahrweise kommt man auf eine Höchstgeschwindigkeit von 55-65 km/h und abgerechnet Ortsdurchfahrten, Bahnübergänge, Haltezeiten usw. auf einen Schnitt von 45-50 km/h.

Der Verbrauch bei weiten Strecken und voller Besetzung ist ca. 5,3 Liter Gemisch auf 100 km, im Ortsverkehr ca. 1 Liter mehr. Die Lenkung ist gering übersetzt und sehr empfindlich und bedarf selbst bei alten Fahrern der Gewöhnung. Da ich beruflich fast mit allen Unfällen zu tun habe, die sich in ca. 20 km Umkreis ereignen, möchte ich behaupten, daß sich die meisten Unfälle der Gaggomobilfahrer dadurch ereignen, daß sie aus nicht näher festzustellenden Gründen ins Schleudern kamen, daß es beim Überholen nicht mehr ganz gereicht hat oder bei zu hoher Geschwindigkeit an einem Schlagloch, Frostaufbruch oder Bahnübergang sich ein Rad wegen Achsenbruch löste. Es ist nach meiner Auffassung ganz unwichtig, ob der Goggo nun 250 ccm oder wie das des Einsenders 400 ccm hat. Die 400 ccm verleiten den Fahrer nur zu höheren Geschwindigkeiten, das Fahrgestell und damit die Straßenlage ist gleich, und die Unfallgefahr damit höher. Für dieses Fahrzeug genügen 250 oder 300 ccm, der 400 ccm-Motor ist völlig unnötig, obwohl das Goggo-Coupé ein höheres Eigengewicht, etwas tieferen Bau und eine windschnittigere Karosserie hat und sicher 8-10 km in der Stunde im Schnitt mehr vertragen wird.

K. H. in N.

Meine Vespa GS

Ein Jahr lang fahre ich nun schon meine GS. Eigentlich bin ich ganz zufrieden mit diesem „rasenden Fahrstuhl“. Doch wenn ich die 16 000 km lange Strecke zurückblicke, die ich inzwischen rollerte, so bleibt doch ein wenig zu meckern übrig.

Krankheit Nr. 1 sind die Kabelzüge. Trotz bester Pflege riß mir bisher monatlich mindestens ein Zug und immer gerade im unrichtigen Moment. Warum nur lötet man im Werk die Bolzen eigentlich immer auf die Bowdenzüge? Wäre es nicht viel einfacher und, was wichtiger ist, stabiler, wenn man die Bolzen mittels einer Schraube an den Zugenden festgeklemmt würde? Mir ist noch nie ein Zug direkt gerissen, sondern immer der Bolzen, der am Kabelende angelötet war.

Ein zweites Übel ist die Zündung, sie ist empfindlich wie die Callas. Aber auch daran gewöhnt man sich mit der Zeit.

Das typische Quietschen der Bremsen hat mir schon manches Mal den Zorn der aus dem Schlaf geschreckten Nachbarn eingebracht, wenn ich abends spät heimkehrte. Doch mit gelegentlicher Bearbeitung der Bremsflächen mit Schmirgelpapier kann man diesen Schreihals erfolgreich behandeln.

Weiterhin ist der Kippständer eine ziemlich wacklige Angelegenheit und es wäre wirklich wünschenswert, hierfür einmal etwas anderes zu erfinden. Auch das Licht ist mehr als kläglich, es reicht gerade noch für Geschwindigkeiten von 60-65 km/h aus. Ansonsten aber ist die Vespa GS ein Sportroller, wie er seinesgleichen noch sucht. Wenn ich auch noch nicht die sagenhafte Geschwindigkeit von 110 km/h, wie man oft von GS-Fahrern hört, erreichen konnte, so kann ich jedoch von einer Dauergeschwindigkeit (mit 2 Normalverbrauchern besetzt) von 85 km/h und einer Höchstgeschwindigkeit (solo) bei günstigen Windverhältnissen von 100 km/h berichten. Allerdings passierte mir einmal das Mißgeschick, daß der Motor blockierte, weil ich mit dem Öl geknauert hatte (bei GS am besten immer 1:15 tanken).

Die Straßenlage ist trotz einseitiger Lagerung des Motors ganz hervorragend. Es empfiehlt sich aber, bei Urlaubsfahrten mit viel Gepäck auch an der vorderen, äußeren Spritzwand einen Gepäckträger zu montieren, damit das Vorderrad auch ein bißchen von der Belastung mitbekommt.

Der Verbrauch (Mischung 1:15) liegt bei meiner GS zwischen 3,3 und 3,6 l pro 100 km, bei Geschwindigkeiten, die sich selten unter 80 km/h bewegen.

An Reparaturen hatte ich bis jetzt (außer den diversen Kabelzügen und einer größeren Blechgeschichte infolge eines nicht selbstverschuldeten Unfalles): 1 Paar Kolbenringe, 1 Stoßdämpfer für hinten und mindestens 10mal Zündung einstellen. Kleinigkeiten mache ich selbst.

Ansonsten sei noch die ausgezeichnete Federung der GS erwähnt, auf der man auch über Knüppeldämme nur so dahinschwebt.

G. K. in K.

6000 km mit Fiat 600 in Berlin

Der Wagen wird nur im Kurzstreckenverkehr gefahren. Die Fahrerei besteht bloß aus Schalten, Bremsen, Halten, Starten. Fahreigenschaften und Bremsen sehr gut. Verbrauch (-53 Benzin) Stadt ca. 6,5 - 7 Liter, Autobahn ca. 6 Liter. Reparaturen: 10 000 km: Lichtmaschine gegen Bosch gewechselt (war nicht nötig, sie war nur unruhig abgeschliffen worden). Läuft jetzt wieder prima. 20 000 km: Wasserpumpendichtung entzwei. 25 000 km: rechtes Vorderlager und bei 40 000 km beide Achsbolzen erneuert. (Dauerndes scharfes Einschlagen beim Parken. 45 000 km: Reifen erneuert). 50 000 km: neue Batterie und Thermostat. Kosten in drei Jahren: ca. 230.- DM Reparaturen (davon 100.- DM Lichtmaschine unnötig); ca. 110.- DM Reifen; ca. 65.- DM Batterie. Nach drei Jahren Lack und Chrom ausgezeichnet (bis auf Roststellen an den gepunkteten Verbindungen des Aufbaues). Start im Sommer und Winter gleich gut. Im Sommer wird der Wagen leicht zum Schlafen umgebaut. Bei 52 000 km Überprüfung auf einem Prüfstand einer Benzingesellschaft. Leistung und Verbrauch noch völlig normal. Schaltung, Stoßdämpfer und elektrische Anlage bisher ohne Mängel. Defroster und Heizung gut.

Zusammengefaßt: Ich bin mit meinem Wagen zufrieden und würde wieder nur das gleiche Modell kaufen.

H. A. in B.



AUF ENDLOSER STRASSE

Weit ist der Weg.

Doch FULDA-Reifen werden nicht müde.

Sie halten beharrlich die Straße im Griff,

Kilometer auf Kilometer.

FULDA-Reifen zeigen sich auch

der Dauerbeanspruchung gewachsen.

Denn die Lauffläche ist hochgradig abriebfest —

trotz der blendenden Haftung

des greifenden FULDA-Profils.

FULDA-Reifen lassen nicht locker —

auf endloser Fahrt über Straßen und Autobahnen,

über Asphaltpisten und kurvenreiche Chausseen.

FULDA-REIFEN HALTEN UND GREIFEN!



GUMMIWERKE FULDA K.G. & A. — FULDA

4/58/1 B

Was Leser uns schrieben...

Fernthermometer

Die Kundendienststellen der Firma Kienzle-Apparate GmbH., Villingen/Schwarzwald, vertreiben schon seit längerer Zeit ein sehr zuverlässiges elektrisches Fernthermometer, für den Fiat 600, das sich sehr leicht neben dem Tachometer einbauen bzw. gegen den Ölkontrolllampeneinsatz auswechseln läßt. Dies Gerät ist auch wahrscheinlich den Fiat-Kundendienststellen bekannt. Preis ohne Einbau ca. 29.- DM. Bitte teilen Sie dies Ihrem Leser A. v. B. in E. aus Heft 7, S. 257, mit. W. G. in K.

FMR antwortet doch Juli-Heft 1959, Seite 254

Bedauerlich, lieber C. W. in F.! Selbst Karo-Besitzer, kann ich nur sagen, daß ich noch stets pünktlich Antwort vom Werk erhalten habe, wenn ich an dieses geschrieben habe. Sie müssen schon außerordentlich Pech gehabt haben, wenn Sie oder Ihr Club keine Antwort erhalten haben. Im übrigen: mein KR 200 hat jetzt 39 600 km hinter sich, ohne daß es eine Störung gab; erneuert wurde kürzlich der hintere Stoßdämpfer und bei 27 000 km vorsorglich die Hinterradkette, sonst nichts (außer natürlich Reifen und Kerzen). Er hat nach wie vor die volle Leistung, geschenkt wird ihm nichts, aber regelmäßig gepflegt. Auf der Autobahn steht der Tacho fast ständig auf 100; wo in Steigungen zurückgeschaltet werden muß, geht's zum Beispiel im Dritten mit Tacho-70 hinauf. Auf Bundesstraßen und wo es sonst geht, wird meist voll ausgefahren, auch im Stadtverkehr wird der Karo anständig herangenommen. Vorsorglich für die Zukunft toi, toi, toi! Auf einen speziellen Messerschmitt-FMR-Service ist man doch nicht angewiesen. Sachs-Dienste, Bosch-Dienste sind auch im Ausland hinreichend vorhanden und alles andere kann doch jeder Dorfschmied! E. K. in H.

Verzeichnis in Kürze

Im letzten Heft von ROLLER-MOBIL-KLEINWAGEN war eine Leserschrift, worin sich der Betreffende über das Fehlen eines Händlerverechnisses von FMR beschwert. Zu Ihrer Orientierung darf ich Ihnen mitteilen, daß dies zur Zeit in Neubearbeitung ist und in Kürze wieder zur Verfügung steht. Fritz Fend, FMR, Regensburg

Lloyd 400 mit Sorgfalt verbessert

Möchte zu dieser Klage in Heft 8/59, Seite 293, folgendes mitteilen: Federung läßt sich durch „Bilstein Sicherheitsstoßdämpfer“, Preis ca. 145 DM, wesentlich verbessern. Heizung: Luftschlitze im Bug mit Lloyd Originalblende, Preis 7 DM; Gummidichtung zwischen Haubendeckel und Frontblende, Preis 1,20 DM; 2 Gummischeiben vom VW-Kerzenstecker auf Kerzenstecker, Preis -30 DM.

Bis auf 20° Innentemperatur bringt Kühlung im Wagen der „Rego-Belüfter“, Preis 17.- DM, gut erträglich. Neue Scheibenführungen, pro Tür 12 DM, lassen sich gut ohne Glasbruch ersetzen, habe selber schon bei vier Wagen gleichen Typs ohne Scheibenbrüche Fensterführungen ersetzt. Türdichtungen und Schließkeile erneuern und Türen schließen wieder.

Karosseriebodenrisse können mit Teroson-Regenleistenkitt abgedichtet werden.

Sitze mit Schaumgummi aufpolstern und neue Schonbezüge für 150 DM. Wir haben in der Familie drei Wagen vom gleichen Typ, alle drei Wagen mit 90 000 km und sind alle drei sehr mit den Wagen zufrieden. G. M. in L

Es gibt doch Schwenkfenster!



Sie beanstandeten mit Recht, daß der Fiat 600 keine Schwenkfenster besitzt. Wenn die Scheibe des Fiat 600 ganz heruntergekurbelt ist, zieht es hinten und vorne ganz gewaltig. Die zusätzlichen Plexiglas - Windabweiser haben nur Wirkung, wenn die Scheibe handbreit aufsteht. Ich selbst war ungefähr drei Jahre auf der Suche nach Schwenkfenstern für Fiat 600. In der Bundesrepublik ist leider bis jetzt diesbezüglich nichts Gutes zu bekommen. Auf nach Italien, denn nicht umsonst sagt man: „An der Quelle sitzt der Knabe!“ - Ich hielt in Italien die Augen offen und siehe da, einige Fiats 600 hatten bereits schon die ersehnten Schwenk-

fenster, sogar aus Sicherheitsglas. Bei der nächsten Fiat-Werkstatt bzw. -Vertretung erkundigte ich mich über die gewünschten Scheiben. Ohne Löcher oder Schrauben wurden die Fenster innerhalb fünf Minuten eingebaut, ganze fünf Klammern sind nötig, um die Scheibe zu befestigen. Sie wird nur an die äußere Aluminium-Umrandung der Fenster eingesteckt (selbst ausführbar). Die Scheibe ist 100%ig fest, auch bei 120 km/h. Einstellbar und von der anderen serienmäßigen Türscheibe unabhängig. Das heißt, wenn die Drehscheibe eingelegt ist, so kann die Türscheibe unabhängig verstellt werden. Die Ausmaße sind den großen Fiat-Fenstern entsprechend angepaßt. Jetzt kommt leider der Preis! Zwei Stück Schwenkfenster kosten 11 000 Lire = 77.- DM ungefähr. Die fünf Minuten Montage wurden nicht berechnet!! Wäre es nicht möglich, solche Scheiben in Deutschland herzustellen bzw. sie zu importieren? H. P. in N.



Accumulatorenwerk Hoppecke Carl Zoellner + Sohn

Eine Batterie, die mehr hält als verspricht!

Eine HOPPECKE »Meister« sollten Sie einmal probieren, wenn Ihre Maschine eine neue Batterie braucht. Beobachten Sie dann genau die Leistung, die Zuverlässigkeit und Lebensdauer dieser hochwertigen Kraft- und Lichtquelle und Sie werden sicher um eine angenehme Erfahrung reicher werden!

HOPPECKE



Der einzige vollautomatische Roller der Welt

Hobby

Liz. D K W

kein Kuppeln
kein Schalten
nur Fahren!

Ihr D K W - Händler
berät Sie gern

Hobby-Roller-Vertriebs-GmbH., Neuenburg/Baden

Wollen Sie ein Haus bauen?

Merken Sie sich den Ausspruch eines führenden Baufachmannes: „Ob Sie ein Einfamilienhaus, eine Villa oder einen Wochenendbungalow im Auge haben: Sie können bauen, wenn Sie die Finanzierung Ihres Hauses richtig anpacken! Viele Leute bauen um 30% teurer als notwendig. Tausende von Mark werden hinausgeworfen.“ Diese unnötigen Mehrausgaben werden Sie vermeiden, wenn Sie die Ratschläge von Dr. Franz Goossens in seinem Buch

Wie baue und finanziere ich mein Haus?

befolgen. Goossens weiß auf alle „brennenden“ Fragen eine Antwort: Wie, wann und in welcher Höhe bekommt man ein Hypothekendarlehen? Wie kann man die Genehmigung des Kreditantrages beschleunigen? Wie kommt man in den Genuß der Vorteile des steuerlich begünstigten und des sozialen Wohnungsbaues? Wie kann man die Baukosten niedrig halten? 30 Musterformulare werden Ihnen Kummer, Geld und Steuern sparen helfen. Die Formulare sind sorgfältig ausgearbeitet, so daß Sie diese unbesorgt verwenden können. Denken Sie daran: Das Buch von Goossens kostet nur DM 9.80. Wenn Sie die Ratschläge befolgen, sparen Sie beim Bauen das Hundert- bis Tausendfache.

Schnelle Lieferung durch BUCHEXPRESS

208 Seiten,
30 Formulare,
Zeichnungen
und
Übersichten,
Leinen

Nur
DM 9.80

Postkarte
genügt; an
BUCHEXPRESS
Stuttgart-W
Hansabau

- Bestellung
- An BUCHEXPRESS, Stuttgart-W, Hansabau, Postfach
 - Liefern Sie mir bitte _____ Exemplar(e) des Buches
 - Wie baue und finanziere ich mein Haus?
 - 204 Seiten, 30 Formulare, DM 9.80 + 50 Pf Porto
 - Ich zahle nach Erhalt Ich wünsche Nachnahmelieferung des Buches

Vor- und Zuname

Ort

Straße und Hausnummer

Ro 9

Zufriedener Radiohörer

Zu „Wer weiß es besser – Gestörter Empfang“ in Heft 8, Seite 294, darf ich als ein zufriedener Radiohörer in meinem Goggomobil T 250, Baujahr 1958, sagen, daß es einfach lächerlich ist, zu behaupten, in einem Kleinwagen und Zweitaktmotor sei das Radiohören nicht völlig störungsfrei zu erleben. Ich habe seit Dezember 58 in meinem Kleinwagen einen Blaupunkt mit Transistor eingebaut und bin damit 100%ig zufrieden. Bei noch so hochtourigem Lauf des Motors während des Fahrens kann ich ohne jegliche Störung hören. Durch den Transistor wird der Stromverbrauch über die Batterie überhaupt nicht empfunden und die Entstörung wurde mir beim Kauf meines Blaupunktes, der speziell für Kleinwagen unübertrefflich ist, gegen einen kleinen Aufpreis eingebaut. Also nichts ist wahr von dem oben genannten lächerlichen Einwand; siehe Heft 1/59, S. 15. Radio und Entstörungsanlage wurde eingebaut von Josef Fleißner, Autoreparaturwerkstatt, Hirschhorn/Neckar. G. H. in N.

Jagst und Rost

Ich bin seit 2. 7. 59 Besitzer eines Jagst, neue Ausführung mit Schiebedach. Bis heute 2000 km gefahren und in bezug auf die Fahreigenschaften sehr zufriedengestellt. (Vorher 45 000 km auf Triumph Contessa und 26 000 km auf Mars 98 ccm gefahren). Nur die Verarbeitung der Karosserie finde ich bei einem Preis von 4410 DM sehr schlecht.

Nach zwei Regentagen zeigten sich an den Verbindungsklammern der Fenstereinfassungen große Rostflecke und es stellte sich heraus, daß diese Klammern nur gebläut sind und nicht mit einem galvanischen Überzug versehen. Weiter waren Rostbahnen unter den Zierleisten an den Türen hervorgelaufen. Die Zierleisten selbst und der Namenszug „Jagst“ auf dem Motordeckel sind nicht sehr fest angebracht und vibrieren schon beim Antippen mit dem Finger.

Die Führungsschienen der beiden Vordersitze sind schon auf der ganzen Länge mit einem durch den spärlich aufgetragenen Lack scheinenden Rostfilm versehen. Die Armaturenbrett-Innenseite sowie die beiden Defrosterdüsen sind überhaupt nicht lackiert und schon vollkommen mit einem dicken Rostfilm überzogen. Ober dem hinteren Fenster innen treten ebenfalls schwache Roststellen durch den Lack. Das Aussehen der Innenseite unter dem hinteren Polster ließ mich zu der Auffassung gelangen, daß die Lackierung direkt auf den Rost aufgespritzt ist.

Auf Empfehlung meiner Werkstatt wurde ich bei der Kundendienstabteilung des Werkes in Heilbronn vorstellig. In sehr ironischem Ton wurde ich darüber belehrt, daß jedem Fahrzeug eine Dose Lack beigelegt ist, damit man solche Mängel selbst ausbessern kann. Auf meinen energischen Protest hin wurde mir dann mitgeteilt, meine Werkstatt soll sich dieser Sache annehmen und die anfallenden Kosten dem Werk berechnen. W. B. in Sch.

Bretonische Impressionen

Zurück von Bretagne, Räubern und unmenschlicher Gaumenlatze. Abschied von rührenden Closets, wo man kaum eine Jacke ausziehen konnte. Welch schöne Zeit im streichelnden Seewind, der auch die 50-Markscheine schnell bei schnell entführte. Ich liebe sehr die alten Seehäfen, Fischerboote mit diesen letzten wirklichen Männern, die mit den Naturgewalten kämpfen, um ihnen einen Hering abzuheringen. Wie gerne lese ich auch alles das in den schönen Reisebeschreibungen, wo man mit 10 DM pro Tag auskommt. Tatsächlich sahen wir schwimmende Fabriken, die sich mit Kadar den Thunfischen nähern (die Büchse zu 8.50 DM), sie durch Ultraschall töten und durch

Zyklon einsaugen für das laufende Band zwischen Back und Heck. Ja, wir haben sogar auf besondere Bestellung hin im teuersten Restaurant allerlei Meergetier essen dürfen. Tiere ohne Soße und Büchse fanden wir nur bei Ebbe zwischen Felsen, einander auffressend . . . und ohne Preisschild.

Trotzdem rate ich Ihnen, sich mit viel Geld auszurüsten, und eine Reise in die Bretagne zu unternehmen, weil allerlei Kindheitsträume von Seeräuberinseln, Märchenlandschaften nach Rehbaus Buch „Die Tiere“ (1868) befriedigt werden können. Wer Badezimmer, rollbare Bidets und saubere Zimmer in kubistischen Häusern liebt, sollte sich Lorient als Sitz seiner Streifzüge aussuchen. Nur 15 km weiter kann man die berühmtesten Filmstars im Sande bewundern, aber ebensogut 30 km weiter Alpinistik betreiben oder splitterknack über die Watten wandern – zwecks Bräune . . .

Ch. Ch. in P.

Was es wirklich kostet

In Ihrem ersten Test über die Isetta (Heft 8, erster Jahrg.) nannten Sie sie einen Transporter und genau das ist sie. Damals habe ich sie mir bestellt, die Auswahl an Mobilien war ja nicht groß. Nun hat sie ihre Pflicht getan und ich habe genau Buch geführt. Was dabei herauskam, erlaube ich mir Ihnen zu senden. Obwohl die Zahlen für Sie nur die Bestätigung Ihrer eigenen Recherchen sein werden, sind sie für manche Leser doch sicher sehr aufschlußreich. Heute bin ich stolzer Prinz 30-Besitzer, Ihr Test hat mich dazu noch ermuntert, und es hat sich auch alles bestätigt, was Sie schrieben, man ärgert sich über Kleinigkeiten, aber diesem Motor und dieser Fahrleistung verzeiht man alles!

36 512 km mit Isetta 250 ccm
Zeitraum 1. 10. 55 – 1. 7. 59

Benzin 1874 l	1196.60 DM
Öl 53 l	152.30 DM
Pflege	119.70 DM
Bereifung	38.20 DM
Reparaturen	615.55 DM
Anschaffungen	211.50 DM
	2333.85 DM
Steuer	176.— DM
Versicherung	359.90 DM
	2869.75 DM

Isetta einschl. Überführung und Zulassung	2657.50 DM
Verkaufserlös	1350.— DM
	1307.50 DM
Gesamtkosten:	2869.75 DM
	+ 1307.50 DM
	4177.25 DM

Betriebskosten pro km 14,2 Dpf.

Benzinverbrauch 4,3 l/100 km

Reparaturen:

Stoßdämpfer, Handbremsseil, Auspuffbefestigung, Scheibenwischermotor(austausch), Schalldämpfer, Duplexkette, Handbremsseilzug, Gaszug, Bremsbeläge, Kolben und Zylinder austauschen, Gummilager am Motor, Lenkung und Federung, Gummilager, Bremsbeläge.

Anschaffungen:

Innenspiegel und Sonnenblende, Aschenbecher, Frontfenster, Heizstab, Micronic-Luftfilter, Seitenfensterwannen, Heizung, abschließbarer Tankdeckel, Nebellampe, Parklicht.

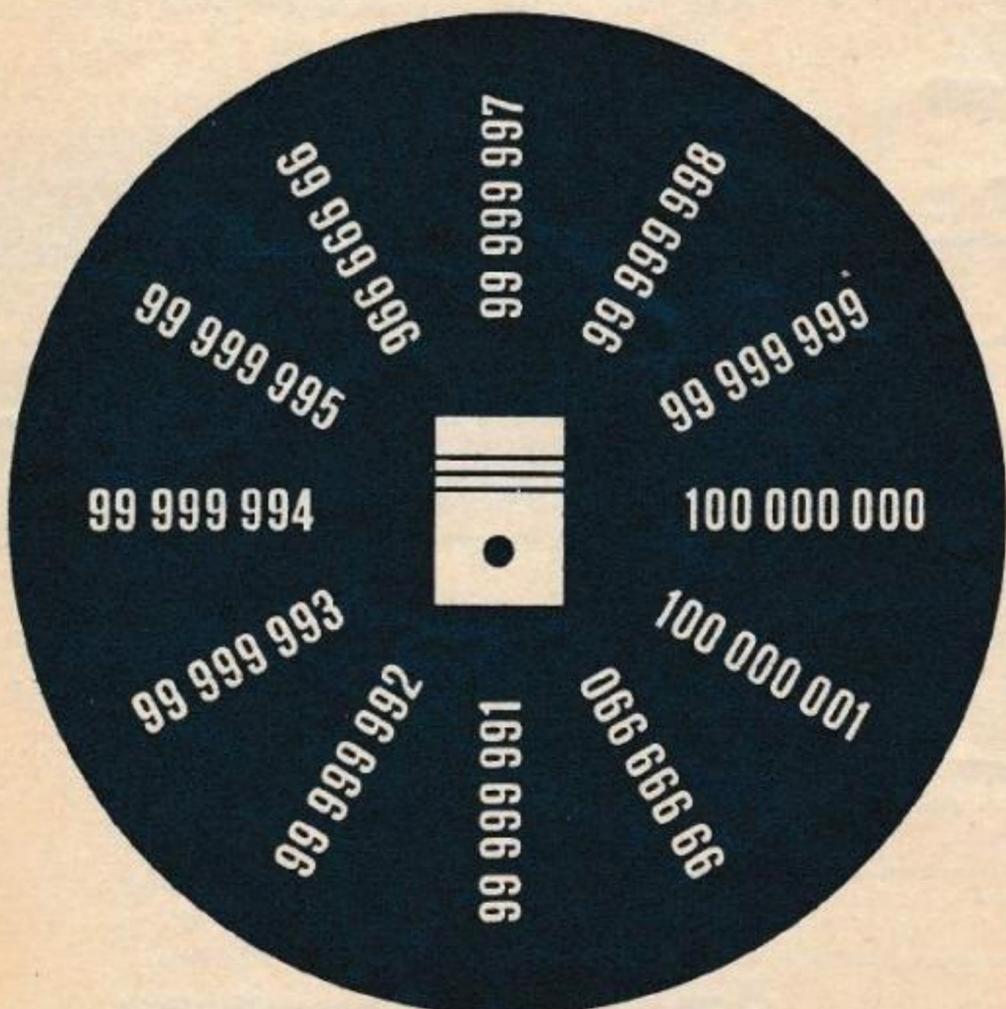
H. K. in St.

Molybdändisulfide

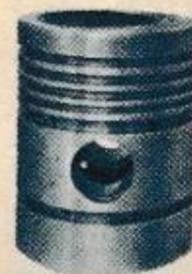
Verschiedene Leserschriften, deren letzte in Ihrer Zeitschrift unter „Nebellampe“, veranlassen mich, folgendes zu schreiben:

Die meisten Leser, die ihre Erfahrungen mit Molybdändisulfiden (Molykote, Liqui Moly) schildern, verwenden dieses Mittel erstaunlicherweise im Motor. Gerade an dieser

ÜBER 100 MILLIONEN MAHLE-KOLBEN VON 1920-1959



Der erste MAHLE-Kolben aus dem Jahre 1920: zugleich der erste seriengefertigte einbaureife Leichtmetallkolben in Europa.



Der 100-millionste MAHLE-Kolben aus dem Jahre 1959: die MAHLE-Werke sind der größte Kolbenhersteller des Kontinents geworden

MAHLE - KOLBEN

Aus einer kleinen Werkstatt, die im Jahre 1920 erstmals die Überlegenheit des Leichtmetallkolbens mit Serienlieferungen beweisen konnte, sind die MAHLE-Kolbenwerke mit über 2500 Mitarbeitern, einem hochmodernen Forschungs- und Fertigungsapparat und einem weltweiten Niederlassungsnetz hervorgegangen.

Auf Straßen und Schienen, zu Wasser und in der Luft haben MAHLE-Kolben immer wieder ihre Stärke und Verlässlichkeit erwiesen. So ist MAHLE ein wertvoller Partner des Motorenbaues und ein treuer Freund des Kraftfahrers geworden, dem MAHLE-Kolben die beste Bürgschaft dafür bieten, daß sein Fahrzeug ein starkes und gesundes Herz besitzt.

Wir stellen aus: IAA 1959 — Halle 1 b, Galerie-Stand Nr. 94

MAHLE KOMM.-GES.

STUTT GART-BAD CANNSTATT

Wirbelwind

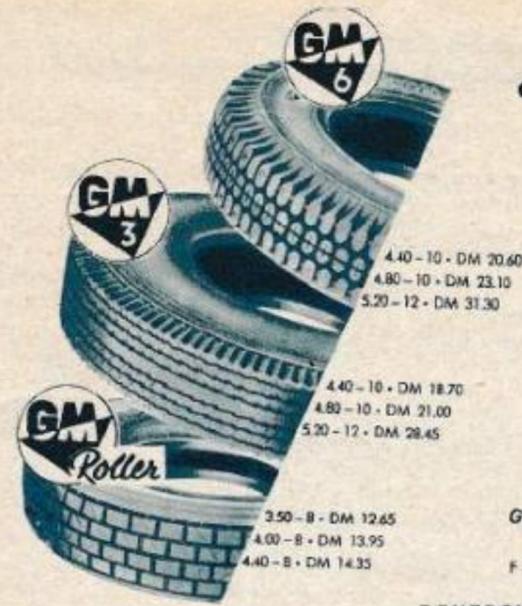
Jetzt auch mit Metalleinfassung!

Wetterschutz
und zugfreies Fahren
bei voller Sicht

Das Dach für
den Zweirad-Fahrer!



WINTER OPTIK GmbH. FURTH/BAY.



Roller- und Kleinwagen-Reifen

... werden auch GM-runderneuert!

Das heißt:
**REIFENKOSTEN SENKEN -
SICHERHEIT ERHÖHEN!**



FABRIK FÜR REIFENERNEUERUNG
DEUTSCHLANDS GRÖSSTES REIFENHAUS

Stelle darf man aber mit Fug und Recht annehmen, daß die normale Schmierung vollkommen ausreicht. Die bekannt hohen Lebenszeiten gut gewarteter moderner Motoren erfordern bei regelmäßiger Molykote-Anwendung so hohe Ausgaben, daß der Gewinn weiterer Lebensverlängerung fraglich erscheint. Bei manchen Motoren besteht meines Erachtens außerdem die Gefahr, daß die festen Bestandteile dieses Schmiermittels, normal in der Schwebel, hier ausgeschleudert werden. BMW-Ein- und Zweizylindermotoren könnten auf diese Weise vorzeitig ihre Schleuderringe zusetzen, wodurch die Pleuellagerschmierung gefährdet wird. Bei der NSU Max und ähnlich bei Fiat 500 und 1800 ist das Ausschleudern von Festbestandteilen im Öl als Filterwirkung ein hübscher Vorteil und es wäre nicht verwunderlich, wenn sich an dieser Stelle die teuren Molybdändisulfide nutzlos versammeln. Eine Stelle ist jedoch an modernen Kraftfahrzeugen, bei der sich einem die Anwendung von Molykote als Notlaufschmiermittel direkt aufdrängt, das sind die Achsschenkellager. Mein Fiat 500 wurde an dieser Stelle von Anfang an mit einer Mischung von 1 kg Retinax und einem Fläschchen Molykote abgeschmiert. Erfolg: Nach 22 000 km scharfer Fahrweise kein erkennbarer Verschleiß der gefährdeten Lager, weil das bald weggedrückte Fett den hier äußerst brauchbaren Molykote-Oberflächenschutz zurückläßt. Diese Anwendung sei sehr zur Nachahmung empfohlen!

Übrigens: Leser Heinrich von der Nebellampe: Desolite ist gaaanz etwas anderes, nämlich chemisch wirksam. Molykote ist es physikalisch! Der gelb-rote Tankwart hatte auf seine Art recht.

R. J.-M. in T.

Elektrische Selbsthilfe



heit nur 1.- DM für den Zugschalter.

Einer rechnet nach

Ich hoffe, daß es Ihnen möglich ist, meinen nun folgenden Bericht über Ölverbrauch beim BMW 600 zu veröffentlichen: Beim BMW 600 ist laut Kundendienstkarte alle 2000 km ein Ölwechsel vorgesehen. Laut Betriebsanleitung Ölverbrauch bis 1 Liter/1000 km! Ich habe nun zwei BMW 600 über 15 000 km gefahren und der Ölverbrauch lag bei beiden Fahrzeugen bei 0,5 Liter/1000 km. Daraus ergibt sich ein zusätzlicher Ölverbrauch von 1 Liter von Ölwechsel zu Ölwechsel. Bei jedem Ölwechsel ist eine neue Ölfilterpatrone einzusetzen, Preis 3.40 DM.

Da mir für nächtliches Dauerparken einerseits die normalerweise angeschlossenen fünf Verbraucher der Parkbeleuchtung - die beiden vorderen Begrenzungs Lampen, die beiden Schlußleuchten und die Nummernschildbeleuchtung - mit insgesamt 25 Watt zuviel waren, und ich andererseits nicht gerne das Geld für eine Parkleuchte ausgeben wollte, habe ich mit Hilfe eines einfachen Zugschalters, der auf dem Bild links neben dem Instrumentenkasten gleich doppelt zu sehen ist, den Stromkreis derart unterbrochen, daß ich bei eingeschalteter Parkbeleuchtung wahlweise alle fünf Verbraucher (außerhalb geschlossener Ortschaften) oder nur die linke vordere Begrenzungs- und die linke Schlußleuchte betätigen kann. Abgesehen davon, daß man sich etwas in den elektrischen Schaltplan des Fiat vertiefen muß, kostet die ganze Angelegenheit nur 1.- DM für den Zugschalter.

K.-H. B. in J.

Kostenberechnung: 2 Liter Motorenöl, 1 Liter Nachfüllöl, 1 Ölfilterpatrone. Es entsteht somit eine Summe, die einem Ölwechsel mit 4 Liter entspricht.

Ich fahre privat einen Fiat 500 N, bei dem ein Ölverbrauch fast nicht festzustellen ist und ich möchte den Herren von den BMW nur anraten, sich bald mal mit diesem Problem zu befassen.

G. N. in H.

Er ist zufrieden

Betrifft: „Mängel am Lloyd 400“ (Leserzuschrift E. K. in M., Heft 8).

Ich fahre selbst einen 400er, und zwar Baujahr 56; derzeitiger Kilometerstand über 34 000. Vorausschicken möchte ich, daß davon mindestens vier Fünftel auf den berühmten niederbayerischen Schlaglochstraßen ohne feste Decke zurückgelegt wurden. Ich kann nur in einem Punkt mit Herrn E. K. übereinstimmen, und zwar daß die Heizung schlecht ist; wurde von mir durch Verwendung der Auspuffwärme und wahlweiser Frischluftzufuhr in 80"-Rohren zur vollen Zufriedenheit verbessert. Federung entspricht voll und ganz dem Kleinwagen. Die Hinterfedern wurden von mir um je ein Blatt verstärkt, da ich oft ziemlich schwer lade und auch auf unseren Straßen ein Durchschlagen unvermeidbar war. Das Verstärken der Hinterfedern ist eine einfache Sache, da Bolzen und Federbügel lang genug sind. Beide Blätter kosteten 5.- DM. Mit den Schiebefenstern hatte ich noch nie etwas zu tun, sie halten in jeder Lage und sind vollkommen dicht. Auch beide Türen sind ganz dicht, ebenso der Karosserieboden. Meine Sitze sind einwandfrei wie am ersten Tag, obwohl ich ohne Schonbezüge bzw. Decke fahre. Ich kann mir diese Mängel bei E. K. überhaupt nicht erklären. Mein Wagen hält ja derzeit in Lack- wie Abdichtungsfragen gegenüber jedem VW bei gleichen Fahrleistungen stand. Von wegen irgendwelchen Beschädigungen am Lack durch Steinschlag wie zum Beispiel beim VW vorne oder an den Kotflügeln oder Roststellen wie beim VW an den Schweißstellen, am Fensterrahmen, bei den Türen oder an der vorderen Haube.

Nun noch Verbrauchsdaten und Aufwendungen bis 30 350 km: Verbrauch über den gesamten Zeitraum 5812 Liter Gemisch ohne jeden Zusatz. Gefahren wird nur offenes Öl.

1 Keilriemen und Motorbefestigungsblock	6.80 DM
1 Biluxlampe	2.20 DM
2 Federblätter für hinten	5.- DM

F. A. in S.

Alexander-Goliath

Dies ist mein Alexander. Ich ließ vor kurzer Zeit aus ihm einen 1100 Goliath machen. Es ist nicht ausgezeichnet gelungen? Auch ließ ich ihn zweifarbig spritzen. Blau und grau. Auf jedem Parkplatz ist er umlagert wie ein neues Modell. Das ist er ja auch.

H. R. in E.



Frohe Fahrt und Sicherheit

Das Angenehme ist mit dem Nützlichen verbunden. Angenehm, weil das Autoradio Sie in lebendiger Verbindung zur Welt hält. Es informiert (Nachrichten, Straßenzustandsberichte) und unterhält Sie mit Musik.

Nützlich, weil es dafür sorgt, daß Sie wach-

bleiben und Ihre Aufmerksamkeit nicht nachläßt. Es ist also mehr als eine Geräuschkulisse.

Das Autoradio dient Ihrer Sicherheit.

Becker-Monte-Carlo - der leistungsstarke, robuste Einblock-Kleinsuper ab DM 163,-, auch mit Transistoren und Gegentaktendstufe

Monte Carlo TG DM 199,- (jeweils ohne Zubeh.)

Becker-Europa, Drucktastensuper für Lang-, Mittel- und UKW, für Lang- und Mittelwelle und nur für Mittelwelle ab DM 255,- (ohne Zubeh.)

und der komfortable Becker-Mexico vollautomatisch ab DM 585,- mit Lautsprecher und Einbaumaterial, als Becker-Mexico TG mit Transistoren und Gegentaktendstufe DM 625,-.

Fahre gut - und höre Becker

In Österreich: Hansa Import Export GmbH, Salzburg, Franz-Josef-Straße 13
Für die Schweiz: Telion AG, Zürich, Albisriederstraße 232



BECKER RADIOWERK GMBH, KARLSRUHE

Haflinger

heißt ein allradgetriebener 700 ccm-Geländewagen, den die Steyr-Daimler-Puch AG, Werk Graz, herausbringt, und der bei der IAA erstmalig vorgestellt und vorgeführt wird. Der Name wurde von einer für ihre Ausdauer bekannten Rasse von Arbeitspferden übernommen.

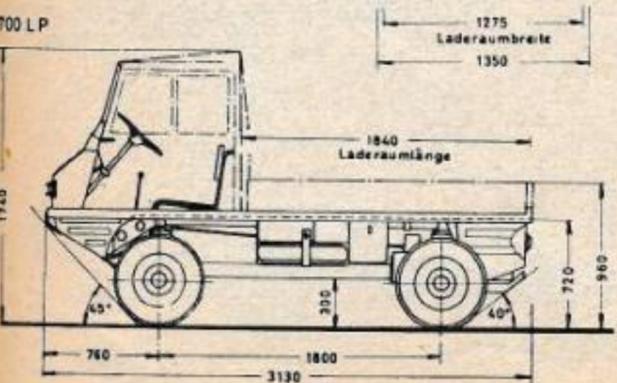
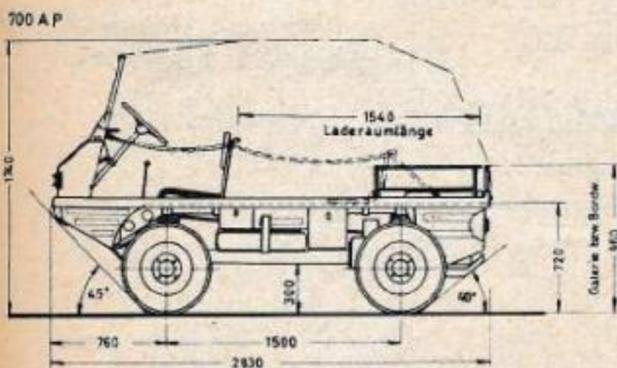
Es ist ein ausgesprochenes Zweckfahrzeug, äußerst kräftig gebaut, als reiner Geländewagen Typ 700 AP mit drei Übersetzungen lieferbar, die bei trockenem griffigem Boden jeweils maximal 50, 58 und 65% Steigfähigkeit und 64, 58 und 52 km/h Höchstgeschwindigkeit erreichen, während die Ausführung als „Landwagen“ Typ 700 LP etwas länger ist, 100 kg mehr Tragfähigkeit bietet. Seine Steigfähigkeit beträgt 40%, seine Höchstgeschwindigkeit 76 km/h. Der Motor des Haflinger zeichnet sich durch besonders hochwertige Materialien und Herstellungsverfahren aus; er wurde aus dem robusten Motor des Steyr-Puch 500 entwickelt.



Motor:
Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor im Heck, Bohrung x Hub 80 x 64 mm, Hubraum 643 ccm, Verdichtung 6,7, Leistung 22 PS bei 4500 U/min, max. Drehmoment 4,0 mkg bei 2500 U/min, hängende Ventile mit Stoßstangen und Kipphebel, Gebläsekühlung, 30-Liter-Tank, elektrische Anlage 12 Volt.

Kraftübertragung:
Vierrad-Antrieb (Vorderrad-Antrieb ausschaltbar), Einscheiben-Trockenkupplung, Differentialsperren ohne Auskuppeln schaltbar. Vollsynchronisiertes Vierganggetriebe, drei Antriebsübersetzungen lieferbar, ferner zwei verschiedene Übersetzungen für den dritten Gang, Nebenantrieb für stationäre Verwendung.

Fahrwerk:
Zentralrohrrahmen, Stahlblechplattform, vorn und hinten pendelnde Halbachsen mit Schraubenfedern, Gummihohlfedern und Teleskopstoßdämpfern (Federwege ca. 200 mm), Schneckenlenkung mit geteilten Spurstangen, Reifen 145-12 oder 5,20-12 wahlweise, hydraulische Bremsen, Bremsfläche 658 cm² (Trommel φ 215 mm), Handbremse mechanisch auf Hinterräder.



Maße und Gewichte:
Radstand Typ AP 1500 mm, Typ LP (Landwagen) 1800 mm, Außenmaße 2830 bzw. 3130 x 1350 x 720 (Plattformhöhe), Wendekreis 7,5 m, Spurbereich 6,5 m, Bodenfreiheit zwischen den Rädern 240 mm, unter Zentralrohr 300 mm, jeweils belastet. Wassertiefe 500 mm, Leergewicht vollgetankt ca. 580 kg, Zuladung Typ AP 400 kg, Typ LP 500 kg.

Bergsteigefähigkeit:
Nach Werksangabe im ersten Gang voll belastet zwischen 40 und 65% je nach Übersetzung.

Steuer und Versicherung:
Kraftfahrzeugsteuer 101.- DM, Haftpflichtversicherung (Mindestdeckungssumme) 168.- DM, wenn als PKW berechnet; bei Berechnung als Lieferwagen (Sonderaufbauten) Kraftfahrzeugsteuer 100.- DM, Haftpflichtversicherung (Mindestdeckungssumme) 210.- DM.

Weltweit
und jedem Fortschritt gegenüber aufgeschlossen, das ist Hamburg. Das internationale Fluidum verleiht dieser Stadt ihren besonderen Reiz. Sei es im Hafen, an der Börse oder in den Industriezentren, überall spürt man diese gesunde Mischung von hanseatischer Tradition und weltweiter Aufgeschlossenheit. Hier werden Erzeugnisse produziert, die Weltgeltung besitzen.

Seit Jahrzehnten werden kleine Wunden mit Hansaplast verbunden, denn der Name Hansaplast und das Zeichen Beiersdorf garantieren gleichbleibende Qualität und höchste Zuverlässigkeit.

Hansaplast
Beiersdorf

Erhältlich in jeder Apotheke und Drogerie

St. Pauli-Landungsbrücken mit Elbtunnel

Beiersdorf
HAMBURG

GRITZNER

Monza

Das Moped mit der Motorradseele
1- und 2-sitzig
2- und 3-Gang-Sachsmotor

MONZA - SUPERSPORT
das Leichtmotorrad voll Kraft und Rasan
3 PS • 47 ccm • steuerfrei • Autobahn zugelassen

Die Siegerin der Solitude am 30. Mai 1959
GRITZNER-KAYSER AG • KARLSRUHE DURLACH
Seit Jahrzehnten ein Begriff für Zweiräder und Nähmaschinen

Tipon
LACK-FULLPINSEL

Nur über den Kfz.-Teile-Großhandel
Bezugsquellen-Nachweis durch Generalvertrieb

Eugen O. Butz
Solingen-Ohligs
Hackhauser Straße 11

Zum Selbstaussbessern kleiner Lockschäden!



BARDAHL ... spart mehr als es kostet!

BARDAHL Gesellschaft m. b. H. · STUTTGART W · Silberburgstraße 137 · Telefon 66238

Vertriebe in: Augsburg, Berlin, Bremen, Darmstadt, Frankfurt, Freiburg i. Br., Hamburg, Hannover, Karlsruhe, Kassel, Kiel, Minden, München, Neckarsulm, Nürnberg, Oldenburg, Osnabrück, Regensburg, Sobernheim, Winterlingen, Worms, Wuppertal

Wer weiß es besser?

RAT UND HILFE

500er mit Rasan

Ich bitte Sie, mir mitzuteilen, ob es für den Fiat 500, Baujahr 1959, ein Zusatzaggregat oder einen Baukasten gibt, der eine Leistungssteigerung bewirkt. Es kommt mir vor allem auf eine Vergrößerung der Beschleunigung beim Anfahren an.
H. M. in H.

Antwort: Für den Fiat 500 gibt es eine Anlage zur Leistungserhöhung, die durch die Firma Abarth & Co., Corso Marche N. 38, Turin, hergestellt wird. Generalvertretung für Deutschland hat die Firma Nöldeke KG, Konstanz a. B., Hinterhauser Straße 8. Die Anlage enthält einen anderen Zylinderkopf, anderen Vergaser, größere Ölwanne etc. und kostet ca. 500 DM. Da man ein paar kleine Zutaten sparen kann, wird man aber bei einem vernünftigen Händler auch mit ca. 400 DM auskommen. Die Anlage bringt den Fiat 500 auf 19-20 PS.

Die Firma Abarth hat einen großen Ruf auf diesem Gebiet, es ist uns aber leider bis jetzt nicht gelungen, einen Abarth 500 zu fahren, der wirklich eine soviel höhere Leistung aufwies, daß man das Gefühl haben könnte, die 500 DM hätten sich gelohnt; das hängt damit zusammen, daß der Einbau der Anlage sehr viel Interesse und Können der betreffenden Werkstatt voraussetzt. Einer durchschnittlichen Fiat-Werkstatt sollte man es nicht anvertrauen, sondern nur einem speziellen Abarth-Vertreter, und auch da nur einem besonders kenntnisreichen. Im übrigen wird sich die Beschleunigung nach den ersten paar tausend Kilometern auch ohne besondere Maßnahmen noch verbessern.

Die GS frisieren

Da ich von keiner Werkstatt bisher konkrete Antworten bekam, wende ich mich als eifriger Leser Ihrer Zeitschrift ratsuchend an Sie. Ich möchte meine Vespa GS etwas „frisieren“ und hätte gerne folgendes gewußt: 1. Welche Veränderungen können vorgenommen werden? - 2. Gibt es Spezialteile wie Vergaser, Zylinderkopf usw.?
A. W. in R.

Antwort: Wenn Sie klug sind, dann lassen Sie den Motor wie er ist. Es gibt zwar noch Leistungserhöhungsmöglichkeiten auf bekannten Wegen, also Kanalvergrößerung, entsprechend größerer Vergaser, entsprechende Auspuffanpassung, aber eine spürbare Leistungserhöhung auf diesen Wegen setzt sehr viel Erfahrung und Fingerspitzengefühl voraus, vom Werkzeug ganz abgesehen. Der praktische Effekt für die Fahrleistung wäre dabei trotz aller Mühen allenfalls 5 bis 10 km Spitze bei wahrscheinlich abnehmendem Temperament. Der Motor würde ziemlich empfindlich - eben ein Sportinstrument. Wenn Sie die Fahrleistung Ihrer Vespa und auch die Höchstgeschwindigkeit noch steigern wollen, dann sorgen Sie für besonders leichtgängige Räder, tadellose Sauberkeit von Auslaßschlitz und Luft-

filter, genaue Vergasereinstellung, richtige Zündeneinstellung; arbeiten Sie die Schaltung hinten am Mechanismus so genau nach, daß die Gänge ganz leichtgängig zu schalten sind, und fahren Sie den Motor absolut vollgasfest. Ganz offen gesagt: Die beste Möglichkeit, schneller zu fahren, ist der Kauf eines Rollers mit größerem Hubraum.

Nachträglich ein Schiebedach?

Ich fahre seit ca. 1 Jahr den BMW 600 und bin mit der Fahrleistung sehr zufrieden. Leider hat mein Wagen kein Schiebedach. Ich möchte mir nun nachträglich eines einbauen lassen. Von verschiedenen Seiten wurde mir hiervon abgeraten. Was halten Sie von einem nachträglichen Einbau?
J. H. in H.-Sch.

Antwort: Vom nachträglichen Einbau eines Schiebedaches ist nicht abzuraten. Bedenken könnte man haben, wenn der BMW 600 eine selbsttragende Karosserie hätte, aber da die Karosserie nicht einmal mittragend ist, sondern auf einem echten Rahmen aufliegt, bestehen keinerlei Bedenken hinsichtlich der Festigkeit.

In Frage kommt für den BMW 600 ein Golde-Schiebedach; der Einbau sollte nur in einer wirklich guten Spezial-Karosseriewerkstatt erfolgen. Die Firma Golde & Co., Frankfurt/Main, Hanauer Landstraße 338, wird Ihnen bestimmt eine Werkstatt ihres Vertrauens nennen. Lassen Sie sich dort zunächst einmal einen verbindlichen Kostenvoranschlag machen, der nachträgliche Einbau ist nun einmal ziemlich teuer. Wir nehmen an, daß die Karosseriefirma das gleiche Schiebedach beschaffen wird, das BMW auch serienmäßig verwendet.

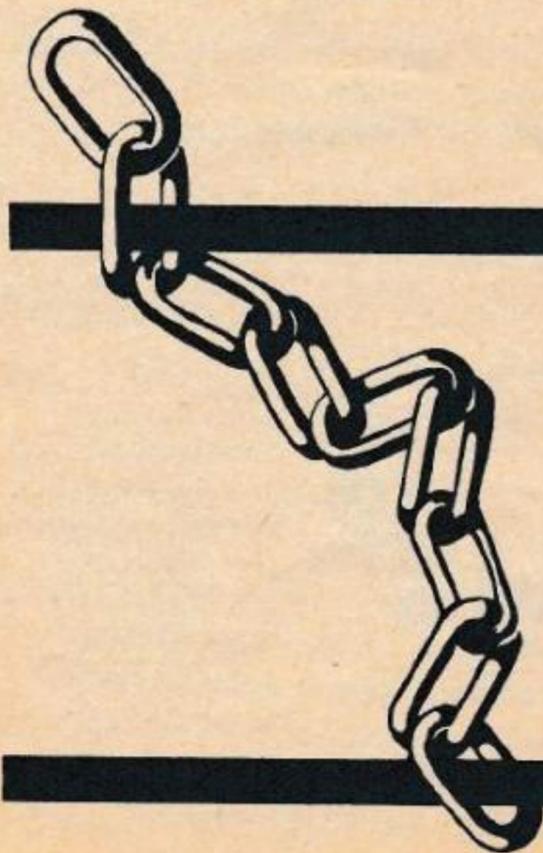
Ferlec-Kupplung am Berg

In Heft 8/58 las ich den Test der Dauphine. Dieses Testes wegen vor allem kaufte ich mir das „Wägele“, und da im Test auch die Ferlec-Kupplung sehr empfohlen wurde, schaffte ich mir auch diese Automatik an. Ich muß allerdings hinzufügen, daß auch der Autoverkäufer damals die Automatik über alles lobte. Alle meine Zweifel, die ich immer hegte, wurden damit weggefegt. Leider kamen mir erst nach dem Kauf die negativen Seiten einer solchen Kupplung zur Kenntnis. Eine davon ist der Umstand, daß der Wagen mit Automatik im Stehen nur von der Handbremse festgehalten wird. Die Gangschaltung bleibt vollkommen unwirksam. Damit ist eine sehr große Unsicherheit gegeben. Sicherheit ist aber wesentlich. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie mir Ihre Meinung dazu sagen würden.
E. F. in B.-B.

Antwort: Sie sind im Irrtum, wenn Sie glauben, man könnte mit der Ferlec-Kupplung den Wagen nicht mit eingeschaltetem Gang parken. Lesen Sie doch noch einmal genau die Betriebsanleitung: Unter dem Armaturenbrett befindet sich ein Kipp-schalter, mit dem man die Ferlec-Kupplung auf Batterie oder Lichtmaschine schaltet. Normalerweise sollte auf Lichtmaschine geschaltet sein, aber beim Abstellen an Steigungen etc. legt man den Schalter auf die Batterieseite, worauf im ersten Gang und im Rückwärtsgang die Kupplung geschlossen bleibt, so daß das Getriebe mitbrems.

Warum eigentlich?

Ich besitze eine Bella 200 und möchte die Übersetzung ändern. Dazu brauche ich ein kleineres Kettenrad (42-45 Zähne), größeres Ritzel ist nicht verwendbar. Können



Eine Kette ist so stark wie ihr schwächstes Glied

Deshalb gilt es, keines der Glieder durch Abnutzung schwächer werden zu lassen. Dies gilt auch für die Zündkerze, deren Elektroden durch elektrische, thermische und chemische Angriffe einer Abnutzung unterworfen sind, die auch durch beste Werkstoffe nicht restlos verhindert werden kann. Deshalb rechtzeitig den Elektroden-Abstand auf das richtige Maß nachstellen lassen und vor allen Dingen nach etwa 15000 km dem Motor wieder frische Kräfte geben durch Einbau eines Satzes neuer Zündkerzen, aber immer wieder



BERU ZÜNDKERZEN



Weltsensation in der Spritztechnik Elektr. Hochleistungs-Spritzpistole „BURGIA“

spritzt oder sprüht ohne Kompressor Autosprühmittel, Farben, Lacke, Klebstoffe, Poliermittel, Öle, Caramba usw. viel schneller - billiger - schöner. Bitte verl. Sie ausführl. Prosp. Garantie für jedes Gerät. Anschluß an Steckdose mit 220 V. Kauf ohne Risiko: Rückgaberecht.
Werkpreis: kompl. Gerät DM 77.50 per Nachn.

H. BRENNENSTUHL TÜBINGEN-PFRONDORF 270

DAS SCHÜTZENDE DACH FÜR IHREN WAGEN



5 Tage zur Ansicht, erst dann bezahlen oder einfach zurückschicken - oder Nachnahme mit 3% Sk. u. Geld zurück b. Nichtgefallen. Prospekte u. Materialproben kostenlos. Tel. 5977

sowie Schonbezüge, Fußmatten, Weißwandblenden u. a. Zubehör (auch beliebte Weihnachts-Geschenke f. d. Kfz.-Fahrer) - gut und unbedingt preiswert, z. B.

In Spezial-Paßformen f. jeden Wagentyp, mit Wertgarantie Plastik-Garage aus fast unverwundlicher PVC-Folie, für Lloyd, Goggo usw. 55.-, VW, DKW 75.-, Dt. Großw. 99.- Doppelwand-Garage (Gewebe + Plastik) besonders reißfest und lackschonend, bis 30° kältebeständig, in dieser hervorragenden Qualität jetzt so ungewöhnlich billig: Für Lloyd, Goggo usw. 94.-, VW, DKW 112.-, Dt. Großw. 134.- Schwebende Klappgarage, nach Sonderprospekt

WERTPLASTIK Abt. RM, MARL I. W.

Sie mir berichten, ob es solche Zahnräder gibt? (Bei Zündapp nur 48er und 55er erhältlich.)

H. K. in B.

Antwort: Wenn Ihnen sehr an der Übersetzungsänderung gelegen ist, wird Ihnen nichts anderes übrigbleiben, als die Anfertigung eines Kettenrades. Aber was versprechen Sie sich eigentlich von der Übersetzungsänderung? Der einzige Effekt wird sein, daß der 4. Gang viel zu knapp wird, die Spitze steigt bestimmt nicht. Wenn Sie das Kettenrad machen lassen wollen, wenden Sie sich an die Firma Werkzeug- und Maschinenfabrik Herion GmbH, (13b) Pfaffenhofen/Ilm.

Lichthupeneinbau

Ich fahre einen Heinkel-Tourist 1958 und möchte mir Blinklicht (vier Blinker) nebst einer Lichthupe einbauen. Blinkgeber 12 V, 2 x 15 Watt vorhanden. Wie muß ich die Anschlüsse machen?

W. R. in H.

Antwort: Da wir das Modell des Blinkgebers nicht kennen, den Sie bereits haben, können wir Ihnen leider hier auch keinen Schaltplan aufzeichnen, nach dem Sie sich mit Sicherheit richten könnten. Auf jeden Fall brauchen Sie einen Schalter für den Lenker, der außer einer Mittelstellung (Nullstellung) zwei Einschaltstellungen hat - so was gibt es in jedem größeren Geschäft für Automobilzubehör. Dessen Zuleitung wird mit Plus-Batterie verbunden, die beiden Ableitungen kommen an die entsprechenden Blinkgeber-Anschlüsse (die mangels Schaltskizze ausprobiert werden müssen), und die beiden anderen Geberanschlüsse werden mit den Blinkleuchten verbunden, von denen jeweils die beiden einer Seite parallel zu schalten und die dann sämtlich an Masse zu legen sind. Für die Lichthupe nehmen Sie einen Druckknopf an den Lenker, der aber mit beiden Kontakten von Masse isoliert sein muß. Ein Anschluß kommt dann an Plus-Batterie, der andere an die Zuleitung zum Fernlichtfaden der Biluxbirne.

Neuer Motor im alten Gestell

Ich fahre einen 175 ccm Venus-Roller mit Seitenwagen (Sachs-Motor). Diese 175 ccm sind am Berg etwas wenig und zum Überholen ist's eine Schinderei. Kann man da was ändern? Sei es durch Einbau eines anderen Motors. (Kann man vielleicht billig von früheren Motorradfabriken, die jetzt zu Schreibmaschinen übergangen, 200- oder 250 ccm-Motoren bekommen?) Was kostet so ein Motor mit Getriebe und evtl. Anlassen? Läßt das der TÜV zu?

Fr. Sch. in Fr.

Antwort: Wenn Sie einen Motor größeren Hubraums in den Venus-Roller einbauen, was natürlich irgendwie zu machen sein würde, brauchen Sie ein neues Typgutachten. Damit wird es bestimmt Ärger geben, die Sachverständigen sind heutzutage gegenüber allen Umbauten dieser Art äußerst streng, auch gibt es da einige Dinge, an die man beim Bau oft gar nicht denkt - so z. B. die Qualität der Schweißnähte. Außerdem sind auch wir der Ansicht, daß das Fahrwerk des Venus-Rollers gerade für die Leistung des 175er-Sachs reicht und auch da schon nicht gerade vorbildlich ist. Das gleiche gilt für die Bremsen, und wir würden uns an Ihrer Stelle den Gedanken an einen größeren Hubraum von vornherein aus dem Kopf schlagen. Eher wäre daran zu denken, den Motor mit den üblichen Mitteln ein wenig zu kitzeln, aber das bedeutet eine Menge Arbeit, wenn wirklich eine spürbare Leistungserhöhung dabei herauskommen soll. Oft bringen die Frisierarbeiten doch nur Selbsttäuschungen

und machen die Motoren eher faul. Deshalb möchten wir Ihnen auch kein festes Rezept geben, sondern Ihnen raten, sich mal das Buch von Helmut Hütten „Schnelle Motoren - sezirt und frisirt“, Verlag R. C. Schmidt & Co., Braunschweig, Preis DM 16.-, zu beschaffen, in dem Sie sehen werden, auf was es ankommt.

Schalten mit Gewalt

Die Schaltung meiner Vespa (T 150 - 1956 - 26 300 km) mag das lange Fahren in einem (d. h. dritten Gang) nicht. Solange man bei Stadtfahrten eifrig schaltet, ist alles okay, aber fährt man 50 km oder gar 100 km im dritten Gang über die Landstraße und versucht dann in den zweiten herunterzuschalten, so ist das mit einer Hand völlig unmöglich. Man muß immer mit der rechten Hand nachhelfen (ein Bowdenzug ist dabei bereits gebrochen). Hat man es aber geschafft und etwa 4mal die Gänge gewechselt, ist alles wieder in Ordnung.

Die Schaltung friert also bei längeren Fahrten ein und tau; erst langsam im schaltfreundigen Stadtverkehr wieder auf. Meine Frage nun: Woran liegt das? Verkeilt sich etwa das Zahnradgetriebe? Getriebeöl ist stets eingefüllt und planmäßig gewechselt worden.

P. H. in N.

Antwort: Die Schaltschwierigkeiten an Ihrer Vespa können zwei Ursachen haben: einmal ist es möglich, daß die Kupplung nicht einwandfrei trennt, das müßte sich leicht feststellen lassen, was ändern kann aber nach der angegebenen Laufzeit auch ein übermäßiger Verschleiß in der Lagerung des inneren Schaltfingers vorliegen (im Schaltsegment), wodurch dann der Schaltstein riefig geworden ist, was häufig zu Schalthemmungen bei diesem Typ führt. Auswechseln des Schaltsegments mit Finger bringt allein dann Abhilfe.

Mehr Verdichtung für Alexander

Wieviel Millimeter müssen vom Zylinderkopf eines Lloyd Alexander ab, um eine Verdichtung von 7,2:1 zu erreichen?

W. U. in S.

Antwort: Eine gewisse Leistungssteigerung des Alexander-Motors durch Höherverdichten ist durchaus möglich. Dazu sollen am Zylinder oder am Kopf 0,8 mm Material abgedreht werden - was dann allerdings die Verwendung von Superkraftstoff empfehlenswert macht. Außerdem sollte im Zuge der gewünschten Leistungssteigerung das serienmäßige Luftfilter entfernt und durch ein Trichter-Luftfilter ersetzt werden, wie es zum Beispiel die Firma Knecht, Bad Cannstatt, unter der Typenbezeichnung FL 1156-52 liefert. In die Seiten des Luftfilters ist ein Rohrstützen desselben Durchmessers wie das Entlüftungsrohr hart einzulöten. Das Entlüftungsrohr wird über der Einsicherung, in der ein Maschendrahtgitter sitzt, abgesägt, der Entlüfterstützen und das in das Luftfilter eingelötete Rohr werden durch einen Plastikschlauch passenden Durchmessers verbunden. Die günstigste Vergasereinstellung muß durch Versuche ermittelt werden, in jedem Fall sollte die serienmäßige 220er Korrekturluftdüse durch eine der Größe 210 oder 200 ersetzt werden. Eine leichte Leistungssteigerung kann ferner durch Entfernen der serienmäßigen Abgasanlage und durch Ersetzen einer solchen ohne Heizung (wie sie vom Werk für tropische Länder geliefert wird) erzielt werden, außerdem sollten die Ansaugrohre poliert und darauf geachtet werden, daß die Flansche von Vergaser und Ansaugrohr bzw. Zylinderkopf genau aufeinanderpassen und auch keine Dichtkanten vorstehen.

VISCOBIL



Seit über 30 Jahren das bewährte deutsche Motorenöl

VISCOBIL Motorenöle und Fette sind Spitzen-
erzeugnisse der deutschen Mineralölindustrie
und zeichnen sich durch hervorragende Beschaffenheit
und stets gleichbleibende Güte aus.

VISCOBIL erhalten Sie im gesamten Bundesgebiet, in West-Berlin und an allen Bundes-Autobahn-Tankstellen

Besuchen Sie uns bitte auf der IAA in Frankfurt/M, Halle 4, Stand 201

DEA-SCHLIEMANN MINERALÖLGESELLSCHAFT MBH., Abt. VISCOBIL ÖLE UND FETTE
BERLIN · ESSEN · FRANKFURT A. M. · FREIBURG · HAMBURG · HANNOVER · KÖLN · MANNHEIM · MÜNCHEN · NÜRNBERG · SAARBRÜCKEN · STUTTGART



Reparaturen spielend leicht
VULKANISIERT
Erhältlich beim Fachhandel
Hersteller: STAHLGRUBER, München 8

Zur IAA Frankfurt/Main
vom 17. bis 27. September 1959
Halle 18, Stand Nr. 552
(Hauptstraße gegenüber
Mercedes- und VW-Hallen)

Sichern Sie Ihr Auto!

NEIMAN
LEHN- u. ZUNDSCHLOSS

vollautomatische Diebstahlsicherung

NEIMAN-CO. K.G.
WUPPERTAL-LANGERFELD

Nr. 4500



DM 4.⁷⁵
mit Etui!

SPORT-Brille für jeden SPORT
Scheiben in allen Sonnenschutz-Farben und glasklar
G. EICHENWALD · NEUSS a./Rh.

Frei Aufstellungsplatz liefern wir
Für alle Kfz.
ab DM **385.-**
OVERMANN KG.
Stahlbau
BAD KISSINGEN-ARNSHAUSEN

Frei Aufstellungsplatz liefern wir
32 Typen für alle Kfz.
ab DM **385.-**
OVERMANN
Stahlbau
BAD KISSINGEN-ARNSHAUSEN

GOGGOMOBIL
Ersatzteilstützpunkt

KASSEL
RUF:
15759

Bierschenk

Königstor 48
Originalersatzteile
Austauschteile
Spezialzubehör
Spezialwerkzeuge

PÖNA-Batterie-Ladegerät für 6 und 12 Volt Batterien. Ausführung A: ca. 2 Amp. Ladeleistung DM 30,- Ausführung B: ca. 3,5 Amp. Ladeleistung DM 40,-. Einfacher Festeinbau im Wagen möglich. 2 Jahre Garantie. Lieferung durch den Fachhandel oder per Nachnahme vom Hersteller. Rückgaberecht innerhalb von 14 Tagen.

KARL TIMMERBEIL Gerätebau 1, Ept.-Milspe/Westf. geg. 1856, Tel. Gevelsberg 2076, Fsch. 08229490

Sport-Auspuffanlagen

BMW 600 = DM 67,- LLOYD 600 = DM 60,-
FIAT 600 = DM 59,- VW = DM 62,-
(Lieferung portofrei per Nachnahme)
Sonderzubehör für FIAT, GOGGO, LLOYD, VW.
Gratiskatalog „R“ anfordern. (Bitte Fahrzeug und Baujahr angeben.)
DAWOS (14b) Schömborg / Calw

Liegesitze im LLOYD
(1000fach bewährt - zum Patent angem.)
z. nachträgl. Einbau in LP/LS 400, 600, Alexander und TS. Rückenlehnen bleiben verstellbar. Kurze Einbauzeit. Praktisch, haltbar, vollwertig.

Kompl. Beschlagsatz für beide Vordersitze nur **4,20 DM** und Nachn.
Versand: **A. Zieroth**
Bisingen/Krs. Söllau
Lieferung auch an Händler!

KOHLERGITTER "GRAEPEL" 15 GES. IN GES. 1
LOENINGEN-OLDENBURG

IAA 1959
in Frankfurt/Main
vom 17.-27. Sept. 1959
Halle 14, Stand Nr. 445

Ein kühler Kopf... mit **Super-Turbomax**

Ein leistungsstark. Autoventilator in eleg. Ausführung zu günst. Preis. Einfache Saugbefestigung an der Windschutzscheibe, a.d. Heckscheibe verhindert, er außerdem das Beschlagen. 3 Mon. Garantie. Preis DM 15,-. Durch den Fachh. od. per Nachn. v. Hersteller. Rückgaberecht innerh. v. 14 Tg.

KARL TIMMERBEIL Gerätebau 1, Ept.-Milspe/Westf. geg. 1856, Tel. Gevelsberg 2076, Fsch. 08229490

Neuheit nur bei uns
gibt es die Schreibmaschine mit Uhr
Der große Schlager
Fordern Sie sofort Katalog M828
Ferner alle Fabrikate, Gelegenheiten,
Umtauschrecht, Kleinst-Raten u. vieles mehr

NÖTHEL & GÖTTINGEN Deutschlands größtes Schreibmaschinenhaus

MOTOR-PRESSE-BUCH Deutschlands Spezialversandhaus für Motor-Literatur
Stuttgart, Postfach 1042

Ausschneiden, einsenden!



gratis

8 Tage zur Probe

erbitte ich unverbindlich eine komplette Tonband-Anlage mit (2 Bandgeschwindigk. Feinfühl - Automatik) einschl. dynam. Mikrofon, Tonleitung u. Normalspielband

TELEFUNKEN Magnetophon 75 K-15
Häussler & Steinhilber Stuttgart 0
Abt. RM 15 Archivstraße 10

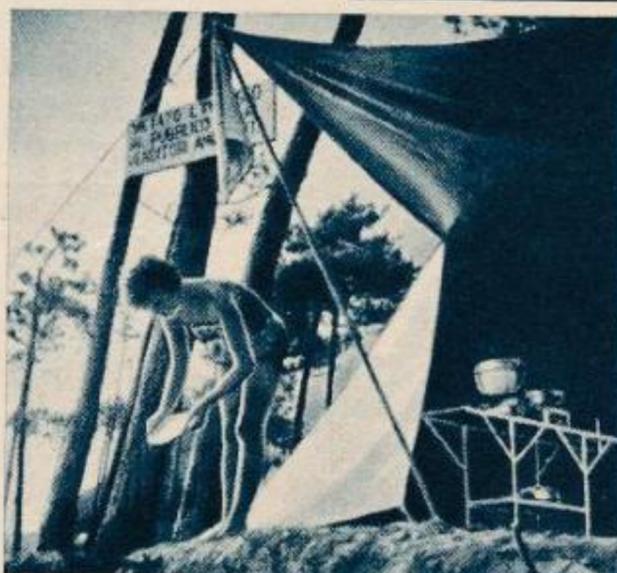
Wenn mir die Anlage gefällt, sende ich sie nach 8 Tagen nicht zurück, sondern lt. Ihren fairen Zahlungs- und Lieferungsbedingungen nach 30 Tagen die 1. der 25 Monatsraten zu DM 26.85. Eigentumsrecht vorbehalten. Erfüllungsort Stuttgart.

Herr/Frau/Frl.

Ort volljährig: ja/nein

Straße

Unterschrift



Echte Lebensfreude im Camping durch die bewährten

Enderz

Camping-Geräte

Kocher, Klappmöbel, Zeltzubehör

Ihr Fachhändler berät Sie gern

IDEAL

WINDSCHUTZSCHEIBEN MIT U. OHNE SEHSCHLITZ

Alleinhersteller:
G. EICHENWALD NEUSS / RH.



Wasserdichte Folie: **silberblau**

Isetta	DM 26.—
PKW-Goggo, Lloyd, Fiat	DM 36.—
VW, DKW, Ford M 12/15	DM 46.—
Auto-Kurzkapuzen	DM 28.—

Andere Typen auf Anfrage
 Autoschonbezugsdecken ab DM 8,90
 Autositzkissen DM 4,90
 Prospekt kostenlos
 Lieferung franko einschließlich Verpackung gegen Nachnahme — Rückgaberecht gegen Kaufpreiserstattung.
 Velo-Sportartikel-Fabrik R.M.K., Kempen/Wdhr., St. Huberter Str. 36

Vorsicht! Rutschgefahr bei Nässe!

Daher unbedingt rechtzeitige Feinstprofilierung der Reifen in Längsrichtung mit dem bewährten Reifenhobel als dem einzigen, stets wirksamen Schleuderschutz auf allen glatten Straßen. Keinerlei höhere Reifenabnutzung, selbst modernsten Profilen weit überlegen und fabrikmäßig nicht herstellbar. Bestellen Sie daher noch heute den universell verwendbaren

DBGM **REIFENHOBEL** Preis nur **DM 8.—**
 dazu 1 Satz techn. Spezial-Klingen extra stark DM 1.—
 Leichteste Handhabung. Genaue Gebrauchsanweisung. Enorme Wirkung. Sofort lieferbar. Wo noch nicht erhältlich, direkter Nachnahmeverand durch

H. GILSTER, Oyle über Nienburg/Weser



Marquardt-Fahrmäntel

für Motorrad-, Roller- und Moped-Fahrer in allen Größen für Herren und Damen, sowie regendichte Überhosen, Überschuhe, Oberhandschuhe, Schutzhelme, Schutzbrillen, Handschuhe, Hauben usw. Teilzahlung möglich.

Preisliste Nr. 24 und Prospekte kostenlos
 WALTER DILLENBERG STUTTGART-Vaihingen, Hauptstr. 106

Glückliche Fahrt durch ALRA-OELDRUCK

Universal I	DM 5,20
Mit Öldruckpresse	DM 8,90
Universal II	DM 6,85
Mit Öldruckpresse	DM 10,60
ÖLPRESSE alleine	DM 3,85

Vom Moped bis zum Kleinwagen
 ölt u. reinigt jed. Bowdenzug, erprobt und empfohl., erhältl. nur im gut. Fachgeschäft
 Herst. H. Albert, Radevormwald, Rhld.



Nachtglas 7 x 50 119,—
 mit Lederstul 8 x 30 DM 89,—
 1 Jahr Garantie 10 x 50 DM 129,— frei Haus
 Blaubelag Keine Nachnahme. 5 Tage
 Mitteltrieb zur verbindl. Ansicht.
 Teilzahlung. Bei Beschädigung preisgünstige Reparatur.
 Müller KG, Rinteln, D.-Wall 17/13 e



MiniCamp II
 für Mobile und Kleinwagen
 Gewicht komplett ca. 120 kg, Stehhöhe; 4 Sitz-, 2 Schlafplätze; auch leichte Nachbaumöglichkeit.
 MiniCamp-Patentwohnwagen
 Goslar · Breite Straße 53

Kostenlos

Übersenden wir Ihnen sofort unser neues **Buchverzeichnis**

Postkarte genügt: an **MOTOR-PRESSE-BUCH · Stuttgart, Postfach 1042**



Garagen
 Lager- und Werkstattbauten
 Stahlrore
 Gebr. **Athenbach GmbH.**
 Abt. 39 Weidenau - Sieg

ROLLER-MOBIL-KLEINWAGEN-MARKT

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)

BMW-ISETTA

„Plexiglas“-Pflege- und Poliermittel — Sonderliste anfordern — Motor-Vertrieb GmbH, Frankfurt a. M., Mainzer Landstr. 123.

CHAMPION

250 ccm, fahrbereit, vers. u. verst. f. DM 400.— zu verkaufen. K. Müller, Stuttgart-Bad Cannstatt, Darmstädter Str. 15 294/1273

FIAT

Spezial-Zubehör für FIAT 600 - italienisch und deutsch - bitte Preisliste anfordern bei

MOTOR-VERTRIEBS-GmbH.,
 Frankfurt/Main, Mainzer Landstraße 123

500 Kombi, vers. u. verst., in gutem Zustand, wegen Krankheit gegen Höchstgebot abzugeben. Angebote unter 2079 an „ROLLER-MOBIL-KLEINWAGEN“, Stuttgart, Postfach 1042. 300/1274

500/50, Luxus, Abarth (21 PS), 8500 km, DM 3400.—, zu verkaufen. Hans Ferstl, München 19, Wilsenick-Land-Straße 3/1. 310/1274

GOGGOMOBIL

Goggo-Coupé 300, Ersatzteile (Motor und Getriebe, Hinterachse, elektr. Anlagen) usw. verkauft ab 17 Uhr — außer Sonnabend und Sonntag — H. Fricke, Berlin N 20, Koloniestr. 122. 293/1273

Goggo-Coupé TS 400, Bauj. 1958, zweifarbig, 19 000 km, Bestzustand, sehr gepflegt, für DM 3200.— zu verkaufen. Teilfinanzierung möglich. Standort Raum Düsseldorf-Essen. Zuschriften unter 2078 an „ROLLER-MOBIL-KLEINWAGEN“, Stuttgart, Postfach 1042. 292/1273

HEINKEL

Spezial-Zubehör-Versand für HEINKEL-Tourist und HEINKEL-Kabine — Neuheiten — kostenlose Preisliste anfordern bei Motor-Vertrieb GmbH, Frankfurt a. M., Mainzer Landstr. 123, Tel. 33 45 67.

Suche gebrauchten Vierrad-Kabinen-Motor aus Unfall-Totalschaden, mit Regler und Vergaser, ohne Schwingarm. Angebote unter 2081 an „ROLLER-MOBIL-KLEINWAGEN“, Stuttgart, Postfach 1042. 302/1274

KREIDLER-FLORETT

Suche bill. Kreidler-Florett-Kleinstkraftadauspuff. Hansjörg Derx, München 8, Rosenheimer Str. 75. 304/1274

MESSERSCHMITT

„Plexiglas“-Pflege- und Poliermittel — Sonderliste anfordern — Motor-Vertrieb GmbH, Frankfurt a. M., Mainzer Landstr. 123.

Kabinenroller, 175 ccm, 40 000 km, leicht beschädigt, für DM 150.— umständeh. abzugeben. Bernh. Weiler, Friesenheim/Lahr, Kirchenwinkel 6. 305/1274

Kabinenroller KR 200, Baujahr 1959 — Mai, 3000 km; Stratosilber, umständehalber für DM 1900.— zu verkaufen. Angebote unter 2080 an „ROLLER-MOBIL-KLEINWAGEN“, Stuttgart, Postfach 1042. 301/1274

KR 175, Bauj. 1954, mit Kickstarter, Motor vom Werk überholt, neue Haube, für DM 550.— zu verkaufen. Manfred Beutler, Vaterkirch/Stockwald b. Villingen (Schwarzw.), Haus 98. 306/1274

NSU

Prinz 30, 5000 km, blau, Sonderausstattung, wegen Anschaffung eines Volvo abzugeben. Teilzahlung möglich. DM 4100.—. Engelen, Mannheim E 2, 13. Tel. 23801. 296/1273

STROLCH

Strolch Roller, 175 ccm und 200 ccm, günstig auf Teilzahlung. Fr. & Wilh. Herrmann G.m.b.H., Stuttgart-O, Neckarstraße 1 B.

VENUS

Venus 175 ccm mit Sachsmotor, preiswert auf Teilzahlung zu verkaufen. Fr. & Wilh. Herrmann G.m.b.H., Stuttgart-O, Neckarstraße 1 B.

UNTERRICHT

Seit 1/2 Jahrzehnt nachweisbar beste **Fahrlehrerausbildung** mit erstklassigen Prüfungserfolgen. **FAHR SCHULE BODE, Seesen/Harz, Ruf 520**

Führer-schein-ferien-Kurse seit 1937

Zubehör für Kleinwagen

SPEZIALHAUS

H. PFEFFERKORN

Bad Pyrmont — Postfach 144

Besuchen Sie mich bitte
 Halle 23, Stand 595

Schirmgarage

D.B.P. und B.R.G.M.



Keine Plastikhülle!

Bei Nichtgebrauch Garage fallen u. beiseite rollen. Zerlegbar kann sie als Zelt mitgenommen werden. Prosp. u. Angeb. durch Arter Schindler, (14a) Meimsheim.

VESPA

GS, Bauj. 58, neuwertig (7000 km), weg. Anschaffung eines Wagens sofort zu verkaufen. Farbe schwarz, Zubehör im Werte von DM 500.— (Sportkurbelwelle). Preis DM 1500.—. Rudi H. Vette, (17 a) Eggenstein, Hauptstraße 139. 308/1274

Verkaufe Vespa GS, Bauj. 57, Helm Hormann, Minden (Westf.), Keithstraße 3. 307/1274

VW

Exp. Syncro, Schiebedach, zu verkaufen oder Tausch gegen Prinz, Fiat, Janus od. ähnl. Angebote unter 2083 an „ROLLER-MOBIL-KLEINWAGEN“, Stuttgart, Postfach 1042. 309/1274

ZÜNDAPP

Janus gesucht, auch beschädigt. Angebote mit Preis unter 2082 an „ROLLER-MOBIL-KLEINWAGEN“, Stuttgart, Postfach 1042. 303/1274

VERSCHIEDENES

Gebrauchter Einradanhänger, Campingboy, preiswert zu verkaufen. K. Henkel, Lipstadt, Böckenförderstr. 42. 297/1273

Besser fahren mit dem Motorroller von Klaus Peter Heim

Für den Rollerfahrer wurde der Themenkreis eines Handbuches wesentlich über Technik und Fahrpraxis hinaus erweitert: In der Annahme, daß ein Rollerfahrer Neuling auf vielen Gebieten ist, enthält „Besser fahren mit dem Motorroller“ auch noch Kapitel über Gepäckunterbringung, Auslandsfahrten, Steuerersparnis, Rechtsfragen, Versicherung und noch einen Extra-Anhang „Kniffe und Tips“.

288 Seiten, 110 Fotos, 70 Zeichnungen, Glanzband, DM 9.80 + 50 Pf. Porto

Geben Sie uns bitte noch heute Ihren Wunsch auf!

Stuttgart
 Postfach 1042

Ihr
MOTOR-PRESSE-BUCH

PLASTIC-GARAGEN

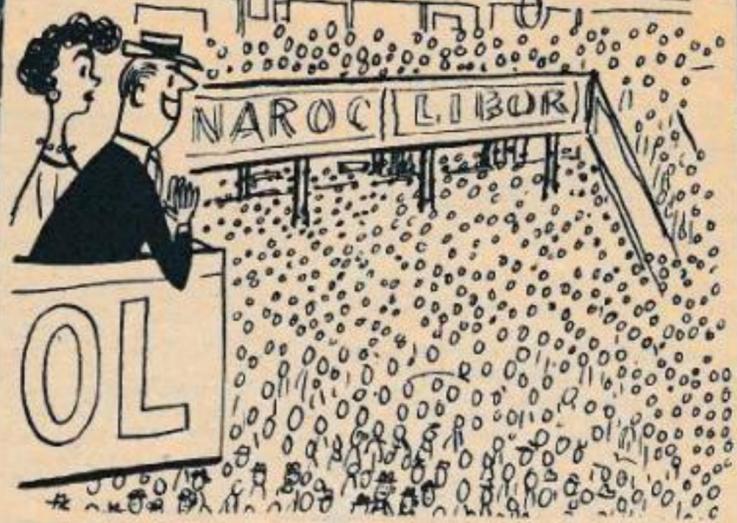


mit Entlüftung-garantiert gute Paßform-für alle Kfz.-Typen. Bitte Prospekt anfordern. Kfz.-Type angeben. **MORO-WETTERSCHUTZ W. Herbert Kauer** (13a) Rösiau/Ofr., Postfach 3V

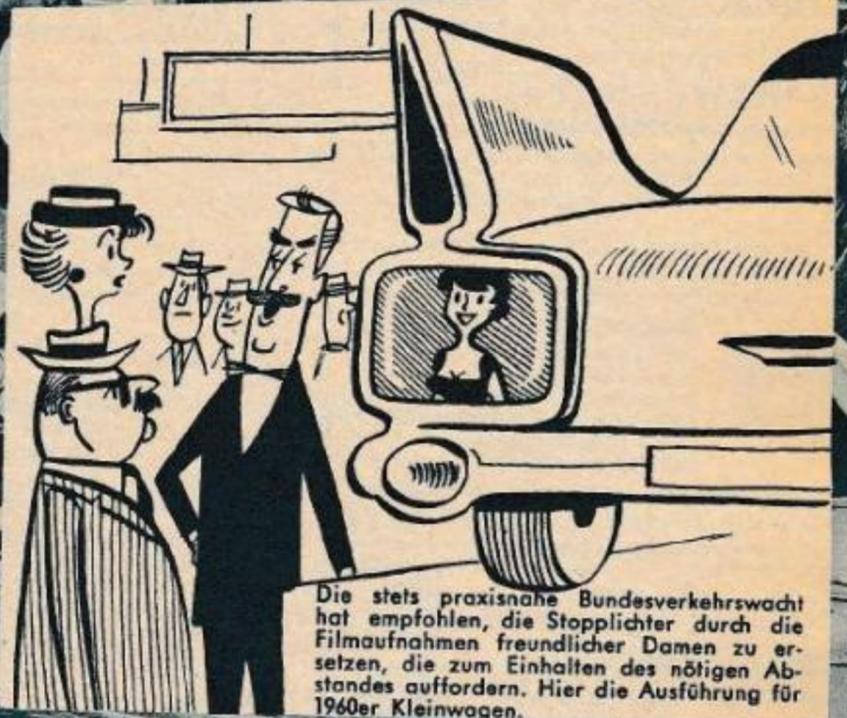
Besucher Probleme



Mit etwas Geschicklichkeit findet man in Frankfurt jederzeit Platz zum Parken.



Daß an den „billigen Tagen“ der Besucherstrom ein wenig dicht wird, stört lediglich den Blick auf die ausgestellten Wagen, ist also recht unerheblich. Unser Bild zeigt, daß man von oben mehr sieht.



Die stets praxisnahe Bundesverkehrswacht hat empfohlen, die Stopplichter durch die Filmaufnahmen freundlicher Damen zu ersetzen, die zum Einhalten des nötigen Abstandes auffordern. Hier die Ausführung für 1960er Kleinwagen.



Dieses Gerät löst über 50 km/h eine Seebohm-Rede ertönen. Dem Kraftfahrer kommen dann derartig die Tränen, daß er seine Geschwindigkeit sofort vermindert.



An neuen Karosserie-Werkstoffen Qualitätsproben mit Lösungsmitteln vorzunehmen, ist unfair. Wenn auch die künstlerische Phantasie auf diesem Wege zu neuen materialgerechten Formen kommen kann, so wird doch das Gemüt des Standpersonals getrübt, wenn es nach Abzug der Zuschauer wieder einen Blick auf seinen Wagen werfen kann.

Verlag MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart W, Paulinenstr. 44 (Hansabau), Postf. 1042, Tel. 6 71 40 u. 6 71 49. Telegr.-Adresse: Motorpresse Stuttgart, Fernschr. Telex 07/2036. Herausgeber: Paul Pietsch und Ernst Dietrich-Troeltsch f. Redaktion: Dr. P. Simsa (für den Inhalt verantwortl.), ChM. Gaenschal, S. Rauch. Verantwortl. für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. Verantwortl. für den Anzeigenteil: Dir. Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Belslerdruck, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papier- und „der MOTOR-TEST“. In den VEREINIGTEN MOTOR-VERLAGEN „das AUTO, MOTOR und SPORT“, „FLUG-REVUE“, „LAST-AUTO und OMNIBUS“, „MOTOR-REVUE + Europa-Motor“ und ebenfalls „der MOTOR-TEST“. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. Bezugspreis in Deutschland vierteljährl. DM 3.60, jährl. bei Vorauszahlung DM 12.—. Ausland DM 16.20 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. — Bankkonten: Dresdner Bank AG., Stuttgart; Dresdner Bank AG., Freiburger Gewerbebank, Freiburg i. Br. — Anzeigen: Verlangen Sie bitte vom Verlag die Anzeigen-Preisliste Nr. 3. — Gelegenheitsanzeigen (kompakt): Preis DM 1.50, Stellensuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Zeile von 1 mm Höhe oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, drei mit 15%, sechs mit 20% Rabatt.



FIAT 600

BEWÄHRT UND BEWUNDERT

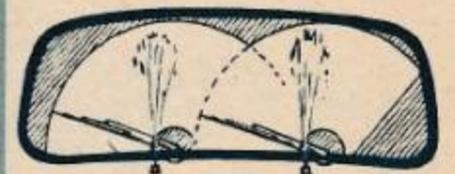


Der bewährte
4 Zylinder
4 Taktmotor
20 PS

Vier bequeme Sitze



Umklappbare hintere Sitzlehne



Scheibenwaschanlage



Schnelle
Beschleunigung

VOR DER PROBEFAHRT ZU LESEN :
Über 750000 »Sechshunderter« rollen über alle Straßen der Welt. Was heute an diesem Wagen verblüfft, war bereits vor 4 Jahren sensationell. Seit der ersten Serie bis heute mußten nur wenige technische Details verbessert werden. Darum ist der Wiederverkaufswert so hoch! -

Vereinbaren Sie bald die längst fällige Probefahrt im FIAT 600!

FIAT 600



bis zu
36%
Bergsteigfähigkeit,
vollbesetzt



Wendekreisdurchmesser 8,7 m
Leichtes Einparken



Sie finden uns
auf der I.A.A. :
Halle I b Stand 57

659 / 0924



rutschfest

Zwischen Fahrbahn und Felgenreand

fällt die Entscheidung
Erfahrene Fahrer wissen – die rutschfesten
Firestone-Phoenix-Reifen heben die guten Fahr-
eigenschaften des Wagens. Sanft federnd wer-
den Geräusche abgedämpft; mit ruhiger Gleich-
mäßigkeit zieht der Wagen dahin, und diese
Ruhe überträgt sich auf den Fahrer.

AUF DER INTERNATIONALEN AUTOMOBILAUSSTELLUNG FRANKFURT AM MAIN · HALLE 1b, STAND 34

17. — 27. 9. 1959