

ROLLERei

und **MOBIL**

Alles über die Mobile



Nummer 1. JAHRGANG

29. September 1955

10

PREIS DM 1.-

Postverlagsort Stuttgart

Das Wichtigste
über Mopeds, Roller
und Kleinwagen

Test
Adler-Junior

Erfahrungen
mit der
Heinkel-Kabine

Die



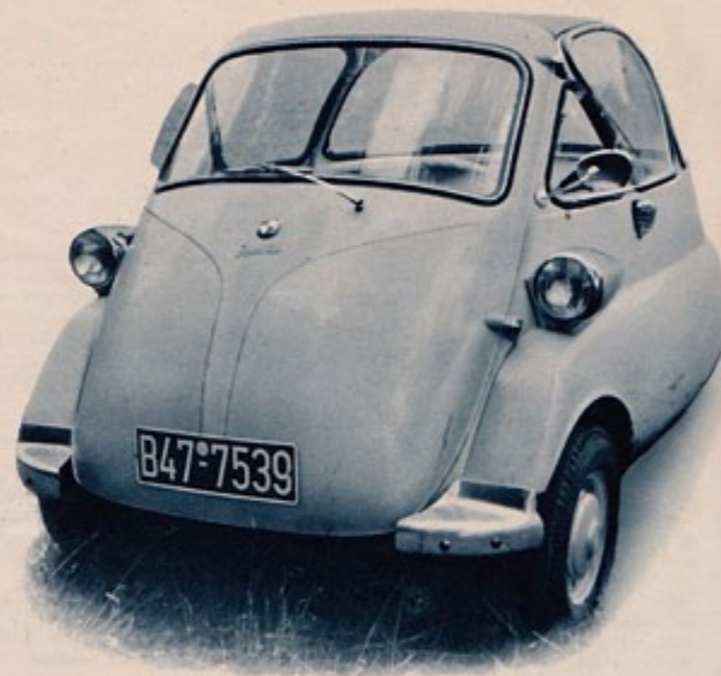
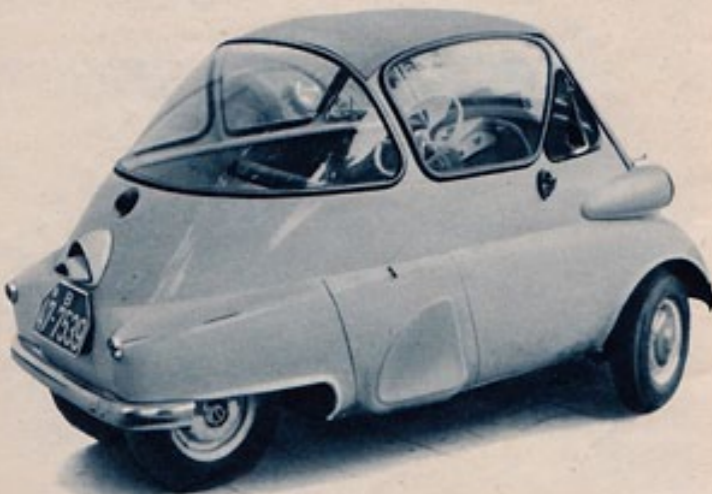
Isetta

Jahrzehntlang hat man daran herumgedoktort, ins Niemandsland zwischen Motorrad und Auto ein eigenständiges wettergeschütztes Fahrzeug hineinzubauen. Der Roller ist ein Schritt auf diesem Wege, aber vollkommenen Schutz kann natürlich nur ein Mehrtradfahrzeug bieten. Dabei darf es kein Kleinstauto sein und ebensowenig eine primitive Fahrmaschine — irgendwie erwartet man etwas anderes, etwas ganz Neues und Besonderes.

Lange Zeit war das jedoch aus technischen Gründen nicht zu machen, und auch das Publikum war für außergewöhnliche Lösungen nicht aufnahmebereit. Aber inzwischen kamen neue Faktoren zur Geltung. Das Flugzeug hatte hinsichtlich der Formgestaltung ebenso wie hinsichtlich des Leichtbaues Wesentliches zu lehren, nicht minder aber auch der Rennwagen mit seinem auf hohe Festigkeit bei geringstem Gewicht angelegten Aufbau. Und der moderne Lieferwagen („Pick-up“, „Transporter“ usw.) gewöhnte ebenso wie die Erzeugnisse der modernen Automobilarchitektur das Publikum daran, daß die herkömmliche Standardform des Automobils nicht für alle Zeiten ein letztes Wort ist. Es bedurfte nur noch eines Einfühlens in diese neuen Tendenzen, und irgendwo mußte ein Kleinfahrzeug neuer, eigenständiger Konzeption entstehen.

Es will so scheinen, als ob in der Isetta diese Konzeption gefunden wurde, und nicht von ungefähr stammt die Isetta aus Italien, dem Land, in dem mit einer Kühnheit sondergleichen jeder Baugedanke gleich praktisch ausprobiert wird. Schon bei den Rollern erlebten wir, daß von Italien ein zündender Impuls ausging. Und es sieht heute so aus, als ob in der Isetta wiederum ein Typ geschaffen worden wäre, der weithin Schule machen wird, weil bei ihm wesentliche Konstruktionseigentümlichkeiten schlechthin die Lösung bestimmter Mobilprobleme bieten.

Der Aufbau ist bekannt: Auf einem Kastenrahmen ein Rohraufbau, mit Karosserieblechen verkleidet und oben reichlich verglast, Mittelteil des Daches zu öffnen, eine billige und zweckmäßige Lösung. Besonderes Merkmal der Vordereinstieg, der das Problem der dicht vor den Sitzen liegenden Radkästen löst, über die man bei Seiteneinstieg hinwegtreten müßte. Lenksäule klappbar zu besonders leichtem Einstieg, zwei Räder vorn, hinten als beson-



deres Merkmal der Isetta eine schmalspurige Starrachse ohne Differential. Die Fahreigenschaften durchaus erfreulich, leichtes Nicken und nicht gerade allzu weiche Federung nimmt man bei einem bewußt einfachen Fahrzeug in Kauf. Man kann bei der guten Übersichtlichkeit der Isetta sogar unheimlich schnell fahren, wenn es einem Spaß macht. Die Original-Isetta mit 236-ccm-ISO-Motor fuhr bei der Mille Miglia 1954 über 1600 km einen Durchschnitt von 72 km/h, wir brachten unsere Test-Isetta mit BMW-Motor an 66 Schnitt, und sie läuft jetzt, nachdem sie seit unseren Messungen wieder ein paar tausend Kilometer gefahren ist, 90 km/h Spitze!



Man hat also allen Grund, die Isetta sehr ernst zu nehmen — sie ist es wert, durch die Jahre entsprechend ihrer Grundkonzeption weiterentwickelt zu werden, damit sie stets so wie jetzt dem dringenden Publikumsruf nach einem wettergeschützten, anspruchslosen und fahrsicheren Mobil gerecht werden kann. Wir haben die Isetta gern gefahren und sie sehr schätzen gelernt. *Sf.*

TECHNISCHE DATEN

Motor:	Einzyylinder-Viertaktmotor mit hängenden Ventilen und Gebläsekühlung, 245 ccm, 12 PS, 4 Gänge und Rückwärtsgang
Rodstand:	1500 mm
Spurweite vorn:	1200 mm
Spurweite hinten:	520 mm
Leergewicht:	ca. 350 kg
zul. Gesamtgewicht:	590 kg
Reifen:	4,00-10
Preis:	DM 2550.-

Das Goggomobil

In welchen Eigenschaften unterscheidet sich das Goggomobil von anderen Mobilen? In Zahlen gefaßt findet sich die Antwort auf diese Standardfrage bei den technischen Daten — etwa Motorleistung 14,8 PS, vier Räder und was der Dinge mehr sind, jeder weiß dabei aber, daß mit diesen Angaben, so wichtig sie sein mögen, bei weitem noch nicht alles gesagt ist. Mobile haben nun einmal noch nicht die technische Einheitlichkeit erlangt, daß man sie wie jede andere Art von Kraftfahrzeugen nur nach den technischen Angaben klassifizieren könnte.

Man setzt bei jedem Versuch einer Beschreibung auch voraus, daß Mobile angeblich nicht die Fahrleistungen zu bringen vermögen und nicht mit den Maßstäben gemessen werden dürfen, die man an andere Kraftfahrzeuge längst anlegt. In der Tat wäre es unbillig, von einem Mobil etwa die Federungsgüte zu verlangen, die ein doppelt bis dreifach so schweres Fahrzeug zu erreichen gestattet — beim Mobil ist die Aufgabe schon als erfüllt zu betrachten, wenn die Räder am Boden bleiben. Man wird beim Mobil beispielsweise auch den Innenlärm mit Milde zu beurteilen haben, besonders große Leute werden sich auch immer ein- und ausfädeln müssen.

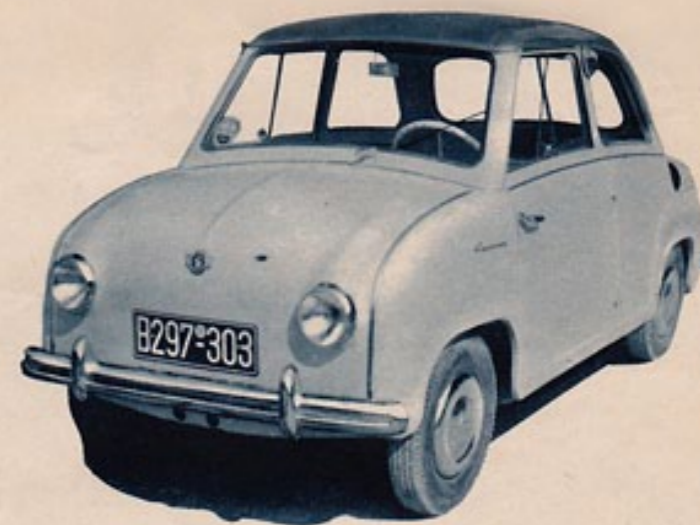
Daneben gibt es aber noch eine ganze Menge anderer Eigenschaften, die den Gebrauchswert fundamental bestimmen, zum Beispiel Beschleunigungsfähigkeit, Spurtruppe, Schleudersicherheit, Straßenlage, bei denen man sich unversehens auch schon angewöhnt hat, gewisse Konzessionen zu machen. Wir waren immer der Meinung, daß gerade diese Konzessionen, die an den Lebensnerv der Verkehrssicherheit rühren, nicht gemacht werden dürften, aber irgendwie läßt man sich doch immer wieder breitschlagen, nicht gerade auf dem allerletzten Quentchen Leistungsfähigkeit zu bestehen. Die Gesprächspartner geben einem dann zu, daß diese oder jene Eigenschaft eigentlich in höherem Grade vorhanden sein müßte, daß ja aber schließlich ein Mobil — — — nun, jeder dieser Sätze schließt mit der ausgesprochenen oder stillschweigenden Formel: „Bedenken Sie, da ist ja doch der Wetterschutz!“ Der wird tatsächlich als eine Art Generalabsolution betrachtet und man fühlt sich daraufhin auch pflichtschuldig geniert, weitere Meckerei anzubringen.

Beim Goggomobil ist das nun bezeichnenderweise ziemlich entgegengesetzt. Gewiß sind da auch grundsätzliche Mobil-Beschränktheiten — Einfädeln für Zweimetermänner, Innenlärm, etwas spartanische Einrichtung — sobald man aber an die fahrerische Substanz rührt, stellt man fest, daß da eine Menge grundsätzliche Forderungen schon erfüllt sind, um die man nicht mehr zu diskutieren braucht — sie sind eben da, und wenn man nichts mehr auszusagen findet, stellt sich eine andere, nur in einem Buchstaben abweichende Formel ein: Tja, und dann ist da noch der Wetterschutz! Vielleicht spielt es auch eine Rolle, daß es Niederbayern waren die das Goggomobil entwickelten — das soll nun nicht heißen, daß Niederbayern ganz besonders grob seien, aber daß sie nicht zimperlich sind, das werde ich ja wohl sagen dürfen. Gerade das merkt man dem Goggomobil an? Schalten — I wo, da h a u t man den Hebel rum, aber der Gang ist drin und kaputt



Oben: Natürlich muß man sich einfädeln, ist man aber erst mal drin, dann ist da viel Platz.

Rechts: Bei vier Rädern hat der Motor zwischen den Rädern viel Platz und frißt keine Bauhöhe auf.



geht auch nichts. Beschleunigen — na, da tritt man eben drauf und dann jault das Ding los, ohne Loch, und wenn man den genauen Schaltpunkt nicht erwischt, tut das auch nichts, runde 1000 U/min Umdrehzahl sind da immer drin. Mit 110 einen Berg runter — na, wenn schon! In einem Gefälle mit losem Schotter in der Kurve in die Bremse steigen — bitte, mit Macht, das Möbel läuft dahin, wo man mit der Lenkung hinhält. In München wird bestimmt am „brutalsten“ in der ganzen Bundesrepublik gefahren — mit dem Goggomobil aber kann man selbst einem Münchner den Schweiß auf die Stirne treiben. Es ist eben ein niederbayrisches Mobil. Und nun mal ernsthaft: Wenn am Goggomobil irgendwelche Mobil-Konzessionen zu machen sind, weil ein Mobil eben kein Super-Dreamship de-Luxe sein kann, dann betreffen diese Konzessionen nur Dinge, die mit der fahrerischen Leistung nichts zu tun haben. Diese fahrerische Leistung ist so, daß wir sie heute noch überall da als Beweis für die Erfüllbarkeit bestimmter Forderungen ins Feld führen, wo man unsere Forderungen als übersteigert bezeichnet.

Wer nicht gerade Anfänger im Fahren ist, wer etwa gar vom Motorrad herkommt, das er vielleicht sogar geliebt hat und das er aufzugeben nur gezwungen ist, weil man im Mobil wieder wie ein zivilisierter Mensch aussieht, der braucht nicht zu fürchten, daß er sein künftiges Dasein als sockenstrickender Herkules bei Omphale zubringen würde — mit dem Goggomobil kann man gewaltig sportlich fahren!

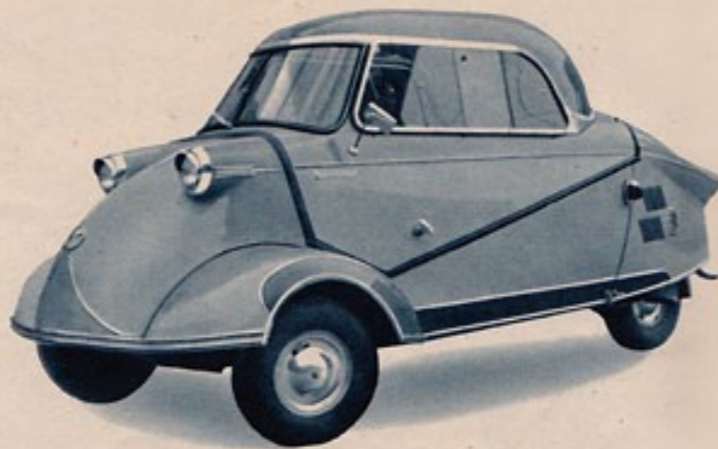
H. S.

TECHNISCHE DATEN

Motor:	250 ccm und 300 ccm
	14,5 PS
	Viergang und Rückwärtsgang
Rodstand:	1800 mm
Spurweite:	1090 mm
Leergewicht:	386 kg
Zul. Gesamtgewicht:	650 kg
Reifen:	4,00-10"
Preis:	2940.-



Der Messerschmitt-Kabinenroller



Unwillkürlich denkt man angesichts der äußeren Form und des Namenszuges auf dem Bug an ein Flugzeug, dem die Flügel gestutzt wurden. Und wenn man drin sitzt, wird man in diesem Eindruck noch bestärkt — es ist ein „Düsenjäger des kleinen Mannes“.

Aber am Anfang dieser Konstruktion stand gar nicht der Gedanke, eine Flugzeugkabine zu motorisieren, sondern es sollte aus dem Motorzweirad eine Art leichter karosierter Fahrmachine entwickelt werden — unter Beibehaltung des einfachen Triebwerkes. Daraus ergab sich schon die Anlage als Dreirad mit zwei Rädern vorn, die vom ersten Versuch an für die Entwicklung des Kabinenrollers bestimmend war. Diese ersten Versuche liegen fast zehn Jahre zurück — in der ersten Nachkriegszeit. Aus belächeltem erstem Experimentieren mit Fahrradrädern und stoffbespanntem Umbau entwickelte sich der „Flitzer“ unter den Händen seines Schöpfers Fend mit den Jahren zu einem respektablen einsitzigen Fahrzeug mit Soziussitz, dessen letzte Form dem Kabinenroller schon sehr ähnlich war. Ein geschäftlicher Erfolg konnte aber von einem Einsitzer natürlich nicht erwartet werden.

Unter der Ägide der Firma Messerschmitt entstanden dann die Ausgestaltungen, die zum vielbestaunten, gelegentlich beföhdeten, aber auch heißgeliebten KaRo 175 führten, aus dem dann der KaRo 200 mit erweitertem Sitzraum, anders angelegtem Dach und vor allem breiterer Vorderradspur entstand.

In den Händen der meisten Fahrer ist der Kabinenroller ein braves Arbeitstier, das seinem Benutzer bei äußerst geringem technischem Aufwand vollen Wetterschutz und leichte Bedienung bietet, bei der allenfalls einiges „Gewußt-wie“ hinsichtlich der zweiradmäßig-direkten Lenkung und dem Verhalten der Räder bei Glätte und auf Schienen gefordert wird. Unter der Hand des sportlichen Fahrers aber gewinnt der KaRo noch einen anderen Charakter: er ist eines der wenigen Mobile, die wirklich ein sportlich-begeisterndes Fahrerlebnis zu bieten vermögen. Der 200er Sachs-Motor des KaRo 200 gibt ihm mit ca. 10 PS ein tolles Temperament, die geringe Baubreite ermöglicht Einfädeln auch in engste Verkehrslücken, und bei der Figur ist eine außerordentlich hohe Spitzengeschwindigkeit von an 100 km/h nicht zu verwundern. Die aerodynamischen Verhältnisse sind ohne Zweifel wesentlich besser als beim Zweiradfahrzeug und gar beim Gespann, und es bleibt allenfalls das gesamte Gewußt-wie hinsichtlich der natürlichen Dreirad-Eigenschaften. Aber gerade da liegt eine Herausforderung an den Sportsgeist — Sport heißt doch, ein Fahrzeug bis an die Grenzen seiner Möglichkeiten zu fahren, ohne sie zu überschreiten. Wer weiß, was er von seinem KaRo „im Ernstfall“ zu erwarten hat, kann ihm Fahrleistungen abzwängen, die weit höher sind als beim durchschnittlich gefahrenen Automobil und als beim Seitenwagengespann.

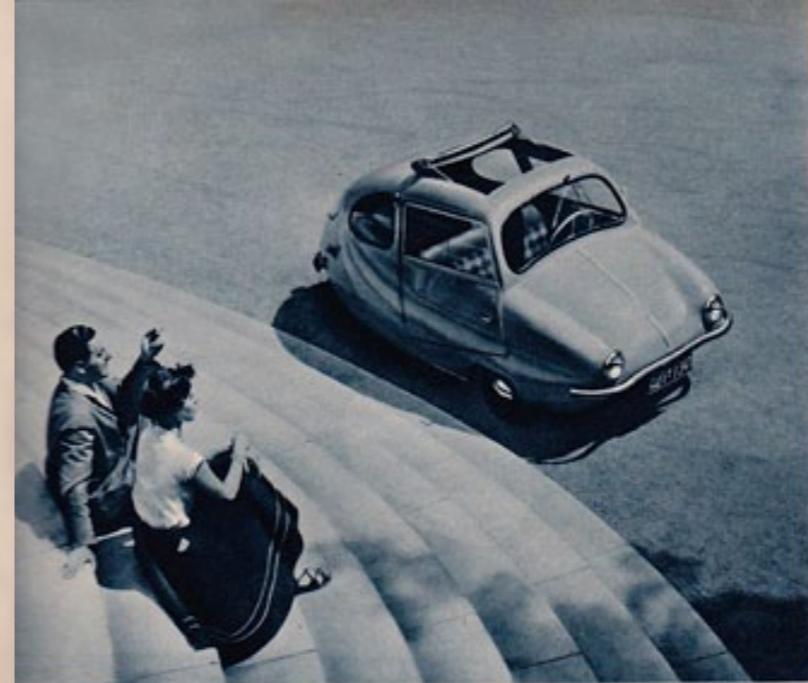
An Ausführungen gibt es neben dem bekannten KaRo 175 eine einfachere Ausführung des KaRo 200, äußerlich erkenntlich an der Einfarbigkeit, innen an den nicht ausgeschlagenen Wänden und allgemein etwas einfacherer Ausstattung. Die Leistung und die tech-

nischen Einzelheiten sind aber die gleichen wie beim sogenannten Exportmodell, bei dem es sogar eine Heizung gibt und bei dem im übrigen die Innenauskleidung auch die Innengeräusche mindert. Der KaRo 175 hat ein festes Dach, das Dach der 200er-Modelle ist abnehmbar. Das an sich mögliche Zusammenrollen hat sich nicht bewährt, und man hat in diesen Tagen ein besonderes Kabrio-Verdeck in den Handel gegeben, das in der guten Jahreszeit gegen das eigentliche Dach ausgetauscht wird, so daß man den KaRo jederzeit offen fahren kann.

Die Zukunft wird zeigen, wie weit sich eine so zweiradmäßig angelegte „Fahrmachine“ wie der Kabinenroller gegenüber den anderen Mobilien halten kann. Es wäre aber tatsächlich bedauerlich, wenn man wegen des Hintereinandersitzens vergäbe, was der schlanke Fisch von Fend-Messerschmitt gegenüber den breiten Wanzen zu bieten hat.

TECHNISCHE DATEN (in Klammern KR 175)

Motor:	Sachs-Zweitakt-Einzyylinder 191 (174) ccm, 10 (9) PS
Radstand:	2080 mm
Spurweite:	1080 mm
Gewicht fahrfertig:	238 (ca. 214) kg
Zul. Gesamtgewicht:	430 (360) kg
Reifen:	4.00-8
Preis:	DM 2550.— Exportmodell DM 2700.— (2125.— mit Kickstarter) (2195.— mit el. Anlasser)



VOR einigen Jahren fing eine ansonsten auf bravbürgerlichen Bahnen erfolgreiche Elektromaschinenfabrik im Urteil der Mitwelt plötzlich zu spinnen an: sie baute einen 360er Gartenfräsenmotor in ein dreirädriges Fahrwerk und setzte eine mit Kunstleder oder Aluminiumblech verkleidete Karosserie darüber, die von der Seite einem Ei ähnelte, von vorn betrachtet aber eckig war, denn sie hatte nur in einer Dimension gebogene Wände — herstellungsmäßig billig und für die Festigkeit günstig. Vorn zwei Räder, hinten eines, mit Kette angetrieben, wahlweise Kabrio oder Limousine und auch mit nur 200 ccm zu haben — so präsentierte sich das Ur-Fuldautomobil als eine der vielen recht interessanten Entwicklungen, von denen man aber kaum annehmen konnte, daß sie sich über die Nachkriegsjahre hinaus halten oder annehmbare Stückzahlen erreichen könnten.

In diesem Punkte hatte man sich hier geirrt: das Fuldautomobil hielt sich, es war im Straßenbild gerade so oft zu sehen, daß ungefähr jeder wußte, wie das Ding hieß. Und es exemplifizierte schon zu einer Zeit, als Motorräder Trumpf und Roller eine noch nicht hundertprozentig sichere Sache waren, daß ein Mobil doch auf starkes Interesse stoßen mußte, wenn es in Aussehen und Bequemlichkeit annehmbar gemacht wurde.

Aus dem eckigen Ur-Fuldautomobil wurde dann die heutige Ausführung mit der bekannten Aluminium-Karosserie, zunächst nur als Limousine, auffallend durch einen geradezu riesigen Gepäckraum von 120 × 118 × 56 cm und im Zusammenhang damit die Einrichtung mit Schlafsitzen. Diese Ausführung des Fuldautomobils wird in Serie gebaut von der Nordwestdeutschen Fahrzeugbau G. m. b. H. in Löhne i. O. und in Wilhelmshaven, sie hat drei Räder 4.00-8" und den 200er ILO-Motor mit drei Gängen und Rückwärtsgang. Vorn hat das Fuldautomobil eine gummigelagerte Pendelachse (zwei Achshälften in der Mitte gelagert) mit Abfederung durch eine querliegende Blattfeder, die zugleich als

Reibungsdämpfer wirkt. Das Hinterrad hat Schwinge mit Schraubenfedern und hydraulischem Dämpfer, Bremsen mechanisch. Das Fuldautomobil ist nicht extrem leicht, das ergibt sich schon aus der sehr soliden Rahmengrundlage, aber für ca. 75 km/h reicht es durchaus.

Während wir solcherart noch einmal resumierten, was uns über das Fuldautomobil bekannt ist, brachte die Post eine Pressemittteilung, in der von einem neuen Modell die Rede ist:

Bei gleicher Karosserie — sie braucht mit ihren sehr günstigen Raum- und Luftwiderstandsverhältnissen wirklich nicht geändert zu werden — wurde der Innenraum vergrößert. Zwei Kinder passen ohne Quetscherei zu zwei Erwachsenen, die Federung wurde durch neue Federbeine verbessert, Heizung ist serienmäßig, Schiebedach wahlweise, vor allem aber hat diese Ausführung des Fuldautomobils den 200er Sachs-Roller- und Mobilmotor, wie ihn auch der Messerschmitt-Kabinenroller hat. Wir besprachen diesen Motor in Nr. 8. Startvergaser, Hinterradkette in Ölbad, gute Geräuschdämpfung und eine Leistung von mehr als 10 PS sind wichtige Ausgestaltungen, und der Sachs hat im übrigen bekanntlich vier Gänge. Über eine Neugestaltung stolperten wir dann erst beim zweiten Durchlesen: das Fuldautomobil ist ein Dreirad mit vier Rädern. Hinten sitzen nämlich Doppelreifen, also zwei Räder ganz nahe zusammen wie bei Lastwagen. Das nimmt dem Fuldautomobil nicht den Dreiradcharakter, halbiert aber die Reifenbe-



DAS FULDAMOBIL

lastung — wie es die Spurrhaltung verbessert, müßte man einmal ausprobieren können.

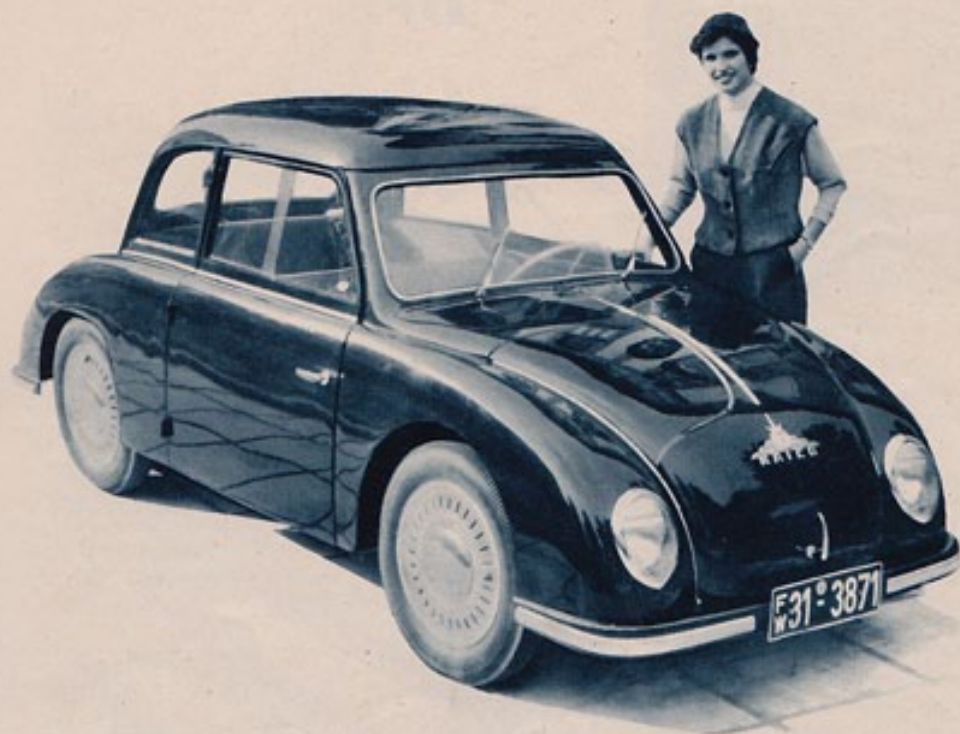
Bei Bekanntgabe dieser Nachricht gab es einige Verwirrung, bis sich dann herausstellte, daß es sich um ein ausgestaltetes Modell von Fulda selbst und nicht vom hauptsächlichen Erbauer, der Nordwestdeutschen Fahrzeugbau G. m. b. H., handelt. Inwieweit der Lizenznehmer die neuen Ausgestaltungen übernehmen wird, muß sich noch herausstellen.



TECHNISCHE DATEN

Motor:	Typ NWF 200: ILO-Einzyylinder-Zweitakter 197 ccm, 9 PS, 3 Gänge und Rückwärtsgang, Typ S 4: Sachs-Einzyylinder-Zweitakter 191 ccm, 10,2 PS, 4 Gänge und Rückwärtsgang
Radstand:	1840 mm
Spurweite:	1200 mm
Leergewicht:	350 kg
Zul. Gesamtgewicht:	590 kg
Reifen:	4.00-8"
Preis:	DM 2780.— (Typ NWF 200)

Der Maico- Champion



Unter völlig anderen Voraussetzungen als denen, die in jüngster Zeit den Rollermobilen eine kaum erwartete Bedeutung verschafften, entstanden nach dem Kriege, in den Jahren bitterer Armut, unzählige Kleinwagen-Konstruktionen. Nur zwei davon aber wurden jemals regulär produziert, der Lloyd und der Champion. Ein wirklicher Erfolg war überhaupt nur dem Lloyd beschieden, aus dem mittlerweile ein echtes Kleinauto wurde und von dem bisher mehr als 100 000 Stück gebaut wurden. Viel weniger Glück hatte der Champion. Seine Serienproduktion ist bereits dreimal aufgenommen und dreimal wieder eingestellt worden, etwa 4000 Stück wurden insgesamt verkauft.

Zum vierten Male wird der Champion nun gestartet, diesmal vom Maico-Werk, das die Konstruktionsunterlagen und die bisherigen Produktions-einrichtungen übernommen hat. Während zunächst eine Neuauflage des von früher her allgemein bekannten Zweisitzers vorgesehen ist, soll vom kommenden Frühjahr an der viersitzige Champion aufgelegt werden, dessen Prototypen jetzt auf der Frankfurter Automobilausstellung stehen.

Dieser neue Maico-Champion kann nicht den Rollermobilen zugerechnet werden, er ist vielmehr ein Kleinwagen, eine Limousine, in der bis zu vier Personen verhältnismäßig gut Platz finden können. Von der Karosserie und dem längeren Radstand (2020 statt 1800 mm) abgesehen, hat sich gegenüber dem bisherigen Modell nichts wesentlich geändert. Zum Antrieb dient nach wie vor der im Heck eingebaute 400-ccm-Zweizylinder-Zweitaktmotor von Heinkel, der wassergekühlt ist und 15 PS bei 4000 U/min leistet. Das Dreiganggetriebe wird wie bei großen Wagen durch einen Mittelschalthebel bedient. Einen den Techniker immer wieder begeisternden Anblick bietet das Fahrgestell, das durch ein Zentralrohr sowie Einzelfederung aller Räder mittels Gummitorsionselementen in Verbindung mit Teleskopstoßdämpfern gekennzeichnet ist. Schneckenlenkung, hydraulische Bremsen und Reifen der Größe 4,25-15 sind weitere Merkmale.

Die Sympathie, der sich der Champion beim Publikum von jeher erfreuen durfte, hatte er wohl in erster Linie seiner hübschen Form zu danken. Auch

TECHNISCHE DATEN

Motor:	398 ccm, 15 PS, Dreigang, Rückwärtsgang
Radstand:	2020 mm
Spurweite vorn:	1200 mm
Spurweite hinten:	1150 mm
Leergewicht:	580 kg
zul. Gesamtgewicht:	900 kg
Reifen:	4,25-15
Preis:	DM 3590,-

der neue Viersitzer sieht recht nett aus. Er hat eine Ganzstahlkarosserie mit festem Dach und großen Fensterflächen, die gute Sichtverhältnisse versprechen. Das beim Zweisitzer so originelle und praktische Rundfenster freilich konnte nicht beibehalten werden, es wurden nun auch hier die Türfenster verschiebbar gemacht. Die hintere Sitzbank ist herausnehmbar, dahinter bleibt Platz für kleines Gepäck.

Natürlich ist das Fahrzeug durch alle diese Änderungen schwerer geworden, es wird etwa 580 gegenüber früher 520 kg wiegen. Das Leistungsgewicht entspricht damit ungefähr dem des Lloyd. Zwischen 80 und 90 km/h beträgt die Höchstgeschwindigkeit, während man mit einem Verbrauch von etwa 6 Liter/100 km wird rechnen müssen. Der 24-Liter-Tank, leicht zugänglich unter der verschließbaren Vorderhaube, reicht demnach für etwa 400 km Fahrt.

Den Preis des Viersitzers setzte Maico mit DM 3590,- fest. Das ist nicht wenig, und dafür darf der Käufer heute schon allerhand Leistung und Bequemlichkeit erwarten. Darüber wird man sich in Pfäffingen klar sein müssen, wenn der vierte Start des Champion zum endlichen Erfolge führen soll, was wir ihm gerne wünschen würden.

W. O.

