

# Rokal uit Lobberich



De ROKAL modelspoorbaan werd geproduceerd in de jaren 1947-1970 door het bedrijf ROKAL (RObert KAhrmann L obberich) in Lobberich net

over de grens bij Tegelen. Het is een modelspoorbaan op een schaal van 1: 120, T T schaal genoemd en was tot het midden van de jaren 1960 de kleinste industrieel geproduceerde modelbaan in de voormalige Bondsrepubliek. Omdat de ROKAL modeltrein al meer dan 40 jaar uit productie is, zijn de onderdelen schaars. Verschillende ROKAL Vrienden maken reserveonderdelen na, zodat modellen ook nu nog kunnen blijven rijden. Eenmaal per jaar in maart komen de Rokal-vrienden bij elkaar in Parkstübchen, Parkstrasse 13 in 41334 Nettental-Hinsbeck. Maar wat heeft dit met Puch te maken zou je zeggen? Meer dan je denkt! Net over de grens bij Tegelen begint namelijk het Ruhrgebied. In de tijd van de industriële revolutie groeide het Ruhrgebied uit tot een van de grootste industriegebieden in Europa. In eerste instantie waren er vooral steenkoolmijnen en staalindustrie. Later kwamen er andere industrietakken bij, zoals machinebouw en elektronica. Rokal maakte naast de metalen modeltreinen ook andere producten van metaal. Tijdens de bromfietsshow in Kelpen Oler had Hein een jaargang van "Hobby" gekocht. Hierin stonden enkele Duitse advertenties van Rokal treinen. Niets bijzonders, zij het dat er ook een advertentie met hetzelfde adres in Lobberich over bromfietsuitlaten in stond. Hein was meteen klaar wakker en een uitgebreide zoektocht begon. Via de modeltreinenzaak in Kaldenkirchen kreeg ik het adres van Ralf Nolde. Door Ralf werd ik bedolven

*Bis ins kleinste...*

sind die Lokomotiven und Wagen der elektr.

## ROKAL-MODELLBAHN

den großen Vorbildern der Deutschen Bundesbahn maßstabgerecht 1:120 verkleinert hergestellt. Dieser und noch viele andere Vorgemachte machen die ROKAL-MODELLBAHN so begehrt.

Wollen Sie mehr von ihr wissen, so fragen Sie im nächsten Fachgeschäft. Wir nennen Ihnen auch gern Bezugsquellen.

**ROKAL** G.M. B.H.  
(22a) LOBBERICH/BB

Kflg. Nr.	Beschreibung	Kflg. Nr.	Beschreibung
1001	Adler	1026	Zündapp DB 202/52
1002	Adler	1027	DKW RT 125/52
1003	Ardie		Miele K 50/150/53
1004	BMW I		
1005	Hercul		
1006	Panther		
1007	Quickly		
1008	Triump		
1010	NSU Q		
1011	Zündapp 200/52		
1012	BMW R		
1013	Mars-St...		
1014	NSU-Fox 100/49 4T.		

Auf unseren Prüfständen und im Versuch überprüfen wir laufend weitere Maschinen. Die Liefermöglichkeiten geben wir bekannt.

**ROKAL** G.M. B.H.  
(22a) LOBBERICH

FRANKFURTER TOPF



onder de informatie. Nu kon de zoektocht écht beginnen. Ongelooflijk maar waar, het Rokal-verhaal begon in Venlo, waar Robert Kahrmann na enkele omzwervingen in 1914 met 27 jaar een metaalwaren fabriek begon; “NV-Venlo” voor het maken van kranen, in Duits “Armaturen”. Zijn familie kwam over en ging wonen op een landgoed bij Arcen. In 1927 kon hij het huis ruilen voor een landgoed in Lobberich “Haus Erlenbruch”. Zo kwam Robert Kahrmann in Lobberich terecht, waar hij de firma Rokal begon. Hier maakte hij meer dan 30 jaar lang kranen, gietwerk, carburateurs en stansonderdelen. Helaas vanaf 1930 werden er ook producten

voor de oorlog gemaakt, waar ik niet veel van zal vertellen. Alleen dat er ontstekingsmechanismen voor de V1-raket werden geproduceerd. Uitgerekend net zo'n raket was het, die als een blindganger een huizenblok in de Hochstaat van Lobberich trof. Dit was in februari 1945 en er waren 35 doden te betreuren. Na de oorlog kon de fabriek weer snel opstarten omdat deze vrijwel onbeschadigd was. Er was nood aan alles en de vraag naar nieuwe producten was enorm. Dit was voor Robert Kahrmann de gelegenheid om dankzij zijn doorzettingsvermogen, de productie van "Armaturen" weer op te starten. Met kunst- en vliegwerk werd het nodige productie-materiaal bij elkaar gezocht. Al in 1946 waren er 60 mensen in dienst. Rokal werd door Volkswagen gevraagd om carburateurs te maken en dit lukte. Zo werden al in 1948 carburateurs geleverd. Dit was het begin van hun succes. In de toptijd reden dagelijks 4500 auto's met Rokal-carburateurs uit Lobberich van de band.

Natuurlijk niet alleen voor VW maar ook voor Renault, Mercedes, Opel, Ford, Volvo en zelfs Rolls-Royce. Bijzonder is te noemen dat de dubbel-carburateur type 4A1 uit bijna 300 onderdelen bestond en helemaal bij Rokal werd gemaakt. Maar daar bleef het niet bij, elke dag reed er een vrachtauto naar Zweden met een compleet gemonteerde voorgrille van



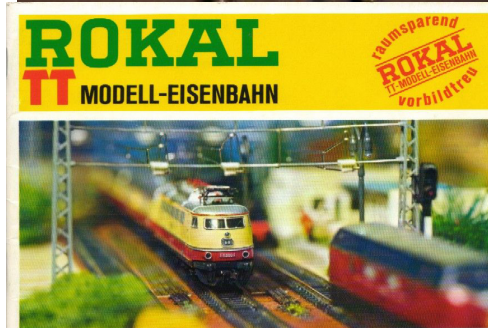
Volvo. Dit was voor Rokal destijds een enorme uitdaging. Dit gold ook voor de opdrachten van Karmann Giha . Karmann maakte de sierlijsten en fijne belettering voor deze sportwagen. De Karmann Ghia bestaat dit jaar toevallig 60 jaar. Inmiddels werkten er toen 3000 mensen. Het stook



olieverbruik lag toen bij 30.000 liter per dag. Dat wilt zeggen 7,5 miljoen liter per jaar. Ralf Nolde vertelde maar door. Hij was vrijwilliger van de “Rokal Freunde Lobberich” en wist er echt alles van. Het gesprek was vaak technisch en ik was blij dat ik Hans Katzenmaier



had mee genomen. Hans kreeg als Oostenrijker alles feilloos mee en kon vaak even vertalen in het Nederlands. Terug naar de treintjes. Het was Eugen Engelhardt die al in 1946 plannen had om een trein in TT - Table Top- schaal te produceren. Op een gebogen gordijnrails werd een trein getoond die op een keukentafel moest passen. Robert Kahrman was, ondanks dat hij drie dochters had, wild enthousiast over deze TT - schaal en ging het risico aan. Hij wist dat hij niet tegen de HO-schaal van Märklin en Fleissmann kon concurreren. Wellicht lukte het met deze kleine TT schaal wel. De gietmachines lagen 's nachts toch stil. Dus werd een team van 40 tot 60 mensen bij elkaar getrommeld voor de nachtdienst. Het succes van de TT- baan begon. Maar door een verkeerde verkooptechniek zette het product niet echt door. Meer bekendheid kreeg Rokal door de “Perlator”.



Een filter in de kraan die voor een zachte waterstraal zorgde. De “Perlator” zorgde er ook voor dat het water niet opspatte. Ook werden er de vier ringen voor Audi en het logo van Volkswagen bij Rokal gemaakt. Door de autocrisis van 1966/1967 werd de productie sterk verminderd en kreeg Rokal het erg moeilijk. De dood van Paul Schonfeld (de man met de ideeën bij Rokal) en de dood van Dhr. Georg Hotz (hoofd inkoop), zorgden er mede voor dat het niet meer goed kwam met Rokal. Maar niet voordat Dhr. Hans Karl Leistritz in opdracht van Rokal een geweldige uitvinding had gedaan.

De “Frankfurter Topf”. Die uitvinding zou het motor- en bromfietsrijden in heel Europa drastisch doen veranderen.

Maar hierover gaat deel 2.



# Rokal uit Lobberich, vervolg



De Heemkundige vereniging van Lobberich die zich inzet voor het behoud van het archief van hun stad nodigde ons uit voor een gesprek. Hein en Geert spraken met Ralf Schmeink over de Rokal modeltreinen en het vele andere gietwerk van Rokal. In deel 1 hadden Hein en Hans Katzenmaier al heel wat uitleg gekregen van Ralf Nolde, vrijwilliger van de Rokal Vrienden Lobberich. Hier hoorden we ook dit prachtige verhaal over de Puch uitlaten. Deel 1 ging over de caburateurs en kranen. Hierbij moet gezegd worden dat Rokal geweldige uitvindingen heeft gedaan, zoals de “Perlator”. Een zeefje in de kraan die het water zacht maakte. Door een patent hierop te nemen moest iedere loodgieter de “Perlator” van Rokal kopen. Over Dr. Hans Karl Leistrizt hij heeft trouwens maar liefst 100 patenten op zijn naam staan, waarvan 27 voor de “Frankfurter Topf”.

Nu komen we einde lijk bij onze Puch bromfiets uit. In de 50er jaren was er enorm veel straat lawaai door een wildgroei van uitlaten. Men deed maar wat. Hans Karl Leistrizt kwam in 1956 met de oplossing. Een uitlaat die veel minder lawaai maakt en zelfs 2 pk meer aan vermogen leverde. Het bleek echt te werken en hij ging er zelfs mee naar de regering in Bonn. Naar het Bundes Verkehrsministerium. Die waren wild enthousiast en de toen twee miljoen rondrijdende motoren en bromfietsen zouden allemaal volgens

**Mit dem Schalldämpfer**  
*Frankfurter Topf*

lassen sich bewährte Gebrauchsmaschinen auf den modernsten Stand der Schalldämpfungstechnik bringen. Komplette anbaufertige Um-rüstungsanlagen sind jetzt lieferbar für folgende Typen:

Ktlg. Nr.	für Type	Ktlg. Nr.	für Type
1001	Adler MB 200	1015	NSU-Fox 125/52
1002	Adler MB 250	1016	NSU-Quick 100/52
1003	Ardie B 251	1017	Zündapp-Comfort 200/53
1004	BMW R 50	1018	Hercules 316 100/54
1005	Hercules 313 150/52	1019	NSU-Lux 200/52
1006	Panther KS 150	1020	NSU OSL 240/49 4 T.
1007	Quickly-Moped	1021	Adler M 100/50
1008	Triumph 125/50	1022	Triumph BDG 125/52
1010	NSU Quick 100/50	1023	Meister 150/52
1011	Zündapp-Norma 200/52	1024	Rixe 150/52
1012	BMW R 51/2 u. 3	1025	Zündapp DB 202/52
1013	Mars-Stella 150/52	1026	DKW RT 125/52
1014	NSU-Fox 100/49 4T.	1027	Miele K 50/ 150/53

Auf unseren Prüfständen und im Versuch überprüfen wir laufend weitere Maschinen. Die Liefermöglichkeiten geben wir bekannt.

**ROKAL** G. M.  
B. H.  
(22a) LOBBERICH

# Und nochmals: Frankfurter Topf

Moderne Lautstärkemesser gehören zu den neuesten Ausstattungsgegenständen der Polizei. „Lärmbekämpfung in den Großstädten“, eine neue Parole unserer Zeit. Ein gewisser Dr. Leistritz behauptet:

„Fahrt leiser – und ihr fahrt schneller.“

Argument der Kritiker:

„Behaupten läßt sich alles, aber beweisen, das ist der springende Punkt!“

Nun, wir sind der Sache einmal nachgegangen und prüfen.

## Frankfurter Topf und Motorleistung.

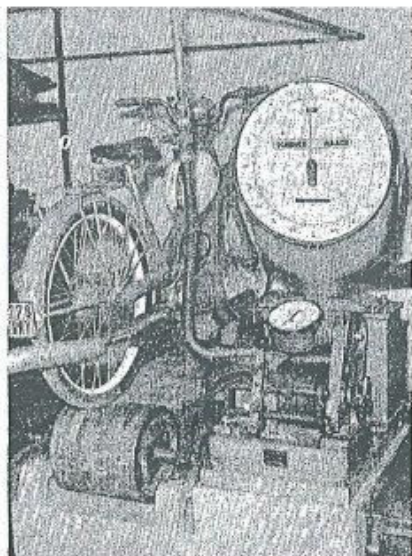
Nachdem infolge der akustisch hervorragenden Eigenschaften des „Frankfurter Topfes“ in Deutschland eine Lautstärke senkung für Zweirad-Fahrzeuge eingeführt wurde, widersprachen sich die Meinungen der Kritiker über den Einfluß der Anlage auf die Motorleistung.

„Leistung“ ist jedoch ein meßbarer physikalischer Begriff. Mit einiger Sorgfalt müßte man demzufolge den Fragenkomplex um die Motorleistung beantworten können.

Zunächst wäre also eine Messung mit der vom Werk gelieferten Auspuffanlage notwendig, dann eine Wiederholung mit dem Frankfurter Topf.

Zwei willkürlich ausgewählte Mopeds stehen bereit. Ein Puch-Modell VS 30 L, Baujahr 1966, Fahrgestell-Nr. 6365714, Kilometerstand: 1555, gerade gut eingefahren. Ferner eine NSU-Quickly, Baujahr 1957, Kilometerstand: 17 061; gegenüber dem Puch-Moped ein bereits viel gedienter Veteran.

Gemessen wird mit einer modernen Schenk-Wasserbremse. Zur Ermittlung von Leistungswerten sind Kurbelwelle und Hinterrad besonders geeignet. Den Zweirad-Fahrer interessiert vorwiegend die Radleistung, weil hier bereits Übertragungsverluste durch Getriebe, Kette usw. vernachlässigt



Ansicht der Schenk-Wasserbremse.

werden können. Die wirklich auf die Straße übertragene Leistung zeigt sich eben nur am Hinterrad. Nun sagt eine Faustregel: „Die Hinterradleistung liegt etwa um  $\frac{1}{3}$  niedriger, als die an der Kurbelwelle gemessene Prospektleistung.“ Beispielsweise ergeben sich beim Puch-Moped folgende Werte: Kurbelwellen-Leistung 1,8 PS, Hinterrad-Leistung 1,0 – 1,07 PS, also Meßwerte eines Fahrzeuges in tadellos eingefahrenem Gebrauchszustand.

Auspuffanlage herunter, Frankfurter Topf montiert, Anlassen, Gas geben und die Werte ablesen: Ergebnis: Im ganzen Drehzahlbereich eine deutliche Leistungssteigerung (s. Diagramm).

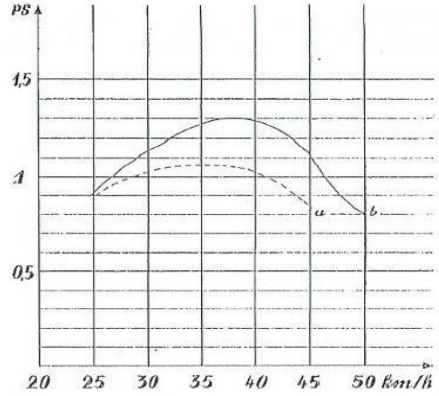
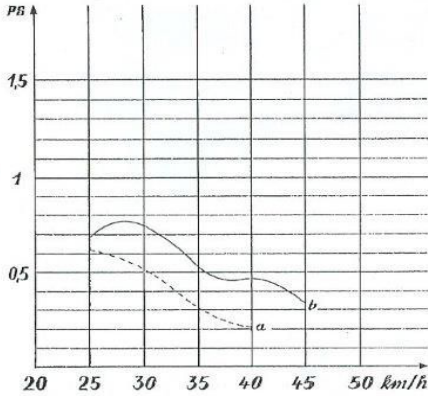
Bei 40 km/h hatten sich vorher bei einer normalen Auspuffanlage 1,07 PS gezeigt, während nunmehr mit dem Frankfurter Topf eine Leistung von 1,31 PS gemessen wurde. Eine Steigerung um mehr als 22 %.

Ohne Veränderungen am Vergaser vornehmen zu müssen, kann man sich bereits denken, wie interessant der Frankfurter Topf als Sporttopf zur Auswirkung kommt. Mit üblichen Maßnahmen kann der Puch-Moped-Motor auf 2,3 PS getrimmt und mit dem Frankfurter Topf auf diese Weise eine weitere Leistungssteigerung erzeugt werden.



Die beiden zur Messung verwandten Mopeds mit dem Frankfurter Topf.





Links: Leistungskurve der NSU-Quiddy

Rechts: Kurve des Puch-Modells

a = Leistung mit serienmäßigem Auspuff,

b = mit Frankfurter Topf

Bisher sind Ratschläge in dieser Form vermieden worden, um den Moped-Charakter des Fahrzeuges nicht zu stören.

Hinzu kommt die Möglichkeit einer leichten Reinigung, während sich die äußere Form des „Frankfurter Topfes“ harmonisch in das Gesamtbild des Fahrzeuges einfügt.

Die Leistung des altgedienten NSU-Quiddy-Mopeds ist naturgemäß erheblich geringer. Das bedeutet keine Wertung der Marken, da der Fahrzeugzustand in beiden Fällen außerordentlich verschieden ist. Auch hier stieg die hintere Radleistung um 0,2 bis 0,24 PS nach Umrüstung mit dem „Frankfurter Topf“. Dies würde einer Leistungszunahme von etwa 0,36 PS an der Kurbelwelle entsprechen.

Alle diese Messungen fanden unter unserer Kontrolle statt und beweisen, daß der Frankfurter Topf als leistungsstarke Abgasanlage verwendbar ist.

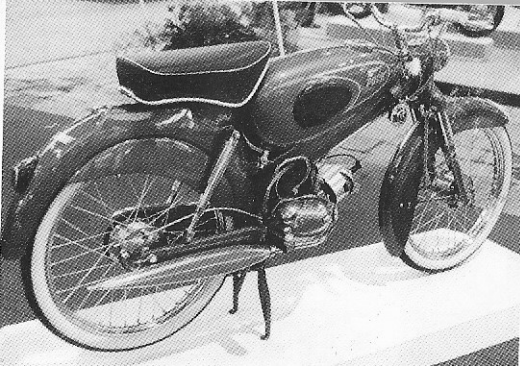
Die früher dem Aluminiumschalldämpfer anhaftenden Kinderkrankheiten sind längst überwunden, Verstopfungen ausgeschlossen und leichte Zerlegbarkeit gewährleistet. Die Oberfläche ist auf Hochglanz poliert. Das chromgleiche Aussehen kann immer wieder bei einigermaßen Pflege hervorgerufen werden. Ein Blauwerden oder Abblättern wie bei Chromtopfen ist nicht möglich.

Unsere Bilder zeigen, daß die Anlage auch dem älteren Modell ein formstöhnes und schnelliges Aussehen gibt. Für Puch und einige andere Mopeds ist auch eine hochgezogene Anlage entwickelt worden.

Vor Beginn der Messungen wurde Wert darauf gelegt, daß die fabrikmäßigen Anlagen einwandfrei gereinigt und in Ordnung waren, so daß es sich in jeder Beziehung um echte Messungen handelte.



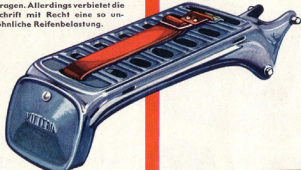




de wet omgebouwd moeten worden met een Frankfurter Topf. Een miljoenenopdracht voor Rokal in Lobberich. Maar zoals het zo vaak gaat, werd deze opdracht niet gegund. De vakpers en de bromfietsindustrie, vooral in Duitsland was er fel tegen. Zij wilden geen Frankfurter Topf kopen om die

onder hun bromfiets te hangen. Men bespote de Topf als "wind ei" en als enorme oplichterij. De vakpers schreef dus slecht over de Topf. Maar de Frankfurter Topf werkte wel degelijk, dusdanig dat de verkeersminister dit produkt wel serieus moest nemen. Er waren enkele politiemotoren omgebouwd die veel minder lawaai maakten en ook nog sneller reden! Zo werden alle Victoria bromfietsen van een Frankfurter Topf voorzien. In Lobberich werden er toen maar liefst 20.000 gegoten. Maar hoe werkt die uitvinding nu? De uitlaatgassen worden niet door één kanaal geleid, maar door 4 van elkaar gescheiden kanalen van verschillende lengte. Op het einde komen de stromen weer bijelkaar en wordt een knallende uitstoot

Der Gepäckträger ist völlig neu konstruiert. Er könnte sogar einen ausgesprochen Mann unerheblicher tragen. Allerdings verbietet die Vorschriften mit Recht eine ungewöhnliche Kufenbelastung.



**Vicky IV**  
EXPORT

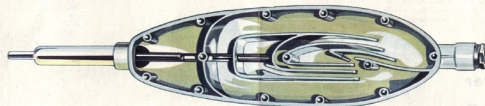
Dieses Exportmodell 1957 stellt die Spitze in der Moped-Entwicklung der erfahrenen Moped-Werke Victoria dar. Vor zehn Jahren wurde hier das erste Vicky gebaut. Noch heute tut der größte Teil dieser ältesten deutschen Moped-Serie treu und brav seinen Dienst. Diese Veteranen fahren noch einem Jahrzehnt noch recht flink und sind sehr geübt. Es ist offensichtlich, daß die ersten Vicky-Mopeds von 1947 längst ein Mehrfaches ihrer Anschaffungskosten verdient und damit die Wertarbeit der Victoria-Werke bezeugt haben. Je vollkommener das Moped ist, das Sie kaufen, um so länger zahlt sich jeder Pfennig des Kaufpreises aus. Auf die Dauer zahlt der Pfennig.

Ein Moped soll vor allem praktisch sein...



Das elegante, leise Vicky IV Export braucht, wie jedes andere Victoria-Moped auch, nicht viel Platz, Pflege und Betriebsmittel. Es ist in guten Zeiten besonders zu erhalten und in schlechten Zeiten keine Belastung. Vicky IV Export bietet jedoch größeren Moped-Komfort und noch größere Beständigkeit an Ausdauer und Wert. Obendrein ist es mit knapp einwöchiger Planung für den Fahrkönnen ebenso genugsam wie der geringste seiner Brüder. Das alles gibt zu denken. Nicht nur Pfennigheischern, sondern jedem, der für sein Geld einen beständigen Wert zu kaufen versteht, mit dem er viele Jahre lang auf dem Arbeitsweg und bei der Fahrt zur Erholung zufrieden sein will.

Vom Frankfurter Topf wissen alle Motorfreunde. Im Irgerarten der Kanäle und Gänge des Auspuffs des Vicky IV Export laufen sich die Abgasströme los - und damit der Krach. Es bleibt nur noch ein angenehmes Geräusch übrig. Wer glaubt, daß dabei Leistung verlorenginge, der irrt. Durch diesen modernen Druckformer steigt die Motorleistung sogar etwas.



**VICTORIA**

Selbst Drehbar sind für die Umleitung folgende Ausführungen des **Frankfurter Topf**

Frankf. Topf: Motorrad, Moped, Kleinstwagen

1001 Adler MB 200  
1002 Adler MB 250  
1003 Arctic 8 251  
1004 BMW R 50  
1005 Hercules 213 150/52  
1006 Pionier K2 100  
1007 Quicksilver-Moped  
1008 Triumph 125-50  
1009 NSU-Quintz 100-50  
1011 Zündapp-Norma 200/52  
1012 BMW R 51/2 und 3  
1013 Moto-Duro 150/53  
1014 NSU-Fox 100/49 4-Takt  
1015 NSU-Fox 125-52  
1016 NSU-Quintz 100/52  
1017 Zündapp-Comstar 200/53

Frankf. Topf: Motorrad, Moped, Kleinstwagen

1018 Mercedes 216 100/54  
1019 NSU-Lux 200/52  
1020 NSU-C105 100/49 4-Takt  
1021 Adler M 100/50  
1022 Triumph 80G 125/52  
1023 Mopet 100/50  
1024 Kux 150/52  
1025 Zündapp D8 200/52  
1026 DKW RT 125-52  
1027 Mafac K 50 150/53  
1028 Adler 250-Sixdays  
1029 Rubin Freigang „Stückel“ 175/53

Im Frankfurter Topf gibt es kein Gedränge, keine Stauungen, weil die Kanäle mit den verschiedenen Querzweilen und Längen für den notwendigen Gasabtransport sorgen. Beim Abströmen der verschiedenen Größen Gasströme ergibt sich eine Saugwirkung, die eine echte Mehrleistung bewirkt. Akustischer Vorteil (Phonensenkung) = Mehrleistung ergibt = die erstrebenswerte Lösung für viele Gebrauchsmaschinen.

Mit dem Frankfurter Topf bringen Sie Ihr bevorzugtes Fahrzeug auf den modernsten Stand der Technik.

Halten Sie Kontakt mit Ihrer Werkstatt. Wir nennen Ihnen gern Bezugsquellen.

**ROKAL G.M.B.H.** (27a) Löhberich



een zachte uitlaat stroom. Zoals gezegd kon de Duitse regering niet om deze uitvinding heen, zo besloot de verkeersminister om in twee stappen de geluidsgrens van bromfietzen en motoren te verminderen met 5 Phon. Dit bleek meteen de doodsteek van de Frankfurter Topf te zijn. Nu hadden Kreidler, Zundapp en andere merken even tijd om zelf een uitlaat te bouwen die aan de geluidsnorm voldeed. In clubblad 51 schreef ik al over de geheimzinnige sigaaruitlaten van Puch. Tijdens een museum bezoek aan Graz had ik foto's van Herr Karl Heinz Rathkoln gekregen. Over deze twee foto's met die vreemde uitlaten kon toen nie

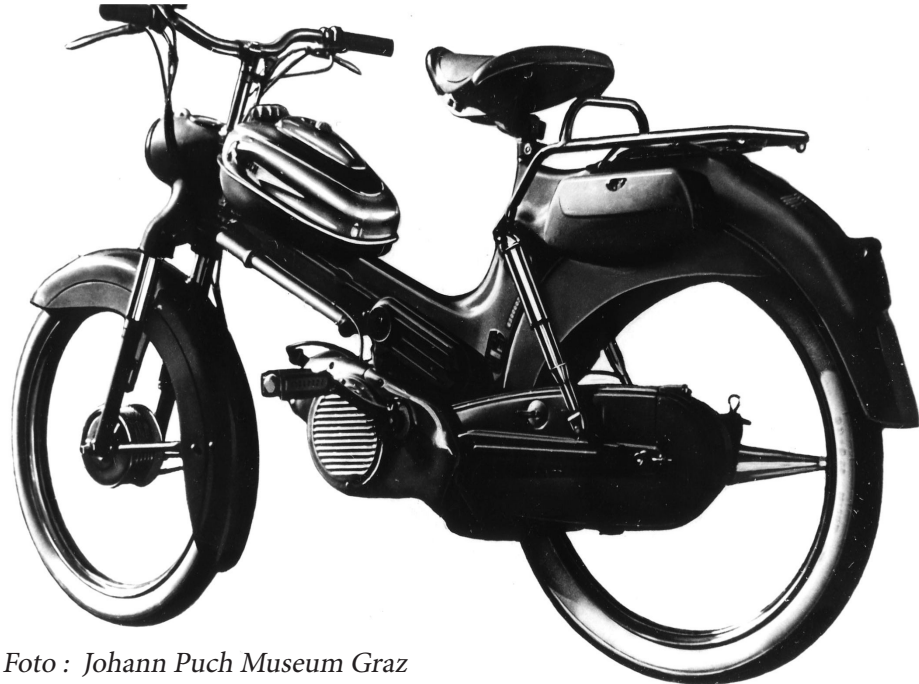
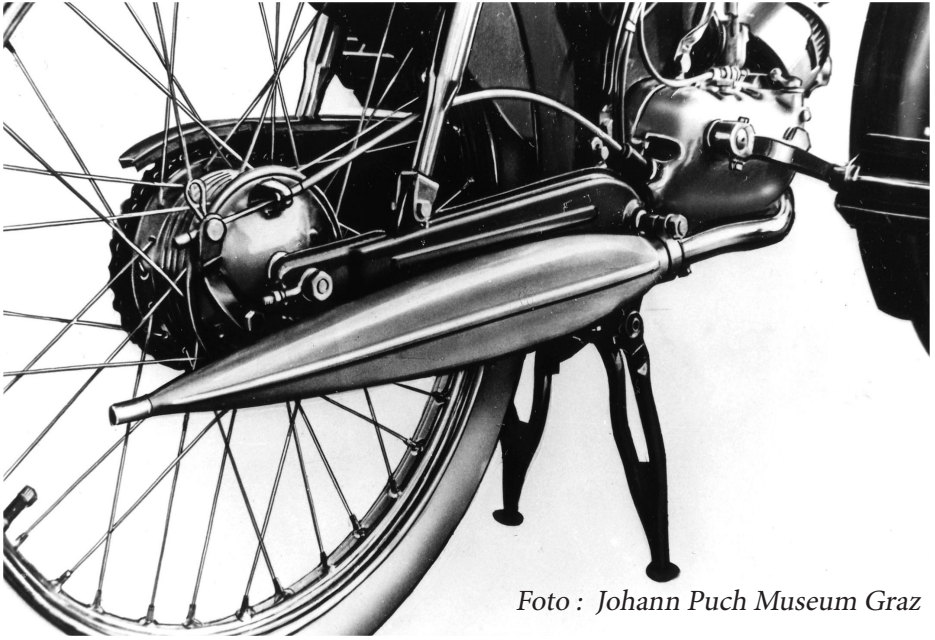
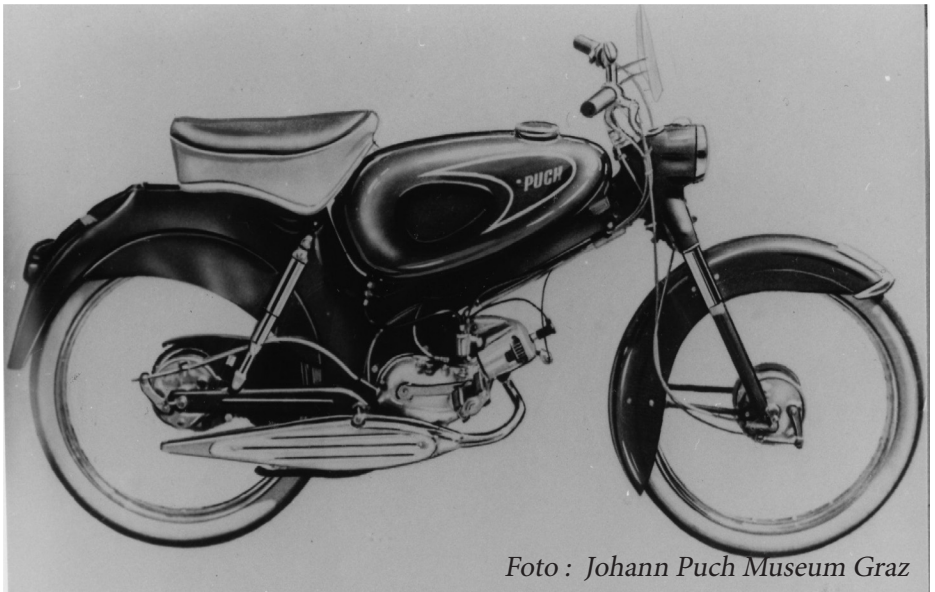


Foto : Johann Puch Museum Graz



*Foto : Johann Puch Museum Graz*

mand uitleg over geven. Ing Gernot Heigl en Bromfiets, waar de twee foto's ook in hebben gestaan, werden om raad gevraagd. Maar zelfs de leden van Bromfiets konden mij niet verder helpen. Maar nu kunnen we met zekerheid zeggen dat de zoektocht naar deze sigaaruitlaten iets



*Foto : Johann Puch Museum Graz*

met de Frankfurter Topf te maken heeft. Ook Puch moest aan de geluidsnormen van 5 Phon voldoen. Het vreemde is dat de Frankfurter Topf in Duitsland gemeden werd als de pest. Men bouwde liever zelf een uitlaat dan er een te kopen. Maar in Italië werden bij Lafranconi en Brevetti jarenlang en nu nog steeds Frankfurter Topf uitlaten gemaakt voor o.a. Vespa, Gilera, Moto Guzzi en zelfs Piaggio. De uitvinding van Leistritz ging ook naar Kronrief & Trunkerpoz, Mattighofen OHG. Hier werden o.a voor de Grand Tourist, Tarzan en Trophy (1957) evenals voor een 125 cc motor van Rotax, Frankfurter Topf gemonteerd. Want ook bij KTM konden ze drukwand gieten. Ing.Leistritz werkte toen als zelfstandige bij KTM. Voor dit technisch hoogwaardig gietproces had men zeker 100 mensen in de productie nodig. Een nadeel van de Frankfurter Topf was het schoonmaken van deze uitlaat. Dan moesten 14 schroeven worden losgedraaid, de kanalen worden gereinigd en alles nieuw met kit vastgezet. Een tijdrovend en duur gebeuren, waarbij men ook moest uitkijken dat de kanalen niet door de kit dicht gingen zitten. Maar Herr. Karl Heinz Rathkoln bleef maar door ontwikkelen, zo kwam er een Frankfurter Topf die je als bouw pakket kon kopen. Deze waren via de bromfiets- en motorhandelaar te koop, maar dit werd geen succes. Je gelooft het niet; de Donier DO-27 vloog als eerste met een Frankfurter Topf. Nu vliegen bijna alle viegtuigen met een van de afgeleide Frankfurter Topf uitlaat



rond. Met dank aan de uitvinding uit Lobberich. Hierbij wil ik ook vooral Ralf Nolde en Ralf Schmeink hartelijk danken voor hun uitleg. We gaan binnenkort eens met de Puch over het fabrieksterrein rijden, want heel veel van de oude gebouwen zijn nog bewaard gebleven. De firma heet nu echter Pierburg. Ralf Nolde is bezig met het inrichten van een privé museum. Ik nam al een kijkje en er zijn echt mooie bromfietsen te zien die vaak iets met de Frankfurter Topf te maken hebben, zoals de Garelli met nieuwe “ronde” Frankfurter Topf. Het bijzondere aan dit verhaal is dat ik nu eindelijk weet waar die geheimzinnige Puch-uitlaten voor hebben gediend. Wanneer je de drie foto's eens goed bekijkt zie je dat er geen spaken in zitten, want dat was gewoon te veel werk. En als er al spaken in waren getekend zijn de afstanden tussen de spaken niet gelijk, maar geen mens die dat zag. Dus de Topf uitlaat is er ook vóór getekend.



*Hein Poeth- Puch club Tegelen*



*Foto: Ing. Gernot Heigl- Graz*