

testete

mal was ganz anderes



mit Baudisch-Camping-chen



Dieser Test hat eine Vorgeschichte. Die war fast so interessant und auf alle Fälle nervenaufreibender als nachher die Testerei selbst. Vielleicht interessiert Sie das? Also hören Sie.

Februar 1956. Trifft da in der Redaktion ein Brief der Firma Baudisch ein: „Beim Vertreter Soundso in Stuttgart steht ein Moped-Anhänger als Testobjekt für Sie bereit. Typ CAMPING-CHEN, wie von Ihnen erbeten.“ (Hier müssen wir eine Einschiebung machen, weil Sie möglicherweise Herrn Baudisch nicht kennen. Baudisch — das ist in Deutschland der Fachmann für Einradanhänger, die man auch „Nachläufer“ nennt. Baudisch und Einradanhänger gehören zusammen wie Bosch und Horn.)

Erste Apriltage. Wir haben gerade ein Kreidler J 51 in der Röhre und beschließen, dieses Moped mit Camping-chen zu verheiraten. So geschieht es. Mit dem Vollzug wird Vertreter Soundso beauftragt.

10. April. Abholung der Jungvermählten. Sehr hübsch, sehr nett und sehr adrett — aber ach, die Kupplung! Die ganze Last liegt auf den viel zu schwachen Gepäckträgerstreben! Dennoch: ein paar Tage gondeln wir, überall Aufsehen erregend, mit dem aparten „Gespann“ herum. Aber den Anhängerkasten voll beladen...? Nee, wissen 'se, nee! Also Umdisposition: Kreidler wird nur solo getestet, da keine Zeit mehr für andere Montage, die neue Anschlußteile erfordert; und der Anhänger kommt an ein Quickly-S, das die Neckarsulmer uns angeboten haben und das sich als meistgekauftes Moped Deutschlands für diese Sache gewiß gut eignet. Inzwischen Bestellung der notwendigen Anschlußteile bei Baudisch.

30. April. Anschlußteile treffen ein. Wo bleibt das Quickly?

Lange Pause. Sehr lange Pause. Und viele Briefe.

19. Juni. Hurra, das Quickly ist da! Montage. Die Kupplungsklauen sitzen jetzt an günstigerer Stelle — aber ach, auf 6-mm-Stiften! Möchten Sie einen beladenen Anhänger auf zwei 6-mm-Stifte abstützen? Wir mochten nicht. Deshalb

30. Juni. Brief an Baudisch: „Camping-chen muß direkt auf die Achsstummeln gesetzt werden, dort haben wir 10 mm Stärke.“ Das wäre denn auch Rückkehr zu Baudischs ursprünglicher Idee, seine Mopedanhänger grundsätzlich mit Kupplungen für die Radachse zu liefern. (Fortgesetzte Änderung von dreiundachtzig Mopedfirmen an ihren Achsdurchmessern und den Gewindesteigungen machte das unmöglich. Normung, verehrte Industrie, Normung!!) Inzwischen fahren wir das Quickly immerhin solo und gewinnen so im voraus wertvolle Vergleichszahlen.

4. Juli. Brief von Baudisch: „Benötige für Anfertigung einer verlängerten Spezialachse eine normale Quicklyachse.“

5. Juli. Brief an NSU: „Schicken Sie sofort Quicklyachse an Baudisch!“

27. Juli. Endlich schreibt Baudisch: „Quicklyachse eingetroffen, sende Spezialachse baldigst ab.“

So. Aber nun ist's zu spät. Jetzt gehen wir nämlich erst mal in Urlaub. Der war seit März geplant und vorbereitet, und schließlich gibt's nicht nur Quicklys und Camping-chens auf der Welt.

31. August. Wieder daheim! Wir machen uns über die Post her: Wo ist das Päckchen mit der Quickly-Spezialachse? Nicht da! Wir sind der Verzweiflung nahe. Alarmschrei an Baudisch.

6. September. Ist's möglich? Die Achse samt Kupplungsteilen kommt!! Wir stürzen zur

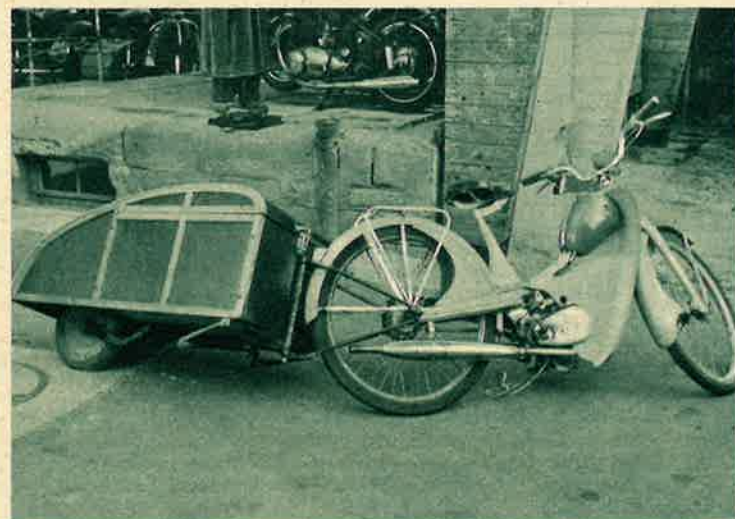
NSU-Vertretung. „Montieren, sofort montieren!“ Und so geschah's.

Ja, und so kamen wir am 7. September — nach siebenmonatiger Vorarbeit — zu unserer ersten Probefahrt mit Quickly plus Camping-chen.

Wie Sie, lieber Leser, diesem Tagebuch nunmehr entnehmen können, ist das A und O an einem solchen Anhänger die Kupplung. Die Schwierigkeiten, mit denen Baudisch da zu kämpfen hat, kommen ganz einfach durch den Typenwirrwarr in der deutschen Mopedindustrie. Da sich aber dieser Zustand kaum ändern wird — es sei denn durch laufende Konkurrenz überflüssiger Produzenten —, müssen Sie bei Kauf eines Anhängers eisern darauf bestehen, daß Ihnen der Händler eine einwandfreie Befestigung garantiert. Soweit die Serienausführung der Kupplung das schon hergibt — gut. Soweit das nicht hundertprozentig hinreicht, muß der Händler die fehlenden Procente eben durch eigene Schlosserei hinzufügen. Einwandfreie Befestigung, das bedeutet:

1. Die tragenden Bolzen am Moped müssen stark genug sein. 6 mm ist u. E. unbedingt zu wenig, 8 mm könnten wohl hinreichen, 10 mm sind aber besser. Am sichersten ist da immer Anschluß direkt an den Achsstummeln. Notfalls muß eine verlängerte Achse gedreht werden.
2. Die Augen des Anhängergestänges müssen sich zentrisch, also ohne Klemmen, auf die Haltebolzen bzw. auf die Achsstummeln schieben lassen. Nur dann kann nämlich die Kupplung beim Fahren über unebenem Boden frei spielen. (Das Spiel wird übrigens dadurch erleichtert, daß Baudisch in den Halteaugen je ein kleines Kugellager eingebaut hat.)
3. Hängt man den Anhänger direkt an die Achse, so muß auf die Kettenspanner je eine zweite, entgegengesetzte wirkende Mutter geschraubt werden; andernfalls zieht der Anhänger die Achse nach und nach zurück, und die Kette wird immer straffer, bis sie reißt.
4. Die Kupplung darf sich nicht durch die Erschütterungen und Vibrationen beim Fahren von selbst lösen.
5. Die Kupplung muß vom Fahrer ohne sonderliche Mühe gelöst werden können. (Sie wollen ja mal mit, mal ohne Anhänger fahren, deswegen aber nicht eine Schlosserwerkstatt mit sich herumführen müssen.) Also nicht einfach angeknallte Sechskantmuttern, sondern Flügelschrauben (gesicherte!) oder etwas Ähnliches.
6. Die Rücklichtkabel müssen so verlegt sein, daß ohne sonderliche Bastelei entweder die Moped-Rückleuchte oder die Anhänger-Rückleuchte Strom bekommt. (Mit Isolierband fixierte Bananenstecker!)

So, und das ist das einzige, worum Sie selber sich rechtzeitig und aufmerksam kümmern



Der Schleppzug ist nicht so gewaltig, wie er auf den ersten Blick aussieht, dabei nicht weniger wendig als solo.

üssen bzw. was Ihr Händler Ihnen zuverlässig arrangieren muß. Alles andere hat Bau-sch schon erledigt. Und zwar gut erledigt! in Camping-chen (man schreibt es wirklich , mit Bindestrich) ist nämlich eine feine runde e. Schauen wir uns das Ding einmal näher e. Kernstück des tragenden Rahmens ist ein ihtloses Stahlrohr. Zwei angeschweißte Quer-äger ergeben die Auflage für den Kasten. anz hinten läuft in einer gummigelagerten hwinde das 8-Zoll-Rad. Diese Schwinge ist ber zwei kurze Rohrstummel am Mittelrohr igelenkt. Die Deichsel — wenn wir die Hal- rung zwischen Anhänger und ziehendem oped einmal so nennen dürfen — besteht s einem fachwerkartigen Gabelgestänge; es idet in den beiden bereits erwähnten „Augen“, e hinten links und rechts am Moped über e tragenden Bolzen (eventuell über die Achs-ummeln) gestülpt werden.

um dem Rahmen nun sitzt ein Sperrholzkasten it verstärkten Kanten, von dem die zwei orderen Drittel Nutzraum sind, während im interen Drittel — durch eine Holzwand aut- und wasserdicht abgetrennt — das Rad uft. Der Nutzraum mißt 49×63×37 cm und t durch einen leicht gewölbten Klappdeckel it regendichtem Falz nach oben solide abge- eckt. Im Hinblick auf eine gewisse Sorte von eitgenossen ist das Bügelschloß, mit dem er Deckel auf dem Kasten gespannt wird, ab- hließbar. Nicht unerwähnt bleibe schließlich er Klappständer, mit dessen Hilfe das abge- ängte Camping-chen standfest abgestellt wer- en kann.

it gutem Gewissen dürfen wir sagen: dieser inradanhänger ist eine durchaus solide Kon- struktion, obwohl er alles in allem nur 18 kg iegt. Der Rahmen ist offensichtlich biegungs- eif, der Ladekasten ist dicht (wir haben den inhänger wochenlang Tag und Nacht im reien stehen gehabt, ohne je im Innern Feuch- igkeit feststellen zu müssen), der Laderaum t im Hinblick auf die amtlich zulässige Höchst- ist mehr als ausreichend.

übrigens ist am Rad eine Seilzugbremse vor- esehen. Leider fehlten uns die Anschlußteile. Im aber die Geschichte nicht nochmals zu ver- ögern, entschlossen wir uns, den Anhänger hne Bremse zu fahren. Als Käufer eines Cam- ping-chens tue man das nicht!

ls Gesamtgewicht eines beladenen Anhängers estattet der Gesetzgeber die Hälfte vom Ge- richt des ziehenden Fahrzeugs samt Fahrer. Dabei wird das Fahrergewicht allgemein mit 0 kg angenommen. Das ergibt in unserem alle $\frac{34+70}{2} = 52$ kg. Camping-chen wiegt

er 18 kg. Bleibt als maximale Ladung 34 kg. Und das ist ein ganzer Batzen!

Dies wäre sozusagen die Statik des Baudisch- Anhängers. Was uns nun mindestens ebenso eiftig interessierte und was gewiß auch Ihnen on lange auf der Zunge liegt, das ist die rage: Wie fährt sich's mit einem Nachläufer intendran? Verständlich, daß wir es zunächst nit leerem Kasten probierten. Und siehe da, Camping-chen rollte hinterdrein, daß kaum etwas zu spüren war! Nur bei schnelleren Len- terbewegungen machen sich leichte Pendel- räfte bemerkbar. Im ersten Augenblick ist nan da ein wenig verblüfft; aber nach einigen Wiederholungen stellt man fest, daß diese ge- wissermaßen phasenverschobenen Seitenkräfte urchaus harmlos sind. Allerdings sollte man es vermeiden, sich allzu unvermittelt in eine charfe Kurve zu werfen.

Ja, ist man das ganze erst einmal gewohnt, ertigt man Camping-chens Anwesenheit fast ganz. Das liegt einmal an dem einwandfrei ipurhaltenden Nachlauf des Anhängerrades; zum zweiten liegt es daran, daß sich der ganze Anhänger bei Kurvenfahrt spontan zur glei- chen Schräge neigt wie das ziehende Moped — und dies bis zu unglaublich weiter Neigung; und schließlich liegt das an der guten Boden- haftung des Anhängerrades, die bewirkt, daß ich auch auf schlechter Straße keine Störkräfte

auf das ziehende Rad übertragen. Im übrigen kann man mit dem Gespann ohne weiteres Kreise von 3,80 bis 4,00 m Durchmesser fahren — Beine auf den Pedalen selbstverständlich. Etwas drollig ist übrigens das Rückwärtsschie- ben des Gespanns. Man muß nämlich genau entgegengesetzt lenken, als man gefühlsmäßig möchte. Aber das hat man bald heraus, ist ja auch gar nicht so schrecklich wichtig.

Und eines Tages ging's an die Beladung von Camping-chen. 34 kg Last sind erlaubt — also schütteten wir 34 kg trockenen Sand in den Kasten und machten uns damit auf eine 200- km-Überlandfahrt.

Zugegeben, auf den ersten Kilometern fühlten wir uns nicht so ganz wohl. Was da jetzt hinten an der Achse hing, diese 52 kg, das schob und drängte doch recht erheblich. Ja, das beladene Gespann will sorgsam geführt werden, und in mancher Situation nimmt man gern Gas weg, wo man sonst mit full speed sozusagen freihändig herumorgelt. Wer bis da- hin den Anhänger nur leer gefahren hat, muß sich nun ein bißchen umgewöhnen. Auf alle Fälle fährt sich das beladene Gespann um so angenehmer, ruhiger und sicherer, je beherrscher und „eleganter“ man den Lenker führt. Aber das lernt sich rasch. Und der Gedanke, kein D-Zug mehr zu sein, wird durch die Annehmlichkeiten der neuartigen Gepäckbeför- derung reichlich aufgewogen. (Wobei wir uns vorstellen, daß Sie nicht Sand laden, sondern je nach Beruf den Brötchenkorb, die Maler- töpfe, die Lesezirkelmappen, die Schreber- gartengeräte oder — im angenehmsten Falle — eine Campingausrüstung.)

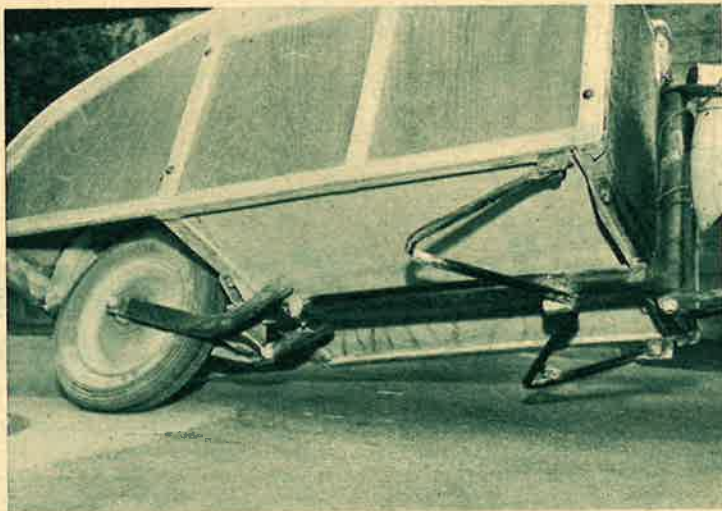
Wir fahren mit dem vollbeladenen Gespann unsere gewohnte Teststrecke: Stuttgart—Waib- lingen — über die Schurwaldhöhen — hin-

unter nach Plochingen—Göppingen—Geislin- gen — die Geislinger Steige hinauf — Ulm. Und das ganze wieder zurück. Einige Wochen zuvor hatten wir die Hinfahrt mit dem Solo- Quickly in 136 min gemacht, das war ein Schnitt von 38 km/h. Mit dem Anhänger brauchten wir 160 min, entsprechend einem Mittel von 33 km/h. Das ist ein unerwar- tet gutes Ergebnis. Denn an so man- chem Berg erzwang der Anhänger den ersten Gang, den sonst die Quickly in flotter Fahrt im zweiten nimmt. Daß wir dennoch auf einen Schnitt von 33 km/h kamen, liegt daran, daß (und jetzt wieder etwas Erstaunliches) die Vollgasgeschwindigkeit in der Ebene mit An- hänger kaum spürbar niedriger liegt als ohne Anhänger. Grund: die modernen Moped- motoren drosseln sich bei Geschwindigkeiten jenseits etwa 45 km/h von selbst. Das gilt auch für Bergabfahrten. (Möglicherweise geraten die Gasströmungen im Zylinder bei höheren Tourenzahlen in Unordnung, wahrscheinlich aber wird die Drosselung von der Zündseite her bewirkt.)

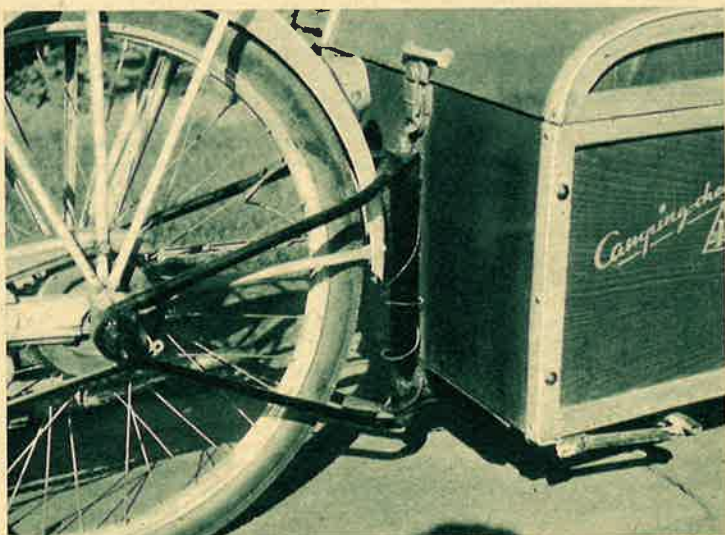
So erstaunlich wie die fast gleichbleibende Höchstgeschwindigkeit, ist der nur unerheb- lich höhere Benzinverbrauch: Ohne Anhänger reichte eine 2-Liter-Füllung für 92 bis 94 km, mit beladenem Anhänger für 86 bis 88 km. Und das trotz häufigen Gebrauchs des ersten Gangs. Wir müssen zugeben, selbst überrascht zu sein.

Es ist nun wohl an der Zeit, auch über unsere Zugmaschine etwas zu sagen. Schließlich hat uns dieses Quickly über 1000 km nicht ein ein- zig Mal im Stich gelassen. (Halt, doch, z wei- mal: heiße Mittagstunde, erhebliche Steigung, hinten dran Camping-chen mit Sand im Kasten

Der Blick von unten zeigt den Zentralrohrrahmen mit der gezogenen Schwinge und der Gummiblock- Federung. Den Kippstän- der sähe man lieber mit der Rahmentraverse ver- bunden als mit dem Kasten.



Während beim Baudisch- Motorradanhänger die Deichsel zu einer in Ge- gend des Gepäckträgers angebrachten Kupplung ge- führt ist, wurde beim Moped aus gutem Grund — siehe Text — der Dreh- punkt hinteres Hinterrad gelegt, die „Deichsel“ ist damit ein Teil des Zug- fahrzeugs.



— da setzte der Motor infolge Überhitzung aus und zwang zum Halten und Auskühlen. Wir haben spaßeshalber die gleichen Steigungen gegen 18 Uhr nochmals unter die Räder genommen, und da schnurrte das Maschinchen hinauf, ohne ein einziges Mal zu rucken und zu spucken. Dennoch wird es sich empfehlen, das Quickly bei Anhängerbetrieb nicht, wie wir, mit Beinschützern zu fahren (sie behindern eben doch die Zylinderkühlung etwas); außerdem kann die Mitnahme einer Austauschkerze mit Wärmewert 260 statt 240 nicht schaden. Nun also, einige Worte zum Quickly — zum alten Quickly, wie wir heute sagen müssen, nachdem infolge der langen Vorbereitungen durch das neue Quickly-L überrollt worden sind. Immerhin, eine halbe Million Menschen fahren heute das alte Modell, und zudem wird es ja weiter fabriziert; so mögen diese Zeilen doch auf Interesse stoßen. Wir fassen uns kurz: **Motor:** prima! Ist standfest in Ebene wie in Berggelände, hat gutes Durchzugsvermögen (zweiter Gang bis 90%, erster Gang 180%), hat auch einen achtbaren Klang. Begrüßenswert, daß Quickly-L den gleichen Motor bekommen hat. Er ist ein Goldstück. Einziger Mangel: hat keinen rechten Leerlauf.

Federung: vorn gut, hinten — nun ja, hinten ist halt keine. Und das war seit je der Mangel am Quickly, kann einer sagen, was er will. Das Fahren ist somit ein wenig „incomfortabel“ — deshalb jetzt Quickly mit Hirafe.

Sattel (hier extra genannt, da mit Federung zusammenspielt): sehr gut. Schluckt vieles von dem, was das starre Hinterrad nicht schlucken kann.

Bremsen: Verzeihung, aber die taugen gar nichts, und zwar auch bereits bei Solofahrt. Da haben wir natürlich aufgeatmet, als wir am Quickly-L die Vollnabenbremsen sahen.

Kleinigkeiten: Schaltung exakt arbeitend; Lenker überaus bequem; Starterklappe äußerst wirksam; Antreten auch im Stand Kinderspiel;

Übersetzung der Tretkurbeln so, daß am Berg Trethilfe ohne weiteres möglich (bei Anhängerbetrieb gelegentlich willkommen, um nicht allzu früh in den Ersten schalten zu müssen); Tacho hervorragend genau; Benzinhahn vorbildlich zugänglich; Mittelständer etwas dürftig. Unsere Quickly war eine „S“, hatte also Chromfelgen (adrett), den etwas größeren Tank (wertvoll), serienmäßig eingebauten Tacho (will wohl jeder haben), Seitenstütze (sehr angenehm). Ferner hatte man uns, wie bereits erwähnt, die von NSU entwickelten, hochgezogenen Beinschützer montiert. Sie sind, wie zwei Regenfahrten bewiesen, recht wirksam. Bei Anhängerbetrieb sollte man aber darauf verzichten.

Und wenn wir nun das Positive und das Negative am alten Quickly gegeneinander abwägen, so wollen wir nicht vergessen: mit 465,— DM (bzw. 515,— DM für die S-Ausführung) rangiert dieses Moped als eines der billigsten auf

Noch besser als das Zentimetermaß zeigt dies Bild, daß der Anhänger einen reichlichen Nutzraum bietet — keinesfalls weniger als die üblichen Mopedanhänger mit zwei Rädern. Mitfahren darf ein Kind aber nur, wenn es noch unter 7 ist, dabei aber schon vernünftig genug, um nicht herumzuhampeln. Und der Deckel müßte natürlich auch weg.



dem deutschen Markt. Und das ist auch zu beachten!

Da wir gerade vom lieben Geld sprechen: Bau-disch hat für sein Camping-chen einen Preis von 198,— DM angesetzt. Das ist eine durchaus angemessene Summe, zumal wenn man den Nutzwert eines solchen Anhängers in Rechnung stellt. Es ist ja nun einmal so, daß das Moped kaum Gepäckunterbringungsmöglichkeiten bietet. Da kann Camping-chen schon helfen. Wir möchten allerdings empfehlen, im allgemeinen nicht bis zur erlaubten Höchstlast zu laden, sondern sich mit etwa 25 kg zu bescheiden. Außerdem gehe man bei Anhängerbetrieb mit der Moped-Kupplung besonders feinfühlig um, denke auch immer rechtzeitig an den längeren Bremsweg. Wenn man sich derart der Grenzen bewußt bleibt, die eine solche Zusatzlast für ein Moped mit sich bringt, wird man durchaus seine Freude am Camping-chen haben. *Dipl.-Ing. G. Weibmann*

MEINE GEBRAUCHTE, SCHÖN WIE LOLLO

Zuvor eine Frage im Vertrauen: Kommt mal jemand von euch nach der Insel Guernsey im Englischen Kanal? Wie man dort hinkommt, per Motorrad, weiß ich auch nicht, aber ich hätte dort eine kleine Besorgung zu erledigen:

Da wohnen zwei, die fahren auf einer Vespa. Er trägt steifen Hut und alten gelben Regenschirm, sie einen Plastik-Umhang, mit Einholtasche auf dem Schoß. Besonderes Merkmal: Als einziges Werkzeug haben sie einen 14/15-Schlüssel dabei. Der Schlüssel gehört mir, oder vielmehr Toni Bauhofer, dessen Renn-Monteur ihn mir mal vor 25 Jahren auf der Eilenriede in Hannover für einige Sekunden ausgeliehen hat.

Die zwei von Guernsey mit der Vespa traf ich unlängst vor Flensburg. Ihnen war die Windschutzscheibe aus der Halterung gerutscht, und zum Wiederfestmachen gab ich ihnen den Schlüssel. Und dann brummt sie ab, mit Winke-Winke, und weg waren sie. Mit Toni Bauhofers Schlüssel. Ab nach Oslo. Weil ich so penibel mit dem Werkzeug bin, muß ich wohl nach Guernsey aufbrechen, falls sie dahin wieder zurückgekommen sein sollten. Oder nach Oslo. Oder ich muß mir in der Tat einen andern Schlüssel kaufen, komme sonst nicht an meine Ketten.

(Aber das andere Werkzeug habe ich alles bar bezahlt, das ist nicht zusammengeliehen!) Soweit also das.

Nach Flensburg war ich gerade auf Probefahrt, und im unterwegs den schönsten Bohnenkaffee von Europa zu genießen. Den kriegt man auf einem Schloß. Warnsdorf bei Travemünde. Gelbe Schals können ruhig aufkreuzen. So vornehm sind die nun auch wieder nicht. Und nach dem Kaffee, der dort gekocht wird, sehnt man sich dann zeit seines Lebens vergeblich zurück.

Auf dieser Fahrt haben meine zwei Modepuppen, die lackierten Sozias, Hornhaut auf den Antipoden angesetzt. „Mensch, halte doch endlich mal an!“ sagten sie. Aber mein neuer Motor drehte so wunderschön rund — wie ein Gedicht. Und außer zum Tanken kenne ich da kein Erbarmen. Den Motor habe ich in größter Eile zusammengeschustert, in übermüdender Nacharbeit. Konnte schon nicht mehr aus den Augen gucken. Weil ich den alten großen 600-ccm-Jap doch zerschmissen habe. Auspuffventil durch zu schlappe Ventilfedern abgeschweißt. Feine Arbeit. Der Teller hat dann den Kolben zerkleinert — in Aluspäne verwandelt. Und der Zylinder nahm das übel. Riß rund herum am Fuß ab — die Brocken stogen nur so. Und jetzt weiß ich es ganz genau, wie viele Übertouren mein Motor bei lahmen Federn verträgt. Nicht viel über die 4400 hinaus, die in seinem Baedeker stehen.

Die Katastrophe kam nicht unerwartet. Der Bengel war am Fuß geschweißt, dort, wo er ab-

gerissen ist, und ich wartete schon längst auf die Panne. Mit Totalschaden in der Mitte, sozusagen. Wir drückten das Gespann zum nächsten Schmied, wollten es an Ort und Stelle verschrotten. Und boten dem Meister das Gespann an als Geschenk. Lieber nicht, sagte der. Bis Dienstag könnten wir es abstellen, das Wrack. Dann käme die Müllabfuhr vorbei.

Müllabfuhr ist richtig, sagten wir. Morgen kaufe ich eine andere, aber dieses Mal eine Maschine mit allen Schikanen, und wenigstens 35 PS unterm Tank. Wir jubelten förmlich. Mit Rom, Paris und London, alles von nun an in unserm Bereich. Und kein Gerede mehr von Altertumsforschung, sondern letzter Schrei. Und den Herrn Testern wollte ich schon etwas vorzaubern, von wegen dieses Modell liefe nur lahme 150 km. Schlaflose Nächte sollten die Herrn von nun ab haben, wegen meiner neuen Rekorde. Auf in den Kampf, Torero! Auch genug Geld war vorhanden — für die Anzahlung, und ein sorgfältig gepflegter Kredit. Da konnte gar nichts mehr schief gehen.

Fröhlich lachend stiegen wir in den Omnibus, warfen keinen Blick mehr nach den alten Trümmern zurück. Also auf zum Maschinenkauf. Eine neue „Gebrauchte“ sollte es sein — aber schön wie Lollo, eine perfekte Maschine, bestens gepflegt, für 1500 oder auch 2000 als letztes Limit. Und das im August, wo doch außer mir kein Mensch mehr sich eine schwere Maschine einkauft. Damit die erste Fahrt nach Paris, hin über Holland, zurück über die Vogesen. Im Oktober kurzer Abstecher nach Rom — und anschließend noch nach Schottland. Bis Weihnachten hatten wir mit Reiseplänen ausgesorgt. Freunde, was kostet die Welt, wenn man ein schönes und genügend großes Motorrad hat?

In der Nacht schlief ich schon schlecht, träumte nicht von Rosen, sondern von schrecklich vielen guten Maschinen, und von den Verkäufern, die mich damit bedrängten, die mir gefüllte Zigarrentaschen hinhielten, um mich zu bestechen, mit