



**Opa hats geschafft, sein 5. Gespann ist fertig. Eine Falcone mit Steib S 250**

zur Verringerung der Fahrgeschwindigkeit beiträgt, wenn man einen Gang höher schaltet (bei der Falcone lag der erste Gang oben, alle anderen wurden nach unten getreten). Also entschloß ich mich, die Fußbremse auf der linken Seite zu suchen. Inzwischen hatte ich in meiner Verwirrung aber etwas zu kräftig am Handbremshebel gezogen. Die Doppelnockenbremse der Falcone verstand das falsch und wurde ärgerlich. Das Vorderrad stand sofort und ich lag eine halbe Sekunde später - die Falcone natürlich auch! Die Fahrbahn war etwas feucht und sandig, was erstens das schnelle Blockieren des Vorderrades zur Folge hatte und zweitens das liegende Motorrad fröhlich in Richtung auf den, immer noch im Wege stehenden DAF, zu rutschen ließ.

Derweil lag ich mitten auf der Fahrbahn, beobachtete die Rutschpartie und flehte in Gedanken - bitte nicht bis gegen das verdammte Auto! Wer auch immer dafür zuständig war, er erhöhte mich; einen halben Meter vor dem DAF blieb die Falcone liegen. An die entgegenkommenden Autos, denen ich nun im Wege lag, hab ich dabei überhaupt nicht gedacht.

Glücklicherweise verwechselte von den Fahrern keiner die Pedale und sie blieben stehen, bevor sie mit empfindlichen Teilen meines Körpers in Be-

rührung kommen würden. Wieder munter humpelte ich zu meiner Falcone. Als ich den Eisenhaufen mit Hilfe eines Zuschauers auf die Beine gestellt hatte, sah ich, daß es relativ gut gegangen war. Beide Blinker auf der linken Seite, das vordere Schutzblech waren defekt, der Tank hatte eine kleine Delle, und die linke Fußraste war verbogen.

Die Fahrerin des DAF, eine ältere Dame, war sich über ihr verkehrswidriges Verhalten klar und erklärte sich bereit, den Schaden zu bezahlen. Als ich ihr eine Woche später eine Rechnung über 300,- Mark schickte, weigerte sie sich, den Betrag zu zahlen und meinte, ich hätte ja auch abbremsen können, ohne hinzufallen. Damit hatte sie wohl nicht ganz unrecht, nur: Wenn sie nicht, ohne Rücksicht auf den fließenden Verkehr, aus der Parklücke gesauert wäre, hätte ich überhaupt nicht zu bremsen brauchen, also auch keine Veranlassung gehabt, mich wie ein Stunt-Man mitsamt meinem Motorrad auf die Straße zu schmeißen.

Der Richter war dann auch meiner Ansicht, und sie durfte, noch im Gerichtssaal (der Richter wollte es so), den geforderten Betrag an mich zahlen. Ihre Kosten betragen nun fast das dreifache, da sie auch noch einen Rechtsanwalt bemüht hatte. Für den blauen Fleck an meiner Hüfte hatte ich zwar nichts gefordert - in Form von Gerichtskosten und Anwaltskosten hatte sie aber doch dafür be-

zahlt. Kann man vielleicht als ausgleichende Gerechtigkeit bezeichnen. Erich konnte ich damit trösten, daß in der Reparaturrechnung ja auch Arbeitslohn enthalten war, den wir uns teilen konnten, als wir die Falcone wieder instand gesetzt hatten. Der Spaß am Solo-Fahren war mir aber nach der Bruchlandung ziemlich vergangen.

So'n drittes Bein am Motorrad ist manchmal doch ganz angenehm. Und überhaupt - mit 'nem Gespann konnte ich umgehen, das durfte ich ohne Übertreibung behaupten. Mit 'nem Solo-Motorrad, das hatte sich ja nun gezeigt, haperte es mächtig. Also sollte ich wohl besser die Finger vom Solo-Fahren lassen. Der Seitenwagen stand bereit zum Anschrauben, was nun auch sofort geschah. Damit Opa nicht mehr mit dem verdammten Motorrad umfallen konnte!

Um das Übersetzungsverhältnis auf Seitenwagenbetrieb abzustimmen, war ein größeres Kettenrad am Hinterrad erforderlich. Man hätte auch das Getrieberitzel verkleinern können, aber je kleiner das Ritzel, desto stärker wird die Kette geknickt. Glaube auch nicht, daß es bei Guzzi verschiedene Größen zur Auswahl gibt. Für das Hinterrad gab es Rohlinge in jeder Größe. Nur noch ausdrehen, bohren und einbauen. Natürlich - nun paßte die Kette nicht mehr! Mußte ich alles lernen, dieses war mein er-

selbst angefertigt. Wurde alles geschraubt, am Motorradrahmen schweißen, das mag ich überhaupt nicht - der TÜV übrigens auch nicht. Motorrad und Seitenwagen miteinander verbinden war schließlich nur noch Routine. Da hatte ich ja nun wirklich schon Erfahrung.

Als das nun alles fertig war, Erich noch mal alles begutachtet und als „Abnahme-Ing.“ sein O.K. gegeben hatte, machte ich mich auf drei Beinen und einem wesentlich ruhigeren Gefühl wieder auf die Socken. Das Gefährt war, wenn man vom mangelnden Temperament absah, eine Offenbarung. Fast ohne jeden Kraftaufwand ließ sich das Gespann lenken, genau passend für so'n kraftlosen Opa wie mich. Auch die Spurtreue war hervorragend, man konnte ruhig mal in der Landschaft rumgucken, ohne Gefahr zu laufen, sich gleich auf der linken Fahrbahnseite, bzw. im rechten Straßengraben wiederzufinden. Da hatte ich anscheinend die optimalen Anschlußmaße für den Seitenwagen gefunden. Wegen ihrer Behändigkeit und weil es gut zum Fahrer paßte, nann-



hatte wirklich alle Hände voll zu tun, um die 50 Pfund Lebergewicht zu bändigen! Länger als 'ne halbe Stunde hielt sie das nicht aus. Stand eine längere Ausfahrt in meinem Programm, winkte sie lieber ab. Oder wir geben? Nichts leichter als das, hab ich mindestens schon 20 Mal gemacht! Aber muß man denn immer so furchtbar konsequent sein? Da geht eventuell die ganze Lebensfreude zum Teufel. Und wenn man älter wird, gibt es ohnehin nicht mehr so viele Dinge, an denen man sich richtig freuen kann.

Mit diesen und ähnlichen Überlegungen beruhigte ich mein

nahmen doch lieber die gepreßte Schachtel (sprich Kadett). Das war allerdings manchmal auch aus ernährungstechnischen Gründen zweckmäßig. Inge und die zwei Hunde im Seitenwagen - wo blieb da noch Platz für die Atzung! Die „Oma“ diente mir nun überwiegend zum Brötchen holen und zu Besorgungen in der Stadt, wo man nie einen Parkplatz für das Auto fand. Für das Gespann gab's immer 'nen kleinen Fleck, wo man's, ungefährdet von Strafzettel verteilenden Hilfssheriffs, abstellen konnte. Weite Fahrten hab ich mit ihr nicht gemacht. Zum Falcone Treffen in der Lüneburger Heide, das waren 130 Kilometer, mußte ich natürlich hin. Das war aber auch die weiteste Tour. Erich hatte sich in-

zwischen ein Moto-Guzzi GT Gespann aufgebaut und fuhr mit. Für ihn muß es eine ziemliche Quälerei gewesen sein, immer mit 85 km/h hinter der „Oma“ herzuschleichen. „Aber schön sparsam war sie, die GT“, sagte er nach der Fahrt zu mir. schlechtes Gewissen und fuhr fröhlich mit der „Oma“ durch die Landschaft. Leider war meine Inge nur selten als Passagier im Seitenwagen dabei. Wenn wir irgendwo hin wollten, mußte nämlich nicht nur Inge in den Seitenwagen, sondern auch unsere zwei kleinen Hunde. Alleine zu Hause lassen mochten wir sie nicht. Nun wollten aber die beiden kleinen Kerle unbedingt vorne rausgucken. Bei der unvermeidlichen Schaukelei des Seitenwagens suchten sie einen sicheren Halt, indem sie ihre Hinterpfoten mit Vehemenz in Inges Bauch bohrten. Nach Möglichkeit wollten sie auch noch während der Fahrt die Plätze tauschen und zwischendurch vielleicht mal rausspringen. Inge

stes Motorrad mit Kettenantrieb. Die Vorgänger hatten alle Kardanwelle. Für den Seitenwagen hatten wir einige Anschlußteile

te ich sie fortan „Oma“. Ja, da war ich nun wieder fast so weit wie vorher, bevor es mir einfiel, das Motorradfahren endgültig aufzugeben. Das wievielte Mal war dieses eigentlich gewesen? Will nicht nachrechnen. Geht mir scheinbar so, wie meinem damaligen Kollegen Helmut (der mit dem 25/3 Gespann, der an allem Schuld war); er sagte immer, wenn die Rede vom „Rauchen aufgeben“ war: „Rauchen auf-

Bisher sind 9 Folgen über die Gespanne von Opa Hentze in der GUMMIKUH erschienen (Heft 43, 44, 46, 47, 51, 52, 56, 59 und 61). Nun gehts mit einer neuen Folge weiter.

In der letzten Episode hatte Opa Hentze versucht, durch Verkauf seiner Motorräder sich von seiner Leidenschaft zu heilen. Vergeblich. An einer halb fertig restaurierten Falcone konnte er nicht vorbei gehen, und schwupp, kam noch ein Seitenwagen dazu, und er war wieder mitten drin. Die letzte Folge (Heft 61) endete mit einer Probefahrt auf der Falcone ohne Seitenwagen.

Für den Seitenwagenantrieb war es nötig, das Übersetzungsverhältnis zu verändern. Ich schätze, daß sie als Gespann etwa 100 km/h erreichen könnte. Das wäre 85 km/h Reisetempo, und bei den ungeheuren Strecken von 100

bis 110 Kilometern, die ich allerhöchstens mal fahren würde, war mir das schnell genug. Ich wollte doch eigentlich nur was zum Spielen haben und noch ein wenig beim Motorradgeschehen dabei sein. Recht zufrieden mit dem Motorrad puffte ich gemächlich weiter. An das Herunternehmen der Füße von den Rasten beim Anhalten hatte ich mich inzwischen gewöhnt, und manchmal fand ich auch die Fußbremse, obwohl sie auf der linken Seite lag!

Bis zu dem Augenblick, als plötzlich vor mir ein DAF rückwärts aus einer Parklücke schoß und auf der Fahrbahn stand. Links vorbei konnte ich nicht, da mehrere Fahrzeuge entgegen kamen und die Straße sehr schmal war. Also bremsen! Gleichzeitig mit der Handbremse trat ich kräftig auf den Schalthebel! Als ausgesprochener Schnellmerker war mir dann aber sofort klar, daß es nicht

Fortsetzung von Ausgabe 61

Teil 10

Alle meine Motorräder

# Opa und seine 5 Gespanne

# Treffen & Termine

Terminaufnahme für Veranstalter: BAUES - Verlag • Am Deich 57 • 28199 Bremen • Tel.: 0421/501617 • Fax 0421/504448

von	bis	Ort	Treffpunkt	was	Infos bei	(# = Neuer Termin)	
<b>März 1995</b>							
17.	3.	-19.	3.	Ruttelerfeld JH	B 437 Neuenburg	MZ-Club Frühjahrstreff	Anm.: 0234/850286. Info: Westphal. 04488/1818
17.	3.	-19.	3.	Varrel	Rütteler Feld	Frühjahrstreffen	Lenz. 0234/850286
#18.	3.			21684 Stade	Schützenplatz	Tausch+Teilemarkt	Franz. 04141/66827 o. 600475
18.	3.	-19.	3.	I Lonigo	A4 Verona/Vicenza	Veteranenteilemarkt	Valle. 1-0444/831655
18.	3.	-19.	3.	Kassel		Technorama	Leicht. 0731/24452
24.	3.	-26.	3.	Hockenheim		Frauen-Schrauber-Grundkurs	MOTO aktiv, Marburg. 06421/82085
#15.	3.	-26.	3.	NL Eindhoven	Het Beurs Gebouw	Moto Classic	
25.	3.			A Traun/Oberösterreich		Teilemarkt	Pfaller. 0042/732/640068
25.	3.	-26.	3.	CH Bern	BEAexpo	Teilemarkt	Christine Rais. OTM. Postfach. CH-2537 Vauffelin
26.	3.			63225 Langen	Stadthalle	Oldiemania	Kraus. 06103/53850
31.	3.	- 2.	4.	Marburg		Frauen-Schrauber-Grundkurs	MOTO aktiv, Marburg. 06421/82085
<b>April 1995</b>							
#1.	4.	- 2.	4.	58710 Menden-Lendringens	Schützenhalle	Motorradausstellung	02373/72087. Fax 398710
1.	4.	- 2.	4.	I Reggio Emilia		Veteranenteilemarkt	0360/425852 o. 0522/344447
1.	4.	- 2.	4.	Mönchengladbach	Kaiser-F-Halle	MFP Bike Show	Luisse. 02435/3274 (ab 20 h)
7.	4.	- 9.	4.	Hockenheim		Elektrik-Grundkurs	MOTO aktiv, Marburg. 06421/82085
7.	4.	- 9.	4.	Regensburg		Schrauber-Grundkurs	MOTO aktiv, Marburg. 06421/82085
#8.	4.	- 9.	4.	Hannover	Music-Hall	Motorrad Fete Hannover	DHD Märkte. 0521/63573. Fax 63564
8.	4.			72718 Reutlingen	Eissporthalle	Veteranenteilemarkt	07473/8970 (Tel + Fax) • 07157/61275. Fax 65896
8.	4.	- 9.	4.	NL Schiedam-Noord	Margriethal	Motorradbörse	Bosveld. NL-01882/1596
15.	4.			Lucca	Palazetto d' Sport	24.fourstroke/Veteranentrail	Rudi Munstermann. 05829/448
15.	4.	-16.	4.	I Wickrath	Opel Geiser	Veteranenteilemarkt	i - 0583/490790
15.	4.	-17.	4.	57334 Bad Laasphe-Feudingen	Volkshalle	Oldtimerausstellung	MSC Wickrath. 02166/53237
#16.	4.	-17.	4.	NL Hilvarenbeek		3 Mo. Veteranen-Ausstellung	Rothenpieler. 02754/1297
#17.	4.			Lauenförde	Villa Löwenherz	4.Nat. Zweitakttag	Oppermans. 0031/13/552260
#21.	4.	23.	4.	Hockenheim		5. Einzylindertreffen	Anmeldung: 05273/7567
21.	4.	-23.	4.	Hockenheim		Elektrik-Grundkurs	MOTO aktiv, Marburg. 06421/82085
#22.	4.	-23.	4.	GB Stafford		Classic Bike Show	Whitehead. Pool Fold Farm. Church rd. Bolton BL15SA
22.	4.			Lengerich	TÜV-Station	Motorrad-Tag beim TÜV	05481/2292. Fax 82878
22.	4.			A-5230 Mattighofen	KTM Werk II	Oldtimer-Teilemarkt	IMVC. 07742/3012
22.	4.	-23.	4.	62743 Aschaffenburg-Oberrain	Mehrweckhalle	Ducati-Ausstellung	06028/20958
23.	4.			32469 Petershagen	B 482 Nähe KW	2. Italofrühstück	Jörg. 0571/46813. Jürgen. 0571/43805 ab 18.30
23.	4.			B Bilstain	Pre65 Trial	Veteranentrail	087762359
#29.	4.	-30.	4.	GB Shepton Mallet		4.South west custom + classic show	0044/1794/823260
29.	4.	-30.	4.	Ludwigshafen	Stadthalle	Veterama	Seidel. 06203/13507
#30.	4.			NL Leek-Assen-Leek		Horsepowerrun	NL-05928/12486
#30.	4.			Liebenau/Mahlstedt		6.Zweiradtreffen	05024/482
#30.	4.			Fästenhaar b. München		3.Oldtimertreffen	08104/1075. Fax 2235
30.	4.			CH Spreitenbach		Ducati-Geburtsfeier	Ducati-Club-CH. CH-056/720715
30.	4.			F Urbeis	Euro-Cup	Veteranentrail	0033/88619460
30.	4.			Mönchengladbach		Oldtimer-Ralley bis Bj. '66	MSC Wickrath. 02166/53237
<b>Mai 1995</b>							
1.	5.			55457 Gensingen	Zum Adler	8. Oldie-MaiAusfahrt	Veteranenstammtisch Gensingen. 06704/2208 (Tel + FAX)
#6.	5.	- 7.	5.	I Montichiari (BS)		Veteranenteilemarkt	Italien. 030/961148. Fax 030/9961966
#6.	5.	- 7.	5.	Emden	Nordseehalle	Motorrad+Teilemarkt	Tumi 04421/26317
6.	5.			Hockenheim		Roller-Tuning	MOTO aktiv, Marburg. 06421/82085
6.	5.	- 7.	5.	Heide	2 Tage Vet-Ralley "Nordseeküste" + Treffen		DDAC Heide. 04834/8336
6.	5.	- 7.	5.	Schweinfurt	Sternfahrt hist. Fahrzeuge (100 Jahre Fichtel&Sachs)		Alt. 06108/72500
6.	5.	- 7.	5.	Ulm	Messehallen	Technorama	Leicht. 0731/24452 ab 19 Uhr
6.	5.	- 7.	5.	Rostock	Museumshafen	Oldtimertreffen	04171/62687. Fax 63442
6.	5.	- 7.	5.	Stelle	Parkplatz B4	4.Italofrühstück	Guido 04171/50424. Stephan 04174/4886
#7.	5.			21435 Bopfingen		Schrauben am eig. Motorrad	MOTO aktiv, Marburg. 06421/82085
12.	5.	-14.	5.	33129 Dellbrück-Bentfeld		Moto Guzzi Treffen	MGC Paderborn. 05250/1507 o. 7194
#12.	5.	-14.	5.	31039 Rheden		British Bike Treffen	Sprengler. 05182/51756
#12.	5.	-15.	5.	48159 Münster/Kinderhaus		14.Motorrad-Tage	Kotten. 0251/211884 o. 492-1313
#13.	5.			Wierzhausen/Hann.Münden		Treffen + Ausfahrt	Zuber. Langestr.51. 34346 Hann.-Münden
13.	5.			Fuldabrück	3.Lauf D-Cup	Veteranentrail	Rudi Munstermann. 05829/448
#14.	5.			31785 Hameln	Rattenfängerhalle	Oldtimer+Teilemarkt	Hinz. 05151/23392 o. Wallbaum. 05152/61151
#14.	5.			F Mancieulles/Briey	Nähe Metz	5.Teilemarkt	Hand. 35 rue de Metz. F54790 Mancieulles
#14.	5.			Booksee	Gespansicherheitstrainingdes ADAC SHL-Kiel		Sauer. 04644/893. Fax 1493
14.	5.			Fuldabrück	4.Lauf D-Cup	Veteranentrail	Rudi Munstermann. 05829/448
#19.	5.	-21.	5.	16833 Fehrbellin		5.Junak Treffen	Nagel. 030/7829399
19.	5.	-20.	5.	Spreewald	10.Oldtimer-Treffen Spreewald		George. 03542/41225 o. 63500
19.	5.	-21.	5.	Mannheim		Schrauben am eig. Motorrad	MOTO aktiv, Marburg. 06421/82085
19.	5.	-21.	5.	21773 Wanna		IGG-Frühjahrstreffen	Gödeker. 04757/529 o. 05932/2699
20.	5.	-21.	5.	86343 Königsbrunn		Teilemarkt	Drescher. Brähmstraße 34. 86179 Augsburg
20.	5.	-21.	5.	Repperndorf b. Kitzingen		Teilemarkt	Ammon. Kreuzstraße 6. 97424 Schweinfurt
#21.	5.			71149 Bondorf		4.Oldtimertreffen+Ausfahrt	Kessler. 07457/8024. Fax 4380
#21.	5.			Visbeck (Kreis Vechta)		5.Italofrühstück	04447/1666 u. 04445/7542
#21.	5.			Nienburg/Weser		6.Alt-Mopedtreffen "Moni"	AMC Nienburg. Knuschke. 05027/481
#21.	5.			Karlsdorf-Neuthard		Ausfahrt mit Wertung bis Bj 75	Roth. 07251/40726
21.	5.			A-5230 Mattighofen		Frühjahrsausfahrt	IMVC. 07742/3012
21.	5.			52525 Heinsberg		13.Selbkant-Motorrad-Veteranen-Ralley	VFC-Heinsberg. 02452/3686
#25.	5.			97475 Zeil/Main		Oldtimertreffen	Kauper. 09524/6902

Nun ja, das ist zwar auch ein Argument, aber ich meine, daß man Fahrzeuge mit solch unterschiedlichen Leistungsbildern nicht auf einer gemeinschaftlichen Fahrtbewegen sollte. Der Fahrer des langsameren Fahrzeuges wird immer dazu neigen, den Motor zu überfordern, um den oder die anderen Fahrzeuge so wenig wie möglich zu behindern. Meistens merkt er es noch nicht einmal, daß er den Hahn immer weiter aufgedreht hat. Erst wenn er, bei einem Überholvorgang beispielsweise, die letzten Reserven locker machen will und am Quirl dreht, kommt er dahinter, daß da gar nichts mehr ist. Der Hahn ist bereits bis zum Siehkragen auf! Und nicht jeder Motor verträgt Vollgas über längere Zeit! Und der Fahrer des stärkeren Fahrzeuges braucht 'ne Menge Selbstkontrolle, um die überlegene Leistung seines Motors nicht dauernd in Form von rasanten Spurts und Überholvorgängen auszuspielen.

Am Ziel ist der Eine gestrebt und der Andere frustriert. Besser man fährt getrennt. Wenn dann der Kumpel mit dem schnellen Hobel mit vollem Dampf gefahren ist und am Zielort gerade den Krachhut runtergepopelt, sich 'ne Zigarette ins Gesicht gesteckt und die ersten drei Bekannten begrüßt hat, kommt nämlich der Andere mit dem müden Gerät auch schon an. Beide sind zufrieden, der Eine, weil er der erste war, der Andere, weil er trotz des müden Ofens kaum später als der mit dem Schnelldampfer angekommen ist. Das ist nicht einfach so daher geredet, das ist tatsächlich so. Oft genug hab ich erlebt, daß so ein Vollgas-Fahrer eine Strecke von 100 km auf Biegen und Brechen hinter sich gebracht hatte und sich gerade 'ne Lulle angesteckt hatte, als zu seinem größten Erstaunen der gleichzeitig gestartete Fahrer mit einem Gefährt, das nur halb so viel PS hatte, auch schon ankam.

Nicht daß ich etwas gegen Motorräder mit viel Dampf hätte, im Gegenteil - die mag ich. Ich hab allerdings was gegen Fahrer, die nur eine Gasstellung kennen - nämlich Vollgas! Mag jeder halten, wie er's will, soll nicht heißen, ich wäre ein Beserwisser; ich hab ja selbst oft genug das schlimme Jucken in der rechten Hand gehabt. Nur muß das Gehirn dabei immer eingeschalt-



Der Kotflügel des Seitwagens wurde durch ein Niroenschutzblech ersetzt.

lassen. Bei manchen Fahrern hatte ich den Eindruck, daß in dem Augenblick, als der Integralhelm auf die Rübe gestülpt wurde, sämtliche Denkvorgänge eingestellt wurden. In solch einem Fall könnte man den Krachhut auch als „Hohlraumversiegelung“ bezeichnen. Mit der „Oma“ konnte ich in dieser Hinsicht sicher nicht sündig werden (daher auch meine große Klappe zu dem Thema).

Im Jahre '78 mußte die „Oma“ einige Kilometer mehr machen, als eigentlich vorgesehen war. Wir hatten uns zum Kauf eines neuen Autos entschlossen. Nicht weil unser Kadett (der Nachfolger unseres Kadett A, der nach 11 Dienstjahren dem Rost anheim gefallen war) etwa reif für die Schredderanlage gewesen wäre. Nee, der war noch recht gut in Schuß. Der Grund war ein „Triumph Spitfire“!

Von einem Zweisitzer-Cabriolett hatte ich schon als 16 bis 18jähriger geträumt. Durch einen Zufall kam uns die Be-

schreibung des „Spitfire“ in die Hände, einschließlich aller Daten und mit Preisangabe. Ich war beeindruckt, und auch Inge war von dem kleinen Flitzer begeistert, also her damit! So ein Frischluftfahrzeug, das war doch was für 'nen Motorradfahrer. Auch ist es nie zu spät, einen Traum Wirklichkeit werden zu

die Jagd nach Schmutz, den überforderte und unterbezahlte Büroangestellte großzügig verteilt hatten. Inges Bezahlung war weniger großzügig. Aber wir hatten Stehvermögen. Bis Ostern 1979 hatten wir die Kaufsumme zusammen. Der Händler brachte den Spitfire drei Tage vor Ostern, so daß wir Ostern bereits mit dem neuen Spielzeug spielen konnten. Dabei holten wir uns eine Infektion, die sich zu einer neuen Krankheit entwickelte (dieses Mal nicht nur bei mir, sondern auch bei Inge), die den Motorradbazillus bei weitem übertraf.

Wie ich später erfuhr, wird diese Krankheit als „Spit-

teritis“ bezeichnet! Nicht jeder Spitfire-Besitzer wird von ihr befallen, manche sind immun. Wer aber die nötigen Immunschwächen mitbringt, den packt's. Das Auto hatte eine prima Straßenlage, hervorragende Kurveneigenschaften und eine recht ordentliche Beschleunigung; die harte Federung machte einem Motorradfahrer gar nichts aus.

Alles in allem ein Auto, das unheimlich Spaß machte. Wind um die Nase, das Verdeck war innerhalb von 30 Sekunden zugeklappt, wenn's notwendig wurde. Dunkle Wolken konnten einem also keine Furcht machen. Außerdem bequem sitzen und sehr flott fahren, das war genau das, was meines Vaters Sohn sich immer gewünscht hatte.

Im ersten Jahr unserer „Spitritis“ wurde die „Oma“ sehr stiefmütterlich behandelt. Wenn es 500 km waren, die ich mit ihr fuhr, waren es viel. Sie war aber nicht beleidigt. Nach der Winterpause sprang sie im Frühjahr '80 auf den ersten Tritt an.

Text: Opa Hentze  
Fotos: Opa Hentze + Archiv