

weise in England — seine Lebens- und Existenzkraft für die nächsten Jahrzehnte noch erhalten werden. Betrachten wir zunächst einmal eine Solomaschine, also eine Maschine ohne Beiwagen. Eine Solomaschine kostet relativ zur Stärke eines gleich leistungsfähigen Wagens nur ein Drittel bis ein Fünftel des Anschaffungspreises. Sie ist weiter in der Jahressteuer, im Brennstoffverbrauch weit billiger als ein Kleinwagen. Sie ist ferner überall leicht unterzubringen und kostet dennoch keine oder höchstens nur geringe Garagenmiete. Sie ist auch schneller im Anzug und wesentlich rascher in den Bergen und Kurven als fast jedes Auto. Sie ist handlicher, wendiger (und dadurch beweglicher im Stadtverkehr) usw. Diese Vorzüge allein schon besagen, daß ein Vergleich zwischen Motorrad und Kleinauto überhaupt nicht gezogen werden kann, daß vielmehr jede Fahrzeuggattung ihre charakteristischen Vorzüge hat, die nicht mit einer Handbewegung anderer Art abgetan werden können.

Wohlhabender sieht ein Wagenfahrer immer aus, besonders aber dann, wenn der Motorradfahrer in schmutziger Überkleidung einen nicht gerade ästhetischen Anblick bietet. Und — ehrlich gemeint — auch der leidenschaftliche Motorradfahrer kann ein gewisses Gefühl der Sehnsucht nach einem trockenen Plätzchen nicht unterdrücken, wenn er im strömenden Regen auf schlüpfrigen Wegen vor Nässe trieft und dann Kleinautolimousinen an sich vorüberflitzen sieht, deren Insassen über den draußen strömenden Regen lachen.

Und nun das Fahren mit dem Beiwagen. Es ist ein Zwitterding mit Vorzügen und Nachteilen des einen und Vor- und Nachteilen des anderen.

Dazu ebenfalls wieder so grundverschieden und eigenartig, daß jeder, der sich eines der genannten Kraftfahrzeuge zulegen will, vor eine schwere Wahl gestellt ist. Bei näherem Zusehen jedoch steht zweifellos fest, daß ein Motorrad mit Beiwagen in den weitaus meisten Fällen mehr Benzin und Öl verbraucht als ein Kleinauto, dafür ist aber seine Garagenmiete durchweg auch billiger, entschieden billiger, sogar fast so billig, daß man mit dem Preisunterschied schon einige tausend Kilometer Fahrt bewältigen kann. Ein Motorrad mit Beiwagen ist auch in den Bergen meist schneller als ein Kleinauto und hat gegenüber der Solomaschine den Vorteil, daß es auf schlüpfriger Straße nicht rutscht, viel weniger rutscht als ein Kleinauto, da sein Radstand kürzer und weniger Massenbeschleunigung vorhanden ist, die, aus der Richtung gebracht, das sogenannte Schlingern verursacht. Das Motorrad mit Beiwagen hat dem Kleinauto gegenüber weiter den Vorteil der weniger schwierigen Unterstellmöglichkeit, aber auch den Nachteil geringerer Bequemlichkeit. Dieser Nachteil, dem noch der des selbst bei bester Verkleidung unmöglichen Wetterschutzes hinzuzufügen ist, dürfte ihm nicht anhaften, da er bestimmend für den Vorzug des Kleinautos ist, um so mehr, als der Motorradfahrer im Beiwagen ja durchweg den Kleinautoersatz erblickt. Zudem darf man nicht außer acht lassen, daß ein vollkommen ausgerüstetes großes Motorrad im Anschaffungspreis nicht hinter dem eines Zweisitzerkleinautos zurücksteht. Dazu fällt die sportliche Tendenz der Solomaschine bei der Maschine mit Beiwagen vollkommen weg, es sei denn, daß man die in der Tat besondere Fahrkunst, die das Fahren mit dem Beiwagen verlangt, als solche wertet. P. C.