



Szenen eines Treffens: Geboten wird beim Scott-Meeting (fast) alles. Gespräche von kurz über lang und mit oder ohne Benzin, massenhaft Ersatzteile und erstaunlich günstige Nachfertigungen, Eigenbau-Scott in Aktion und zum Hinstellen und natürlich unendlich viele liebenswerte Details. Apropos Details: Die chronologische Scott-Geschichte stand in CLASSIC Heft 5/1989

die Scott gleich nach links abzuwinkeln, verlor ich endgültig den Anschluß an den Roller.

Im ersten Gang und besserem Schrittempo wurde dann aber doch auch noch diese Kurve gemeistert und aus eigener Kraft die Garage erreicht – wenn auch äußerst knapp.

Vieles hat sich seit dieser zweiten Hälfte der achtziger Jahre geändert. Aber eines ist geblieben: Ich kämpfe bis heute mit dieser meiner Scott, wobei ich trotz allem noch immer und mit eigenem Antrieb den rettenden Hafen erreicht habe.

Wie es natürlich zu erwarten war, sind bis heute drei weitere Exemplare aus dem Hause Scott zu mir gestoßen. Zuerst eine seidenweiche 500er Tourer, das preiswerte Einstiegsmodell – 66 Pfund im Katalog des Jahres 1932. Sie ist meine Lieblingsmaschine – einfach unbeschreiblich.

Und erst meine Sports Squirrel des gleichen Baujahres in „Sprint-Special“-Konfiguration. Für mich ist sie das wahnwitzigste Ding auf zwei Rädern. Mehr Motorrad braucht kein Mensch.

Doch für den Puristen zählt eigentlich nur eine Zweigang-Scott – und

eine solche konnte ich im letzten Jahr in unrestauriertem Zustand ergattern. Früher begeisterten mich top-restaurierte Veteranenfahrzeuge unendlich, heute finde ich sie langweilig. Originale und gut gebrauchte Substanz ist das, was für mich wirklich zählt. Die Kunst bei dieser Scott besteht also nun darin, ohne Komplettrestaurierung einige fehlende und falsche Teile so zu ergänzen, daß der Gesamteindruck nicht nachhaltig zerstört wird. Also Alterspatina in neu sozusagen. Auf jeden Fall eine schöne Bastelarbeit für den nächsten Winter. ■