



REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023

Inhaltsangabe:

August 1994 Besuch bei Familie Canepa, Voltri-Genua.....	2
Die Planung.....	2
1. Tag ca. 115km (+230km).....	4
2. Tag ca. 175km	6
3. Tag ca. 60km	8
4. Tag ca. 130km	8
5. Tag ca. 0km	10
6. Tag ca. 360km	11
7. Tag ca. 55km	14
Finale	14
Besuch von Rudi ca. 0,2km	17
1996 Treffen bei der NSU-Fahrgemeinschaft Neckartal ca. 200km.....	20

Ca. 1095km total



Martin Hofmann 1974 – 2023

August 1994 Besuch bei Familie Canepa, Voltri-Genua

Die Planung

Für das Jahr 1994 hatten wir uns vorgenommen mit den Motorrädern nach *Genua* zu fahren. Wir wollten unsere Retter in der Not von 1988, als wir vor kurz *Genua* mit Motorschaden liegen geblieben waren, mal wieder besuchen. So haben *Enrico, Luisa* und *Lugiano Canepa* in *Voltri* informiert, dass wir uns im August auf den Weg machen werden. Für die ca. 760km bis *Voltri-Genua* haben wir mit ca. vier Reisetagen gerechnet.

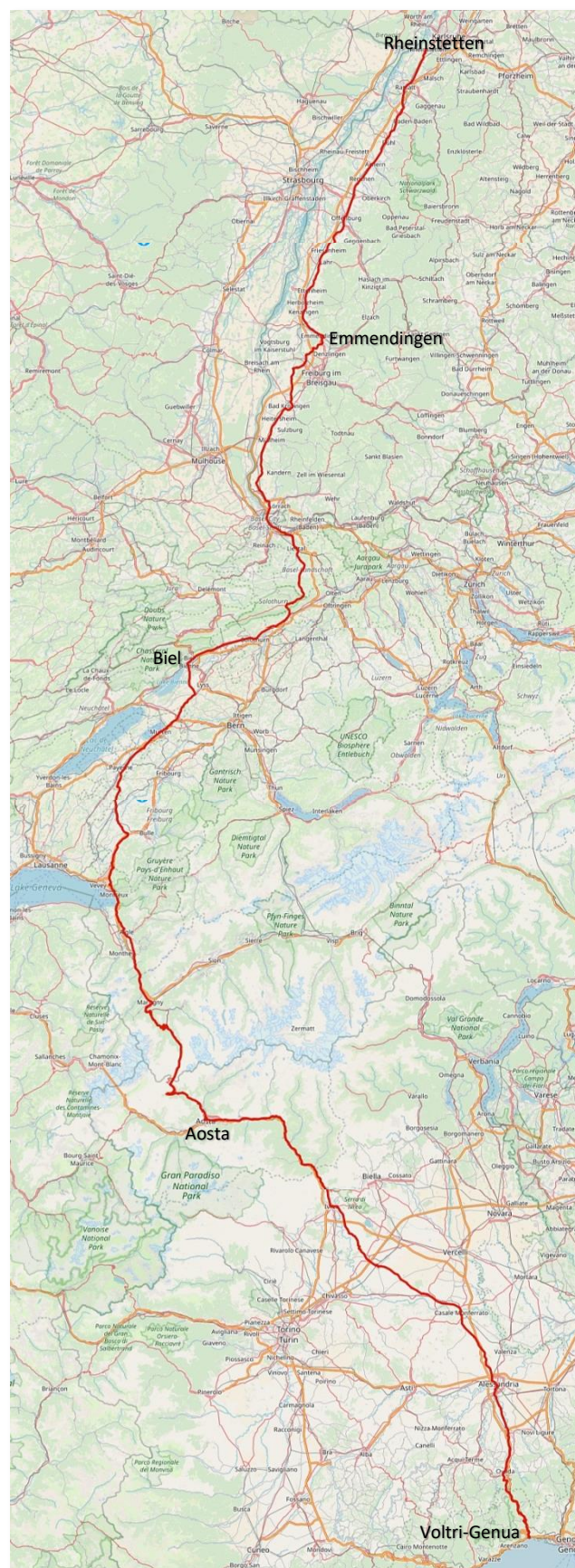
Die erste Etappe mit ca. 120 km sollte nur bis *Emmendingen* zu Tante *Ruth* und Onkel *Martin* gehen. Dort waren wir zum Grillabend eingeladen.

Der 2. Tag war für die Schweiz reserviert. Er würde mit ca. 170 km und einer Übernachtung am *Bieler-See* auch ohne Anstrengung für Mensch und Maschinen zu machen sein.

Die etwas schwierigere dritte Passage mit ihren ca. 230 km Länge, die über den *Großen St. Bernhard Pass* nach *Aosta* führte, sollte trotz der Steigung auf den Pass mit seinen 2450 Höhenmeter und der kurvenreichen Abfahrt nach *Aosta*, sollte ebenfalls möglich sein.

Die restliche Strecke, nach *Voltri-Genua*, war mit Ihren 240 km zwar die längste geplante Etappe, aber quer durch die *Po-Ebene*, vorbei an *Alessandria* und den nicht allzu hohen *Ligurischen Apennin* stellten dann kein Hindernis mehr dar.

Voraussetzung dafür war, dass unsere „*Moped*s“ da mitspielen. Aber davon gingen wir aus. Die BMW lief seit dem Debakel im Vorjahr, als die Vogesentour mit den Münchner Freunden zur „*Repara-Tour*“ wurde, ohne jegliche Mucken.





REPARA-TOUREN TEIL X

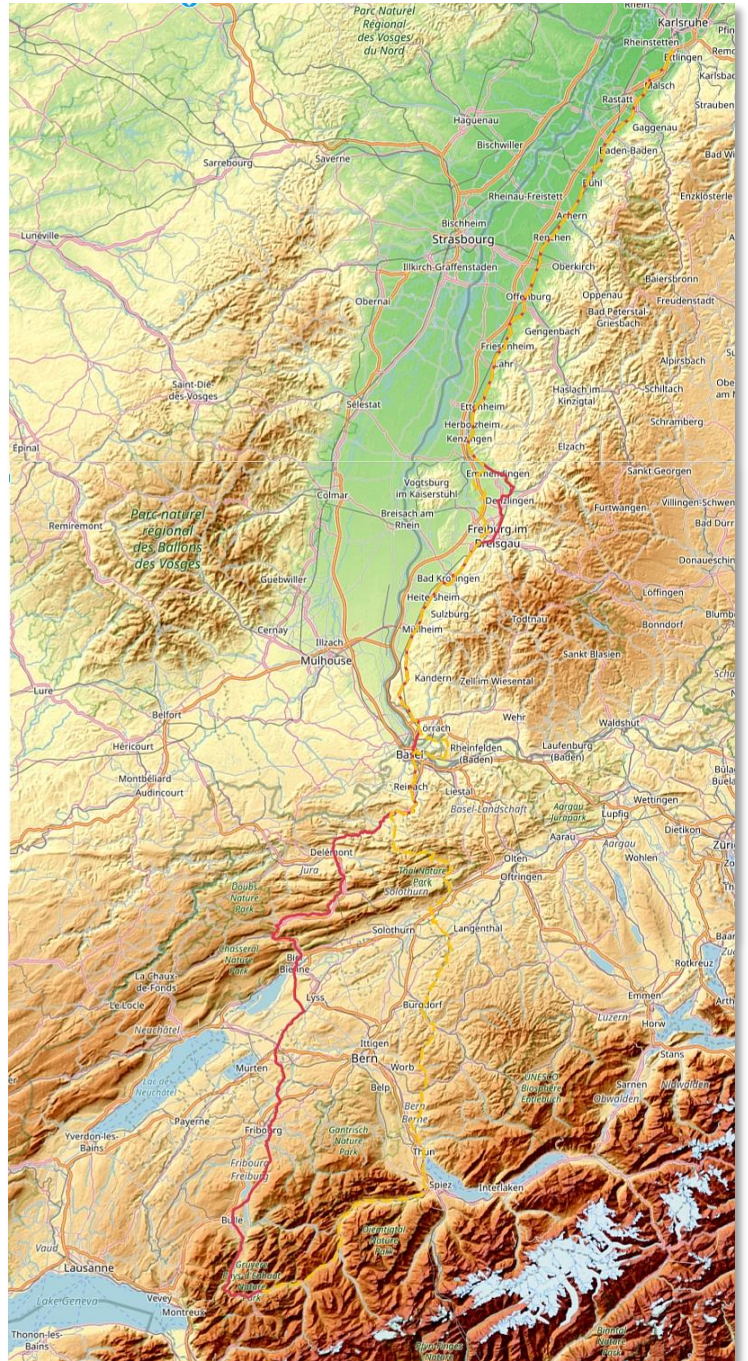


Martin Hofmann 1974 – 2023

Das für die hinterher Fahrenden lästige Qualmen der NSU hatte ich ebenfalls abgestellt. Nach der Motorüberholung in 1990/91 habe ich die Öl-Pumpen-Einstellung auf Einfahren gestellt. Laut Handbuch soll die ersten 1000km man die Drosselschraube 2,5 Umdrehungen herausdrehen, damit der Motor, inkl. Kolben während dieser Einfahrzeit intensiver geschmiert wird. Danach soll man diese für den Dauerbetrieb wieder auf 1,5 Umdrehen eindrehen. Das mit der Schmierung schien zu funktionieren, denn ich hatte die gesamten 4 Jahre danach keinen einzigen Kolbenklemmer. Was ich durch die stärker geöffnete Drosselschraube aber hatte, war ein permanenter Ölnebel aus dem Auspuff. Denn, wo mehr Öl gepumpt wird, da wird auch mehr Öl verbrannt. Vor allem beim Lastwechsel und beim Herunterschalten, entfleuchte meiner Maschine regelmäßig grau-blaue Rauchwolken. Erst die lauten Beschwerden, während der 1993 *Repara-Tour* Ausfahrt, ließen mich daran erinnern, dass ich die Drosselschraube für die Ölfördermenge immer noch auf „Einfahren“ stehen hatte. Nach weniger als 5 Minuten war das Ölnebel-Problem behoben. Ich hatte es schlicht vergessen nach den ersten 1000km (ca. 5x tanken) die Drosselschraube wieder um eine Umdrehung zu schließen.

Vielleicht ist es aufgefallen, dass ich bei der obigen Streckenbeschreibung, öfters den Konjunktiv, mit „sollte“ & „würde“ benutz habe. Der Grund ist einfacher, unser Mopeds, allem voran die NSU, wollten dann final doch nicht so, wie wir es uns wünschten.

Eine kleine Sache muss, ich der Korrektheit wegen, noch erwähnen. Von dieser Reise gibt es nur ein originales Foto, welches von Steffi aus dem Fenster aus unser Wohnung aufgenommen worden wurde. Es zeigt uns bei der Kühlung des Opel-Motors. Alle anderen Fotos wurden später gemacht, oder aus dem Internet (*diverse Seiten*) heruntergeladen. Warum wir keinen weiteren Fotos gemacht hatten, weiß ich nicht mehr.





REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023

1. Tag ca. 115km (+230km)

Unsere *Steffi* freute sich schon auf den Tag der Abreise. Der Grund war einleuchtend, sie blieb Zuhause und hatte somit die nächsten 14-20 Tage sturmfreie Bude. Im Packen inzwischen routiniert, brachen wir schon recht früh, d.h. so gegen 9:00h, auf. Zunächst ging es die B36 in Richtung Süden. Unsere Maschinen liefen einwandfrei und auch wir freuten uns auf diese Reise nach Italien. Vor allem freuten wir uns auf die Familie *Canepa*, denen wir uns, für deren selbstlosen Einsatz 1988, immer noch zu Dank verpflichtet fühlten.

Die Freude auf unsere Tour durch *Schweiz* bis nach *Genua* bekam jedoch bereits nach 13km einen Dämpfer. Am Ortseingang *Rastatt*, blieb *Gudrun*, die traditionell hinter mir herfuhr, kurz nach der ersten Ampel am Straßenrand stehen und wartete, dass ich umdrehte. Bei ihr angekommen erzählte sie mir von einem fremden Motorgeräusch, welches in den letzten Minuten verstärkt zu hören war. Es war so ein lautes „*Zischeln*“. Außerdem hatte die Leistung nachgelassen. Die Ursache dafür war schnell gefunden. Ich habe keine Ahnung warum, aber die Kopfdichtung ihrer *BMW* war gerissen und so war natürlich auch die Kompression nicht mehr die die sie sein sollte.

Das ging ja schon gut los. Gerade mal 20 Minuten unterwegs und schon die erste größere Reparatur. Da mir dieser Fehler in den 15 Jahren, seit die *BMW R24* unter meiner Regie lief, noch nie untergekommen war, hatte ich aber keine Ersatz Dichtung dabei. Na, was für ein Glück, dass wir noch nicht so weit von Zuhause weg waren. So lud ich *Lisa* aus und fuhr mit dem *NSU* Gespann gleich wieder zurück nach *Rheinstetten*. *Steffi* staunte nicht schlecht, als sie nicht einmal 1h nach unserer Abfahrt, das Geknatter der *NSU* vor der Wohnung hörte. Aber sie kannte die Situation, dass wir früher als geplant zurückkamen, schon von dem vorherigen Jahr, als wir damit ihre Party versauten.



BMW R24 – Die Ventil-Abdeckungen sind entfernt

Ich meldete mich kurz mit einem Situationsrapport, packte die schnell die Ersatzdichtung ein und fuhr schon wieder zurück. Wir demontierten auf dem breiten Gehweg den Zylinder-



Nach Demontage der Ventilhebel und Stoßstangen

Kopf. Dazu musste die Auspuff-Mutter und der Tank auf der Sattelseite gelöst werden. Die beiden Ventilabdeckungen waren schnell demontiert. Nun war die Demontage der beiden Ventil-Hebeln und der vier Zylinder-Kopf-Bolzen dran. Zum Herausziehen der beiden Stoss-Stangen musste man den Tank anheben. Aber mit Hilfe der Familie ging fast alle wie von



Martin Hofmann 1974 – 2023

selbst. Das Abnehmen des Kopfes erwies nun als die größere Hürde. Er klebte regelrecht am Zylinder-Fuß fest. So musste ich ein Stück Holz und einen Hammer zu Hilfe nehmen um ihn mit vorsichtigen Schlägen von seinem Sitz zu lösen.

Nun, bevor wir die neue Dichtung auflegten, wurden die beiden Dichtflächen von Rußpartikel gereinigt und mit etwas Motorenöl eingerieben. Ob das bei einer Kopfdichtungen aus Graphit und Drahtgewebe notwendig ist, weiß ich nicht. Aber bei Papierdichtung ist dieses Vorgehen von Vorteil. Der Zusammenbau verlief dann in umgekehrter Reihenfolge. Die vier Bolzen wurden über Kreuz angezogen, damit die Dichtung möglichst plan belastet wurde. Das Einstellen des Ventil-Spiels, Auslass auf 0.2mm und Einlass auf 0,15mm, war ebenfalls schnell erledigt. Nun noch die Ventildeckel drauf. Danach den Tank und den Auspuff wieder befestigen. Voila, die Ganze Tauschaktion hatte gerade mal 1h gedauert. Okay. Rechnet man die Ersatzteilbeschaffung dazu, dann waren es doch eher 2 die wir in unserer Reiseplanung verloren hatten. Da an diesem Tag unser Ziel *Tante Ruth* und *Onkel Martin* im 100km entfernten *Emmendingen* war, gab es aber durch die Verzögerung keine Zeitnot. In etwa 3 Stunden sollten wir, sofern keine weitere Panne dazu kam, bei den beiden eintrudeln.



Es hat auch gut geklappt. Am frühen Nachmittag kamen wir in Emmendingen an. Unterwegs hatte ich genügend Zeit mir das ganze Szenario nochmals durch den Kopf gehen zu lassen. Habe ich auch die richtigen Ersatzteile dabei? Was ist wenn ...?

Ich war noch nicht fertig mit den Gedankenspielchen als bei *Tenningen*, als kurz vor dem Tagesziel, meine Ladekontrollleuchte der *NSU* aufleuchtete. „*Nein!!! Nicht schon wieder!*“ Seit einiger Zeit machte meine *Bosch B-145* Lichtmaschine immer wieder Probleme. Meistens war es das Zahnrad des Ankers. Es ist nur auf die Welle gesteckt und mit einem 2mm Stift gesichert. Aber es gab auch andere Ursachen. Meine Versuche die Fehler zu beheben waren in der Regel leider nur von geringer Dauer. Aber auch spätere professionelle Lösungen waren da nicht besser.

Nach der Ankunft, so gegen 14:30h bei der wir überschwänglich begrüßt wurden, musste ich von dem erneuten Lichtmaschinen-Malheur erzählen. Leider hatte ich die notwendigen Ersatzteile für die Lichtmaschine bzw. Einen kompletten Ersatz ebenfalls zu Hause in der Werkstatt. So bot mir mein Onkel für die Fahrt nach Rheinstetten seinen alten Opel *Ascona*, den er damals gebraucht von meiner Mutter geschenkt bekommen hatte. Die Information die er Gudrun und mir mitgab, war: „*Der Ascona läuft gut. Aber wenn der Motor warm ist, dann springt der Opel etwas schlecht an!*“ *Lisa* blieb bei meiner Tante und Onkel, während Gudrun und Meinereiner sich zum zweiten Mal an diesem Tag, nun aber über die



REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023

Autobahn, in Richtung *Rheinstetten* aufmachten. *Steffi* wurde diesmal telefonisch vorgewarnt. Somit war die Überraschung nicht so groß. Ich packte die Teile die ich für wichtig hielt zusammen und hoffte, dass ich nichts übersehen habe. Die ganze Aktion dauerte nur wenige Minuten. Wir verabschiedeten uns von *Steffi* und der *Ascona* sprang nicht mehr an! Mein Onkel hatte uns ja schon vorgewarnt. So standen wir da. Um eine schnellere Kühlung des Motors zu erreichen öffneten wir die Motorhaube. Ich legte ein Verlängerungskabel aus meiner Kellerwerkstatt und schloss unseren Heizlüfter an. Mit dem Kaltluftgebläse im Motorraum hofften wir schneller in den Temperaturbereich zu kommen, in dem sich der Motor wieder starten ließ. Nach ca. 15 Minuten externer Kühlung und einigen Fehlversuchen sprang der Motor endlich



an. Bei Laufenden Motor wurde schnell Kabel und Lüfter versorgt und sich bei *Steffi* zu dritten Mal verabschiedet. *Steffi* fragte uns mit einem Schmunzeln, wie oft wir in den nächsten Tagen wohl noch auftauchen werden. Meine überzeugte Prognose war natürlich: „*Frühestens in 14 Tagen.*“ Am frühen Abend, so gegen 18:30h waren wir wieder in Emmendingen. Während ich die *B-145* Lichtmaschine tauschte, legte man bereits Würstchen und Steaks auf den Grill. Nach dem üppigen Abendessen machte ich noch eine kleine Probefahrt und war zufrieden. Morgen konnte die Fahrt nach *Genua-Voltri* weiter gehen.

2. Tag ca. 175km

Von Emmendingen aus fuhren wir auf der B3 zur Grenze in Basel. Da die Autobahn in der Schweiz eine Jahres-Mautgebühr kostete, haben wir den kleinen Grenzübergang bei Otterbach gewählt. Von da aus wurden wir durch ein Industriegebiet in die Stadt geleitet. Die Orientierung abseits der Autobahn war gar nicht so schwierig wie ich befürchtet hatte. Es wurde bereits sehr früh Fernziele wie *Laufen*, *Delmont* und *Neuchatel* angegeben, denen man leicht folgen konnte. So waren wir ca. 30 Minuten nach Grenzübertritt schon wieder aus dem Stadtgebiet heraus und fuhren in ein wunderschönes Tal hinein. Ich glaube es war das Gleiche, welches ich schon vor fast 20 Jahren auf dem Weg zum Motorradtreffen in *La Chaux de Fonds* befahren hatte. Kurvenreich ging es entlang der *Birs* durch den *Schweizer Jura*. Da wechselten sich schluchtenartige Engstellen mit Felsdurchbrüchen, mit weiten grünen Talflächen ab. Wir waren auf dem Weg nach Italien und genossen jetzt schon das schöne milde, sonnige Wetter und die Landschaft.

Die Freude über den schönen Abschnitt währte leider nicht allzu lange. Wir hatten das Gebiet der *Birs* gerade verlassen, als die Ladekontrollleuchte meiner *NSU* erneut aufleuchtete. So'n SCHEISS! Wollen wir die Tour nach *Italien* fortsetzen, dann muss ich unbedingt mein Lichtmaschinen Problem nachhaltig lösen! Noch während der Fahrt in Richtung *Delmont*,



REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023

fasste ich den Entschluss in *Biel* einen Reparaturtag einzulegen, an dem ich in Ruhe und mit der gebotenen Sorgfalt das Problem mit der *B-145* endgültig lösen konnte.

So entschieden wir die ca. 50km bis Biel noch zu fahren und uns dort am *Bieler See* eine Campingplatz zu suchen. Aus leidlicher Erfahrung wusste ich, dass der Zündstrom, bei einer vollgeladenen Batterie, so ca. für 150km reicht, bevor die Zündspule ihren Dienst versagt.

Wir fanden in Biel tatsächlich einen Zeltplatz mit Schwimmbad auf der einen und einem Strandbad auf der anderen Seite, auf dem wir unser Zelt aufschlagen konnten. Da noch früher Nachmittag war und die Sonne warm vom Himmel schien, konnte ich mit dem Lösen des Lade-Problem auch gleich nach dem Aufbau des Zeltes beginnen.

Während Gudrun & Lisa die nähere Umgebung auf Bademöglichkeiten erkundeten, habe ich angefangen die Lichtmaschine auszubauen und zu zerlegen. Natürlich war schon wieder das kleine Zahnrad auf der Ankerwelle wieder lose und drehte durch. Ohne drehenden Anker gibt es halt keine Ladestrom!

Der 3mm starke Haltestift hatte sich gelöst und ist herausgeschleudert worden. Diesmal hatte er aber glücklicherweise nicht die Gehäusewand durchschlagen wie vor drei Jahren als mir das Malheur zum ersten Mal passiert war. Er war auch nicht zwischen die beiden Zahnräder geraten wie es in späteren Jahren mehrfach erleben musste. Der Stift klebte in einem Fettbatzen im rechten oberen Eck.



Ich baute den Anker komplett aus. Nun konnte ich den Bereich reinigen und auch das Zahnrad auf der Welle besser justieren um den Stift zu platzieren. Ohne Werkbank, auf der grünen Wiese, war das gar nicht so einfach. Aber irgendwie, mit Hilfe von Rohrzange und Hammer, bzw. mit *Geduld & Spucke*, habe ich es geschafft. Nun musste ich aber noch das erneut herausfallen verhindern. Ich musste nur die beiden Enden etwas breit schlagen, damit der Stift nicht mehr wandern konnte. „Nur“ ist leicht gesagt, wenn man keinen Schraubstock hat. Einen Körner hatte ich in meinem Werkzeug-Fundus. Einen Hammer auch. Aber wie soll ich das Objekt fixieren, damit ich genügen Kraft auf den Stift ausüben konnte ohne dass er auf der anderen Seite wieder herausrutschte? Trotz dieser offensichtlichen Schwierigkeiten, war ich guter Dinge, dass meine Reparatur von Erfolg gekrönt war. Der nächste Morgen sollte zeigen dass die Lichtmaschine für die kommenden Strapazen gewappnet war.

Als Gudrun und Lisa, nach ca, 3h vom Strandbad zurück kamen, konnte ich Vollzug melden. Die Lichtmaschine war wieder eingebaut, der Auspuff montiert, die Zündung eingestellt und durch einen kurzen Probelauf (im Stand) geprüft. Die *B-145* lud nun wieder die Batterie. Am folgenden Tag wollten wir als Test, zum Frühstück die 30 km nach *Neuchâtel* fahren. Lisa erzählte noch von ihrer neuen Freundin die sie am Strand getroffen und sich



Martin Hofmann 1974 – 2023

mit ihr vor den morgigen Tag bereits verabredet hatte. Also war eh klar, dass wir noch einen Ruhetag einlegen werden. Es hatte auch keiner was dagegen.

3. Tag ca. 60km

In der Früh machten wir uns auf den Weg nach *Neuchatel*. am Lac Neuchatel. Bei schönstem Wetter fuhren wir am *Bieler See* entlang. Meine Augen und Gedanken waren fast unentweg bei der Ladekontrolleuchte. Doch sie blieb dunkel und das war ein gutes Zeichen. Kurz nach dem Ende des Sees kam das gewaltige Schloss von *Neuchatel* in unser Blickfeld. *Neuchatel* ist eine pittoreske alte Stadt mit 3-4 stockwerk hohen Häusern so wie engen und überfüllten Straßen. Speziell der morgendliche Verkehr machte uns schon etwas zu schaffen. Daher stellten wir die Mopeds recht schnell auf einen Parkplatz an der Seepro-Seepromenade ab. Wir gingen nun zu Fuß in die Altstadt um eine Frühstückslokal zu suchen.



Frühstück recht teuer und recht *Französisch*. Das heißt bitterer Kaffee und Croissant mit Marmelade. *Lisa* bekam Ihre Schokolade und ein süßes Stückchen. Sie war damit zufriedener als wir. Nicht dass es nicht schmeckte, aber das Preis-Leistungsverhältnis war uns zu dem Zeitpunkt noch fremd. Aber das wichtigste an dem Tag war doch, dass die *NSU*-Elektrik wieder funktionierte und wir am nächsten Tag dann endlich den *Großen Sankt Bernhard* angehen konnten.

Lisa wollte natürlich möglichst bald wieder nach Biel zurück, da sie sich doch mit Ihrer neuen Freundin verabredet hatte. Also verzichteten wir auf eine Stadtrundgang und dem Besuch des Schlosses. Gleich nach dem Frühstück fuhren wir die ca. 30km nach Biel wieder zurück. Während *Lisa* sich im Strandbad vergnügte und *Gudrun* auf sie aufpasste, verbrachte ich den Nachmittag mit der weiteren Streckenplanung und dem Traum mit meiner *NSU* einen Alpenpass mit fast 2500 Höhenmetern zu überqueren.

4. Tag ca. 130km

Optimistisch machte wir uns auf den Weg, weiter gen Süden. Obwohl *Lisa* wäre natürlich gerne in Biel, bei Ihrer neuen Bekanntschaft, geblieben. Das erste Ziel war die 50 km entfernte Kanton-Hauptort *Freiburg*. Dort gab es ein kleines zweites Frühstück für *Lisa* und für uns Alten einen Kaffee. Aber wir blieben nicht lange. Zu einem kleinen Rundgang in der historischen Altstadt kam es nicht, denn „Der Berg ruft“!! Wir hatten ja noch den Anstieg auf den *Großen St. Bernhard* Pass und die kurvenreiche Abfahrt nach *Aosta* vor uns. So waren



REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023

wir nach kurzem Aufenthalt schon wieder unterwegs. Weiter ging's entlang des *Lac de la Gruyère* nach *Broc*.

Ich konnte nicht anders, ich musste die gesamte Zeit auf meine Ladekontroll-Lämpchen starren, so dass ich von der wunderbaren Umgebung nicht allzu viel mitbekam.und kurz hinter *Broc* da leuchtete die Lampe tatsächlich schon wieder auf! Seit unserem Start in *Biel* waren wir gerade mal 100km weit gefahren. Ich fluchte und brudelte mit mir, meiner *NSU* und der vermaledeiten *Bosch*-Lichtmaschine. So konnten wir die Überquerung der Alpen vergessen. Ich musste das Problem an der *B-145* unbedingt lösen und das Zahnrad so befestigen, dass es sich nie, nie, nie wieder löste.

Ich suchte nach einem geeigneten Platz an dem wir anhalten und die für mich finale Reparatur durchführen konnten. 3-4km später, am Ortsausgang von *Enney* hatte ich, gegenüber eines Bauernhauses, eine etwas breitere Auffahrt entdeckt, die mir für das erneute Reparaturvorhaben geeignet schien. Als dort raus fuhr und anhielt, fragte Gudrun nur „*Wieder die Lichtmaschine???*“ Genervt wie ich war, sagte ich besser nichts und nickte nur.



Also hieß es mal *Lisa* raus aus dem Beiwagen und wieder das Werkzeug auspacken, welches hinter ihrem Sitz verstaut war. Dann erstmal eine Zigarette rauchen, damit der Auspuff und mein aufgewühltes Gemüt etwas abkühlen konnte. Den Auspuff musste ich ja demontieren, damit ich die Lichtmaschine ausbauen konnte. Glücklicherweise spielt das Wetter mit. Es war sonnig und mit ca. 25°C war es auch nicht zu heiß.

Nach dem Ausbau und dem Abziehen des Mitnehmer-Rades kam das Malheur wieder zum Vorschein. Es war identisch mit dem was ich zwei Tage zuvor in *Biel* auf dem Campingplatz gesehen hatte. Der Arretierungsstift war herausgefallen und klebt e in einer Ecke im Fett. Glück im Unglück



REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023

dachte ich noch, denn wenn der Stift zwischen die beiden Zahnräder geraten wäre, dann hätte er mehr Unheil anrichten können. Zähne zerstören und/oder Anker-Achse abreißen, All das habe ich in den folgenden Jahren leider mehrfach erlebt. Noch während meine Überlegungen wie ich nun das Zahnrad auf der Ankerachse endgültig fixieren konnte hielt ein ca. 30 Jahre alter Schweizer Kawasaki-Fahrer, in der klassischen grünen Leder-Rennmontur, an. Er war kurz zuvor an unserem Nothalt vorbeigefahren, hat dann aber umgedreht um uns sein Hilfe anzubieten. Er war sehr nett, aber die Kommunikation gestaltete sich als äußerst schwierig. Er kam aus dem Nachbarkanton *Vaud (Waadt)*, konnte aber weder Deutsch noch Englisch und unser Französisch war eigentlich nicht existent. Wir dachten eigentlich, dass man in den Schweizer Schulen zumindest die drei Grundsprachen als Unterrichtsfächer hat. Da hatten wir uns wohl getäuscht. Jemanden der wirklich helfen will, der versucht doch, selbst wenn es nur wenige Vokabeln sind, in einer Sprache verständlich zu machen die beide Parteien verstehen, oder nicht?

Der Reparaturversuch zog sich etwas in die Länge, da keiner unserer Versuche zu dem gewünschten Ergebnis führte. Gudrun und Lisa saßen geduldig auf der Mauer und versuchten ebenfalls mit Ideen zu einer Lösung beizutragen. Irgendwann während unserer Basteleien kam eine Frau aus dem Bauernhof und bot uns und speziell Lisa was zu trinken an.

Nach den erfolglosen Versuchen, entschlossen wir uns möglichst bald einen weiteren Campingplatz ausfindig zu machen, damit ich ggf. auch eine Werkstätte finden konnte, die mir professioneller helfen konnte. Bevor unser Helfer weiterfuhr, gab er uns noch die Information, dass es in *Chateau d'Oex*, einen Campingplatz gab. *Chateau d'Oex* war etwa 25 km entfernt. Das konnten wir noch mit dem Batterienstrom fahren. So packten wir alles wieder zusammen und fuhren frustriert zu unserem nächsten Übernachtungsplatz. Natürlich war nun das Vertrauen in meine Reparaturkünste und der alten Technik auf dem Nullpunkt. Ich selbst fand es nun ein zu großes Risiko nach *Italien* weiter zu fahren. Wir bekamen auf dem weitläufigen Campingplatz für die nächsten zwei Tage ein schönes Plätzchen. Das Schwimmbad war direkt nebenan. Das war natürlich für *Lisa (und dadurch auch uns)* ideal.

Chateau d'Oex lag bereits im Kanton *Vaud (Waadt)* und so war dort fast nur Französisch gesprochen. Doch die paar Brocken an die sich *Gudrun* noch erinnern konnte hatten in der Regel ausgereicht. An dem Tag habe ich die Lichtmaschine nicht mehr angerührt. Die wollte ich mir erst am nächsten Tag wieder vornehmen. .

5. Tag ca. 0km

Kurz nach dem Sonnenaufgang wurden wir von einem seltsamen Fauchen geweckt. In unregelmäßigen Abständen hörten wir ein *FFCHCHCHCHCHCHCHC*. Es war anfangs länger andauerndes Fauchen, wurde dann aber mit kurzen Unterbrechungen immer kürzer. Wir konnten uns nicht vorstellen was dieses Geräusch bedeuten soll. Erst als wir vor das Zelt traten und in die Richtung schauten von der



Ballon – Ort Chateua d'Oex



REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023

das das Fauchen kam, verstanden wir den Grund. *Chateau d'Oex* war und ist auch weiterhin bekannt für Heißluftballonfahren. Es finden dort bis dato regelmäßig Wettkampf-Veranstaltungen statt. Das Feld auf dem drei oder vier der riesigen Ballone gerade mit heißer Luft gefüllt wurden lag nur 150m vom Campingplatz entfernt.

Lisa und *Gudrun* gingen kurze Zeit später ins Schwimmbad und ich ließ mir das ganze Problem mit meiner Bosch B-145 Lichtmaschine nochmals durch den Kopf gehen. Nach Abwägung aller Chancen und Risiken kam ich zu dem Schluss, dass wir umkehren müssen. Ich konnte ja auf Batterie fahren. Und wenn diese leer gezuzelt ist, dann tauschen wir die Batterien zwischen BMW & NSU. Das war ja kein Problem, da die Batterien der beiden Mopeds identisch sind. Die BMW fungiert dann als Ladestation und so könnten wir die ca. 350 km Strecke nach Hause schaffen. Nach dem ich diesen Entschluss gefasst hatte, ging ich ebenfalls ins Schwimmbad um meine Gedanken mit den beiden anderen zu besprechen. Ich bekam sofort die Zustimmung zu meinem Plan.

Wir sind am frühen Mittag in den Ort zum Essen gegangen. Ich glaube es war das Restaurant „*Buffet de la Gare*“ in der Ortsmitte. Auf deren Speisekarte gab es u.a. auch Steaks vom Pferd. Trotz des lauten Protestes unserer Kleinen, dass man doch Pferdefleisch aus rein moralischen Gründen nicht essen darf, hatte *Gudrun* es bestellt. Naja, es war offensichtlich etwas zäh und nichts Besonderes. Aber wenn man es nicht probiert dann weiß das



halt nicht, oder? Aber nun hatten wir damit den Zorn von *Lisa* auf uns gezogen. Sie schmolte und war wirklich stinke-sauer. Um sie wieder etwas aufzuheitern, beziehungsweise gnädig zu stimmen, haben wir sie noch zum Minigolf eingeladen. Aber auch das hat nicht viel geholfen. Nach dem sie bei den ersten 6 Bahnen schon drei Mal die maximalen 12 Punkte auf ihrem Konto hatte, war die Welt für *Lisa* nur noch ungerecht. Wir hatten eine zu tiefst unglückliche, nörgelnde Tochter. Zumindest das Eis hinterher und die Aussicht auf den Nachmittag im Schwimmbad, hat wieder etwas Ruhe in die aufgewühlte Kinderseele gebracht.

Damit die Rückreise am folgenden Tag ohne größere Probleme stattfinden konnte, habe ich die gut gefüllte Batterie der BMW in die NSU eingebaut. Die, durch die erfolglosen Reparaturen gestresste NSU Batterie konnte so von der BMW gleich geladen werden. Mit diesem Wechselspiel hoffte ich in zwei-drei Wechsel-Etappen bis nach Hause zu kommen.

6. Tag ca. 360km

Wir brachen früh auf. Nun ging es erst einmal nach *Saanen* im deutschsprachigen Kanton *Bern*. Die Grenze war nur 8km von *Chateau d'Oex* entfernt. Dass sich die Sprachgrenzen auch so strikt an den Kantongrenzen ausrichteten, haben wir im 10km entfernten *Saanen* kennengelernt. Auf einmal



REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023

verstand man uns wieder. Wir wechselten noch etwas Geld und nahmen uns die Zeit für ein Frühstück in einem Cafe an der Durchgangsstraße.

Weiter bis zum *Thunersee* ging es nach dieser frühen Pause durch das *Simmertal* nach Osten. Am landschaftlich wunderbar gelegenen *Thunersee* angekommen, änderte sich unsere Richtung. Nun fuhren direkt nach Norden. Ich konnte allerdings das Alpenpanorama wenig genießen, da ich mit meinen Gedanken ständig bei der defekten Lichtmaschine war und wie lange wohl der Batteriestrom ausreichen würde meinen Zündfunken zu erzeugen. Kurz vor dem Ort *Thun*, so 65 km nach unserer



Abfahrt, war es bereits so weit. Meine *NSU* begann zu stottern. Wir hielten am Straßenrand an und ich tauschte die Batterien wieder zurück. Ich überschlug nun die verbliebene Strecke und merkte, dass mein ursprünglicher Gedanke, dass wir mit 3 Wechsel-Pausen, die 360 km fahren würden, wohl zu optimistisch angesetzt war. Na ja, der Batterien-Wechsel war ja in ca. 15 Minuten erledigt, so dass dies uns, auch bei den bevorstehenden 4-5 Wechseln, nicht zu weit zurückwerfen sollte. Außerdem konnte wir die Tagesetappe um 50km verkürzen, wenn wir nur bis *Achern* zu meinen Eltern fahren würden.

Wir mussten nun natürlich die *BMW* anschieben, da der verbliebene Strom auch da nicht mehr ausreichte die Maschine zu starten. Aber wenigstens funktionierte bei der *BMW* wenigstens die Lichtmaschine. So fuhren wir bald weiter nach Norden. Ich war ziemlich optimistisch die nächste 70 km Etappe, oder gar etwas mehr zu schaffen bevor der nächste Wechsel notwendig werden würde. Aber nach schon ca. 35 km, wir waren gerade auf einer kleinen Landstraße etwas östlich von Bern, da war schon wieder Schluss! So'n Mist !!! Wenn das stimmt, dass die Lade-Kapazität pro Zeiteinheit der *BMW* ca. 50% von dem was meine *NSU* an Zündfunken-Strom verbraucht, dann würde die nächste Etappe weniger als 20 km bedeuten! Und was soll ich sagen so kam es dann auch. Nach weiteren 25 km war schon wieder Schluss mit Zündfunken. D.h. der nächste Batterien-Wechsel steht in ca. 10 km an. Nun musste ich, etwas zerknirscht, doch einsehen, dass mein ursprünglicher Plan so nicht aufgehen würde. Wir benötigten dringend eine Auto-Elektrik-Werkstätte bei der wir beide Batterien zumindest vollladen konnten. Ein paar Kilometer weiter, in *Niederbipp*, fragten wir nach einer Bosch-Werkstätte. Wir hatten mal wieder Glück im Unglück und wurden tatsächlich fündig. Am Ortsende gab es eine Bosch-Niederlassung. Ihn gibt es nun auch nach 30 Jahren immer noch: *Autoelektrik Herzig & Co.* In der *Untere Dürrmühlestrasse 23, CH-4704 Niederbipp BE*



REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023

Ich erklärte unser Lichtmaschinen-Problem und dass die Lademenge der BMW nicht ausreicht. So wurde der Vorschlag gemacht, dass wir eine große 6V Traktorenbatterie mit 77 AH in den Beiwagen stellen. Damit hätten wir, statt der originalen 8AH, die fast 10fache Kapazität. Man bot uns eine Gebrauchte Batterie für 30 CHF an, was damals so etwa 50DM waren. Das Argument der Kapazität war sofort einzusehen. Wir machten das Geschäft. Während ich an der Verlängerung der beiden Anschlusskabel bastelte, so dass man die Batterie im Fußraum des *Harso* Beiwagen stellen konnte, bekam die Bosch-Batterie neue Säure und eine Schnellladung. Nach ca. 1h war es dann so weit, Wir konnten nun, nur noch durch Tank-Pausen unterbrochen, nach Hause fahren. Leider hatte die Batterie mit Maßen von ca, 30 x 20 x 25 (LxBxH) *Lisa* gezwungen ihre Beine anzuziehen. Für Sie war es nun nicht mehr so bequem. Aber besondere Situationen erfordern besondere Maßnahmen und „Opfer“. Überschlagsmäßig waren es bis Achern noch 210 km. Diese Strecke sollte wir in ca, 5 Stunden schaffen. Das hieß dass wir bis ca. 19h bei meinen Eltern sein sollten.



Nun ging es in Richtung Basel. Meine einzige Sorge war nur, wie ich die Schweizer Autobahn (A2) vermeiden konnte. Von Arbeitskollegen hatte ich Stories gehört, das die Schweizer Polizei manchmal Fahrzeuge kurz vor der Deutschen Grenze abpasst und die, die die letzten drei Kilometer ohne Vignette befahren dann mit horrenden Zahlungen abkassiert. Natürlich führten in Basel alle Hinweisschilder „*Deutschland*“ auf die A2! Ich fand auch den Abzweig in das Industriegebiet, durch das wir bei der Einreise gefahren waren, nicht mehr. So hielt ich mich rechter Hand in der Hoffnung einen Übergang bei *Grenzach-Whylen* zu finden. Die *Rheinfelder Str.* führte uns zwar aus Basel heraus, aber auch immer weiter nach Osten. Ich wollte aber doch nach Norden. Ich fluchte vor mich hin, über die schlechte, bzw. einseitige Beschilderung der Schweizer. Erst nach 11 km kam der erlösende nächste Grenzübergang. Nun mussten wir auf deutscher Seite wieder zurück ins Ober- rheintal. Durch diesen Umweg waren wir locker zusätzliche 25km km gefahren und hatten dabei mindestens 1/2h verloren. Ab *Weil am Rhein* sind wir auf der B3 gefahren. Von nun an verliefen die verbliebenen 160 km ohne Probleme. Die größte Sorge, die ich nun unterwegs hatte, war dass wir in die Nacht kämen und ich mein Licht einschalten müsste. Wie lange die Batterie diesen zusätzlichen Verbraucher mit 35W aushalten würde, wollte ich nicht ausprobieren. Mit einem weiteren Tankstopp erreichten wir Achern kurz vor 20h. Es begann bereits zu dämmern, war aber immer noch hell genug, so dass ich mich mit dem 8W Standlicht wohl fühlte und im Straßenverkehr nicht auffiel.

Ich glaube wir hatten uns von Der Bosch-Werkstätte in *Niederbipp* aus telefonisch bei meinen Eltern angekündigt, so dass wir bereits erwartet wurden. Meine Mutter hatte nämlich bereits einen Tisch im Flammkuchen-Restaurant *Weinstube zur Trotte* reserviert. Dort erholten wir uns mit gutem *Tarte Flambé*, sowie einem (oder zwei) Gläschen Wein und den vielen Geschichten der letzten 6 Tage, von dem strapaziösen langen Tag. Die verbliebenen 55 km nach Rheinstetten sollten morgen dann kein Problem mehr sein. Aber wer weiß? Wir dachten ja auch mit den Motorrädern nach Genua zu fahren und mussten den Plan aufgeben.





Martin Hofmann 1974 – 2023

7. Tag ca. 55km

Von Achern aus hatten wir Steffi telefonisch über die gescheiterte Alpenüberquerung und die etwas verfrühte Rückkehr informiert. Sie war solche Überraschungen ja schon gewohnt.

Die letzten 55km, von Achern nach Rheinstetten verliefen ohne weiteren Stress. Zuhause angekommen war Lisa aber froh, dass sie dann nicht mehr in dem durch die Traktor-Batterie eingeeengten Beiwagen sitzen musste. Gudrun rief in Italien bei den *Canepas* an und teilte ihnen mit, dass wir wegen technischen Problemen umdrehen musste und nun mit dem Auto kämen. So haben wir erst aus dann umgepackt.

Finale

Am folgenden Tag sind wir mit unserem *Opel Omega (Firmenwagen)* erneut gen Süden aufgebrochen. Die ca. 670km nach *Voltri, Genua*, haben wir nun in weniger als 8h geschafft. Wir haben diesmal die Route durch den *Sankt Gotthard* Tunnel, entlang des *Comersee* und vorbei an *Turin*, gewählt, da sie uns als die schnellste Strecke erschien.

Für die verbliebenen 4 Tage wurden wir diesmal bei *Luisa & Lugiano Canepa* einquartiert. Enrico war inzwischen ausgezogen und wohnte ein paar Häuser weiter in der gleichen Straße. Enrico hatte von einem Bekannten eine 250ccm *Moto-Guzzi Airone* zur Pflege bekommen. Der Bekannte war ein älterer Herr, der nicht mehr damit fahren konnte, aber sein altes Gefährt gerne in guten Händen wissen wollte. Mir gefiel die rote Guzzi recht gut, auch wenn mir die 500ccm Version, die *Falcone*, lieber gewesen wäre. So vereinbarten wir, dass *Enrino*, wenn er das Motorrad dann mal gerbt hatte, die *Airone* zum Kauf anbieten würde. Leider ist ein paar Jahre später der Kontakt der Kontakt zu Enrico und seinen Eltern abgebrochen, so dass es nie zu dem Kaufangebot kam.



Enrico lud uns am ersten Abend gleich zum Abendessen in ein Restaurant in den Hügeln von *Genua* ein. *Enrico* fungiert als Navigator. Wir parkten unseren Opel direkt vor der Trattoria. Als wir nach dem köstlichen italienischen Essen zum Auto zurück kamen, entdeckte es *Lisa* zuerst. Sie stand auf der Beifahrerseite und rief: „*Unser Spiegel ist zersprungen!*“ Wir schauten gleich nach, aber der Spiegel war noch völlig in Ordnung. Dann aber sahen wir es den Grund für die Täuschung. Jemand hatte wohl in den letzten Minuten unser Seitenfenster eingeschlagen. *Lisa* hatte das Spiegelbild der zerbrochenen Scheibe gesehen. Wir machten sofort Inventur. Viel fehlte nicht. Ein paar Musik-Cassetten aus dem Handschuhfach, ein paar Landkarten aus der Ablage in der Tür. Der 50 DM Schein in der Sonnenblende war aber noch da. So vermuteten wir, dass der Einbruch erst kurz vor unserem Auftauchen stattgefunden hatte und wir durch unser Kommen offensichtlich gestört haben. Ärgerlich war es allemal. *Enrico* entschuldigte sich tausendmal für seine Landsleute und versicherte uns, dass dies kein Genuese war, sondern irgendwelche Südtaliener, die eh alle Verbrecher waren. Er war ein-



REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023

deutig ein Verfechter der *Liga Nord*, einer politischen Gruppierung die am liebsten quer durch *Italien* eine Grenze/Mauer ziehen wollten, um den reichen Norden vom ärmeren Süden zu trennen.

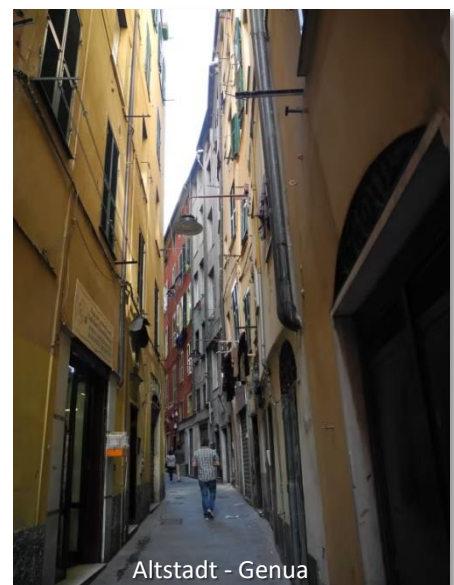
Der *OMEGA* war ein Firmenfahrzeug und so mussten wir, ob die Aussicht auf Ergreifen des/der Täter sehr gering war, den Bruch bei der Polizei anzeigen. Außerdem benötigten wir eine Ersatzscheibe für die Beifahrer-Tür. Bei *Canepas* haben wir die fehlende Scheibe mit einer Folie notdürftig ersetzt. *Enricos Papa* bot sich sofort an uns am nächsten Tag Werkstatt und Polizei zu helfen.

Am Morgen fahren wir zunächst zur besagten Werkstatt die am Ende eines kleinen Nebentals lag. Dort sprachen *Lugiano* und der Meister in *Genuesisch*, was mit dem „hoch“ italienisch nur bedingt zu vergleichen ist. *Gudrun* ahmte ein paar Phrasen nach und erntete neben lachender Gesichter auch einigen Respekt der Ortsansässigen. Man telefonierte und fand nach einigen Versuchen tatsächlich einen Ersatz für die zerstörte Scheibe. Allerdings mussten wir sie selbst abholen, da der *Mechanico* dafür keine Zeit hatte. Aber wenn er sie hätte, dann würde er unseren Fall dazwischen schieben.

So fahren wir zunächst zur Polizei um die Anzeige gegen unbekannt aufzugeben. Dort übernahm *Enrico* das Reden. Wir lernten daraufhin, dass der Vorgang des Einbruchs und wie wir ihn entdeckten, sowie was alles gestohlen wurde, in einem handgeschriebenen Protokoll dokumentiert werden muss. So setzte sich *Gudrun* vor das Formular mit den Daten des Opfers und unseren Adressen und begann zu schreiben was ihr der Polizist diktierte. Sie verstand nicht alle Begriffe aber schrieb alles nieder was sie hörte. Plötzlich nach einigen Sätzen fing sowohl der Polizist als auch *Enrico* herzlich an zu lachen. Der Auslöser war, dass *Gudrun* das Wort „Virgula“ in den Sätzen einbaute ... und zwar jedes Mal, wenn der Beamte „Virgula“ sagte. Der Begriff bedeutet aber nicht anders als „Komma“. Nach dieser Klärung lachten wir alle bis uns die Tränen kamen.

So gegen Mittag hatten wir die Scheibe abgeholt und samt Fahrzeug zurück in die Werkstatt gebracht. Bis in 4h sollte unser Fahrzeug wieder abholbereit sein. Nun fuhr uns *Luigiano* mit seinem *Fiat 125* in die Altstadt von *Genua*. *Papa Lugiano Canepa* war früher bei der Stadt Polizei in *Genua* tätig. So kannte er sich perfekt in der Altstadt aus. Nach dem Abstellen seines Autos kurbelte *Lugiano* alle Fenster herunter und öffnete das leere Handschuhfach. Das Argument dafür war einleuchtend. Man sah auf einen Blick das es da nichts zu holen gab und musste dafür nicht einmal die Scheibe einschlagen. Das hätte man uns früher sagen sollen, oder nicht? Aber auch der *FIAT 125* war kein Wertobjekt, welches es sich zu klauen lohnte.

Er führte uns durch recht dunkle, enge Gassen mit hohen Häuser-schluchten zu einem seiner Lieblingsrestaurants. Als ich Fotos von diesen doch etwas heruntergekommenen, touristisch wenig erschlossenen Teil *Genuas* machen wollte hatte *Lugiano* mir davon abgeraten. Die roten Lampen, die hie und da an den Fenster schienen, hätten mich schon stutzig machen sollen. Aber wer denkt denn daran, dass *Enricos Papa* uns durch das „Rotlichtviertel“ *Genuas* führt? Es war sein Revier als er noch für die Stadt als Polizist arbeitete. Bei der „*Taverna di Colombo*“ angekommen wurde unser Gastgeber wie ein alter Bekannter begrüßt. Aber nach den vielen Jahren die er hier seinen Dienst machte, war er wohl auch so etwas wie ein Bekannter.





REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023



Taverna di Colombo

Das Restaurant sah von außen wenig einladend aus, war drinnen gemütlich rustikal mit den in Italien typischen rot-weiß karierten Tischdecken. Nach dem wir die Menükarte studiert und Unbekanntes übersetzt bekommen hatten, ging es an die Bestellung. Da wir seit 1992 in *Rheinstetten* an der Volkshochschule Italienisch-Kurse belegt hatten, wollten wir das Gelernte natürlich auch vor Ort ausprobieren. Wobei ich hatte nach meinem zweiten Sprachkurs, u.a. auch aus zeitlichen Gründen aufgegeben. Ich war zu oft dienstlich unterwegs und musste viele Stunden ausfallen lassen.

Aber Gudrun hatte fleißig weitere Kurse belegt. So sorgte Gudruns Versuch Sprudel zu bestellen zu einem weiteren großen Lacher an diesem Tag. Gudrun fragte nach: „*una bottiglia di aqua con carbon?*“ Zunächst verstanden wir das breite Grinsen des Kellners und das ausgelassene Lachen unserer Gastgeber gar nicht. Dann wurden wir aufgeklärt. Gudrun hatte Mineralwasser mit „*Kohle*“ bestellt. Sie hätte „*con Carbonata*“ für Kohlensäure sagen sollen. Aber so war die Stimmung sehr gelöst und als dann auch noch während der Wartezeit auf das Essen der Strom ausfiel, wurde es erst richtig romantisch. Der Inhaber verteilte Kerzen an die wenigen besetzten Tische und beruhigte uns mit der Erklärung, dass Stromausfälle des Öfteren vorkommen. Er koche aber mit Gas, so dass aber unser Mittagessen nicht in Gefahr sei. Zum Abschluss spendierte uns der Wirt noch eine Runde seines besten Grappa.



Taverna di Colombo



Aquarium di Genova

Gut gelaunt besuchten wir noch den touristisch besser erschlossenen Teil am Hafen, bevor wir zur Werkstatt fuhren um unser repariertes Auto abzuholen. Am folgenden Tag besuchten wir mit *Enrico* die Oberstadt von Genua, die im Gegensatz zur Altstadt offen wirkt und durch die Hanglage einen grandiosen Blick über die Gesamte Stadt erlaubte. Später trafen wir und mit seiner Freundin *Patricia* und seiner Schwester *Claudia* im Hafen. Dort besuchten wir das Aquarium. Besonders Eindrucksvoll war der gläserne Tunnel der mitten durch das Haifischbecken verlief.

Natürlich war bei dem Besuch auch ein Tag am Meer dabei, was Lisa sichtlich freute. Aber die paar Tage waren schnell vorbei und auch unser 4 Wochen Urlaub neigte sich dem Ende zu. So fuhren wir wieder zurück nach Rheinstetten, wo mich die heikle Aufgabe die Lichtmaschine meiner NSU zu richten erwartete.



1992 (?) mit Enrico & Lisa am Strand

Die Traktorenatterie tat noch gute zwei bis drei Monate ihren guten Dienst, bevor eine Ersatz der Bosch B-145 eingebaut werden konnte. Damit sollte das leidige Problem endlich gelöst sein. **Sollte!** War's aber leider nicht! Der Ärger sollte noch einig Jahre andauern.



REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023

Besuch von Rudi ca. 0,2km

Im Spätsommer 1994 hatte *Rudi* angerufen und gefragt, ob er am nächsten Nachmittag vorbeischauen könne. Wir haben uns natürlich auf ihn gefreut. Rudi war zu einer Weiterbildung in *Durlach* und nutzte die Gelegenheit an seinem schulungsfreien Nachmittag uns zu besuchen. Da bot sich doch gleich eine kleine Ausfahrt mit meinem Gespann an, welches er noch nicht gekannt hatte.

In weiser Voraussicht hatte Rudi sogar sein Helm dabei. Nach dem obligatorischen Kaffee machten wir und für die ca. 20 km lange Ausfahrt fertig.

Ich hatte vor, mit ihm zu der Stelle nach *Au am Rhein* zu fahren. an der ich auch die ersten Bilder vom fertigen NSU-Gespann gemacht hatte. Das waren jeweils 10 km.



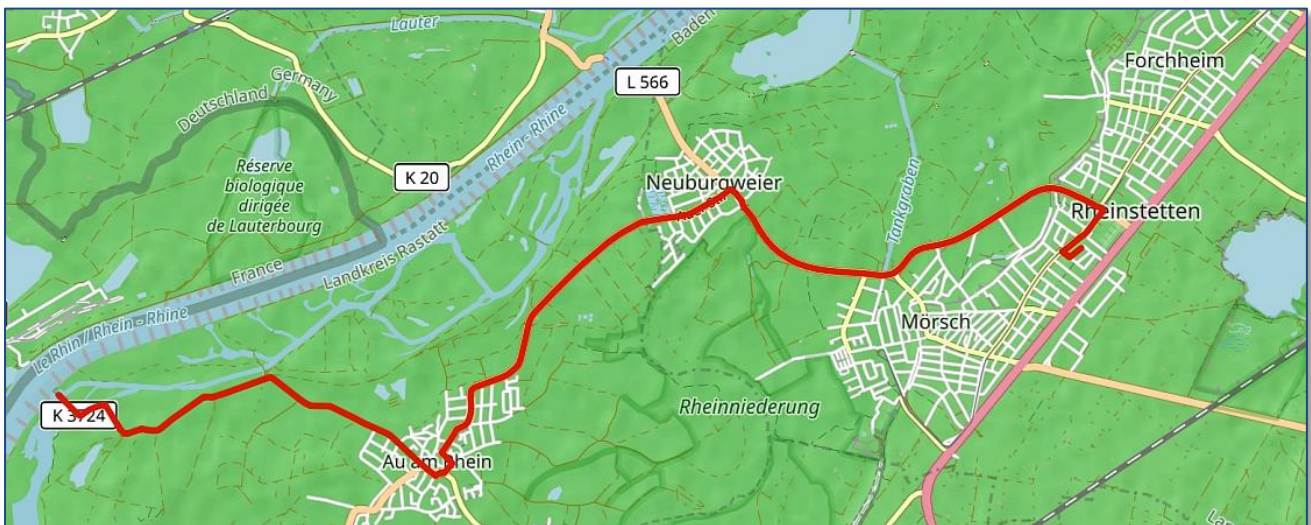
1991 NSU-Harso Gespann ist fertig



Rudi, der zuhause in München einen „Grünen Elefant“, oder besser gesagt eine *Zündapp*



KS601 aus den 1950ern mit Beiwagen sein Eigen nannte, hatte somit schon Erfahrung mit dem Seitenwagenfahren. Wenn er Lust hätte, könne er ja auf dem Rückweg das Gespann mal selbst fahren. Ich denke Rudi hatte sich darauf gefreut. *Aber erstens kommt es anders und zweitens als man denkt!*





REPARA-TOUREN TEIL X

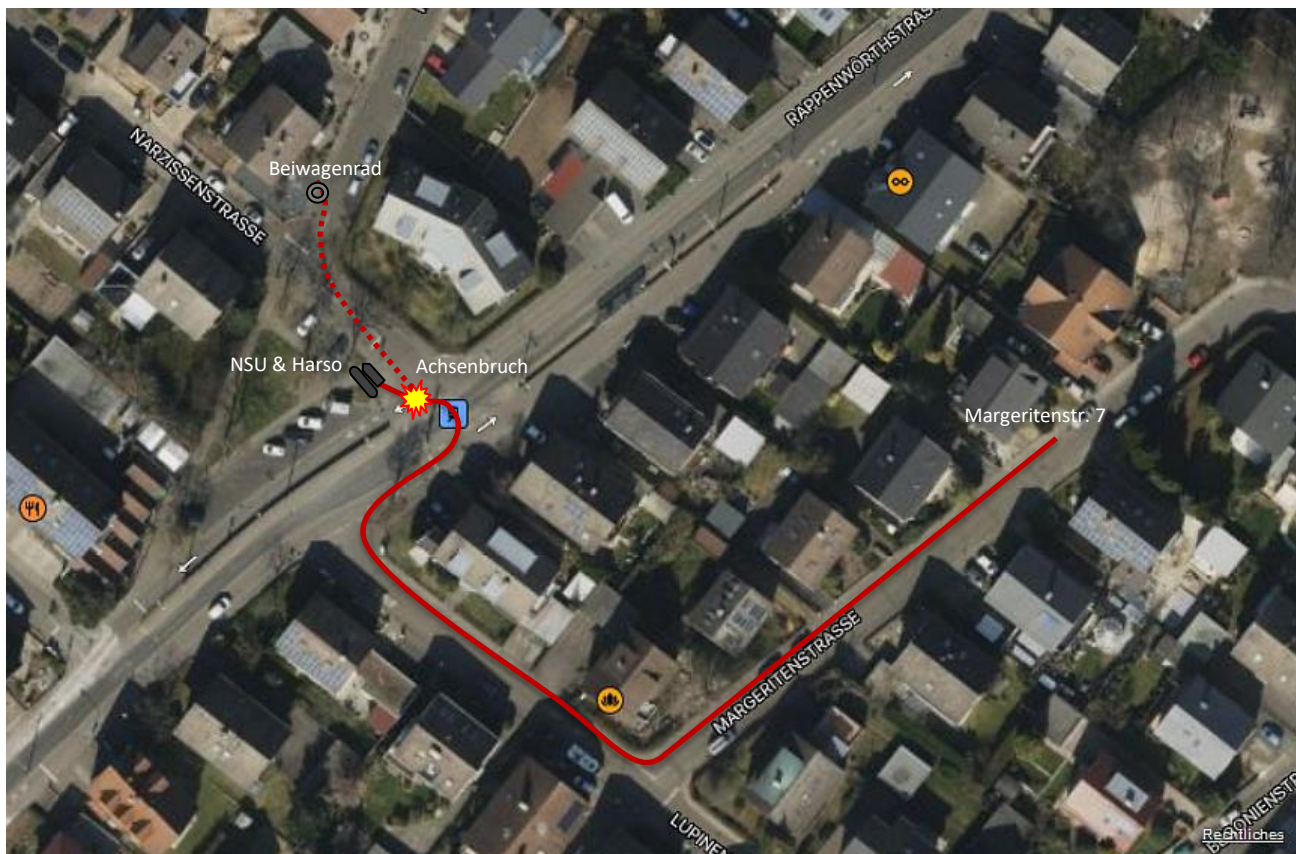


Martin Hofmann 1974 – 2023

Gudrun hatte noch vorne aus dem Fenster geschaut wie wir losgefahren sind, sich aber dann sofort nach hinten auf den Balkon verzogen. Von dort hörte sie noch wie ich über die Straßenbahnlinie fuhr. Dann war es plötzlich still. Upps ... ist der Motor ausgegangen?? Als sie nach ca. 5 Minuten meinen NSU Motor wieder knattern hörte, der dann auch wieder leiser wurde, war sie beruhigt. Als es aber 5 Minuten später an der Wohnungstür klingelte und sie mich total abgekämpft und verschwitzt, dazu auch noch mit einem Motorradreifen in der Hand, sah, das schwante Ihr nichts Gutes. Ich bat sie völlig außer Atem, Rudi und mir bitte zu helfen, da wir die letzten 100m nicht mehr alleine schaffen würden.

Was war passiert? Ich kann nur sagen: „Übermut tut selten gut“, oder „Mal wieder viel Glück im Unglück gehabt“. Es war eine Slapstick reife Szene die ich da geboten hatte. Wirklich schade, dass diese Szene niemand gefilmt hatte. Wenn man von unser Wohnung aus auf die Rappenwörther Str. kam, dann fuhr man direkt auf eine Straßenbahnhaltestelle zu, welche die Straße in zwei Fahrbahnen teilte. So musste man um links abzubiegen zunächst einmal rechts abbiegen, um dann nach wenigen Metern eine 180° Kehre über die Straßenbahnschienen machen. Wenn man bei dieser Links-Kehre Gas gab, dann rutschte das Hinterrad des Gespanns regelrecht über die glatten Schienen. Somit drehte sich die NSU automatisch in die neue Fahrtrichtung. Zumindest sooft ich diese Stelle alleine fuhr hat das Manöver immer geklappt.

Nun hatte ich aber diesmal Rudi im Beiwagen. Natürlich wollte ich Rudi meine „tollen“ Fahrkünste demonstrieren und probierte den oft geübten „Power-Slide“ Ich gab gerade bei der Kehre Vollgas, als es kurz, aber laut knackte und der Beiwagen wie aus dem Nichts plötzlich so hochkam, so dass Rudi in meiner Schulterhöhe schwebte. Die NSU neigte sich hierbei nach stark nach links. Automatisch korrigierte ich die Lenkerstellung, wie ich es in einer Rechtskurve mit steigendem Beiwagen auch gemacht hätte. Der Gedanke, dass es praktisch unmöglich war, dass ein rechts angebrachter Seitenwagen in der Linkskurve hochsteigt, ist mir in der Schrecksekunde gar nicht gekommen. Mit





REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023

einem lauten Knall ist dann der Beiwagen wieder auf die Straße heruntergekracht. Nun sind wir noch drei vier Meter, unter hässlichem Knirschen, auf den Gehweg gerutscht, wo die *NSU* stehen blieb und der Motor sofort erstarb. Aus dem Beiwagen hörte ich von *Rudi* ein halblautes, klagendes Au-Aua-Aua-Au!! Noch war mir nicht klar was das da eben war. Dann sah ich aber, es war wie in Zeitlupe, wie mein Beiwagenrad hüpfend in die Magnolienstraße rollte. Nach ca. 30m machte es eine kleine Kurve und stieß erneut auf den Bordstein. Dort fiel das Rad, wie eine Münze die man um sich selbst gedreht hat, wabernd um. Mein Gott, ich hatte mein Beiwagenrad verloren! Wie gut, das *Rudi* nicht allzu viel passiert war. Es war auch ein Glück, dass wir noch so gut wie keine Geschwindigkeit drauf hatten und es nur 200m von Zuhause passiert war. Nicht auszudenken wenn dies bei 70km/h passiert wäre.

Rudi schälte sich aus dem unten am Boden eingedellten Boot. Er hatte sich eine Prellung an den Fersen zugezogen und auch ein wenig die Knie angeschlagen. Ich holte das „abtrünnige“ Rad zurück. Nun sahen wir den wahren Grund für das Malheur. Mir war die Achse des Beiwagenrades gebrochen! Aber wie konnte das passieren?

Mir schwante was. 1990 bei der Restaurierung des komplett verrosteten Beiwagens ist mir auch die verrostete Achse ins Auge gefallen. Diese Achse ließ ich mir bei einem lokalen Schlosser nachfertigen, mit der Bitte er möge doch eine Stahl nehmen der nicht mehr rostet. Dass so ein „*Nirosta*“ Stahl aber nicht die Zähigkeit von vergütetem Stahl hat war mir nicht bewusst. Und der Schlossermeister hat sich um die Funktion der Achse auch keine Gedanken gemacht. So ist die Achse, drei Jahre nach dem Einbau und unter der extremen Druckbelastung, welche durch meinen Beifahrer *Rudi* natürlich auch um ein vielfaches größer war, abgebrochen.

Nun packten wir das separate Rad in den Beiwagen. Ich bat *Rudi* den Seitenwagen am Kotflügel anzuheben, so dass das Boot nicht mehr am Boden schleift. Dann ließ ich den Motor an und fuhr im ersten Gang wieder zurück in *Margeritenstraße* Dabei lehnte ich mich und auch die *NSU* so weit wie es ging nach Links um das Gewicht für *Rudi* zu reduzieren. Anfänglich ging das Prinzip ganz gut, aber nach den ersten 60m - 70m inkl. der kleinen 30m langen Steigung zur *Margeritenstr.*, waren *Rudi* und mir die Kräfte ausgegangen, so dass ich mich entschied *Gudrun* um Hilfe zu bitten. Als *Gudrun* das Malheur sah, wusste sie nicht ob sie lachen, oder Mitleid mit uns haben sollte. So im Nachhinein kann ich sie verstehen. Wir haben später auch wieder darüber lachen und scherzen können. Wenn man aber direkt betroffen ist und noch unter dem Stress steht, dann fällt es einem nicht leicht Nonchalance zu behalten.



Die neue Achse habe ich mir dann, aus gutem, zähen Stahl anfertigen lassen. Sie ist hat bisher all die Strapazen klaglos hingenommen und tut wohl weiterhin ihre guten Dienste.

Die Dellen & Kratze im Bodenbereich des Boots, habe ich in unserer Autowerkstatt richten lassen. Der Aktion ist aber leider das *NSU* Emblem, welches in auf der Spitze des Bootes angebracht war, zum Opfer gefallen. Da der Aufkleber eine Sonderanfertigung war, habe ich es bis heute nicht ersetzt.

Die Geschichte bis ich die speziellen *NSU* Aufkleber für meinen 601 TS Tank hatte, füllt mit weit mehr als 50 Seiten Korrespondenz einen größeren Bereich in meinem *NSU* Doku-



REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023

mente-Sammelordner. Das Emblem mit den besonders schlanken *NSU* Buchstaben gab es auf dem freien Markt noch nicht. Man konnte *NSU*-Tank-Abziehbilder in allen möglichen Variationen kaufen, aber die Ausführung die auf meinem *NSU* Tank noch zu erkennen war, die gab es halt nicht. Auf der *Veterama* im Oktober 1982 hatte ich mit Herrn *Meisner*, einen Anbieter gefunden, der mir versprach die *NSU* Embleme nach meiner Vorlage zu erstellen. So hatte ich dann Fotos von dem Tank gemacht und die beiden Embleme auf eine durchsichtige Folie abgepaust. Diese Unterlagen habe ich dem Anbieter zugeschickt, mit der Bitte 2 Sätze davon anzufertigen, Als sich dann aber auf drei telefonischen Anfragen und einem persönlichen Gespräch auf dem *Neckarsulmer* Teile Markt im Juli 1984 außer Vertröstungen fast 1 Jahr lang nichts tat, habe ich m September 1984 meinen Auftrag zurückgezogen und die Folie mit dem durchgepausten Emblemen und die Bilder zurück verlangt. Inzwischen musste ich erfahren, dass Herr *Meisner* seine Nebenerwerbstätigkeit aufgegeben hatte und die offenen Aufträge an einer dritte Partei/Person übergeben hat. Zurückbekommen hatte ich allerdings nur die Fotos. Von einer Folie mit den abgezeichneten Emblemen wisse der neue Auftragnehmer nichts. Aber auch Herr *Meisner* behauptete dass er keine Durchschlagszeichnung bekommen hätte. Nun begann mein Malheur Diese Behauptung war eine glatte Lüge und hat mich damals derart verärgert, dass ich in Konfrontation ging.



Inzwischen hatten wir Dezember 1984 und der Tank war bereits neu verchromt und lackiert. Ich konnte daher keine zweite Durchschlag-Kopie des seltenen *NSU* Emblems anfertigen. So habe ich zunächst bei meiner Verkehrsrechtsschutz-Versicherung, wegen Übernahme der Kosten in einem möglichen Streitfall, angefragt. Die Antwort war positiv. Wir haben dann *Ludwig* für den Fall eingespant. Er ist, mit *Conny*, einer Schulfreundin von *Gudrun*, verheiratet. *Ludwig* hat es in die folgenden 2 Jahren geschafft, dass uns Herr *Meisner* im Mai 1986 die geforderten 342.-DM Schadensersatz für den Verlust der der originalen Kopie überwiesen hat. Als 1984 klar war, dass ich mich nach einem neuen Anbieter für Tank-Abziehbilder kümmern musste habe ich die Firma *Siebdruck Vetterling* gefunden. Nach einem Telefonat kamen wir überein, dass Sie die Maße des Schriftzuges so gut es ging von dem originalen Foto übernehmen würden.

Das Ergebnis war überzeugend. Ich ließ mir für finale 250.-DM 3 Sätze anfertigen. Da ich bei der ersten Montage am Tank eines der Abzieh-Bildchen verknitterte und später das Gegenstück auf den *HARSO* Beiwagen klebte, hatte ich nur noch einen kompletten Satz übrig, den ich mir für eine eventuelle weitere Tankrestaurierung aufheben wollte. So verzichtete ich nun, bei der Restaurierung der eingedellten Front des Bootes, auf das *NSU*-Emblem vorn am Beiwagen.



1996 Treffen bei der *NSU-Fahrgemeinschaft Neckartal* ca. 200km

Aus der Zeitschrift „*Motorrad Klassik*“ hatte ich von dem 7. *NSU*-Treffen mit kleinem Teilemarkt in der Nähe von *Neckarsulm* erfahren. Da das Wetter an diesem Maiwochenende super schön zu werden schien, haben wir uns kurz-





REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023

fristig entschieden uns das Treffen mal anzusehen. Nach *Untereisesheim*, wo das Treffen auf dem Gelände des Kleintierzuchtvereins stand, waren es ja nur ca. 85km, die man in guten 1,5h schaffen sollte. So fuhren zusammen mit Lisa im Beiwagen gleich nach dem Frühstück los.



Die Route führte uns über Bretten und Eppingen auf direktem Wege zu dem Treffen. Die letzten 3-5 km waren beriet gut mit Hinweisschilder bestückt, so dass wir ohne zu fragen das etwas außerhalb liegende Gelände des örtlichen Kleintierzuchtvereins fanden.

Das treffen war aber nun doch etwas kleiner als ich erwartet hatte. Der Teilemarkt beschränkte sich auf nur drei Stände die überwiegen Teile für NSU-Prinz Autos anboten. Einige wenige NSU Motorrad-Modelle wie Max, Fox und auch Vorkriegs OSL waren ebenfalls anwesend. Aber das Gros der NSU-Fahrzeuge waren halt doch Autos. Ich melde mich und meine NSU an und bezahlte die 10.-DM Anmeldegebühr. Dafür bekam man einen Anstecker der *NSU Fahrgemeinschaft Neckartal*. Gegen Mittag war dann noch eine gemeinsam Ausfahrt durch die Nachbarorte. Ich musste meine NSU noch betanken. Dabei verloren wir den Kontakt zum Korso. Aber kaum waren wir wieder auf dem Gelände des Zuchtvereins, trudelten die anderen Teilnehmer der Rundfahrt auch schon ein. Um 14:00h wollten wir wieder nach Hause fahren, aber Lisa wollte die Preisverleihung abwarten. Da nun doch einige NSU Motorräder aus den späten zwanziger Jahren anwesend waren, machte ich mir keine Gedanken, dass meine *601TS Bj. 1935* einen Preis einheimen könnte. Wir machten Lisa den Gefallen und warteten noch zur Bekanntgabe der Gewinner um 15:00h.

Aber was für eine Überraschung! Da wurde doch Tatsächlich mein Name aufgerufen!?? Ich bekam eine Art Buchstütze und einen Pokal für das Motorrad mit der höchsten Kubikzahl. Ich wusste gar nicht, dass es diese Kategorie „*höchst Kubik bei Motorräder*“ ausgeschrieben war. In der Regel wurden die weiteste Anfahrt und/oder das älteste Fahrzeug bzw. Fahrer mit Preisen bzw. Pokalen bedacht. Als ich mit dem silber-glänzenden Pokal zu unserem Tisch zurückkam, hat Lisa genauso gestrahlt, wie mein erster (*und einziger*) Pokal, den ich auf Oldtimer-Treffen je gewonnen habe. In mir wurden Erinnerungen wach, wie verärgert ich 1977 bei dem damaligen Motorradtreffen in *Lahr-Reichenbach* war, als kurz vor der Preisverleihung ein Motorradfahrer aus einem benachbarten Dorf auf einer klapprigen, verrosteten Triumph, mit **rotem** Nummernschild auftauchte, um den Pokal für das älteste Fahrzeug einzuheimen und sofort danach wieder verschwand. Bin ich doch tags zuvor mit meiner ordnungsgemäß angemeldeten *BMW R24, Bj. 1949*, die ca. 50km von *Achern* aus zu dem Treffen in Lahr-Reichenbach gefahren, habe





REPARA-TOUREN TEIL X



Martin Hofmann 1974 – 2023



auch noch übernachtet und dann dies. Damals fand ich das nicht fair. Heute sind mir aber die Anstecker und Broschen, als Erinnerungshilfe über die Treffen, viel lieber, als ein Pokal der nur irgendwo in der Ecke steht. Soll doch der Lahrer Pokal bei jemanden anderen verstauben, Basta!

Nach der Pokalverleihung fuhren dann bald ab. Für die Rückfahrt wählte ich eine Route die nun südlich um den *Stromberg* verlief. Aber nach nur wenigen Kilometern, ich glaube es war bei Leingarten, hatten wir einen ungeplanten Halt. Die *BMW* von Gudrun hatte offensichtlich Zündaussetzer. Auf einem Parkplatz, kurz vor dem Ort hielten wir an, damit ich nach der Ursache suchen konnte. Die *BMW* stotterte ab und zu, fing sich dann aber wieder. Sie nahm auch das Gas nicht so recht an. Zunächst wechselte ich die leicht verrußte Zündkerze. Noch während an der *BMW* herum-schraubte hielten zweimal Motorradfahrer an, um ihre Hilfe anzubieten. Der eine *NSU Max* Fahrer hatte uns wohl auf dem Treffen gesehen und war ebenfalls auf der Heimfahrt. Wir lehnten dankend ab. Ich machte nach dem Zündkerzenwechsel eine kurze Probefahrt durch das benachbarte Industriegebiet. Die *BMW* lief wieder, allerdings stotterte die *BMW* wieder bei höheren Drehzah-

len. Es war nämlich der abgenutzte Zündschlüssel und nicht die Kerze. Ich versuchte meinen Ersatzschlüssel. Mit dem war es etwas besser, aber den ganz hohen Drehzahlen vibrierte es ihn auch heraus. Zumindest kannte ich nun die Quelle des Übels und konnte Zuhause angekommen mit dem Schraubstock eine Lösung „*hinquetschen*“. Unterwegs musste Gudrun entweder früher Hochschalten um die Vibrationen zu minimieren oder dann halt ab und zu auf den Zündschlüssel drücken damit dieser wieder in Position kommt, Mit diesem kleinen Handicap schafften wir und der von Lisa gut behütete Pokal es dann gut bis nach Hause.

Bei nachgefertigten Zündschlüsseln ist der Stift aus weicherem Messing, statt aus Stahl gefertigt. Dadurch nutzt er sich wesentlich schneller ab! Das Quetschen am mittleren Wulst macht ihn wieder breiter. So bleibt ein abgenützter Stift wieder in Position und hält den Zündkontakt beständig.



Zündnägeln die herausvibrieren ist aber schon ein altbekanntes Problem bei diesem Zündschlosstyp. Früher hatte man viele *BMW* Fahrer gesehen, die mit einem Einmachgummi ihren Zündschlüssel vor dem Herausvibrieren bewahrten. Keine schöne, aber eine billige, praktikable Lösung.