



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

Inhaltsangabe:

Bayerntour 1997 (19.08 – 05.09) ca. 1570 km.....	2
Die Streckenplanung.....	2
1. Tag Di. 19.08.97 Rheinstetten – Hammelburg 242 km	3
2. Tag Mi. 20.08.97 Hammelburg – Würzburg – Hammelburg 100 km	5
3. Tag Do. 21.08.97 Hammelburg – Zeil a. Main 96 km	7
4. Tag Fr. 22.08.97 Zeil a. Main 25 km.....	11
5. Tag Sa. 23.08.97 Zeil a. Main – Bamberg – Zeil a. Main 100 km	12
6. Tag So. 23.08.97 Zeil a. Main 0 km	15
7. Tag Mo. 25.08.97 Zeil a. Main – Coburg – Schnaittach 177 km	15
8. Tag Di. 26.08.97 Schnaittach – Nürnberg – Schnaittach 0 km (ÖPNV 50 km).....	18
9. Tag Mi. 27.08.97 Schnaittach – Weissenburg – Riedenburg 234 km.....	21
10. Tag Do. 28.08.97 Nußhausen – Riedenburg – Essenz – Nußhausen ca. 10 km.....	25
11. Tag Fr. 29.08.97 Nußhausen – Wartenberg - Freising 112 km.....	28
12. Tag Sa. 30.08.97 Freising 0 km	30
13. Tag So. 31.08.97 Freising – Anzing – Freising 112 km	30
14. Tag Mo. 01.09.97 Freising – Stuttgart 269 km	32
15. Tag Di. 02.09.97 Stuttgart - Rheinstetten 100 km.....	35
Statistik.....	35
Nachwehen.....	37



REPARA-TOUREN TEIL XI

Martin Hofmann 1974 – 2023



Bayerntour 1997 (19.08 – 05.09) ca. 1570 km

Die Streckenplanung

Die Urlaube in den beiden vorausgegangenen Jahren, die uns 1995 nach *Duclair* zu *Elizabeth & Gephard* und 1996 nach *Portugal* führten, hatten wir mit dem Auto gemacht. Aber 1997 war es wieder soweit. Wir fahren jetzt zum ersten Mal ohne *Lisa* in den Urlaub. Sie war ja inzwischen 12 Jahre alt und Ihre Interessen tendierten eher zu vierbeinigen Freunden, auf deren Rücken bekannterweise das Glück der liegen soll. Ich glaube mit *Marleen*, einer Klassenkameradin und Pferdenärrin, verbrachte sie die halben Sommerferien auf einem Gestüt im Norden, ... oder verbrachte die sie den Sommer auf dem Gestüt in Sonnenbühl auf der Schwäbischen Alb ?? Egal, wir nur noch zu zweit!

Der Plan war unsere Freunde und Bekannten in Bayern abzuklappen und so eine Rundreise durch Bayern zu machen. Diesmal wurde die Tour von mir bis ins kleinste Detail auf dem PC geplant. Tagesetappen inklusive der Zwischenstationen, wurden im Voraus festgelegt.

Es gab 1997 ja noch nicht die Bequemlichkeit des NAVIs und daher druckte ich mir die in MS-Word erstellte Streckenführung auf einem Blatt aus. Damit hatte ich eine detaillierte Liste, die mir die Orientierung wesentlich erleichterte.

Unsere Familie und Freunde wurden telefonisch vorgewarnt. Aber wir hatten auch deutlich gemacht, dass unser Terminplan auch von dem "Guten Willen" unserer Fahrzeuge abhängig sein wird. Ich wollte auch während der Reise ein Log-Buch führen, damit wir die Strecke & Kosten, sowie bestimmte Ereignisse später nachvollziehen könnten.

Unser Plan der 15 Tage mit den entsprechenden Distanzen kann man aus der nebenstehenden Liste entnehmen. Da nun der Beiwagen nicht mehr besetzt war, war auch das Unterbringen des Gepäcks ein leichtes. Und ein Zelt mit all dem Zubehör wir Schlummer-Kuller und Schlafsäcke benötigten wir auch nicht mehr, da wir entweder bei Freunden, Familie oder in Hotels übernachten woll-

The image shows two pages of a detailed travel plan for the 1997 tour. The left page (1/7) lists days 1 through 7, and the right page (2/7) lists days 8 through 16. Each day entry includes the route, distance, and a list of intermediate stops with their respective distances from the start of the day's stage.

Detaillierter Reiseplan für die Tour 1997

Tag	Etappe	Strecke
1. Tag	Rheinstetten → Hammelburg	252 km
2. Tag	Hammelburg → Würzburg → Hammelburg	93 km
3. Tag	Hammelburg → Zeil (Christa + Joe)	62 km
4. Tag	Zeil (Christa + Joe)	0 km
5. Tag	Zeil → Schnaitach	110 km
6. Tag	Schnaitach → Nürnberg → Schnaitach	50 km
7. Tag	Schnaitach → Kehlheim	220 km
8. Tag	Kehlheim → Passau	188 km
9. Tag	Passau	?? km
10. Tag	Passau → Freising	186 km
11. Tag	Freising → München → Freising	70 km
12. Tag	Freising	0 km
13. Tag	Freising → Buchloe	85 km
14. Tag	Buchloe → Stuttgart (Ulla + Axel)	170 km
15. Tag	Stuttgart → Rheinstetten	90 km
	km-Total	1576 km



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

ten. Nach dem doch etwas unbequemen Zelt-Urlaub 1996 in Portugal, kamen für mich als Übernachtungsmöglichkeiten nur noch Betten und Couchen in Frage. Das Zelt würde zukünftig nur noch in Notfällen zum Einsatz kommen.



Die geplante Route:

- 15 Tage
- 1576km Länge
- 8 Stationen
- 3 Abstecher nach
 - Würzburg
 - Nürnberg
 - München

1. Tag Di. 19.08.97 Rheinstetten – Hammelburg 242 km

Mit dem detaillierten Reiseplan und einigen guten Straßenkarten in der Tasche, so wie mit viel Optimismus, fahren wir am 19.08.1997 kurz vor Mittag los.

Unser Log-Bucheintrag gibt folgende Hinweise:

Tag1	Uhr	Ort / Aktion	BMW Km	NSU km	Kosten DM
	11. ³⁰	Rheinstetten / tanken Länge	1662	11632	39.-
	13. ¹⁵	Eberbach / 15 Min. Pause	1754	11711	
		NSU Schraube Seitendeckel ersetzt, BMW fängt an zu ölen.			
	15. ²⁰	Mondfeld / tanken + Batterien	1826	11770	37.28
			164 km 6.1 l	138 km 11.7 l	
	16. ⁰⁰	Markt Heidefeld / 30 Min. Kaffeepause			5.-
		BMW Zündkerzenwechsel, starkes ölen			
	18. ³⁰	Hammelburg / Hotel Stadtcafe	1904	11837	Abendessen 45.- +5.-

Der erste Tag verlief eigentlich wie geplant. D.h. wir haben die vorgesehene Route fahren können, haben unser Tagesziel erreicht und hatten fast keine technischen Komplikationen.



REPARA - TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

Ca. 1¼ h nach der Abfahrt machten wir eine kurze Kaffee-Pause in *Eberbach* auf dem Marktplatz. Bei einem Eiskaffee genossen wir bei schönstem Wetter den pannenfreien Auftakt unserer Tour.

Bevor wir weiterfahren musste ich aber dennoch eine Schraube am Motorgehäuse-Deckel der *NSU* ersetzen, da sich an dem Schraubenkopf ein kleines Öl-Rinnsal gebildet hatte. Ich hatte, nach dem Umbau auf *Simmerring*-Dichtung für den Kupplungskorb, Edelstahl-Linsenkopf-Schrauben zur Montage des Seitendeckels verwendet. Diese moderneren Schrauben haben allerdings nicht den identischen Winkel wie die originalen Schrauben. Somit klemmten sie nicht so fest und neigten manchmal, bedingt durch Vibrationen, sich zu lösen. Aber auch die Abdichtung in dem Konus war mit ihnen nicht so perfekt wie bei den originalen Schrauben.



Danach ging es weiter quer durch den *Odenwald*, über *Armorbach* nach *Miltenberg*. Von da an fuhren wir entlang des *Mains* bis *Mondfeld-Wertheim*, wo wir nun unsere Tanks wieder füllen mussten. D.h. ich mit der *NSU* musste das. Die *BMW* mit ihrem geringen Verbrauch von ca. 4,0 Liter auf 100 km hätte es auch noch locker bis zum Endziel *Hammelburg* geschafft. Während die *NSU*, bis auf die üblichen Stellen, nun öl-frei war, zeigten sich frische Ölsuren am *BMW* Zylinder. Ich wischte sie mit einem Lumpen so gut es ging ab, um die Quelle herauszufinden. Um die Behebung der Ursache wollte ich mich dann in *Hammelburg* kümmern.

Die zusätzliche Bemerkung im Logbuch „+ *Batterie*“ kann ich nicht mehr nachvollziehen. Da der Sprit damals so um 1,65 DM pro Liter lag, könnte es sich vielleicht um Ersatzbatterien für unsere Taschenlampen, oder Reisesewerker gehandelt haben. Aber: „*Nichts Genaues weiß man nicht!*“

Eine ½ h später, in *Markt Heidenfeld* war es nochmals Zeit eine Kaffee-Pause einzulegen. Nach der Pause wollte die *BMW* nicht mehr starten. Der Zylinder war im Bereich des Vergasers, schon wieder stark verölt. Nach einem Zündkerzenwechsel ist die *BMW* wieder angesprungen. So sind wir in den nächsten 2h die restlichen 75km bis *Hammelburg* gefahren. Im Hotel *Stadt-Cafe* haben wir gegen 18:30h ein Zimmer für die beiden geplanten Übernachtungen bekommen.

Ein Vergleich der Kilometerangaben beider Tachometer zeigte uns, dass die Anzeige bei der *NSU* um mehr als 10% nachging. Die Gegenkontrolle mit den Berechnungen aus unserer Planung bestätigte den Fakt. 252 km waren bei der Planung vorhergesagt. Die *BMW* zeigte uns für den ersten Tag 242 km und bei der *NSU* waren es nur 205 km. Kein Wunder bekam ich des Öfteren die Klage, dass ich angeblich viel zu schnell durch die Ortschaften „rase“, obwohl mein Tacho gerade mal 50 km/h bis 55 km/h anzeigte.

An dem Abend hatte ich aber keine Lust mehr an der *BMW* zu basteln und verschob das Projekt „*Abdichtung des Zylinderkopfes*“ auf den nächsten Morgen.



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

2. Tag

Mi. 20.08.97 Hammelburg – Würzburg – Hammelburg

100 km

Tag2	Uhr	Ort / Aktion	BMW km	NSU km	Kosten DM
	9.00	neue Zündkerze W 5AC Zylinderkopf - Stehbolzen angezogen			5.-
	10.00	Hammelburg -> Saaleck	1904	11837	
	10.15	Burg Saaleck geschlossen			
	11.45	Würzburg / Karten + Getränke Mittagessen	1957	11837	21.- 45.-
	17.15	Abfahrt			
	18.00	Lager-Hammelburg / tanken	1994	11915	30.-
			168 km 6.5 l	11.0 l 145 km	
	18.15	Hammelburg	2004	11923	
		Tagesleistung	100 km	86 km	
		Schmalzbrot+ Zwiebelplotz etc.			25.-

Da heute nur der Besuch von dem 50 km entfernten Würzburg geplant war, gab es keinen Zwang möglichst früh aufzubrechen. Außerdem wollte ich ja auch noch die Bolzen BMW des Zylinderkopfes anziehen, um das Ölen zwischen Zylinder-Kopf & -Fuß abzustellen. Ich vermutete, dass sich durch die hohen Temperaturen die Kopf-Dichtung etwas gesetzt hatte.

So fing ich nach dem Frühstück auf dem Parkplatz gegenüber dem Hotel an. Um die vier Stehbolzen des Zylinderkopfes anzuziehen, musste ich nur die beiden Ventilabdeckungen demontieren, welche mit nur einer Schraube und einem Quer-Bügel in Position gehalten werden. Nun nur noch die 4 Muttern der beiden Ventilhebel lösen und schon kann man die Bolzen mit einem 14er Gabelschlüssel anziehen. Sie waren eigentlich nicht lose, aber ¼ bis ½ Umdrehungen gingen trotzdem noch. Nach dieser Aktion werden dir vier Schrauben der Ventilhebel wieder angezogen und der Abstand zu den Ventilen neu justiert. Dazu demontiert man die Zündkerze um keine Kompression zu haben und bringt den Kolben im Zündungstakt auf **OT (Oberer Totpunkt)**. Mit der Fühler-Lehre werden 0,2mm Abstand für das Auslass- und 0,1mm für das Einlass-Ventil eingestellt. Danach musste nur noch die beiden Ventildeckel montiert und der Tank wieder befestigt werden.



Hammelburg - Schloß Saaleck



Wegen der erneut verrußten Zündkerze gönnte ich der BMW eine neue Zündkerze. Noch hatte ich mich nicht an die neuen Bezeichnungen der Wärmewerte der Bosch Zündkerzen gewöhnt,



W225T1 → W5AC



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

aber bei dem Kauf an der Tankstelle wusste man welche Kerze der **W225 T1** entspricht. Diese gesamte Reparatur-Aktion, inklusive des Kerzenkaufes, dauerte nur etwa 1 h, so dass wir bereits gegen 10:00 h losfahren konnten. Zunächst hatten wir vor das Schloss „Saaleck“ zu besuchen. Es lag keine 2 km von unserer Unterkunft entfernt. Dort angekommen mussten wir aber leider feststellen, dass das Schloss wegen der Renovierung des 22m hohen Bergfrieds für Besucher noch geschlossen war. Ein Jahr später, ab September 1998 war es erst wieder zugänglich. So führen wir nun ohne längeren Aufenthalt weiter zu unserem eigentlichen Tagesziel.



Würzburg – Mainbrücke & Festung Marienberg

Nach einer guten Stunde stellten wir unsere Motorräder auf einem Parkplatz in der Nähe der historischen Mainbrücke ab. Über uns thronte die eindrucksvolle *Festung Marienberg*. Doch zunächst schälten wir uns aus unseren Motorrad-Klamotten und verstauten sie im Beiwagen. Für den Aufstieg auf die Festung waren nämlich bequemerer Schuhe angesagt und bei den schönen Temperaturen waren auch die Motorradjacken nicht notwendig. Wie gut, dass ich das Beiwagenverdeck noch montiert hatte, auch wenn

kein Passagier drin saß. So konnten wir all den Kram locker im Beiwagen verstauen und das Verdeck schließen. Damit war unsere Ausrüstung zumindest vor neugierigen Blicken geschützt.

Der anschließende kurze Aufstieg zur Festung war, trotz der eigentlich angenehmen sommerlichen Temperatur, sehr schweißtreibend. Aber der Ausblick von dem *Fürstengarten* entschädigte uns.



Festung Marienberg - Fürstengarten



Festung Marienberg – Blick auf Würzburg



Im Innenhof der *Festung Marienberg* lernten wir, dass der bei vielen Burgen so prominente Burgfried nicht nur für die Bewohner bei Gefahr ein sicherer Rückzugsort war, sondern ge-



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023



Festung Marienberg - Bergfried

nerell auch als Verlies genutzt wurde. Die Gefangenen wurden durch ein Loch im Boden in einen meistens tür- und fensterlosen unterirdischen Raum hinabgelassen und auch versorgt. Man will es sich gar nicht vorstellen welche Qualen die Delinquenten unter diesen hygienisch katastrophalen, menschenverachteten Bedingungen aushalten mussten.

Zurück in der Alt-Stadt wollten wir im „Ratskeller“ Mittagessen. Er war eine Empfehlung die ich von einem Würzburger Kunden bekommen hatte. Es war bestimmt eine klasse Adresse für deftiges Essen. Zumindest die Menü-Karte ließ dies erahnen. Aber leider waren wir etwas zu spät dran, denn es war bereit nach 14:00h. Aber bis 17:00h wollten wir dann doch nicht warten und so suchten wir uns eine andere noch geöffnete Lokalität. Später fanden wir auch noch Zeit für ein kühles Eis in der Fußgängerzone.

Für die Rückfahrt wählte ich mit 45km eine etwas kürzere Strecke und waren, inkl. Tankstopp, schon nach 1h wieder in Hammelburg. Obwohl wir ein spätes Mittagessen hatten, haben wir uns am Abend noch ein leckeres Schmalzbrot und den für Hessen typischen Zwiebelplotz gegönnt. Bei uns heißt das Gericht „Zwiebelkuchen“ und ist meistens auch etwas höher mit Zwiebeln belegt.

3. Tag Do. 21.08.97 Hammelburg – Zeil a. Main 96 km

Uhr	Ort / Aktion	BMW	NSU	Kosten
<u>3. Tag 21.08.97</u>				
9.00	Abfahrt / Übernachtung	2004	11923	220.-
10.00	Schweinfurt / Stadtbummel	11947	8.-	
	Zylinderkopf - Stehbolzen erneut angezogen			
12.10	Abfahrt			
12.45	Pinkelpause Gerolzhofen	2058	11970	
12.50	Weiter über Steigerwald Höhenstr. nach Zeil			
14.15	Zeil a. Main / Blumen und Spiel	2100	12005	46.-
	Tagesleistung	96 km	82 km	
	500 m vor Ziel Zündkerzenwechsel (die Alte funktioniert)			

Heute Nachmittag waren wir bei *Christa & Joe* angekündigt. Die Strecke nach *Zeil a. Main* waren nach meiner Berechnung nur knapp über 60km. Daher hatten wir viel Zeit und wollten uns noch etwas in *Schweinfurt* herumtreiben. Um 9:00h fuhren wir los und waren bereits um 10h in *Schweinfurt*. Es war Zeit einen zweiten Kaffee trinken.

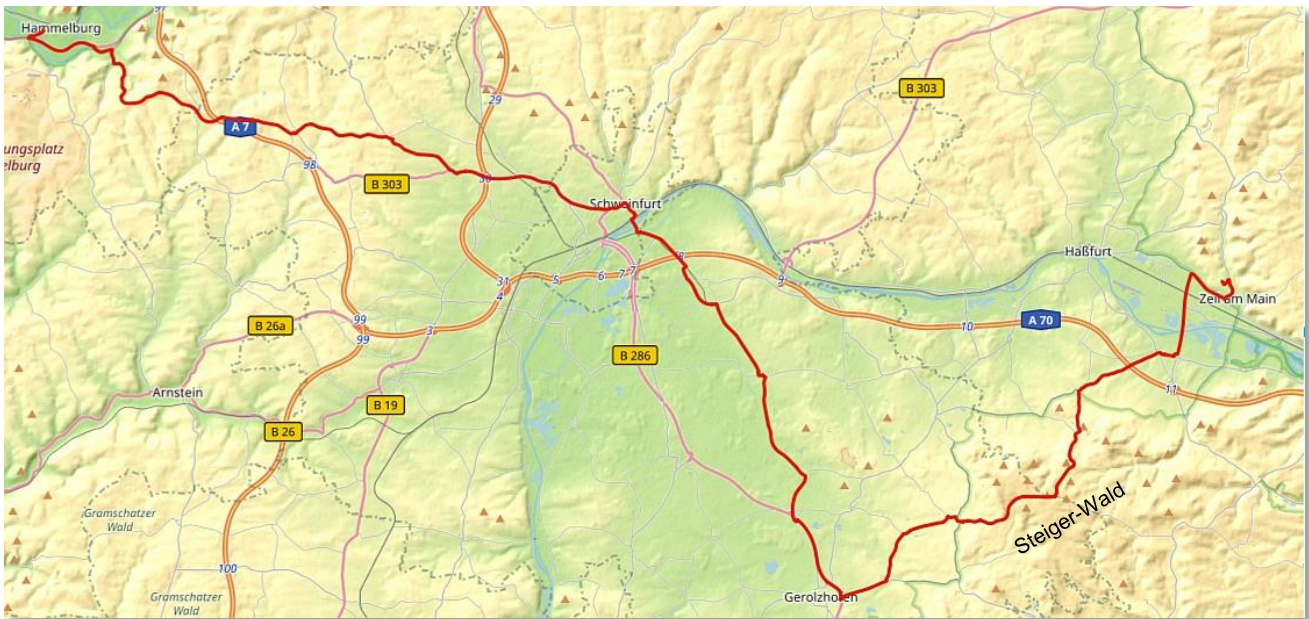
Unsere „Mopeds“ stellten wir an einer Seitenstraße in der Nähe des *Mains* ab. An den Aufenthalt in der Stadt habe ich so gut wie keine Erinnerungen mehr. Selbst das pittoreske Rathaus ist mir nicht im Gedächtnis geblieben. Nur die Notizen aus dem Log-Buch sagen mir, dass wir 8,- DM ausgegeben haben. Das war wohl für zwei Kännchen Kaffee.



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023



Was mich damals wesentlich mehr beschäftigte war unser *BMW R24*. Wieder siffte sie Öl zwischen Zylinder-Kopf & -Fuß! *Gudruns* Lederhose hatte bereits nach den ersten 30 km deutliche Ölflecken im Bereich der Schienbeine. Das hieß für mich, da musste ich nochmals ran. Die 100 km am Vortag hatte meine Reparatur ja auch gehalten. Daher versuchte ich nun das Gleiche wie zuvor in *Hammelburg* → Stehbolzen anziehen! Kurz nach 12.00 h waren wir wieder abfahrtbereit. Bis zu *Joe & Christa* wird diese aus der Not geborene Lösung wohl halten.

Irgendwie hatte ich kurz nach Abfahrt den Abzweig nach *Haßfurt* verpasst. So fuhren wir zunächst nicht nach Osten, sondern eher nach Süden in Richtung *Gerolzhofen*. Als ich es bemerkte und auf der Straßenkarte überprüfte, waren wir schon einige Kilometer gefahren. Da wir erst kurz nach Mittag hatten und der Umweg nicht allzu weit war, entschlossen wir uns von *Gerolzhofen* über den *Steigerwald* nach *Zeil a. Main* zu fahren. Die Entscheidung war gold-



Schweinfurt - Rathaus

richtig. Die kleinen, kurvenreichen und leeren Straßen durch den *Steigerwald* waren doch wesentlich angenehmer, als eine breite, geschäftige Bundesstraße entlang des Mains.

In *Zeil a. Main* angekommen haben wir noch ein paar Kleinigkeiten für *Christa*, *Jo* und beiden Kinder *Max* (4) & *Felix* (2) besorgt, bevor wir zu ihnen in das Neubaugebiet gefahren sind. Ihr neues Haus lag am Ortsrand. Direkt daneben begannen die Wiesen und Äcker. Ca. 500 m vor unserem Ziel macht die *BWM* schon wieder Probleme. Sie stotterte und nahm kein Gas mehr an und ging dann final aus. Nach wenigen erfolglosen Antrittsversuchen entschloss ich mich zum erneuten Zündkerzenwechsel. Aber mangels weiterer Ersatzkerzen baute ich wieder die ursprüngliche *W225 T1* Kerze ein, welche ich zuvor noch grob mit meiner Messingbürste vom Ruß befreit hatte. Es funktionierte tatsächlich. Die *BMW* sprang wieder an. Nur 2 Minuten später waren bei *Christa & Joe*. Da sie oberhalb des Ortes wohnten war gut, dass wir das kurze letzte Stück fahren konnten und nicht schieben mussten. Wir wurden freudig begrüßt und bekamen sofort ein Tour durch das



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023



neuen Heim. *Joe*, inzwischen ein gestandener Zimmermann erzählt uns Stolz, dass die ganze Familie mitgeholfen hatte und er den Dachstuhl natürlich selbst erstellt und gedeckt hatte.



Schiffwinken im Main

Bei Kaffee und Kuchen haben wir dann Neuigkeiten ausgetauscht. Bei *Christa & Joe* waren naturgemäß das neue Haus und die Kinder das Hauptthema und bei uns die bisherige Reise und vor allem von unserem *BMW* Problem mit dem Öl am Zylinder und den verrosteten Zündkerzen. *Joe* hatte noch sein *NSU Max* Gespann in der Garage, was aber seit dem das Hausprojekt anstand nicht mehr gefahren wurde. Es war zwar noch angemeldet, aber der TÜV war schon längst abgelaufen. Im Keller stand auch noch eine *Moto Guzzi V7 Sport* aus den frühen 70ern. *Joe* wollte sie herrichten sobald er wieder dazu Zeit und Muße haben würde. Aber ich glaube er ist nicht mehr dazu gekommen und hat sie final dann doch wieder hergegeben.

Am Nachmittag sind wir mit *Christa* und den Kindern durch den Ort geschlendert. Wir waren am Main und in der kleinen aber pitouresken Altstadt. Über allem thronte der *Marienberg* mit der



Zeil a. Main



Wallfahrtskapelle

Natürlich war der Besuch im Biergarten „*Zur alten Freyung*“ ein Muss. Hier wurde das in der Umgebung weithin bekannte Bier der örtlichen Brauerei *Göller* ausgeschenkt. In der Tat es Schmeckte äußerst lecker.

Max zeigte dabei Interesse an unserem Fotoapparat. Wir ließen ihn einige Fotos machen. Begeistert fotografierte er seine Mama, dann *Gudrun*, dann seinen Bruder *Felix* und als wir wieder zuhause waren auch noch *Meinereiner*. Das Ergebnis sahen wir dann ca. drei Wochen später, als wir die Abzüge im Fotoladen abholten. Die Überraschung konnte

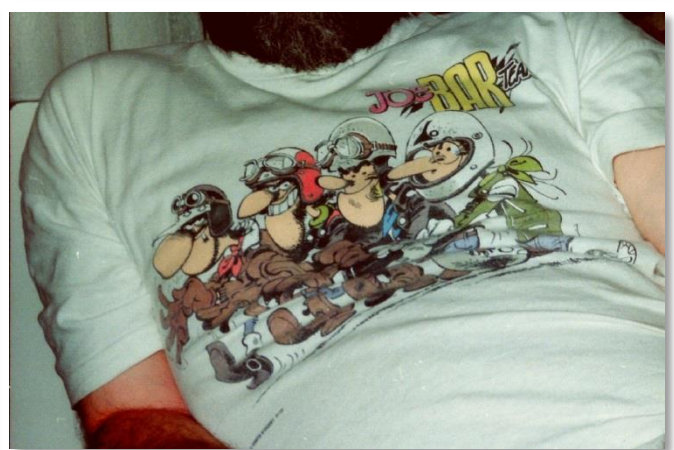


REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

größer nicht sein. Die Bilder waren scharf, keines davon verwackelt, aber es waren alle nur „Brustbilder“ geworden. Eine kleine Auswahl anbei:



Für den nächsten Tag nahmen wir uns, angesichts der Probleme die unsere *R24* machte, keine weitere Etappe vor. Es sollte ein Reparatur-Tag werden.

Joe und ich tauschten noch bis spät am Abend Vermutungen über mögliche Ursachen des permanent verölten Zylinder und die ggf. daraus folgenden Zündkerzen-Ausfälle, aus. Aber auch andere mögliche Ursachen wurden erörtert. Vielleicht war da ja schon was dabei, was ich in Früh gleich angehen und beheben konnte.

Natürlich wurden auch Erinnerungen an gemeinsame Ausfahrten wach. wie z.B. die nach *Oberbechingen*, als *Joe* noch keine 18 war und mit seinem „grünen Frosch“ einem 50 qcm Roller fuhr, der ständig ein verstopfte „Flöte“ hatte, oder auch die Fahrt zusammen mit unserer *Steffi* nach *Neckarsulm*, bei der er schon seine *NSU Max* fuhr. Der Abend war lang und ausgefüllt mit all den Erinnerungen an die „Münchner Zeit“ und den dazugehörenden lustigen „Reparatour“-Geschichten.



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

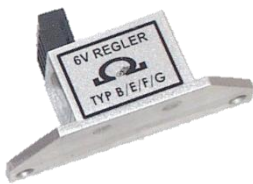
4. Tag Fr. 22.08.97 Zeil a. Main 25 km

4. Tag 22.08.97				
Uhr	Ort / Aktion	BMW	NSU	Kosten
	BMW Reparatur			
	Regler auf elektronischen gewechselt			
	Stehbolzen neu abgedichtet			
	Zündung neu eingestellt			
	neue Zündkerze gekauft			3.95
	Tagesleistung	~25 km	00 km	
	Abendessen mit Christa + Joe + Max + Felix			135.-

Gleich nach dem üppigen Frühstück machte ich mich an das *BMW* Öl-Problem dran. Diesmal demontierte ich den kompletten Zylinderkopf, da die Vermutung war, dass ggf. die Kopfdichtung eine Macke haben könnte. Dies wurde aber nicht bestätigt. Die Dichtung war einwandfrei. Das Öl trat zwei-drei Kühlrippen unterhalb der Dichtfläche aus. Nun hatte ich die Ursache gefunden. Bei einer meiner letzten Reparaturen an der *BMW* habe ich wohl Sprengringe zur Sicherung der Stehbolzen benutzt. Original sind aber Scheiben vorgesehen. Durch den Spalt der Sprengringe konnte das Öl welches zur Schmierung der Ventilhebel notwendig ist an dem Gewinde der Stehbolzen entlang kriechen und am unteren Ende der Gewindebohrung in die Freiheit entweichen. Die Freiheit währte nicht lang. Sie endete in diesem Fall an den Hosenbeinen von *Gudruns* neuer Lederhose.

Also suchten wir in meinem und in *Joes* Fundus nach geeigneten Unterleg-Scheiben, die im Durchmesser etwas kleiner als die Standard-Scheiben sein mussten, weil die Öffnung im Kopf leider 1 mm enger war. Wir wurden fündig und das Problem mit dem Ölen war, wie sich später zeigte, tatsächlich gelöst.

Joe hatte mich am Abend zuvor auch ermutigt, den mechanischen F-Regler der *BMW*, der mir in den Anfangszeiten auch schon viel ärgert gemacht hatte, auf einen elektronischen Regler umzubauen. Er hatte bei seinen Oldtimern nur die beste Erfahrung damit gemacht. Selbst in der Lichtmaschine meiner *NSU* tat so ein neuzeitiges Objekt schon seit einiger Zeit klaglos seinen guten Dienst. In meiner Ersatzteile-Kiste hatte ich tatsächlich einen passenden Ersatz, der eigentlich im Notfall für die *NSU*-Lichtmaschine gedacht war, vorhanden. So machte ich mich



F-Regler-Ersatz

ans Werk und baute auch gleich die Elektrik der *BMW* um. Es war eine weise Entscheidung. Nach diesem Umbau wollte ich mich aber auch gleich um eine neue Zündkerze kümmern. So ging meine erste Probefahrt zu einem Auto-Zubehör Laden, der in dem nicht weit entfernten *Haßfurt* seine Niederlassung hatte. Die 15 km Probefahrt verlief problemlos. Der neue elektronische Regler tat seinen Dienst und er tut es auch heute noch. Ich hatte in den vergangenen 26 Jahren in keinem meiner Oldtimer mehr ein Regler-Problem.

Die Zündkerze die ich mir in *Haßfurt* kaufte, war diesmal keine *Bosch W5AC*, sondern eine dem Hitzewert entsprechende *Champion L-82C*. Eingesetzt habe ich sie aber nicht gleich, da die *BMW*, mit der am Vortag eingebauten alten *Bosch* Zündkerze, ja einwandfrei fuhr. Frei nach dem Motto: „Never change a running system“ - aber für den Fall der Fälle hatte ich nun wieder einen neuen Ersatz.



REPARA-TOUREN TEIL XI

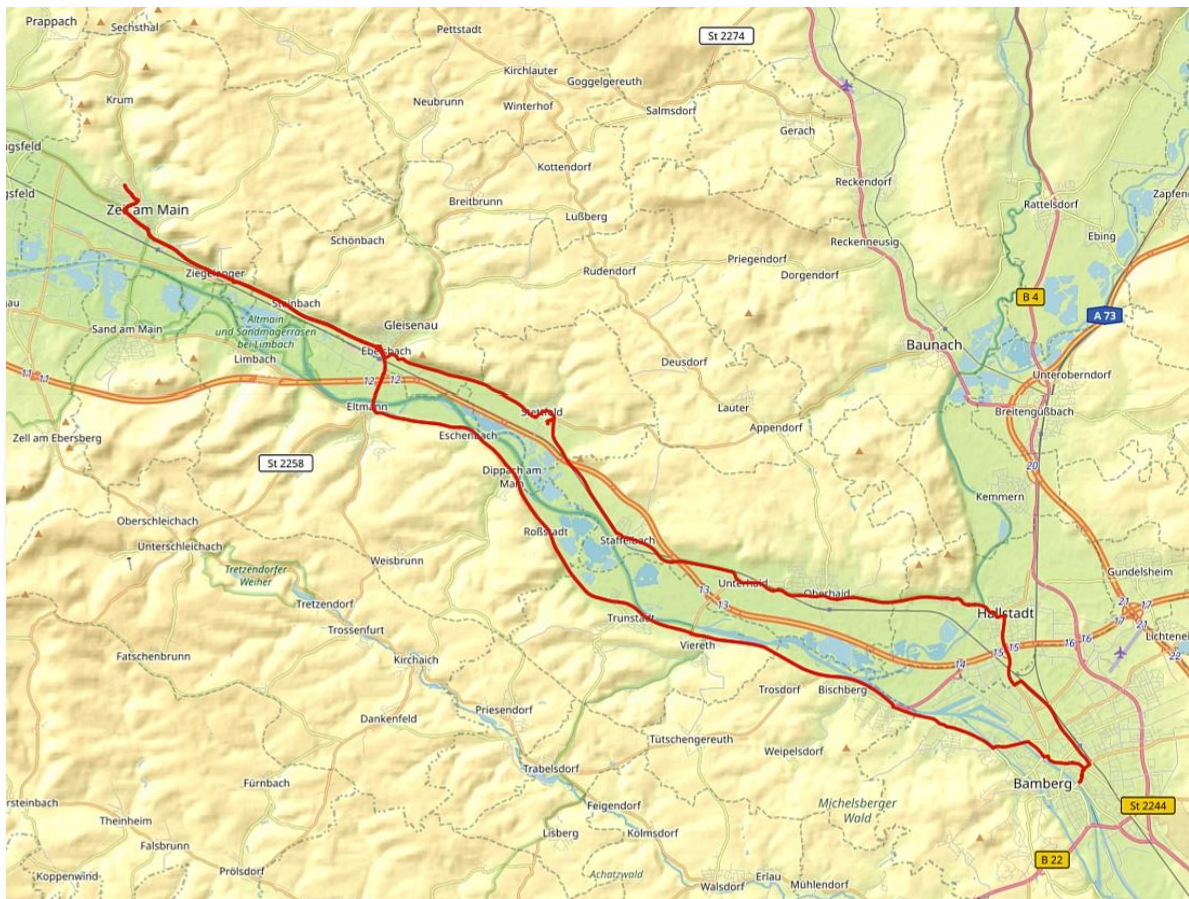


Martin Hofmann 1974 – 2023

Meine Basteleien an der *BMW* haben wohl Joe animiert, so dass er nun ebenfalls anfang sein *NSU MAX* Gespann wieder fahrbereit zu machen. Der TÜV war zwar schon länger abgelaufen, aber angemeldet war sie schon noch.

5. Tag Sa. 23.08.97 Zeil a. Main – Bamberg – Zeil a. Main 100 km

5. Tag	23.08.97				
Uhr	Ort / Aktion		BMW km	NSU km	Kosten
9.00	Zeil a. Main -> Bamberg			12005	
10.30	Bamberg an			12045	
	parken, trinken, essen, Gummibärchen				45.-
	new Zündkerze für NSU				
	new Zündkerze für BMW				
15.30	tanken Bamberg	~	2175	12050	31.-
		181km	8.0 l	11.0 l	127 km
16.30	Zeil - Tour mit Joe und Kinder		2237	12100	
	Tagesleistung	~100 km		95 km	



Nach der *BMW* Reparatur wollten wir zunächst keine größere Etappe wagen. Daher stand am fünften Tag ein kürzerer Ausflug in das nur 40 Kilometer entfernte *Bamberg* auf dem Programm. Unser ursprünglicher Reiseplan war durch den nicht eingeplanten Reparaturen-Tag eh schon obsolet, so dass wir nun darauf keine Rücksicht mehr nehmen mussten.



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

Christa & Joe boten uns liebenswerterweise Unterschlupf an, so lange wie wir wollten. Dankbar nahmen wir dieses großzügige Angebot an.

Die 45 km verliefen zunächst ohne Komplikationen. Erst als wir im *Bamberger* Zentrum, nahe der Altstadt einen Parkplatz suchten, da fing doch die *R24* wieder an zu stottern und diesmal ihren Unmut auch mit Fehlzündungen zu äußern. Aber auch meine *NSU* lief nicht mehr so rund wie ich es erwartete. Auf dem Parkplatz entschieden wir erst einmal die Altstadt zu erkunden und später dann, wenn die Motoren wieder abgekühlt sind, nach dem Rechten zu sehen. Trotz dieser erneuten Probleme blieb unsere Stimmung positiv.



Bamberg



So sind wir über die berühmte Brücke mit dem alten Rathaus auf den *Domberg* geschlendert und genossen all die Fachwerkhäuser und den mittelalterlichen Flair. Final sind wir im Biergarten, der für ihr Rauchbier bekannten *Schlenkerla* Brauerei, gelandet. Natürlich musste ich dieses spezielle Bier zu einer Bratwurst mit Sauerkraut probieren. Ich kann nur sagen: „Einmal und nie wieder!“ Das Essen war super, aber das Bier – *grauuusaaaam!*

Als kleines Mitbringsel für *Max & Felix*, die beiden Buben, haben wir noch zwei Päckchen Gummibäcken besorgt.

Zurück bei den „*Mopeds*“ wechselte ich diesmal gleich bei beiden die Zündkerzen. Beide Kerzen waren vom Ruß schwarz und nicht rehbraun, wie sie sein sollten. Das deutete eigentlich auf falsche Wärmewerte der Zündkerzen hin. Ich verstand das Ganze nicht, da wir doch schon seit Jahren die *BMW* mit 225er und die *NSU* mit 175er Kerzen fuhren. Die *BMW* bekam nun die neue *Champion L-82C* verpasst. Ich prüfte und korrigierte auch noch den Abstand der Ventilhebel. Danach sprang die *BMW* wieder ohne mucken an und lief ruhig. Welchen Zündkerzenwert ich der *NSU* gönnte weiß ich nicht mehr. Vielleicht hatten wir beim letzten Tanken schlechtes Benzin erwischt? Zumindest traten, nach dem Tank-



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

stopp in *Bamberg*, die Probleme mit verrußten Zündkerzen, die wir in den vergangenen Tagen hatten, nicht mehr auf.

Einen denkwürdigen Vorfall hatte ich bei der Rückfahrt noch am Stadtrand von *Bamberg*, An einer recht großen Kreuzung mit Abbiegerspur hielt ich (*für mich ordnungsgemäß*) an, um auf „Grün“ zu warten. In Gedanken ging ich, während der kurzen Wartezeit, die weitere Strecke, zurück nach *Zeil a. Main*, durch. Ich wollte ja nicht exakt dieselbe Route fahren und hatte mir deshalb kurz vor der Abfahrt einige markante Wegpunkte eingepägt. Nach einiger Zeit hupte *Gudrun*, die hinter mir wartete und fragte, warum ich denn nicht fahren würde? Verständnislos antwortete ich: „*Ich warte auf..?!*“ ... und nun sah ich es selbst. Die Kreuzung hatte gar keine Ampel !!!

Ich habe bis heute keine Ahnung, warum ich eine Ampel sah, wo gar keine war. Zum Glück war der Verkehr gering und so hatten wir bei meinem Fauxpas niemanden behindert, außer uns selbst. Diese kleine Geschichte hat dann bei diversen „*Stammtisch Treffen*“ auch noch Jahre später zu Erheiterung beigetragen.

Wieder in *Zeil a, Main* angekommen stand *Joes NSU MAX* Gespann vor der Garage. Er hatte es tatsächlich wahrgemacht und seine *NSU* wieder zum Laufen gebracht. *Joe* wollte nun mit mir und seinen beiden Söhnen eine kleine Ausfahrt durchs Hinterland wagen. Dass seine *NSU* keinen TÜV mehr hatte, war für ihn nebensächlich. Wir luden die beiden Kinder in unsere Beiwagen. *Max* saß bei mir in meinem *Harso* und *Felix* bei seinem Papa.



Nachmittagsausflug mit Max, ...



... Felix & Joe

Joe fuhr voraus und folgte nur kleine & kleinste Nebenstraßen ins Hinterland von *Zeil a. Main*.

Abends zuvor schlugen er und *Christa* vor, dass wir in unserer weiteren Route über das nur ca. 50 km entfernte *Coburg* einplanen sollten.

Bei diesem kleinen ca. 10 km langen Ausflug zeigte *Joe* mir nun welche Sträßchen ich nach *Coburg* nehmen könnte, um den größeren Bundesstraßen aus

dem Weg zu gehen. Der Tipp war sehr hilfreich, denn ohne *Joes* Hinweis hätten wir 2 Tage später diese Schleichwege durch die kleinen Dörfer bestimmt nicht gefunden.



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

6. Tag So. 23.08.97 Zeil a. Main 0 km

6. Tag 23.08.97				
Uhr	Ort / Aktion	BMW km	NSU km	Kosten
	Zeil pur			5.-

Es war Wochenende *und* deshalb baten Joe & Christa uns noch einen Tag zu bleiben, was wir gerne annahmen. Es sollte ein „mopedfreier“ Tag werden. Wir planten einen kleinen gemeinsamen Spaziergang in den nahe gelegenen Wald. Für Felix der noch nicht so weit gehen konnte wurde ein Kinderwagen (*Buggy*) mitgenommen. Max versuchte sich nun wieder mit Fotografieren. Das Ergebnis war diesmal zwar kein Brustbild, aber es ließ etwas die Schärfe vermissen. Allerdings bei der Komposition übers Eck könnte man schon auf eine künstlerische Ader schließen.



Gudrun hatte sich in den vergangenen Tagen sehr viel mit den beiden Buben beschäftigt, während ich mich doch eher um unsere Motorräder gekümmert habe und mit Joe über Technik fach-gesimpelt habe. Aber wegen des Fotoapparates war ich für Max trotzdem ein Ansprechpartner. So gingen Max und ich bei diesem Wald-Spaziergang Hand in Hand der Gruppe etwas voraus, damit er von den anderen vier noch ein paar Fotos schießen konnte. Ich erklärte im Blumen die am Wegrand wuchsen und macht auch auf diverse Schmetterlinge aufmerksam.

Dabei kam Max eine Frage in den Sinn: „*Duuuhu, ... Gudrus ... ??*“ Weiter kam er nicht. Denn mein spontanes Auflachen hatte ihn so irritiert, dass er den Satz abbrach. Offensichtlich konnte Max sich nicht an meinen Vornamen erinnern und wählte den von Gudrun in etwas abgewandelter Form. Ab dem Zeitpunkt waren wir bei Joe & Christa nur noch „Gudrun & Gudrus“

7. Tag Mo. 25.08.97 Zeil a. Main – Coburg – Schnaittach 177 km

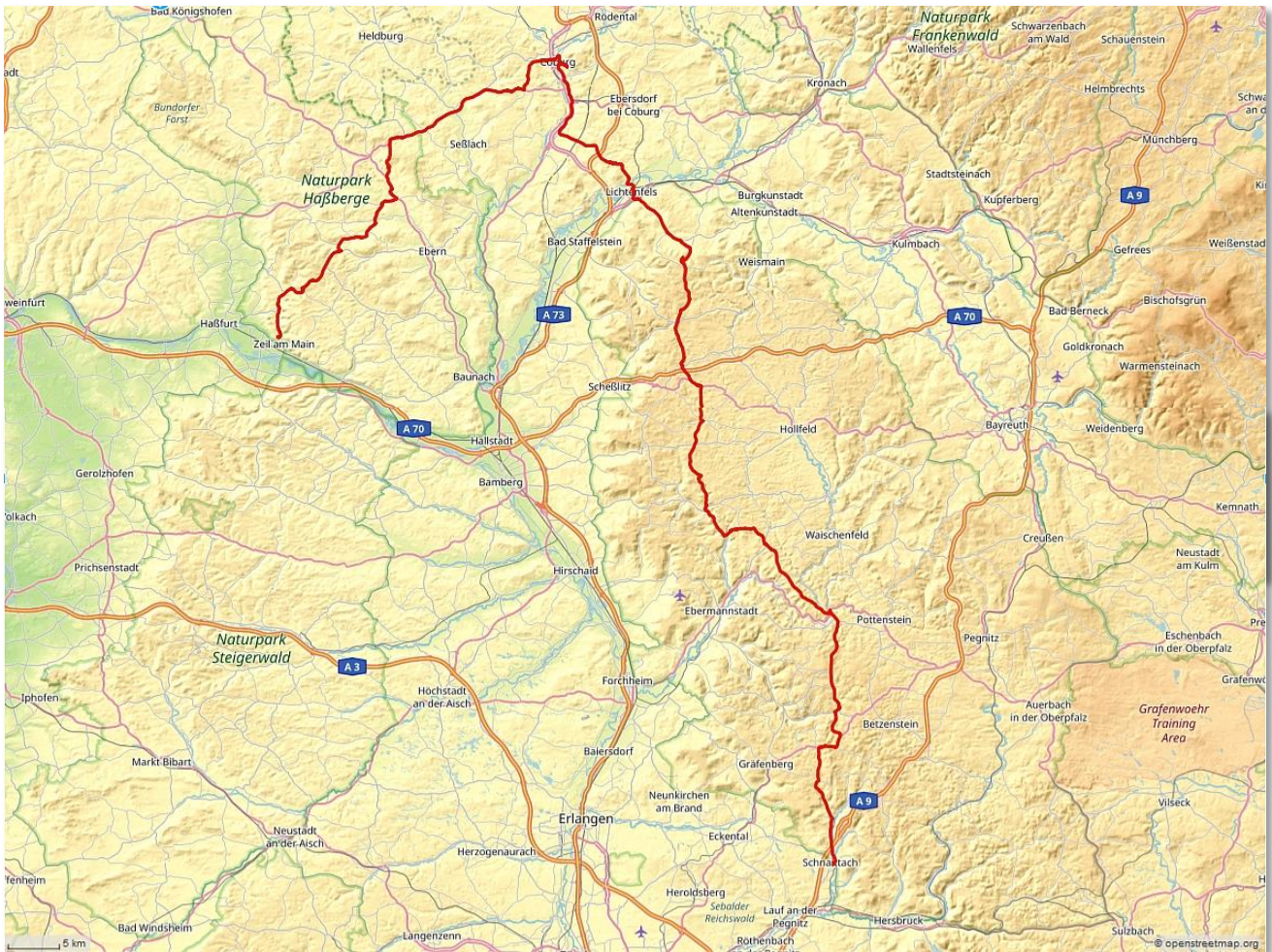
7. Tag 25.08.97				
Uhr	Ort / Aktion	BMW	NSU	Kosten
9.30	Abfahrt Zeil	2237	12100	
10.30	Veste Coburg	2292	12148	10.-
12.30	Stadt Coburg / essen + trinken			27.-
14.00	weiter			
16.00	vor Heiligenstadt / Reserve 4 l	12207		
16.05	Heiligenstadt / tanken	2361	12207	40.-
	seit letztem Tankstopp	186 km 6.7 l	157 km	12.5 l
	NSU ca. 800 ml Öl nachgefüllt + Bleiersatz			
	BMW ca. 500 ml Ölverlust			
17.30	Schnaittach Gasthof Kampfer	2414	12252	
	Tagesleistung	177 km	152 km	
18.30	Auf dem Zimmer nach Ratsch mit Hr. Roth (83 Jahre)			



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023



Wie von *Joe & Christa* vorgeschlagen haben wir unsere Route geändert und sind über kleine Straßen zunächst nach Norden, in Richtung *Coburg* gefahren. Unser erster Weg führte uns auf die eindrucksvolle und geschichtlich bedeutsame *Veste Coburg*. In Erinnerung geblieben ist mir



Veste Coburg

die „*Große Hofstube*“ mit all den funkelnden Rüstungen, Schwerter und Arkebusen. Ob da-





REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

mals auch schon die Gemälden und Objekte von *Lucas Cranach* ausgestellt waren, kann ich leider nicht mehr sagen. Anzunehmen ist das aber schon.



Über Mittag hielten wir uns noch in der pittoresken Stadt unterhalb der Burg auf. Beim Mittagessen planten wir die weitere Etappe. Wir wollten noch bis kurz vor *Nürnberg* gelangen, so dass wir am folgenden Tag einen Tages-Ausflug ohne unsere Fahrzeuge machen konnten. Die Strecke von ca. 150 km führte uns auf fast gerader Linie nach Süden. Der Tag war sonnig und wir kamen gut voran. Über *Lichtenfels*, *Scheßlitz* und *Ebermannstadt* ging es meist auf kleinen Kreis- und Nebenstraßen unserem heuti-

gen Ziel entgegen. Irgendwann musste ich wieder tanken. Aber Tankstellen waren, in diesem doch ländlich geprägten Gebiet, äußerst selten. Mein Tachometer zeigte seit dem letzten Tankstopp 110 km an und daher wusste ich, noch ca. 10 km – 15 km dann wird der Tank leer sein. Die *NSU* hat leider keine Reservestellung am Benzinhahn, so dass ich bei der Kalkulation auf die Kilometerangaben des Tachos angewiesen bin. Doch ein Dorf nach dem anderen war tankstellenfrei! Nun versuchte ich wesentlich sparsamer zu fahren. Jedes Gefälle bin ich nun im Leerlauf hinunter gerollt. Erst kurz vor der Sohle habe ich den Gang wieder eingelegt, um mit möglichst viel Schwung die nächste Steigung zu meistern. Aber irgendwann war der Sprit dann halt doch alle. Kurz vor *Heiligenstadt* in *Oberfranken* blieb meine *NSU* mit leerem Tank stehen. Das war zwar ärgerlich, aber nicht so schlimm. Hatte ich doch einen Ersatzkanister mit ca. 4 l Benzin im Beiwagen. Nach wenigen Minuten konnten wir weiterfahren. Was mich dann aber doch etwas ärgerte, war die Situation, dass es keine drei Kilometer mehr zur rettenden Tankstelle in *Heiligenstadt* waren. Das wäre doch zu schön gewesen mit dem letzten Tropfen in die Tankstelle zu rollen.

Den Tankstopp nutzte ich auch gleich um den Ölstand zu kontrollieren und bei beiden Fahrzeugen nachzufüllen. Die *BMW* bekam HD-30 und meiner *NSU* gönnte ich das dickere HD-50. Bei all den Filzdichtungen und „*Solltropfstellen*“ der *NSU* hatte sich diese etwas dickflüssigere Ölqualität bewährt. Wir waren nun seit der Abfahrt vor einer Woche ca. 700 km gefahren. Die *NSU* benötigte „*nur*“ 800ml Öl. Mein Umbau der Getriebewellendichtung auf einen Simmering zeigte Wirkung. Laut *NSU*-Handbuch war ein Ölverbrauch von 1 Liter auf 300 km als normal anzusehen. Nun hatte ich den Ölverbrauch auf ca. 1/3 verringert. Die Verbrauchsdaten waren nun in dem Rahmen, der offiziell auch für die *BMW R24*, mit 1 Liter Öl auf 1000 km, angegeben war. Wobei unsere *R24* mit ihren ca. 500 ml auf 700 km da auch weniger verbrauchte als vom Werk angegeben.

Als wir dann eine Stunde später nach *Schnaittach* kamen, entschlossen wir uns nach einer Bleibe umzuschauen. Falls wir in dem Ort keine fanden, dann lag da ja mit *Lauf am Pegnitz* noch ein größerer Ort, mit größeren Chancen am Weg. Doch wir hatten Glück und fanden den *Gasthof Kampfer* in der Ortsmitte. Von unserem Zimmer aus hatten wir einen Blick auf den gegenüber liegenden Berg auf dem offensichtlich eine massive Festung thronte. In einem Gespräch mit einem älteren einheimischen



Festung Rothenberg



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

Gast beim Abendessen erfuhren wir, dass es die *Festung Rothenberg* ist. Sie wurde im 18ten Jh. Auf den Mauern einer mittelalterlichen Burg gebaut. In den späten 1980er wurde die Anlage der Öffentlichkeit wieder zugänglich gemacht.

Einmal im Jahr wurde nun auf dem Festungsgelände ein großes Open-Air Konzert mit mittelalterlicher Musik geboten. Unter anderem soll später auch „*Blackmore’s Night*“ dort aufgetreten sein. Das Konzert dieser Gruppe um *Richy Blackmore (Deep Purple)* und *Candice Night* haben wir leider verpasst, aber 20 Jahre später in der Klosteranlage *Hirsau* nachgeholt. Es war trotz Regen ein Highlight!

8. Tag Di. 26.08.97 Schnaittach – Nürnberg – Schnaittach 0 km (ÖPNV 50 km)

8. Tag	26.08.97				
Uhr		Ort / Aktion	BMW	NSU	Kosten
8.59		Bahnfahrt über Simmelsdorf nach Nürnberg		an 9.50	20.-
				Dürer Museum	10.-DM
				Katakomben	14.-DM
				Bier	8.-DM
				Wimmerl	29.-DM
				Technik Museum	8.-DM
				Postkarten & Briefmarken, Shampoo	10.-DM
				Bier, Bier, Bier	14.-DM
					<u>113.-DM</u>
17.49		Rückfahrt über Hersbruck nach Schnaittach			





REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

Diesmal nahmen wir uns wieder einen Tag Auszeit vom Motorradfahren und nutzten den Zug um nach Nürnberg zu fahren. Die Rückfahrkarte kostete 10.-DM pro Person. Kurz vor 9:00h ging es los. Nicht ganz 1h später waren wir am Hauptbahnhof in *Nürnberg*. Zunächst entschlossen wir uns die *Kaiserburg* am anderen Ende der Innenstadt zu besuchen. Wir haben allerdings noch warten müssen, bis die für Besucher geöffnet wurde.

Wir entschieden uns dann aber doch gegen eine Besichtigung der alten Gemäuer und haben stattdessen ein Besuch des *Dürer* Museums vorgezogen.



Blick von der Kaiserburg

Vom *Dürer* Museum aus hatte man auch die Kaiserburg im Blick. All die Kunstwerke die *Albrecht Dürer* geschaffen hatte waren schon beeindruckend. Vor allem wenn man weiß, dass er einige seiner Darstellungen, wie zum Beispiel das berühmte Nashorn, nur aus Beschreibungen weitgereister Personen gezeichnet hat.

Wir hielten uns aber nicht allzu lange in dem

Museum auf, denn der Durst und die Aussicht auf die traditionellen Nürnberger Würstchen mit Sauerkraut, waren zu verlockend. Natürlich durfte ein Bild mit dem „*Dürer* Hasse“ nicht fehlen, bevor wir uns stärkten.

Während wir etwas tranken und aßen, studierten wir die touristischen Angebote der Stadt. Dabei stießen wir auf eine Katakomben Tour, die für ca. 1h durch die Unterwelt von *Nürnberg* führte. Die Führung begann beim *Albrecht-Dürer* Denkmal. Da stiegen wir in das weitverzweigte Kellerlabyrinth ein. Es waren historischen Felsengänge der Hausbrauerei *Altstadthof*. Hier wurde das *Original Nürnberger Rotbier* gebraut und zur Reifung in den Felsengängen eingelagert. Später im Zweiten Weltkrieg wurden die Katakomben auch als Schutzbunker genutzt.

Nach diesem kühlen Aufenthalt in der *Nürnberger* Unterwelt waren wir wieder froh uns an der Sonne aufwärmen zu können. Nun besuchten wir die Stadtmauer und liefen auf und an ihr entlang. Dabei folgten wir den Schildern des offiziellen Stadtrundgangs, die zur Stadtmauer und an ihr entlang führten. Interessant wurde es für uns, als wir zum *Frauentor* kamen. Was wir vorher nicht wussten, dass diese Ecke das *Nürnberger* Rotlichtviertel war, bzw. immer noch ist.

Es war ja noch früher Nachmittag, aber trotzdem saßen bereits leicht geschürzte Damen an offenen Fenstern und in Schaufenstern, um so ihre Kundschaft anzulocken. Ein dieser Damen rief uns laut mit einer recht aggressiven Stimme hinterher, dass ich doch meine „*ALTE*“ wegschicken soll



Blick auf die Kaiserburg



Vor dem Dürer Museum



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023



Stadtrundgang

und sie mir wesentlich mehr zu bieten hätte. Wir reagierten nicht auf diese Anmache, machten uns aber mit unangenehmen Gefühl schnell vom Acker.

Etwas außerhalb der Altstadt gibt es auch heute noch das *Nürnberger Technik Museum*. Nach ca. 15 Minuten waren wir da. Uns interessierte naturgemäß hauptsächlich die Abteilung für historische Fahrzeuge. *Nürnberg* war über ein ½ Jahrhundert lang in Deutschland eine der führenden Industriestädte für Fahrzeugbau. Angefangen bei *Abako*, *DKW*, *Express*, *Herkules*, *Mars* über *Steib* bis hin zu *Triumph*, *Victoria*, *Zündapp* und *Zwerg*

Laut *Wikipedia* gab es bis zu 50 Firmen in Raum *Nürnberg* die sich mit Fahrzeugbau beschäftigten. Und es waren ja nicht nur Motorräder sondern auch Autos und Züge die in *Nürnberg* entwickelt und gefertigt wurden.

https://de.wikipedia.org/wiki/Nuernberger_Motorradindustrie

Historischer Überblick

Seit dem Jahr 1901 erschienen bei den *Nürnberger* Fahrradherstellern erste Zweirad-Prototypen mit von *Fafnir*, *Motosacoche* oder *Zedel* hergestellten Motoren.

Bald entstand eine Vielzahl neuer Marken und Manufakturen, so dass man in den 1920er Jahren um die fünfzig in *Nürnberg* und Umgebung zählen konnte. Die Weltwirtschaftskrise brachte allerdings für viele dieser kleineren Hersteller das Ende ihrer Aktivitäten.

Die Aufrüstung der Wehrmacht in den 1930er Jahren füllte dann bei nur wenigen Fabriken die Auftragsbücher. Die Typenvielfalt wurde stark eingeschränkt. Die Luftangriffe auf *Nürnberg* im Zweiten Weltkrieg führten zur weitgehenden Zerstörung vieler Fabriken.

Nach Ende des Krieges und dem Wiederaufbau der Produktionsanlagen baute man zunächst die Vorkriegsmodelle teils nur leicht verändert weiter, später ergänzt durch neue Zweiräder, die bis Mitte der 1950er Jahre hervorragende Absatzzahlen brachten. Im so genannten Wirtschaftswunder Westdeutschlands ging jedoch dann der Siegeszug der Motorisierung mit erschwinglichen Pkw (VW Käfer, Lloyd LP 600, BMW Isetta und anderen) voll zu Lasten des Zweiradabsatzes und so mussten gegen Ende des Jahrzehnts viele Werke mit anderen fusionieren oder ganz schließen.

Neben der großen Palette an Zügen und Motorrädern ist mir von den Ausstellungsstücken besonders der *Zündapp Janus 750* noch im Gedächtnis geblieben. Diese Konstruktion mit Front- und Heck-Tür, wobei die Passagiere und Fahrer Rücken an Rücken saßen, war schon eine kuriose Besonderheit. Er wurde auch nur 2 Jahre von 1957 – 1958 gebaut.

Nach dem ausgefüllten und abwechslungsreichen Tag fuhren wir kurz vor 18:00 h wieder zurück nach *Schnaittach*. Morgen sollte es durchs *Altmühltal* nach *Kehlheim* gehen.



Zündapp Janus 750



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

9. Tag **Mi. 27.08.97 Schnaittach – Weissenburg – Riedenburg** 234 km

<u>9. Tag 27.08.97</u>				
Uhr	Ort / Aktion	BMW	NSU	Kosten DM
8. ⁴⁵	Abfahrt / Übernachtung + Essen	2414	12252	305.-
10. ³⁰	Freystadt NSU - Steckachse Vorderradgabel abgerissen			
11. ²⁰	Weissenburg / tanken	2516	12342	27.-
		155 km 6.0 l	135 km 10.5 l	
	Bier, Therme			10.-
13. ⁰⁰	weiter ins Altmühltal / Bier bei Beilngries			8.-
16. ³⁰	Riedenburg - Nussbach	2648	12451	
	Tagesleistung 234 km		199 km	
	2 x Schweinshaxn im Gasthof Schloss Prunn			



Gleich nach dem Frühstück ging es wieder los. Gepackt und auf verstaut hatte wir unser Gepäck schon zuvor. Zunächst ging es an *Lauf a. d. Pegnitz* vorbei direkt nach Süden. Die Maschinen liefen wieder ohne Problem. Was das vorher mit den Zündkerzen für ein Thea-



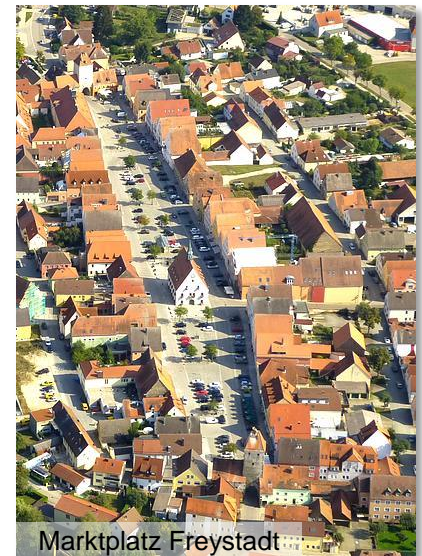
REPARA - TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

ter war, konnten wir uns nicht erklären. Aber es bestand ja nun, da diese Probleme nicht mehr auftraten, auch kein Zwang mehr intensiver nach den Ursachen zu forschen. Nach ca. 1,5 h machten wir eine Kaffeepause mit Blick auf die zentral stehende Kapelle in *Freystadt*. Mir ist der langgezogene Marktplatz, mit der Kapelle in der Mitte, deutlich in Erinnerung geblieben. Nach kurzem Aufenthalt ging es weiter in Südwestlicher Richtung nach *Weißenburg*.

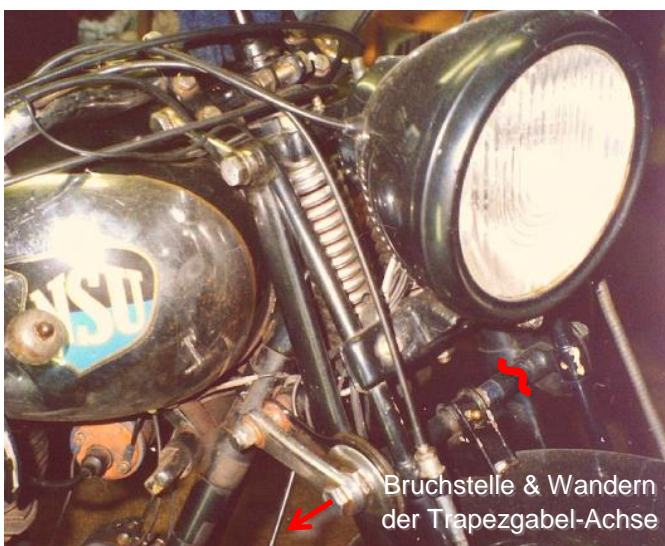
Wir fuhren nur Nebenstraßen durch zig kleinere Dörfer. Dort waren die Straßenverhältnisse mitunter nicht die Besten und man musste höllisch aufpassen um den Flickern im Asphalt auszuweichen. Doch es gab nicht nur holprige Flicker sondern auch richtige „Schlaglöcher“ und die wären für unsere Mopeds noch viel unangenehmer, da ja weder die *BMW* noch die *NSU* über eine Hinterradfederung verfügt. Kaum dass wir *Freystadt* verlassen hatten, da passierte es aber doch! Wir



Marktplatz Freystadt

fuhren durch einen Ort mit mehreren Kurven. Ich prüfte im Rückspiegel wohl gerade ob *Gudrun* noch hinter mir war. Als ich wieder nach vorne auf die Straße schaute, klaffte direkt vor mir ein mehrere zentimetertiefes, Tortenplatten-großes Schlagloch. Es lag zusätzlich in einer Rechtskurve, so dass mir ein Ausweichen nicht mehr möglich war, da ich bei solchen Kurven, wie üblich, mehr auf dem Beiwagen saß, als im Sattel. Das Einzige was mir blieb war meinen Griff am Lenker zu lockern, so dass der zu erwartenden Schlag nicht auf meine Handgelenke durchschlug. Und – **Kraawumm!** – Der Schlag war beträchtlich. Der Lenker kracht gegen meine Hände und die gesamte Vordergabel fing an zu schlingern. Ich musste alle Kräfte aufbieten um meine *NSU* wieder in die gerade Spur zu bringen.

Gudrun hatte meine Kapriolen gesehen und konnte daher dem Loch noch rechtzeitig ausweichen. Ich fuhr nun etwas langsamer weiter. Offensichtlich hatte meine *NSU*, bzw. meine Vordergabel, den Schlag gut verkraftet. Meine Handgelenke waren auch nur leicht lädiert, so dass wir ohne anzuhalten weiterfuhren. Doch nach wenigen Kilometern und einigen weiteren Kurven, stellt ich plötzlich fest, dass die untere, vordere Achse meiner Trapezgabel links ca. 8 cm seitlich herausragte. Aber auf der linken Seite saß die Mutter, welche die Achse in ihrer Position fixierte noch an Platz und Stelle. So ein „Scheiß!“



Wir hielten an einem Feldweg an um den Schaden zu begutachten und ggf. Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Es war schnell klar, da konnte ich nichts machen. Einen Ersatz für diese Achse hatte ich nicht. Vielleicht könnte man sie schweißen? Aber wir waren mitten auf dem Land und ob ich hier eine Werkstatt finden würde, welche diese heikle Arbeit machen könnte war auch fraglich.

Zunächst nahm ich meinem Gummihammer und klopfte die Achse wieder in ihren Sitz hinein. Sie schien ja irgendwo in der Mitte gebrochen zu sein, so dass die linke Gabelseite, in die die Achse in der Gabel



REPARA-TOUREN TEIL XI



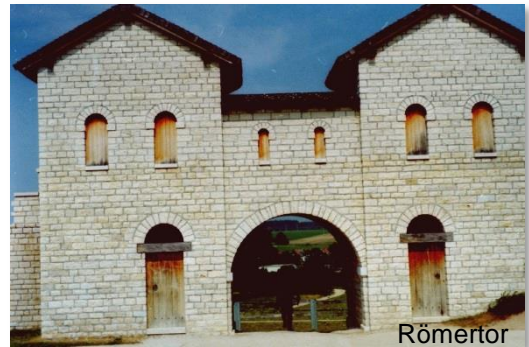
Martin Hofmann 1974 – 2023

verschraubt und mit einer Mutter gesichert war, weiterhin ein fixiertes Widerlager darstellte. Achte ich nun darauf, dass der rechte abgerissene Teil nicht allzu weit heraus wanderte, so konnte ich noch ohne größeren Ärger weiterfahren. So fuhren wir, mit dem Gummihammer griffbereit im Beiwagen liegend, etwas langsamer weiter. Alle 10 km bis 15 km, je nach Anzahl der Linkskurven, klopfte ich während der Fahrt die herausgewanderte Achse wieder in ihre eigentliche Position. Mit dieser Maßnahme hofften wir noch bis *Wartenberg* zu kommen, wo wir hofften, dass unseren Freund *Helmut* den Schaden beheben könnte. Er hatte ein Schweißgerät und das hoffentlich notwendig Geschick die Achse wieder zu reparieren.



So ging es nun weiter bis *Weißenburg*. Die Idee mit dem Hammer im Beiwagen funktionierte äußerst gut. Wir strichen zwar *Passau* aus unserem Reiseplan, aber den Abschnitt und Tagesetappe durchs *Altmühltal* bis *Kehlheim* wollten wir doch mitnehmen.

In *Weißenburg* besuchten wir zunächst das römische Kastell *Biricianis* mit dem restaurierten wuchtigen Nordtor. Das Kastell war ein bedeutender Posten an diesem *Limes*-Abschnitt. Trotz dieser imposanten Tor-Kulisse, war das dahinterliegende Gelände dann ernüchternd. Einige mit Betonplatten gekennzeichnete Grundmauern von ehemaligen Kasernengebäuden auf einer grünen Wiese. Das war alles was es noch zu sehen gab. Wir fuhren nach recht kurzem Aufenthalt in die Stadt und besuchten dort die Ausgrabungen der römischen Therme. Hier konnte man schon etwas mehr an Mauerwerk und Funktion des Römerbades sehen Da bekam man einen besseren Eindruck über die Lebensweise der ehemaligen Besitzer.



Wir tranken noch ein (*alkoholfreies*) Bierchen, tankten und wanden uns nun wieder nach Osten.



Ca.1h später fuhren wir bei *Treuchtelfingen* ins wunderschöne *Altmühltal* ein. Nun ging's in Mäandern immer an den Ufern der *Altmühl* entlang. Wir haben sowohl die Landschaft, wie



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

auch die Städte und Dörfer entlang der Strecke genossen. Die kurvenreiche Straße waren gut zu fahren und wir kamen unter dem gelegentlichen Einsatz meines Gummihammers gut voran. Nach ca. 80km machten wir in *Beilngries* noch eine Pause. Da wir nun schon nach 15:00h hatten und uns das Tal mit all den pittoresken Dörfern und historischen Städten, sowie die vielen imposanten Burgen und Klöster auf den umliegenden Bergen ungemein gefallen hatten, beschlossen wir möglichst bald nach einer Bleibe für die nächsten beiden Tage zu suchen.

Nach weiteren 30 km kurz hinter Riedenburg fanden wir direkt unterhalb der Burg *Schloß Prunn* in dem Ortsteil *Nußhausen* ein geeignetes Objekt. Es hieß „*Zum Schloß*“.

Das Gasthaus hatte zwar schon bessere Tage gesehen, aber wir waren zufrieden. Es lag Abseits von der neuen Hauptstraße, an einem Seitenarm der *Altmühl*, der durch den Bau des langen umstrittenen *Rhein-Main-Donau* Kanals entstanden war.



Schloß Prunn



Seitenarm der Altmühl

Vor allem die knusprige Schweinshaxe am Abend, haben uns aber von der Lokalität überzeugt. Der etwas verwilderte Seitenarm lud uns dann auch noch zu einem abendlichen Verdauungsspaziergang ein. Im Wasser spiegelt sich das imposant *Schloß Prunn* welches ca. 50m über und auf dem Felsvorsprung thronte.

Wir hatten gleich zwei Nächte gebucht, da wir am folgenden Tag zum Schloß hoch wandern wollten. In dem Gasthaus sammelten wir Prospekte mit Vorschlägen was wir am kommenden Tag alles Unternehmen könnten. Bei 2-3 Bierchen wurde der nächste Tag geplant. Die Wanderung sollt uns angefangen von *Schloß Prunn* nach *Riedenburg* auf das *Schloß Rosenberg* und entlang der *Altmühl*, bzw. Kanals, wieder zurück führen. Das *Schloß Rosenberg* lockte uns besonders, weil es dort ein Greifvogelzucht gab und auch noch gibt. Die Vorführung mit Adler und Geier, die am späten Vormittag angeboten war, hatten wir in unseren Tagesplan aufgenommen.



Auch wenn sich meine Gedanken ständig um den ärgerlichen Achsenbruch drehte, freute ich mich auf den *mopedfreien* Tag.



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

10. Tag

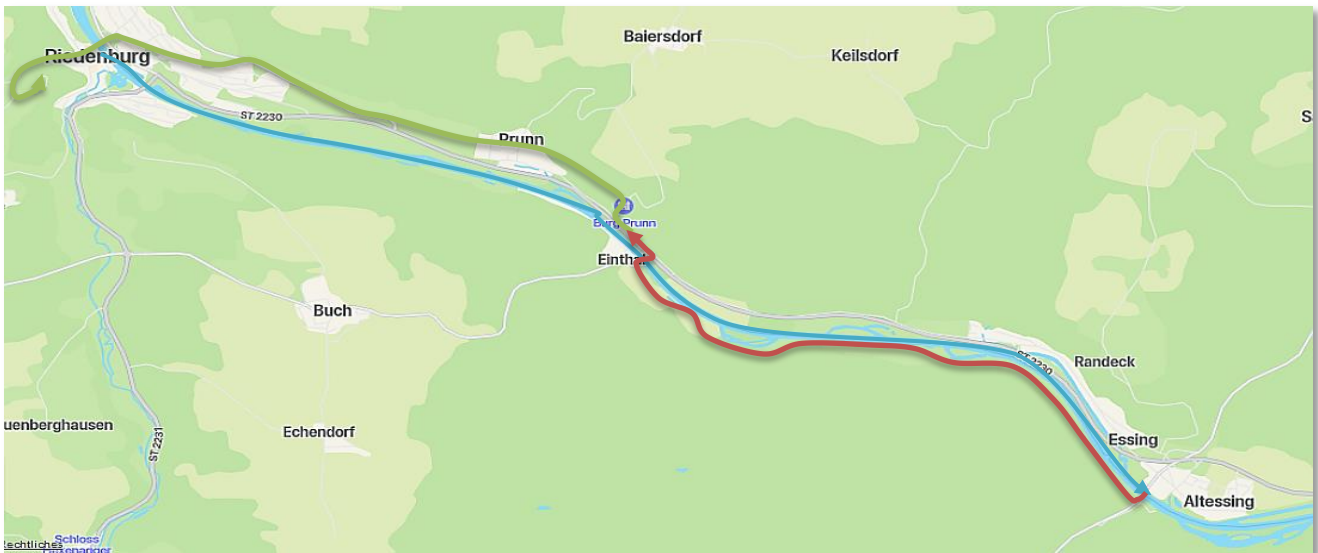
Do. 28.08.97

Nußhausen – Riedenburg – Essenz – Nußhausen

ca.

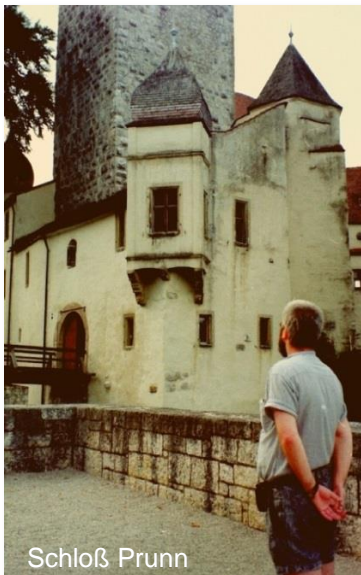
10. Tag 28.08.97

Uhr	Ort / Aktion	BMW	NSU	Kosten
8.45	-> Schloss Prunn			
9.15	-> Riedenburg an 10.30 Radfahrer, Bier			30.-
11.10	-> Rosenberg Greifvogelshow + Bier, Weisswurst			32.-
12.50	-> Riedenburg -> Essing mit Schiff + Bier			25.-
13.40	-> von Essing zurück zu			
16.00	Schloss Prunn + Bier + Führung langer Abend im Gasthof (~ 1.00 Uhr)			16.-



10 km

<<< Gleich nach dem Frühstück marschierten wir los. Zum *Schloß Prunn* brauchten wir trotz des Anstiegs nur 10 Minuten. Das Gemäuer war sehr eindrucksvoll, aber Besichtigen konnten wir das Schloss nicht, denn wir waren viel zu früh dran. Da wir aber zur Greifvogel Vorführung auf der *Rosenburg* sein wollten, haben wir nicht gewartet und sind gleich in Richtung *Riedenburg* aufgebrochen. Gegen 10:30h hatten wir das ca. 6km entfernte *Riedenburg* erreicht.



Schloß Prunn



Weg nach Riedenburg

Nach einer kurzen Pause in der Stadt sind wir zur *Rosenburg* aufgestiegen.



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

Wir hatten Glück. Eine 1/2h nach unserer Ankunft fing die äußerst eindrucksvolle Greifvogel-Vorführung an.



auf der Rosenberg



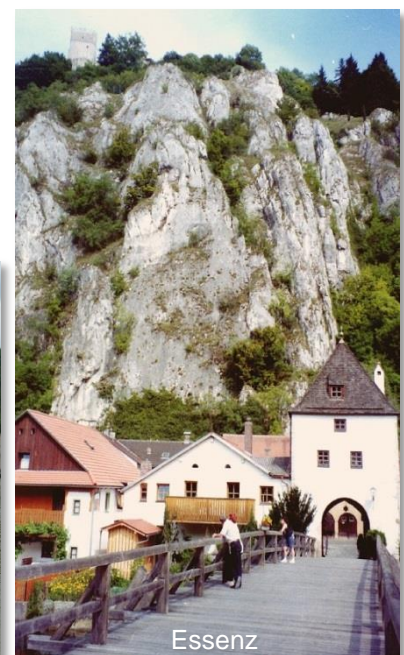
Neben Weißkopfadler und den Falken, die im Tiefflug über die Köpfe der Zuschauer flogen, um nach der angebotenen Beute zu schnappen, war der riesige Geier besonders beeindruckend.

Nach der Vorstellung besuchten wir noch die Burgschänke um den Flüssigkeitsverlust auszugleichen und kamen dabei zu dem Entschluss, dass wir auf den Rückweg zu unserem Gasthof mit der „Altmühl-Perle“ von Riedenburg nach Essenz fahren, um von dann dort die ca. 3,5 km entlang dem Altmühl-Radweg zurück zu gehen. Um 12:00h fuhr das Schiff unterhalb beider Burgen ab. Wir genossen bei schönstem Wetter die 50 minütige Fahrt vorbei an Schloß Prunn und unserer Bleibe nach Essenz. Essenz liegt ebenfalls äußerst hübsch an der Altmühl.

Kurz vor 14:00h waren wir wieder in unserer Unterkunft. Nun starteten wir einen erneuten Versuch das Schloß Prunn zu besichtigen. Diesmal hatten



Die „Altmühlperle“ und Rosenberg & Riedburg



Essenz



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

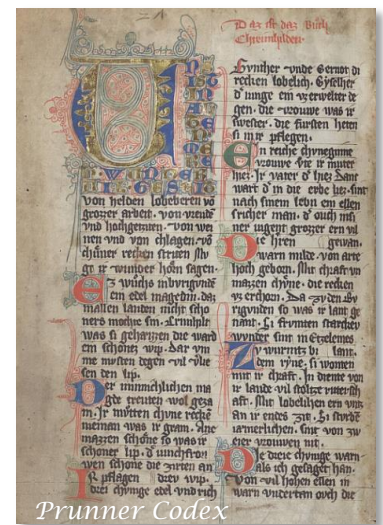


Blick von der "Altmühlperle" auf Schloß Prunn

wir mehr Glück als in Früh. Die Führung um 16:00h haben wir mitgemacht. Aber erinnern an das Interieur des Schloßes habe ich nach dieser langen Zeit leider nicht mehr.

Was noch einigermaßen präsent ist, ist einer der wenigen Abschriften des Nibelungenliedes, welches auf Schloß Prunn geschrieben sein soll, bzw. gefunden wurde.

Info aus dem WEB: Im späten Mittelalter muss Prunn auch kulturell von überregionaler Bedeutung gewesen sein: Nach dem Tod des letzten Fraunberger-Grafen 1566 fand Wiguläus Hund, Geschichtsschreiber und Hofrat Herzog Albrechts V., auf der Burg den so genannten „Prunner Codex“, die viertälteste vollständige Handschrift des Nibelungenliedes – des berühmtesten mittelhochdeutschen Heldenepos. Die Handschrift gelangte 1575 nach München in die herzogliche Bibliothek und befindet sich heute in der Bayerischen Staatsbibliothek



An was ich mich aber noch sehr lebhaft erinnere, ist der nun folgende Abend, denn er sollte noch recht lang und lustig werden.



G. Fischer

Unser Wirt, er hatte ein lustiges, freundliches Wesen, erinnerte mich entfernt an den jungen *Gotthilf Fischer*. Er hatte dazu auch noch einen schwäbischen Akzent, was den Eindruck bei mir wohl auch verstärkte.

Er gesellte sich nach unserem Abendessen zu uns an den Tisch. Wir waren inzwischen die einzigen Gäste. Das Gasthaus „Zum Schloß“ lebte und überlebte wohl nur durch die Tagesgäste und weniger durch Übernachtungen bzw. Gäste die am Abend zum Essen kamen. So wunderte es nicht, als unser Gastgeber fragte, ob wir nicht noch ein paar Tage bleiben wollten. Unsere beiden Oldtimer, die werbewirksam vor seinem Haus parkten, hatte wohl einige Gäste angelockt, die bei ihm nachfragten was für Modelle das seien und gleich noch etwas tranken, bzw. verzehrten. So hatte er wohl an dem Tag etwas mehr Zulauf als üblich. Unser Gastwirt erzählte uns von seinem bewegten Leben als Koch und den vielen Stationen die dabei durchmachte. Nach einer ersten Runde Schnaps folgte die Nächste. Er fragte uns auch immer wieder, ob wir noch „EINEN“ wollten. So kamen bis 1:00h morgens doch ein paar Bierchen und Schnäpse zusammen.

Die große Überraschung kam für uns dann am folgenden Morgen, als wir unsere Rechnung der beiden letzten Tage bekamen. Hat doch unser Wirt nicht nur seinen Schnaps der erste der Schnapsrunde auf der Rechnung, sondern alle anderen folgenden Schnäpse die er mitgetrunken hatte ebenfalls. Ein geschäftstüchtiger Schwabe eben!



REPARA-TOUREN TEIL XI

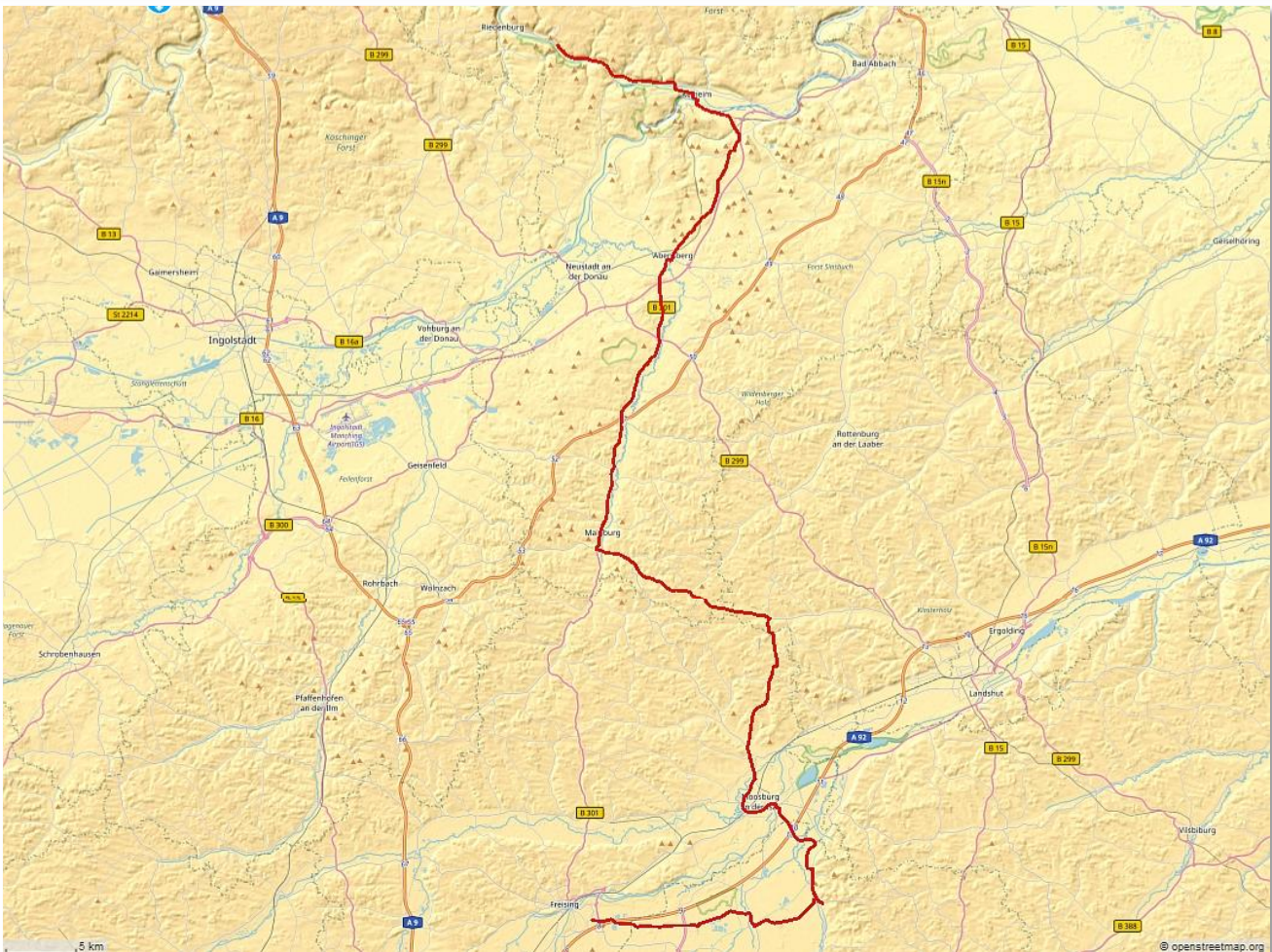


Martin Hofmann 1974 – 2023

11. Tag Fr. 29.08.97 Nußhausen – Wartenberg - Freising 112 km

11. Tag 29.08.97

Uhr	Ort / Aktion	BMW	NSU	Kosten
9.00	Abfahrt / Übernachtung + Essen	2648	12451	230.-
10.15	Abensberg / tanken	2675	12476	
		159 km 6.0 l	134 km 10.5 l	31.-
11.15	Mainburg / Kaffeepause + Essen			24.-
13.30	Wartenberg / bei Johanna und Helmut schweißen des Achsbotzens, tauschen des Rücklichtes			
19.30	weiter nach Freising an 20.00	2760	12550	
	Tagesleistung	112 km	99 km	



Um 9:00h ging's schon wieder los. Wir wollten auf dem kürzesten Weg nach *Wartenberg* fahren, da ich wegen der gebrochenen Achse im Gabelbereich keine weiteren Experimente mehr wagen wollte. Bei *Johanna* und *Helmut* in *Wartenberg* hatten wir uns tags zuvor schon telefonisch angemeldet. Wir wussten, *Helmut*, u.a. Motorradfahrer einer *Ural M72* aus den 60er Jahren, war handwerklich hochbegabt, hatte ein Schutzgas-Schweißgerät und konnte damit auch umgehen. Wir hofften, dass er die gebrochene Achse meiner Vorderad-Gabel wieder fixen könnte. So wichen wir von unserem ursprünglichen Plan, entlang



REPARA - TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

der Donau weiter nach Passau zu fahren, ab und fuhren nun Richtung Süden. Der Gummihammer, um die defekte Achse wieder in Position zu klopfen, lag weiterhin griffbereit im Beiwagen. Da wir nun aber eher breitere „B“-Straßen, mit nur wenigen Schlaglöcher und engen Kurven, befuhren benötigte ich mein Korrektur-Werkzeug nicht mehr so oft, wie noch bei der Fahrt durch das Altmühltal.

In *Mainburg* gönnten wir uns noch eine Pause, bevor wir die letzten 35 km zu unserer „Notwerkstatt“ angingen. Die Fahrt durch die *Hallertau* ließ mich das Malheur mit der gebrochenen Achse schier gar vergessen. Die Sonne schien vom „bayrischen“ blau-weißen Himmel, unsere Mopeds liefen inzwischen wieder ohne verbrauchte Zündkerzen und es war Hopfenernte. Das hieß, Traktoren mit, von Hopfensträngen überfüllten Anhängern, die nicht nur hinten am Boden schleiften sondern auch rechts und links herunterhängen, zwangen zur langsameren Fahrweise. Der Gegenverkehr war, durch die oft sehr ausladende Beladung der Anhänger, wesentlich schlechter einzusehen. Unser Oldtimer waren halt auch nicht dafür geeignet schnell an den Treckern vorbei zukommen. Aber das Hinterherhackern hatte uns diesmal recht wenig gestört. Denn der Duft, der von den reifen Hopfendolden ausging, war so betörend aromatisch. Wir genossen es regelrecht.



Kurz nach 13:00h trafen wir bei *Johanna* und *Helmut* ein. Während sich *Gudrun* und *Johanna* über die die alten & neuen Zeiten an der Uni *Freising* unterhielten sind *Helmut* und *Meinereiner* gleich ans Werk gegangen. Das rechte längere Teil der Achse konnten wir nach Entlastung der Gabel recht leicht entfernen. Aber wie wir das links eingeschraubte kurze Bruchstück herausbekamen, kann ich mich nicht mehr erinnern. Aber irgendwie hatten wir es dann doch geschafft.

Helmut schleifte bei beiden Teilen an den Bruchkanten ringsherum eine kleine Phase. Danach passten wir die Bruchstücke wieder exakt linear zusammen und er setzte die ersten Schweißpunkte. Vorsichtig ohne allzu viel aufzutragen hat er dann die Achse ringsherum geschweißt. Die eigentliche aufwändige Arbeit begann aber nun erst! Denn wir mussten den Überstand der Schweißnaht wieder auf das Achsen-Maß abschleifen. Mit feile und Schmirgelpapier ging es ans Werk. Frei nach dem Motto „Nur mit Geduld & Spucke ... fängt man auch eine Mücke“ haben wir es geschafft. Ich denke *Helmut* hatte dabei die Hauptarbeit geleistet. Nach dem die reparierte Achse wieder erfolgreich in der Gabel montiert war gab es noch ein ausgiebiges Abendessen vom Grill.

Da wir für diesen Abend aber schon in *Freising* bei *Gudruns* Eltern *Wilma* & *Berthold* angekündigt waren, verließen wir unsere „Retter in der Not“ so gegen 19:00h. Ca. eine halbe Stunde später trudelten wir in *Freising* ein und wurden mit offenen Armen empfangen.

Die Geschichten die wir dann am Abend über unsere bisherige Reis erzählen konnten ernteten von *Berthold* überwiegend Kopfschütteln. Aber irgendwie hatte ich auch das Gefühl, das er unseren Improvisationssinn und Durchhaltevermögen Respekt gezollt hat.

Der nächste Tag war nur für *Wilma* und *Berthold* und Rundgang durch *Freising* reserviert. Unseren „Mopeds“ gönnten wir wieder einen Pause.



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

12. Tag Sa. 30.08.97 Freising 0 km

12. Tag 30.08.97

Uhr	Ort / Aktion	BMW	NSU	Kosten
	Bosch / Rücklichter 2Stück 6V 5W			10.-
	Kaufland / Rummikub, Port etc.			45.-

Nach einer recht unruhigen Nacht, die ausklappbare Couch war doch nicht so bequem wie sie aussah, nahmen wir das gemeinsame Frühstück mit *Gudruns* Eltern ein. Danach gingen *Gudrun* und ich in die Stadt um Kleinigkeiten einzukaufen. Offensichtlich war mal wieder eines der Rücklichter kaputt vibriert. Ich besorgte bei *Bosch* gleich ein zweites 5W Birnchen, als Ersatz.

Außerdem haben wir für *Wilma & Berthold* noch das Spiel *Rummikub* besorgt, denn bei den alljährlichen Besuchen der Zwei in *Rheinstetten*, verbrachten wir zusammen regelmäßig damit lustige Stunden. Nun konnten die Beiden Zuhause schon mal üben, bevor es im nächsten Frühjahr bei uns wieder „scharf“ zur Sache ging.

Unsere Fahrzeuge waren hinter der Scheune unter dem Ausladenden Vordach abgestellt. So waren sie auch vor Regen geschützt. Regen war allerdings nicht in Sicht. Wir hatten weiterhin super-schönes Sommerwetter. Am Nachmittag tauschte ich noch die defekte Rücklicht-Birne, damit das Motorrad für den Ausflug am nächsten Tag wieder Einsatzbereit war.



Parken hinter der Scheune

13. Tag So. 31.08.97 Freising – Anzing – Freising 112 km

13. Tag 31.08.97

Uhr	Ort / Aktion	BMW	NSU	Kosten
13. ³⁰	nach Anzing zu Heike und Uli	2760	12550	
	Abdichtung der NSU Ventilkapseln, entleeren der linken undichten BMW Gabelmanschette			
	Werkstatt, Lager, Biergarten			25.-
20. ⁰⁰	zurück nach Freising an 21. ⁰⁰	2861	12639	
	Tagesleistung	101 km	89 km	

Kurz nach dem Mittagessen, wahrscheinlich gab es den traditionellen Schweinebraten und ein *Extra-Wammerl* für mich, brachen wir zu der 50 km Fahrt nach *Anzing* auf. Wir besuchten dort *Heike & Uli*. Mit *Uli*, den ich schon seit meiner Anfangszeit in *München* kenne, war ich 1984 auf seiner *Triumph „Bonneville“* in *England*.



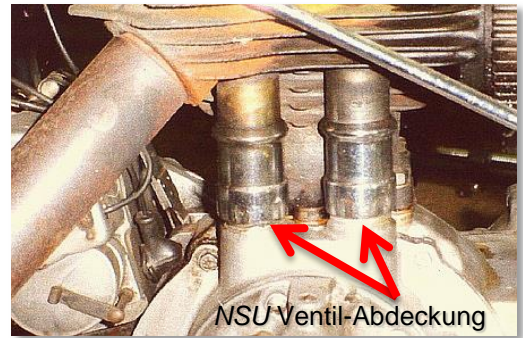
REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

Bei den Beiden in *Anzing* angekommen stellten wir relativ schnell fest, dass mein *NSU* im Bereich der Ventil-Manschetten mehr Öl verlor, als zuvor. *Uli* bot sich auch gleich an, mir dabei zu helfen diesen Mangel zu beheben.

Aber auch *Gudruns BMW* zeigte eine leicht verölte Vorderrad-Felge. Einer der beiden Gummibalge an der Vorderrad-Gabel war mal wieder undicht. Einen verölter Vorderrad-Reifen war natürlich höchst gefährlich, so dass wir auch da unbedingt Abhilfe schaffen mussten, bevor wir zurück fahren.



Leider passierte es inzwischen regelmäßig, so alle 3-4 Jahre, dass die Balge spröde wurden und dann das Gabel-Öl auf das Vorderrad tropft, obwohl das Motorrad inzwischen nur noch für Spazier- und Urlaubsfahrten benutzt wurde, ansonsten aber geschützt in der Werkstatt, bzw. Garage stand. Die Qualität der nachgebauten Ersatzteile ließ wirklich zu wünschen übrig. Als ich die *BMW R24* Ende der 1970er Jahre restaurierte, beließ ich es bei den originalen Gummibälgen, da sie trotz eines Alters von ca. 30 Jahren noch weich und frei von Rissen waren. Erst etwa 10 Jahre später waren sie so verbraucht, dass man Neue brauchte.

So fuhren wir von *Ulis* Wohnung zu seiner Werkstatt, die nur ein paar Straßen weiter in einer alten Scheune untergebracht war. Dort hatte er auch sein Lager für seine patentierte Messezelte, mit denen er damals sein Geld verdiente.

Während wir bei der *NSU* den Öl-Fluss mit etwas Teflon[®]-Band im Gewindebereich minimieren konnten, war es bei der *BMW* nicht so einfach. Einen neuen Balg hatte ich nicht in meinem Ersatzteile-Sortiment dabei. So blieb uns nichts anderes übrig, als die ca. 150ml Öl kontrolliert abzulassen, so wie Felge und Reifen von dem bereits ausgelaufenen Öl zu befreien. Die Rest-Schmiere in dem betroffenen Gabelholm sollte für die restlichen 350 km nach Rheinstetten ohne weiteres reichen. Danach war aber ein der Tausch beider Balge angesagt.



Nach den einigermaßen erfolgreichen Reparaturen, war es Zeit für den Biergarten „*Zum Wilderer*“ im *Anzinger* Forsthaus. Die Zeit verging wie im Fluge, so dass wir uns erst so gegen 20h auf den Heimweg nach Freising machten.

Die Fahrt verlief nun wieder ereignislos. Nach einer guten Stunde trafen wir wieder bei meinen Schwiegereltern ein. Ein weiteres Abendessen, welches uns *Wilma* offerierte mussten wir aber ablehnen.

Da unsere Reiseroute durch die vorherigen Ereignisse nun komplett durcheinander geraten war, haben wir den ursprünglich geplanten Besuch bei *Bärbel & Klaus* in *Wiedergeltingen* kurzfristig abgesagt. Als nächstes Ziel standen nun *Ulla & Axel* in *Stuttgart* auf dem Plan. Falls nix dazwischen kommt, sollten wir es morgen schaffen.



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

14. Tag

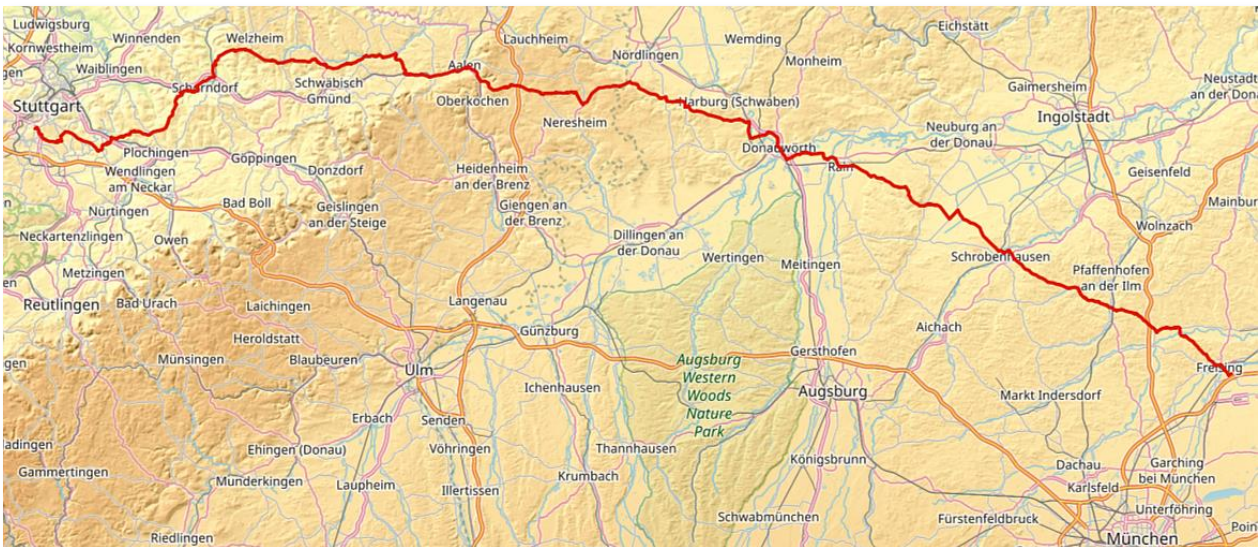
Mo. 01.09.97

Freising – Stuttgart

269 km

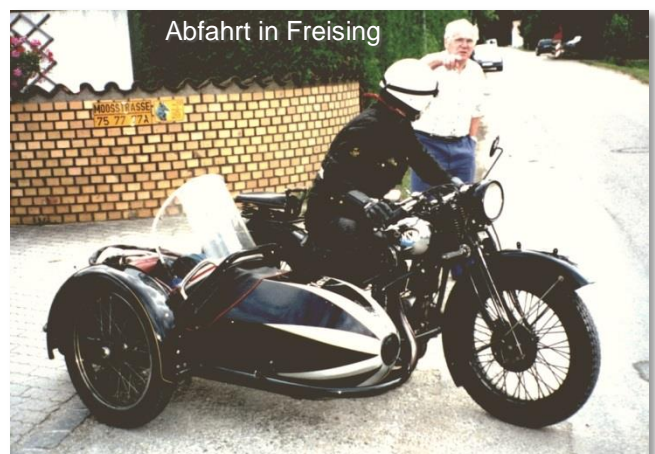
14. Tag 01.09.97

Uhr	Ort / Aktion	BMW	NSU	Kosten
10. ¹⁵	Abfahrt / tanken	2861	12639	35.-
		186 km 7.5 l	12.5 l 163 km	
12. ¹⁵	Rain a. Donau / Essen	2951	12715	28.-
13. ¹⁵	weiter			
14. ⁴⁵	bei Neresheim / tanken	3016	12766	26.-
		155 km 5.5 l	9.5 l 127 km	
	Öl Nachschub	1 l	1 l	15.-
18. ⁰⁰	über Aalen - Mögglingen - Altdorf - Welzheim - Esslingen - Ostfildern zu Ulla und Axel	3130	12860	
	2 x BMW Auspuff angeschraubt, Gewinde nicht mehr vorhanden!			
	Tagesleistung	269 km	221 km	



Für die heutige Etappe wählten wir die vermeintlich direkteste Route nach *Stuttgart*. Dass wir bei einer etwas südlicheren Route, über *Dillingen a.d. Donau*, *Giengen a.d. Brenz* und *Göppingen*, 30-40 km gespart hätten, konnten wir unseren Straßenkarten nicht entnehmen.

Um 10:00h war alles Gepäck wieder im Beiwagen verstaut. Wir bedankten uns herzlich bei meinen Schwiegereltern für die großartige Verpflegung und die „Couch“. Dass wir darauf doch nicht so gut geschlafen hatten, haben wir aber nicht erwähnt. *Berthold* ließ es sich nicht nehmen uns aus dem Hof auf die, eigentlich wenig befahrene, Straße zu dirigieren, weil die Ausfahrt wegen der 3 m hohen Hecke unübersichtlich war.





REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023



Zunächst gab er mir Bescheid. Gudrun folgte in kurzem Abstand ohne seine Anweisung, da Berthold nun von einem ankommenden Auto abgelenkt war. Gleich um die Ecke gab es eine Tankstelle, bei der wir unsere Tanks wieder auffüllten.

Wir fuhren weiter durch *Freising*, am *Domberg* und an der Uni vorbei, die uns noch von unserer *Oberdinger* Zeit (1980 – 1985) bekannte Strecke, über *Allerhausen* nach *Schrobenhausen*. Von dort wählten wir dann eine etwas südlichere Route, die in Richtung

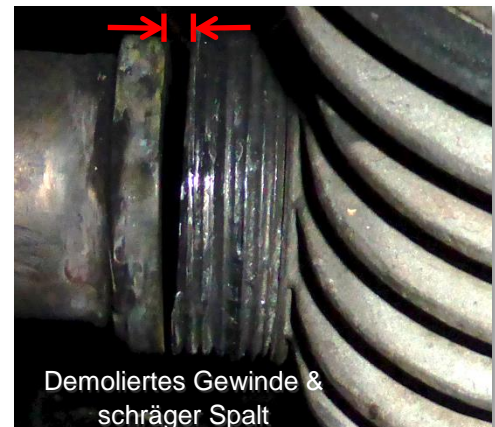
Donauwörth führte. Nach mehr als 1/3 der Tagesetappe, in *Rain a.d. Donau*, machten wir die erste Pause für ein kleines Mittagessen.

Nach 155 km war in *Neresheim* wieder das auffüllen unserer Tanks notwendig. Beide Maschinen benötigten auch jeweils 1 Liter Öl.

Über *Aalen* und *Altdorf* ging es darauf hin nach *Welzheim*. Da *Axel & Ulla* im Südosten von *Stuttgart* wohnten und wir nicht durch die halbe Stadt fahren wollten, haben wir uns für die Route über *Esslingen* auf die *Ostfildern* entschieden. Kurz nach *Esslingen* machte mich *Gudrun* auf sich aufmerksam, indem sie ihr Licht einschaltete. Wir hielten an einem günstigen Platz an. Ihre *BMW* war ungewöhnlich laut geworden und ein metallisches Klingeln war zu hören. Die Ursache war leicht zu finden. Die Auspuffmutter am Zylinderkopf hatte sich gelöst und war den Krümmer entlang herunter gerutscht. Der kupfernen Dichtring war bereits verloren, so dass ein 2-3mm Spalt zwischen Zylinderkopf und Auspuff-Krümmer klaffte. Da diese Stelle ziemlich heiß war, habe ich mich erst, nach einer kurzen Zigarettenpause, mit meinen Lederhandschuhen geschützt, ans Werk gemacht. Aus meiner Ersatzteilkiste habe ich einen neuen Dichtring geholt und die Überwurfmutter wieder aufgeschraubt. Mit dem Hakenschlüssel versuchte ich nun die Mutter wieder fest anzuziehen. „Versucht“ deshalb, weil die Auspuff-Mutter auf dem Gewindestutzen durchdrehte. Bei den demolierten ersten drei Gewindegängen war das eigentlich irgendwann zu erwarten. Es gab zwar einen Punkt an dem die Schraube einen größeren Widerstand zeigte, aber wenn man ihr noch den letzten Tick an Festigkeit geben wollte, dann drehte sie plötzlich wieder leichter. „So ein Mist! Na, bis zu *Axel & Ulla* wird's halten“, dachte ich. Noch war das Gewinde nicht vollständig ausgelutscht.

Aber nach nur wenigen Kilometern hatten wir das gleiche Malheur. Als die *BMW* wieder lauter wurde hat *Gudrun* gleich reagiert und ist stehen geblieben. Diesmal war die Dichtung zwar noch an Platz und Stelle, aber die Mutter war schon wieder deutlich lose vibriert. Es waren nun aber nur noch ca. 10 km bis zu unserem Tagesziel. So entschied ich mich für ein erneutes vorsichtiges Anziehen der Überwurfmutter bis zum größten Widerstand und einer vielleicht etwas wirkungsvolleren Reparatur bei unseren Gastgebern, sobald die Maschine genügend abgekühlt war.

Auf den verbleibenden Kilometern nach *Stuttgart* überlegte ich fieberhaft wie ich die Auspuff-Mutter so fixieren konnte, so dass wir am folgenden Tag zumindest die





REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

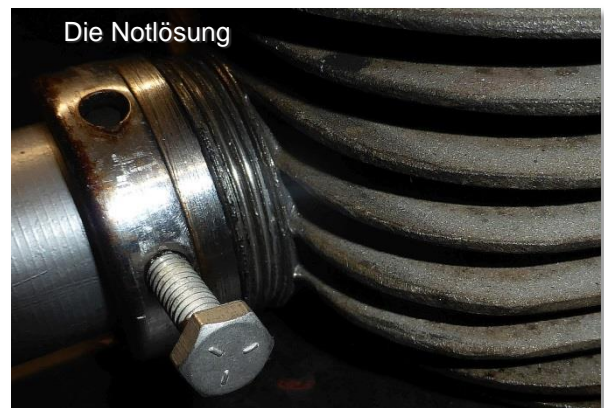
letzten 110km von *Stuttgart* nach *Rheinstetten*, ohne weiteren unfreiwilligen Halt überstehen konnten.

Ich überlegte auch, warum die äußeren Gewindegänge so malträtiert aussahen. Ich erinnerte mich, dass ich Ende der 80er Jahre, auf meinen damals neuen Edelstahl-Krümmer, einen Flansch anschweißen lies. Leider war dieser Flansch-Ring ca. 1mm stärker als der beim originalen Krümmer. Außerdem hatte die Krümmer-Form nicht 100% gepasst, so dass es beim Anschluss zum Zylinder einen ca. 2 mm Höhenversatz gab. Als Muster für *BMW* Krümmer-Nachbau hatte ich damals, in der Annahme dass die Maße mit dem der *R24* identisch seien, den von der *R23* genommen, die ja zu diesem Zeitpunkt noch zerlegt bei mir in d Werkstatt im Regal lag. Leider gab es doch marginale, nicht erkennbare Unterschiede, die nun zu dieser Passungengenauigkeit führten.

Dazu kam auch noch, dass durch meine Höhenkorrektur der Flansch auch nicht 100% parallel zum Gewindestutzen abschloss. Es entstand ein schräger Spalt mit einer Abweichung von guten 1 – 2 mm. Ich hatte zwar untere die Rahmenbefestigung des Krümmers angepasst um den Höhenversatz auszugleichen, aber den leicht schrägen Spalt am Zylinder-Gewinde konnte ich nicht kompensieren. Diesen Spalt musste nun halt die Kupferdichtung ausgleichen. Durch all diese kleinen „*Unebenheiten*“ konnte ich leider nur die ersten drei der sechs Gewindegänge benutzen, um den Krümmer am Zylinder zu fixieren. Das Anschlussgewinde stand dadurch permanent unter Stress und irgendwann gibt der Klügere nach. In diesem Fall war es halt das weichere Gewinde des Guss-Zylinders.

Durch die beiden Not-Stopps hatten wir ca. 1h verloren, so dass wir erst gegen 18:00h bei *Axel & Ulla* ankamen. Wir wurden mit großem „*Hallo*“ empfangen. Nach einem kurzen Bericht über die vergangenen Ereignisse, wollte ich mich dem heutigen Problem widmen.

Sobald der *BMW* Motor und das Krümmer-Rohr nicht mehr ganz so heiß waren, versuchte ich meine vage Idee in die Praxis umzusetzen. Die Löcher in der Auspuff-Mutter für den Grip des Hakenschlüssels, wollte ich nutzen um ggf. eine Schraube einzudrehen welche dann auf dem Gewinde klemmt und ein Lösen der Mutter verhindert, oder zumindest erschwert. In meinem Sammelsurium an Kleinteilen fand ich tatsächlich eine passende Schraube. Sie war zwar etwas zu lang, aber sie klemmte zumindest. Die verbleibende 100km nach Hause sollte es halten.



Wie nahezu bei jeder Urlaubsfahrt hatte uns auf dem Rückweg der „*Stalltrieb*“ erwischt. Wir hatten in den letzten vier Tagen kein einziges Bild gemacht und schauten, dass wir so schnell als möglich wieder nach Hause kamen. Auch bei den Pannen war nie der Gedanke da, diese mit einem Bild zu dokumentieren. Es war viel wichtiger eine schnelle Lösung zu finden, damit wir weiterfahren konnten. Da heißt aber auch, dass viele der Bilder, zum besseren Verständnis, erst im Nachhinein entstanden sind.



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

15. Tag Di. 02.09.97 Stuttgart - Rheinstetten 100 km

<u>15. Tag 02.09.97</u>				
Uhr	Ort / Aktion	BMW	NSU	Kosten
11.00	Abfahrt	3130	12860	
11.30	Vaihingen / tanken	3161	12887	27.-
		145 km 5.5 l	10.0 l 121 km	
13.00	zurück in Rheinstetten	3230	12947	
	Tagesleistung	100 km	87 km	



Da unsere letzte Etappe nur noch ca.100 km waren, was in etwa 2 Stunden Fahrzeit zu bewältigen war, ließen wir uns mit dem Aufbrechen Zeit und bekamen noch ein ausgiebiges Frühstück mit frischen Brötchen serviert. Um 11:00h waren wir wieder abfahrtbereit. Wir nahmen die B10 nach Karlsruhe, da wir die Strecke gut kannten und keine zusätzliche Umwege mehr fahren wollten. In Vaihingen gab es dann noch einen kurzen Tankstopp. Ansonsten gab es keine unerwarteten Vorkommnisse, so dass wir plangemäß gegen 13:00h bei uns glücklich wieder in Rheinstetten eintrafen. Ich denke, meine Notlösung, mit der Konter-Schraube in der Überwurfmutter, hatte gehalten was ich mir davon versprach. Zumindest habe ich keine gegenteilige Notiz gefunden.

Gleich nach dem Auspacken riefen wir noch die Eltern und unsere Freunde Axel & Ulla an, um die erfolgreiche, pannenfreie Heimkehr zu verkünden und uns nochmals für die gemeinsame Zeit zu bedanken.

Statistik

Ich sortierte und listete alle Ausgaben und Tachostände. Wir hatten für die 15 Tage nicht einmal 2000,-DM benötigt was ca. 65,-DM / Person & Tag bedeutete.

Außerdem bestätigte sich erneut meine Vermutung, dass der Tachometer der NSU um mehr als 10% weniger anzeigt als real gefahren. Der Vergleich zwischen BMW und NSU Tacho-Werte bedeuten sogar 16% geringere Anzeige. Gut zu wissen!



REPARA-TOUREN TEIL XI

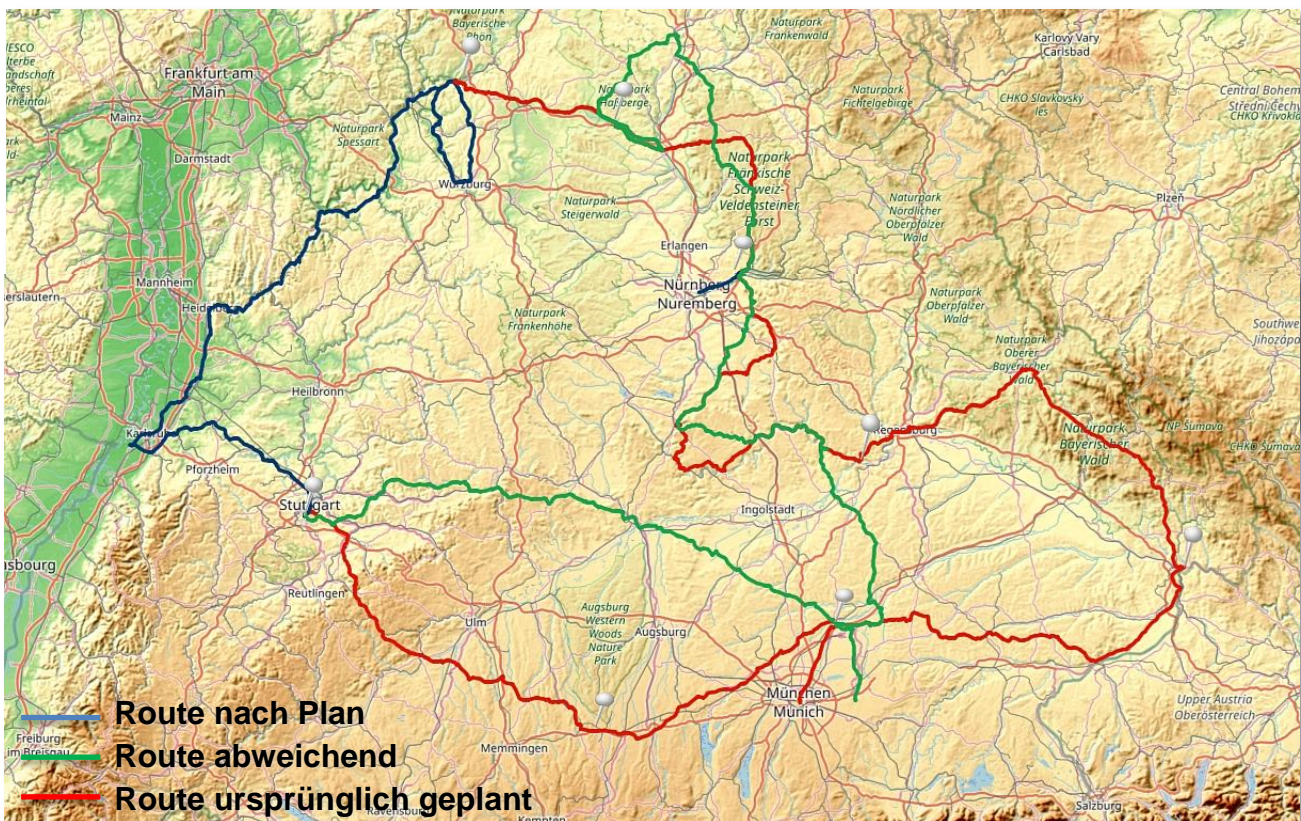


Martin Hofmann 1974 – 2023

	BMW	NSU	Kosten
Tacho Start	1662 km	11632 km	
Tacho Ziel	<u>3230 km</u>	<u>12947 km</u>	
Gesamte Strecke lt. Tachometer	<u>1568 km</u>	<u>1315 km</u>	
Benzin / Öl Gesamtverbrauch	63,9 l / 1,0 l	99,2 l / 1,8 l	338,- DM
Verbrauch auf 100 km Bezug BMW (NSU)	4,1 l	6,3 l (7,54 l)	
Ersatzteile			19,- DM
6x Übernachtung in Gasthöfen			556,- DM
Essen, Kultur und Mitbringsel			<u>977,- DM</u>
Gesamtkosten			<u>1890,- DM</u>

Mit ca. 1,8 Liter Öl auf den ca. 1600 km konnte ich auch sehr zufrieden sein. Statt einem Liter Öl auf 300 km, wie es im NSU Handbuch von 1935 steht, waren es nun gerade mal 1/3 des Wertes.

Dass die Planung (**1576 km**) mit dem Wert des BMW Tachometer (**1568 km**) so gut übereinstimmte, obwohl wir die Strecke nach Passau komplett ausließen, ist wohl Zufall. Moderne Navi-Technik gibt mir für die gefahrene Strecke 1410 km, also 150km weniger, an. Zumindest wenn man die Karte anschaut wird es plausibel.



Hier der Strecken-Vergleich zwischen originalem Plan und der tatsächlich gefahrenen Route. **BLAU** bedeute Fahrt nach Plan, **GRÜN** ist die gefahrene Strecke die vom ursprünglichen Touren-Plan abwich und **ROT** ist die geplante Strecke die wir dann doch nicht fuhren.



REPARA-TOUREN TEIL XI



Martin Hofmann 1974 – 2023

Nachwehen

Wenige Tage nach der erfolgreichen Tour durch Bayern erstellte ich eine Liste mit Ersatzteilen um die *BMW* wieder auf Vordermann zu bringen. Glücklicherweise gab es *Martin Kornhas*, der keine 10km von uns, ein Ersatzteile-Geschäft für *BMW*s aus den 50er Jahren im Rheinhafen hatte. Ich besorgte mir seine aktuelle Preisliste und kalkulierte die voraussichtlichen Kosten. Danach vergab ich dann den Auftrag.

Rheinstetten, den 09.09.1997

Benötigte Teile für *BMW R 24* (Preise in DM lt. *Martin Kornhas* Preisliste Stand 03.97)

4 x	Zylinderfußmutter	2,10 DM	8,40 DM
2 x	Deckeldichtung	6,50 DM	13,- DM
	50 cm Benzinschlauch garneflochten		6,00 DM
1 x	Fußschalthebelkeil		10,70 DM
4 x	Gabelverschlußdichtung	2,00 DM	8,00 DM
1 x	Batteriengummiband		9,50 DM
1 x	Abdrückschraube f. Anker		9,90 DM
1 x	Zylinderkopf Überholung (Anlage: Kopf mit Ventilen + Federn)		288.60 DM
1 x	Auspuffgewinde-Reparatur (Anlage: Kopf ohne Ventile)		89.80 DM
			<u>443.90 DM</u>

Das Entfernen des defekten und Anschweißen eines neuen Gewindestutzens kostete damals ca. 90 DM. Da ich aber noch einen weiteren *R24* Kopf hatte, den ich auf bleifreies Benzin umbauen lassen wollte, habe ich den auch gleich zur Reparatur mit eingeplant.

Doch ein neues Gewinde löste das Problem der fehlenden Passgenauigkeit des Krümmers mit dem Zylinderkopf nicht. Daher brachte ich dann zwischen zwei großen Löchern der Überwurfmutter zunächst eine Bohrung für ein M4er Schraubchen ein. Mit dieser Maßnahme konnte ich nun die Überwurfmutter vor dem unbeabsichtigten Aufdrehen schützen in dem ich eine M4 Schraubchen zum Kontern einschraubte. Im Laufe der nächsten Jahre brachte ich allerdings noch ein zweites M4 Gewinde an, da sich auch die eine kleine M4 Schraube ab und zu löste und die Überwurfmutter sich dann wieder durch Vibrationen aufzudrehen begann. Hin und wieder ein Check vor der Abfahrt sollte das in Zukunft verhindern. Mit diesem Notbehelf habe ich dann die nächsten 25 Jahre überdauert, bis 2023 ein erneuter Tausch des Zylinderkopfes wegen ausgelutschtem Gewinde notwendig wurde. Da hat sich die vorausschauende Reparatur 1997 eines zweiten Kopfes schon bewährt. Vielleicht sollte ich doch noch an der Passform des Krümmers arbeiten um die Parallelität zu verbessern und den ggf. auch den Flansch etwas abschleifen, so dass die Überwurfmutter mehr als 3 Gewindegänge nutzen kann. Da halte ich es nun wie unser „Kaiser Franz“ : „Schau mer amol“

