



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Inhaltsangabe:

22x NSU-BMT (1999 - 2023) ca. 4000 km	2
1. NSU-BMT 24. Juni 1999 bei Andi 0 km	2
2000 Frühjahr Jochen & Gabi beim Oldtimer – Treffen in Dahn ca.160 km.....	2
2000 Juli bei Jochen & Gabi ca. 140 km	3
2001 August „Hockenheim Classics“ ca. 140 km	4
2. NSU-BMT 09. Juni 2002 in Neckarmühlenbach 0 km	7
3. NSU-BMT 13. Juli 2003 in Walldorf ca. 150 km.....	8
4. NSU-BMT 13.06.2004 in Bad Friedrichshall Nordbahnhöfle 0 km	12
5. NSU-BMT 04.09.2005 in Bad Friedrichshall Nordbahnhöfle 0 km	12
6. NSU-BMT 17.06.2006 in Neckarsulm 0 km	12
7. NSU-BMT 07. – 09.Sept. 2007 Weilrod / Taunus ca. 540 km	13
1. Tag Do. 06.09.2007 Rheinstetten – Bad Kreuznach ca. 150 km	15
2. Tag Fr. 07.09.2007 Bad Kreuznach – Weil an der Rod ca. 120km	18
3. Tag Sa. 08.09.2007 Rundfahrt Weilrod – Feldberg – Weilrod ca. 70km.....	20
4. Tag So. 09.09.2007 Weilrod – Würges – Mainz ca. 70km	23
5. Tag Mo. 10.09.2007 Mainz – Maikammer – Rheinstetten ca. 150 km.....	24
8. NSU-BMT 13. – 15. Juni 2008 in Eichsfeld-Effelder 0 km	25
9. NSU-BMT 19. – 23. Juni 2009 in Löff-Mosel ca. 610 km.....	25
1. Tag Fr. 19.06.2009 Rheinstetten – Löff ca. 240 km	25
2. Tag Sa. 20.06.2006 Löff – Loreley – Löff ca. 145km.....	28
3. Tag So.21.06.2009 Löff – Oberwesel ca. 40km.....	35
4. Tag Mo.22.06.2009 Oberwesel 0km.....	35
5. Tag Di. 23.06.2009 Oberwesel – Rheinstetten ca. 180km.....	36



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

22x NSU-BMT (1999 - 2023) ca. 4000 km

1. NSU-BMT 24. Juni 1999 bei Andi 0 km

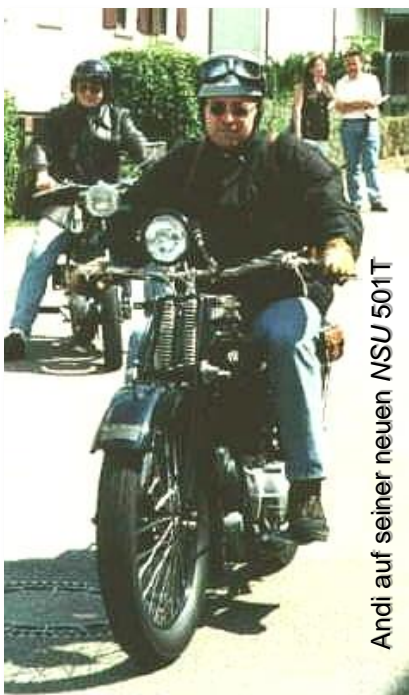
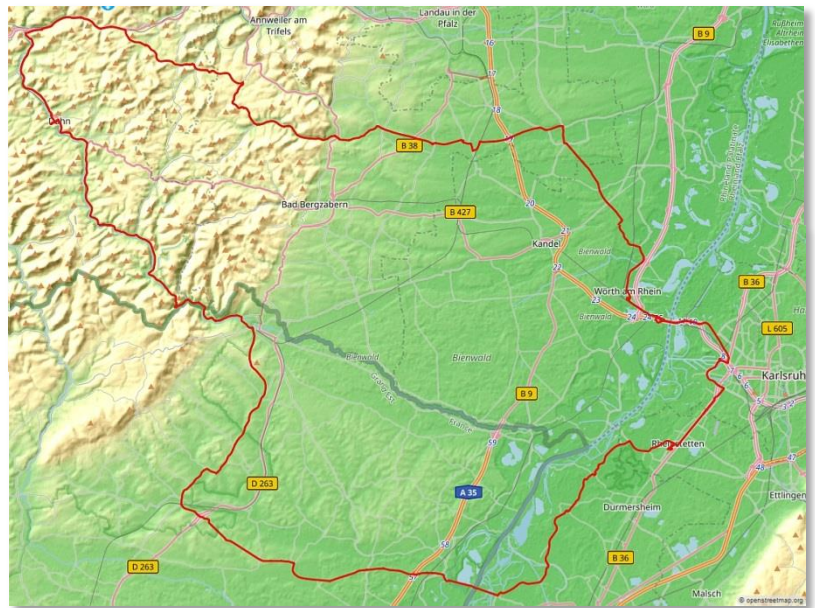
Auch wenn das Treffen von NSU Blockmodellen und ggf. diverser anderer Oldtimer-Motorräder bei *Andi* damals noch nicht „NSU-BMT“ (**NSU-Block-Modell-Treffen**) genannt wurde, so wird es doch in dieser Serie so genannt, da es der Auftakt einer langen Serie war. Damals konnte sich keiner der Teilnehmer vorstellen, dass es solche Dimensionen annehmen wird, dass man die teilnehmenden Motorräder auf 50 Stück limitieren müsste. Es war ein äußerst privates Treffen von gerade wohl einer Handvoll Freunden, die alle dem gleichen Hobby frönten und ein NSU-Blockmodell ihr Eigen nannten. Da ich davon nichts wusste, konnte ich naturgemäß auch nicht daran teilnehmen.

2000 Frühjahr Jochen & Gabi beim Oldtimer – Treffen in Dahn ca.160 km

Auch wenn ich die Zeitschrift „Motorrad Classic“ inzwischen nicht mehr abonniert hatte, so kaufte ich mir gelegentlich doch das ein oder andere Heft, wenn mich ein oder zwei Artikel darin auffielen. Immer interessant waren auf alle Fälle die Kleinanzeigen, auch um die Wertsteigerung der „Schätzchen“ zu verfolgen. Ich nehme an, dass ich aus einem dieser Hefte von einem Oldtimer Treffen in *Dahn* erfuhr.

Ob wir übers *Elsass* nach *Dahn* fuhren, oder die direktere Route über *Bad Bergzabern* wählten kann ich nicht mehr sagen. Es ist aber sehr wahrscheinlich, dass wir unsere, fast schon traditionelle „Erste Frühlingsausfahrt“ Route ins *Elsass* wählten.

Was ich aber noch sicher weiß, dass uns auf dem Treffen *Jochen & Gabi* ansprachen. Es stellte sich heraus, dass *Jochen* mehrere NSU



Andi auf seiner neuen NSU 501T

Block T Modelle in seiner Werkstatt hatte und zumindest eines davon fahrbereit war. *Jochen* erzählte uns von dem Treffen bei *Andi* und das es im *Kraichgauer* Gebiet rund um *Neckarsulm* eine kleine Gruppe gibt, welche sich intensiver mit dieser speziellen NSU Modell-Reihe beschäftigt. Wenn wir Lust hätten könnten wir ja in ein paar Wochen zu seinem Hoffest nach *Waldangelloch* kommen um diese Leute zu treffen. Da wären neben den NSU Blockmodell-Fahrer auch noch weitere Bekannte mit Oldtimer dabei. So tauschten wir die Adressen und sagten auch unser Kommen zu.



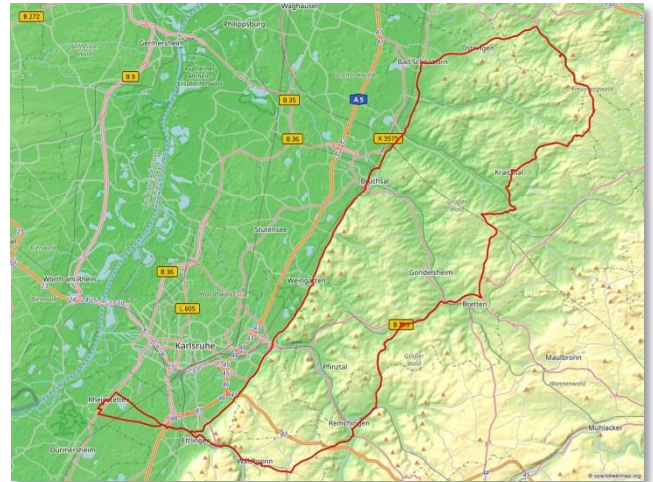
REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

2000 Juli bei Jochen & Gabica. 140 km

Wie versprochen sind wir im Juni (oder war es Juli?), zu dem Hoffest, von Gabi & Jochen in Waldangelloch, gefahren. Für die Hinfahrt wählte ich eine Route quer durch den Kraichgau. Nur wenige Kilometer vor unserem Ziel, in Tiefenbach, hatten wir noch eine kleine Panne. Die Kupplung an der BMW löste sich nicht mehr zu 100%. Es krachte beim Schalten und der Leerlauf war nur schwer einzulegen. Ich hatte keine Ahnung was der Grund für die Veränderung war, aber das Problem war recht schnell behoben. Ich musste nur die Stellschraube für den Kupplungszug etwas straffer stellen und schon konnte wieder ausgekuppelt werden.



Hoffest bei Gabi & Jochen



NSU – Sonderschau
Hier sind wir richtig

Es war mal wieder so typisch. „Keine Ausfahrt ohne Reparatur“ und sei sie noch so klein! Hauptsache ich hatte mal wieder schwarze, ölerschmierte Finger. Nach nicht ganz 2h waren wir angekommen.



1. Ausfahrt mit der neuen NSU-Clique

Das orangefarbene Plakat „NSU – Sonderschau“ zeigte uns überdeutlich, dass wir hier richtig waren. Jochen empfing uns überschwänglich und stellt uns allen vor. Nach ersten Öl-, bzw., Benzingesprächen, mit Jochen, Andi & Co., sowie Kaffee & Kuchen, haben wir noch eine kleine Ausfahrt durch das Angelbachtal gemacht. Wohin wir genau gefahren sind weiß nicht mehr. Nur dass wir dann mit der B3 den direkteren Heimweg gewählt hatten. Doch vor unserer Heimfahrt haben wir noch ausgemacht, dass wir uns am 2. Oktoberwochenende, auf der alljährlichen Veterama in Mannheim, um 12:00h an der Glaskuppel treffen werden. Der Anfang war gemacht und der Kontakt sollte lange halten. Auch der 12:00h Treff auf der Veterama war dann Jahre lang ein fester Bestandteil des Besuches.



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

2001 August „Hockenheim Classics“ ca. 140 km

Anfang August bekamen wir einen Anruf von *Jochen*. Er und ein paar seiner Oldtimer-Freunde hatten sich bei der „Hockenheim Classics“ zum als Teilnehmer angemeldet. Das hieß, dass man mit seinem Oldtimer ins Motodrom einfahren und im Fahrerlager aufstellen durfte. Leider konnte jemand aus dieser ursprünglichen Gruppe nun doch nicht mitfahren, so dass nun diese Eintrittskarte verfallen wäre. Da hatte *Jochen* an mich gedacht und gefragt ob ich Lust hätte am 28. August mitzukommen. Und was soll ich sagen? ja natürlich hatte ich Lust!

Ich fuhr in aller Früh zu *Jochen & Gabi* nach *Waldangelloch*. *Gabi* ist bei *Jochen* im Beiwagen seiner *NSU 501T* mitgefahren. Zusammen sind wir dann nach *Waldorf* gefahren um uns dem Rest der Mannschaft anzuschließen. Wir waren so um die 6-8 Motorräder. Gut erinnern kann ich mich auch noch an den olivgrünen *NSU-Chopper*. Wer sonst noch mitgefahren ist, ist mir leider entfallen.



Wir stellten uns im Fahrerlager angekommen, in Reih & Glied mit den anderen historischen Motorräder auf. Was es da nicht alles gab. Mehr oder weniger bekannte Modelle aus 5 Jahrzehnten. Vertreten waren Marken wie z.B. *BMW*, *DKW*, *Hoffmann*, *Moto-Guzzi*, *Nimbus*, *NSU*, *Tornax*, *Victoria*. Es waren auch Kuriositäten dabei, wie die französische *Monet Goyon* mit den zwei Lehnsesseln für Fahrer und Beifahrer. Ich fühlte mich unter all diesen Schmuckstücken richtig wohl.



Neben den Motorrädern waren auch Rennwagen aus den 50er und 60er Jahren, sowie auch Vorkriegs-Oldtimer aus den 20er & 30er, den frühen Zeiten des Automobilsports zu sehen. Die Hallen an der Boxengasse waren gefüllt mit diesen Raritäten. Aber das Objekt welches mir am besten in Erinnerung blieb, war ein *Mercedes SSK* Rennwagen von 1928/29 (?). Auf diesen Oldtimer wurde man aufmerksam, da sich vor der Halle eine Unmenge an Zuschauern drängte. Leider war hier das Fotografieren nicht erwünscht, so dass



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

ich nun auch keine eigenen Bilder von der skurrilen Aktion habe, die sich da einem bot. Das

Fahrzeug wurde für ein Schau-Rennen auf dem Hockenheimring vorbereitet. Mehrere Herren in weißen Overalls und weißen Handschuhen, eigentlich passend zu der sterilen Atmosphäre der Halle, in der nur dieses Fahrzeug stand, schraubten an dem 7 Liter 6 Zylinder Motor die Start- Zündkerzen mit niedrigem Wärmewert ein um den Motor auf Betriebs Temperatur zu bringen. Danach, für das Rennen, sollten dann die Kerzen mit den höheren Werten eingesetzt werden. Der Vorgang wurde für die Zuschauer extra kommentiert. Nun wurde



American LaFrance Speedster Bj.1916

mit einem Elektromotor (*statt Handkurbel*) versucht den Boliden zu starten. Klappte leider nicht, so dass der Vorgang mit dem Kerzenwechsel erneut zelebriert wurde. Ca. 20 Minuten später scheint es dann doch geklappt zu haben. Ich hatte die Halle bereits verlassen als von der Ferne ein infernalisches Dröhnen zu hören war. Nur gut, dass ich bereits einen gewissen Abstand hatte. Das waren bestimmt mehr als 120 Dezibel.



Mercedes SSK Bj.1929
6 Zylinder, 7069 ccm, 200PS/190 km/h

Gegen Mittag wurden wir gefragt, ob wir bei einer 20 Minuten langen Rundfahrt für historische Motorräder auf dem 2,6 km langen „*Kleinen Hockenheim Kurs*“ mitfahren wollten. So

eine Chance kommt so schnell nicht wieder. Daher war es keine Frage, dass ich zusagte. Und 20 Minuten unter Rennbedingungen sollten für doch kein Problem sein, für jemanden der, wenn es darauf ankommt, auch stundenlang im Sattel saß.



Hockenheimring „*Kleiner Kurs*“ 2,6km

Fahrerlager

Boxengasse
Fahrzeughallen



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Zum Start waren wir dann so ca. 40 Motorräder jeglicher Couleur angetreten. Ich glaube von Jahrgang 1920 bis 1970 und 100 cm³ bis 1200 cm³ war alles dabei. Wir erhielten noch eine kurze Einweisung über das Verhalten auf der Strecke, vor allem, dass wir auf die langsameren Rücksicht nehmen sollten, und die wichtigen Flaggen wie Vorsicht Hindernis, und das Ende des Rennens, angezeigt mit der schwarz-weiß karierten Flagge.

Und dann ging's mit hinter dem Start-Wagen mit einer moderat gefahrenen ersten Runde los. Danach fuhr das Begleitfahrzeug in die Boxengasse und der „*Kleine Kurs*“ war eröffnet. In den ersten drei Runden habe ich mich noch richtig wohl gefühlt. Ich versuchte meinen Fahrstil so zu optimieren, damit ich bei der nächsten Runde die 8 Kurven des Kurses noch ideale und noch schneller anfahren konnte. Bald hatte ich auch schon eine 4 Zylinder *F/N* (1918?) und die 250er *Monet Goyon* (1924) überrundet. Aber die waren ja wesentlich älter als meine *NSU* und konnten sowohl in der Kubikzahl, als auch bei den PS werten, nicht konkurrieren. Ich lag zur besseren Schwerpunktverlagerung bei Rechts-Kurven auf dem Beiwagen und bei Links-Kurven saß ich neben dem Sattel, um mit möglichst hoher Geschwindigkeit den Kurs fahren zu können.

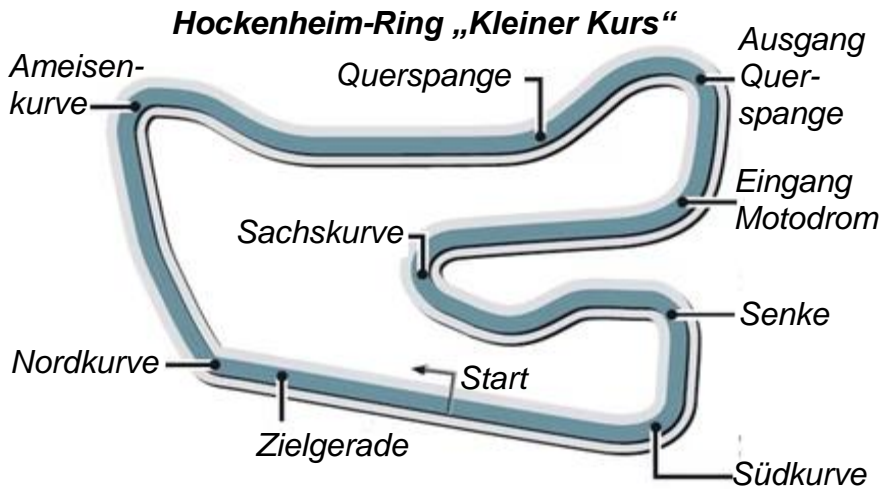


Nach ca. 10 Minuten in der 4. oder 5. Runde, bzw. nach ca. 10 km bis 12 km, wurden mir aber die pausenlosen Turnereien auf meinem Gespann bereits zur Qual. Die Oberschenkel schmerzten durch die permanente Belastung, die Schulter meldet sich auch schon. Ich fühlte am ganzen Körper Ermüdungserscheinungen. Ich dachte bereits ans vorzeitige aufgeben. Aber dann auf der langen Zielgeraden konnte ich mich wieder etwas erholen, bevor es wieder in das Kurvenlabyrinth ging. Außerdem wollte ich natürlich diese einmalige Möglichkeit auf dem Hockenheim-Ring „zu räubern“ vollends ausnutzen. Aber als dann die finale



Martin Hofmann 1974 – 2023

Flagge geschwenkt wurde, war ich auch nicht böse. Das Rennen war ein großartiges Erlebnis. Während des Rennens haben professionelle Fotografen in der *Sachskurve* Bilder gemacht.



Eine Stunde später konnte man die Bilder im Din A4 Format kaufen. Das ließ ich mir natürlich nicht nehmen und habe mir den Schnappschuss für 10,- DM gekauft.

Wir waren dann auch noch kurz im Hockenheimring Museum. Aber dort waren überwiegend Rennmaschinen und ihre Geschichte ausgestellt. Dafür hatte

ich aber nur begrenztes Interesse hatte.

Am späten Nachmittag verabschiedete ich mich von Jochen & Co. und fuhr überglücklich auf der B36 die 60km nach Hause.

2. NSU-BMT 09. Juni 2002 in Neckarmühlenbach 0 km

9. Juni 2002 - Treffen für NSU Blockmodelle

Hallo NSU-Freunde,
das 3. NSU-Treffen für T / TS - Blockmodelle findet am Sonntag, den 9. Juni 2002 statt.

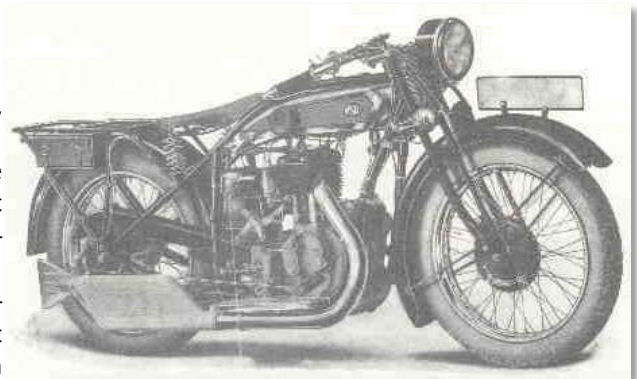
Treffpunkt ist ab 10.00 Uhr im Biergarten der Gaststätte Neckartal in Neckarmühlbach (Nähe Neckarsulm). Dort besteht die Möglichkeit zu einem kleinen zwanglosen Treffen mit Erfahrungsaustausch.

Danach geht's ab ca. 13.30 Uhr zu einer Ausfahrt auf Nebenstrecken durch den Kleinen Odenwald. Als kleine Besonderheit werden wir mit zwei der (selten gewordenen) Fähren den Neckar überqueren.

Im Anschluss an die Ausfahrt ist „open end“; wer dann noch Zeit und Lust hat, kann den Tag gemeinsam mit den anderen ausklingen lassen.

Wer Interesse hat, mit seiner T oder TS teilzunehmen, sollte sich einfach kurz per Email (mail@motorradklassiker.de) oder telefonisch (07136/6442) bei mir melden (begrenzte Teilnehmerzahl). Teilnehmern, die eine Übernachtung (Camping oder Zimmer) benötigen, kann ich gerne behilflich sein.

Gruß
Andi Jankowitsch
www.motorradklassiker.de



Neckarmühlbach (ca. 100 m nach Ortseingang rechts ab) ← Gundelsheim

↑ B27

Offenau

↑ B27

A6, Ausfahrt
Neckarsulm Nord / Bad Friedrichshall

PS: Das Blockmodell-Treffen ist ein kleines Treffen und soll es auch bleiben. Also: bitte nix großes mit riesiger Teilnehmerzahl erwarten. Dafür erwartet Euch ein intensiver Erfahrungsaustausch mit vielen (neuen) persönlichen Kontakten. Und wie immer gilt: "keine Pokale", dafür gibt's aber auch keine Anmeldegebühren o.ä.).



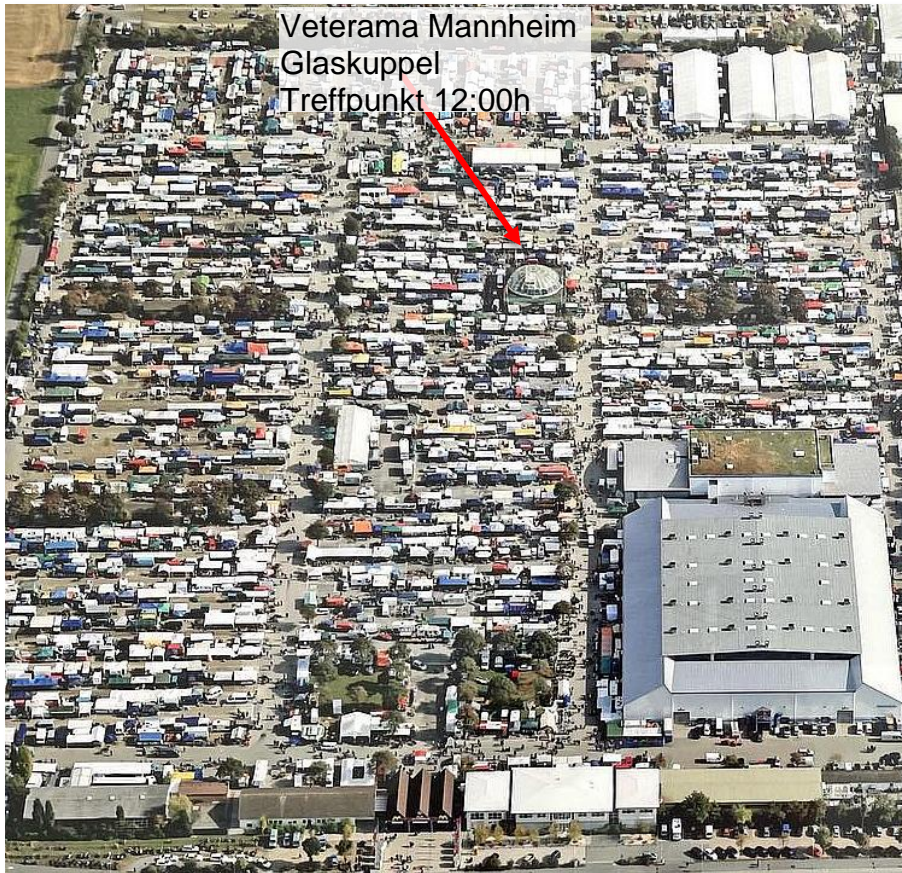
REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Das war die Einladung von Andi. Aber leider war ich fast den gesamten Juni geschäftlich in *Kanada* und den *USA* unterwegs. So konnte ich an diesem Treffen leider nicht teilnehmen.

In seiner Einladung für 2002 schrieb Andi von dem 3ten *NSU*-Treffen für Blockmodelle, was dann später offensichtlich korrigiert wurde. Vielleicht hat man das Hoffest bei Jochen final nicht mehr berücksichtigt.



Aber wir, Jochen, Andi, Lutz, Uli und andere *NSU* Blockmodell-Fahrer trafen uns wie abgesprochen am 2. Oktober-Wochenende wieder auf der *Veterama Mannheim* um 12:00h, an der Glaskuppel.

Dort eröffnete mir *Jochen*, dass er und *Andi* für das nächste Jahr ein weiteres *NSU* Blockmodell-Treffen in *Walldorf* plane. Man gebe mir rechtzeitig Bescheid, so dass ich den Termin ggf. bei meinen Geschäftsreisen berücksichtigen könnte.

Versprechen konnte ich zu diesem frühen Zeitpunkt nichts, aber der Wille, dabei zu sein, war da.

3. NSU-BMT

13. Juli 2003 in Walldorf ca. 150 km



Privates Münch Museum

In diesem Jahr hat es dann geklappt. Ich war an dem angesagten Termin nicht auf Geschäftsreise und konnte daher an dem Treffen teilnehmen.

Der Treffpunkt war ein Privat-Museum im *Walldorfer* Industriegebiet. Es gehörte *Wilhelm Groh* einem Sammler, der überwiegend die legendäre *Münch-Mammut* von *Friedel Münch* sammelte. Ich verabredete mich mit *Jochen* bei ihm Zuhause. Danach fuhren wir gemeinsam zu dem Treffpunkt.



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023



Uli's 501TS mit originalen NSU Beiwagen

Von außen war es eine unscheinbare Lagerhalle, die aber gefüllt war mit so ziemlich allen *Münch Mammut* Modellen, die gefertigt worden sind. Daneben waren auch noch *NSU TT Autos*, deren 4 Zylinder-Motoren, das Aggregat der *Mammut* waren, sowie weitere diverse *NSU* und *Horex* Motorräder ausgestellt. *Uli* hatte seine restaurierte *501T* mit originalem *NSU* Beiwagen in diesem Museum als Dauerleihgabe eingestellt.

Wir bekamen eine fachmännische Führung durch *Friedel Münch* bei der, neben seiner Historie bei *Horex* und den klassischen *Münch-Mammuts* aus den 60er & 70er Jahren, vor allem das aktuelle *Münch-Mammut* Projekt hervorgehoben wurde. *Friedel Münch* war bereits zweimal an seiner Vision, „*Das perfekte Motorrad*“ zu erschaffen, gescheitert. Nun gab es seit 1997 einen neuen solventen Investor, der versprach, dass *Friedel Münch* mit der neuen *Mammut 2000* seine Vision erfüllen könne. Es hat sich zwar final für *Friedel Münch* als leeres Versprechen gezeigt, da der Geldgeber nur Namen wollte, aber die meisten seiner revolutionären Ideen aus Kostengründen nicht verwirklichen wollte. Trotzdem kam es zu einer Fertigung der „*Mammut 2000*“. Obwohl angeblich schon mehr als 30 Interessenten bereits zugesagt hatten **86.000,- DM** für ein Motorrad zu zahlen, wurde die Fertigung nach nur 15 Stück gestoppt, da selbst dieser hohe Verkaufspreis nicht kostendeckend war. Der Investor hatte zu diesem Zeit bereits 25.000.000 DM in die Entwicklung gesteckt und dann die Reißleine gezogen um das Groschengrab zu beenden.



Wilhelm Groh erklärt uns Friedel Münchs Historie



1. Prototyp der Mammut 2000



Finale Mammut 2000 Seriennummer 001



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Äußerst gelungen fand ich die Idee, eine alte Motorradwerkstatt aus den 1920er Jahren, in dem Museum zu integrieren.



Benzinggespräche vor dem Museum

Nach der Museumstour gab es vor der Halle heiße Würstchen und Getränke. Es standen 6 – 8 Blockmodelle und ca. 5 weitere Oldies im Hof. *Andis* und *Jochens* Werben hatten da schon eine nette, illustre Gesellschaft zusammen gebracht.



Jochen sendet liebe Grüße an Gudrun



Vorbereitungen zur Abfahrt

Gegen frühen Nachmittag startete unsere gemeinsame Ausfahrt. Sie führte zunächst zu *Wilhelm Grohs* Haus in *Walldorf*. Dort gab es noch einen Kaffee, etwas Gebäck und weitere Informationen zu *Friedel Münchs* eigentlichen Visionen, die aber, zu seiner Verbitterung, keinen Eingang in das neueste Modell fanden. So zeigte *Wilhelm* uns eine Prototypen-Bremse gefertigt aus Magnesium. Als er mir das Bremsgehäuse mit ca. 30 cm Durchmesser übergab, hätte ich es vor Überraschung fast fallen lassen. Bei dieser

Größe und dem metallischen Aussehen erwartete man etwas im Bereich von 4-5kg. Aber das Teil wog vielleicht mal gerade 1,5kg! Mit solchen Innovationen wollte *Friedel Münch* die Gewichtsreduzierung seines „*Monsters*“ erreichen.



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Nach dieser eindrucksvollen Demonstration machten wir uns auf den Weg nach Altlußheim ins dortig *NSU* Museum. Heutzutage heißt es „*Museum Autovision*“ und ist gut und gern doppelt, oder gar drei Mal so groß wie vor 20 Jahren. Was wir schon 2003 dort zu sehen bekamen war aber bereits atemberaubend. Traumhafte 2 Zylinder *NSU* Motorräder aus den Jahren weit vor 1930 und *NSU* Autos aus allen Entwicklungsepochen. Es waren aber auch Kuriositäten wie der Raketenwagen dabei.



Traum *NSU* im Museum Altlußheim



4-Takt *NSU* FOX

Neben den faszinierenden Vorkriegsmotorrädern fand auch die 1950er *NSU* 4-Takt Fox mein Interesse. Hatte doch damit 1974 meine Begeisterung für alte Motorräder begonnen.

Erfüllt von all den Eindrücken des Tages, fuhr ich am späten Nachmittag, direkt vom Museum aus, auf der B36 wieder nach Hause. Ich bedauerte natürlich, dass *Gudrun*, an diesem für mich super tollen Tag, nicht teilgenommen hat. Ich musste sie unbedingt überzeugen, mich beim nächsten *NSU*-Blockmodell-Treffen zu begleiten.

Später im Jahr besuchten wir nochmals Jochen & Gabi, um über meine Lichtmaschinen-Probleme zu sprechen. Jochen hatte Erfah-



Werkstatt & Museum von Jochen



ung und ein gut sortiertes Ersatzteillager. Daher war er mir bei Fragen zu diesen Angelegenheiten immer eine große Hilfe.



Martin Hofmann 1974 – 2023

4. NSU-BMT 13.06.2004 in Bad Friedrichshall Nordbahnhöfle 0 km

Im Juni 2004 war ich mal wieder für 10 Tage in den USA unterwegs. Ich war in auf einer Messe in Philadelphia und habe daher das 4. NSU-BlockModellTreffen verpasst. Aber da das jährlich 12:00h Treffen an der Glaskuppel auf der Veterama in Mannheim, inzwischen ein fester Bestandteil war, haben wir uns nicht aus dem Augen verloren.

5. NSU-BMT 04.09.2005 in Bad Friedrichshall Nordbahnhöfle 0 km

Da wir Anfang September 2005 mit Klaus & Bärbel auf unseren Mopeds noch im Elsass Urlaub machten, hatten wir auch das 5. BMT nicht besuchen können. Aber die Einladung von Andi möchte ich hier trotzdem dokumentieren:

Hallo NSU-Freunde,
das 5. NSU-Treffen für T / TS - Blockmodelle findet am Sonntag, den 4. September 2005 statt.
Treffpunkt ist ab 10.00 Uhr in Bad Friedrichshall (Nachbarort von Neckarsulm) im Biergarten des „Nordbahnhöfle“, Kocherwaldstr. 23.
Dort besteht dann für uns die Möglichkeit zu einem kleinen zwanglosen Treffen mit Erfahrungsaustausch. Für Essen und Trinken ist vor Ort gesorgt.
Nachmittags ab 13.00 machen wir eine kleine Ausfahrt (ca. 1 Stunde). Ziel ist das Dorffest in Höchstberg. Für Verpflegung ist dort natürlich auch gesorgt, so dass wir dort das Treffen auch gemeinsam ausklingen lassen können.
Wenn Du Interesse hast, am Treffen teilzunehmen, melde dich einfach kurz hier bei mir an.
Teilnehmern, die eine Übernachtung (Camping oder Zimmer) benötigen, kann ich gerne behilflich sein.
PS: Das Blockmodell-Treffen ist ein kleines Treffen und soll es auch bleiben. Also: bitte nichts großes mit riesiger Teilnehmerzahl erwarten. Dafür erwartet Euch ein intensiver Erfahrungsaustausch mit vielen persönlichen Kontakten.
Eingeladen sind aktive „Block“fahrer (die natürlich auch mit ihren Motorrädern kommen sollten!). Aber auch diejenigen, die noch in der Restaurierung einer T oder TS stecken, dürfen gerne kommen. Für sie gibt's hier sicher viele wertvolle Kontakte und Tipps.
Und wie immer gilt: "keine Pokale", dafür gibt's aber auch keine Anmeldegebühren o.ä.

Viele Grüße
Andi Jankowitsch

Kleingedrucktes+Teilnahmebedingungen: Es handelt sich hier um ein freies Treffen, bei dem jegliche Haftungsansprüche ausgeschlossen sind. Für Verkehrssicherheit und Versicherung hat jeder Teilnehmer selbst zu sorgen. Die Ausfahrt ist nicht mehr Teil des Treffens, aber es kann ja sein, dass zufällig alle in dieselbe Richtung eine private kleine Ausfahrt machen...

6. NSU-BMT 17.06.2006 in Neckarsulm 0 km

Vom 02. Bis zum 26. Juni 2006 machten wir zusammen mit Klaus & Bärbel eine größere Reise, die uns zunächst zu „Tante Kuni“ in Trenton, Canada, dann weiter zu Steffi & Brad in Bozeman, Montana, den Besuch des Yellowstone NP und weiter über Leavenworth, WA nach Seattle; WA zu Christel & Ken führte. Von dort ging es dann entlang der Pazifikküste bis nach Sacramento, CA zu meinem langjährigen Freund Craig. Ich blieb danach noch eine weitere Woche in San Francisco auf der Messe HPLC, die alternierende jedes zweites Jahr in den USA stattfand.

So verpasste ich 2006 erneut das Treffen der NSU Freunde. Na ja, irgendwann wird es schon wieder klappen. Am 2. Oktoberwochenende auf der Veterama wurde von Lutz und Jochen ein vorläufiger Termin für 2007 genannt, der mich hoffnungsvoll stimmte.



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

7. NSU-BMT 07. – 09. Sept. 2007 Weilrod / Taunus ca. 540 km
folgende Einladung informierte uns über das 7. BMT:



7. NSU-Blockmodell-Treffen 2007



Liebe NSU Blockmodell-Freunde,

zu unserem 7. NSU-Blockmodelltreffen (alle 200er bis 600er T, S und TS-Modelle Bauzeit von 1927 bis 1939) laden wir Euch ganz herzlich in den Hochtaunus ein.

Das Blockmodell-Treffen ist ein kleines Treffen und soll es auch bleiben. Also: bitte nichts Großes mit riesiger Teilnehmerzahl erwarten. Dafür erwartet Euch ein intensiver Erfahrungsaustausch mit vielen persönlichen Kontakten. Eingeladen sind aktive „Block“-Fahrer (die natürlich auch mit ihren Motorrädern kommen sollten!). Aber auch diejenigen, die noch in der Restaurierung einer T oder TS stecken, dürfen gerne kommen. Für sie gibt es hier sicher viele wertvolle Kontakte und Tipps.

Termin: 07.09. -09.09.2007

Ort: Landgasthof Ziegelhütte
Rod an der Weil
Ziegelhütte 2
61276 Weilrod
Tel.06083 / 9580-0
Ansprechpartner für Übernachtungen: Gastwirt Herr Karsten Kleinschmidt
www.ziegelhuette.de
Eigenes kleines NSU-Museum mit vielen NSU-Nachkriegsmodellen!

Unser Programm in kurzen Stichpunkten:

Freitag 07.09.2007

- Anreise und Anmeldung bis zum Abend
- Abendessen und gemütliches Beisammensein

Samstag 08.09.2007

- Frühstück von 8.00 bis 9.00 Uhr
- ab 9.30 - 10.00 Uhr Fahrerbesprechung, danach Ausfahrt in den Taunus, Besichtigung und Befahren der historischen Feldbergrennstrecke
- Mittagessen 12.30 Uhr
- weitere Tour durch Taunusregion
- Rückkehr zur Ziegelhütte gegen 15.00 bis 16.00 Uhr, Kaffee trinken, Fahrzeugausstellung + Benzingespräche + Erfahrungsaustausch
- NSU-Freund Franz Lorenz wird mit seinem Ersatzteilsortiment für die NSU-Blockmodelle an diesem Tag auch präsent sein und diese anbieten
- Abendessen ab 18.30 Uhr
- ab 20.00 Uhr **Buchlesung mit Oss Kröher**, bekannter Autor des Buches „Das Morgenland ist weit“ Und wer Oss Kröher kennt, weiß, dass er seine Gitarre und seine Lieder immer mitbringt.
- danach gemütliches Zusammensein + Ausklang des Tages

Sonntag 09.09.2007

- Frühstück ab 8.00 bis 9.00 Uhr
- Nachdem alles wieder gut verstaubt ist, wünschen wir allen Teilnehmern eine gute Heimfahrt und ein Wiedersehen im nächsten Jahr.

1951 mit einem NSU-Gespann Spitzname "Cora" (501 TS mit Steib Seitenwagen) ohne Geld und Pass von Deutschland nach Indien. Eine abenteuerliche Fahrt in der Nachkriegszeit über 10.000 Meilen mit einem vorläufigen Reisepass. Das Reisegeld verdienten sich Oss Kröher und Dr. Gustav Pfirrmann unterwegs als Zauberer und Sänger. Sehr viel Hintergrundwissen über die Länder und Sehenswürdigkeiten. 1996 geschrieben aufgrund von Tagebüchern. Strecke: Deutschland - Österreich - Italien (Brindisi) - Griechenland - Türkei - Syrien - Indien.





7. NSU-Blockmodell-Treffen 2007



Unterkunft und Verpflegung:

Für Unterkunft und Verpflegung ist jeder Teilnehmer eigenverantwortlich. In begrenzter Anzahl stehen Zimmer im Landgasthof Ziegelhütte zur Verfügung. Weitere Übernachtungsmöglichkeiten vermittelt gerne der Gastwirt Herr Kleinschmidt.

Nach Rücksprache mit ihm stehen auch Campingmöglichkeiten auf dem Grundstück zur Verfügung. Ein Wohnmobilstellplatz befindet sich ca. 2 – 3 Kilometer vom Gasthof entfernt.

Auf dem weitläufigen Gelände der Ziegelhütte können wir unsere Maschinen gut aufstellen. Nachts besteht die Möglichkeit die NSU-Motorräder in abschließbaren Garagen unterzustellen.

Anmeldungen:

Um das Treffen besser planen zu können, bitten wir darum, dass Ihr Euch vorab anmeldet. Dazu den Namen, Anschrift und die Fahrzeugdaten angeben. Die Anmeldung ist schriftlich, telefonisch oder per Mail zu richten an:

Andreas Jankowitsch
Lilienweg 7
74831 Gundelsheim
07136/ 6442
Mail: motorradklassiker@lycos.de

oder

Lutz Seyfarth
Leipzigerstr. 18
37287 Wehretal
05658/ 923725
Mail: nsu-locke@gmx.de

Eine Bestätigung der Anmeldung erfolgt nicht. Nennungsschluss ist der 31.07.2007.

Unkosten:

Mit der Anmeldung bitten wir ein kleines Nenngeld in Höhe von 15€ auf folgendes Konto zu überweisen:

Ulrike Mann-Jankowitsch
Volksbank Heilbronn
BLZ 62090100
Konto Nr. 227353013
Betreff: NSU-Treffen 2007

Das Nenngeld ist die Buchlesung mit Oss Kröher bestimmt. Nenngeld ist Reuegeld. Die Einzahlung dient gleichzeitig als Nachweis für die Anmeldung.

An der Ausfahrt dürfen nur Fahrzeuge teilnehmen, die nach der STVO zugelassen sind. Jeder ist für sein Fahrzeug selbst verantwortlich. Für eventuelle Schäden während der Veranstaltung übernehmen wir keinerlei Haftung. Die An- und Abreise zur Veranstaltung erfolgt ebenfalls von jedem Teilnehmer auf eigene Verantwortung.

Weitere aktuelle Informationen findet ihr auch auf den NSU-Internetseiten:

- www.nsu-greifzu.de
- www.nsu24.de

Eine pannenfreie Anfahrt wünschen Andi & Lutz
Februar 2007





REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

2007 lag der Termin des BMTs mit Anfang September noch in unseren alljährlichen 4 wöchigen Sommerurlauben, so dass wir diesmal teilnehmen konnten. Gudrun war mit von der Partie. Wir planten die Hin- und Rückreise jeweils in zwei Etappen:

NSU Blocktreffen Do. 06.09. – Mo. 10.09.07

1. Tg. Rheinstetten – Bad Kreuznach ca. 150 km
 2. Tg. Bad Kreuznach – Weilrod ca. 120 km
 3. Tg. Rundfahrt Feldberg ca. 70 km
 4. Tg. Weilrod – Silke & Klaus – Mainz ca. 60 km
 5. Tg. Mainz – Rheinstetten ca. 140 km
- Final sollten es fast 550 km werden

1. Tag Do. 06.09.2007

Rheinstetten – Bad Kreuznach ca. 150 km

So gegen 11:00h war unser Gepäck im Beiwagen verstaут und wir fuhren los. Zunächst fuhren wir unsere



Standardstrecke entlang der Pfälzer Weinberge nach Norden. Nach ca. 35 km wurde das Schalten bei der NSU mal wieder schwieriger. Man konnte nicht mehr komplett Auskuppeln. Ein kurzer Stopp um die Kuppelung nachzustellen hat das Problem behoben. Warum sich die Einstellung trotz gekonterter Schraube immer mal wieder änderte, weiß ich bis heute nicht.

Bei Neustadt a.d. Weinstraße bogen wir in Richtung Kaiserslautern ab und durchquerten den Pfälzer Wald. Die nächsten beiden Stunden begleitete uns ein leichter Regen. Über Rockenhausen erreichten wir unser Tagesziel Bad Kreuznach. Dort suchten und fanden wir eine Garni-Pension nahe der Innenstadt, welche

uns auch für nur eine Nacht ein Zimmer vermietetete.

Beim vorherigen Tankstopp, auf der Höhe von Enkenbach, machte mich Gudrun auf ihr Schaltproblem aufmerksam. Beim Runterschalten klemmte der Schalthebel etwas an der unteren Auspuffschelle. Die restlichen 50km nach Bad Kreuznach würde es aber noch gehen.

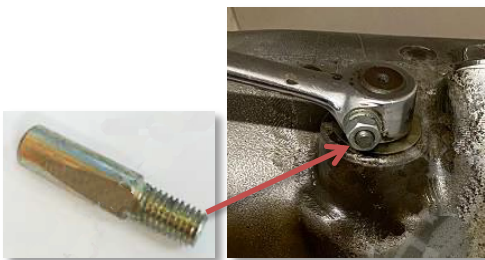


REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Nach dem Bezug unseres Zimmers, war daher meine erste Aufgabe die Ursache für das Klemmen des Hebels zu lokalisieren und zu beheben.



Der einseitig abgeschrägte Klemmbolzen, welcher den Fuß-Schalthebel auf der Schaltwelle fixieren sollte, war offensichtlich lose. So hatte der Hebel Spiel auf der Schaltwelle. Er hing deutlich tiefer als normal. Man konnte ihn locker 1-2 cm nach oben bewegen, bevor die er seine Funktion erfüllte und die Schaltwelle bewegte. Das Ergebnis der losen Verbindung war, dass man beim Runterschalten nun an der Auspuffschelle hängen blieb. Mit einem 10er Schlüssel zum weiteren Anziehen des Klemmbolzens wird der lose Sitz doch in wenigen Minuten behoben sein. So dachte ich zumindest. Das Problem war nun aber, dass ich bei dem Bolzen schon alle Gewindegänge nutzte und ich ihn nicht stärker in seine Passung einrücken konnte. Aber ein/zwei größeren Unterlegscheiben sollten die Lösung bringen. Das Prinzip funktionierte leider nur zum Teil, denn mit der einseitigen Verlängerung verschwand der Bolzen nun für ca. 3-4 mm in seiner Passung im Schalthebel. Offensichtlich war der Klemm-Keil etwas



ausgelutscht. So schnitt ich mir einen 3mm breiten Streifen aus dem Kaffeedosenblech, welches ich seit einigen Jahren in meinem Ersatzteilesammelsurium mitführte, zurecht. Ich nutze den Streifen zum Auffüttern der abgeschrägten Bolzen-Fläche. Nun konnte ich die Fixierung des Schalthebels auf der Welle auch ohne die zusätzlichen Unterlegscheiben bewerkstelligen. Ich glaube da war noch irgendetwas mit der Befestigung des *BMW* Sozius-Sattels. Aber Details dazu sind mir leider entfallen. Nach ca. 1h Bastelei konnten wir unseren Stadtrundgang starten und uns ein Lokal für das Abendessen suchen.

Durch den Kurpark gingen wir in Richtung Innenstadt. Dabei lernten wir, dass es, neben Sole-Bäder, auch mehrere Radon-Stollen gab, die gegen Rheumatische Beschwerden helfen sollen. Wie gesundheitsfördernd oder schädlich der Aufenthalt in einem feuchten, radioaktiv strahlenden Stollen sein wird, sei dahingestellt. Als gesunder Mensch konnte man froh sein dass man diese Kur nicht notwendig hatte.

Die „Alte Nahebrücke“ mit den beiden Brückenhäuser war recht eindrucksvoll. Was uns aber noch mehr in Bann zog, waren die beiden Boote mit den jungen Leuten, die für das Fischer-Stechen am kommenden Wochenende übten. War das eine Gaudi und zwar in den Booten, so wie bei den zahlreichen Zuschauern auf der Brücke.



Martin Hofmann 1974 – 2023



Der „Wopertinger“

Wir spazierten noch durch ein paar mittelalterliche Gassen der s.g. „Alten Neustadt“, bevor wir uns auf den Weg in die „neuere“ Innenstadt aufmachten. Dort fand das Gasthaus „Wolpertinger“ unser gesteigertes Interesse. Es war aber nicht nur der uns gute bekannte Namen des Fantasiegeschöpfes aus Bayern, was die Brauerei-Gaststätte für uns interessant machte, sondern auch die Speisekarte. Das Angebot an rustikale Essen klang äußerst lecker und die Preise waren für unseren schmalen Gelbeutel ideal.

Die Atmosphäre in dem Gasthaus passte zu der Speisekarte. Es war urgemütlich eingerichtet und machte mit allerlei kuriosen Emaille-Schilder, Bilder und anderen Ausstellungsstücke seinem Namen alle Ehre. Wir fanden einen freien Platz an einem der rustikalen Tische. Ich brauchte nicht lange zu überlegen und bestellte einen „Wolpertinger“ Schnitzelteller, denn der war mit Bratkartoffeln. Gudrun bestellt sich einen „Zwiebelrostbraten“ nach Art des Hauses. Was wir da serviert bekamen, verschlug uns zunächst mal die Sprache.





Martin Hofmann 1974 – 2023

Gudruns Steak verschwand unter eine riesigen Berg an Zwiebeln und hatte dazu noch eine Haube aus einer Sahne-Quark-Creme.

Mein Teller hatte die Dimension einer Tortenplatte und war aufgehäuft mit fünf bis sechs handtellergroßen Schnitzeln, versteckt unter einer Champion-Sauce, super-leckere Bratkartoffeln und gemischten Salat. Ich war zwar ein guter Esser, aber ob ich diese riesige Portion schaffen könnte ... da hätte ich keine Wette abgeschlossen. Es war das erste (*und letzte*) Mal, dass ich ein Essen fotografierte. Na, was soll ich sagen, ...ich schaffte es tatsächlich den Teller zu leeren. Da kommen wahrscheinlich meine 25% schwäbisches Blut zum Vorschein: „*S'ischt schon verschmerzt*“, oder „*Jo nix verkomme lasse*“. Ich hatte, und habe es eigentlich immer noch, das Bedürfnis kein Essen zurückgehen zu lassen, damit es nicht im Müll landet. Damit dies weiterhin klappt, verzichten wir inzwischen bei Bestellungen auf

eine zusätzliche Vorspeise, bzw. bestellen nur eine Auswahl an Vorspeisen. Bis dahin war es ein längerer Prozess, mit diversen magendrückenden Rückschlägen, aber man ist ja auch im gesetzteren Alter noch lernfähig, oder nicht?



Prost auf einen durch & durch gelungener Tag

Wir ließen den Tag dann noch auf der Insel in der Mitte der „*Alten Nahebrücke*“ bei zwei Gläsern Wein Revue passieren und ausklingen.

2. Tag Fr. 07.09.2007 Bad Kreuznach – Weil an der Rod ca. 120km

Nach dem Frühstück brachen wir gen Norden auf. *Gudrun* freute sich über den nun festen Schalthebel und den damit verbunden kurzen, klemmfreien Weg bei Schalten.



Fähre nach Lorch, inkl. BMW-Soziussattel !

Wir fuhren mehr oder weniger parallel zur A61 bis wir bei *Rheinböllen* nach *Bacharach*, also nach Westen abbiegen. Die Straße runter zum *Rhein* durch das schmale ca. 10km lange Tal des *Bieselbach* (L224) war schmal und hatte mit seinen 6 Kehren schon fast einen alpinen Flair. Nun ging's wieder ca. 5 km rheinaufwärts, um zu der Fähre von *Niederheimbach* nach *Lorch* zu gelangen. Wir hatten Glück und konnten ohne lange zu warten auf die Fähre auffahren. Man könnte auch behaupten: „*Gutes Timing ist alles*“, das wäre aber gelogen.

Nachdem wir wieder auf der rechten Rheinseite waren, verließen wir das pittoreske *Rheintal*, um durch den *Taunus* nach *Bad Schwalbach* zu gelangen. Wieder hatten wir mit der L3033 eine wenig befahrene und reichlich mit Kurven ausgestattete Landstrasse erwischt. Kurz vor Mittag, nach ca. 30 km erholsamem mäandern durch das malerische *Wispertal*, kamen wir in *Bad Schwalbach* an. Da wir seit dem letzten Tanken schon wieder ca.130 km zurückgelegt hatten, war für meine *NSU* wieder das Nachfüllen mit Spirit angesagt.



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Wir waren gut in der Zeit, denn es waren ja nur noch etwa 45km bis zum Treffpunkt am Gasthof „Ziegelhütte“ bei Weilrod. In ca. 1 Stunde sollte man diese Strecke schaffen. So blieben wir noch zu einer etwas ausgedehnteren Kaffee-Pause in der Stadt.

Die Straße die aus der Stadt führte hatte einen leichten Anstieg und war kerzengerade soweit man sehen konnte. Uns kam ein Linienbus entgegen der kurz bevor er auf unserer Höhe war sein Lichthupe bediente. Der Fahrer selbst gestikulierte deutlich und zeigte auf uns, bzw. unsere Oldtimer. Ich freute mich natürlich, dass er sich so offensichtlich über unsere alten Schnauferln begeistert war und winkte zurück. *Gudrun*, die hinter mir fuhr, winkte ebenfalls zurück, da sie den gleichen Gedanke hatte.



Ankunft Ziegelhütte
ohne BMW-Soziussattel!

Als wir am Gasthof *Ziegelhütte* ankamen waren wir die ersten Teilnehmer des Treffens. Außer uns war noch kein anderer da.

Was aber nun auch nicht mehr da war, war der Soziussattel von *Gudrun*s BMW !! Den hatten wir wohl auf der Etappe *Bad Schwalbach* nach *Weilrod* verloren, denn beim Tanken und Parken vor dem Cafe war er ja noch da. ... Ach ja, da war doch der wild gestikulierende Busfahrer! Der hatte sich nicht gefreut uns zu sehen, sondern wollte uns auf den Verlust des Sattels

aufmerksam machen, der dort wohl gerade auf die Straße gefallen war. „*Shit happens*“

Wir bezogen unser kleines dunkles Zimmer, das bestimmt schon bessere Zeiten gesehen hatte. Aber für uns war es in Ordnung. Andere Teilnehmer waren mit der Qualität der Zimmer weniger zufrieden und baten bei weiteren Blockmodell-Treffen eine etwas gehobeneren Klasse an Hotel zu wählen.

Kurz nachdem wir das Zimmer bezogen hatten, kamen *Lutz*, der das Blockmodell-Treffen maßgeblich organisiert hatte, und *Klaus* auf ihren NSUs am Hotel an. Zur Begrüßung bekam jeder von *Lutz* eine Ansteckplakette und ein knall-rotes T-Shirt mit NSU Blockmodell-Aufdruck.



Der Parkplatz vor dem Gasthof füllte sich nun peu à peu mit den nächsten Teilnehmern und ihren Oldtimern. Bis auf wenige Ausnahmen kamen sie alle mit Anhänger, oder Kleintransporter auf bzw. in denen sie ihre „*Schätzchen*“ ohne Pannengefahr vor Ort bringen konnten.



Edi, Andi, Lutz, Klaus, Gudrun & Manfred, Georg, Klaus

Bis zum Abendessen waren es bereits 10 Blockmodelle die vor dem Hotel, bzw. für die Nacht in der Remise standen. Am morgigen Samstag sollten dann noch 4 weitere Kandidaten dazukommen. Es waren auch einige Teilnehmer ohne ihr Motorrad gemeldet. Das war noch nicht einsatzbereit, aber für deren Restaurierung konnten sie wertvolle Tipps erwarten.



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Das Abendessen war eine gute Gelegenheit all die Leute kennenzulernen die dem gleichen Hobby frönten. Der Abend war lustig und voller Episoden die sich, zumindest bei den Männern alle ums geliebte Fahrzeug gingen. Viele der Personen die wir bei diesem Treffen zum ersten Mal gesehen hatten, sind auch heute noch regelmäßig bei den alljährlich stattfindenden BMTs dabei.



... wir hatte recht vergnügliche Gespräche

3. Tag Sa. 08.09.2007 Rundfahrt Weilrod – Feldberg – Weilrod ca. 70km



Jochen und Heinz sind nun auch angekommen

Noch während des Frühstücks trudelten bereits weitere Teilnehmer mit ihren Blockmodellen ein. Der Parkplatz vor dem Gasthof füllte sich nun zusehends. Transporter und Anhänger wurden abgeladen und die Maschinen auf Funktion gecheckt. In der Zeit vor der gemeinsamen Ausfahrt wurde gefachsimpelt, Erfahrungen ausgetauscht und jeder Neuankömmling mit großem Hallo begrüßt. Einigen der Teilnehmer haben Testfahrten unternommen und gleich auch erste Reparaturen

durchgeführt. So war Jürgen zum Beispiel mit der Kompression seiner 501TS nicht zufrieden und wechselte kurzerhand die Kopfdichtung. Es war richtig angenehm zu sehen, dass die Leute keine Probleme mit ihren Motorrädern hatten, sondern solche Reparaturen als „Herausforderung“ sahen und dabei ihren Humor nicht verloren. Jürgen ließ man natürlich nicht alleine und so hatte sehr schnell Hilfe an seiner Seite. Gute Ratschläge und das Werkzeug aus meinem Beiwagen unterstützen sein Unternehmen „Dichtungswechsel“.



... gut Tipps zum Tausch der Kopfdichtung

Um 11.00h war eine Rundfahrt zum Feldberg-Rundkurs angekündigt. Es war eine historische Rennstrecke für diverse Motorrad- und Automobilklassen, wobei die Rennen in den Perioden von 1920 bis 1928, von 1934 bis 1936 und zuletzt 1950 bis 1954 stattfanden. Der Streckenverlauf wurde mehrfach geändert. Ab 1921 hatte die anfängliche Bergrennstrecke eine Länge von acht Kilometern und wurde 1935 auf zwölf Kilometer verlängert. Als wir zu der Ausfahrt aufstellten, waren wir nun 13 Motorräder der Blockmodellreihe. Es waren 4x 501T die Ab 1928 bis 1930 gebaut wurden, sowie 6x 501TS (Bj. 1930 – 1934) Dazu kamen 2 Gespanne. Die 601TS Bj. 1931 von Manfred und meine 601TS die mit Bj. 1935 die jüngste im Pulk war. Etwas aus der Reihe fiel die 201TS Bj. 1930 von Heinz die mit 200 cm³ und 4,5 PS etwas schwach motorisiert ist. Wenn man dann bedenkt, dass Heinz nicht gerade ein Leichtgewicht war, dann musste man ihm für seinen Optimismus,



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

bei der Rundfahrt mithalten zu können, allen Respekt zollen. Natürlich würden wir auf den Schwächsten im Verband Rücksicht nehmen und entsprechen langsam fahren bzw. nach Steigungen auf ihn warten.

Als wir nach ca. 20km an die alte Rennstrecke kamen wurden kurz gehalten. Lutz hat uns Instruktionen gegeben. Es hieß nun freie Fahrt für jeden, aber oben auf dem Gipfel wollten wir uns alle wieder zu einem Imbiss im Restaurant treffen. Beim losfahren gab es dann durch eine kurze Unachtsamkeit von *Horst* ein kleinen Unfall. Er dachte, dass der vor ihm fahrende *Klaus* zügig losfahren würde. Aber seine *501T* wollte offensichtlich nicht gleich so wie er. *Horst* war durch die anderen Mopeds, die hinter und neben ihm lossparteten, offensichtlich so abgelenkt, dass er *Klaus* zwischen Hinterrad und Auspufftopf reinfuhr. Das Gezeter war kurz aber heftig. *Horst* reagierte ziemlich ungehalten. Er machte *Klaus* groteske Vorwürfe. Es schien als wolle er mit seiner Tirade von seiner eigenen Unachtsamkeit ablenken. Der Schaden, war übersichtlich. Bei der *NSU* von *Klaus* war das Nummernschild verbeult und bei der von *Horst* gab es offensichtlich ein verbogenes Gestänge der Kotflügel-Befestigung. Es könnte sein, dass es noch ein paar Kratzer im Lack gab. Aber nichts Genaues weiß man nicht.



Jürgen hilft Heinz bei der NSU 201TS

Heinz hatte sich an der Unfallstelle gar nicht weiter aufgehalten und fuhr mit seinem 4,5 PS Schnauferl gleich weiter um den zeitlichen Vorsprung zu nutzen. Nach ca. 10 Minuten fuhren wir auch weiter. Auf halben Weg zum Gipfel gab für mich eine weitere Unterbrechung. Da standen *Heinz* und *Jürgen* am Straßenrand. Die *201TS* von *Heinz* machte Probleme. *Jürgen* vermutete das Problem in einer gestörten Benzinzufuhr und begann gleich mit der Demontage und Reinigung von Vergaserteilen. Nachdem beide signalisiert hatten, dass sie alles im Griff hätten und auf meine Hilfe verzichteten, fuhr ich weiter.

Wie sich dann später auf dem Gipfel herausstellte konnten *Jürgen* und *Heinz* das Problem am Straßenrand nicht lösen. *Heinz* und seine *201TS*

wurden vom Besenwagen abgeholt und wieder zurück zum Hotel *Ziegelhütte* gefahren



Ankunft auf dem Feldberg

Je höher wir kamen, desto frischer wurde es. Der *Feldberg*-Gipfel war nämlich in dichten Wolken eingehüllt. Der große Sendeturm der so prägnant auf dem *Feldberg* thront, war nur zu erahnen. Wir freuten auf die Pause, um uns bei Kaffee & Kuchen wieder aufzuwärmen.

Wir blieben ca. eine Stunde. Während unseres Aufenthalts lichteten sich die Wolken etwas. Der Nebel wurde leichter, auch wenn er nicht komplett ver-



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

schwand. Irgendwann tauchte auch Jürgen auf und informierte uns von der misslungenen Reparatur der 201TS.



Horst versucht die Schutzblech-Halterung wieder zu richten

Horst machte sich vor unserer Weiterfahrt noch daran das Kotflügelgestänge an seiner Maschine wieder gerade zu biegen. Dabei konnte er auf die fachkundigen Ratschläge von *Manfred, Georg* und *Klaus*, dem eigentlichen Opfer, zählen. Ich glaube es wurmte ihn immer noch gewaltig und er hätte gerne auf diese Kommentare verzichtet.

Später an dem Abend gab es noch richtig dicken Knatsch zwischen *Jürgen* und *Horst*. *Horst* reiste dann am Sonntagmorgen auch sehr früh ab und war, meines Wissens, nie wieder auf einem der folgenden *NSU-BMT*

zugegen. Den Grund des Streits mit *Jürgen* weiß ich nicht mehr. Nur dass alle Vermittlungsversuche an der Sturheit von *Horst* gescheitert sind.

Am frühen Nachmittag waren wir wieder bei unserer Unterkunft. Natürlich gab es nun weitere Benzingespräche und Ölgeschichten. Inzwischen war auch *Oss Kröher (80)*, Autor des Buches „*Das Morgenland ist weit*“ die Attraktion des Abends, eingetroffen.

Zur Vorgeschichte: Von *Jochen* bekam ich auf der *Veterama 2005* den Buchtipp über einen Reisebericht von zwei Weltreisenden (*einer davon war Oss Kröher*), die 1951 mit einem 20 Jahre alten *NSU 501TS* Gespann von *Kaiserslautern* über *Italien, Griechenland, Türkei, Irak, Iran, Afghanistan* und *Pakistan* nach *Indien* gefahren waren. Ich hatte mir dieses Buch gekauft und es regelrecht verschlungen. Das erste Drittel der 670 Seiten kam mir vor wie ein „*Déjà-vu*“. Die beiden Protagonisten hatten technisch und finanziell nahezu die identischen Erlebnisse, an fast den gleichen Orten, wie ich sie auf meinen vielen *Repara-Touren* erlebt hatte. Das waren eindeutige Parallelen wie zum Beispiel die bis auf die Leinwand heruntergefahrenen Reifen, Geldmangel durch unvorhergesehenen Reparaturkosten, uneigennützigte Hilfe von völlig fremden Personen, und, und, und.... Daher war ich auf den Autor und seine Erinnerungen sehr gespannt.



Repara-Tour - Geschichten für Oss, Jochen und Edi

Bei dem Vorstellen meines Gespanns und der Frage was für technische Problem sie damals auf der mehrere tausend kilometerlangen Reise hatte, konnte *Oss Kröher* uns allerdings keinerlei Auskunft geben. Er war überhaupt nicht technikaffin und das Ganze war ja auch schon über 50 Jahre her. Außerdem bekamen sie von den *NSU*-Werken, bzw. deren Niederlassungen in *Istanbul* eine General-Überholung der Maschine spendiert. Das war damals Werbung für *NSU*, da Reiseberichte in der *KL-Zeitung* veröffentlicht wurden.



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Vor dem Abendessen gab es mit unserem Ehrengast noch ein gemeinsames Gruppenfoto.



Gruppenfoto mit Oss Kröher

Nach dem Abendessen gab *Oss Kröher* eine recht unterhaltsame Lesung aus dem Buch, in der er immer wieder lustige Anekdoten einflachtete. Auch spielte er mit Gitarrenbekleidung einige Lieder die er auf der damaligen Reise, durch die diversen Länder & Kulturen, lernte und mit denen er und sein Mitstreiter *Gustav Pfirrmann* u.a. ihr Budget aufbesserten.

Ich hatte das Buch zwar schon Zuhause im Regal stehen, trotzdem ließ ich mir es nicht nehmen ein weiteres, signiertes Exemplar zu erstehen.

Der Abend war dann noch recht lang und bis auf den bereits erwähnten Ärger zwischen *Jürgen* und *Horst* doch recht lustig. Uns ging der Gesprächsstoff nicht aus.



Oss Kröher signiert mein Exemplar

4. Tag So. 09.09.2007 Weilrod – Würges – Mainz ca. 70km

Nach dem Frühstück war das allgemeine Packen und Verstauen der Motorräder auf Anhänger bzw. in den Transportern angesagt. Vor der Abreise sollte ich noch ein paar Fotos von



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

den drei Urgesteinen und Initiatoren des NSU Blockmodell-Treffens, *Jochen, Andi & Lutz* schießen. Habe ich auch gerne gemacht.



Jochen, Andi und Lutz – Urgesteine der BMTs

Gudrun und *Meinereiner* besuchten nun auf dem Rückweg unsere Arbeitskollegin *Silke* und Ihren Mann *Klaus* in *Würges* bei *Idstein*. Diese erste Etappe waren etwas weniger als 20 km, so dass wir recht früh bei den Beiden ankamen und ein zweites Frühstück vorge-setzt bekamen. Danach stand noch ein kleiner Spaziergang an. *Silke* hatte damals bereits erste Mobilitätseinschränkungen durch ihre *MS*-Erkrankung zu erleiden. So war der Spa-ziergang recht kurz.

Unser Ziel für den heutigen Tag war das nur ca. 50 km entfernte Mainz.

Wir waren daher schon gegen 14:30h in *Mainz* und fanden nach einer kleinen Irrfahrt durch das Einbahnstraßen-Gewirr eine Unterkunft im Garni-Hotel „*Stadt Koblenz*“ am Rande der Altstadt. Es bleibt nun genug Zeit um die Altstadt zu besichtigen und auch einen Abstecher ins Gutenbergmuseum zu machen. Wir überlegten bei dem Stadtbummel wo wir das Abendessen zu uns nehmen sollten. Die Auswahl war groß, aber wir waren unschlüssig.



„Heiliggeist“ Restaurant

Erst als wir das Restaurant „*Heilig-geist*“ fanden war es für uns klar. Aber es war nicht die Menü-Karte die uns überzeugte, sondern das ungewöhnliche Ambiente. Der Name war Pro-gramm, denn das Restaurant war (*und ist es immer noch*) in einer ehe-maligen Kirche untergebracht. Man hat bei der Integration darauf geachtet den ursprünglichen Kirchen-Charakter so gut es ging zu erhalten. Nach dem Essen schlenderten wir nochmals durch die Altstadt bevor wir uns in un-ser Zimmer zurückzogen.

5. Tag Mo. 10.09.2007 Mainz – Maikammer – Rheinstetten ca. 150 km

Der Heimreisetag war offensichtlich ereignislos. Bis auf den Tankstopp in *Maikammer* bei dem wir beide Mopeds volltankten, habe ich keine Notizen, oder Erinnerungen. Ob wir nächsten BMT dabei sein werden, welches Anfang Juni 2008 in Thüringen angekündigt war, musste sich noch zeigen. Es war außerhalb unserer Urlaubzeit August-September.



REPARA-TOUREN TEIL XII



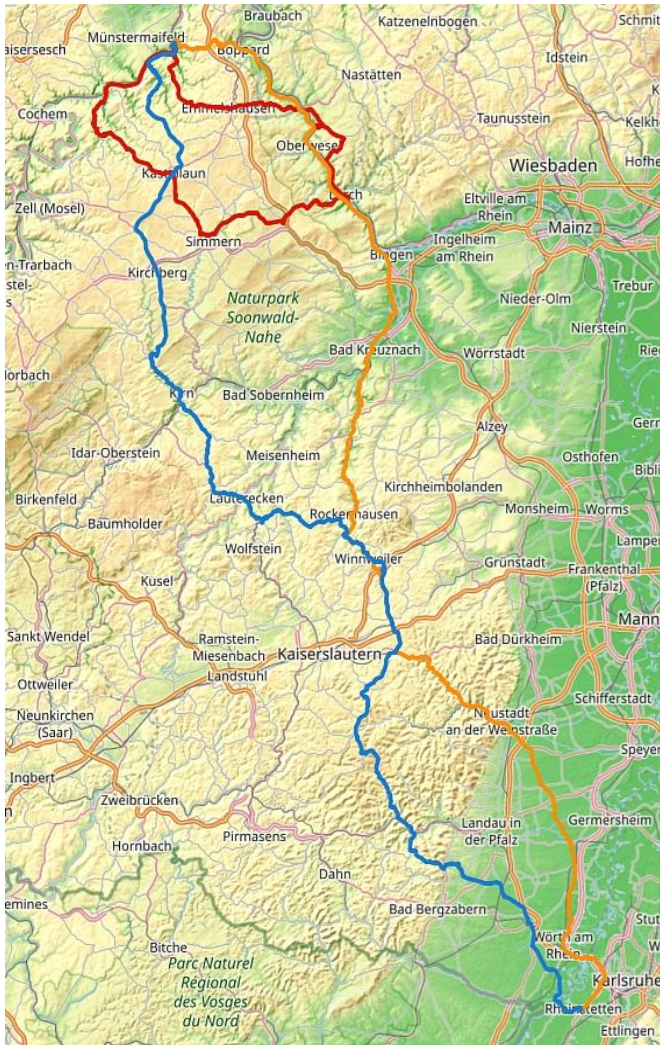
Martin Hofmann 1974 – 2023

8. NSU-BMT 13. – 15. Juni 2008 in Eichsfeld-Effelder 0 km

Die einfache Strecke nach *Effelder* wären bereits über 400 km gewesen. Außerdem hatte ich mir gerade mit der meiner *Moto Guzzi T3 California* eine langehegten Traum erfüllt. So verzichteten wir auf die Teilnahme.

9. NSU-BMT 19. – 23. Juni 2009 in Löff-Mosel ca. 610 km

1. Tag Fr. 19.06.2009 Rheinstetten – Löff ca. 240 km



Für das Blockmodelltreffen in *Löff* an der *Mosel* nahmen wir uns drei Tage Urlaub. Wir planten Freitag, den 19. Juni für die Hinreise, so wie den folgenden Montag und Dienstag für die Rückreise als Puffer, falls etwas pannen-technisches dazwischen kommen sollte. Erfahrungen aus den letzten 25 Jahren haben uns zu dieser Sicherheitsmaßnahme bewegen.

Unsere gefahrene Strecke betrug für die Hin-fahrt ca. 240 km (*blau*) Die Rundfahrt war mit 145 km (*rot*) angegeben. Die Strecke zurück entlang des Mittelrheins, mit zwei Übernachtungen in *Oberwesel*, war mit 225 km (*orange*) sogar etwas kürzer als die Fahrt nach *Löff*.

In den 5 Tagen sind wir ca. 610 km gefahren. Das war aber etwa eine Stunde nach der Abfahrt in Rheinsteten nicht zwingend zu erwarten.

Wir fahren unsere Standard- Strecke durch die *Pfalz*, wenn es noch Norden ging. Über *Kandel* fahren wir durch die malerischen Dörfchen *Billigheim-Ingenheim* und *Heuchelheim* nach *Klingenmünster*. Schon bei dem ersten leichten Anstieg am Ortsrand bemerkte ich es. Meine *NSU* drehte



Nach ca. 45 km Not-Halt in Eschbach

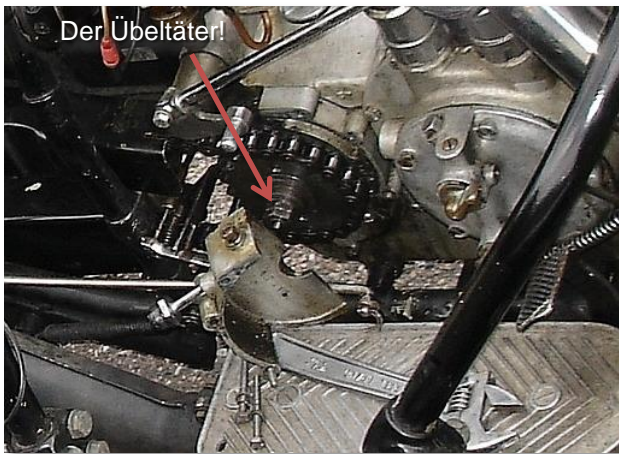
ungewöhnlich hoch, aber es gab keine Ge-



Martin Hofmann 1974 – 2023

schwindigkeitszunahme. Es wird doch nicht wieder das Problem der durchrutschenden Kupplung sein? Das könnte man ja mit 8 Unterlegscheiben, wie damals 1989 in Großbritannien, lösen. Aber da war doch noch was anderes vor ca. 5 Jahren beim ersten *Bruker-Motorrad-Treffen*, das sich ähnlich geäußert hatte??? Ca. 500 m nach dem Ortsschild ging es wieder leicht bergab und die Maschine rollte quasi von selbst. Aber als eben weiter ging, war das Phänomen wieder deutlich zu spüren. So'n Mist!!! Nach nur einer Stunde schien unser Ausflug zum Blockmodelltreffen an der Mosel schon vorbei zu sein. Einen Kilometer später, bei Eschbach, bog ich von der Landstraße in eine ruhigere Seitenstraße ab, um mir die Ursache des Problems genauer anzuschauen.

Es war tatsächlich, wie auf der *Bruker-Tour 2004*, das auf der Antriebswelle durchdrehende Ritzel. Es hatte damals die Feder (*Halbmöndchen*) abgeschert. Meine damalige Reparatur, unterstützt mit feinem Sand auf dem Kegelstumpf, hatte nun solange gehalten und ausgerechnet jetzt musste das Problem wieder auftreten. Es wird wohl bald Zeit für Generalüberholung des Motors. Aber all die Gedanken halfen nicht. Wir saßen nun keine 50 km von Zuhause fest und mussten mal wieder meine *NSU* in Schuss bringen.



Da ich mit diesem Durchrutschen bereits meine Erfahrung hatte versuchte ich zunächst die einfachste aller Lösungen. Das Ritzel wurde mit zwei schmalen (*linksdrehenden*) M12x1 Muttern auf den Konus gepresst. In der Tat waren diesmal beide Muttern minimal lose. Es war nicht viel, hatte aber gereicht, dass sich das Ritzel von dem festen Sitz auf dem Kegelstumpf lösen konnte. Ich löste zunächst die Kontermutter. Dann gab es ein paar Kräftige Schläge auf das Ritzel, in der Hoffnung dass damit eine erste gute Klemmung erreicht wird. Nun wurde die inne-

re Mutter angezogen. Dazu wurde der 1. Gang eingelegt und *Gudrun* musste noch zusätzlich das Fahrzeug sichern damit es nicht wegrollt. Mit kräftigen Hammerschlägen auf den verstellbaren Schraubenschlüssel versuchte ich das Ritzel zu fixieren. Danach das nochmals das gleiche Prozedere mit der Kontermutter. Nun wieder den Kettenschutz anbringen und die Kupplung einstellen. Eine erste Probefahrt in den Ortskern von *Eschbach* zeigte, dass meine Reparatur, zumindest vorübergehend, Erfolg hatte.

Nun mussten wir entscheiden, ob wir umkehren, da die Weiterfahrt zu unsicher wäre, oder ob wir es nun doch wagen sollten die verblieben 200km zum Tagesziel zu fahren. *Gudrun* überließ es mir zu entscheiden. Na, dann probieren wir es und fahren weiter. Über die schmucken Dörfchen *Leinsweiler* und *Birkweiler* ging es Richtung *Annweiler*. Wir hielten hier nur kurz um der *NSU* wieder etwas Sprit zu gönnen.

Ich wollte diesmal erneut über das *Johanniskreuz* nach *Kaiserslautern* fahren, da die Straße auf den Pass eine wahre Freude für Motorradfahrer war. Ich glaube damals gab es sie noch nicht, die quer verlaufenden, ca. 5cm hohen Schwellen, die man inzwischen vor diversen (*gefährlichen*) Kurven auf der Straße angebracht hat, um Motorradfahrern den Spaß an der Straße zu verderben, funktioniert das System hervorragend!

Während das rutschende Ritzel auf den ersten Kilometern immer noch im Kopf herumspuckte, war der gesamte Vorfall auf der kurvenreiche Straße nach *Kaiserslautern* bereits verdrängt.



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Was mir diesmal positiv auffiel, war, dass *Gudrun* förmlich an meinem Nummernschild klebte, egal wie flott ich durch die Strecke fuhr. Früher fuhr sie wesentlich vorsichtiger bei Kurven, so dass ich bei solchen Kurvenreichenstrecken mit meinem Gespann regelmäßig schneller war als sie. Auch beim Überholen von Traktoren und langsameren LKWs war *Gudrun* nun viel forscher als die Jahre zuvor.

Als ich *Gudrun* beim nächsten Tankstopp in *Gehweiler/Taunus* darauf ansprach bestätigte sie meinen Verdacht. Seit dem Frühjahr hatte Sie ihre 750 ccm *Moto Guzzi Nevada* Bj. 1996, die für mich eher wie eine Rennmaschine zu fahren war. Nur wenige Millimeter drehen am Gasgriff und das Motorrad schoss davon. Wie gutmütig reagierte im Gegensatz dazu da doch meine 850er *Moto Guzzi California T3*. Das wissen, dass man Kurven auch mit 5 – 10 km höherer Geschwindigkeit sicher durchfahren kann, und dass 100 km/h auf geraden Strecken auch zu bewältigen sind, hatten zu dem Wandel geführt.

Über *Rockenhausen, Kirn* und *Simmerfeld* ging die Route in den *Taunus*. Vor allem die Strecke von entlang des *Simmerbachs* bis *Kirchfeld* bleibt mir positiv in Erinnerung.

Ohne weitere Pannen erreichten wir so gegen 17:30h das Hotel *Krähennest* in *Löf*. Der Hof war bereits mit 10-13 *NSUs* und anderen Oldtimern gefüllt, so dass man sich sicher sein konnte, dass man hier richtig war. Es waren vor allem all die alten, liebgewonnenen Be-

17:23h wir haben es geschafft ...



kannten von den vorherigen Treffen, wie *Andi, Lutz & Katrin, Jürgen, Edi & Lore, Manfred & Gudrun*, auf die man sich freute. So wurde es noch ein recht unterhaltsamer Abend mit *Repara-Touren* Geschichten, bevor man sich ins Bett begab.



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

2. Tag Sa. 20.06.2006 Löff – Loreley – Löff ca. 145km

Wie beim Treffen 2007, trafen noch während des Frühstücks weitere Teilnehmer ein. Darunter waren auch *Jochen & Gabi* mit ihrer 1929er *NSU 501T* auf dem Anhänger. Wir begrüßten uns herzlich.

Gudrun wollte wieder nicht bei der gemeinsamen Ausfahrt teilnehmen, sondern lieber eine Wanderung in die Umgebung machen. So hatte sie sich die *Burg Thurant* die man vom *Hotel Krähennest* auf der anderen Moselseite thronen sah als ein Ziel vorgenommen.



Zur Fahrerbesprechung um

9:30h waren es *sage und schreibe* 25 fahrbereite *NSU* Blockmodelle aus den Baujahren 1927 – 1935 von 200 cm³ bis 600 cm³. Darunter auch äußerst seltene Modelle wie die *201TS* von *Heinz*, die *NSU 251T* von *Franz*, die *NSU 501S* von *Adolf*. Dazu kamen noch diverse Oldtimer wie *NSU 501OSL*, *NSU Super-Max*, *BMW R26* und *Sarolea*, die unsere Touren Guides fuhren. Wie 2007 waren wir allerdings nur 2 Gespanne. Die 1931er *601TS* mit einem *Steib Sport Nr. 25* Seitenwagen von *Manfred & Gudrun* aus *Wernersberg* und meine *601TS* mit dem *Harso* Beiwagen.

Zu *Manfreds* Gespann gibt es auch noch eine Geschichte in die ich verwickelt war. 2004 bekam ich ein E-Mail von einer *Petra Nick* aus der *Heidelberger Ecke*. Über *Andis* Internetseite www.NSU24.de, bei der ich und meine *NSU* registriert war, hatte sie meine E-Mail Adresse herausgefunden. Sie fragte mich, ob ich Interesse an einer Teil-Restaurierten *601TS* inkl. Beiwagen hätte. Ihr Vater war gestorben und keiner in der Familie konnte mit den Fragmenten was anfangen. Sie schickte mir einige Bilder auf denen ich den Beiwagen als *Steib Sport* bestimmen konnte. Da ich kein Interesse an einem weiteren Gespann hatte, gab ich ihr den Rat, Inserate in *Klassik-Motorrad* und *Motorrad Classic*, zwei konkurrierenden Zeitschriften rund um das Thema Old- und Young-Timer, zu schalten. Und nun stand dieses Motorrad restauriert und fahrbereit da. *Manfred* war damit zwar auch schon 2007 in *Weilrod / Taunus* dabei, nur hatte ich zwei Jahre zuvor den Zusammenhang nicht erkannt.



2004 Bilder von Petra Nick





REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Für die bevorstehende Rundfahrt gab uns *Georg* genaue Instruktionen: Wir sollten die STVO beachten, genügend Abstand halten und vor allem nicht stehen bleiben, falls ein Fahrzeug wegen einer Panne am Straßenrand steht. Es wird ein s.g. „*Besenwagen*“ hinterher fahren und die Gestrandeten aufsammeln. Wir bekamen dann auch noch die entsprechenden Notrufnummern sowie die Streckenführung mit all den Treffpunkten, wie *Loreley*

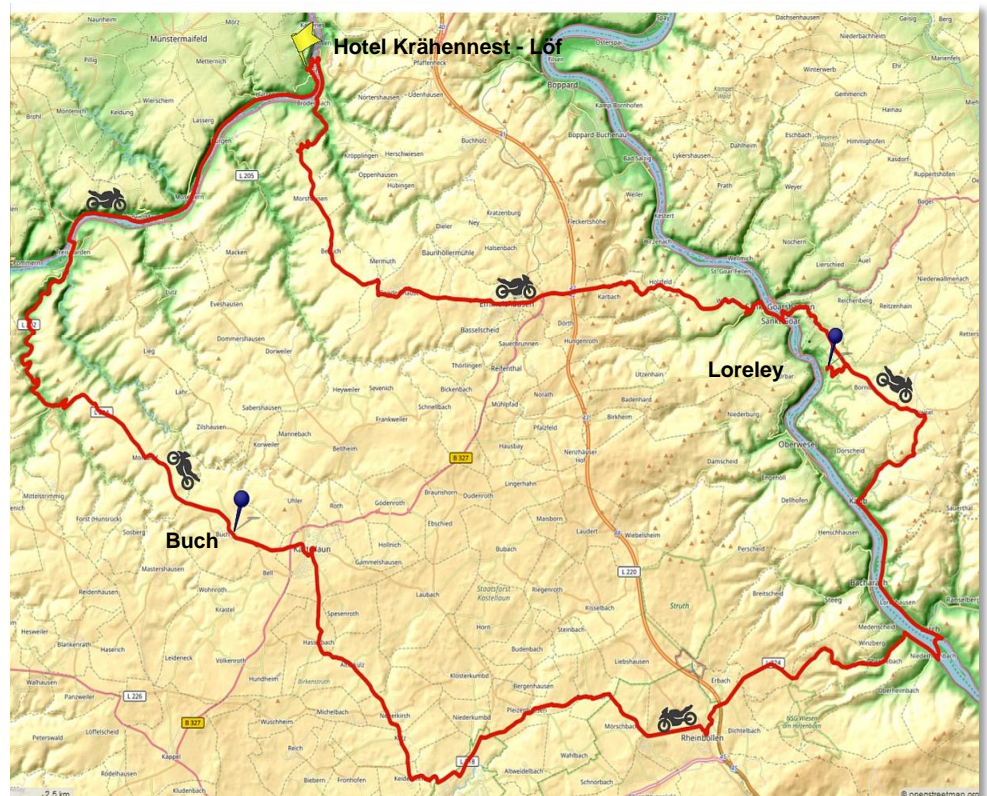
Fahrerbesprechung



und *Buch*, inkl. geplanter Ankunft und Abfahrtszeiten.

Der Start war für 10:00h geplant, aber nun konnten wir sogar etwas früher losfahren, da sich alle Teilnehmer auf die gemeinsame Tour freuten und bereits startklar waren.

Das Anlassen von zirka dreißig 75 bis 80 Jahre alten Vehikeln war ein großartiges Gefühl. Auf dem gesamten Parkplatz vor dem Hotel fing es zu Knattern und durch Fehlzündungen zuknallen. Robert musste (*mal wieder*) von Tibor angeschoben werden, aber ansonsten klappte es bei all den anderen nach 1 – 10 Tritten und Vergasertupfen auch mit dem Kickstarter. Aber keiner, außer mir, benutzte den dafür vorgesehen „*Zischhahn*“ am Zylinderkopf, der mit einem separaten Benzinahn extra für die fettere Startmischung vorgesehen ist. Ich komme damit bestens zurecht.





REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Bis zur Fähre bei *St. Goar* waren es laut der „Roadmap“ 34 km. Wir stoppten unterwegs mehre Male, um langsamere Nachzügler aufschließen zu lassen. An der Rampe zur Fähre mussten wir diesmal etwas Warten, da sie gerade eben abgefahren war. So hatten wir genügend Zeit unsere ersten Eindrücke auszutauschen. Da der *Georgs* Zeitplan mögliche Verzögerungen bei der Rheinüberfahrt berücksichtigte, waren für die ersten 40 km zum *Loreley-Felsen* 1,5h eingeplant. Nach ca. 20 Minuten Warten war die Fähre wieder auf unsere Seite und wir konnten auffahren.



Die Überfahrt dauerte zwar nur wenige Minuten, aber auch dieser kurze Aufenthalt wurde zur Inspektion und Austausch von technischen Besonderheiten genutzt. Als wir um 10:55h am gegenüberliegenden Ufer von der Fähre fuhren, da blieb eine *NSU* zurück. *Jochen* hatte offensichtlich ernsthafte Probleme seine *501T* zum Laufen zu bringen. Da er nicht auf der Fähre zurückbleiben durfte, wurde sein Motorrad mit gemeinsamen Kräften die Rampe hochgeschoben. Wir warteten alle noch ein paar Minuten ob er sein Moped wieder zu Laufen brächte. Aber *Georg* drängte uns die verbliebenen 5 km zum *Loreley* Besucherzentrum hochzufahren. Falls *Jochen* das Problem nicht beheben könnte, würde der Besenwagen ihn abholen.

So fuhren wir zunächst zum *Loreley*-Besucherzentrum um den grandiosen Ausblick auf das Rheintal zu genießen und die berühmte *Loreley* zu suchen. Anders als erwartet war sie nicht auf der Felsnase zu sehen, sondern war als Steinmonument vor dem Zentrum aufgestellt.



So fuhren wir zunächst zum *Loreley*-Besucherzentrum um den grandiosen Ausblick auf das Rheintal zu genießen und die berühmte *Loreley* zu suchen. Anders als erwartet war sie nicht auf der Felsnase zu sehen, sondern war als Steinmonument vor dem Zentrum aufgestellt.



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023



Wo bleibt Jochen ?

Viel Wichtiger war nun die Frage was ist mit *Jochen* und seiner Maschine. Obwohl wir bereits gute 30 Minuten auf dem Parkplatz bei dem Loreley-Aussichtspunkt waren war er immer noch nicht aufgetaucht. Diese Menge an alten Motorrädern an einem Touristen-Ort wie der *Loreley*, war natürlich auch für Urlaubern und Feriengäste



eine große Attraktion. Die Fragen glichen sich: *Wie alt? Was läuft die denn? Ist das eine Max?* Wenn sich einer ein bisschen auskannte, dann kam vielleicht auch noch: *Ist das eine OSL?* Aber die *NSU* Blockmodell-Serie ist so gut wie unbekannt.

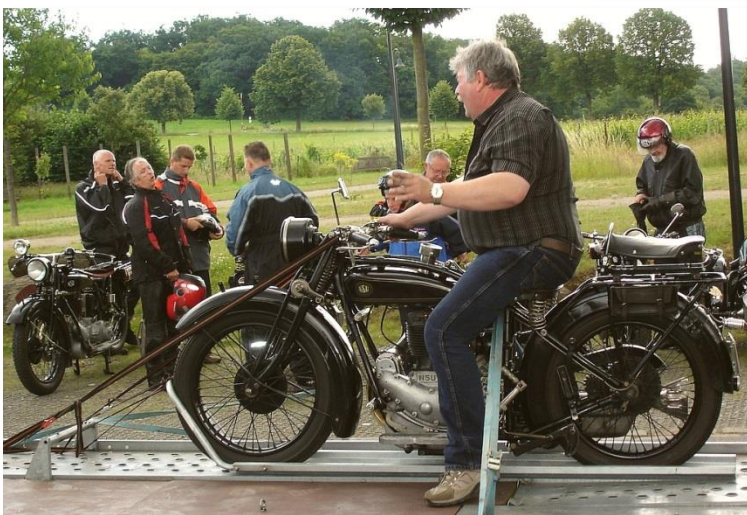
Das Mittagessen war im Restaurant – Cafe vorgesehen. Da ich aber gerne auf das Mittagessen verzichtete, war ich auf dem Parkplatz als *Jochen* mit seiner Maschine auf dem Anhänger des Besenwagens ankam. Vielleicht konnte er bis zur Weiterfahrt nach Lorch, um 13:30h, den Fehler finden und beheben.

Ratschläge bekam er viele, doch geholfen hatte es nichts. Der Magnet seine Lichtmaschine erzeugte nicht mehr genügend Magnetismus um eine Zündfunken zu generieren.

Na, dann fährt er halt auf dem Anhänger mit und kann dabei sogar noch seinen geliebten *Stumpen* rauchen. Das hat doch auch seine Vorteile, oder nicht?



Jochen bekommt wertvolle Ratschlä-



Also nach Frust und Ärger, über das schnelle Aus bei der Rundfahrt, sah das nicht aus.

Aber genau diese humorvolle Einstellung um das Wissen, dass immer mal was klemmen kann, macht uns Veteranen-Fahrer aus, ...und macht mir diese Personen so sympathisch, da auch ich Pannen dieser Art schon oft durchleben durfte. Nur mit einer guten Portion Humor steht man diese Situationen durch.



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Vor der Weiterfahrt fragte mich der Organisator *Georg*. bzw. seine Tochter *Kathrin*, ob ich auf der verbliebenen Strecke ihren Sohn (*ca. 5-6 Jahre alt*) im Beiwagen mitnehmen könnte. Auf dem Rücksitz von seinem Opa fühle er sich nicht so wohl. Natürlich durfte er. Ich war ja froh um jedes zusätzliche Kilogramm im Seitenwagen, so dass ich bei Rechtskurven etwas Unterstützung hätte.



Jochens Rucksack, den ich bis dahin im Beiwagen als Gepäck und Zusatzgewicht transportiert hatte, musste ich nun halt auf meinem Rücken nehmen, damit der Junge im Boot genügend Beinfreiheit hatte.

Bei *Kaub* kamen wir vom *Loreley-Plateau* wieder runter ans Rheinufer und fuhren Rheinaufwärts bis zur Fähre bei *Lorch* im Konvoi immer direkt am Fluss entlang. Auf dem Parkstreifen zur Fährenauffahrt sammelten wir uns. Es dauert ein ganze Weile bis alle Teilnehmer wieder zusammen waren.

Es gab auch keine weiteren Ausfälle. Als wir wieder vollzählig waren, fuhren wir auf die Fähre auf und schipperten wieder auf die linke Rheinseite nach *Niederheimbach*.



Auch auf dieser Rheinquerung ging uns der Gesprächsstoff nicht aus. Die gesamte Überfahrt wurde *fachgesimpelt*, Fragen gestellt, so wie Geschichten und Geschichten über die Restaurierung und Erlebnisse mit der alten Schätzchen erzählt.

Unser nächstes Ziel war eine Cafe- bzw. Vesper-Pause im ca. 50km entfernten *Buch*. Zunächst ging es wieder Rheinabwärts in Richtung *Bacharach*. Dort fuhren wir, das mir, von meiner Anreise zum 7. BMT in 2007 bereits bekannte, schöne Tal des *Biesel-*

bachs mit den vielen Kehren nach *Rheinböllen* hoch. Von dort sollte es weiter nach Westen gehen, bevor wir bei *Kastellaun* wieder gen Norden zur Mosel abbogen.

Aber kurz vor *Rheinböllen* standen ein paar *NSUs* an einer kleinen Ausbuchtung am Straßenrand. Da gab es offensichtlich mal wieder ein technisches Problem. Vielleicht konnte man da ja helfen. Mit der Zeit kamen immer mehr Teilnehmer dazu die helfen wollten. Ich erinnere mich an *Lutz*, *Georg*, *Klaus*, *Franz*, *Manfred* mit *Gudrun* im Beiwagen, *Tibor*, *Robert*. Selbst *Heinz* hatte es mit seiner *201TS* final auch das Tal heraufgeschafft und hielt an.





REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023



Franz versucht zu helfen

Ich glaube es war *Egon* der mit seiner 1927er *NSU 501T* liegengeblieben war. *Franz*, der Zuhause eine professionelle Werkstatt zur Restaurierung von *NSU* Blockmodellen hatte, bot seine fachmännische Hilfe an. Es scheint, dass es ein Problem mit der Ölpumpe war. Da *Georg* sah, dass immer mehr Helfer anhielten und der Zeitplan aus dem Ruder lief, hat er uns an die „*Besenwagen*“-Instruktion erinnert. So fuhren wir mit ungutem Gefühl weiter. Nur *Franz* blieb noch eine Weile, konnte final aber auch nichts ausrichten.

Kurz vor *Buch* hatte es angefangen zu nieseln. So kam die eingeplante Pause im *Gasthof Balduinseck* gerade recht, bevor es zu nass wurde. Nach dem Kaffee & Kuchen schien schon wieder die Sonne, so dass nun doch keine Regenklamotten benötigt wurden.

Das mittlere Drittel der verbliebenen 35 km nach *Löf*, die nun vor uns lagen, werde ich so schnell nicht vergessen. Wenige Kilometer nach der Abfahrt in *Buch* knatterten wir bei *Mörsdorf* auf der *L202* in das 11 km lange *Dünnbachtal* ein. Wenig Verkehr, sowie eine Kurve an der anderen und dazu noch den Enkel von *Georg* als Gegengewicht im Beiwagen. Da konnte ich mich mal wieder so richtig austoben. Der Junge hat auch super mitgemacht und mich in den Kurven durch eigene Gewichtsverlagerung unterstützt. Mein *NSU* lief wie eine (zugegeben recht laute) Nähmaschine. Da war kein Gedanke mehr an das gestrige Malheur mit dem Ritzel. Nach 20 Minuten extremes Kurven-räubern kamen wir unten in *Treis-Karden an*, wo wir viele der anderen Teilnehmer an der Tankstelle antrafen.



Ich war überglücklich die letzten 10 km so souverän bewältigt zu haben. Der Junge schien auch zufrieden zu sein. Zumindest hatte er sich bei mir nicht beschwert.

Nun waren es noch ca. 13 km auf der *B49* entlang der *Mosel* bis zu unserem Hotel. Die Straße hat zwar einige Kurven, aber die sind so moderat, dass man sie mit Vollgas, d.h. in unserem Fall 85 km/h – 90 km/h fahren konnte. Meine *NSU* lief zu diesem Zeitpunkt eher über 90 km/h,

was mich besonders Stolz machte, da mit meinem speziellen Ritzel mit 20 statt mit 18 Zähnen, etwas mehr an Endgeschwindigkeit erreichen konnte, als die anderen. Vor allem wenn es eben oder mit leichtem Gefälle dahin ging, konnte ich diesen Vorteil ausspielen. Als ich so die *B49* entlang „raste“, da taucht plötzlich *Franz* neben mir auf. Er hob zum Gruß seinen Daumen, grinste frech zu mir rüber, gab Gas und weg war er. Ich staunte nicht schlecht. *Franz* war locker 10 – 15 km/h schneller als ich. Und das mit seiner 1927er 250cm³ Maschine ?? Das konnte doch nicht mit rechten Dingen zu gehen, oder?



NSU 251T von



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

In Löff angekommen wurde *Franz* nicht nur von mir, sondern auch von anderen Teilnehmern auf die auffallend gute Leistung seiner Maschine angesprochen. Doch ein „Gentlemen schweigt und genießt“. Mehr als ein selbstzufriedenes Schmunzeln haben wir nicht bekommen. So wurde es erst ein paar *BMTs* später publik, dass *Franz* den Motor seiner *NSU 251T* mit einem größeren Hubraum und schärferen Nocken frisiert hatte.

Kaum dass wir unsere Mopeds abgestellt hatten, hatten *Tibor* und *Robert* schon ihren Ersatzteile-Stand aufgebaut. Ihre nachgefertigten Benzinhähne, Vergaser und neu angefertigte Zahnkränze waren sehr nachgefragte Objekte. Auch ich habe in den folgenden Jahren einige wertvolle Teile von *Tibor* bezogen. Unter anderem waren die Bolzen in Übergröße für die Aufnahme des Hinterrads eine äußerst wichtige Verbesserung. Danach war das vor/zurück Spiel meines Hinterrads von ca. 2 mm auf weniger als 0,5 mm geschrumpft.



Tibor und Robert bieten „Neuteile“ an

Gudrun erwartet mich schon. Sie war begeistert von ihrer Wanderung zur Burg *Thurant* und meinte, dass wir die Tour unbedingt auch noch zusammen mal machen müssten. Das taten wir dann auch, aber erst im folgenden Jahr. 2010 sind wir die Mosel von der Quelle bis zur Mündung bei Koblenz entlang gefahren. Aber das ist eine andere Geschichte.

Um 18:10h, zirka eine halbe Stunde nach unserer Ankunft, kam dann der Besenwagen mit *Jochen* und *Egon* sowie ihren Motorrädern auf dem Anhänger, am Hotel an. Es gab erstaunlicherweise keine weiteren Ausfälle. Sogar die *201T* von *Heinz* hatte die 145 km durchgehalten. Nun waren wir wieder vollzählig und konnten uns für das Gruppenfoto aufstellen. Auch unsere Partner wurden aufgefordert dabei zu sein.



Gruppenfoto mit Damen

Der Abend war wieder gesellig und gefüllt mit allerlei Geschichten. Die Weinprobe mit *Mosel*-Weinen konnte uns aber nicht so überzeugen. Da blieben wir lieber bei den Weinen aus *Birkweiler / Pfalz*.



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

3. Tag So.21.06.2009 Löf – Oberwesel ca. 40km

Nach dem Frühstück war generelle Aufbruchsstimmung. Das nächste Blockmodell-Treffen sollte in *Gundelsheim* am Neckar stattfinden. *Andi* hatte sich am Abend zuvor wieder bereit erklärt es zu organisieren. Mehr als die Hälfte der anwesenden Fahrer signalisierten bereits ihre Teilnahme. Auch wir freuten uns schon auf ein Wiedersehen mit der gesamten netten Bagage.



Unser Plan für die Heimreise war, am Rhein entlang zu fahren. So hielten wir bereits das erste Mal in *St. Goar* zu einem kurzen Stadtbummel. Da entdeckten wir in einem Touristenladen die klassischen Römer Weingläser, welche sich unsere amerikanische Bekannte *Erika* so sehr zu ihrer Hochzeit wünschte. Trotz der Bruchgefahr beim Transport im Beiwagen kauften wir einen Karton mit 6 Gläser.

Nachdem wir ihn gut verstaut hatten fuhren wir nur noch bis Oberwesel und suchten uns dort eine Unterkunft für die nächsten beiden Nächte. Wir fanden ein kleines Zimmer in einer Pension direkt an der historischen Stadtmauer.

4. Tag Mo.22.06.2009 Oberwesel 0km

An dem motorradfreien Tag haben wir eine kleine Wanderung unternommen. In der Pension lagen Wandervorschläge aus, von denen wir eine 18,5 km lange Tour auswählten. Die Route führte uns immer am oberen Rand der linken Rheinhänge entlang bis *St. Goar* und über das Plateau wieder zurück nach *Oberwesel*. All die grandiosen Ausblicke auf den *Rhein* sowie auf den gegenüber liegenden den *Loreley-Felsen*, machen diese Tour sehr empfehlenswert.



Wir jedenfalls hatten die Wanderung genossen und den Tag mit einem schönen Abendessen, in einem am Stadtrand gelegenen Restaurant, abgeschlossen. Die „Historische Weinwirtschaft“ sah mit ihrem leicht verwilderten Garten und den rustikalen Tische und Bänke vor dem mit Rheinkiesel gebau-



Historische Weinwirtschaft



Die Schloafstubb

ten historischen Gebäude schon überaus einladend aus. Auch die Menükarte am Eingang versprach ein deftiges gutes Abendessen. Für mich waren (*mal wieder*) die Bratkartoffeln das ausschlaggebende Argument. Was wir aber dann noch zusätzlich geboten bekamen war einzigartig. Die diversen kleinen Gastzimmer im Haus, die nach ihrer ehemaligen Funktion der Räume „Gaststubb“, „Alt Kich“, „Wohnstubb“ und „Schloafstubb“ benannt wurden, waren mit historischem Mobiliar liebevoll eingerichtet. Im Letzteren konnte man im Bett sitzend sein Abendessen

genießen. Wir werden den tollen Abend so schnell nicht vergessen. Wir bekamen auch eine „weißen“ Rosè-Wein serviert, der aber nach Beteuerung der Wirtin, wirkliche ein „Rosè“ war, aber einfach nicht dunkler von der Maische kam. Er war trotzdem sehr lecker!

Leider hat dieses Kleinod im November 2023 aufgehört zu existieren. Wirklich Schade!



Martin Hofmann 1974 – 2023

5. Tag Di. 23.06.2009 Oberwesel – Rheinstetten ca. 180km

Bis *Bingen* fuhren wir immer am Rheinufer entlang. Dann ging es den wohl direktesten Weg nach Hause in Richtung *Kaiserslautern* um über *Hochspeyer* und *Neustadt a.d. Weinstraße* zur Rheinbrücke nach *Karlsruhe* zu kommen. In *Rockenhausen* gab es noch einen kurzen Tankstopp für meine *NSU*. Nun sollte die Tankfüllung für die verbliebenen 120 km reichen. Auf die kurvenreiche, gut ausgebauten 20 km der *B39* durch das *Hochspeyerbach-Tal* bis *Neustadt a.d. Weinstraße* freute ich mich ganz besonders.

Auf etwa der Hälfte des Tals, war rechter Hand eine Gartenwirtschaft angekündigt. Da wir nun schon gute 3h unterwegs waren war es Zeit für eine kleine Pause. *Gudrun* war mit der Idee und der Örtlichkeit einverstanden. Das Gebäude sah wie ein 100 Jahre altes Forsthaus aus, bei dem man ein paar Tische und Stühle in den Vorgarten gestellt hat. Das Arrangement gab dem Ganzen ein angenehmes Flair. Die Sonne schien, die Maschinen liefen und wir saßen hier in der Idylle unter schattenspendenden Bäumen. Was will man mehr? Essen wollten wir eigentlich nichts, aber auf der Menükarte stand ein Wildschwein-Fleischsalat. So was hatte ich vorher noch nie angeboten gesehen (*und seither auch nie wieder*). Da konnte ich doch nicht „NEIN“ sagen, oder? Der Salat war angemacht wir ein Rindfleischsalat mit Gürkchen, Essig und viel Zwiebeln – also genau mein Geschmack. Er war köstlich.

Nach etwa einer Stunde machten wir uns auf zur letzten 70 km Etappe. Ich kalkuliert dafür 2h Fahrzeit. Es waren für den Nachmittag in der *Pfalz* Gewitter vorhergesagt. Bis 16:00h sollten wir wieder in *Rheinstetten* sein und das hoffentlich ohne nass zu werden.

Schön wenn man einen Plan hat und ihn auch umsetzen kann. Unser Pech war nur, dass ca. 1 km nach der Abfahrt mir meine Ladekontroll-Leuchte mal wieder signalisierte, dass meine vermaledeite *LM Nr.4*, die *Bosch B-145*, schon wieder keinen Strom lieferte. Es war bereits die 4te Lichtmaschine die ich eingebaut hatte. Ich war damals in regen Kontakt mit diversen Firmen die alle ihre Professionalität mit ihrer jahrelangen Erfahrung in dem Gewerbe anpriesen. Nach dem ich zuvor mehrere Jahre versucht hatte diese Generatoren selbst zu reparieren und immer wieder gescheitert bin, hatte ich mir mehr von die Hilfe der Profis versprochen. Aber egal wie sie hießen, ob *Osterhaus*, *Seuwen*, *BMZ*, etc..., keine der dort gerichteten Lichtmaschinen hielt länger als 2000 km. Einmal versagte eine überholte *B-145* ihren Dienst schon während der ersten 3 km Probefahrt!

Da der Himmel sich schon verdunkelte, weil da doch tatsächlich eine Gewitterwolke hereinzog, blieb ich gleich bei der nächsten Eisenbahnunterführung stehen. So konnte man die anstehende Reparatur im Trockenen durchführen. Es dauert auch kein 5 Minuten bis es aus allen Kübeln schüttete. Wir bekamen dann auch noch Gesell-



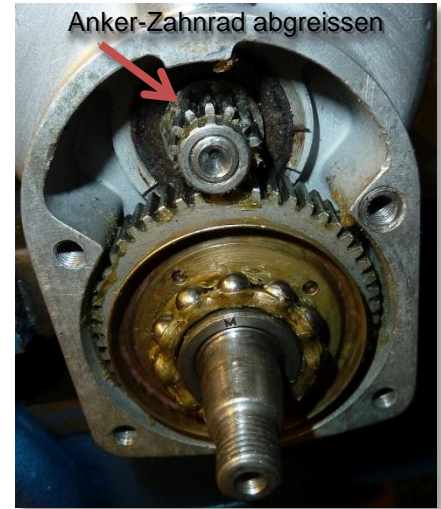


Martin Hofmann 1974 – 2023

schaft von zwei komplett durchnässten Radfahrern. Einer hatte sogar trocken Kleidung dabei und zog sich unter der Brücke schnell um. Der Regen hatte aber noch nicht komplett aufgehört, da waren Beiden schon wieder auf der Strecke.

Nach dem Ausbau der Lichtmaschine *LM4* stellte ich fest dass sich die Antriebsachse ohne Widerstand drehen lies. Wenn ich glück hätte dann ist nur der Stift der das Ankerzahnrad auf der Achse fixiert herausgefallen und klebt im Fett – aber wenn ich wieder Pech habe, dann hat der Stift mal wieder die Achse des Ankers abgerissen, weil er zwischen die beiden Zahnräder geraten ist. Das wird sich dann Zuhause nach dem Zerlegen zeigen. Um es vorweg zu nehmen: Ich hatte mal wieder Pech gehabt!

Aber für solche Notfälle hatte ich meine erst kürzlich gerichtete *LM1* dabei. Damit ich die Übersicht nicht ganz verlor, welche meiner inzwischen 4 Lichtmaschinen, wann und von wem hergerichtet worden sind, hatte ich sie mit *LM1* bis *LM4* durchnummeriert. So konnte ich bei Korrespondenz mit den diversen Firmen stets darauf zurückgreifen.



Doch bei diesem Lichtmaschinen-Tausch stellte ich fest, dass der Seitendeckel meiner Ersatz *LM 1*, welche ich erst im Mai von der Reparatur bei *BMZ* zurück bekommen hatte, wegen loser Schrauben auch schon wieder klapperte, war ich schon eine wenig ungehalten. Man hat offensichtlich Senkkopf-Schrauben verwendet, welche der DIN entsprachen, aber nicht die spezielle „*Bosch-Senkung*“ hatten, die in diesem Fall für einen selbstklemmenden Sitz notwendig gewesen wären. Herr *Döderlein* bei *BMZ*, den ich damit konfrontierte meint nur lapidar. „*Das sei normal. Er selbst ziehe nach jeder Ausfahrt auch alle Schrauben nach!*“ So ein *Bullshit!* Aber all der Ärger half nix. *Loctite*® hatte ich nicht dabei, so behalf ich mir mit einem Gummi, der den Seitendeckel zusätzlich in Position halten sollte. Bis nach Hause sollte dieser Notbehelf halten. Wir hatten durch diesen nicht eingeplanten Aufenthalt nun doch gute 1,5h verloren. Na dann wird es halt mit 18:00h etwas später bis wir wieder Zuhause sein werden.



Da wir schon eine Pause hatten und weiterhin dunkle Wolken von Westen her drohten, fuhren wir ohne weiteren Stopp nach *Rheinstetten*. Ich versuchte die direkteste Route zur Rheinbrücke zu fahren. Ich fuhr die gesamte Strecke über *Offenbach an der Queich*,



REPARA-TOUREN TEIL XII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Herxheim und *Jockrim* aus meiner Erinnerung von früheren Fahrten in der Gegend. Jeder Halt, um auf der Karte nachzuschauen, würde die drohende Gefahr in den nächsten Schauer zu geraten, erhöhen. Aber alle Vorsicht half nichts, denn die Regenwolke war schneller. Kurz nach *Herxheim* erwischte uns dann doch noch der Regen. Wobei Regen war hier das falsche Wort. Der Schauer dauerte zwar nur wenige Minuten, aber es war wie ein Wasserfall durch den man fuhr. Da der Himmel vor uns und hinter uns blau leuchtete, verzichteten wir für die verbliebene 25 km auf das Anziehen unserer Regenklamotten. Bis wir dann Zuhause waren, waren wir tatsächlich wieder schon so gut wie trocken. Nur noch die nassen Socken, von dem Wasser, welches uns am Schienbein in die Stiefel heruntergelaufen war, waren übriggeblieben.

Nach dem Umziehen in bequeme und trockene Klamotten und dem Auspacken des wenigen Gepäcks, konnten wir die vergangene fünf Tage revuepassieren lassen. Was für ein toller Kurzurlaub. Da war mal wieder alles dabei: Motorrad fahren, wandern, neue und alte Freunde treffen, Benzingespräche und natürlich Reparaturen, die auch diesmal nicht zum Abbruch der Tour geführt hatten. Wie all die Jahre zuvor, haben wir es wieder geschafft auf eigenen Rädern, ohne Anhänger-Hilfe, wieder nach Hause zu kommen.

Dazu kam auch noch, dass wir die fragile Ware der Römer-Gläser auch heil nach Hause brachten.

...und das Problem mit den fragilen *Bosch B-145* Lichtmaschinen, das bekomme ich irgendwann auch noch in Griff! Was braucht es mehr um glücklich zu sein?

Und nächstes Jahr, beim 11. BMT bei *Franz & Heike* in *Bayern*, da sind wir bestimmt wieder dabei.