



REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

Inhaltsangabe:

10. NSU-BMT	Fr. 25. – So. 27. Juni 2010 in Gundelsheim ca. 300 km.....	2
1. Tag	Fr. 25. Juni 2010 in Gundelsheim ca. 90 km	4
2. Tag	Sa.26. Juni 2010 Rundfahrt nach Heilbronn ca. 70 km	9
3. Tag	So. 27. Juni 2010 Gundelsheim - Rheinstetten ca. 140 km.....	16
	Montag der 28. Juni bis Mittwoch 04. August 2010 Beiwagenreparatur	19



REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

10. NSU-BMT Fr. 25. – So. 27. Juni 2010 in Gundelsheim ca. 300 km

Anfang 2010 kam von Andi die offizielle Information zum 10. NSU Block-Modell-Treffen. Folgende Einladung haben wir erhalten:



Liebe NSU Blockmodellfreunde,
unser Jubiläumstreffen 2010 findet vom 25. bis 27. Juni 2010 im Raum Neckarsulm statt. Alle aktiven Blockfahrer, aber auch diejenigen, die noch in der Restaurierung stecken, sind herzlich eingeladen.

Nachfolgende Ausschreibung informiert Euch über die Modalitäten. Die Ausfahrt führt uns in den landschaftlich überaus reizvollen Umkreis von Neckarsulm und auch an die ehemalige Produktionsstätte unserer NSU. Meldet Euch bitte rechtzeitig an.

Viele Grüße vom Organisationsteam

Andi Jankowitsch, Jochen Nonnenmacher und Adolf Mühlich

Ausschreibung Blockmodelltreffen 2010

Freitag, 25. Juni 2010

- Teilnehmer an der Audi-Werksbesichtigung Neckarsulm (früheres NSU-Werk): Anreise bis 13:00 in 74831 Gundelsheim, Gästehaus Lämmle (Ecke Tiefenbacherstr. / Brunnenstr.), dann gemeinsame Abfahrt um 13:30. Rückkehr ca. 17:00.
- **Achtung: Teilnahme nur mit Voranmeldung möglich!!!**
- Alle anderen: individuelle Anreise
- 17:00: Gelegenheit zur Besichtigung des Privatmuseums von Fritz Schmid in Gundelsheim
- Ab 19:00 gemeinsames Abendessen im Hotel Lamm

Samstag, 26. Juni 2010

- Aufstellung der NSU in der historischen Gundelsheimer Altstadt
- Fahrerbesprechung gegen 10:00 Uhr
- Ausfahrt „rund um Neckarsulm“ von 10:30 bis ca. 15:00: Strecke ca. 60 km, mit Fähre über den Neckar, Aufstellung vor dem früheren NSU-Werk (geplant, mit Fototermin) und Besuch des Zweiradmuseums Neckarsulm
- Franz Lorenz (www.NSU-Lorenz.de) sowie Tibor und Róbert (www.reproclassic.eu) werden in Gundelsheim beim Treffen mit einem Verkaufsstand da sein.
- ab 19:00: Gemeinsames Abendessen im Hotel Lamm
- Vortrag von Klaus Arth, Autor der bekannten NSU-Bücher
- Bilder aus 10 Jahren Blockmodelltreffen (bringt bitte auch welche mit!)

Sonntag, 27. Juni 2010

- Gemeinsames Frühstück im Hotel Lamm
- Abreise



REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

Ich kam zwar erst 10 Tage vor diesem Treffen von der 4 wöchigen Motorradtour mit *Klaus*, die uns 6200 km quer über das *Colorado-Plateau* führte, zurück, aber diese Block-Modell-Treffen wollte ich dann doch nicht verpassen. Die ca. 90 km Anfahrt nach *Gundelsheim* sind gerade mal 2h und die sitzt man ja auf einer halben Backe ab.

Seit ich die *Moto Guzzi California T3* hatte und *Gudrun* ihr *Moto Guzzi Nevada* stand meine *NSU 601TS* mehr in der Garage, als dass sie gefahren wurde. So sollte ich sie und die *BMW R24* doch vor der Abfahrt vielleicht noch überprüfen.



Das Laden der Batterien war nach der Standzeit von mehreren Monaten obligatorisch. Wie schaut es mit dem Öl aus? Ein Wechsel bei beiden Mopeds schadet nie. Nun noch die kurze Probefahrten nach *Neuburgweier* und zurück. Die *BMW* machte in der Vergangenheit eh so gut wie keine Probleme und lief auch dieses Mal wie der legendäre *VW-Käfer*. Bei der *NSU* zeigte sich aber gleich ein erstes Problem, noch bevor ich den Kickstarter betätigte.

Ich öffnete den Benzin-Hahn, oder besser gesagt den Schieber am Tank, und sofort quoll mir das Benzin aus dem Schieber und am Schlauch entlang. *So'n Mist!* Seit ein paar Jahren war es doch im Frühjahr immer das Gleiche. Die untere Korkdichtung, die auf der Vergaserseite, trocknet während der Standzeit über Winter regelmäßig aus und schrumpft dabei. Der Kork auf der Tankseite sieht dagegen immer Benzin und behält daher seine Dichtwirkung.

Aber man ist ja nicht untätig und sammelt fleißig Natur-Korken die man in Scheiben schneiden und mit geeigneten Locheisen in Form bringen kann. Die Korkscheibe sollte möglichst homogen und ohne Risse sein. Es ist aber auch so, dass man die korrekte Stärke auf beiden Seiten des Schiebers benötigt, damit man eine gute Dichtung hinbekommt. Sind die Scheiben etwas zu dick, dann kann man den Schieber nicht mehr bewegen. Die alte obere noch funktionsfähig Dichtung an Ort zu belassen hat nie geholfen. Also sucht man sich einen geeigneten Benzin-Kanister und lässt den Tank der *NSU* leer laufen. Was nicht in den 5 Liter-Kanister passt, wird bei den anderen drei Motorrädern in meiner Garage, der *MG California T3*, der *BMW R24*, oder der *BMW R23*, in den Tank geschüttet.



unsere Schätzchen



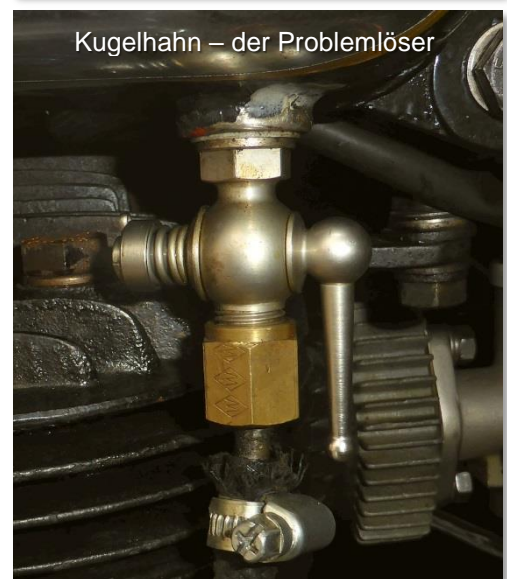
Martin Hofmann 1974 – 2024

Nun nur noch den Benzinhahn rausschrauben und zerlegen – neu geschnitzte Dichtungen einlegen und wieder zusammenbauen – voila! Nun sollte das Problem doch behoben sein. Nach der Montage an den Tank und Vergaser gibt man zunächst einmal maximal 1l Benzin in den Tank. Es könnte ja sein, dass man trotz aller Sorgfalt den Benzin-Hahn nochmals demontieren muss, weil er eben doch noch nicht dicht ist (*was auch des Öfteren vorkam*).

Diesmal kam noch erschwerend hinzu, dass bei dieser Aktion, der Anschluss der Kupferleitung am Löt-nippel undicht geworden ist. Offensichtlich habe ich da beim Werkeln zu viel Stress auf diese Verbindung gebracht. Na, dann reparieren wir das halt auch noch.

Aber final, auch wenn es (*nicht nur*) diesmal mehrere Anläufe gebraucht hatte, habe ich es zumindest für die aktuelle Saison immer wieder hinbekommen. Die Probefahrt verlief nun positiv. Jetzt waren wir für die bevorstehende Reise gewappnet. Für die beiden Tage genügte uns leichtes Gepäck, welches wir locker in einer Trainingstasche unterbringen konnten.

Nach 35 Jahren Kampf mit der Abdichtung der originalen Benzinhahn-Schieber-Technik und ihren offensichtlichen Schwächen, habe ich mir 2021 von *Franz* für 45€ einen Kugelhahn-Nachbau besorgt. Dieses Model wurde auch schon in den 30ern angefertigt. Er viel zuverlässiger in seiner Dichtfunktion, da er weder Leder- noch Korkdichtungen benötigt. Warum ich mich so lange zierte diesen Schritt zu tun, ist nur mit damit zu erklären, dass der Schieber optisch eher an ein Vorkriegsmotorrad passt, als der Kugelhahn, der bis heute weit verbreitet ist. Das gleiche gilt für die Kupfer-Wendel die ich als Benzinleitung zum Vergaser eingebaut habe. Beim 1935er Model der *NSU* gab es diese Leitungsversion nicht mehr, sie gehört eher zu Modellen aus den 20er Jahren.



Ich denke aber, dass sich, mit dem längst überfälligen Wechsel zum Kugelhahn, nun in Zukunft die Kork-Basteleien im Frühjahr erledigt haben.

1. Tag Fr. 25. Juni 2010 in Gundelsheim ca. 90 km

Da wir ja in ca. 2h am Treffpunkt in *Gundelsheim* sein sollten, hatte ich mir nur einen ½ Tag Überstundenabbau genommen. *Gudrun* arbeitete eh nur Halbtags und hatte dadurch schon ab 12:00h frei. Gepackt hatten wir schon tags zuvor. So fuhren wir gegen 13:30h in *Rheinstetten* los. Bis 16:00h wollte ich spätestens in *Gundelsheim* sein, damit wir an der angekündigten kleinen Tour durch das Privatmuseum teilnehmen können. Aber wie schon in 2009 auf unserer Anreise zum 9. *BMT*, wurde ich von der Realität schneller eingeholt als es mir lieb war.

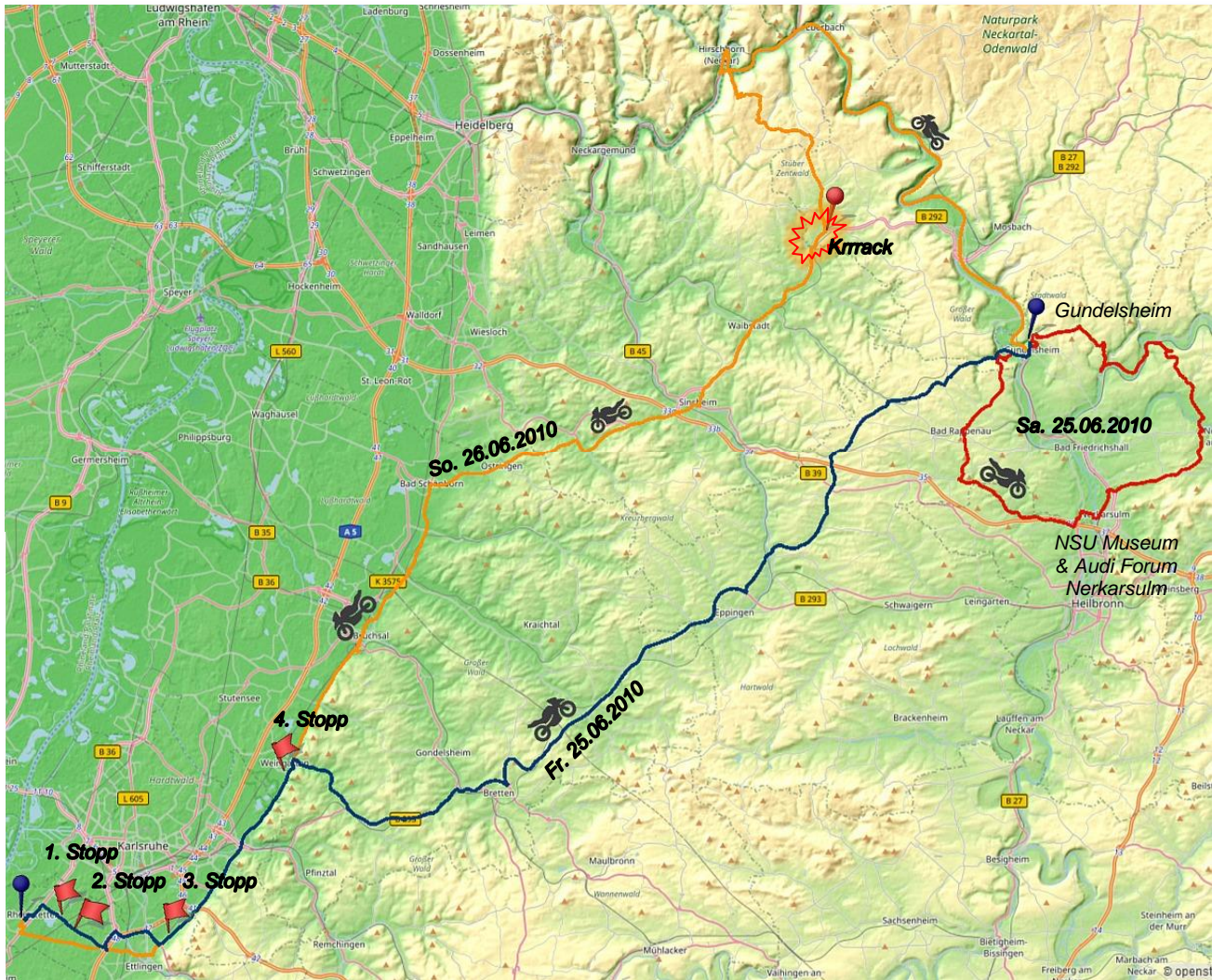


REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

Zunächst entdeckte *Gudrun*, dass das Nummernschild an ihrer *BMW R24* bedenklich wackelte. Eine der beiden 10er Schrauben fehlte und die andere war bereits verdächtig locker. Ich ersetzte schnell die fehlende Schraube und habe die beiden Muttern fest angezogen. Das ganze hatte keine 10 Minuten gedauert. Nun mussten wir, nach der Benzinhahn-Abdichtungsaktion, auch noch den *NSU* Tank bei der ortsansässigen *AVIA* Tankstelle wieder füllen. Bereits auf dem Weg zur Tankstelle stotterte meine *NSU*. Das könnte ggf. Wasser im Vergaser sein, ging es mir durch den Kopf. Mit der neuen Tankfüllung würde das bestimmt herausgespült werden.



Aber schon nach den ersten zwei Kilometer, kam zu dem Stottern auch noch ein krasser Leistungsverlust dazu. So bog ich, vor der Bahnunterführung in *Forchheim-Bahnhof*, wo wir beide auch unseren Arbeitgeber, die Firma *Brucker*, hatten, in die Seitenstraße ab. Die Ursache war schnell gefunden. Es war Sprit-Mangel. Aus meinem frisch abgedichteten Benzinhahn tropfte zwar das Benzin, aber es floss nicht! Da habe ich das Wörtchen „*Dichtung*“ wohl zu wörtlich genommen. Ich missbrauchte meinem *OT-Draht-Stift*. Mit ihm stocherte ich in der Benzinhahn-Schieberöffnung herum, bis das Benzin wieder in einem Strahl aus dem Hahn kam. Den Sprit fing ich mit einem Lumpen auf. So gut es ging. Nach ca. 30 Minuten waren wir wieder Abfahrt bereit. Der kurze Vollgastest im Stand verlief zufriedenstellend. So gegen 14:05h konnten wir unser Reise fortsetzen.

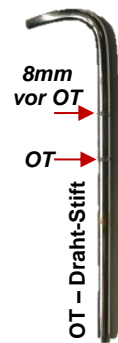


REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

****OT-Draht** = ca. 8 cm langer 2 mm starker Draht mit Kerben-Markierungen um den **O**beren **T**otpunkt des Kolbens, bzw. die 8 mm vor den **OT** festzustellen. Den Stift benötige ich bei der Einstellung des korrekten Zündzeitpunktes, in dem ich ihn durch die Öffnung des entfernten Zischhahns einführe. Danach wird der Kickstarter vorsichtig betätigt bis, in dem Takt bei dem beide Ventile geschlossen sind, die obere Kerbe genau mit der Gewindekante abschließt, was dann 8mm vor OT bedeutet. Manchmal ist es für diese Prozedur auch hilfreich den 2. Gang einzulegen und mit leichten hin- und her-ruckeln des Motorrads den Kolben in die korrekte Position zu bringen.



Doch meine Freude über den schnellen Fix wurde schon auf den nächsten 500m getrübt. Ich hatte bereits größte Schwierigkeiten die leichte Steigung aus der Eisenbahnunterführung in hoch zu fahren. Ich schaffte das nur mit $\frac{1}{4}$ Gas. Beim Gas geben spratzte der Motor schon wieder und drohte abzusterben. Sobald ich das Gas wegnahm tuckerte er aber erneut problemlos.

Bei der ersten Einmündung eines Waldweges fuhr ich auf die Seite und hielt auf dem Radweg an. Da mir jetzt das Problem genau bekannt war, wollte ich diesmal etwas sorgfältiger vorgehen und neben dem Benzinhahn auch noch den Vergaser von möglichen Korkresten befreien. So packte ich, keine 300 Meter von unserer Firma, mein Werkzeug aus und begann den Benzin Schlauch am Vergaser zu lösen. Danach Benzinhahn auf und mit dem Schwall Benzin die verbliebene Korkstückchen aus der Zuleitung spülen und sie mit einem Lumpen auffangen. Nur, da kam wieder kein Schwall aus dem Hahn, sondern nur wenige Tropfen Benzin. So entfernte ich die Zuleitung am Benzin-Schieber und stocherte erneut mit meinen OT-Draht in die Öffnung des Schiebers, bis das Benzin wieder in gewohnter Weise aus dem Hahn floss. Tatsächlich lagen da ein paar weiter Korkkrümel in meinem Lumpen. Danach habe ich auch noch den Vergaser zerlegt und die diversen Bohrungen und Düsen mit dem Mund durchgeblasen. Buäähh - schmeckt gar nicht gut! Neben einigen Korkkrümeln habe ich sogar Kupferspäne im Vergaser entdeckt! Wo die herkamen ist mir bis heute ein Rätsel. Vielleicht von der Reparatur der Benzinleitung?? Nach dem Zusammenbau des Vergasers musste ich nun noch den Schlauch wieder montieren, Motor starten und mehrmals kräftig Gas geben. Voila! Geht doch! Nach ca. 1,5h waren wir wieder Einsatzbereit. Hände und Handschuhe stanken nun zwar granatenmäßig nach Benzin, aber das Moped fuhr wieder und das war doch viel wichtiger.

Gudrun unkte bereits. Gerade mal 3 km von Zuhause, machte sie den Vorschlag ggf. mit dem Auto zum Treffen zu fahren. Das kam für mich auf keinen Fall in Frage. Ich fahre doch nicht mit dem Auto zu einem Motorradtreffen. Diese Eitelkeit habe ich mir gegönnt und bis heute nicht abgelegt.

Während meiner Reinigungsarbeiten am Straßenrand, bot uns ein netter *BMW R100* Fahrer seine Hilfe an, die ich aber dankend ablehnte. Es hielten auch *Volker* und später noch *Tonio*, zwei unserer *Brüker*-Arbeitskollegen an, die so gegen 15:30h auf ihrer Heimfahrt waren. Auch sie boten uns ihre Hilfe an. Aber mein Moped lief nun ja wieder wie erwartet. Voller Optimismus machten wir uns (*oder besser: ich mich*) so gegen 15:45h wieder auf den Weg. Ob *Gudrun* so optimistisch war wage ich zu bezweifeln.

Mein nahezu unerschütterlicher Optimismus bekam dann aber recht schnell einen weiteren Dämpfer. Denn nur 4 - 5 km weiter, begann das identische Problem erneut aufzutreten. Der Motor stotterte und ließ wieder nur noch $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ Gas zu. Aber auf der Schnellstraße konnte ich unmöglich anhalten und so quälte ich meine Maschine noch einen weiteren Kilometer,



REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

bis wir vor dem *Wattkopf*-Tunnel auf die Bundesstraße 3 abbiegen konnten. In der Einfahrt zu dem dort ansässigen Hofladen fanden, wir etwas abseits der Straße einen sicheren Platz für den erneuten Versuch den Benzinfluss dauerhaft herzustellen. Ich löste diesmal nur den Benzinschlauch am Benzinhahn. Ein kurzes Öffnen des Hahns zeigte mir das identische Malheur. Das Benzin welche nun in einen sauberen Lappen schoss war schon wieder gespickt mit winzigen Kork-Krümeln! Da hatte ich wohl beim Schnitzen der neuen Korkdichtungen gehörig geschlampt. Erneut kam mein *OT-Draht* zum Einsatz. Ich kann *Gudrun* für ihre unendliche Geduld nur loben, auch wenn ihr Vorschlag zur Umkehr, um das Auto zu holen weiterhin im Raum stand. Nach insgesamt weit mehr als 2,5h seit unserer Abfahrt und ca. 10 km zurückgelegter Strecke, war meine *NSU* nun endlich wieder fahrbereit. *Gudrun* überließ es mir, wie vor einem Jahr in *Eschbach*, zu entscheiden, ob wir weiterfahren, oder besser vielleicht die 10 km zurück zu fahren sollten.

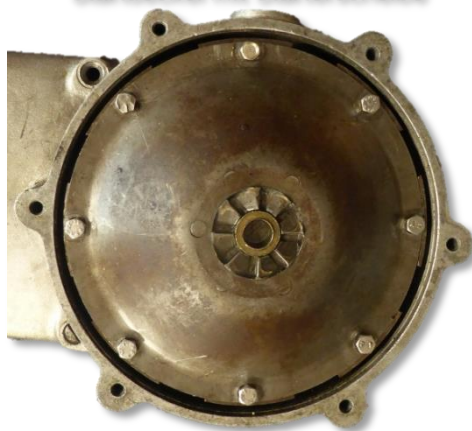
Erst später, als wir wieder Zuhause waren, stellt sich heraus, dass ich statt Natur-Kork, den aus kleinen Stückchen zusammengepressten Korken von Sektflaschen benutzt hatte. Die sind leider nur bedingt benzinfest! Sie tendieren eher auszufransen und zu bröseln.



Ich war, wie eigentlich immer, von meiner Handwerkskunst überzeugt. Daher entschied ich mich für das Weiterfahren. Wir hatten Glück und meine Maschine lief nun wieder wie man es von ihr erwartete. Zumindest zunächst. Denn nur 15 km weiter, kurz vor *Weingarten*, bekam ich Schalt-Probleme. Ich konnte plötzlich nicht mehr Auskuppeln. So musste ich ca. 25 km nach der Abfahrt einen 4. Stopp einlegen. In der ersten Seitenstraße von *Weingarten*

fanden wir abseits der B3 ein Plätzchen, um die Ursache zu lokalisieren. Die Kupplungsdruckstange war fast komplett in dem Getriebe verschwunden. Die Stange war in Ordnung, also nicht gebrochen. Das war schon mal eine gute Nachricht. Die Druckschraube am Kupplungshebel war ebenfalls fest gekontert. Also muss das Problem wohl auf der anderen, der Kickstarter- und Kupplungs-Seite liegen. So demontierte ich den Kickstarter und den s.g. „*Startdeckel mit Startscheibe*“ der mit 8 Schrauben am Kupplungskorb montiert

Startdeckel mit Starterscheibe



war, um an die entsprechende Stelle zu kommen. Da war es nach kurzer Prüfung eindeutig klar, warum ich meine Kupplung nicht mehr benutzen konnte. Die großflächige Abdeck-Schraube, die als Druckplatte für die Kupplungsdruckstange dient, die s.g. „*Entkupplungsmuffe*“, hatte sich etwas aufgedreht und damit den Weg für die Kupplungsdruckstange verlängert. Das war wohl auch der Grund, warum ich in der Vergangenheit schon mehrfach meine Kupplung nachstellen musste. Diesmal war es aber so, dass die „*Entkupplungsmuffe*“ sich schon soweit aufgedreht hatte, dass sie an der außenliegenden „*Startscheibe*“ angestoßen ist und somit kein Weg mehr für das Lösen der der

Kupplungslamellen zur Verfügung stand.

Mangels passenden *Stirnlochschlüssels* musste ich den Druck-Deckel mit Schraubenzieher und Hammer fixieren. Das ist zwar






REPARA-TOUREN TEIL XIII

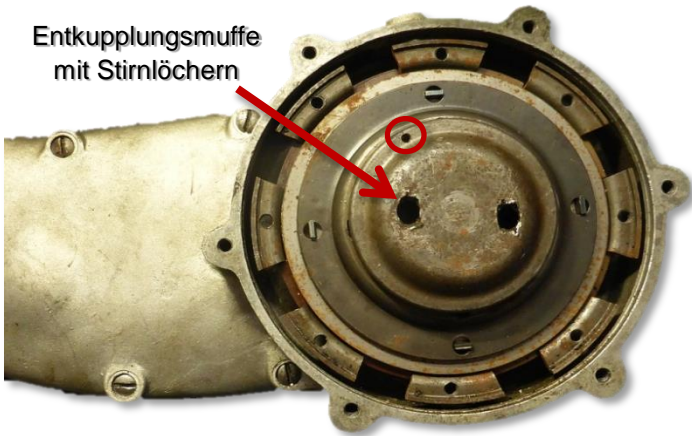


Martin Hofmann 1974 – 2024

nicht die vornehme Art, aber es Hilft. Aber diese Schraubenzieher-Hammer-Aktionen hinterlassen sichtbare Spuren an den Stirnlöchern, die mehr und mehr ausfransen.

Ca. 1 Jahr später, nach einem erneuten Aufdrehen, habe ich ein M4 Gewinde in den Rand der „Entkupplungsmuffe“ eingebracht, um diese mit einer kleinen Schraube gegen unerwünschtes Aufdrehen kontern zu können. (s. Markierung ) Seither hatte ich an dieser Stelle keine Probleme mehr.

Entkupplungsmuffe mit Stirnlöchern



Bei dieser Reparatur-Aktion stellte ich noch zusätzlich fest, dass die Kontermutter des Ritzels auch schon wieder etwas gelöst war. Das Problem kannte ich ja bereits vom Vorjahr und so knallte ich, nach bewährten Muster, erneut beide Muttern wieder fest.

Dieser vierte Halt dauert ebenfalls fast 1,5h, so dass wir nun in ca. 4,5h immerhin 25 km geschafft hatten und noch weitere 65 km vor uns lagen. Dass *Gudrun*, nach den unzähligen Stunden, welche wir gemeinsam, bei all den *Repara-Touren* der vergangenen 25 Jahre, am Straßenrand verbrachten, immer noch zu mir hielt, als ich mich kurz vor 18:00h fürs Weiterfahren entschied, muss ich ihr im Nachhinein nochmals hoch anrechnen.



Kickstarter-Feder



Bruch - Objekt

Zu allem Übel ist mir dann beim Anlassen auch noch die Kickstarter-Feder gebrochen. Aber das beeinträchtigt ja das Fahren nicht, sondern ist nur beim Startvorgang lästig, wenn der Motor lospoltert und der Hebel noch nicht oben in Einrast-Position ist.

Dann gibt das ratschende Geräusche die sich anhören wie wenn man ein Auto nochmals startet, obwohl der Motor bereits läuft.



20:00h
..endlich angekommen

Auf der weiteren Strecke bis *Gundelsheim* gab es glücklicherweise keine weiteren Vorkommnisse. So kam es, dass wir erst so gegen 19:45h auf dem Parkplatz des Gästehauses *Lämmle* ankamen. Die Führung durch das Privat-Museum und das gemeinsame Abendessen im Hotel hatten wir zwar verpasst, aber das war nun wirklich zweitrangig. Für die 90 km hatten wir mehr als 6 h benötigt, aber wir hatten es final dann doch geschafft. Jetzt konnten wir alle die lieben Bekannten aus den vergangenen *BMTs* begrüßen.



REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

Als Erinnerung für die Teilnahme an dem 10. NSU-Blockmodell-Treffen bekamen wir von *Andi*, nach unserer glücklichen Ankunft, eine Tasse mit dem legendären Aufdruck der diversen NSU Blockmodelle überreicht.



Andi fragte mich auch gleich, ob ich bei der morgigen Ausfahrt *Jochens* Bekannten *Horst* im Beiwagen mitnehmen könnte. Er war Photograph und sollte Bilder von der Ausfahrt unter anderem auch aus meinem fahrenden Beiwagen schießen.

Da *Gudrun*, wie im Jahr zuvor, lieber eine Wanderung in die Umgebung machen wollte, ich aber um jedes zusätzliche Kilogramm im Beiwagen froh war, sagte ich gleich zu.

2. Tag Sa.26. Juni 2010 Rundfahrt nach Heilbronn ca. 70 km

Nach dem Frühstück wurden wir gebeten unsere Mopeds vom außenliegenden Parkplatz zu holen und in der Fußgängerzone der historischen Altstadt für einen Fototermin aufzustellen. Falls möglich sollten wir unser Schätzchen schieben, um die STVO einzuhalten. Das war aber nicht in jedem Fall möglich. Vor allem weil es mitunter einen leicht Anstieg gab konnte man seine Maschine nicht immer ohne die Hilfe des Motors an die gewünscht Position bugsieren. Aber sowohl Anwohner als auch die zufällig anwesenden Zuschauer hatten bei diesem kleinen Spektakel keine Einwände.



Aufstellung in der historischen Altstadt

Da die Sonne schien und kein Regen angekündigt war, sollte es doch eine schöne Rundfahrt werden. Mit etwas Verspätung kamen wir dann los. Es waren 25 Oldtimer die an der Tagestour teilnahmen.

Ich hatte nun ein Passagier in meinem Beiwagen, aber das Zusatzgewicht, welches ich fahrtechnisch begrüßte, gab mir nun doch auch Anlass zu neuen Sorgen. Beim Beschleunigen und an Steigungen drehte mein Motor, der nun die zusätzlichen ca. 85 kg meines



REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

Gastes zu schleppen hatte, verdächtig hoch, ohne an Geschwindigkeit zuzunehmen. Hatte sich denn schon wieder was an der Einstellung der Kupplung verstellt? Ein kurzer Check an dem Kupplungshebel, beim ersten kurzen Halt um die Gruppe aufschließen zu lassen, gab mir aber dafür keinen Hinweis. Der Druckpunkt am Kupplungshebel am Lenker und das Spiel von ca. 1mm an der Druckstange waren in Ordnung. Dann ist es vielleicht erneut Verschleiß der Kupplungsscheiben? Das war ja schon mal vor 21 Jahren, auf der *Repara-Tour* nach *Großbritannien*, der Fall. Oder sind sie Kupplungsscheiben nur etwas verölt?

Noch während ich mir auf der Weiterfahrt all diese Gedanken machte und schon überlegte wie ich das Durchrutschen der Kupplung kurzfristig beheben könnte, hörte das lästige Phänomen so plötzlich auf, wie es aufgetreten war. Und was soll ich sagen? „*Aus den Augen aus dem Sinn!*“ Da meine *NSU* nun anstandslos lief, verschwendete ich keine weiteren Gedanken an die Ursache dieser kurzen Episode.



Parken vor dem Museum

Es war kurz vor Mittag, als am *Deutschen-Motorrad-Museum* in *Neckarsulm* ankamen. Auf dem Hof des Museums quetschten wir unsere Mopeds zusammen. *Adolph*, der viele seiner fast 40 *NSU* Schätzchen aus der Anfangszeit der *NSU* Produktion dem Museum als „*Dauerleihgabe*“ überlassen hatte, machte für uns eine persönliche Führung durch (seine) *NSU*-Motorrad-Sammlung.

Mit der Zeit empfand ich aber seine Erzählungen irgendwie ermüdend. Sie waren für mich ohne zusätzlichen Nährwert. So verließ ich Zuhörerschaft und machte mich alleine auf die Suche nach der legendären *NSU 501TS* aus dem Reisebericht von *Oss Kröher* „*Das Morgenland ist weit*“. Diese Maschine sollte nach meiner Information ebenfalls in dem Museum stehen. Ich durchstreifte einige Abteilungen, aber gefunden hatte ich sie leider nicht. Vielleicht hätte ich damals doch jemand vom Personal, oder auch *Andi*, fragen sollen.



Adolph erklärt die *NSU*-Geschichte

Da der Termin vor dem *Audi*-Werk und mit der *Neckarsulmer*-Presse schon fixiert war und *Adolph* sich bei seinen technischen Erklärungen, sowie Geschichten und Anekdoten aus den Anfangszeiten der *NSU* Motorradproduktion, viel Zeit gelassen hatte, blieb für die meisten der Zuhörer keine Zeit mehr, sich im restlichen Museum umzuschauen. Aber auch ich dachte mir, dass ich später meinen Besuch, ohne diesen Zeitdruck, unbedingt wiederholen müsste.



REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

Um 13:00 h waren wir vor dem „Audi-Forum“. *Andi* hat eine Ausnahme erwirkt und so durften wir unsere 25 Maschinen direkt vor der imposanten Glasfassade aufbauen. Natürlich waren Pappdeckel unter dem Motor, um den (*geleckten*) Vorplatz vor Ölflecken zu schützen, obligatorisch. So, da waren wir nun an der Geburtsstätte unserer Schätzchen, denn alle unsere *NSU* Motorräder wurde hier im Werk gebaut.

Schade war eigentlich, dass sich niemand von der *Audi*-Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit an diesen historischen Moment gezeigt hat. *Andi* hatte uns zwar angekündigt, aber das Interesse der ehemaligen *NSU*-Firma war gleich null. Nur der Hinweis auf den Schmutzschutz wurde kommuniziert.



Aufstellung am Audi-Forum

Alternativ zu dem *Audi*-Werk hatte *Andi* aber auch die lokale Zeitung „*Die Heilbronner Stimme*“ informiert und die kam. Wir wurden gebeten uns zu unseren Maschinen zu stellen, um der Presse etwas über das Motorrad, bzw. die Geschichte der Restaurierung, etc.... zu erzählen. *Jochen* hatte sich sehr schnell der Journalistin, Frau *Stefanie Pfäffle*, angenommen und sie dann auch auf mich aufmerksam gemacht.

Da die meisten der *NSU*-Fahrer ihre alten Maschinen nur bei solchen Veranstaltungen bewegten und sie dazu meinten auf Anhängern bzw. in Transportern vor Ort brachten, ich aber in den vergangenen 25 Jahren schon mehrere Urlaube auf meiner *NSU*, so wie Kind und Kegel verbracht hatte, meinte *Jochen*, dass ich für die Journalistin der richtige Kandidat sei. Zunächst war mir das Interview etwas unangenehm. Aber nach zwei oder drei ihrer Fragen entspannte ich mich und erzählte frei Schnauze von all den „*Abenteuern*“ welche ich mit meiner Familie und dem Gespann bereits erlebt hatte.



Frau Pfäffle interviewt mich

Es war wohl genau das richtige Thema für Frau *Pfäffle*, denn sie widmete meinen Ausführungen einen kompletten Absatz bei dem Artikel der drei Tage später veröffentlicht wurde.



Martin Hofmann 1974 – 2024

Heilbronner Stimme – Ausgabe vom 29.06.2010

Immer ein kleines Abenteuer

Von Stefanie Pfäffle Foto: Stefanie Pfäffle

Beim zehnten Treffen machten sich die Besitzer der Blockmodelle auf zum Ursprung ihrer Lieblinge – dem heutigen Audi-Werk.

Neckarsulm - Erst hören, dann sehen heißt es am Samstagmittag vor dem Neckarsulmer Audi-Forum. Ein lautes Knattern ist zu hören, das müssten sie doch sein. Nein, eine ganze Kolonne von Treckern mit Anhängern fährt vorbei. Passt irgendwie, war der Spitzname der alten *NSU* Blockmodelle doch Neckarsulmer Traktor. Da kommen sie nun aber doch, die knapp 40 Maschinen aus den 20er und 30er Jahren, die am Wochenende mit ihren Besitzern zu einem Treffen im Unterland zusammen kamen.



Privatleute

Zum zehnten Mal bereits findet dieses Treffen der Blockmodelle statt, zum ersten Mal hier in der Region. "Zum Jubiläum wollten wir an den Geburtsort zurück", erklärt Andreas Jankowitsch aus Gundelsheim-Höchstberg, der das Ganze gemeinsam mit *Jochen* Nonnenmacher aus Sinsheim organisiert.

Sie sind kein Club, sondern einfach Privatleute, die untereinander die Treffen absprechen. Denn sie sind schon etwas Besonderes, diese Blockmodelle. "Das war damals eine schwere Tourenmaschine, sehr teuer und deswegen gibt es sie heute nur noch selten." 500 maximal schätzt Jankowitsch auf der ganzen Welt. Bereits in den 80ern hatte er mal versucht, an eine heranzukommen. Keine Chance.

Erst als die Wende kam, gab es eine Zeitlang einen ganz guten Markt, jetzt ist es wieder schwerer geworden. Jankowitsch fährt eine 501 T Baujahr 1927, also aus dem ersten Produktionsjahr. "Fünf Jahre lang habe ich restauriert, jetzt fahre ich seit zwölf Jahren damit."

Zuverlässig

Die mächtigen, robusten Motoren sind es, die begeistern. Zuverlässig tuckert man damit mit 80 Stundenkilometern über die Straße, mancher sogar bis nach Italien oder England wie Martin Hofmann. "Früher sind wir mit den Kindern damit in den Urlaub gefahren", erzählt der 55-Jährige. Seit 1985 hat er seine TS 601 Baujahr 1935 und seitdem wird getourt. "14 Tage fahren, drei reparieren und dann wieder eine Woche fahren." Mit dem Werkzeug muss man schon umgehen können, wenn man eines dieser Seniorenmodelle fährt.

Auch diesmal hat der Rheinstettener viereinhalb Stunden von Rheinstetten ins Unterland gebraucht – zweieinhalb Stunden davon hat er repariert. "Die Liebe zur Technik und das kleine Abenteuer, ob man ans Ziel und wieder zurück kommt, das reizt einfach", findet Hofmann. Doch irgendwie gehe es immer, seine Maschine mit Beiwagen hat noch nie einen Anhänger gesehen.

Das wäre für Tibor Mikolasek doch etwas weit gewesen. Er gehört zu den internationalen Teilnehmern des Treffens und ist extra aus Ungarn angereist. "Wir sind schon zum dritten Mal dabei, ich habe meine Maschine vor zehn Jahren auch in Deutschland gekauft", erzählt er. Zwar fänden sich in Ungarn auch noch einige Modelle, aber die wären kaum noch zu retten. "Die Qualität hier ist besser." Glänzend steht seine TS 501 Baujahr 1934 allerdings nicht da. "Dafür ist alles original."

Sich austauschen, Tipps für Ersatzteile geben und gemeinsam fahren – das steht an diesem Wochenende im Vordergrund. Die Werksführung bei Audi, der Kontrast zwischen alt und neu, haben sie schon hinter sich. Ebenso den Besuch im *NSU*-Zweiradmuseum. Nach dem Gruppenbild vor dem Audi-Forum geht es knatternd zurück auf die Straße. Diesmal sind es keine Traktoren.

Nach gut einer Stunde Posieren und Interview geben hatte *Andi* zum Aufbruch gedrängt. Er hatte zu sich nach Hause zu Kaffee & Kuchen eingeladen. Außerdem wollte es auf dem Weg von unserem Fotografen *Horst* noch Einzelfotos der fahrenden Maschinen machen lassen. Eine ruhige Seitenstraße hatte er dafür schon ausgesucht.



REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

Bei dem jetzigen Startvorgang machte ich eigentlich alles wie Immer. Benzin-Schieber öffnen, Vergaser fluten, Zündung auf früh, den Kolben mit dem Kickstarter auf Kompression drücken, Zischhahn öffnen, den Kickstarter vorsichtig betätigen ich bis ein einsaugendes Geräusch vernehme, nun den unterm Tank angebrachten separaten Benzinschieber öffnen und ein paar Milliliter Benzin in den Zylinder einsaugen. Dann wird der Schieber und Zischhahn wieder geschlossen und der Gasdrehgriff auf Vollgas gestellt. Nun waren alle Vorbereitungen getroffen und mit einem Hüpfen, bei dem meine 88 kg Körpergewicht mit Schwung eingesetzt werden, den Kickstarter vollends durchtreten. Diese Prozedur klappte eigentlich fast immer. Nur dieses Mal hatte der Kickstarter mit einer granatenmäßigen lauten Fehlzündung zurückgeschlagen. Vielleicht hatte dieses Verhalten auch mit der gebrochenen Kickstarterfeder zu tun?

Es war zwar schon gelegentlich mal vorgekommen, aber dieses Mal bin ich mit meinem Fuß wohl etwas verrutscht und so hatte mich der Ausleger vom Kickstarter empfindlich in der Fußsohle getroffen. Es war äußerst schmerzhaft. Ich befürchtete im ersten Moment schon, dass da was gebrochen wäre. War es aber glücklicherweise nicht. Doch die Prellung hatte ich dann schon noch einige Woche gespürt. Vor allem war ich nun bei Anlassen meiner NSU besonders vorsichtig, damit dieser Vorfall mir nicht noch einmal passiert.



Horst, in meinem Beiwagen tat einen guten Job. Er fotografierte in allen Lagen. Er fotografiert die Teilnehmer die vor uns, hinter uns und im Beiwagen kniend auch die die neben uns fahren. Dazu lag Horst halb aufgerichtet quer über meinen Rück-

sitz. Ich ließ es mir, trotz seiner fotografischen Aktivitäten, mir nicht nehmen bei Kurvenfahrten meine üblichen „Turnübungen“ auszuführen.



Tibor aus Ungarn ...



... wie immer ohne Kennzeichen



REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

Am Rand eines Maisfeldes bat mich *Horst* anzuhalten, damit die Blockmodell-Freunde mit ihren Oldtimern hier vorbei flanieren und er sie fotografieren könnte. All die anderen fuhren ca. ½ km weiter, um dann in zeitlichem Abstand, einzeln wieder an uns vorbei zu fahren.

Bei den 25 Motorrädern dauerte die Foto-Session eine gute ½ h bis alle Fahrer abgelichtet waren.



Jochen



Die Fotosession ist beendet, nur noch ich fehle in der Sammlung



Franz



Gerald mit Sozia

Danach ging es weiter zu *Andi* nach Hause. Zum Glück wohnte *Andi* in einer Sackstraße mit Wendehammer. So konnten wir unsere 25 Fahrzeuge entlang des Straßenrands aufreihen, ohne den Verkehr zu stören, da es kein Verkehr gab.



15:00h Kaffeekränzchen bei *Andi*

Es gab hier auch schon das erste Opfer. Bei einer 501T hatte sich der Mitnehmer des Magnetzünders vom Konus gelöst und die Feder abgeschert. Da ich mit ähnlichen Vorkommnissen an meinem B-145 Batteriezündern zu kämpfen hatte, interessierte mich das Thema. *Franz* versuchte ihn noch während der Kaffeepause zu richten. Mangels einer passenden Feder (ugs. *Halbmöndchen*) wollte er das Mitnehmerrad mit etwas feinem Schleifsand auf dem Konus fixieren. Das hatte schon öfters geklappt, erklärte mir *Franz*.



REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

Für die Rückfahrt hatten sich die Organisatoren, *Andi, Jochen & Uli*, noch die Überquerung des *Neckars* mit der alten Fähre bei *Haßmersheim* ausgedacht. Sie war nicht groß und wir konnten wirklich froh sein, dass wir alle darauf Platz hatten. Diese Fähre (*Bj. 1948*) war eine Oberleitungsfähre mit Kettenzug, die mit einem 15 KW Elektromotor an dieser Stelle den 115 Meter breiten Neckar querte. Die Tragfähigkeit des Fährschiffes betrug 15 Tonnen, sie war für sechs Personenkraftwagen und 60 Personen zugelassen. Bei den 25 - 27 Motorrädern, inklusive der ca. 30 Personen brachten wir ca. 7 - 8 Tonnen auf Waage. Also war das für die Fähre kein Problem, auch wenn es doch sehr eng zuging.



Der Fährbetrieb wurde leider am 24. September 2014 eingestellt, da in der Nähe eine Woche zuvor der *Neckarsteg*, eine drei Meter breite Fußgängerbrücke mit einer Spannweite von über 140 Metern, für Fußgänger freigegeben worden war. Eigentlich Schade!

Wieder zurück in *Gundelsheim*, schwärmte mir *Gudrun* von ihrer Rundweg-Wanderung nach *Bad Rappenau* vor. In der Summe waren es gute 20km die sie für diese Tour benötigte.



Auf dem Hotelparkplatz hatten *Franz* und *Tibor*, wie von *Andi* schon in der Einladung angekündigt, ihre Ersatzteile-Tische aufgebaut. Ich konnte diesmal nicht umhin mir bei *Tibor* einen Nachbau des Schieber-Benzinhahn zu erstehen. Damit hoffte ich, dass meine Probleme der Vergangenheit angehören würden. Dem war aber, wie ich heute weiß, nicht so. Angefangen hatte es schon bei den Anschluss-Gewinden, die andere Steigungen hatten als mein Original. Selbst die originalen Dichtungen, die darin verbaut waren, hielten die Standzeit über Winter auch nicht aus.

Tibor, der in Ungarn wohnt, tauschte nach Rücksprache im Herbst auf der *Veterama* mir den Anschluss kostenlos aus.

Von dem Samstag-Abend, bei dem *Klaus Arth*, Autor mehrere *NSU* Bücher, mit seinen Vortrag angekündigt war, ist mir nichts in Erinnerung geblieben. Vielleicht ist der Programmpunkt auch ausgefallen. Aber es hatten sich sowohl *Hans*, als auch *Manfred* und *Tibor* bereit erklärt in den nächsten Jahren die nächsten *BMTs* auszurichten zu wollen.

An was ich mich dennoch lebhaft erinnern kann, ist der feucht-fröhliche Abend vor dem, Hotel Lamm. Wir waren zu sechst an einem Vierer-Tisch und haben mit Witze und Schoten einen äußerst unterhaltsamen Abend verbracht.



REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

3. Tag So. 27. Juni 2010 Gundelsheim - Rheinstetten ca. 140 km

Für die Rückfahrt haben wir uns mit *Manfred* und seiner *Gudrun* verabredet. *Manfred* war ebenfalls auf eigener Achse angereist. Wir wollten daher bis *Walldorf* gemeinsam fahren, wo er dann in Richtung *Speyer* und wir nach Süden in Richtung *Karlsruhe* weiterfahren wollten. Ich schlug eine indirektere Route entlang des schönen Neckartals mit all seinen Burgen und netten Orten vor. *Manfred* und *Gudrun* waren damit einverstanden.



Pause bei Hirschhorn

Nachdem wir uns von allen denen die noch abgereist waren verabschiedet hatten, fuhren wir so gegen 10:00h gemeinsam los. Es ging zunächst immer entlang des *Neckars* durch pittoreske Städtchen und vorbei an diversen Burgruinen und Schlösser, welche links und rechts am Berghang lagen. Gegenüber von *Gundelsheim* thront das imposante *Schloss Guttenberg*, weiter ging es dann mit der *Minneburg* bei *Neckargerach* und dem *Schloss Zwingenburg*.

Gegenüber von *Zwingenburg* liegt die *Burg Stolzeneck*. Nach 45 km und einer knappen Stunde erreichten wir *Hirschhorn*. Auch hier überragt eine Schlossruine das kleine Städtchen. An der Neckarschleuse in *Hirschhorn* hielten wir für eine kurze Rast an.

Die Sonne schien vom strahlend blauen Himmel, unsere drei Mopeds liefen wie gewünscht, daher waren auch wir bestens gelaunt.

Dass sich bei meiner *NSU* durch die Vibrationen ständig der Tankdeckel öffnete, ist nun noch kein Grund sich die



Tankdeckelverschluss mit Splint-Sicherung



Pause mit *Manfred*, *Gudrun* & *Gudrun*

Laune verderben zu lassen. Sobald der Verschluss-Bügel aufspringt, dann macht man ihn halt wieder zu. Bei dem Halt in *Hirschhorn* konnte ich mit einem kleinen Kniff eine Verriegelung basteln, so dass mich dieses Problem nicht weiter belästigte.



REPARA-TOUREN TEIL XIII

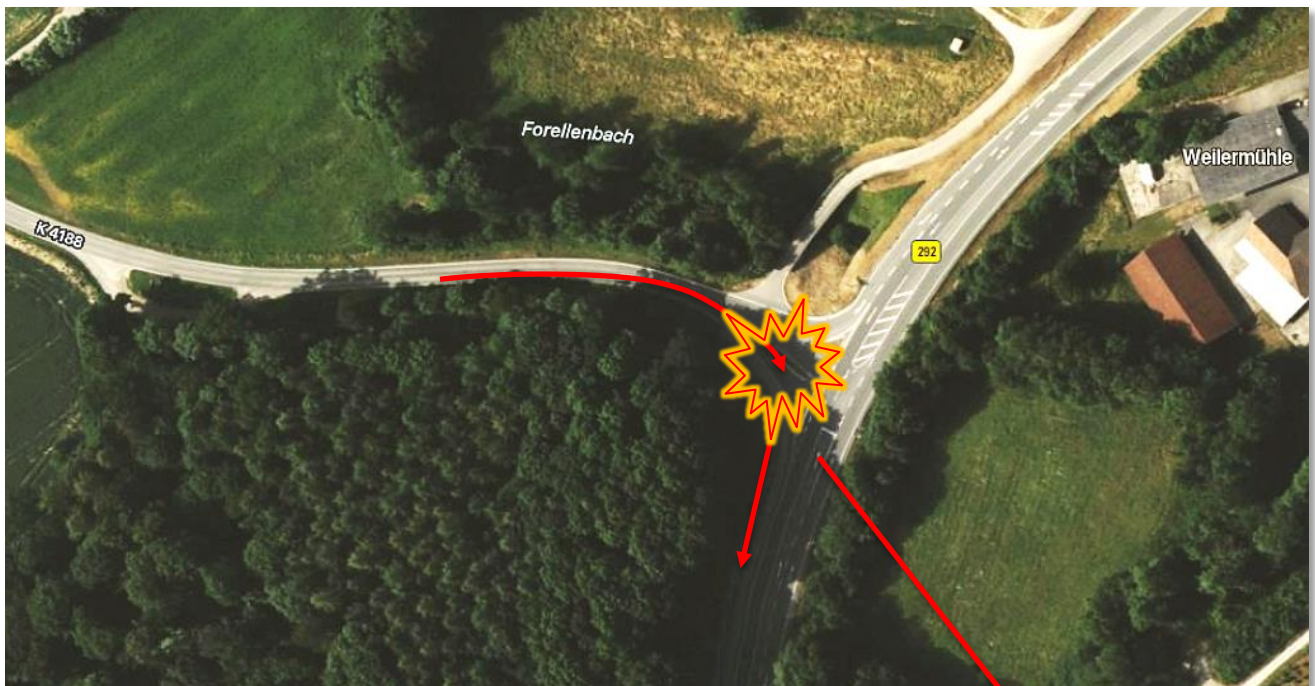


Martin Hofmann 1974 – 2024

Der Tankdeckel ist mit einem Splint am Scharnier befestigt. Biegt man nun das längere Splintende wieder zurück über das Scharnier, dann kann man den Verschlussbügel darin einklemmen und er bleibt in seiner Verschluss-Stellung fixiert.

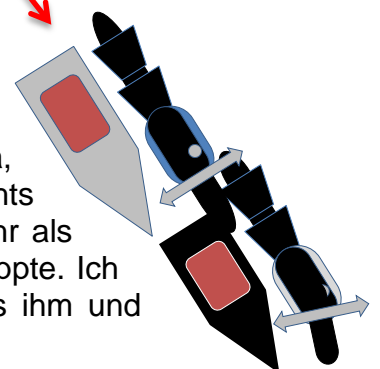
Da wir uns erst bei *Walldorf* trennen wollten haben wir nun ausgemacht, dort eine größere Pause einzulegen und ggf. noch eine Kleinigkeit zu essen. So fuhren wir nach nur wenigen Minuten Halt weiter. Wir verließen nun das *Neckartal* und es ging jetzt nach Südwesten. Über *Reichartshausen* und *Sinsheim* fuhren wir nun durch den *Kraichgau* ins *Oberheintal*.

Doch kurz vor *Helmstadt*, da passierte das Unglück. Ich kam von der Kreisstraße *K-4188* stoppte an der *B-292* denn ich wollte nach rechts abbiegen. Hinter mir hielt *Manfred* mit seinem Gespann und dahinter *Gudrun* auf der *BMW R24*. Ich checkte linkerhand, ob wir drei gemeinsam noch vor dem entfernt ankommenden Auto gefahrlos auf die Bundesstraße abbiegen könnten. Nach kurzem Zögern entschied ich, dass es wahrscheinlich besser wäre zu warten bis das Fahrzeug an uns vorbei gefahren sei. In diesem Augenblick gab es einen Knall, Stoß und einen lauten Schrei! Meine *NSU* hat es dabei ca. 1 Meter weiterschoben! Da ich den Lenker zum Abbiegen bereits nach rechts eingeschlagen hatte, hat es mich zum Glück nicht auf die Bundesstraße geschoben. *Manfred* hatte nämlich das gleiche gemacht wie ich, aber gedacht, dass wir noch genug Zeit und Platz hätten. Er war der Meinung ich würde auf die *B-292* abbiegen. So ist er mit dem Kopf nach links auf das kommende Auto



gerichtet, losgefahren und hat dabei sein Vorderrad bei mir zwischen Hinterrad und Beiwagen gesetzt! Der Schrei kam von *Manfreds Gudrun*, die bei ihm Beiwagen saß und im Vorfeld schon sah was da passieren wird.

Manfred war erschüttert über das, was er da verursacht hatte. Nun ja, der Schaden an meinem Beiwagen war beträchtlich, vor allen angesichts der Tatsache, dass *Manfred* gerade bei Anfahren war und nicht mehr als vielleicht zwei Meter zurückgelegt hatte, bevor mein Gespann ihn stoppte. Ich war erstaunlicherweise recht ruhig und war hauptsächlich froh, dass ihm und





REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

seiner *Gudrun* nichts passiert ist. Bei *Manfreds* Maschine waren, außer ein paar unbedeutenden Kratzern am Schutzblech, nichts zu sehen. Ich glaube sein Beiwagen hatte überhaupt nichts abbekommen.



Wir drei, d.h ich und die beiden *Gudruns* redeten mit Engelszungen auf *Manfred* ein, dass es doch bloß ein Blechschaden ist, den man richten könne. Langsam beruhigt er sich wieder und versprach mir sich sofort mit seinen Versicherungs-Fritzen in Verbindung zu setzen, damit die Regelung des Schadens schnellst möglich

stattfinden kann. Nach eingehender Prüfung über den entstandenen Schaden war klar, dass beide Fahrzeuge noch uneingeschränkt fahrtüchtig waren.

Bei der nächsten Tankstelle sollte ich Tanken, da mein Tachometer bereits 120 km nach der letzten Füllung anzeigte. Erfahrungsgemäße war bei ca. 125 km (*140-150 reale km, da Tachometer ca 10% - 12% nachgeht*) der Tank leer. Bei *Helmstadt-Barken* sah ich abseits der Straße eine Tankstelle auf der Anhöhe, welche ich dann auch prompt anfuhr. Die Entscheidung war gut so, dann als ich den Tank öffnete war da gähnende Leere. Der Boden war bereits trocken. So bin ich also mit dem letzten Tropfen Benzin an der Tankstelle angekommen.

Weiter ging's nach Wiesloch, wo wir dann bei einem Café die größere Pause einlegten und alle für die Regelung des Unfalls notwendigen Daten tauschten.

Während wir nun auf der B-3 nach Süden in Richtung Heimat fahren, ging es für *Manfred* und *Gudrun* direkt nach Westen weiter um bei *Speyer* den *Rhein* zu überqueren.



Auf der Weiterfahrt vernahm ich zwischen *Bruchsal* und *Durlach* ein merkwürdiges Zischeln aus dem Motorenbereich. Zunächst konnte ich es mir gar nicht erklären. Ich schaute während der Fahrt nach links unten. Da war eigentlich nichts zu sehen, aber das Zischeln, so ein PFFT – PFFT - PFFT im Takt des Motors wurde deutlich lauter. Ich fummelte unterm Tank herum und bemerkte, dass der Zischhahn sich

geöffnet hatte. Mit den Handschuhen war es zwar etwas mühsam aber irgendwie bekam ich es dann doch hin, das kleine Zusatzventil zu schießen. Das seltsame Zischeln war erledigt.



Martin Hofmann 1974 – 2024

Die einzige Funktion des Zischhahns ist die, dass man zum Kaltstart, das Gemisch im Zylinderkopf etwas fetter machen kann. Dazu lässt man, aus dem unterm Tank extra angebrachten Benzinhahn, etwas Benzin die Trichteröffnung des geöffneten Zischhahns. Damit es auch reinläuft, nutze ich die Ansaugphase des Kolbens in dem ich den Kickstartervorsichtig 3-5cm betätige. Aber dieses Prozedere habe ich ja bereits beschrieben, als ich tags zuvor, vor dem *Audi-Forum*, die Fehlzündung mit dem Rückschlag hatte.



Bis wir 20km später in *Durlach* ankamen, hatte sich der Zischhahn noch drei Mal von selbst geöffnet. So langsam bekam ich aber Übung. Linkes Knie etwas ausstellen und mit einer gezielten Griff unter den Tank den Zischhahn-Hebel wieder nach oben drehen. Wie diese Aktionen für *Gudrun*, die hinter mir fuhr, aussehen mussten, darüber hatte ich mir keine Gedanken gemacht.

In *Durlach* musste ich an einer roten Ampel anhalten. Da schloss *Gudrun* zu mir auf und fragte mich was ich denn da mache: „*Juckt's Dich am Beutel, oder was?*“ Da die Ampel gerade wieder auf grün umsprang, fiel meine Erklärung mit „*Zischhahn-Problem!*“, reichlich knapp aus. Die verbliebenen 18 km bis nach Hause würde ich noch ohne zusätzlichen Zwischenstopp überstehen. Das mit dem Zischhahn kläre ich dann Daheim.

So gegen 15:00h waren wir nach ca. 300km Rundfahrt wieder Zuhause in Rheinstetten angelangt. Nun hieß es auspacken und die nächsten Schritte für die Reparatur des Auffahrschadens zu planen.

Montag der 28. Juni bis Mittwoch 04. August 2010 Beiwagenreparatur

Gleich am Montagfrüh rief ich bei der Autowerkstatt im Nachbarort *Neuburgweier* an. Ich erklärte mein Anliegen. Wir vereinbarten auch gleich einen Termin zum 30.06.2010, an dem, Herr *Neu* von der *DEKRA* und Bruder des Werkstattbesitzers, sein Gutachten über den entstandenen Schaden machen konnte.

Herr *Neu* kannte mein *NSU*-Gespann bereits von den nahezu unzähligen Hauptuntersuchungen (*TÜV-Plakette*) welche ich bei ihm über ca. 20 Jahre hatte. Seit 1992 fuhr ich alle 2 Jahre, an einem Samstagmorgen im April, noch vor dem Frühstück, die 4km nach *Neuburgweier* um bei Herrn *Neu* die s.g. *TÜV-Plakette* für die nächsten zwei Jahre zu bekommen. Anfangs hatte er noch Probefahrten auf dem Gespann unternommen. Seit ihm aber einmal die *NSU* abgestorben war und er sie nicht mehr ankicken konnte, hatte er darauf verzichtet. Ich musste damals die 300 Meter zu ihm hinkommen, um die *NSU* wieder anzulassen. Die kurze Strecke zurück durfte ich auf dem Sozius mitfahren. Bei den zukünftigen Bremsentests musste ich ab diesem Zeitpunkt nur noch ca. 20 Meter auf dem Gehweg hin und her fahren und dabei bremsen. Da ich mein Hinterrad regelmäßig zum Blockieren bekam, hatte ihm das für die Abnahme gereicht. Einmal, es war Regenwetter, hatten ihm sogar die 5 Meter aus der Werkstatt auf den Vorplatz gereicht, um die Bremswirkung als aus-



REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

reichend einzustufen. Ich will mich jetzt aber nicht beschweren, es ist nur von Vorteil wenn man einen so verständigen Fachmann hat

Das Fazit seines Wertgutachtens liest sich zusammengefasst so:

Lohnkosten	1038,40 €
Nebenkosten	35,00 €
Lackierkosten	972,40 €
Ersatzteile	344,26 €
MwSt 19%	454,11 €
Reparaturkosten	2844,17 €
plus Gutachten erstellen	415,50 €
Wiederbeschaffungswert	8500,00 €

Die 8500.-€ Wertgutachten für das die *NSU 601 TS* mit *Harso* Beiwagen waren eine Schätzung basieren auf meinen Angaben auf die aktuellen Marktpreise. Dabei wurde nicht berücksichtigt, dass der *Harso* wohl ein Einzelstück ist und bei Sammlern die sich damit auskennen wohl einen wesentlich höheren Wert erzielen würde

Bereits ein Woche später konnte ich das ausführliche Gutachten an die Versicherung von *Manfred* schicken, mit der Bitte um die Überweisung der geschätzten Reparaturkosten, inkl. des Gutachtens. Die geforderten 3.259,67 € wurden dann auch drei Woche später, ohne Wenn und Aber, auf unser Konto überwiesen.

Da mein Beiwagen nun in der Werkstatt lag, versuchte ich meine *NSU* wieder solo zu fahren. Das war, wie ich schnell feststellte ein sehr gefährliches Unternehmen. Nach nur wenigen Kilometern drehte ich um und fuhr äußerst vorsichtig, bzw. unsicher wieder nach Hause. Durch den Gespann-Betrieb waren sowohl das Vorder- als auch das Profil am Hinterreifen so flach abgefahren, dass jede, noch so kleine, Schräglage in Kurven eher einem Eiertanz glich. Sowohl der Lenker als auch das Heck taten Dinge, die sie vorher noch nie getan hatten. Nun verstand ich die Regelung, dass man inzwischen den Solo- bzw. Seitenwagenbetrieb nicht mehr „Wahlweise“ in seinen Brief eingetragen bekam. Es macht wirklich Sinn. Zumindest solange man wie man sein Moped nicht wieder auf Solo-Reifen umrüstet.

Bereits am 4. August, also 5 Wochen nach dem Unfall, konnte ich meinen *Harso*-Beiwagen wieder an die *NSU* schrauben. Die Firma *Neu* hatte gute Arbeit geleistet. Der Beiwagen stand da wie neu. Nur der Gepäckträger fehlt jetzt noch. Den ersetzte ich dann im folgenden Oktober durch eine Rostfrei Version den ich auf der *Vetarama* gefunden hatte.

Die Reparatur hatte inkl. der 19% MwSt. nur 1625,54 € gekostet. Die 1.634,13 € Differenz vom Gutachten zu den tatsächlichen Kosten kamen für unseren geplanten Urlaub, nämlich mit den Mopeds entlang der *Mosel* von der Quelle in den *Vogesen* bis an Mündung in *Koblenz*, zu fahren gerade recht. In 1,5 Wochen am 13. August sollte die Sommertour starten.



REPARA-TOUREN TEIL XIII



Martin Hofmann 1974 – 2024

Dass es bei dem Unfall auch einen Schaden gab, den man bei den Gutachten übersehen, bzw. noch nicht vorhersehen konnte, bekam ich dann drei Wochen später im Sommerurlaub 2010 zu spüren.

Dieser Folgeschaden betraf den Auspuff-Topf, der durch den Auffahrunfall offensichtlich ebenfalls gestaucht worden war und dann an der Naht aufplatzte.

Aber das ist eine eigene Geschichte. Zum Glück gibt es jeden Herbst die *Veterama* in *Mannheim*. Dort bekommt man ja so einen Auspufftopf auch als Nachbau ...

....und der Überschuss vom Gutachten war ja auch noch nicht aufgebraucht.

