



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Inhaltsangabe:

11. NSU-BMT	03. – 05. Juni 2011 in Ortenburg ca. 1200 km	2
1. Tag	Mo. 30.05.2011 Rheinstetten – Eichstätt 272 km	3
2. Tag	Di. 31.05.2011 Eichstätt (16 km Wanderung)	6
3. Tag	Mi. 01.06.2011 Eichstätt (4 km Wanderung).....	7
4. Tag	Do. 02.06.2011 Eichstätt – Ortenburg 240km	9
4. Tag	Fr. 03.06.2011 BMT Rundfahrt (1) 100 km	11
5. Tag	Sa. 04.06.2011 BMT Rundfahrt (2) 120 km	17
7. Tag	So. 05.06.2011 Ortenburg - Wartenberg 130 km	25
8. Tag	Mo. 06.06.2011 Wartenberg 0 – 4 km	29
9. Tag	Di. 07.06.2011 Testfahrt nach Erding ca. 40km	30
10. Tag	Mi. 08.06.2011 Wartenberg – Günzburg 182km	32
11. Tag	Do. 09.06.2011 Günzburg – Rheinstetten 265km	36

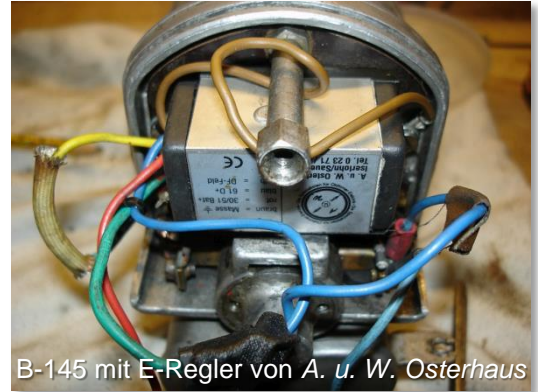


Martin Hofmann 1974 – 2024

11. NSU-BMT 03. – 05. Juni 2011 in Ortenburg ca. 1200 km

Auf das **BlockModellTreffen** bei *Franz & Heike* hatten wir uns sehr gefreut. Nicht nur weil wir all die lieb gewonnenen Chaoten wieder treffen würden, sondern weil wir uns dieses Mal mehr Zeit für die Hin- und Rückfahrt eingeplant hatten. Daher konnten wir „*pannentechnisch*“ ziemlich entspannt sein, auch wenn ich natürlich hoffte, dass wir diesmal ohne diese desaströsen, zeitfressenden Reparaturen auskommen würden, die wir im Jahr zuvor durchgemacht hatten.

Da unser vorheriger Sommerurlaub, die Moseltour mit den Mopeds, Lichtmaschinentechnisch mal wieder fast in einer Katastrophe endete, hatte ich die Zwischenzeit genutzt und mir im März 2011 für final 442,91€ (*brutto*) professionelle Hilfe gesucht. Nachdem bei den Lichtmaschinenreparaturen der Fa. *Seuwen* und bei *BMZ* bislang keine dauerhafte Lösung herauskam, hoffte ich nun, dass es diesmal mit der Firma *A. & W. Osterhaus* klappen würde.



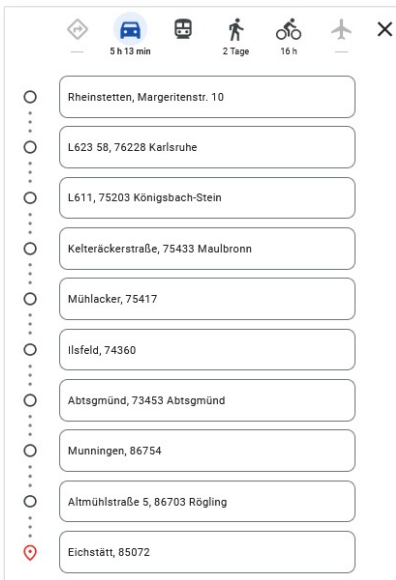
B-145 mit E-Regler von A. u. W. Osterhaus

Der Anker wurde neu gewickelt, Kollektoren erneuert elektronischer Regler eingebaut, 2x ausgerissenen Gewinde mit *Helicoil* repariert und wegen Untermaß Ritzel auf der Anker-Welle mit *Loctide®* gesichert. Na, dann kann doch nichts mehr schief gehen, oder? Das war vor dieser Reise zumindest meine Hoffnung, vor allem nach all den unzähligen Stunden, welche ich mit dem Objekt *Bosch-Lichtmaschine B-145* in den vergangenen 20 Jahren auf der Straße und in meiner Werkstatt verbracht hatte.

Wie im Frühjahr üblich, checkte ich kurz meine 4 Mopeds auf ihre Betriebstauglichkeit.

Diesmal war auch noch ein Ölwechsel, bei den Motoren und Getrieben dran. Der Hinterradantrieb der *BMW* benötigt lt. Handbuch 125 ml. Das Einfüllen an dem schrägliegenden Stutzen am Kardangehäuse ist ohne spezielle Vorrichtung jedes Mal eine kleine Sauerei. Ohne zu kleckern habe ich das Einfüllen noch nie hinbekommen. Da das Getriebe keine Ablassschraube hat, ist es immer eine Schätzung wieviel Restöl drin ist und wieviel neues HD-50 Öl benötigt wird. Daher gehe ich hier auf Sichtkontakt. Sobald man Öl im unteren Gewindebereich der Einfüllöffnung sieht, ist alles Okay.

Ich hatte die Route zunächst mit *Google-Maps* und danach mit meinem neuen *TOM-TOM* Navi festgelegt. Da die 6V-Anlage meiner *NSU* leider nicht geeignet war, die 5V für den NAVI zu erzeugen, musste ich hoffen, dass die NAVI-Batterie eine Tagesetappe durchhält. Für den ersten Tag war folgende Streckenführung vorgesehen.

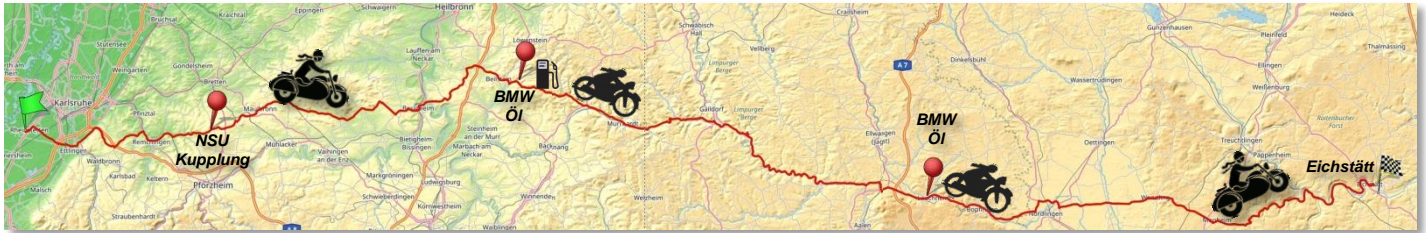




REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024



1. Tag **Mo. 30.05.2011 Rheinstetten – Eichstätt 272 km**

Vor unserer frühen Abfahrt um 8:30h notierte ich noch die Tachostände. Bei der *BMW* war er 55725 km und bei der *NSU* zeigte der Tacho 25986 km an. Zu diesem Zeitpunkt wusste ich noch nicht, dass mein *NSU* Tachometer bereits nach wenigen Kilometer seinen Geist aufgab. Der erste kurze Stopp war bei der örtlichen AVIA Tankstelle, wo wir für knapp 16 € unsere Tanks auffüllten. Nun konnten wir uns auf die 272 km lange Strecke nach *Eichstätt* machen. Ohne den aktuell gefahrenen Kilometerstand musste ich nun gut kalkulieren, wann der nächste Tankstopp notwendig sein würde. Aber *Gudrun* konnte mir ja Bescheid geben sobald wir 110 bis 120 km gefahren waren.

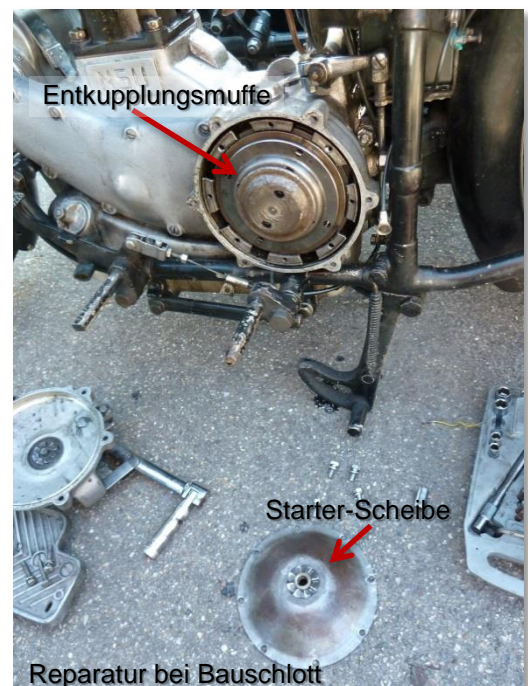
Anfangs fuhr die *NSU* wie mit einer angezogener Bremse. Die Beschleunigung war zäh und bei ca. 65 km/h war Schluss! Bei *Palmbach* an einer roten Ampel, fragte mich *Gudrun*, der das seltsame Verhalten ebenfalls aufgefallen war, was denn los sei? Ich konnte ihr nur antworten, dass ich es aktuell auch nicht weiß. Aber was soll ich sagen, von diesem Augenblick an lief die *NSU* wieder wie gewohnt und erreichte nun locker ihrer 85 km/h. Man muss mit seinen Schätzchen nur reden.



Ca. eine halbe Stunde nach Abfahrt, kurz vor *Bauschlott*, hatte ich schon wieder das Problem beim Kuppeln. Genau wie vor einem Jahr bei *Weingarten*, konnte ich nicht mehr auskuppeln. Mein Verdacht fiel natürlich sofort auf die sogenannte „*Entkupplungsmuffe*“. Auf einem Parkplatz am Ortsrand hielt ich an und demonitierte sofort den Kickstarter und die dahinter liegende „*Starter-Scheibe*“. Und tatsächlich, sie hatte sich erneut aufgedreht und stieß innen an der Starter-Scheibe an. Ohne jeglichen Kupplungsweg, konnte man natürlich auch die Kupplungsscheiben nicht lösen.

Ich hatte mich gerade zu dem „*Übeltäter*“ hinter der „*Starter-scheibe*“ vorgearbeitet, als ein urtypischer *Harley-Fahrer* bei uns anhielt. Vom Fahrtwind zerzauster Vollbart, etwas massig in der Körperform und sehr freundlich. Er bot uns seine Hilfe an, die wir dankend ablehnten, da die Ursache des Malheurs nun klar vor uns lag. Bevor er weiterfuhr, gab er uns noch den Tipp für den Fall, dass meine Reparatur final doch nicht klappen sollte. In etwa 100 m Entfernung gab es eine Moto Guzzi Werkstatt, die mir bestimmt mit Rat & Tat weiterhelfen könnte.

Da ich das Problem bereit vom Vorjahr kannte, ging ich diesmal sehr routiniert vor. Nach nur etwas mehr





REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

als einer halben Stunde konnte ich mein Werkzeug wieder im Beiwagen verstauen. Gegen 9:45h setzten wir unsere Reise fort.

Ich wollte diesmal auch die offensichtlichen Vorteile eines modernen Navigationssystems nutzen. So hatte ich vor meinen *TOMTOM* mit der gewünschten Strecke programmiert und mir zwei Ohrstöpsel unterm Helm versteckt. Leider waren die Ohrhörer etwas zu klobig. Daher drückten sie bereits nach 1h äußerst unangenehm auf die Ohren. Außerdem hatte ich, als unheilbarer Linkshänder, ab und zu die Anweisungen „Links“ bzw. „Rechts“ verwechselt, so dass wir bereits nach nicht einmal 100 gefahrenen Kilometern zweimal umdrehen, bzw. die Strecke korrigieren mussten. Ich war nach diesen unangenehmen Erfahrungen schon am ersten Tag wieder auf analoges Kartenlesen umgestiegen.

Wegen den o.g. ärgerlichen Unstimmigkeiten zwischen mir und meinem *TOMTOM*, haben wir dann erst nach ca. einer weiteren Stunde bei *Besigheim* den *Neckar* überquert. Es war kurz nach *Neckarwestheim* als mich *Gudrun* auf den ölverschmierten Hinterrifen ihrer *BMW* aufmerksam machte. Sie hatte es beim Abbremsen an einem Bahnübergang leidvoll bemerkt, da die Bremswirkung der Hinterradbremse eher gen „NULL“ tendierte. Da hatte sie nochmals Glück gehabt, dass es keine kritischere Situation war. Sehr vorsichtig fuhren wir die 2-3 Kilometer bis zur nächsten Tankstelle in *Illsfeld* weiter. Dort haben wir dann angehalten, um diese Gefahrenquelle abseits des Straßenverkehrs zu beseitigen.



„So ‘nen Mist!“ Da hatte ich doch schon wieder zu viel Öl in das Kardangetriebe eingefüllt. Das war mir schon bei der *Repara-Tour* in die *Niederlande* (1992) und bei dem Sommerurlaub nach *Lohr a. Main* (2002) passiert. Der Bereich des Kardanantriebs ist nur mit einer Lederdichtung gegenüber der Bremstrommel abgedichtet. Diese ist aber halt nicht so dicht, wenn man statt den vorgesehenen 125 ml vielleicht 200 ml oder gar mehr Öl einfüllt. Ich sollte an dieser kritischen Stelle in Zukunft statt Öl vielleicht doch lieber Fließfett einsetzen.

Im Shop der Tankstelle haben wir einen Liter Spiritus gekauft. Zum Abwischen der Bremsbeläge und Trommel, so wie der Felge und dem Reifen bedienen wir uns bei dem Papierhandtuch-Spender an der Diesel-Zapfsäule. Das Motorrad haben wir am Rand des Bordsteins aufgebockt, damit das Hinterrad frei über dem Boden hing.



So konnten wir das Hinterrad ausbauen ohne die *BMW* schräg legen zu müssen. Nun waren sowohl Bremstrommel als auch die Bremsbacken für unsere Reinigungsaktion erreichbar. Wir verbrauchte gut die Hälfte des Spiritus und ein Duzend Papierhandtücher, bis die kritischen Bereiche wieder komplett frei vom Öl waren. Für die Reinigungsaktion hatten wir etwas mehr al 1,5 Stunden benötigt.



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Das Kardangetriebe wollte ich nicht ausbauen. Ich ging auch davon aus, dass inzwischen alles überschüssige Öl ausgetreten wäre. *Gudrun* war davon nicht so überzeugt, entsprechen vorsichtig ist sie dann auch auf der weiteren Strecke gefahren.

Vor der Weiterfahrt um 12:25h tankten wir noch. Laut *BMW* Tachometer der 55825 km angezeigt sind wir in den 4 Stunden seit Abfahrt 100 km weit gekommen. Wenn das mit den Pannen so weiter geht, dann werden wohl wir erst so gegen 20:00h in *Eichstätt* sein. Aber optimistisch wie ich nun mal bin, hatte ich das damals eigentlich nicht befürchtet.

Bei *Sulzbach a.d. Murr* fuhren wir in das *Murr*tal ein. Von früheren Reisen wusste ich, dass uns nun ca. 50 km kurvenreiche Strecke mit schöner Landschaft erwartet. Besonders die letzten 20 km bis *Abtsgmünd* schlängelt sich die Straße entlang der *Kocher*. Eigentlich eine ideale Strecke für unsere Mopeds, ... wenn da nur nicht das Problem mit dem Öl auf dem Hinterrad der *BMW R24* gewesen wäre. *Gudrun*s Fahrweise war verständlicherweise nicht so forsch wie sonst. An unkritischen Stellen probierte sie des Öfteren zu bremsen, um es rechtzeitig zu merken, falls die Bremswirkung erneut nachlassen sollte. In *Westhausen*, ca. 15 km nach *Abtsgmünd* war es dann erneut soweit. *Gudrun* bat mich anzuhalten, um die Reinigungsaktion zu wiederholen. Genügend Spiritus hatten wir noch übrig und ein paar Papierhandtücher hatten wir für diesen Fall ebenfalls eingepackt.

Mit Übung ging es diesmal schneller. Auch war die Verschmutzung wesentlich geringer. Inklusiv einer 20 minütigen Pause waren wir so gegen 15:00h wieder Abfahrtbereit. Von hier waren es keine 100 km mehr bis zu unserem Tagesziel. Das sollte, falls nicht doch noch was Unvorhergesehenes passieren würde, in 2 Stunden zu bewältigen sein. Bei *Pappenheim* bogen wir, wie schon 14 Jahre zuvor, in das Altmühltal ab und gönnten uns den kleinen kurvenreichen Umweg entlang des Flusses. Es ist eine kleine Nebenstraße und daher kaum befahren. Dafür mäandert sie, wie die *Altmühl* auch, durch das hübsche Tal. Tatsächlich waren wir um 17:00h in *Eichstätt* angekommen. Laut der *BMW* waren wir 187 km gefahren, statt der geplanten 172 km. Was aber auf Grund der diversen Missverständnisse zwischen mir und dem Navi gut möglich ist. Im Tourismusbüro haben wir uns nach Übernachtungsmöglichkeiten erkundigt. Am *Schiesstättberg 8* fanden wir dann ein Garni-Hotel, welches für unseren schmalen Geldbeutel perfekt passte. Sie waren hauptsächlich auf Radfahrer-Touristen eingerichtet. Um 17:30h konnten wir unser Zimmer beziehen. Das Beste war, dass wir unsere Motorräder in einer der beiden Garagen, die eigentlich für die Fahrräder vorgesehen waren, unterstellen konnten. Nach diesem reparaturreichen Tag benötigten wir eine größere Pause. So buchten wir drei Übernachtungen. Von ölig, schmierigen Reinigungsaktionen hatte ich für den Moment genug. In den nächsten beiden Tagen hätte ich noch genug Zeit die *R24* für die Weiterfahrt endgültig wieder fit zu machen.



...bald sollte es mir wieder besser gehen

Daher gingen wir zu dem Gasthof *Gutmann* am Anfang der Straße. Er sah sehr einladen aus. Es gab deftiges bayrisches Essen im Angebot und Bier aus der eigenen Hausbrauerei. Das war genau das, was meine, durch die heutigen Pannen doch etwas angeschlagene Laune, wieder heben sollte. Ich glaube man sieht mir an, dass der Tag nicht spurlos an mir vorüber gegangen war.

Martin Hofmann 1974 – 2024

Beim Rundgang durch die Stadt, nach dem das üppigen Abendessen und zwei leckere Bieren genossen hatten, orientierten wir uns und checkten auch gleich ab, wo wir ggf. an den beiden folgenden Abenden hingehen könnten.

2. Tag Di. 31.05.2011 Eichstätt (16 km Wanderung)

Noch war das Wetter sonnig und warm. Die Vorhersage für den Mittwoch war da nicht so rosig. So entschieden wir uns den Rundweg auf die *Willibaldsburg* zu machen. Er wurde mit folgenden Worten beworben: „Mit seinen vielen Klöstern und der alles überblickenden *Willibaldsburg* ist Eichstätt eine beeindruckende kleine Stadt, in der man noch den Atem des Mittelalters spüren kann. Ein Besuch der *Willibaldsburg* ist sehr empfehlenswert. Die Burg wurde um 1353 errichtet und war bis ins 18. Jahrhundert repräsentative Burg und Residenz der Eichstätter Bischöfe. Heute befindet sich in der Burg das naturkundliche Jura-Museum. Es besitzt zahlreiche fossile Stücke, darunter den berühmten Eichstätter *Archaeopteryx*.“



Da wir auch die Ausgrabungsstätten der in der Burg ausgestellten Fossilien und der weithin bekannten „*Solnhofener Platten*“ sehen wollten, haben wir die vorgeschlagene Tour noch mit einem Abstecher zu den Steinbrüchen erweitert. Angeblich könnte man im *Blumenberger* Steinbruch mit Hammer & Meisel selbst auf die Suche nach fossilen Fundstücken gehen.



Blick vom Frauenberg auf Eichstätt



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024



Über *Rosental* stiegen wir zunächst durch einen dichten Wald, auf einem angenehmen, schmalen Pfad auf den *Frauenberg*. Kaum dass wir auf der lichten Hochfläche waren, befanden wir uns auf einem Pilgerweg der mit unzähligen Marterln bei der *Frauenberg-Kapelle* endete. Von dort führte uns der Weg geradewegs zur *Willibaldsburg*. Zwischendurch hatte man immer wieder grandiose Aussichten auf die *Altmühl* und die an ihr liegenden Orte *Eichstätt*, *Marienstein* und *Rebstein*, sowie deren imposanten Klosteranlagen.

Auf der Burg angekommen besuchten wir natürlich neben der Außenanlage auch das Fossilien-Museum und das Schloss-Café.

Die versteinerten Fundstücke waren zwar schon imposant, aber ich interessierte mich dann doch eher für die lebendigere Natur, nämlich was dort krecht und fleucht, bzw. wächst und blüht. So waren Schmetterlinge und Blumen in dem schön angelegten Schlossgarten für mich ein wesentlich lohnenderes Motiv als versteinerte Tiere und Pflanzen.



Wieder unten im Tal machten wir nun noch den geplanten Abstecher zu den Steinbrüchen bei *Blumenberg*. Vielleicht könnten wir noch ein/zwei versteinerte Erinnerungsstücke ausgraben?

Das war allerdings ein frommer Wunsch. Wir fanden nur verschlossene Steinbrüche und nirgends ein Hinweis, dass man selbst Steine klopfen könnte.



Beim Rückweg, oberhalb der *Altmühl*, entlang der nördlichen Kante, offenbarte sich erst die eindrucksvolle Dimension der *Willibaldsburg*. Die Größe hatten wir bei dem Besuch der Anlage gar nicht so mitbekommen.

3. Tag Mi. 01.06.2011 Eichstätt (4 km Wanderung)

Über Nacht war das Wetter umgeschlagen. Dicke Regenwolken drohten und verdarben uns die Lust auf eine weitere Wanderung. Außerdem war da ja auch noch die verölte Bremse an der *BMW*, die ich noch aufs Intensivste reinigen wollte, damit sie wieder ihre volle Wirkung entfalten konnte.

Zunächst gingen wir in einem Sportgeschäft eine Regenjacke kaufen. Die hatte ich wohl vergessen einzupacken. Danach haben wir bis zum einsetzenden Regen noch einen kleinen Rundgang durch die Stadt gemacht. Dabei haben wir uns erkundigt wo ich im Ort Fließfett bekommen könnte. Am Stadtrand haben wir es dann in ei-





REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

nem Autozubehör Laden bekommen. Die 500ml Tube kostete weniger als 10 € und wir mir hoffentlich über Jahre hinweg ausreichen.

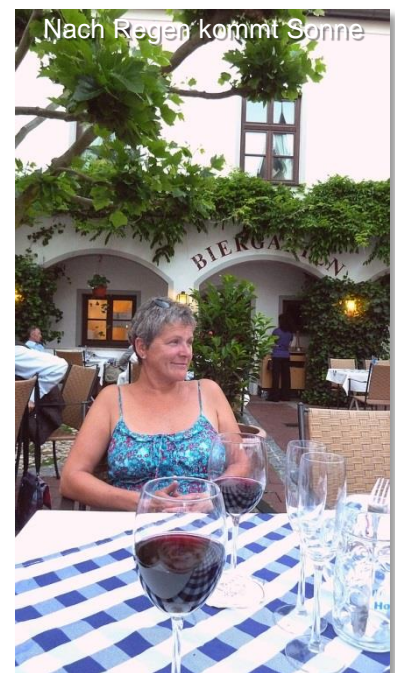
Bis am frühen Nachmittag saß ich nun trocken, vor dem Regen geschützt, in der Hotel-Garage. Ich hatte das Hinterradgetriebe der R24 komplett ausgebaut. So konnte ich nun auch das überschüssige Öl ausgießen. Aber da war nicht mehr viel Öl drin! Wenn es noch 30 ml waren, dann war es viel. Ich habe die Bremsbacken erneut intensiv mit dem restlichen Spiritus von möglichen Ölresten befreit und auch die Bremstrommel wurde damit ausgerieben. Final habe ich bei beiden Objekten auch noch Schmirgelpapier eingesetzt. Mit dem leichten Aufräuen der Oberflächen erhoffte ich mir auch noch eine Steigerung der Bremswirkung.

Nach dem das Getriebe wieder an Ort und Stelle war, mischte ich ca. 100 ml des Fließfetts mit den wenigen Millilitern des geretteten Öls, so dass ich mit etwas Geduld die zähflüssige Masse ins Getriebe einfüllen konnte.

Inzwischen hatte der Regen aufgehört und die Sonne blinzelte ab und zu zwischen den Wolken durch. Die Testfahrt erwies sich als erfolgreich. Die Bremse hatte nun wieder die gewünschte Verzögerung. Das größere Problem wird für *Gudrun* die Rückgewinnung des Vertrauens in die Bremswirkung sein. Die letzten 150 km hatte sie immer mit dem Gedanken an eine möglicherweise wirkungslose Bremse und ggf. verölten Hinterradreifen verbracht. Entsprechen vorsichtig war sie dann auch gefahren.

Ach ja, fast hätte ich es vergessen zu erwähnen. Beim Ausräumen des Werkzeugs aus meinem Beiwagen entdeckte ich meine Motorrad-Regenjacke, welche ich mir vor Jahren mal gekauft hatte und die nun zerknüllt unter dem Beiwagensitz ihr Dasein fristete. Die hatte ich doch total vergessen. Da hätte ich mir gar keine Regenjacke kaufen müssen.

Inzwischen hatten wir mitbekommen, dass die Pension nur Bargeld annahm. So mussten wir am Nachmittag noch zur Sparkasse, um den Betrag für die drei Übernachtungen abzuheben. Das Wetter schien sich zu bessern. Für den folgenden Tag war wieder purer Sonnenschein angesagt. Aber auch an diesem Tag saßen wir zum Abendessen im Biergarten eines Lokals, weil es nun schon seit zwei Stunden trocken war und die Temperatur stimmte. Was wir nicht bedachten, dass sich der Wetterwechsel zum morgigen Sonntag mit einem granatmäßigen Gewitter ankündigte. Und dieser Schauer mit Blitz und Donner erwischte uns während wir unser Abendessen einnahmen. Aber man ist ja nicht aus Pappe! So rückten wir unter dem Sonnenschirm etwas enger zusammen. Aber noch bevor wir zum gemütlichen Teil wechselten, dem Glas Wein zum Abschluss, schien auch schon wieder die Sonne.



Die morgigen 220 km bis *Ortenburg* sollten wir in ca. 5-6 Stunden Fahrzeit schaffen. Immer vorausgesetzt, dass wir keine weiteren Pannen erleben müssen. Aber was soll denn da noch passieren? Unser Kontingent an Pannen pro Tour hatten wir ja schon erfüllt, oder nicht? Na, dann „schau mer amool“, wie „wir“ Bayern zu sagen pflegen.



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

4. Tag Do. 02.06.2011 Eichstätt – Ortenburg 240km 





Das Wetter war wie vorhergesagt. Die Sonne schien vom blau-weißen bayrischen Himmel und alle Regenwolken hatten sich verzogen. So sind wir bereits um 9:00h zur nächsten Etappe aufgebrochen. In Erinnerung an unsere Bayerntour vor 14 Jahren, wollten wir wieder immer an der *Altmühl* entlang bis *Riedburg* fahren und das schöne Tal samt der kurvenreichen Strecke genießen. Danach sollte es über *Neuburg a. d. Donau* und *Dingolfing* zum 11. BMT nach *Ortenburg* bei gehen.

Nach wenigen Kilometern, in *Kipfenberg* war der erste Tankstopp. Der *BMW* Tachometer zeigte 56030 km an. D.h. wir hatten bereits 305 km zurückgelegt. Wobei bei der *BMW* gute 10 - 15 km wegen den Probefahrten nach den Bremsenreinigungsaktionen dazu kamen.

An der Tankstelle konnte ich *Gudrun* nach der Bremswirkung fragen. Sie bestätigte mir, dass sie nun wieder wie früher funktionieren. Aber trotzdem dauerte es noch eine ganze Weile, bis sie das alte Vertrauen in die Wirkung der Bremse wieder erlangte. An diesem Tag war sie speziell bei Kurven extrem vorsichtig.

Bei *Riedburg* verließen wir das *Altmühltal* in südlicher Richtung. In *Neuburg a. d. Donau* dachte ich dankbar an Herrn *Detter*, bei dem ich vor 31 Jahren meine *NSU* erstanden hatte. Er zählte damals schon weit über 70 Lenze und würde bestimmt nicht mehr leben. Aber seine *NSU 601 TS* erfreute sich mit ihren stolzen 76 Jahren bester Gesundheit. Sie machte mir aktuell wieder viel Freude.

Nach ca. 3 Stunden Fahrt  machten wir im Biergarten des Gasthofes „*Scheuenpflug*“ neben der Wallfahrtskirche „*Dreifaltigkeit*“ eine längere Pause. Es waren nun noch etwa 80 km bis zu unserem Tagesziel. In guten 2 Stunden sollten wir in *Ortenburg* bei den Anderen eintreffen. Frisch erholt fuhren wir nun in westliche Richtung an *Dingolfing* vorbei. Als wir dort durch einen Wald fuhren, fiel mir im Schatten der Bäume sofort die hell erleuchtete Ladekontroll-Lampe auf . „*Nicht schon wieder!*“ schoss es mir durch den Kopf. Wahrscheinlich waren da auch





REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

noch wüstere Gedanken und Flüche dabei. Hatte ich doch vor der Fahrt die für 442,90 € von der Firma *Osterhaus* frisch renovierte *Bosch B-145LR* eingebaut, damit ich nie wieder Probleme mit der Lichtmaschine haben sollte. Nun hatte sie nicht einmal 400 km gehalten! Das war mehr als ärgerlich! Aber 60 km vor dem Ziel wollte ich nun nicht anhalten und reparieren. So fuhr ich mit der Batterie als Zündfunkengenerator weiter und nahm mir die notwendig Reparatur bzw. Wechsel des Aggregats auf dem Hotelparkplatz vor.



Lichtmaschinen-Diskussion mit Manfred

Gegen 15:00h trafen wir an dem Treffpunkt der Blockmodellfreunde, dem Hotel *Koch* in *Ortenburg*, an. Diesmal waren sogar 45 *NSU* Motorräder gemeldet, was ein neuer Rekord bedeutete. Die meisten Teilnehmer waren bereits angekommen. So war das „Hallo“ wieder groß.

Während *Gudrun* uns im Hotel anmeldete und das Zimmer bezog, machte ich mich

gleich dran die Lichtmaschine zu wechseln. In weiser Voraussicht hatte ich einen von mir gerichteten Ersatz dabei. Es war die *LM(2)* die mir 2009 auf unserer Tour zum 9. *BMT* in *Löf* so viel Ärger gemacht hatte. Ich hatte sie nach bestem Wissen und Gewissen mit meinem beschränkten Vermögen hergerichtet. So hatte ich die Gewinde für die Befestigung des Antriebsdeckels auf M6 geändert und die Zahnräder für den Antrieb mit *Loctite*® befestigt. Das sollte doch halten, oder?

Natürlich bekam ich während meines Werkelns von den anwesenden Teilnehmern viele gut gemeinte Kommentare, aber auch einige lockere Sprüche. Meine ständigen Probleme mit der Lichtmaschine waren inzwischen den Meisten bekannt. „*Mir ist das noch nie passiert und ich fahre meine Maschine auch schon 15 Jahre*“, oder „*Warum nimmst keinen Magnetzündler, da brauchst Du keine Batterie!*“ oder „*Die Behörden haben wegen der höheren Zuverlässigkeit früher immer Magnetzündler gefahren*“.

D1B RS 138



Das mit dem Bosch Magnetzündler hatte ich ja auch schon einige Jahre zuvor ausprobiert, aber ich hatte damit leider keinen Erfolg. Von der *Fa. Seuwen* hatte ich 2001 ein solches Aggregat für 700.-DM erstanden. Da der Lichtmagnetzündler **D1B RS 138** höher aufbaute hatte ich mir extra ein verlängertes Halteband aus Edelstahlblech geschnitzt. Nach dem Einbau war es mir aber nicht möglich den Zündzeitpunkt korrekt einzustellen. Ich konnte die *NSU* zwar starten, und sie tuckert im Standgas ruhig dahin, aber Mangels der Möglichkeit den Zündzeitpunkt auf „*Früh*“ zu stellen, hatte sie kein Gas angenommen. Sobald man am Gasgriff drehte drohte meine *NSU* abzusterben. Der Motor kam einfach nicht auf Drehzahl. Es waren maximal 45 km/h die man damit fahren konnte. Es war wie wenn man permanent mit einem Gummiband gebremst wurde. Nach mehreren vergeblichen Versuchen mit dem Um- und Verdrehen des Unterbrecherrings, hatte ich das Experiment wieder eingestellt. Seither stand der Magnetzündler nutzlos bei mir im Regal.



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024



Komfortables Schlafzimmer für unsere „Mopeds“

NSU-Gespann darin unterstellen konnten.

An dem gemeinsamen, geselligen Abend im Hotel-Restaurant wurde wieder viel über die vorherigen Treffen und natürlich über meine permanenten Probleme mit der B-145LR Lichtmaschine gesprochen. *Franz & Heike*, die dieses Treffen organisiert hatten, kündigten an, dass man Morgen trotz der 45 gemeldeten Fahrzeuge, in nur einer Gruppe fahren wollen. Wie das reibungslos funktionieren sollte, war uns allen ein Rätsel. Erneut konnten wir nur sagen: „Na, dann schau mer amoo!“

Als ich mit dem Lichtmaschinenwechsel fertig war machte ich noch eine kurze Testfahrt zu örtlichen Tankstelle, damit meine Maschine für die morgige 100 km lange Ausfahrt gerüstet war. Die „*Neue*“ LM(2) tat ihren Dienst wie erwartet. Ich war schon wieder zuversichtlich, dass ich ab jetzt, von dieser Seite keine weiteren Überraschungen mehr zu erwarten hätte.

Das Hotel *Koch* hatte mehrere Garagen als Einstellmöglichkeit zur Verfügung gestellt, so dass wir diesmal sowohl die *BMW R24* als auch mein



Gesellige Runde“

4. Tag

Fr. 03.06.2011

BMT Rundfahrt (1) 100 km



Lutz macht seine 501TS abfahrfertig

Schon vor 8:00h hörte man erstes Geknatter im Hof, obwohl die Fahrerbesprechung erst für 9:30h angesetzt war. Aber wenn man solche alte Maschinen fährt weiß man auch: „*Vertrauen ist gut ... aber Kontrolle ist besser!*“. So wurden noch

kleinere Reparaturen durchgeführt und die Maschinen in der nahegelegenen Tankstelle betankt, damit man um 10:00h abfahrtbereit war. Mit *Franz K.* aus *Moosburg* kam kurz nach 8:00h auch noch ein neuer Teilnehmer an. In seinen Outfit, den ledernen „*Kniebiesler*“, Fliegerjacke und Halbschalen-Helm, sowie sein äußerst lautes



Ein neuer Gast → Franz K. aus Moosburg



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

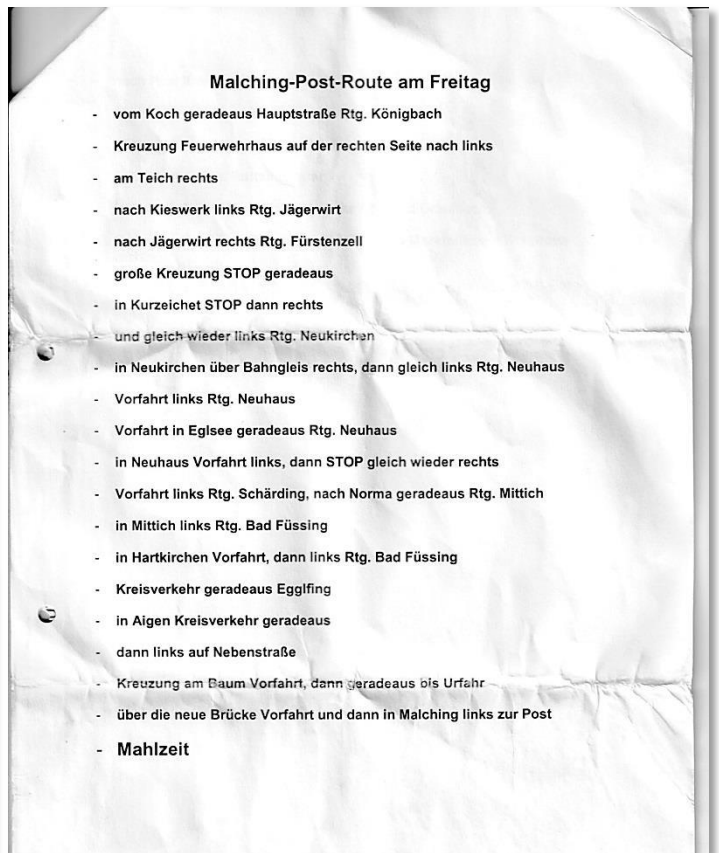
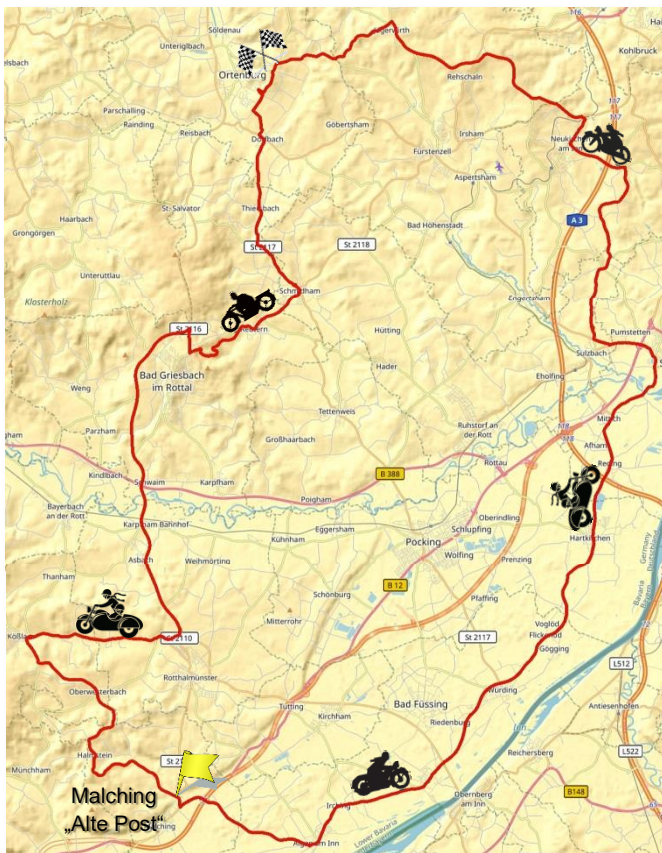
polterndes Auftreten, zeigte sich *Franz K.* als ein urbayrisches Urgestein. Für uns überraschend fragte er gleich bei seiner Ankunft nach mir und *Gudrun*. Wie sich dann schnell herausstellte, war *Franz K.* ein Arbeitskollege unseres alten Freundes *Helmut*. Wir hatten uns am Sonntag, auf der Rückfahrt, bei *Helmut, Johanna* und den „*kleinen Martin*“ in *Wartenberg* für eine Übernachtung angekündigt. Daher wusste *Helmut* von dem Termin und Treffen in *Ortenburg*. Er hatte ihn *Franz K.*, der gerade mit der Restaurierung seiner *NSU 501T* fertig geworden war, weitersagt.



Fahrerbesprechung

Franz & Heike erklärten uns bei der Fahrerbesprechung wie sie es organisiert hatten, dass alle 45 Fahrzeuge gemeinsam die geplante Route bewältigen konnten. Freunde der Beiden, gemeinsam mit *Heike* fuhren in gelben Warnwesten mit ihren modernen Maschinen voraus und sperrten falls notwendig Straßen und Kreuzungen kurzfristig ab. Alle Teilnehmer

bekamen eine „*Google-Maps*“ Streckenübersicht inkl. einer Liste mit den neuralgischen Punkten. *Franz* fuhr voraus, bestimmte das Tempo und durfte daher nicht überholt werden. Aber eine einzige Ausnahme von dieser Regel gab es dann doch noch.



Malching-Post-Route am Freitag

- vom Koch geradeaus Hauptstraße Rtg. Königbach
- Kreuzung Feuerwehrhaus auf der rechten Seite nach links
- am Teich rechts
- nach Kieswerk links Rtg. Jägerwirt
- nach Jägerwirt rechts Rtg. Fürstzell
- große Kreuzung STOP geradeaus
- in Kurzeicht STOP dann rechts
- und gleich wieder links Rtg. Neukirchen
- in Neukirchen über Bahngleis rechts, dann gleich links Rtg. Neuhaus
- Vorfahrt links Rtg. Neuhaus
- Vorfahrt in Eglsee geradeaus Rtg. Neuhaus
- in Neuhaus Vorfahrt links, dann STOP gleich wieder rechts
- Vorfahrt links Rtg. Schärding, nach Norma geradeaus Rtg. Mittich
- in Mittich links Rtg. Bad Füssing
- in Hartkirchen Vorfahrt, dann links Rtg. Bad Füssing
- Kreisverkehr geradeaus Eggfling
- in Aigen Kreisverkehr geradeaus
- dann links auf Nebenstraße
- Kreuzung am Baum Vorfahrt, dann geradeaus bis Urfahr
- über die neue Brücke Vorfahrt und dann in Malching links zur Post
- Mahlzeit



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Um 8:30h wollte man die Tour starten. Aber bei der Menge an Fahrzeugen und Teilnehmern, war eine kleine Verzögerung schon einkalkuliert. Für den Fall der Fälle bekamen wir noch die Telefonnummer vom „Lumpensammler“ – Fahrzeug.

Man begab sich nun langsam zu seinen Motorrädern, beendete letzte Benzingespräche und suchte sich eine Position in der Schlange der wartenden Fahrer. *Franz & Heike* erinnerten sich offensichtlich an meine Aufgabe in *Gundelsheim* im Vorjahr, als ich den Fotografen im Beiwagen mitgenommen hatte. Inzwischen hatte ich eine neue Digital-Kamera, auf die ich stolz wie ein *Honigkuchenpferd* war. So fragten



Heinz und seine 201TS sind abfahrtbereit

sie mich, ob ich bereit wäre einige Fotos von der Tour zu schießen. Ich sagte natürlich sofort zu. Sie gaben mir ein paar Tipps wo möglicherweise günstige Positionen wären. Für diesen speziellen Job durfte ich auch *Franz* überholen. Mit zirka einer 1/4h Verspätung ging es dann los.

Gudrun hatte, es wie bei den vorherigen Treffen, vorgezogen die Umgebung von *Ortenburg* zu

Fuß zu erkunden und nicht mitzufahren. Gegen das Gewicht eines Mitfahrers im Beiwagen hätte ich bestimmt nichts gehabt. So musste ich halt bei Rechtskurven mit etwas mehr Vorsicht fahren.

Es waren einige der mitgereisten Partnerinnen im Hotel geblieben. So hatte sich *Gudrun* mit *Lore* verabredet gemeinsam das nahegelegene Schloss *Ortenburg* zu besuchen. Sollte sich das Wetter weiter positiv entwickeln, dann könnte man auch ein Besuch des örtlichen Schwimmbads in Betracht ziehen.





REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024



Was sie dann tatsächlich unternehmen, das würde ich dann am Abend erfahren.

Die temporäre Sperrungen von Straßen und Kreuzungen durch die Motorrad-Staffel funktionierte erstaunlich gut. Einer dieser Staffelfahrer fuhr hinter der letzten NSU her. Die anderen aus der Truppe fuhren voraus zu den nächsten Abzweigungen und Kreuzungen. Sobald die letzte NSU die Sperrung passiert hatte übernahm derjenige, der die Straße blockiert hatte, die Schlusslichtposition während der vorherige „Laternen“-Fahrer schnellstmöglich

zur nächsten notwendigen Sperrung fuhr. So war man eigentlich abgesichert, dass man keinen Teilnehmer verlor. Die Voraussetzung war allerdings, dass es keine technischen Ausfälle gab und der gesamte Pulk rollte.

Die Tour verlief überwiegend auf kleinen und kleinsten Nebenstraßen, welche die einzelnen Dörfer verbanden. Somit war auch der Verkehrsaufkommen gering und bei Sperrungen von Straßen waren selten mehr als drei Fahrzeuge betroffen, die



warten mussten. Mir sind jedenfalls keine ungeduldigen Autofahrer in Erinnerung. Sobald sie sahen was da angerollt kam, wartete man offensichtlich gerne bis die Schlange an historischen Motorrädern abgebogen war.

Damit ich die Fotos schießen konnte musste ich mich Sputen, um dem Pulk mindestens eine Minute voraus zu sein. Denn, bei

einer geeigneten Stelle anhalten, Handschuhe ausziehen, Kamera aus dem Beiwagen entnehmen, Kamera einschalten, um all die Vorbeifahrenden aufzunehmen so schnell es die Kamera erlaubte, das kostete Zeit. Weil mein Moped bei diesen Aktionen im Standgas weiter tuckerte, konnte ich, nach dem der letzte Teilnehmer vorbeigefahren war, gleich danach wieder losfahren. Und exakt das, was jetzt nach so einer Foto-Serie folgte, das hatte mir den größten Spaß bereitet. Für das nächste





REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

„Shooting“ musste ich ja wieder einen gewissen Vorsprung herausfahren. Das hieß, ich musste an die 45 Oldtimer überholen und noch weitere ca. 5 bis 10 Minuten mit höchst möglicher Geschwindigkeit fahren, um dann an einer weiteren geeigneten Stelle die gesamte Foto-Aktion zu wiederholen. Meine NSU lief an dem Tag wie selten zuvor. Ich denke sie machte auf ebener Strecke locker ihre 90 km/h. Für diese Leistung habe ich dann auch meine NSU in Gedanken öfters gelobt und wie ein braves Haustier während der Fahrt am Tank getätschelt. Mir ging der Spruch durch den Kopf, den mein Vater in diversen Variationen immer wieder zu sagen pflegte: „So ein Motorrad ist auch nur ein Mensch“. So konnte ich bis zum Halt beim Gasthof „Alte Post“ in Malching bereits vier solcher Serien fotografieren. Aber ganz ohne Malheur ging es auch diesmal nicht.

Beim Fotografieren der vierten Serie ist mir der Motor abgestorben. Nun musste ich ihn neu starten, was aber nicht gleich klappte. So verlor ich gute 1-2 Minuten bis der Block-Motor wieder knatterte. Damit hatte ich nun aber auch den Anschluss an die Gruppe verloren und war zunächst alleine auf der Straße. Natürlich gab es inzwischen an den Kreuzungen und Abbiegungen auch keine Streckenposten mehr, die mir den richtigen Weg wiesen. Dass ich aber noch auf der richtigen Strecke war zeigte sich an einem gestrandeten NSU Fahrer. Er hatte ebenfalls einen Motoraussetzer und hatte gerade bei meinem Eintreffen seine Maschine wieder in Gang setzen können. So suchten und fanden wir nun gemeinsam



auf den verbliebenen 8 - 10 Kilometern die Route zum Mittagstreff im Biergarten der „Alte Post“ in Malching. In der Seitenstraße auf



dem Grünstreifen war gerade genügend Platz die Menge an Motorräder zu Parken. Im Biergarten war ein großes Zelt aufgestellt. Es gab natürlich überwiegend bayrische Schmankerl angeboten. Man hatte zirka 1,5 Stunden für die Pause eingeplant. Da ich traditionsgemäß das Mittagessen ausfallen lasse, gab ich mich mit einem alkoholfreien Weißbier zufrieden. Während die Allermeisten beim Mittagsschmaus waren, ging ich ein wenig die Dorfstraße entlang. Angrenzend an dem Biergarten war eine Art kleines Wildgehege mit einigen Rehen und viel „Hängebauch-Schweinen“. Die Tiere waren vielleicht der Fleischlieferant für die zukünftige Speisekarte.



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024



So gegen 13:30h machten wir uns für die zweite Tagesetappe fertig. Die Strecke verlief nun zeitweise auch auf der B12 und anderen etwas mehr frequentierten Straßen, als die welche am Morgen befahren wurden. Da die allge-



meine Geschwindigkeit der Gruppe nun auch etwas höher war, als in der Früh, konnte ich am Nachmittag nur noch eine Foto-Serie durchführen. Dafür war das Motiv mit der Kurve und dem Bauerhaus etwas ansprechender. Ob es bei dieser 100 km Rundfahrt Ausfälle gegeben hatte und der „Lumpensammler“ mit seinem Anhänger zum Einsatz kam, weiß nicht mehr. Kurz nach 15:00h kamen wir wieder am Hotel in *Ortenburg* an.

Gudrun war in der Früh tatsächlich ins Freibad gegangen und besuchte am frühen Nachmittag zusammen mit *Lore* das nahegelegene Schloss-Café zum Eis essen. Da ich diesmal mit meiner *NSU* keine Nachwehen hatte, sondern nur voller Lobes war, wie gut die Maschine gelaufen war, konnte ich nun entspannt mit *Gudrun* eine kleinen Spaziergang in die nähere Umgebung unternehmen. Er führte uns natürlich auch zum Schloss-Café, wo ich mir dann ebenfalls ein Eis bestellte.

Die gemeinsame Runde nach dem Abendessen begann zunächst recht lustig. *Franz K.* der bei uns am Tisch saß, bestellte ein Weißbier nach dem anderen und die Gespräche drehten sich nicht nur um Restaurierungsprobleme, Ersatzteilbeschaffung und Motorräder im Allgemeinen. Je länger der Abend desto sehr lustiger wurde es. Wir hatte bereits Bauchweh vor Lachen, als, aus welchem Anlass auch immer, nach ca. 3h das Thema „mit der *Panflöte unter der Dusche*“ aufkam. Da wurde *Franz K.* urplötzlich, für uns völlig unverständlich, stinke-sauer. Er spielte die „*Beleidigte Leberwurst*“. Zu all den anderen, die bei uns am Tisch saßen, wurde er richtig beleidigend und ausfallend. *Gudrun* & ich hatten größte Mühe ihn wieder zu beruhigen und zu überzeugen, dass es für ihn nun Zeit wäre ins Bett zu gehen. Dieses unschöne Ende eines richtig lustigen Abends war wirklich Schade. Aber für ihn waren es offensichtlich zu viele Biere, gepaart mit dem urbayrischen „*I bin I*“ Verhalten.







REPARA-TOUREN TEIL XIV

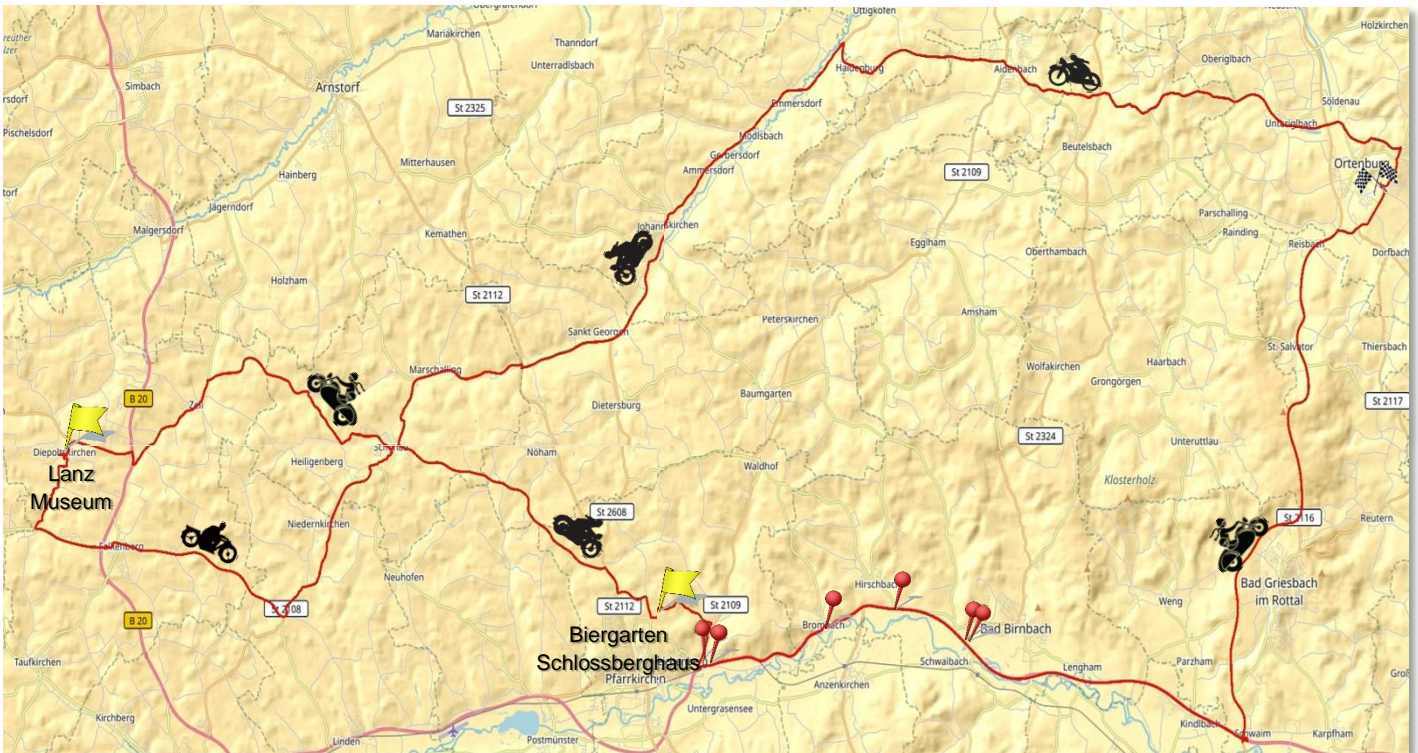


Martin Hofmann 1974 – 2024

5. Tag

Sa. 04.06.2011

BMT Rundfahrt (2) 120 km  



Heute war die geplante Rundfahrt etwa 20 km länger als am Vortag. Es waren von *Franz & Heike* diesmal zwei Stopps eingeplant. Der erste Stopp beim *Lanz-Museum* in *Unterrohrbach* und dann zum Mittagessen im Biergarten „*Schlossberghaus*“ bei *Reichenberg*. Daher war die Fahrerbesprechung bereits auf 8:00h angesetzt,



Alle Teilnehmer waren versammelt um den Instruktionen und Informationen von *Franz & Heike* aufmerksam zu folgen. Alle?? Nee, einer hat gefehlt! Unser *Franz K.* war an dem Morgen weder beim Frühstück noch sonst irgendwo gesehen worden. Nach dem Eklat am gestrigen Abend, hatte ihn aber auch niemand wirklich vermisst.

Ein paar Tage Später erfuhren wir von unserem Freund *Helmut*, dass *Franz K.* verschlafen hätte und sich für seine unsäglichen Auftritt am Freitagabend entschuldige. Als wir von der Rundfahrt wieder zurück waren war *Franz K.* Geschichte, denn er war bereits abgereist. Ich glaube er hatte sich bei keinem der folgenden Treffen mehr sehen lassen.

Nachdem das mit den Fotoserien am Vortag doch recht gut funktioniert hatte, fragte ich Heike ob sie auf der Strecke eine günstige Position kenne an der ich auch die Film-Funktion, meiner neuen Digitalkamera ausprobieren könnte. Sie meinte, dass es nach ca. 30 km zwischen *Untezeitlarn* und *Peterskirchen* eine geeignete Stelle gäbe.



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Da ich auch heute wieder Bilder von den Fahrenden Mopeds und ihren Fahren machen sollte bekam ich bei Startaufstellung diesmal die „Pole-Position“



Um 8:20h ging es los. Die Strecke verlief erneut auf kaum frequentierten Nebenstraßen durch die leicht hügelige Landschaft von Niederbayern. Meine NSU tat mir die Freude und lief wieder 85 – 90 km/h, so dass ich schon bald wieder einen guten Vorsprung vor dem Pulk herausfahren konnte.



Ca. 20 Minuten nach unserer Abfahrt konnte ich bereits meine erste Bilderserie starten.

Der nächste Halt sollte der für die geplante Filmaufnahme sein. So beeilte mich wieder den langgezogenen Pulk zu überholen und genügend Vorsprung

herauszufahren, damit auch Zeit für meine Vorbereitung hätte. Ich fand den von Heike vorgeschlagenen Spot und er war wirklich Klasse! Die sich leicht schlängelnde Straße durch Wiesen und Wälder inklusiv eine Bauernhofes im Hintergrund, haben mir sofort gefallen. Es war genau das Motiv welches ich mir für den Film vorstellte. Ich war gerade in Position und hatte die Kamera ausgepackt, da hörte ich schon die ersten Motoren. Nun wurde ich doch etwas hektisch, denn ich hatte mit der neuen Kamera noch nie ein „Movie“ gedreht. Irgendwie war der Positionsschalter auf den Szenen-Modus „Panorama“ gerutscht und ich hatte ein mich stark irritierendes Gitternetz auf dem Kontrollbildschirm. Nun kamen schon die ersten Mottorräder in Sicht. In spätestens 20-30 Sekunden würden sie an mir vorbeiknattern! Hektisch versuchte ich nun die Kamera





REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

mit der Start/Stopp Taste zum Aufnehmen zu bringen, aber alles was ich da tat führte leider nicht zu dem gewünschten Erfolg. Final schaffte ich noch ein paar wenige reguläre Fotos zu schießen. Immerhin hatte ich diese Session nicht komplett versemelt.



Bulldog-Sammlung vor Leonard Speer

Es waren nun noch ca. 20 km bis zum *Lanz-Museum* in *Mitterrohrbach*. Dort musste ich unbedingt in Ruhe die korrekte Bedienung meiner Kamera üben, damit der nächste Versuch ein Filmchen aufzunehmen auch klappen würde. Kurz vor 10:00h sind wir bei Hof vom s.g. „Lanz-Leo“ angekommen. Nun gab es die nächste Überraschung. Allerdings diesmal nicht für mich. Entgegen der Abmachung mit *Franz & Heike*, hatte uns der

Betreiber des Lanz-Museums an diesem Samstag gar nicht erwartet. Angeblich waren wir gar nicht angemeldet, obwohl *Heike* die Eintrittsgebühr für die gesamte Truppe bereits im Vorfeld überwiesen hatte. Er erwartete zwei Reisebusse. Und mit weit über 100 Personen wäre für das kleine Museum bei weitem zu viel. Franz war stinkesauer. Aber nach einigem Hin & Her, wobei *Heike* der ruhende Pol war, hat man sich dann doch geeinigt.

Meine kurze Filmchen-Probe vor dem Museum hat nun funktioniert. Ich schlug *Heike* vor einen zweiten Versuch zu starten. Sie erklärte mir wo eine weitere gut Stelle wäre. So fuhr ich ca. 5 Minuten vor dem eigentlichen Aufbruch alleine los und positionierte mich an der von *Heike* angegebenen Stelle bei *Rattenbach*, die nur 1,5 Kilometer weg war. Das Motiv war zwar nicht so schön wie zuvor, aber ich stand etwas erhöht und so konnte man doch einen Straßenabschnitt von ca. 250 m einsehen. Wenn der Pulk zusammen bliebe, dann konnte die Aufnahme doch noch was werden. Nach guten 10 Minuten warten, hörte ich die



Ausschnitt aus dem „eine Minuten Film“



REPARA-TOUREN TEIL XIV

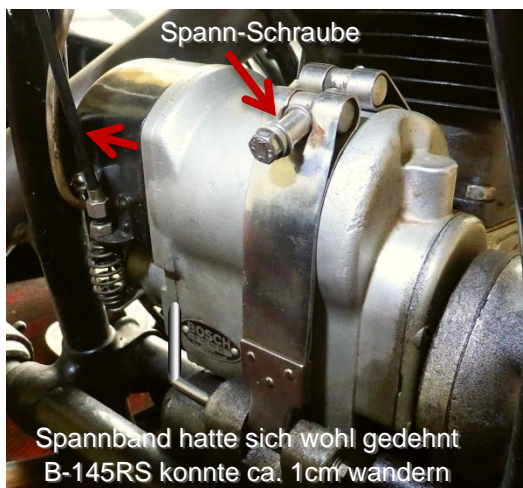


Martin Hofmann 1974 – 2024

NSU-Motoren in der Ferne. Als die ersten Mopeds um die Ecke kamen, drückte ich den Startknopf. Alles lief wie am Schnürchen. Aber leider hatte sich die Gruppe auf der kurzen Strecke bereits derart auseinandergezogen, dass nach den ersten 20 Fahrzeugen eine größere Lücke entstanden war. Aber ich hielt weiter drauf und so peu à peu kamen auch die anderen um die Kurve am Waldrand. Aber bei „Moped“ Nummer 30 von 45, da blinkte plötzlich ein hektischer roter Fleck auf meinem Kamera-Bildschirm. Noch ehe ich mich versah, hatte sich meine Kamera mangels genügender Energie nach nur 61s selbst abgeschaltet. So ein Mist! Ich hatte zwar einen Ersatz-Akku, aber die steckte im Hotelzimmer noch im Ladegerät. Schon wieder hat es nicht so geklappt, wie ich es mir vorstellte ... und an eine Wiederholung war ohne geladenen Akku nicht zu denken.

Als ich 20 Minuten später beim nächsten Treffpunkt, dem Biergarten „Schlossberghaus“ oberhalb *Pfarrkirchens* ankam, waren die meisten schon auf dem Weg zu der Terrasse, von der man an rustikalen Tischen, die unter mächtigen Kastanien standen, einen grandiosen Blick ins *Rottal* hatte. Ich war über mein selbstverschuldetes Pech mit den Aufnahmen so geknickt, dass ich mir diesmal zur Beruhigung ausnahmsweise ein Mittagessen gönnte. Eine riesige Portion Fleischkäse mit Kartoffelsalat und dazu ein kaltes (*alkoholfreies*) Weißbier tat nach dieser erneuten Schlappe meinem Gemüt doch ganz gut.

Nach der 1 ½ h Mittagspause sollte es auf der Hälfte der restlichen 40 km bis zum Hotel in *Ortenburg* auf der *B388* zunächst nach Osten in Richtung *Passau* gehen, bevor man dann wieder nach Norden abbog. Fotos konnte ich ohne Akku-Strom eh keine mehr machen, also war auch eine belebte Bundesstraße nicht so tragisch. Ich war beim Losfahren bei den Letzten in der Gruppe. Noch nicht ganz vom Berg herunter, sah ich kurz vor der Auffahrt auf die *B388 Heinz* mit seiner *NSU 201T* am Straßenrand stehen. Er versuchte erfolglos sein Motorrad wieder zu starten. Ich hielt gleich an und fragte, ob ich ihm irgendwie mit meinem Werkzeug aushelfen könnte. *Heinz* verneinte. Ich blieb trotzdem bei ihm, bis der Servicewagen mit dem Anhänger hinter uns stoppte. *Heinz* wehrte sich vehement seine kleine *NSU* mit dem Anhänger zurück zum Hotel transportieren zu lassen. Ich glaube seine größte Sorge war, dass ein Kratzer in sein Schätzchen kommen könnte. Nach dem ich ihn gut versorgt sah, wollte ich weiterfahren. Aber nun ist auch meine *NSU*, nach nicht einmal 50m Fahrt, schlagartig ausgegangen. Die Ursache war schnell gefunden. Meine Lichtmaschine, die *LM (2)*, welche ich zwei Tage zuvor eingebaut hatte, war ca.1cm seitlich aus der Halterung gerutscht und stieß nun rechts am Rahmen, bzw. Auspuff an. So war das linksseitige Mitnehmer-Rad der Lichtmaschine außerhalb des Antriebrades des Motors. So etwas ist mir in meinen 25 Jahren *601TS* noch nie passiert!



Zunächst versuchte ich nach dem Lösen des Haltebandes die *LM (2)* wieder zurück in den Motor zu schieben, was mir aber nicht gelang, weil die Position des Mitnehmers nicht mit dem Zahnrad im Motor übereinstimmte. Zusammen mit den Jungs vom Servicewagen, die immer noch auf *Heinz* einredeten, haben wir es dann gemeinsam doch noch geschafft. Beim schnellen überprüfen des Zündzeitpunktes stellt sich jedoch heraus, dass das Mitnehmer-Rad nun um 180° verdreht war. Es hat zwei Aussparungen die in das Gegenstück im Motor, dem *LM-Antriebszahnrad*, passen. So ist es, sofern man nicht vorher die korrekte Orientierung prüft, eine 50:50 Chance, ob die Welle mit dem Unterbrechernocken richtig positioniert ist.



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Das hieß nun, dass ich den (*heißen*) Auspuff doch noch demontieren musste, damit ich die *B-145RS* Lichtmaschine komplett seitlich herausziehen und das Mitnehmer-Rad um die 180° in die korrekte Position verdrehen konnte. Nach ca.15 Minuten ließ sich meine *NSU* wieder starten.

Heinz wollte seine *NSU* offensichtlich immer noch nicht auf den Anhänger schieben. Zumindest diskutierte man noch und sprach mit Engelszungen auf ihn ein.

📌 Schon nach wenigen Metern sah ich mit erstaunen, dass mein Generator *LM (2)* bereits wieder nach außen wanderte. Also erneut anhalten und nochmals Werkzeugkasten auspacken und nach geeignetem Material suchen welches ich zur Unterstützung des Spanngurtes unterlegen konnte. Mit etwas größerem Schmirgelpapier sollte das Problem doch beherrschbar sein. Als ich damit fertig war und die Lichtmaschine den neuen Gas-Test bestand, war ich nun endlich bereit auf die *B388* aufzufahren. Inzwischen war *Heinz* soweit, dass er den Transport auf dem Anhänger, unter bestimmten lackschonenden Sicherheitsmaßnahmen, zuließ.

📌 Ich war gerade mal 5 Kilometer auf der Bundesstraße gefahren, immer mit einem halben Auge unten auf die Lichtmaschine gerichtet, da sah ich, dass sich der Spalt zwischen Motor und Lichtmaschine erneut vergrößerte. So bin ich wegen dieser leidigen Geschichte zum dritten Stopp, bei *Brombach* auf den Parkplatz einer ehemaligen Wirtschaft gefahren, um von der doch recht frequentierten Bundesstraße weg zu sein. Ich war gerade wieder beim Auspacken meines Werkzeugs und Kleinteile, die im Heck meines Beiwagens untergebracht waren, als der Servicewagen mit einem unglücklichen *Heinz* und seiner 200 ccm *NSU* auf dem Anhänger, bei mir hielten. Sie wollten mich ebenfalls mitnehmen. Aber da ich ja die Ursache des Übels kannte und fest davon überzeugt war, dass ich das Problem bald in Griff bekommen würde, lehnte ich dankend ab. So fuhren sie ohne mich weiter.



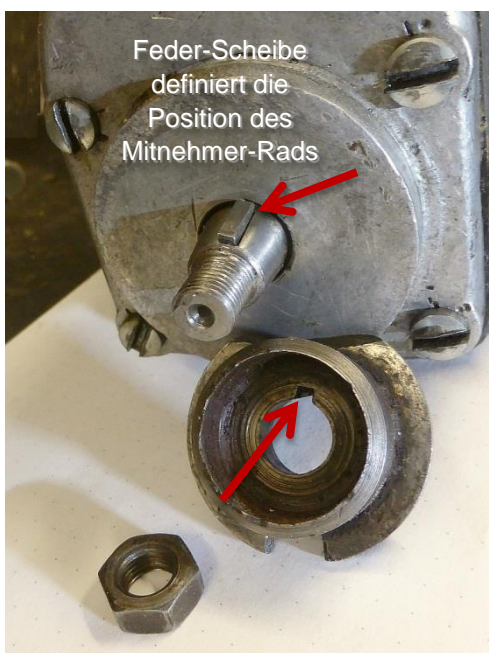
Als ich da auf dem Boden lag und an dem Motor herum-

pfiemelte, kamen zwei ältere Herren vorbei. Sie stellt die üblichen Fragen über Modell und Baujahr, welcher Fehler vorlag und lobten den guten Zustand des historischen Motorrades, bevor sie mich fragten, ob sie mir etwas zu trinken besorgen sollten. Eigentlich war dies keine schlechte Idee, denn der Tag war heiß. Da ich aber keine längere Reparatur vor mir sah, lehnte ich dieses nette Angebot ebenfalls dankend ab. Nach dem ich den Spanngurt mit weiterem Material unterlegt unterstützte fuhr ich weiter.



📌 Aber schon bei *Birnbach*, also nach weiteren 3 – 4 km, musste ich auf Grund des gleichen Themas zu einem vierten Halt, auf einen Parkplatz ausfahren. Zum Glück gab es diesen Parkplatz, denn auf dem steilabfallenden schmalen Grünstreifen, an der viel befahrenen *B388*, wollte ich wirklich nicht anhalten müssen. Um die Spannkraft des Haltebandes zu erhöhen hatte ich nun die Spann-Schraube, bei der offensichtlich das Gewinde-Ende erreicht war, noch zusätzlich mit Unterlegscheiben aufgefüttert.

Das sollte nun aber der letzte Not-Stopp sein. Das war zumindest mein Gedanke, als ich nach ca. 20 Minuten Reparatur wieder auf die Bundesstraße auffuhr. Aber weit gefehlt! Nach nicht einmal 2 Kilometern, ca. 1 km nach der *Birnbacher* Ausfahrt, blieb mein Motor nach kurzem Stottern und zwei bis drei Fehlzündungen erneut stehen. Das war nun der fünfte Halt auf ca. 10 km. Diesmal hatte ich aber nicht das Glück eines Parkplatzes, oder breiten Seitenstreifens. Ich rollte das Motorrad so weit nach rechts, wie ich verantworten konnte. Denn wegen der steil abfallenden Böschung stand das Rad des Seitenwagens nun etwa $\frac{1}{2}$ Meter tiefer als das Motorrad. Die Räder meine Maschine standen somit gerade noch auf der Straße. Die Autos fuhren ohne ihre Geschwindigkeit zu reduzieren an mir vorbei. Da war kaum einer dabei, der weniger als 100 km/h drauf hatte. Dazu kam noch, dass sich das Verkehrsaufkommen erhöhte. Gibt es sowas wie *Samstag-Feierabend-Verkehr*? Es war für mich damit in zweifacher Hinsicht eine unangenehme Situation. Neben den Autos, die mit geringem Abstand an mir vorbeirauschten, hatte ich diesmal nicht die leiseste Ahnung was den erneuten Totalausfall verursacht hatte. Die Lichtmaschine schien nämlich noch in korrekter Position zu sein. Der Motor ließ sich aber nicht mehr antreten. Zunächst tippte auf die Zündkerze als Fehlerquelle. Als sich aber nach deren Wechsel der Motor immer noch nicht starten ließ, überprüfte ich den Zündzeitpunkt. Was war das für eine Überraschung als ich feststellen musste, dass er nun nicht mehr auf 9mm vor *OT* (*oberer Totpunkt*), sondern ziemlich genau entgegengesetzt, auf dem *UT* (*unteren-Totpunkt*) lag. Also hatte sich wohl mein Mitnehmerrad der *B-145RS* wieder um 180° verdreht? Wie geht denn das? Da muss sich wohl die Fixierungsmutter des s.g. Mitnehmers gelöst haben, die Feder welche die Position des Mitnehmer-Rads bestimmte ab-geschert und das Mitnehmer-Rad auf der konischen Unterbrecher-Achse verdreht haben. Also bedeutete dies, einen erneuten kompletten Ausbau des *Bosch B-145RS* Generators. Der ungünstige Standort kam erschwerend dazu. Wegen steil abfallender Böschung hing ich mehrfach überm Sattel zur Demontage und Montage des Auspuffs und der anderer Teile. Dabei ragte mein Hinterteil regelmäßig in Richtung der Bundesstraße. Das war kein wirklich gutes Gefühl. Aber was blieb mir den anderes übrig? Ein Handy, um mit der Notnummer des Servicewagens zu wählen, hatte ich nicht. Außerdem hatte ich ja noch nie einen Anhänger benötigt, also werde ich es doch auch diesmal schaffen, oder nicht?



Zwei junge Mopedfahrer (*waren die überhaupt schon 16?*) hielten an und erkundigen sich, ob sie mir vielleicht helfen könnten. Einer von den beiden trug einen *Pisspot*-Helm und Rockerjacke. Ich bedanke mich und erkläre, dass ich es schon irgendwie hinbekomme. Ich sagte ihnen auch noch, dass ich ihre Aktion sehr anständig fände und dass ich von so jungen Leuten nicht erwartet hätte, dass sie extra anhielten um ihre Hilfe anzubieten. Daraufhin antwortete mir der Junge mit der Rockerjacke: „*Ich bin ja im Motorradclub! Da lernt man Anstand! In 1h komme ich zurück und kann Dich abschleppen falls es immer noch nicht funktioniert*“

In der Zeit meiner Basteleien hielt auch noch zwei Autofahrern mit Anhänger, um mir ihre Hilfe anzubieten. Auch sie beruhigte ich mit meiner Überzeugung, dass ich bald wieder fahrberiet wäre.



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Nach dem fixieren des Mitnehmerrades und Einbau folgte mit dem Multimeter die Einstellung auf 9mm vor OT.

Dann hielt nun auch noch ein Krankenwagen auf der gegenüber liegenden Fahrbahn. Die Sanis fragten mich nach einem Unfall mit Motorradfahrer. Ich wüsste von keinem, aber ich stünde ja auch schon eine gute 1/2h hier. 10 Minuten später hielt ein weiterer Krankenwagen auf meiner Seite. Sie hatten, wie ihre Kollegen, die gleiche Frage an mich,. Die beiden Sanis waren richtig sauer. Sie sprachen von Telefon-Rowdies, und meinten damit Leute die Unfälle melden, welche keine sind. Aber sie seien verpflichtet alle Hinweisen nachzugehen. Keine 2 Minuten später hielt nun auch der erste Sanka bei mir. Nach kurzem Informationsaustausch zwischen den beiden Sanka-Fahrern fuhr der erstere weiter. Der Zweite Krankenwagen wartete aber noch auf die Polizei, die in solchen Fällen immer dazukommen muss.

In der Zwischenzeit hatte ich meine Reparatur beendet und packte nach kurzem Probelauf mein Werkzeug zusammen. Nun verabschiede mich fröhlich winkend bei den, immer noch warteten, Sanka-Fahrern. Aber zu früh gefreut, denn nach nur 30 m hatte ich den gleichen Zinnober! Moped stoppte mit einem verdrehten Mitnehmer-Rad! Das war nun der 6. Stopp. Also nochmals alles von vorn!. Diesmal klemmte ich das Mitnehmer-Rad mit Ventil-Schleifpaste, die mir 1988 in Italien schon eine wertvolle Hilfe war, auf den Achsstummel der Lichtmaschine, genauso wie es mir Franz Vorjahr beim letzten BMT als ultimative Notlösung erzählt hatte.

Inzwischen kam auch die Polizei an und entließ nach kurzem Informationsaustausch die Krankenwagenfahrer. Die am Straßenrand stehenden Kranken- bzw. Polizei-Fahrzeuge waren für mich schon eine gewisse Beruhigung, da die Autofahrer nun doch langsamer fahren und ich mich am Straßenrand im Schutz deren Autos bewegen konnte. Nun boten mir die Polizisten ihre Hilfe an ggf. einen Abschleppdienst zu rufen. Erneut lehnte ich dankend ab. Frei nach dem Motto: *Gefahr erkannt Gefahr gebannt*. Diesmal verzichtete ich auf eine exakte Einstellung des Zündzeitpunktes mit dem Multimeter. Ich stellt ihn einfach so *Pi mal Daumen* ein. Ich konnte den Motor starten, allerdings lief er mit zu viel Spätzündung, aber er lief. Die verbliebenen 25 km zum Hotel in *Ortenburg* würde ich damit schaffen.

Da ich leider keine Straßenkarte dabei hatte, musste ich die Strecke aus meiner Erinnerung fahren. So hatte ich vor auf der *B388* bis *Bad Griesbach* zu fahren, um dort dann noch Norden zu abzubiegen bis ich nach *Ortenburg* kommen würde. Durch die verstellte Zündung war meine Höchstgeschwindigkeit gerade mal so um die etwa 65 km/h. An Steigungen verlor ich weitere 15 bis 20 km/h. Besonders lästig war der eine Sattelschlepper, den ich seit einiger Zeit im Nacken hatte. Daher bog ich bei der ersten Möglichkeit ab, um ihm aus dem Weg zu gehen. - Na Bravo!! Der LKW bog ebenfalls ab! *So'n Mist!* Nach einem Kilometer kam glücklicherweise eine Parkbucht. Da fuhr ich auf die Seite. Nachdem der LKW an mir vorbei war, konnte ich wenden und wieder zurück auf die ursprüngliche Strecke fahren.

Um 18:00h war ich endlich wieder am Hotel. Das obligatorische Gruppenfoto hatte ich zwar verpasst, aber ich war zumindest wieder bei der Truppe und konnte mich nun in aller Ruhe, ohne den rauschenden Verkehr im Nacken, an die perfekte Zündeneinstellung machen. *Gudrun* war offensichtlich noch zu Fuß in der Umgebung unterwegs, denn keiner hatte sie in den letzten 2h gesehen.

Ich machte mich gleich nach meiner Ankunft ans Werk. Und wieder musste ich meine komplette Reparatur wiederholen, da sich der Mitnehmer beim der letzten Montage an der *B388* erneut verdreht hatte. Deshalb konnte ich natürlich auch den Zündzeitpunkt nicht einstellen. Aber einen 7.ten Stopp konnte ich zumindest vermeiden.



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Natürlich bekam ich aus der Truppe der Blockmodellfahrer wieder dutzenden von Tipps und erneut den Vorschlag doch auf Magnetzündler umzusteigen.



B-145RS mit korrekter Rutsch-Sicherungs-Position

Den wertvollsten Hinweis zu der ersten, auslösenden Ursache meines Reparatur-Marathons bekam ich von *Eddi*. Er erklärte mir die eigentliche Funktion des gebogenen Haltestifts am Spanngurt. Mir war nie klar gewesen, dass der abgewinkelte Stift das Herausvibrieren der Lichtmaschine verhindern soll. Dazu muss man ihn nur waagrecht einbauen und nicht, wie ich, senkrecht nach oben stehen lassen. Kleine Ursache aber große Wirkung! Die gesamte Aktion auf dem Hotelparkplatz dauerte gute 2h. So gegen

20:00h war endlich wieder alles gerichtet. Inzwischen war auch *Gudrun* wieder aufgetaucht und erzählte mir von ihrem Tag. Sie war die letzten 2-3 Stunden nicht unterwegs, sondern auf unserem Zimmer. Da ich nach meiner glücklichen Ankunft aber sofort an die Reparatur ging, hat sie meine Rückkehr gar nicht mitbekommen.

Mein Kopf hatte zu diesem Zeitpunkt leider kaum Platz für ihre Geschichten des Tages. Alles drehte sich bei mir um die heutigen Probleme und die nächsten Tage. Wie sollen wir denn nach Hause kommen, wenn man auf einer Strecke von 40 km 6 Mal anhalten müsste und dafür jedes Mal gute 2-3h benötigt? Na so schlimm wird's schon nicht werden.

Das Hauptthema an unserem Tisch beim Abendessen waren natürlich meine permanenten Lichtmaschinenprobleme, welche ich schon seit mindestens 1991 mitschleppe. *Hans* hätte einen Ersatz, den er veräußern würde. Sie war aber eine linksdrehende Lichtmaschine und eigentlich für die *NSU OS* bestimmt. Also würde sie für meine *601TS* auch nicht passen. Falls wirklich alle Stricke reißen, würde mir *Eddi*, schweren Herzens, seinen Ersatz-Generator anbieten, welche er für den größten Notfall im Regal stehen hatte. Aber um mein Dauer-Problem zu lösen, würde er sich ggf. davon trennen. Aber da war auch noch das Angebot von *Lutz*. Er war an meinem, den für mich inzwischen wertlosen, *D1 BRS 132* Licht-Magnetzündler interessiert und bot mir einen Tausch gegen einen originalen, unverbauten, wahrscheinlich auch unbenutzten Batteriezündler *B-145RS* an. Ich war damit sofort einverstanden. Der Tausch würde, wie bei uns üblich, im Herbst auf der *Veterama* in *Mannheim* vollzogen werden.

Und was soll ich sagen, ... seit 2014 habe ich die leicht modifizierte LM (5) von *Lutz* im Einsatz und nie wieder ein Problem mit dem Generator gehabt. Allerdings habe ich vor diesem Einbau das 1988, in der damaligen Not eingebaute Stahl-Zahnrad für die Untersetzung des Lichtmaschinen Antriebs, durch ein (*original-Nachbau*) **Pertinax**[®] Zahnrad ersetzt. Heute bin ich überzeugt, dass die schlagdämpfende Wirkung des **Pertinax**[®] positiv auf alle angetriebenen Teile der Lichtmaschine hat. Meine über die Jahre hinweg durchlebten Lichtmaschinen-Probleme waren wohl auf die Notlösung bei unserem Italien-Urlaub 1988 zurückzuführen und auf meine Gedankenlosigkeit, dass die Konstrukteure sich wohl was dabei gedacht hatten, genau an dieser Stelle das verschleißanfällige **Pertinax**[®] einzusetzen. Details zu diesem Thema habe ich bereits in dem Abschnitt „*ReparaTouren Teil VI 88*“ beschrieben.

Pertinax[®] ist ein Faserverbundwerkstoff aus Papier und einem Phenol-Formaldehyd-Kunstharz



Pertinax[®] Zahnrad-Nachbau



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

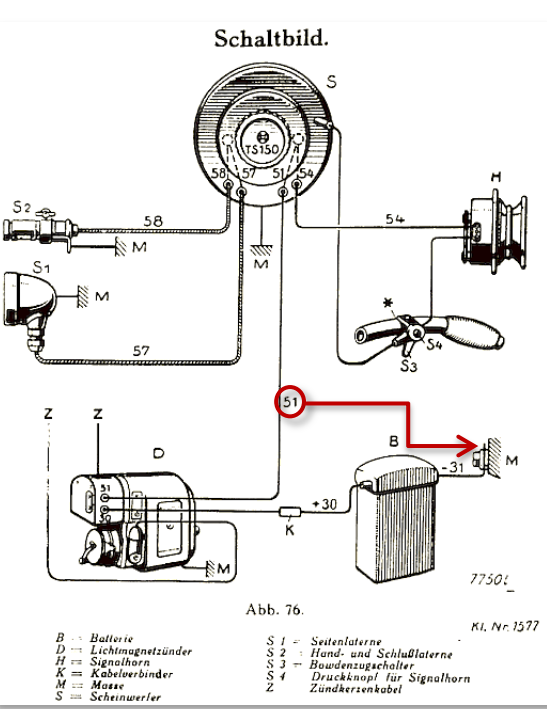
Wir hatten uns für die morgige Rückfahrt telefonisch bei *Johanna & Helmut* angekündigt. So wusste *Helmut* bereits von meinen Problemen mit der *NSU* Elektrik. Wir haben auch schon angedeutet, dass unser Aufenthalt wahrscheinlich 2 Tagen dauern könnte. Das machte ihnen offensichtlich nichts aus, denn sie freuten sich unverhohlen auf unseren Besuch.

7. Tag **So. 05.06.2011** **Ortenburg - Wartenberg 130 km** 



Für die heutige Tour haben wir uns mit *Walter und Hans-Diether* aus *Friedrichshafen* verabredet die ersten 95 km bis *Landsberg a. Lech* zusammen zu fahren. Dort würden sich unsere Wege trennen, da wir dann nach Süden abbiegen, während sie auf einer etwas nördlichere Route gen Heimat fahren würden.

Bei der herzlichen Verabschiedung von *Edi und Lore* mussten wir versprechen auch mal bei ihnen in *Filderstadt* reinschauen. Ob unser Besuch bei *ihnen* schon jetzt bei der Heimfahrt sein würde, ließen wir aber offen, denn wir kannten das Phänomen des „*Stalltriebs*“, welches uns regelmäßig auf Rückfahrten ereilte. Wenn man nur noch ca. 2h von Zuhause ist, dann will man doch lieber Heim fahren, als noch eine längere Pause einlegen. Den Besuch bei den Beiden werden wir wohl eher bei einer extra Tour einplanen.



So fahren wir vier um 9:30 mit dem ersten Ziel „*Landshut*“ los. Wir waren gerademal außer Sichtweite des Hotels, als meine *NSU* ohne jegliche Vorwarnung schlagartig ausging. Was war das denn jetzt schon wieder??? Zum Glück fand ich die Ursache sehr schnell. Das Kabel (51), welches den Batterien-Strom von der Lichtmaschine zum Zündschlüssel-Schalter befördert, war wohl durch meine Basteleien an den Auspuff gekommen und der hatte auf der kurzen Strecke von weniger als 500 m die Isolation durchgeschmort. So gab es nun einen kompletten Kurzschluss, was zum Ausfall der gesamten Elektrik führte.

Mit etwas *TESA*[®]-Gewebeband habe ich die offene Stelle schnell isoliert und das Kabel damit auch noch gleich am Rahmen fixiert, so dass dieses Malheur nicht noch einmal passieren konnte. Die Reparatur dauert gerademal 10 Minuten. Das *TESA*[®]-Gewebeband hatte uns auch schon in der

Vergangenheit bei Notfällen äußerst gute Dienste geleistet. Auf unserer Rückreise von Flo-



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

renz 1982 war unserem Franzl der die Auspuffhalterung an seiner DKW gebrochen. Mit dem *TESA*[®] Gewebepband konnten wir denn Dämpfer wieder soweit fixieren, dass dieser die verbliebenen 300 km bis München gehalten hatte. Seit dieser Zeit gehörte eine Rolle dieses wunderbaren Materials zur Grundausstattung meines Werkzeugs.

Am Ortsrand wurden unsere Maschinen noch betankt. Dann konnte es nun wirklich losgehen. Bis *Wartenberg* lagen so ca. 120 km vor uns, da sollte eine Tankfüllung ausreichen. Die Sonne strahlte, so wie schon die vergangenen drei Tagen, vom bayrischen Himmel und es machte richtig Spaß zu viert durch die leicht hügelige niederbayrische Landschaft zu fahren. Nach zirka 1 ½ Stunde, wir hatten gerade Hälfte unserer Tagesetappe geschafft, bemerkte ich die erneut die brennende Ladekontrollleuchte meiner *NSU*. Ich hatte keine Ahnung wie lange sie schon aufleuchtete, denn bei direktem Sonnenschein fällt das leicht erhellte rote Feld der Kontrolllampe kaum auf. Erst wenn man im Schatten von Bäumen fährt, bzw. wenn Wolken die direkte Sonneneinstrahlung abschirmen, ist aufleuchten der Lampe klar zu erkennen.

Ich signalisierte den anderen, dass ich ein erneutes Elektrik-Problem hätte. Wir hielten an einem nahegelegenen Biergarten an. Dort machten wir eine 1/2h Pause und besprachen wie es weiter gehen sollte. Natürlich wollten *Gudrun* und ich die anderen beiden nicht auf ihrer Heimreise ausbremsen. Da ich mir ausrechnete, dass ich die 60 km bis *Wartenberg* auf Batterien-Strom schaffen sollte und es nur noch 40 km bis *Landshut* wären, entschlossen wir uns die verbliebene Strecke doch noch gemeinsam zu fahren.

Alles verlief eigentlich gut. Zumindest bis wir nach Landshut kamen. Am Ortsrand fing meine *NSU* an zu stottern. Sie nahm das Gas nicht mehr an. So waren wir kurzfristig doch noch zu einem Batterien-Tausch gezwungen. Das kannten wir ja schon von unserer 1994er Tour nach *Genua*, welche wir damals wegen identischer Probleme in der *Schweiz* abbrechen mussten.

Walter und *Hans-Diether* ließen es sich nicht nehmen bei uns zu warten, obwohl wir ihnen sagten dass sie sich durch uns nicht aufhalten lassen sollten. Nach wenigen Minuten war der Tausch vollzogen. Aber nun hatte die *BMW* mit der entleerten Batterie ein Startproblem. Mit Anschieben hatten wir es aber geschafft, dass der Motor wieder ansprang.



Landshuter Altstadt

In der *Landshuter Altstadt* machten wir noch bei einem Kaffee eine 1/2h Pause, bevor unsere beiden treue Begleiter ihre Heimfahrt an den *Bodensee* fortsetzten. Wir zwei blieben bei dem schönen Wetter und den angenehmen Temperaturen noch etwas länger sitzen, um das allgemeine Treiben in der Fußgängerzone und das Altstadt-Panorama zu genießen. Aber irgendwann war es auch für uns Zeit die letzten Kilometer bis zu *Johanna* und *Helmut* anzugehen.

Nun hatte wir aber das gleiche Problem, wie schon nach dem vorherigen Batterienwechsel. Die *BMW* wollte nicht anspringen. Zumindest nicht mit dem Kickstarter. Daher hieß es nun wieder anschieben. Es fanden sich auch sofort helfende Hände von Passanten, welche der Aktion nach drei – vier Versuchen schließlich zum Erfolg verhalfen.



REPARA-TOUREN TEIL XIV

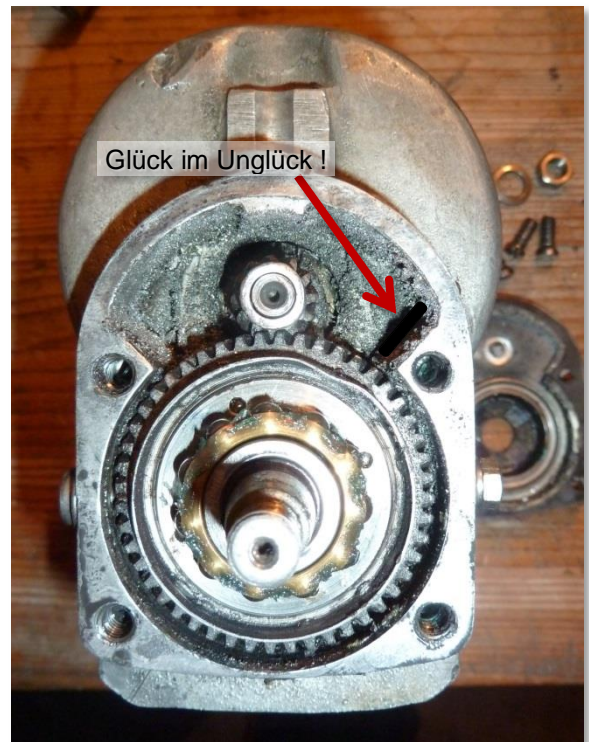


Martin Hofmann 1974 – 2024

Was wir damals nicht wußten war, dass eine neue Straßenführung aus Landshut raus führte. Man hatte ein paar Jahre zuvor, zur entlastung der Innenstadt, den 1,5 km langen „Joseph-Deimer-Tunnel“ gegraben. Und genau da hinein wurden wir nun durch die offiziellen Hinweisschilder mit unseren schwachen bzw. leeren Batterien hinein geleitet. „Auch das noch!“ ging mir durch den Kopf. Er war beleuchtet, so schaltete ich nur mein Standlicht ein damit ich die Batterie nicht zu arg belastete. Der BMW Generator hatte offensichtlich genug Ladekapazität, so dass Gudrun immerhin ihr Abblendlicht einschalten konnte. Auf der weiteren Strecke überlegte ich wie, man die 20 km Strecke nach Wartenberg noch abkürzen könnte. Ich entschied in Tiefenbach von der B11 runter zu fahren, um dann querfeldein über Vilsheim und Vatersdorf nach Wartenberg kommen. Das wären zwar gerademal 2 km weniger gewesen, als die offizielle Route über Langenpreising, aber auf der Straßenkarte sah es für mich damals nach mehr Ersparnis aus. Final wurden es aber dann trotzdem mehr Kilometer als gewünscht, weil kurz nach Vatersdorf die Straße nach Wartenberg wegen eine Radrennens gesperrt war und wir nun doch noch nach Langenpreising umgeleitet wurden. Gegen 15:00h waren wir ohne weiteres Malheur am Ziel.



Nach der herzlichen Begrüßung mussten beide Batterien gleich ans Ladegerät. Nach dem Willkommensbier, so wie einer „Wir-haben’s-geschafft-Zigarette“ war der NSU Auspuff soweit abgekühlt, dass ich die Lichtmaschine zu Inspektion des Fehlers ausbauen konnte. Ich hatte schon das Schlimmste erwartet und der ersten Blick auf das Inneleben war erschreckend. Aber beim zweiten Mal hinschauen, musst ich



erkennen, dass ich mal wieder Glück im Unglück hatte. Nach dem Entfernen des Seitendeckels, der durch die erneut gelösten vier Schrauben bereits beträcht-



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

liches Spiel hatte, war zwar der gesamte Innenraum mit Aluminiumstaub gefüllt, aber der Haltestift für das kleinere Ankerzahnrad klebte rechts oben im Eck in der Alustaub - Fettpampe und konnte so nicht zwischern die beiden Zahnräder geraten, wie ich es schon mehrere Male zuvor leidvoll erfahren musste.

Falls dies passiert wäre, dann hätte ich einen vierten Anker mit abgerissener Achse gehabt. Für die folgende Reparatur sollte ich mir nun aber was ausdenken, dass dieses unleidige Thema „*Ein-für-Allema!*“ der Vergangenheit angehört. Dafür war der morgige Tag eingeplant, denn für heute hatte ich genug! Am Abend würde noch genügend Zeit sein, mit *Helmut* darüber zu philosophieren, was man für eine endgültige Lösung machen könnte.

Der Aluminium-Staub in dem Getriebe war das Resultat von falschen Schrauben für dem Seitendeckel. Damals hatte *BOSCH* noch eine eigene Normen für Gewinde und Senkkopfschrauben. Erst später wurde auch bei *BOSCH* auf DIN umgestellt. So lösten sich regelmäßig die DIN-M6-Schrauben der Alu-Abdeckung. Im meinem jetzigen Fall brachen Alu-Teile des inneren Randes ab und wurden zwischen den beiden Zahnrädern zermalmt.

Wie schon bei den früheren Besuchen bei dem *Wartenberglern* üblich, gab es auch diesmal wieder ein festliches Abendessen. Da *Helmut* und der „*kleine Martin*“ Angler sind, gab es natürlich frisch gefangenen leckeren Fisch.

Danach, zum gemütlichen Teil des Abends, gingen wir in die Hütte die sie auf das Garagendacht gebaut hatten. Eine wirklich gemütliche Stube mit großem Tisch, kleiner Kochgelegenheit und einem großen Kühlschrank in dem



man die Getränke kühl stellen konnte. Nach dem kunstvoll verzierten *Crodino* haben wir dann auf Wein und Bier umgeschwenkt. Die Themen gingen uns nicht aus. Ich konnte mich mit *Helmut* über alte Mopeds und deren Technik austauschen und *Gudrun* mit *Johanna* über ihre gemeinsame Zeit an der Uni in *Weihenstephan* und was sich da in all den vergangenen Jahren verändert hat.

Das heftige Gewitter welches um 22:00h auf das Dach prasselte, tat der guten Stimmung, die inzwischen herrschte, keinen Abbruch.

Das wilde trommeln der dicken Tropfen über unseren Köpfen vermittelte zwar „Weltuntergangs-Stimmung“, aber das Vertrauen auf *Helmut's* Baukunst und dass wir auch nach dem



heftigen Donner-Wetter noch im trockenen sitzen würden, war ein gutes Gefühl. Der Abend wurde lang und länger. Es war dann mit 4.30h doch schon recht früh, als wir endlich ins Bett kamen.



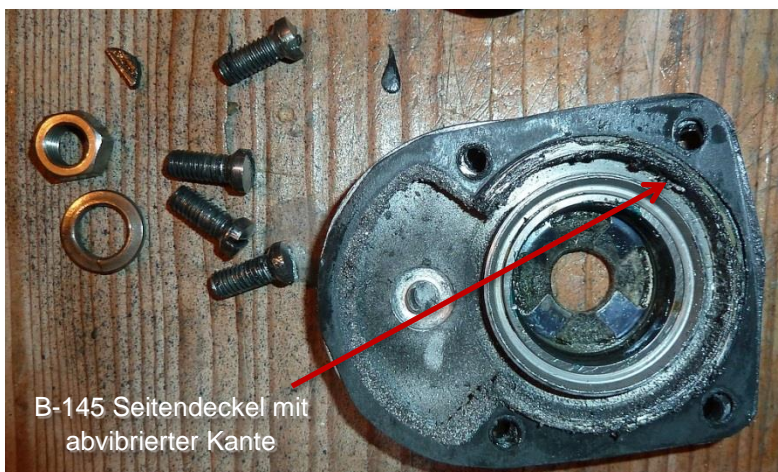
Martin Hofmann 1974 – 2024

8. Tag Mo. 06.06.2011 Wartenberg 0 – 4 km

Um 10:00h, nach gerade mal 5:½ h Schlaf, trieb es mich aus dem Bett. Ich musste die Lichtmaschine möglichst schnell wieder betriebsbereit bringen. So machte ich mich, zirka eine Stunde später, nach einem starken Kaffee, ohne weiteres Frühstück, in *Helmut's* kleiner Werkstatt ans Werk. Der Stift zur Arretierung war ja glücklicherweise noch vorhanden

Ich wollte aus zwei defekten B-145RS eine funktionierende Lichtmaschine basteln. Da ich auf meiner LM(1) eigentlich noch Garantie hatte, denn sie war ja gerade mal nach nur ca. 300km nach der Reparatur bei der *Fa. Osterhaus* erneut ausgefallen, holte ich mir telefonisch das Okay, dass ich sie öffnen und zerlegen könnte. Man hatte nichts dagegen.

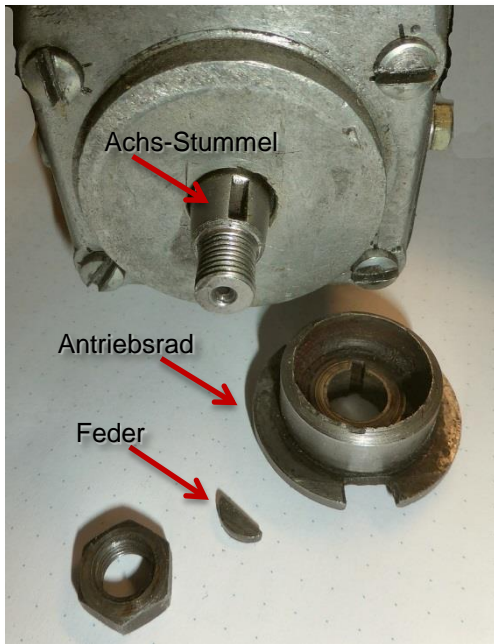
Nun ist es aber leider so, dass die *B-145* Lichtmaschinen zwar weitgehend identische Gehäuse haben, aber die Innereien doch marginale Unterschiede aufweisen können. So gab es welche, bei denen der Unterbrecher-Nocken für rechtsdrehenden und welche bei denen er für linksdrehenden Antrieb ausgelegt war. Die Position des Antriebsrades auf dem Nocken war auch nicht bei jedem Model identisch. Ich hatte bei meinen 4 Lichtmaschinen eine dabei, bei der musste ich den Nocken beim Einsetzen in dem Motor um 180° verdrehen, damit ich das Öffnen des Unterbrechers und somit den Zündzeitpunkt korrekt einstellen konnte. Eine der Nockwellen hat sogar einen anderen etwas steileren Konus-Winkel für die Aufnahme des Mitnehmerrades. Das erklärt vielleicht auch, dass bei meiner LM(2) der Sitz des Mitnehmerrades nicht 100%ig war und durch den Stress der wechselnden Belastungen, beim Beschleunigen und Abbremsen, gelegentlich die Feder absichert, wie vor zwei Tagen erlebt. In meiner Sammlung der vier Lichtmaschinen hatte ich ein Modell, bei dem der interne Antrieb gerade- und drei, die schräg-verzahnt waren. Unglücklicherweise hatte ich, bei den beiden B-145, die



ich auf dieser Tour dabei hatte, das Pech, dass ich genau diese beiden Lichtmaschinen mit der unterschiedlichen Verzahnung dabei hatte. Daher war es mir natürlich nicht möglich einzelne Teile zu tauschen. Das ging nur im Satz.

Martin Hofmann 1974 – 2024

Aus diesem Grund musste ich mich nun darauf beschränken das kleine Zahnrad des Ankers so zu fixieren, dass er nicht mehr ausfallen kann.



Eine erste Probefahrt zur Tankstelle hatte ich sofort abgebrochen, da schon kurz nach dem Anlassen der Motor patschte und dann ausging. Ein erneutes anlassen war nicht mehr möglich. Ich hatte sofort einen Verdacht.



Also erneuter Ausbau um nach der Ursache zu suchen. Das Mitnehmerrad war schon wieder verdreht. Der Winkel des konischen Achs-Stummel passte nicht zu dem des Mitnehmerrads. Aber *Loctite*[®] wollte ich an der Stelle nicht einsetzen. Zum Glück kam *Helmut* etwas früher von seiner Arbeit nach Hause und gab mir eine passende Feder zur Fixierung der Position. *Helmut* half

mir noch mit Hammer und Schraubendreher die ab-gescherte Feder aus dem Achsenstummel zu entfernen und das Mitnehmer-Rad wieder aufzusetzen.

Inzwischen war es 16:00h und ein Gewitter war in Anmarsch. Auch benötigte ich dringend eine Pause, um eine (*endgültige*) Lösung für das Problem. oder besser gesagt die Probleme zu finden. Es waren ja noch ca. 330km bis nach Hause und so lange sollte mein repariertes Teil mindestens durchhalten.

Johanna & Helmut waren so nett und boten uns ihre Gastfreundschaft an, so lange sie wir benötigten. Der Abend war wieder zünftig, aber bei Weitem nicht so lange wie tags zuvor. Wir alle hatten doch noch ein gewisses Schlafdefizit.

Bei unseren anderen Freunden, *Geli & Micha* in *München*, so wie *Bärbel & Klaus* in *Wiedergeltingen*, die wir eigentlich auf der Weiterfahrt besuchen wollten, sagten wir ab. Ich wollte nun auf dem direktesten Weg zurück nach *Rheinstetten*, denn nun traute ich mich nicht mehr, mit den bis dato ungelösten Lichtmaschinen-Problemen, einen zusätzlichen Umweg von mindestens 100 km zu fahren. Sie hatten vollstes Verständnis dafür.

9. Tag Di. 07.06.2011 Testfahrt nach Erding ca. 40km

Das Wetter war inzwischen wieder ganz passable. Nach dem Einbau der gestern gerichtet Lichtmaschine wollte ich nun zum Tanken fahren. Wir hatten uns nämlich heute zu einem kurzen Besuch bei *Gudruns* Eltern angekündigt, welche nur 20 km entfernt in Freising wohnten. Aber halt nur sofern meine *NSU* wieder einsatzbereit war. Ab 9:30h fing mein neuer „*Basteltag*“ an. Der Einbau LM(1) war schnell erledigt. Man bekommt ja mit der Zeit auch etwas Routine. Mit der Feder auf dem konischen Achsstummel und dem eingepressten Stift für das Anker-Zahnrad sollte es nun doch funktionieren. Kaum das die Maschine lief, leuchtete aber die Ladekontroll-Lampe schon wieder hell auf. „*Kack! Kack! Kack! Nicht schon wieder!*“ – aber ja doch! Es half nichts! Also Kommando zurück und die Lichtmaschi-



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

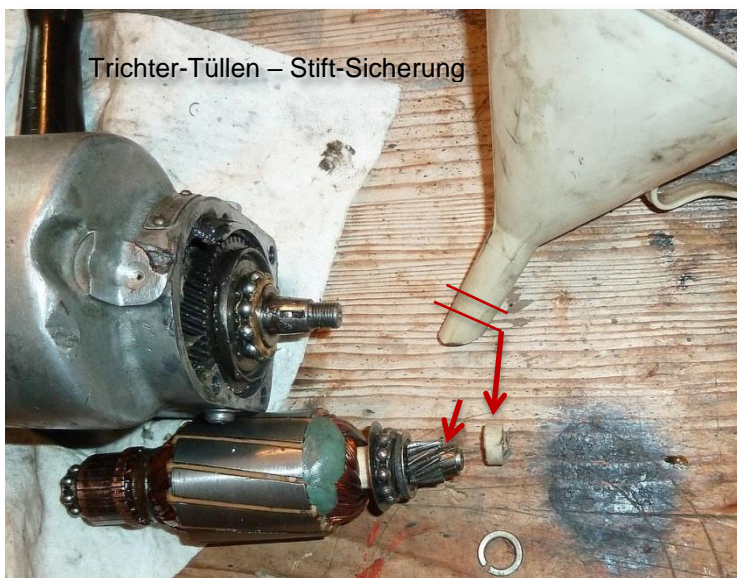
ne wieder ausbauen. Nun bereits zum dritten Mal. Meine Befürchtungen bestätigten sich nach dem Zerlegen. Der Stift zur Fixierung des Ankerzahnrades war trotz unserer Versuche ihn zu Körnen und damit „auf-zu-pilzen“, schon wieder herausgefallen, klebte aber glücklicherweise erneut im zähen *Stauferfett* des Getriebes. Das Spiel der Bohrung des Zahnrades auf der minal kleiner dimensionierten Anker-Achse war einfach zu groß. Die Lastwechsel die auf das Zahnrad einwirkten, nackelten regelmäßig den Stift aus seiner Passung und die Fliehkraft tat ihr Übriges.

Kurz nach 13:00h konnten wir endlich ohne weitere Schadensmeldungen zum Tanken fahren. Die Fahrt nach Freising verlief ebenfalls ohne weitere technische Katastrophen. Der Beuch bei *Wilma* und *Berthold* war zwar kurz, aber es reichte für Kaffee und Kuchen, eine Kurzversion unserer bisherigen Reise und für ein Spielchen. Von *Gudruns* Mutter bekamen wir den Segen für unsere weitere Reise, so dass wir pannenfrei wieder nach Hause kommen sollen und von *Berthold* ein schmunzelndes Kopfschütteln zusammen mit dem Rat die *NSU* zu verschrotten.



Auf der 1/2 Strecke zurück nach *Wartenberg* hörte ich schon wieder ein seltsames Geräusch von dem Bereich der Lichtmaschinenposition, welches da definitiv nicht hingehörte. Anhalten wollte ich aber nicht. Die restlichen 10 km wird's schon noch halten.

Als wir bei unseren Freunden in *Wartenberg* wieder ankamen und der Auspuff soweit abgekühlt war, baute ich so gegen 17:00h die Lichtmaschine zum x-ten Mal aus. Es stellte sich heraus, dass die vier Schrauben des Lichtmaschinen-Seitendeckels schon wieder gelöst waren und der Deckel unter den Vibrationen am Motorgehäuse klapperte. Also sollte ich vielleicht diese Deckel-Schrauben ebenfalls mit *Loctite*® sichern. Nachdem ich das Verdrehen des Antriebrades mit der Feder repariert und den Splint von dem Ankerzahnrad eingeklebt hatte, dann sollte die Fixierung der 4 Deckel-Schrauben mit *Loctite*® wohl das kleinste Problem sein. Oder nicht?



Eine innere Unruhe zwang mich aber den Erfolg meine Stift-Klebe-Aktion nochmals zu prüfen. So habe ich den Antriebsrad vom Kegelstumpf abgezogen und den Seitendeckel entfernt. Ich konnte es fast nicht glaube. Tatsächlich war der Stift des Anker-Zahnrades schon wieder zur Hälfte aus seiner Bohrung gewandert! Der hätte keine weiteren 10 km mehr gehalten. Ich war zunächst ratlos. Dann aber schaute ich mir das Innenleben des Getriebes noch mal genauer an. Falls ich eine enge Hülse über Stift-



Martin Hofmann 1974 – 2024

bohrung stülpen könnte, dann würde der Stift, trotz der hohen Fliehkräfte in seiner Position bleiben und keine weitere Gefahr mehr bedeuten. Zunächst war die Idee einen modifiziert Sprengring zu nutzen. Diese Idee verwarfen *Helmut* und ich jedoch recht schnell. Uns war ein weiterer Metallgegenstand in dem Getriebe der ggf. sich lösen und die Zahnräder beschädigen könnte zu gefährlich. Ich fand in *Helmut's* Werkstatt aber einen Plastik-Trichter, bei dem die Tülle exakt das Innenmaß besaß, welche für meine Aktion notwendig war. Wir schnitten davon ein 5-6 mm breites Stück ab. Nun wieder etwas *Loctite*® auf den Stift, schnell eindrücken und die PE-Sicherungs-hülse darüber geschoben. Die Schraubenlöcher für den Seitendeckel, so wie die vier zugehörigen Schrauben mit Alkohol vom Fett & Schmutz befreien und das Ganze mit einem weiteren Tropfen *Loctite*® zusammenbauen. So schafften wir es zu zweit bis 19:30h meine *NSU* wieder fahrbereit zu bekommen. Erst danach war ich für das Abendessen bereit.



Hoffentlich hält der *Trichter-Tüllen-Konstrukt*, so dass die Lichtmaschinenprobleme, zumindest die, die auf das Herausfallen des Stiftes zurückzuführen waren, ab nun der Vergangenheit angehören würden. Ja, die Hoffnung stirbt wirklich zuletzt. Der Abend wurde wieder nicht so lang, da wir Morgen ja nach Hause aufbrechen wollten.

10. Tag **Mi. 08.06.2011 Wartenberg – Günzburg 182km**

Wir waren für unsere Verhältnisse schon recht früh auf den Beinen. Die Mopeds, bzw. der Beiwagen, waren schnell mit unserem Gepäck gefüllt. Nach zwei guten, großen Cappuccinos waren wir bereits um 8:30h Abfahrt bereit. Noch war es trocken, aber der Himmel war Wolkenverhangen und es sah schon sehr nach Regen aus. Aber optimistisch wie wir nun mal waren (*und noch sind*) ließen wir unsere Regenklamotten zunächst noch im Beiwagen.



Unser heutiges Ziel war *Bad Urach*. In *Aichach* war ein Tankstopp eingeplant. Die Strecke von *Wartenberg* aus waren wir bereits 2003 mit unseren drei Gastgebern gefahren. Damals hatte *Helmut* den „kleinen *Martin*“ in seinem *Djnepr* Beiwagen, während *Johanna* bei mir in meinem *Harso* mitgefahren war (*zumindest anfangs, später haben die Beifahrer gewechselt*). Dort angekommen hatte ich meinen weltbesten *Zwiebelrostbraten* gegessen. Auf die Wiederholung dieses Genusses hatte ich mich bei der jetzigen Abfahrt schon gefreut. *Bad Urach* ist übrigens die Stadt zu der man **nie** ohne Umleitung kommt. Zumindest haben wir im Laufe der Jahre diesen Eindruck bekommen. Egal ob wir mit dem Auto, oder Motor-



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

rad, egal ob wir von Norden, von Süden, oder aus einer anderen Richtung nach *Bad Urach* gefahren waren, immer klappte dies nur auf Umwegen bzw. mit Hilfe von Umleitungen. Vielleicht liegt das am Namen?? Denn, selbst als wir im südlichen Schwarzwald mit unseren *Moto-Guzzis* unterwegs waren und auf der Rückfahrt ein Hinweisschild nach einem gleichnamigen (*sehr kleinen*) Ort sahen, konnten wir das badische Pendant „*Urach*“ nicht erreichen, den vorher gab es eine „*Umleitung*“.

⚡ Aber erstens kommt es anders und zweiten als man denkt. Schon nach nicht ganz einer Stunde hatte es dann doch noch angefangen zu regnen. In *Allershausen*, 40 km nach der Abfahrt zogen wir es vor unsere Regenhosen und Jacken überzuziehen. Auf der weiteren Fahrt wurden wir von unserer direkten Route wegen einer Umleitung abgedrängt. Was dann dummerweise noch dazu kam, war eine weitere Umleitung in der Umleitung. Bis wir wieder zurück auf dem ursprünglich geplanten Weg waren hatten wir bestimmt schon 20 km zusätzlich auf dem Kilometerzähler.

Zu allem Übel fiel mir, etwa 10 km vor *Aichach*, auch noch die Kupplungshebel-Mechanik aus dem Lenkerende. Ich habe sie mit der Hand, während der Fahrt einfach wieder reingeklopft. Bis zur Tankstelle in *Aichach* wird's schon gehen, habe ich doch zusätzlich meine Fußkupplung, die ich zum Auskuppeln eh zu 100% einsetzte. Die Handkupplung, die (*zu dem damaligen Zeitpunkt*) sehr schwergängig war, war nur zum Einkuppeln nach dem Schaltvorgang im Einsatz.



Aber es dauerte nicht lange, da konnte ich plötzlich meine Fußkupplung nicht mehr einsetzen. Der Fußhebel lag funktionslos auf dem Trittbrett, da das Kupplungsseil direkt an der Fußhebel-Aufnahme abgerissen war. Wir waren gerade durch *Kühbach* gefahren, ein 2000 Seelen Ort in der bayrischen Pampa. So da standen wir nun 20 m

nach dem Ortsschild, gegenüber der Grundschule. Soweit wir es bei der Durchfahrt gesehen hatten, gab es im Ort keine Werkstatt, bzw. andere Geschäfte, außer einer Bäckerei und vielleicht noch einen Metzger.

Nun war erneut meine Fantasie, bzw. Improvisationsfähig, gefragt. Mein erster Gedanke war: „*Wenn ich die Führungshülle etwas kürze, dann könnte ich vielleicht die fehlenden zwei Zentimeter wieder gewinnen*“. Wer schon mal die Seilführungen mit einem Seitenschneider abgelängt hat, der kennt das Problem, welches sich daraus ergibt. Bis die Zange schneidet, quetscht sie zunächst die innenliegende Metallspirale zusammen. Das spitze Ende der Spirale ragt dann in die nun oval gedrückte Öffnung der Führung hinein und verengt dadurch den Innen-Durchmesser. Dann muss man die Öffnung wieder rund bekommen und überstehende Teil nach außen biegen, oder zumindest so bearbeiten, dass sie das innenlaufende Seil nicht beschädigen kann. Der erste Versuch, bei dem ich von der Hülle ca. 20 mm abschnitt, war schon fast perfekt. Aber ich konnte die Klemme, mit der das Seil im Fußhebel fixiert war, noch nicht montieren. Also, mit weiteren -10 mm sollte ich ge-



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

nügen Überstand haben. Ja, das Ganze hätte im Prinzip auch funktioniert, aber nun war dummerweise die Führungshülle um einige Millimeter zu kurz. Denn nun war es mir unmöglich sie um den Motorblock herum bis zum Kupplungsdruckhebel zu montieren. Ich hatte zwar viele Ersatzteile dabei, aber Brems-, Kupplungs-, und Gas-züge inkl. deren Führung, die hatte ich nicht in meinem Fundus. Es war bisher, also in den vergangenen 35 Jahren Motorradtouren, einfach nie notwendig gewesen. Und so hatte ich diese mögliche Panne beim Richten der Ersatzteile nicht bedacht.

Inzwischen hatten wir Mittag. Eltern und Opas holten nun ihre Kinder bzw. Enkel von der Schule ab. Dabei boten uns mehrere von den älteren Herren ihre Hilfe an. Aber ich glaubte ja immer noch, dass ich mit dem zweiten Kürzen der Kabelführung eine Lösung gefunden hätte.

Als ich dann final vor dem selbst verursachten Fiasko, einer nun zu kurzen Führung, am Straßenrand im Gras saß, hielt ein Rollerfahrer an, der nur etwas jünger war, als wir. Nach den üblichen Fragen über unsere beiden Oldtimer, kam dann auch noch die Frage wo wir herkämen. „Aus der Nähe von Karlsruhe“ antworteten wir. Ja, das hatte er anhand unserer Nummernschilder bereits gesehen. Er wollte es nun aber genauer wissen. „Ja, woher genau?“ „Ein kleiner Ort südlich von Karlsruhe, den wirst Du nicht kennen“ „Ja wie heißt er denn?“ „Es ist Mörsch“ ...und dann kam ein Satz, den ich bereits 20 Jahre zuvor in Köln auf einer Laborgeräte-Messe aus dem Mund eines Kölner Siemensmitarbeiter gehört hatte und der mich damals schon sprachlos machte: „Ich soll Mörsch nicht kennen? Mörsch gehört doch zu den drei berühmten MMM's: Mörsch – Malsch – Madrid! Natürlich kenn ich Mörsch!“ Wie bereits vor 20 Jahren stellte sich heraus, dass auch unser Rollerfahrer vor Jahren in Karlsruhe studiert und gearbeitet hatte. Es war das zweite Mal, dass ich diese amüsante Phrase, von einer uns unbekanntem Person und das auch noch 200 Kilometer von Mörsch entfernt, gehört hatte.

Da ich inzwischen bei meiner Reparatur etwas ratlos war, gab mir unser Rollerfahrer einen wertvollen Tipp. Ca. 2 km entfernt gab es einen Harley-Davidson Laden, da könnte ich ggf. Seilzüge und deren Führung bekommen. Ich bedankte mich bei ihm und fuhr mit meinen Bruchstücken in der Tasche auf Gudruns BMW zu dem Laden. Leider hatten die dort nur original Harley-Davidson Teile. Die Brems- und Kupplungsseile waren mit 3mm Drahtstärke für meine Aufnahmen in der NSU, die für ein Seil mit 2 mm Ø ausgelegt waren, zu dick. Das einzig dünnere Seil im Sortiment war ein Gaszug-Seil der aber mit 1 mm Ø wieder recht schwach ausgelegt war. Zumindest sollte das 5.-€ Teil die verbliebenen 200 km bis Rheinstetten halten. Ich durfte dann in deren Werkstatt den originalen Nippel vom alten Kupplungszug auslöten und auf den dünnen Gaszug wieder anlöten. So gewappnet fuhr ich



wieder zu Gudrun und meiner NSU zurück. Beim Einbau kam nun der nächste Schreck! ... wo ist denn das winkelförmige Wiederlager der Kabelführung, welche unter dem Trittbrett montiert ist? Ohne dieses Teil funktioniert die Fußkupplung nicht. Den Winkel, welchen ich als Muster zur Werkstätte mitgenommen hatte, hatte ich dort wohl vergessen. Also, wieder auf die BMW und zurück zum Harley-Laden. Leider war das Teil dort unauffind-



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

bar. Ich fluchte still vor mich hin. Ich benötigte unbedingt für meine Fußkupplung, da der Kupplungs-Handhebel sehr schwergängig war und auch nicht zu 100% auskuppelte. Das hieß nämlich, dass es beim Schalten krachen würde, ich an Ampeln bei schleifender Kuppelung immer auf der Bremse stehen müsste, so wie das Finden der Leerlaufposition sehr schwierig sein würde. Niedergeschlagen und sauer auf meine eigene Schlamperei fuhr ich wieder zurück. *Gudrun* überredete mich meine Taschen nochmals zu durchforsten. Und tatsächlich, ich fand das Teil in der Brusttasche meiner Motorradjacke. Was für eine Erleichterung. Nach insgesamt 2h war meine *NSU* wieder fahrbereit. Aber es hatte nun auch angefangen leicht zu regnen.

Unser ursprüngliches Tagesziel, *Bad Urach*, haben wir nun gestrichen und wollten nun nur noch bis *Günzburg* fahren. Nach wenigen Kilometern rutschte meine Kupplung durch. Ich hatte wohl bei der Montage des neuen Seilzugs das Spiel am Kupplungshebel zu eng eingestellt. Den 10er Gabelschlüssel hatte ich vorsorglich noch in der Jackentasche. So war der Halt für die Korrektur kurz. Nach gerade mal 2 Minuten ging's weiter. Die Strecke nach *Günzburg* glich nun einer Zick-Zack-Linie. Eine gerade direktere Verbindung gab es nur via Autobahn, aber die mieden wir, wie der Teufel das Weihwasser.

Es regnete und nieselte immer wieder. Der wolkenverhangene Himmel machte uns keine Hoffnung, dass wir vielleicht noch etwas Sonne sehen würden. Außerdem wurde es nun auch empfindlich frisch. So gegen 16:30h kamen wir in *Günzburg* an. Das erste Hotel welches wir sahen war der Gasthof „*Zur Rose*“. Wir bekamen unser Doppelzimmer und dazu noch eine Stellplatz in der Garage. Es lag nur 200 m vom historischen Stadtzentrum entfernt. Da es nun am Abend doch noch aufgehört hatte zu regnen, wagten wir nach einem hervorragenden Abendessen noch einen Bummel durch die nette Innenstadt.



Nach der Wettervorhersage sollte Morgen die Sonne wieder scheinen. Dann sollten wir die verbliebenen 200 km bis Rheinstetten in ca. 5 Stunden schaffen.



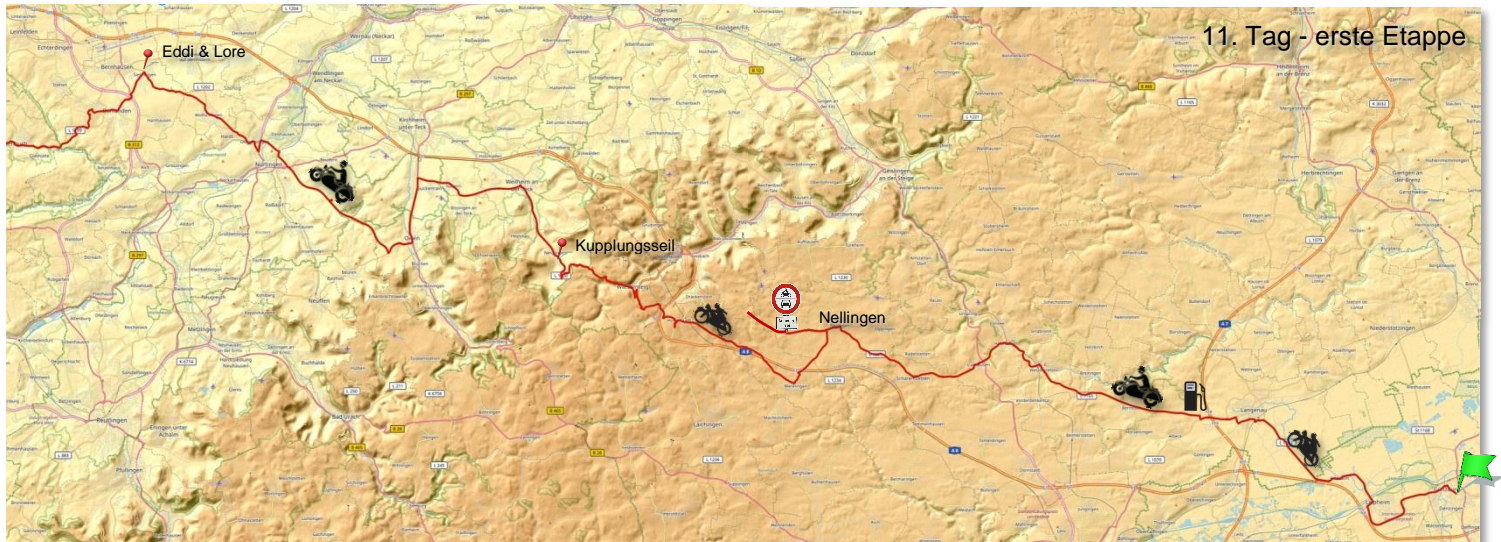
REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

11. Tag Do. 09.06.2011 Günzburg – Rheinstetten 265km

Das Frühstücksbüffet in der „Rose“ war reichhaltig und ließ keine Wünsche offen. Aber beim Wetter da sah es nicht so *rosig* aus. Es war bedeckt und die grau-schwarze Wolken-decke gab uns wenig Anlass eine sonnige Heimreise zu erwarten, obwohl der Wetterbericht einen eher trockenen Tag vorhersagte. Aber das Wichtigere war ja, dass unsere „Mopeds“ bis Rheinstetten durchhielten. Um 9:00h war gepackt und wir konnten unsere letzte Etappe starten.



Leider war die Beschilderung in Richtung *Langenau* sehr mager, es wurden nur Fernziele wie *Aachen* und *Stuttgart* angezeigt. So war ich wieder mal auf meine Spürnase angewiesen an Kreuzungen und Gabelungen richtig abzubiegen. Ich glaube, ich hatte das nicht jedes Mal geschafft. Daher war unsere Route wohl nicht der direkteste Weg nach Hause. Nach den 3 Umleitungen vom Vortag, gab es heute nach 20 km Strecke bereits die Nächste! Wir sehen eigentlich jede Umleitung als Chance was Neues zu entdecken, aber doch nicht wenn man schnell nach Hause will. Die Überland-Fahrt war ja auch sehr schön, aber wir waren nun bereits 120 km seit dem letzten Tankstopp unterwegs. Meine *NSU* benötigte auf den nächsten 15 - 20 km dringend Sprit. Auf den Nebenstraßen und in den kleinen Dörfern waren Tankstellen naturgemäß allerdings sehr rar. So stoppten wir sicherheitshalber bei einer Autowerkstätte in *Bernstadt*, um nach der nächstgelegenen Tankmöglichkeit zu fragen. Wieder mussten wir von unserer eigentlichen West-Route abweichen, denn ca. 5km nördlich in *Neenstetten* da gäbe es die Gelegenheit unsere Tanks mit dem begehrten Stoff wieder aufzufüllen.

Wir nutzen den Tankstopp um nun unsere weitere Route gemeinsam zu besprechen. Auf der Straßenkarte war in *Nellingen* eine kleine Straße mit der Bezeichnung „*Zigeunerstäß*“ eingezeichnet. Sie war eine direkte Verbindung nach *Gruibingen* und versprach eine wertvolle Abkürzung zu sein. In *Nellingen* angekommen gab es auch ein kleines Hinweisschild zu der Straße. Zunächst fuhren wir durch eine Neubausiedlung. Danach ging es auf einem geteerten Landwirtschaftsweg weiter. Ca. 2 km nach dem Ortsschild stand ein „*Durchfahrt Verboten*“ Schild mit dem Hinweis „*Anlieger frei*“ am Straßenrand. Da wir ja ein „*Anlieger*“ hatten, nämlich auf möglichst direkten Weg über *Drackenstein* nach *Gruibingen* zu fahren, machte ich mir dabei keinen Kopf. *Gudrun* wollte bereits umdrehen, aber ich überredete sie mir einfach zu folgen, da wir sonst mindestens 10 km mehr fahren müssten. Nach etwa 5 km hörte der Asphalt auf und es wurde lt. Forst-Jargon ein: „*wasser- & sand-verdichteter Waldweg*“. Ich fuhr trotzdem weiter, da die generelle Richtung ja stimmte. Aber nach zirka.




REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

weiteren 2 km standen wir an einer Gabelung ohne jegliche Hinweisschilder. Nun streikte *Gudrun*. Auf der unbefestigten Forststraße wollte sie nicht mehr weiter in Ungewisse fahren. Ich musste ihr ja Recht geben, auch wenn ich neugierig gewesen war, wo wir final tatsächlich rausgekommen wären. Ich hatte damals das Gefühl, dass wir bereits 2/3 der Abkürzung schon hinter uns hatten. So drehten wir nun um und fuhren die 7 km wieder zurück nach *Nellingen* um dort dann nach rechts in Richtung *Laichingen* abzubiegen. Es war geplant von dort über *Owen* nach *Tübingen* und weiter über *Herrenberg* durch den *Schwarzwald* nach Hause zu fahren. Doch irgendwie bog ich mal wieder falsch ab und wir fuhren plötzlich nach *Hohenstadt* und von dort dem etwas nördlicher gelegenen *Wiesensteig*. Der steile Alabstieg auf regennasser Fahrbahn, mit den beiden Haarnadelkurven, forderte höchste Konzentration. Wir waren beide froh als wir *Wiesensteig* erreichten und es nun flacher wurde. Meine Freude währte allerdings nur kurz. Denn kaum hatten wir das Ortschild passiert, da riss der Bowdenzug meiner Fußkupplung erneut. Da war der *Harley-Davidson* Gaszug mit 1 mm \varnothing wohl doch etwas unterdimensioniert.

 Gleich beim ersten Gasthof hielt ich an. Weil nun die Fußkupplung ohne Funktion war und ich mit der Handkupplung nicht gut genug auskuppeln konnte, starb mir der Motor sofort ab. Da standen wir nun. Es war 11:15h und ich brauchte dringend eine Pause, um meinen Frust zu überwinden, meine Gedanken zu sortieren und eine Lösung für mein erneutes Problem zu finden. So gingen wir in den Gaststube des Hotels „*Seltetor*“ um eine Kleinigkeit zu essen und etwas zu trinken sowie um den Plan für das Weiterkommen zu schmieden. Nach dem ich mich wieder etwas beruhigt hatte, wuchs in mir die Idee, dass wir es, trotz fehlender Fußkupplung, vielleicht noch die ca. 50 km bis *Filderstadt*, zu *Edi & Lore* schaffen könnten. *Filderstadt* lag zwar nördlicher, als wir ursprünglich fahren wollten, aber so groß war der Umweg auch wieder nicht. Natürlich war das eine mögliche Lösung, vorausgesetzt Eddi wäre Zuhause und könnte mir mit einem korrekten Bowdenzug aushelfen. Wie gut, dass *Gudrun* die Telefonnummer von den Beiden notiert hatte. Wir hatten mal wieder Glück. *Edi* antwortet auf unseren Anruf und freute sich uns helfen zu können. Er gab uns detaillierte Anweisungen wie wir zu ihm finden würden. So konnten wir überraschend früh unser Versprechen von vor einer Woche in *Ortenburg*, ihn und *Lore* mal zu besuchen, einlösen.



Die Vorstellung die nächsten 50 km nur mit der Handkupplung zu fahren war grauenvoll. Ich versuchte so wenig wie möglich zu schalten und hoffte, dass wir bei keiner Ampel halten müssten. Beim Schalten während der Fahrt krachten die Gänge, aber weniger als ich befürchtet hatte. Das größte Problem war das Auffinden des Leerlaufs. Im Stand ging das gar nicht. Die Maschine muss noch rollen, dann hatte ich es, auch gegen den Widerstand des Getriebes, geschafft. Bis kurz vor *Nürtingen* verlief die Fahrt doch besser als ich befürchtet hatte. Aber dann mussten wir auf die B313 abbiegen. Bei der ersten Kreuzung erwischten wir eine Grünphase. Aber dann, als wir nach 4 - 5 km wieder auf die Landstraße nach *Aichtal* abbiegen mussten, da war die Ampel **rot**, ich konnte den Leerlauf nicht finden und mir ist meine *NSU* beim Anhalten wieder abgestorben. Hektisch suchte ich den Leerlauf, zwei oder drei Tritte auf den Anlasser und sie lief wieder. Die Ampel sprang um auf



REPARA-TOUREN TEIL XIV



Martin Hofmann 1974 – 2024

grün und ich gab Gas während ich gleichzeitig den ersten Gang reinwürgte. Mit einem kleinen Hopser setzte sich meine 601TS wieder in Bewegung. Die restlichen 15 km bis zu *Edi & Lore* fuhr ich im Prinzip alles im 4. Gang. Ohne uns nochmals zu verfahren fanden wir das Häuschen von den Beiden. Es war inzwischen 13:00h und es war Rettung in Sicht. Wir waren noch nicht richtig von den Mopeds abgestiegen, da hieß uns *Edi* bereits herzlich willkommen. *Lore* war leider verhindert. Sie ließ sich von *Edi* entschuldigen, da unsere überraschende Ankündigung für sie doch zu kurzfristig war.



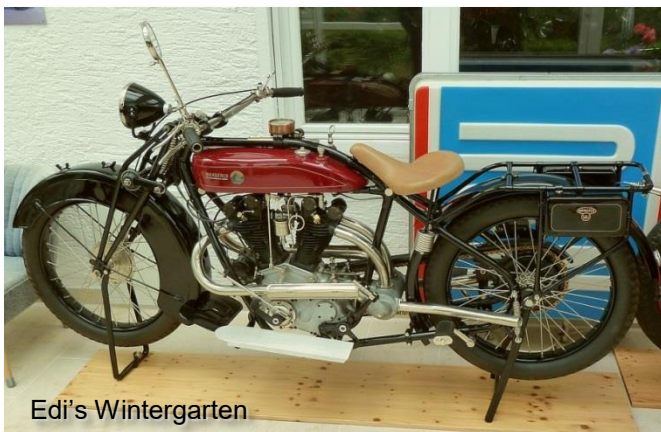
Edi's Garage

Edi führt uns zunächst in seine Doppel-Garage, in der u.a. zwei perfekt restaurierte äußerst seltene Schmuckstücke standen: eine zwei Zylinder *NSU* aus den 20er Jahren und dann noch, das s.g. „*Biest*“, eine 1000 ccm *Tornax* Baujahr 1930. Außerdem waren da noch eine Vorkriegs *BWM* und eine wassergekühlte 500 ccm *DKW* Baujahr 1927. Der Anblick war für mich ein Traum.

Danach führte und *Edi* in das Untergeschoß seines am Hang gelegenen Haus. Da wartete die nächste Überraschung auf uns. Weitere Räume gefüllt mit teil- und un-restaurierten Vorkriegsmotorrädern. Die nebenan gelegene Werkstatt mit Drehbank und Fräsmaschine erweckte erneut meinen „*Neid*“. Das muss ich neidlos zugeben. So eine Werkstätte wäre für mich ebenfalls ein Traum gewesen. *Edi* hatte Werkzeugmacher gelernt und konnte daher natürlich die Maschine auch sinnvoll einsetzen. Diese spezielle Können würde mir fehlen. Damit war aber noch nicht Schluss mit Überraschungen, denn auch in dem angebauten Wintergarten standen Raritäten. So z.B. eine zwei Zylinder *WANDERER* mit 708 ccm aus dem Jahr 1925. *Edi* hatte da locker 15 – 20 Oldtimer Motorräder im Haus verteilt. Ca. 1/3 davon waren bereits top restauriert. Die anderen Fahrzeuge seiner Sammlung waren aber auch in recht gutem Zustand. Also eine perfekte Basis für weitere Restaurierungsarbeiten. Wir konnten uns leider nicht allzu lange aufhalten, denn wir hatten ja noch die Strecke nach Rheinstetten mit ca. 100 km vor uns. Das bedeutete für uns mindestens noch 2,5h Fahrzeit.



Edi's Keller



Edi's Wintergarten



REPARA-TOUREN TEIL XIV

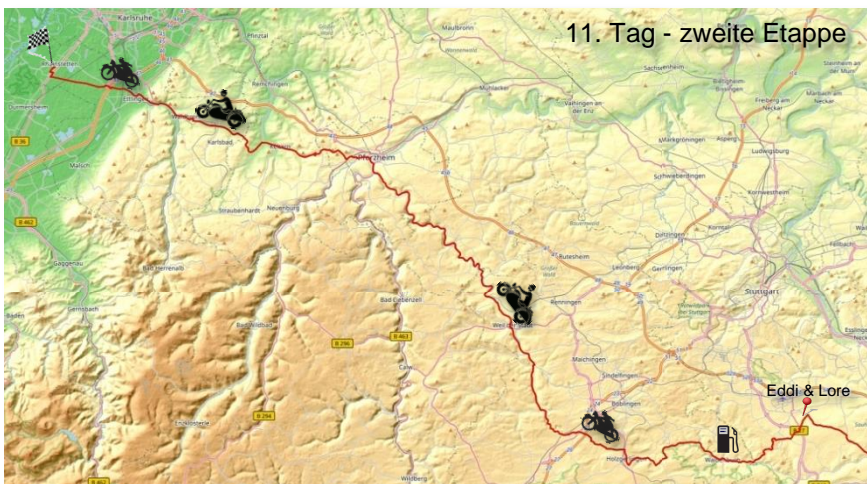


Martin Hofmann 1974 – 2024

So machte sich *Edi* nun dran den kompletten Bowdenzug für meine Fußkupplung neu anzufertigen. Meine angebotene Hilfe lehnte er ab. So konnte ich nur mein Werkzeug beisteuern. *Edi* neigte dazu 120%ig zu arbeiten. Das konnte man auch an der aufgeräumten und perfekt sortierten Werkstatt sehen. Er sagte mir auch, dass ich, bei richtiger Einstellung der Bowdenzüge, eigentlich auch mit der Handkupplung hätte fahren können. Ich nahm mir daraufhin vor, Zuhause das Kupplungssystem zu überholen ... und bestimmt nicht nur das! Da war ja immer noch das leidige Problem mit der *B-145RS* Lichtmaschine, und nicht zu vergessen meine faktisch nicht funktionierende Vorderradbremse. Aber mit dem letzteren Problem stand ich nicht alleine da. Die hatten wohl alle *NSU* Blockmodell-Fahrer. *Franz* hatte z.B. steifere *BMW*-Bremsbacken mit identischem Radius wie der Bremsring der *NSU* eingesetzt. Jemand anderes hatte einen Stahlring auf die Bremsstrommel aufgeschraubt, um die Ausdehnung beim Bremsen durch die Erhitzung zu reduzieren. Aber richtig zufrieden mit der Bremswirkung war keiner. Ich hatte da auch schon einige Ideen um einige der Schwachstellen in der Vorderrad-Bremsanlage abzustellen.



Edi unser Engel in der Not



Kurz vor 14:30h waren wir abfahrtbereit. Gute 1,5h nach unserer Ankunft bedankten wir uns herzlich bei *Edi* für seine prompte Hilfe und sind bei einsetzendem leichtem Regen zur letzten Etappe aufgebrochen. In *Waldbuch* gab es noch einen letzten Tankstopp. Die Tankfüllung sollte nun bis *Rheinstetten* reichen. Inzwischen regnete es stärker. Die Wettervorhersage

welche wir beim Frühstück in *Günzburg* gehört hatten, war wohl auf bayrischen Boden beschränkt. So kannten wir es auch von den bayrischen Verkehrsmeldungen im Radio, bei denen nur selten die Staus im angrenzenden *Baden-Württemberg* durchgesagt wurden. Glücklicherweise waren es nur 10 Minuten, dann ließ der Regen wieder deutlich nach. Ich wählte mal wieder eine meiner Lieblingsstrecken, nämlich die durchs kurvenreiche, *Würmtal* nach *Pforzheim*. Von dort ging es weiter nach *Keltern* und über's *Albtal* nach *Ettlingen*. Besser gesagt das war der ursprünglich Plan, denn bei *Ittersbach* bin ich falsch abgebogen und landete so in *Karlsbad-Langensteinbach*. So ein Mist, kurz vor Schluss noch einen Umweg. Aber das war zu verschmerzen. Wir sind dadurch vielleicht 3 - 4 km mehr gefahren, als es auf der kürzeren *Albtal*-Route gewesen wären.



REPARA-TOUREN TEIL XIV

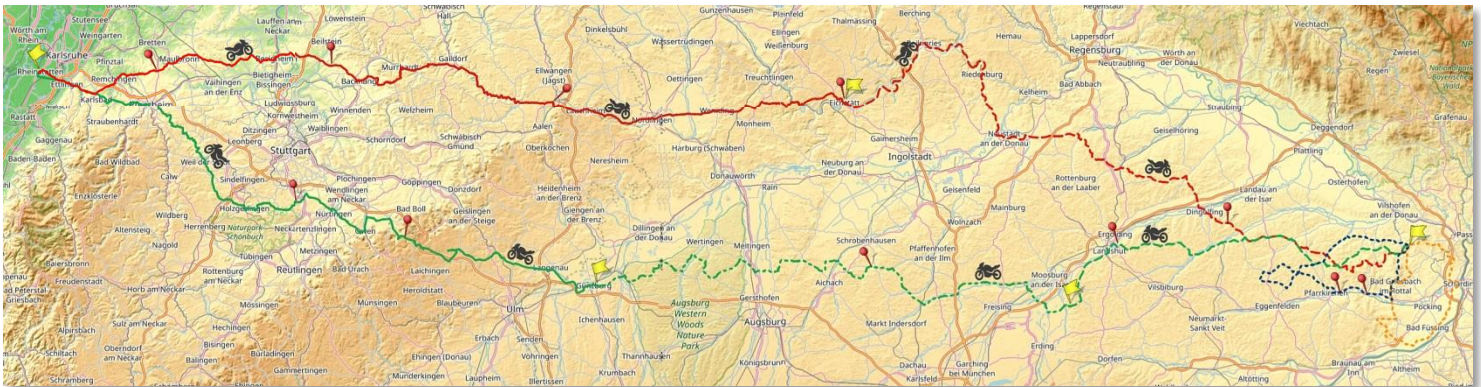


Martin Hofmann 1974 – 2024

Es war schon fast Tradition, dass *Gudrun*, die auf der gesamten Strecke hinter mir herfuhr und die Navigation mir überließ, mich auf den letzten 5 km vor *Rheinstetten*, mit einem breiten Lächeln im Gesicht, überholte. Ihre *BMW* fuhr halt doch 5-10 km schneller, als ich es mit meinem Gespann konnte. Nach 252 km Tagesstrecke, so gegen 17:30 h, bogen wir in unsere Hofeinfahrt ein. Mein Lichtmaschinenkonstrukt, mit dem Sicherungsring aus der Trichtertülle hatte gehalten. Der *BMW* Tachometer zeigte nun 56845 km an. Das bedeutet das *Gudrun* 1120km gefahren. Rechnet man meine 2 Rundfahrten auf dem Treffen dazu, dann hatte ich in den 11 Tagen mit meiner *NSU* 1440 km zurückgelegt.

Wir hatten es mal wieder geschafft. Trotz aller Schwierigkeiten waren wir erneut auf den eigenen 5 Rädern, d.h. ohne ADAC Transporter oder Anhänger, nach Hause gekommen. Das war aber nur durch die uneigennützigte Hilfe von Freunden, Bekannten und Zufallsbegegnungen möglich.

Aber vor Allem die Toleranz und Leidensfähigkeit von *Gudrun*, die ja all die Verzögerungen durch Pannen, Reparaturen oder Umwege und Wetterkapriolen ohne zu murren mitmachte, ermöglichten den finalen Erfolg solcher *ReparaTouren*.



Vergleicht man die Zeit die wir im Sattel saßen, bei einem mittleren Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 km/h, mit der Zeit die ich mit den Reparaturen verbracht hatte, dann kommt man auf 34h Fahrt versus 32h Reparaturen. Bei aller Liebe zu meinen Oldtimern, dieses nahezu 50:50 Verhältnis war nicht mehr tragbar. Nach all den Häufungen an Pannen und nach drei extremen Jahren von *Repara-Touren* Urlaube, hatte ich mich nach dieser erneut katastrophalen Bilanz entschlossen den *NSU* Motor, 25 Jahre nach der Restaurierung, wieder komplett zu überholen. Außerdem wollte ich alle Bowdenzüge und die gesamte Elektrik neu verlegen. Zusätzlich wollte ich auch noch die Vorderradbremse effektiver machen. Die beiden *B-145RS* „Sorgenkinder“ sollten bei der Fa. Osterhaus gerichtet werden. Die *LM(1)*, wie von *Wartenberg* aus telefonisch vereinbart, auf Garantie und die *LM(2)* sollte eine komplette Überholung auf Rechnung bekommen. Dann sollte das Thema doch hoffentlich der Vergangenheit angehören. (*tut es aber nicht! ...versprochen!!*)

Da 2011 unser 4-wöchiger Sommerurlaub 2011 in den USA geplant war, konnte ich das Projekt *NSU-Renovierung* gleich nach der Rückkehr anfangen. Bis zur nächsten großen Moped-Tour in 2012 hatte ich nun gute 10 Monate Zeit. Das sollte mir eigentlich reichen.