



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Inhaltsangabe:

NSU Motor-Restaurierung 2011 - 2012!	2
12. NSU-BMT 08. – 10. Juni 2012 in Lichtenberg 0 km	7
13. NSU-BMT 30. Mai – 02. Juni 2013 in Ungarn exakt 0 km !	7
14. NSU-BMT 29. Mai – 01. Juni 2014 in der Pfalz ca. 340 km	12
Fr. 30.05.2014 Schweigen – Hambacher Schloss – Wernersberg – Schweigen 111 km	15
Sa. 31.05.2014 Schweigen – Saarbacher Hammer – Lindelbrunn – Schweigen 95 km	22
So. 01.06.2014 Schweigen – Rheinstetten – Bernbach 57 km	26



Martin Hofmann 1974 – 2024

NSU Motor-Restaurierung 2011 - 2012!

Schon im Frühjahr hatte ich bei Michi (*Museum für historische & experimentelle Mechanik*) den Umbau meiner Vorderradbremse in Auftrag gegeben. Statt dem originalen Blechring, wollte ich auf die steiferen *BMW R24* Guss-Backen umsteigen, welche den identischen Radius hatten. Dazu sollte er noch alle beweglichen Teile wie Griff und Bremsnocken mit neuen spielfreien Buchsen versehen. *Michi* tat einen wunderbaren Job. Er fertigte sogar den Bremsnocken neu, damit das Spiel so gering wie möglich war. Leider hat sich aber der Bremshebel immer noch in seiner Aufnahme leicht verdreht. Die Bremswirkung war nach dem Umbau leider nur marginal besser, als mit der alten originalen *NSU* Technik. Aber wie ich dann auf dem *11. BMT in Ortenburg* lernen musste, gab es niemanden in der Truppe der Blockmodellfahrer, der mit der Verzögerung seiner Vorderrad-Bremse zufrieden war.

Gleich nach der der Rückkehr vom *11. Blockmodell Treffen in Ortenburg* hatte ich die beiden Sorgenkinder, meine *B-145* Bosch-Lichtmaschinen, die *LM(1)* zur Garantie-Reparatur und die andere zur Generalüberholung an Fa. *Osterhaus* geschickt. Meinen defekten *VDO*-Tachometer brachte ich am gleichen Tag zur Post, damit er, wie auf dem *NSU*-Treffen besprochen, von *Lutz* wieder hergerichtet werden konnte.

Im Juli 2011 machte ich mein Vorhaben, den *NSU* Motor zu überholen und auch die Elektrik und Kabelzüge komplett zu erneuern, wahr. Bis zum nächsten *NSU* Treffen sollte die Maschine wieder fit sein. Die Motor-Überholung war nach mehr als 25 Jahren *Reparatouren* mit der *601TS* auch dringend notwendig. Der Kupplungskorb hatte einige ausgerissene M6 Gewinde und zusätzlich hatte er auch noch am Gehäuse geschliffen, so dass der gesamte Kupplungsbereich mit Metallstaub gefüllt war. Das Positive bei dem Blick ins Kupplungsgehäuse war, dass sich der Umbau auf die Simmering-Dichtung in zwischen gelohnt hatte. Die ursprüngliche Abdichtung mit Messingbuchse, inklusive dem Öl-Kanal der das Motoren- bzw. Getriebeöl nach innen befördern soll, hatte sich durch die vielen gefahrenen Kilometer soweit eingeschliffen, dass der Simmering immer besser abdichtete. So blieben nun der Kupplungsbereich und beim Parken auch die Straßen weitgehend trocken.

Der Bereich mit den Steuerrädern war angefüllt mit schwarzem Öl-Fett-Geschmodder. Nach der ersten notdürftigen Reinigung sah aber alles gut aus. Anders war es im Kurbelwellenbereich. Da war die linksseitige Aufnahme für das Kurbelwellen-Lager war so ausgeschlagen, dass sie sich die Lagerchale im Motorgehäuse drehte. Das war wohl das Ergebnis mehrerer Kolbenklemmer. Die neuen Lagerchalen hatte ich beim späteren Zusammenbau, wie auch noch andere wackeligen Teile, mit *Loctite*[®] fixiert.



Kupplungsbereich inkl. Alu-Abrieb



Zahnrad-Kaskade nach erster Reinigung



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

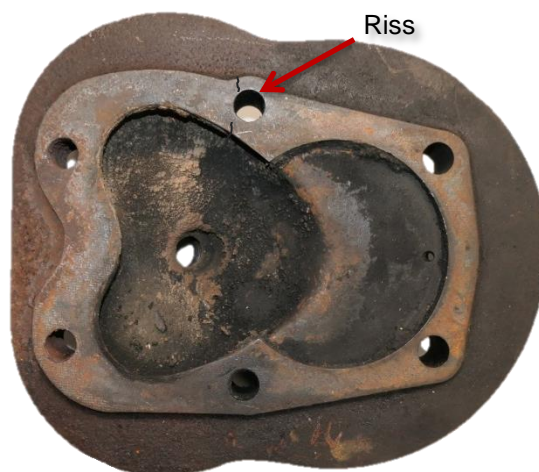
Bei *Franz*, der mir die ausgerissenen Gewinde im Kupplungskorb überholte, hatte ich neben einem TS-Dichtungssatz, unter anderem auch einen kompletten Satz frisch belegter Kupplungsscheiben und zusätzlich im Tausch auch einen geeigneten Zylinderkopf erworben. Der war dringend notwendig, da sich beim Reinigen des alten Kopfes herausstellte, dass bei einer der hinteren Schraubenbohrungen, sowohl im Zylinderkopf, als auch beim Zylinder selbst ein Riss vorhanden war. Ich brachte Zylinder-Kopf und -



mehrere Kolben-Klemmer hinterließen ihre Spuren

Fuß zu Fa. *PRM* zur Beurteilung und Instandsetzung.

Zur Not hätte ich vielleicht auch noch den älteren Zylinder meines Drei-Gang-Motors als Ersatz nehmen können, falls der Zylinder auf den Vier-Gang-Motor passen sollte. Aber noch vor dem Hohnen der Lauffläche sah man deutlich, dass der Riss im Zylinder nur zwei oder drei Gänge im obersten Teil des Zylinder-Gewindes betraf. Die Lauffläche selbst war zum Glück von dem Schaden nicht betroffen. Mit einer von *PRM* speziell angefertigten Kopfschraube, bei der im oberen Bereich das Gewinde abgedreht war, damit keine weitere Zugbelastung auf die vom Riss betroffenen Gewindgänge übertragen werden, konnte ein weiteres Einreißen in dem Bereich verhindert werden. Mit dem neuen Wissen über den Riss im Zylinder-Kopf wurde mir nun auch einiges klar. Seit 2001, auf unserer *Repara-Tour* entlang des *Rheins* bis *Arnheim (NL)*, hatte ich immer eine mehr oder weniger överschmierte Batterie und schmutzige Vergaserteile zu beklagen. Der schwarze, zähe Schmodder kam eindeutig aus der Nahtstelle zwischen Zylinder-Fuß und -Kopf. Dichtungswechsel hatten nicht geholfen. Meine einzige Gegenmaßnahme war anfangs das weitere Anziehen der Kopfschrauben, was ich gelegentlich auch bei warmem, bzw. heißem, Motor durchführte. Das war wohl keine so gut Idee, oder? Seit ich den neuen Zylinderkopf montiert habe, ist mit dem Gekleckere Schluss. Vergaser und Batterie bleiben seither wieder weitgehen sauber.



Ich notierte beim Zerlegen des Motors auch gleich die Lagertypen, Größen, inkl. der Distanzscheiben und deren Standorte:

Kurbelwelle	2x	„305“	2 teiliges Rollenlager	17 x 62 ID 25
Getriebe rechts oben	1x	„NV304E“	2 teilig	15 x 52 ID 20
Getriebe rechts unten	1x	„1203“	Doppelreihen Pendel-Kugellager	12 x 40 ID 17
Getriebe links oben	1x	8831 / 8853	geschlossen	16 x 62 ID 30
Getriebe links unten	1x	„1203“	geschlossen	12 x 40 ID 17
Antrieb links Mitte	1x	„6203	geschlossen	12 x 40 ID 17
Antrieb Deckel Mitte	1x	„6203“	geschlossen	12 x 40 ID 17
Deckel - Kupplung	1x	62-75-10	Simmering	62-75-10

Bis Anfang April 2012 hatte ich alle notwendigen Teile bekommen. Ende April war der Motor einbaubereit, der Kabelbaum erneuert und alle Bowdenzüge mit Teflon[®] beschichteten Führungshüllen angefertigt. Der Einbau des schweren Motors verlief mal wieder nicht ohne einige zusätzliche hässlichen Blessuren im Rahmen-Lack. Am 30.04.2012 war mein Gespann wieder Einsatzbereit. Die gesamte Restaurierungsaktion lag nun bei stolzen **4842.-€**



REPARA-TOUREN TEIL XV



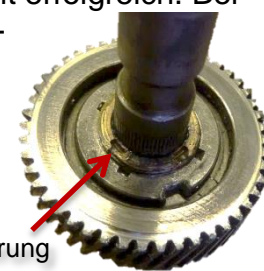
Martin Hofmann 1974 – 2024

Ich hoffte, dass sich der zeitliche & finanzielle Aufwand gelohnt hatte und ich nun mehr Zeit im Sattel als am Straßenrand, bzw. in der Werkstatt verbringen würde.

Auftrag	Material	Firma	Erledigt	Kosten
01.12.2010	Vorderrad-Bremse - Umbau	Museum für historische & experimentelle Mechanik	22.02.2011	637 €
01.03.2011	B145 (LM1)	W. Osterhaus	28.03.2011	443 €
18.04.2011	Harso Gepäckträger & Griff	Hartchrom	30.04.2011	119 €
15.06.2011	B-145 (LM1) & (LM2)	W. Osterhaus	08.10.2011	305 €
12.09.2011	Kurbelwelle Zylinder, Kolben, Ventile	PRM Motor-Recycling	11.11.2011	1391 €
12.09.2011	Kupplungs-Korb & -Scheiben	NSU Lorenz	02.12.2011	850 €
08.10.2011	Dichtungssatz & Zylinder-Kopf	NSU Lorenz	08.10.2011	310 €
01.11.2011	Überholung B-145 (LM3) von Lutz	W. Osterhaus	03.12.2011	216 €
06.12.2011	Kugel- & Rollen-Lager	Museum für historische & experimentelle Mechanik	09.12.2011	357 €
02.01.2012	Passscheiben für Lager	Schrauben-Jäger	02.01.2012	53 €
07.01.2012	Bronze-Buchsen für Steuerräder	NSU Lorenz	14.01.2012	67 €
23.04.2012	Zündkerzen & Zündspule	Bosch Service	23.04.2012	94 €
30.04.2012	Zusammenbau beendet		Summe	4842 €

Eigentlich stand im April die Hauptuntersuchung bei der *Dekra* an. Ich hatte den Termin aber aus diversen Gründen nicht halten können. Im ca. 3 km entfernten Nachbarort *Neuburgweier* war bei der dort ansässigen *Fiat-Werkstätte* jeden Samstagmorgen, zwischen 08:00h und 10:00h ein *Dekra* Ingenieur, der Hauptuntersuchungen durchführte. In aller Regel dauert die Aktion mit Hin- & Rück-Fahrt, sowie den Erhalt der TÜV-Plakette, weniger als 30 Minuten. So fuhr ich am nächsten Samstag den 05. Mai um 8:30h zur technischen Abnahme. Mein erster unflätiger Fluch kam bereits nach 2,5 km denn die Lichtmaschine, welche mir *Osterhaus* angeblich repariert hatte, war erneut ausgefallen. Meine Ladekontroll-Lampe leuchtete, noch bevor ich bei der *Dekra*-Station ankam, schon wieder hell auf.

Aber für die technische Abnahme sollte diese Malheur jedoch nicht stören. Ich bekam meine Plakette für die folgenden zwei Jahre und fuhr weiterhin fluchend wieder nach Hause. Nach dem Ausbau der Lichtmaschine zeigte es sich, dass der Stift des Ankerzahnrades erneut herausgeschleudert war und im Fett klebte. Beim folgenden Telefonat mit *Osterhaus* wurde eine erneute Garantie-Reparatur vereinbart. Ich hatte keine Ahnung, wann ich das Kapitel mit den Lichtmaschinen endgültig „ad Acta“ legen könnte. Meine Zuversicht, dass diese Probleme mit der *B-145* jemals aufhören würden, schwand immer mehr. Der Versuch mit einer weiteren Lichtmaschine aus meinem Ersatzteillager war auch nicht erfolgreich. Bei der war der Ruckdämpf-Mechanismus zu lose eingestellt. Das große Zahnrad der Unterbrecherwelle drehte bei Belastung durch. Ich stellte den Abstand des Zahnrads zu der Lochscheibe mit den 4 Kugeln, die die Dämpfung beim Lastwechsel übernahmen neu ein und klebte die Justiermutter, welche im Original mit Körnerschlägen gegen Verdrehen gesichert wurde, nun zusätzlich mit *Loctite*[®] auf dem Gewinde fest.



Körner-Sicherung



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Als Veranschaulichung was ich alles unternommen hatte um zumindest **EINE** zuverlässige **B-145 RS** zu haben, hier eine E-Mail-Staffel vom Sept. & Okt. 2012 :

Am 04.09.2012 17:35, schrieb Osterhaus:

Hallo Herr Hofmann,
Vielen Dank für Ihre Info. Den Ruckdämpfer sichere ich genauso, erst Loctite, dann Ankörnen. Das müssen schon gewaltige Kräfte sein um diese Verbindung wieder zu lösen, ich hoffe Sie haben mehr Erfolg mit Ihrer Methode. Die Ersatzteile habe ich erhalten und es sieht gut aus, so dass ich aus meiner B145 Sammlung nun etwas Brauchbares hinbekomme. Jetzt am Wochenende ist noch einmal Teilemarkt in Recklinghausen, danach kümmere ich mich um den Zünder.
Freundliche Grüße
Wolfgang Osterhaus

Am 10.10.2012 18:12, schrieb Osterhaus:

Hallo Herr Hofmann,
leider habe ich nicht die besten Nachrichten, das mit dem Zünder will einfach nicht klappen, ich kann Ihnen keine vernünftige Arbeit übergeben. Ich habe versucht aus meinen gekauften Teilen etwas Gutes zu schaffen, aber nichts passt, das ist das Problem wenn man etwas für viel Geld in Teilen bekommt, und sich auf die Aussage verlässt, hat alles wunderbar funktioniert. Nachdem ich alles vom Fett befreit habe entdeckte ich das auch hier geschweißt wurde. Ich bringe die Teile mit nach Mannheim, dort können wir uns das einmal gemeinsam ansehen. Leider konnte ich auch aus Ihrem 145er nichts Vernünftiges machen, da die Verzahnung der exentrischen Welle auch nicht mehr zufriedenstellend ist. Fazit, wir brauchen einen guten, kompletten B145. (Einen den ich vorher sehen kann)
Dann bis Mannheim, Feld 7 Stand 304
Viele Grüße
Wolfgang Osterhaus

Am 21.10.2012 12:53, schrieb Martin:

Hallo Herr Osterhaus,
ich habe nun den anderen Seitendeckel mit der richtigen Ausbuchtung montiert. Die Lagerschale hatte wohl einen Schlag und musste getauscht werden. Aber nun passt es.
Was leider weniger erfreulich war, war der Anblick beim Öffner der LM2! (siehe beiliegende Bilder)
Der Die Zahnräder liefen nahezu trocken und überall waren Aluspäne verteilt. Und das nach nur ca. 400km Laufleistung. Ursache war erneut die lose Schraube am Ruckdämpfer. Die LM hatte zwar noch geladen, aber ich bezweifle, ob Sie noch weitere 50km mitgemacht hätte. Außerdem hat das lose Zahnrad schon an dem Gehäuse geschliffen und die Späne verursacht.
Die gleiche Fehler-Ursache hatten wir schon an der LM1, bei der der lose Ruckdämpfer eine der Ausfall Ursachen war. Ich habe nun die Mutter wieder etwas Angezogen, mit einigen Schlägen an den 4 dafür vorgesehen Stellen gesichert und noch zusätzlich einen Tropfen Schraubensicherung dazu gegeben. Das Gehäuse habe ich mit etwas Stauffer & Fließfett geschmiert. Ich hoffe dass hier nun mal endlich Ruhe einkehrt.

Haben Sie meine Fragmente erhalten? Können Sie etwas damit anfangen?
Mit freundlichen Grüßen Martin Hofmann

Am Fri, 16 Nov 2012 11:19:53 Schrieb Osterhaus

Am 13.11.2012 18:11, schrieb Martin: > Hallo Herr Osterhaus, >> vielen Dank für Ihre Nachricht. Da bin ich ebenfalls gespannt was sich > daraus entwickelt. >> Ich habe in meine Unterlagen eine Brief von BMZ gefunden in dem die > Welle mit dem kleinen Konus erwähnt wird. Sie habe daher einen dünnen > Blechstreifen eingelegt, der den Konus etwas aufgefüttert hatte. Diese > Info ist dann aber leider im Laufe der Zeit in Vergessenheit geraten. > Vielleicht war dies auch der Grund, dass ich irgendwann später eine > andere Welle eingebaut hatte. >> Viel Erfolg Martin Hofmann >



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Am 12.11.2012 12:48, schrieb Osterhaus: >> Hallo Herr Hofmann, >> heute habe ich eine Welle bekommen die noch völlig unverbastelt ist, >> mal sehen, wie die sich verhält. Melde mich sobald diese verbaut ist. >> Freundliche Grüße >> Wolfgang Osterhaus >

> Hallo Herr Hofmann, guter Dinge bin ich an den B145 gegangen, zur Vorsicht wollte ich aber doch das Ritzel einmal abnehmen und alles prüfen. Und dann kam der nächste Sch.... Die Überwurfmutter wurde mit einem Körner total zerdeppert und lässt sich nicht lösen, das konnte man erst gar nicht sehen, war geschickt gemacht. Anscheinend gibt es keine brauchbaren Wellen, von wegen Problemlos. (Habe übrigens einen B145 von Herrn Thiele in der Werkstatt, mit den gleichen Problemen) Vielleicht kann ich Sie ja zu einem Bosch D-Zünder überreden, die mache ich ständig für die Block Modelle, oder geht das bei Ihnen gar nicht. Meines Erachtens wurde beides verbaut, aber das wissen Sie bestimmt besser. Auf Ihre Antwort wartend verbleibe ich Mit freundlichen Grüßen Wolfgang Osterhaus

Von: **Martin** ts601@ymail.com An: "NSU-Edi@t-online.de" <NSU-Edi@t-online.de>
Betreff: **Fwd: Re: B-145 RS, Info** Datum: **Mon, 19 Nov 2012 16:05:36 +0100**

Hallo Edi,

lange nicht voneinander gehört. Wie geht es Lore und Dir?

Nach einem NSU-technisch etwas mageren Jahr (gerade mal 450km) muss ich nun doch mal bei Dir melden.

Die Geschichten mit meinen B-145 RS lässt mich nicht los. Selbst Wolfgang Osterhaus, der mich nach besten Kräften unterstützt und die meine zwei Lichtmaschinen inzwischen schon mehrfach zu Garantiereparatur hatte ist nun ebenfalls etwas ratlos. Seit Mai 2012 versucht er jetzt meinen B-145 wieder so zum Laufen zu bringen, so dass ich nicht wieder reklamiere. (dabei nimmt er es jetzt allerdings 250%ig, was auch nicht sein müsste)

Die erste LM hatte nach Reparatur genau 2km gehalten, bevor der Stift am Ankerzahnrad wieder rausfiel und der Ruckdämpfer so lose war, dass er durchdrehte. Bei der Zweiten war es nach ca. 400 km ziemlich dasselbe. Ich habe Osterhaus inzwischen u.a. meine Ersatzwellen geschickt mit denen er aber nichts anfangen kann, da bei der einen der Konus zu klein und die andere verkorkt ist. Ersatzteile die er besorgt hat zeigen ähnlich Bastelsymptome.

Mit nur einer funktionierenden Lichtmaschine fahre ich definitiv nicht nach Ungarn. Da ist mir bei meiner einschlägigen Erfahrung das Risiko zu hoch.

Daher meine Anfrage, ob Du vielleicht doch noch einige B-145 Fragmente hast die ich Dir abkaufen könnte, damit Wolfgang Osterhaus einen weiteren Versuch starten kann.

Liebe Grüße auch von Gudrun an Lore.

Besten Dank im Voraus Martin

Betreff: **Re: Fwd: Re: B-145 RS, Info** Datum: **Thu, 22 Nov 2012 15:24:50 +0100**
Von: **NSU-Edi@t-online.de** NSU-Edi@t-online.de An: **Martin** <ts601@ymail.com>

Hallo Martin,

endlich finde ich die Zeit, auf Deine Anfrage zu antworten. Mit großer Aufmerksamkeit habe ich den bisherigen Verlauf gelesen und komme aus meiner Verwunderung nicht raus. Ich kann mir eigentlich nicht vorstellen, dass ein Fachmann wie Wolfgang Osterhaus den Apparat nicht auf die Reihe kriegt. Aber sei wie es sei. Es gibt nun, wie schon erwähnt, die Möglichkeit einen Magneten (D-Zünder) oder ein komplettes B-145 -Aggregat aus meinem Lagerbestand einzusetzen. Zum Letzteren muss ich sagen, dass ich das Teil sehr ungern abgebe, da ich es auch als Ersatz auf die Seite gelegt habe, zum anderen habe ich sehr viel Geld dafür bezahlen müssen (350,- EURO). Aber wenn ich Dir damit weiterhelfen kann, und Du keine andere Möglichkeit hast, kann ich mich eventuell zur Abgabe überwinden. Der Licht-Batteriezünder ist nicht überholt, war aber schon im Einsatz und konnte positiv getestet werden. Andere Ersatzteile habe ich leider nicht.

Die besten Grüße aus Plattenhardt senden Dir Lore und Edi, dieselben Grüße bitte auch an Gudrun weiterleiten.

Wie bereits in dem Bericht zu dem 12. BMT erwähnt, hatte der Einbau der B-145 (LM4) von Lutz und dem Einbau des *Pertinax*® Zahnrads von Franz im Sommer 2014 das Problem final gelöst. Seither gehören die B-145 Probleme tatsächlich der Vergangenheit an.



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

12. NSU-BMT 08. – 10. Juni 2012 in Lichtenberg 0 km

Wir hatten exakt zu dem Termin des 12. BMT unserer Freunde vom *Münchner-Oldtimer-Stammtisch* zu einem 4 tägigen Treffen bei uns in *Rheinstetten* eingeladen. Damit fiel für uns die Teilnahme am 12. BMT flach.

So hatte ich nun ein Jahr Zeit um auf kleineren Touren die wiedergewonnene Zuverlässigkeit der NSU zu testen. Ich musste meine NSU unbedingt fit bekommen, den wir wollten 2013 zu dem 13. BMT nach *Ungarn* zu fahren. Das wären in der Summe über 2000 km.

13. NSU-BMT 30. Mai – 02. Juni 2013 in Ungarn exakt 0 km !

Am 21. Januar 2013 kam per E-Mail die offizielle Einladung zum 13. BMT inkl. Anmeldeformular und Details zum Ablauf des Treffens. Dieses Treffen stand bei unserem Urlaubswunsch ganz weit oben. Für die Hinreise, entlang der *Donau*, und die Rückreise durch die *Alpen*, planten wir ca. 3 Wochen ein. Am 04. Februar schickte ich *Tibor & Robert* unsere Anmeldung. Das zugehörige Hotel hatten wir da bereits gebucht. Nun fingen wir an die Route nach *Ungarn* zu planen. *Klaus* aus *Wiedergeltingen* wollte uns diesmal begleiten, da er schon immer mal in dieser Gegend Motorrad fahren wollte. Ich erstellte mit *Google-Maps* einen Touren-Vorschlag, den ich ihm zur Prüfung schickte. Parallel dazu suchten wir nach weiteren Unterkünften. So wollten wir in *Spitz / Wachau* zwei Tage Pause machen, bevor wir die letzte Etappe nach *Ungarn* angehen wollten. Am 8. Februar 2013 hatten wir daher drei Hotel-Buchungen fixiert. Das „*Goldene Schiff*“ in *Spitz AU*, das „*Bakony-Hotel*“ für das Treffen in *Bakonybel HU* und bei der weiteren Rückreise eine Suite im „*Marriott Executive Apartments*“ in *Budapest*.

Die von mir vorgesehene Route schickte ich an Klaus, der sich damit anfreunden konnte:

Hinweg Samstag 25.05. - Do. 30.05.2013 941 km, 16 Std 32 Min

Sa. 25.05. Rheinstetten – Freising – Wartenberg 350 km, 6 Std 33 Min

So. 26.05. Besuch bei Wilma & Bert (Freising) Übernachtung bei Strohmeiers?

Mo. 27.05. Wartenberg – Spitz, Wachau 318km, 4 Std 45 Min

Dienstag & Mittwoch in Spitz, Wachau?

Do 30.05. Spitz, Wachau – Sopron – Bakonybel 271 km, 5 Std 30 Min





REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Bakonybel Do. 30.05.

So. 02.06.2013

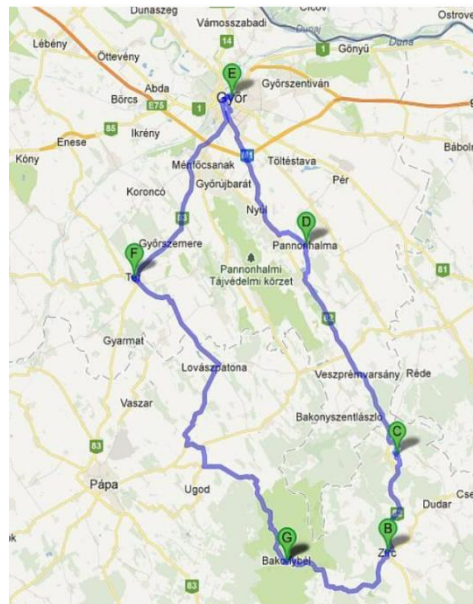
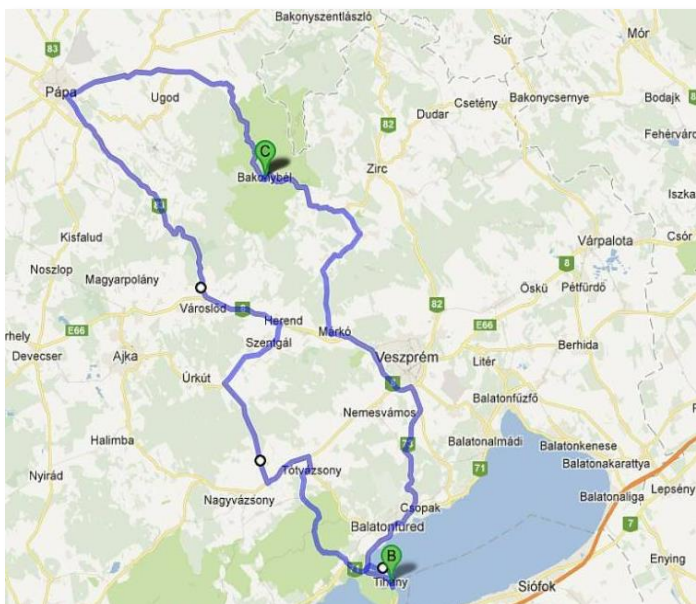
NSU Treffen – Hotel Bakony

BMT-Rundfahrten

31.05.12 *Bakonybel – Tihany*

165 km, 2 Std 58 Min

01.06.12 *Bakonybel-Zirc-Csesznek-Pannonhalma-Győr-tet-Bakonybel* 147 km, 2 Std 57 Min



Rückweg So. 02.06 – Do. 13.06.2013

So. 02.06. *Bakonybel, HU → Budapest, HU*

1347 km, ca. 22Stunden 40 Minuten

130 km, 2 Std 30 Min

Mo. 03.06. *Budapest*

Di. 04.06. *Budapest, HU – Loipersdorf, AU*

272 km, 4 Std 35 Min

Mi. 05.06. *Loipersdorf*

Do. 06.06. *Loipersdorf, AU – Judenburg, AU*

163 km, 2 Std 52 Min

Fr. 07.06. *Judenburg, AU – St. Johann i. Pongau,*

151 km, 2 Std 17 Min

Sa. 08.06. *St.Johann und Umgebung*

So. 09.06. *St. Johann i. Pongau, AU – Peißenberg, D* 251 km, 3 Std 49 Min

Mo. 10.06. *bei Ingrid & Sigi (Peißenberg)*

Di. 11.06. *Peißenberg – Konstanz*

178 km, 3 Std 12 Min

Mi. 12.06. *Konstanz (Kaffee-Besuch bei Jeff Aug?)*

Do. 13.06. *Konstanz, – Rheinstetten*

202 km, 3 Std 29 Min





REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Bereits einen Monat zuvor, im Dezember 2012, fixierten wir bei unserem Arbeitgeber den 2013er Jahresurlaub vom Do. 24.05. bis Fr. 14.06.2013. Damit waren wir auf der sicheren Seite. Das 13. **BlockModellTreffen** in *Ungarn* konnte nun nichts mehr verhindern!

Aber dann, ... Ende Februar ... überschlugen sich die Ereignisse. Die beiden Mieter unserer *Berliner* Wohnung hatten sich nach 2 ½ Monaten Pause erneut bei uns mit dem Übernahmewunsch gemeldet. Nachdem Anfang Dezember unser angesetzter Preis von 258.000,-€ für sie noch zu hoch gewesen war, wollten sie die 100 m² Wohnung im *Prenzlauer Berg* nun doch kaufen. Sie mussten, nach 2 Monaten erfolgloser Suche nach günstigeren Alternativen, leider feststellen, dass es für sie zu diesem Zeitpunkt in *Berlin* keinen günstigeren Wohnraum gab. Bei Verwandten und Bekannten hatten die Beiden nun das notwendige „*Kleingeld*“ zusammengekratzt. Wir wurden uns schnell handelseinig. Anfang März unterschrieben wir einen Vertrag in dem ihnen Vorkaufsrecht eingeräumt wurde. Der Notartermin in *Berlin* war auf den 15. April festgelegt.

Nun, da wir wohl bald einen Batzen Geld auf dem Konto haben würden, haben wir uns schon mal, ohne jeglichen Hintergedanken, nach einer geeigneten Anlage dafür umgeschaut. Ein kleines Eigenheim wäre dafür nicht schlecht geeignet, oder? So informierten wir uns auf dem Internet-Immobilienmarkt, anfangs noch ohne konkrete Absichten. In unserem *Rheinstetten*, so wie im Umkreis von 5 - 10 km gab es nix was uns ansprach, oder es war außerhalb unseres Budgets. Selbst das Häuschen, in dem wir zu dem Zeitpunkt schon seit 7 Jahren wohnten, hätten wir unserer Vermieterin *Helga*, abkaufen können, aber der Preis war dann doch zu hoch. So erweiterten wir den Such-Radius und waren schließlich bei ca. 50 km von unserer Arbeitsstätte.

Wir fanden tatsächlich ein paar interessante Objekte in der *Pfalz*, im *Kraichgau* und bei *Bad Herrenalb*, welche wir uns völlig unverbindlich anschauten. Unser Favorit war eindeutig das Haus im *Schwarzwald*, aber es gab offensichtlich noch 4 weitere potenzielle Bewerber. Wir signalisierten den Verkäufern (*vier Geschwister*) unseren Wunsch, mussten uns aber noch ca. 14 Tage gedulden, bis wir zu unserer Freude den Zuschlag bekamen.





REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Als es nun klar war, dass wir auf den 01. Juni Eigenheimbesitzer werden würden, habe ich natürlich die Teilnahme an der *BMT* in *Ungarn* abgesagt und alle Hotelbuchungen storniert. Ich informierte über den voraussichtlichen Adressenwechsel auch *Manfred*, der 2014 die 14. *BMT* ausrichten wird:

Am 04.04.2013 19:37, schrieb Martin

Hallo Manfred,

wir müssen unsere Teilnahme am NSU treffen in Ungarn leider absagen. Wie Du Dir vielleicht bereits denken kannst, steht bei uns der Umzug ins neue Eigenheim an und da benötigen wir vorerst jeden Urlaubstag. Einerseits tut es mir Leid, da wir uns schon seit zwei Jahren darauf freuen, aber man muss halt Prioritäten setzen. Und wir haben einen Traum an Haus gefunden und sind nun dabei diesen Traum zu verwirklichen. (mündliche Zusage haben wir bereits) Die Pfalz ist es aber nicht geworden, obwohl wir ein Objekt in Queichhambach in nähere Wahl gezogen hatten. Mit 2 Garagen, super Schnitt in den Zimmern, großen Süd-Garten und nur 145.000.- zwar günstig, aber renovierungsbedürftig, so dass man noch mindestens 80.000.- hätte reinstecken müssen. Da kam uns das andere Objekt nun in der Nähe von Bad Herrenalb wesentlich mehr entgegen.

Das positive an unserer Entscheidung ist, dass wir immer noch in die Pfalz in den Urlaub fahren können.

Wir haben Tibor & Robert unser Teilnahmegebühren für eine Runde an euch überlassen. Im nächsten Jahr sind aber auf alle Fälle wieder dabei. Versprochen!

Ich habe auch schon bereits zwei mögliche Tourenvorschläge skizziert. (Abfahrt und Ziel Weintor) Die Vorschläge liegen allerdings auf meinem andern PC. Ich werde sie Dir mal bei Gelegenheit schicken.

Viele liebe Grüße auch an Gudrun

Gudrun & Martin

Am 05.04.2013 um 19:32 antwortete Manfred aus Wernersberg, Pfalz:

Hallo ihr zwei,

es freut mich, dass Ihr etwas gefunden habt. Der Umzug hat natürlich Vorrang, das kann ich gut verstehen.

Von Bad Herrenalb auf euren Arbeitsplatz ist es ja auch viel einfacher und näher als von Queichhambach. Na dann wünsche ich euch viel Spaß und Erfolg beim renovieren und Umziehen.

Wir werden in Ungarn Grüße von euch ausrichten. (Der ADAC wird aufatmen.... 😊)

Für das 2014er Treffen bei mir können wir uns ja mal zusammensetzen und darüber reden. Ich habe z.Z. drei Hotels im Visier: Schweigener Hof am Weintor, Hotel in Dahn und Südpfalzterassen in Gleiszellen.

Falls Ihr mal Lust habt eine Veteranenfahrt mit zu machen, am 4 Mai ist die Küchen-Fahrt in Bad Bergzabern.

Liebe Grüße an euch

Manfred und Gudrun

Der Notartermin für den Erwerb war auf den 23. April datiert, also nur 8 Tage nach unserem Notartermin für den Verkauf der *Berliner* Wohnung. Am 01.06.2013 konnten wir offiziell in unser Eigenheim einziehen, vorausgesetzt die vereinbarte Kaufsumme von 225.000,-€ wären bis dahin bei den vier Verkäufer eingetroffen.

Der *Karlsruher* Notar wunderte sich zwar, dass unsere Sparkasse den Handel ohne Zwischenfinanzierung akzeptierte, denn es gab ja eine Finanzierungslücke von mehreren Tagen. Unbedarft wie wir waren, war uns klar, dass alles schon klappen würde. Das hat es final auch, obwohl die Bank in *Berlin* die Auszahlung der 258.000,-€ bis zur letzten Minute zurückgehalten hatte. Am 28.05.2013 um 10:32h bekamen wir endlich den erlösenden Anruf von unserer Sparkasse und haben die Summe bereits 1 Stunde später an unsere Verkäufer überwiesen.



Martin Hofmann 1974 – 2024

Die Hausschlüssel hatten wir allerdings bereits am 24. Mai überreicht bekommen, damit wir schon mal mit ersten Renovierungsarbeiten anfangen könnten. So hatten wir an unserem ersten Jahres-Urlaubstag, den Urlaub, den wir ursprünglich für die Fahrt nach *Ungarn* schon im Dezember 2012 fixiert hatten, statt die *Repara-Tour* zur 13. BMT zu beginnen, den Einzug ins Eigenheim gefeiert. Was für ein glücklicher Zufall!

Wir hatten aber auch viel Glück mit all unseren ortsansässigen Handwerkern und deren Terminen. Egal, ob Fensterbauer, Blechner, Installateur, Fliesenleger, Elektriker, oder den Zimmermann der die Wand zwischen Küche und Wohnbereich herauszureißen sollte, alle waren kurzfristig für uns da. Sogar die neue Küche, die wir bereits kurz nach dem Notartermin bestellt hatten, wurde noch innerhalb der 21 Tagen Urlaub geliefert und eingebaut.

Freitag, 7. Juni 2013

BAD GRIESBACH

Nummer 129 / Seite 21

Mit NSU-Motorrädern beim Treffen in Ungarn



Bad Griesbacher Motorradfahrer haben sich mit ihren NSU-Vorkriegs-Motorrädern der Baujahre 1927 bis 1929 auf den Weg nach Ungarn zu einem Markentreffen der NSU-Blockmodelle gemacht. Dazu gestellten sich 24 weitere Fahrer aus Deutschland und Österreich. In Ungarn wurden Ausfahrten am Balaton und in der Umgebung unternommen, Sehenswürdigkeiten besichtigt. Auf dem Rückweg hatten die Bad Griesbacher mit Dauerregen und Umleitungen wegen Überschwemmungen und Schlammlawinen zu kämpfen, kamen aber ohne Panne wohlbehalten zu Hause an. Franz Lorenz restauriert seit über 20 Jahren alte NSU-Motorräder – so wurde die Fahrt zur problemlosen Tour mit insgesamt 1400 gefahrenen Kilometern pro Fahrer in vier Tagen. Darüber freuten sich (v.l.) Christian Reiser, Heike Lorenz (fuhr das Begleitfahrzeug), Franz Lorenz, Wolfgang Reiser und Tom Fahrow, der extra von der Insel Rügen angereist war. Näheres unter www.nsu-lorenz.de. – red/Foto: red

Wir hatten aber ebenfalls Glück mit unserer Absage für das *BMT* in *Ungarn*, denn in *Bayern* und *Österreich* war „*Land-Unter*“. Es regnete dort in der ersten Juniwoche in Strömen. Viele der Straßen entlang der Donau waren wegen Überflutung gesperrt. Man musste, lt. *Franz*, Umwege von 100 km und mehr in Kauf nehmen.

Zusätzlich hatten wir mit der Absage Glück, weil die Elektrik-Probleme meiner *NSU* leider weiterhin akut vorhanden waren und sie die vorgesehenen 2288 Kilometer bestimmt nicht durchgehalten hätte. Die folgenden Monate sollten dies bestätigen.

Wir hatten wirklich großes Glück mit dem tollen 30 Jahre alten Haus, den netten Nachbarn und all den lieben Leuten und umtriebige Vereine im Dorf. Wir waren, nachdem wir 28 Jahre in *Rheinstetten* gewohnt hatten, hier in *Bernbach* „*Zuhause*“ angekommen.

Es waren bei der gesamten Geschichte rund um den Hauskauf so viele glückliche, positive Zufälle im Spiel, dass ich persönlich noch einige Monate darauf wartete, dass es irgendwo noch einen Haken gab. Aber offensichtlich hatten wir es uns verdient, denn unser Glück dauert an. Es hat uns bis heute (*Stand September 2024*) nicht verlassen.



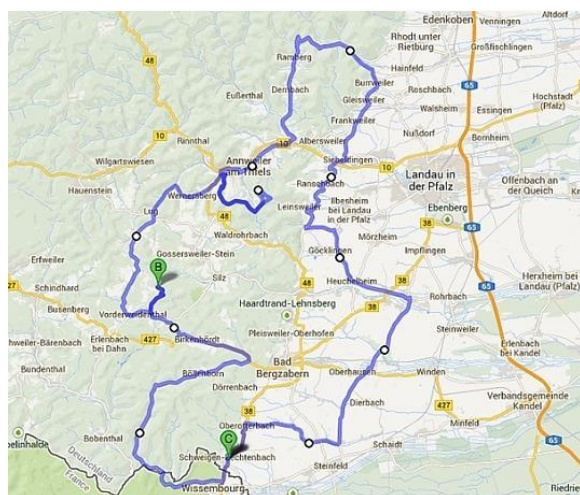
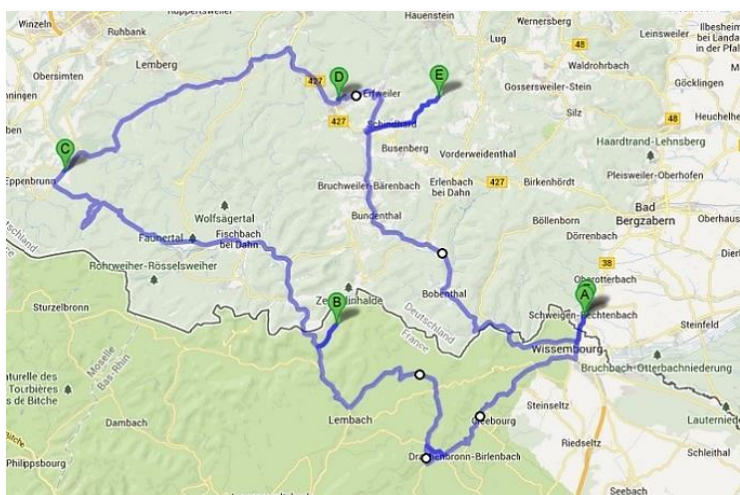
REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

14. NSU-BMT 29. Mai – 01. Juni 2014 in der Pfalz ca. 340 km

Nach dem die große Tour nach *Ungarn* buchstäblich ins Wasser gefallen war, war das folgende Treffen in der Pfalz eher ein Heimspiel. Ich hatte bereits bei der Ankündigung, dass *Manfred* ein Treffen organisieren wollte angeboten bei der Tourenplanung zu helfen. So hatte ich ihm schon im Herbst 2013 zwei Vorschläge mit jeweils 115 km Streckenlänge geschickt.



Auch wenn *Manfred* die o.g. Vorschläge nicht 1:1 übernommen hatte, so lagen doch bei den beiden finalen BMT-Touren, unsere Vorstellungen sehr nahe beieinander.

Am 08.03.2014 23:30, schrieb Manfred :

Hallo Martin und Gudrun, kommt ihr zum Blocktreffen? Ich habe noch keine Anmeldung von euch. Ich suche noch einen Fotografen für die Touren, wäre schön, wenn ich Martin dazu vergattern könnte.

Geplant habe ich:

Tour 1 Weinstraße ca 120km Hotel - Weinstraße bis ungefähr Hainfeld - Nähe Hainfeld ein Imbiss (Mittag) - weiter zum Hambacher Schloss - Besichtigung mit Führung - Schloss - Wheyer- Drei buchen- Ramberg-zu mir (Kaffee Pause) - Wernersberg - Hotel.

Tour 2 Elsass - Pfälzer Wald variabel ca. 70 - 120km Hotel - durchs Elsass nach Ludwigswinkel- Mittagspause am Saarbacher Hammer - Hotel

wir können uns gerne mal zusammensetzen, und die Touren durchsprechen, oder zusammen eine Vortour machen. Ich werde morgen (Sonntag mal eine Vortour machen).

Gruß *Manfred*

Wir hatten zwar im Sommer 2013 von *Manfred* eine Ankündigung zum 14. BMT mit dem Termin bekommen, aber es war kein Anmeldeformular dabei. So hatten wir es komplett vergessen.

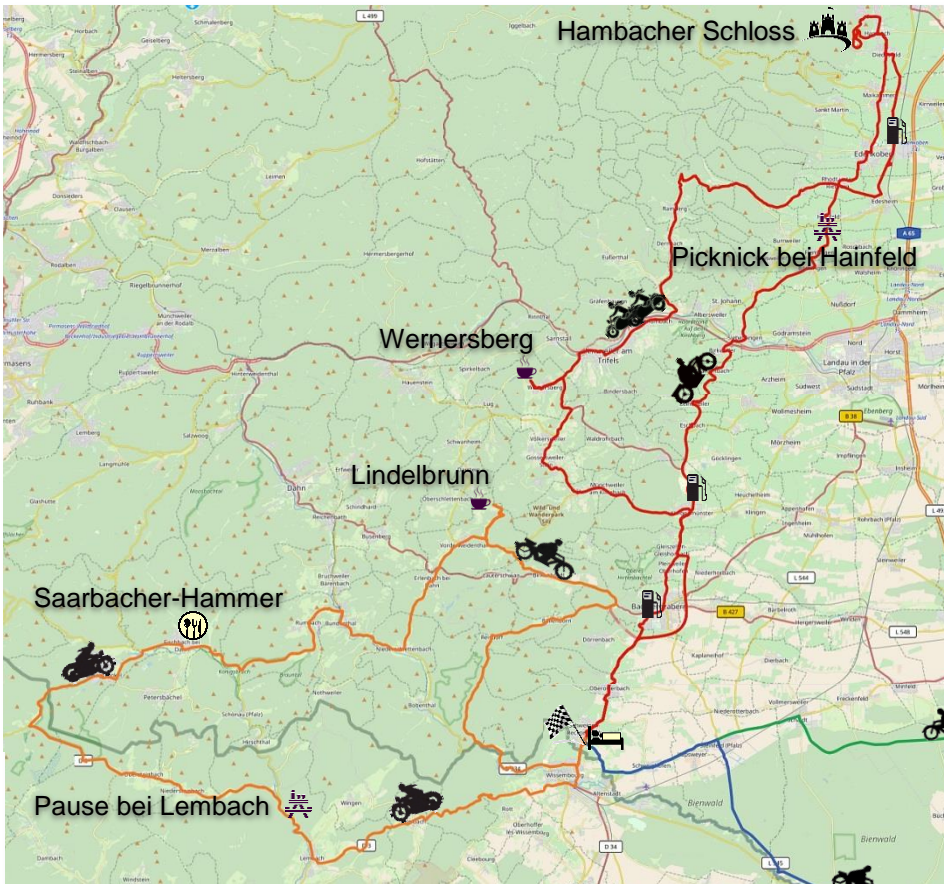
Natürlich holten wir das nach dem Lesen der obigen E-Mail von *Manfred* gleich nach. Auch sagte ich den Job als Fotograf zu. Ursprünglich fragte *Manfred* auch an, ob *Gudrun* mit der *BMW* hinterher fahren könnte um aufzupassen, dass keiner verloren ginge. *Gudrun* zierte sich etwas, weil sie ja die Strecke gar nicht kannte.



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024



Das war aber nicht so schlimm, denn *Manfred* hatte bereits seinen Sohn als „Lumpensammler“ akquiriert und war zuversichtlich auch noch *Rolf* als Streckenposten-Fahrer aus seinen Oldtimer-Freundeskreis.

Wir hatten für Anfang April zwar noch eine gemeinsame Testfahrt seiner beiden vorgesehener Routen geplant, aber diese Probefahrt

kam dann leider doch nicht mehr zustande, da *Manfred* den Termin für uns doch etwas zu kurzfristig festgelegt hatte. So sind wir am 29. Mai bei schönstem Wetter in Richtung Pfalz losgefahren. Wir wählten für die Hinfahrt die (**grüne**) Route über die *Karlsruher Rheinbrücke* und durch den nördlichen *Bienwald*, da sie uns als die schnellste Verbindung vorkam. Für die 65 km lange Strecke haben wir ca. 1,5 Stunden benötigt.



Es waren tatsächlich nur 90 Minuten, denn es gab dieses Mal keine Reparaturen! Beide Maschinen liefen problemlos. Ich konnte es fast nicht glauben, dass wir ohne eine einzige Reparatur, bzw. Panne, zu dem Treffen gelangten. Das war doch nicht normal, oder? Wir waren daher bereits kurz nach 13:00h am am „*Deutschen Weintor*“, unserem Treffpunkt und Hotel.



15:30h ... der Parkplatz füllt sich



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Natürlich waren wir um diese Uhrzeit unter den Ersten. *Manfred* war bereits vor Ort und begrüßte freudig jeden neuen Ankömmling. Die Hotelterrasse mit dem Blick auf den Parkplatz war ideal, um bei einem gepflegten Getränk jeden neuen mit großem Hallo zu begrüßen.



Manfred hilft Dieter beim Einparken seiner 301 T Bj. 1928



Jürgen auf seiner „freundlichen“ 501 T



17:38h ...die Bayern-Clique, mit Franz & Heike kamen ebenfalls auf Achse zum Treffen

Nachdem wir unser Zimmer bezogen hatten, saßen wir, mit Getränken gut versorgt, auf der Außenterrasse und begrüßten jeden Neuankömmling mit lautem „Hallo“. Ich glaube *Franz* kam gar nicht dazu sich im Hotel einzuchecken, denn er wurde sofort belagert und von *Matthias* gebeten eine schwächelnde 501TS für die morgige Ausfahrt fahrbereit zu bekommen.

Nach mehreren Zündkerzenwechsel mit unterschiedlichen Wärme-Werten, weil sie immer zu



In der Scheunengarage hätten alle Platz



Franz wird gleich in Beschlag genommen

feucht waren und nicht funken wollten, so wie anderen Einstellungsänderungen brachte *Franz* die Maschine final doch noch ans Laufen und so war sie & *Matthias* für die morgige Tour einsatzbereit.



Martin Hofmann 1974 – 2024

Vor der offiziellen Begrüßung am Abend, bin ich noch zum Tanken die 8 km nach *Bad Bergzabern* gefahren. Nach nur einem Kilometer musste ich dann doch noch anhalten und die Kupplung nachstellen. Die Justierschraube hatte plötzlich kein Spiel mehr zur Kupplungsdruck-Stange. Damit fehlte der Kraftschluss. Warum die Kupplung sich immer wieder verstellte, obwohl die Einstell-Schraube fest gekontert war und auch die Anlaufscheibe im Kupplungskorb inzwischen ebenfalls mit einer Schraube gegen das Aufdrehen gesichert war, ist mir bis heute ein Rätsel. Aber mit einem 10er Gabelschlüssel war, bzw. ist, diese Korrektur innerhalb einer Minute stets erledigt.

Kurioserweise musste ich am nächsten Morgen vor der Abfahrt zur ersten Tagestour meine Korrektur vom Vorabend wieder rückgängig machen. Denn nun war der Abstand wieder zu groß! Ich konnte nun nicht mehr zu 100% Auskuppeln.



Bei der offiziellen Begrüßung durch *Manfred* bekam jeder Teilnehmer auch gleich ein Gastgeschenk: Einen Pfälzer Weißwein inkl. der 14. BMT-Plakette



Manfred erklärte den Ablauf der nächsten beiden Tage, verriet aber nicht alles. Er hatte auch kleine Überraschungen eingeplant.

Fr. 30.05.2014 Schweigen – Hambacher Schloss – Wernersberg – Schweigen 111 km

Für 8:45h war die Fahrerbesprechung anberaumt. So füllte sich der Parkplatz vor dem Hotel „*Schweigerhof*“ bereits um 8:30h zusehends mit den *NSU*-Blockmodellen. Die meisten hatten Ihre Schätzchen in der benachbarten Scheune untergebracht. Da es eh' nicht regnen sollte verzichteten *Gudrun* und ich auf diesen Luxus und parkten unsere beiden Maschinen direkt neben dem Hotel.

Bereits nach 14 km war in *Klingenmünster* ein Tankstopp für die gesamte Gruppe eingeplant.



kurz vor der Fahrerbesprechung



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Gudrun hatte sich freundlicherweise bereit erklärt bei mir im Beiwagen mitzufahren und gelegentlich auch zu fotografieren. Wie mit *Manfred* abgemacht fuhr ich schon eine Minute vorher ab um eine geeignete Stelle für die ersten Fotos zu finden. Ich hielt schon nach 50m am Kreisverkehr an und schoss eine erste Serie. Leider waren die 34 Teilnehmer noch alle recht nahe zusammen, so dass ich gar nicht schnell genug Knipsen



Gudrun ist abfahrt-bereit



Der erste Kreisverkehr

konnte. Nach nur 7 Bildern war der gesamte Pulk schon an uns vorbei geknattert.

Ich hatte mir vorgenommen, dass es beim nächsten Foto-Shooting besser funktionieren müsste.

In Klingenmünster an der Tankstelle Habe ich mich mit *Manfred* verständigt,

dass er die Fahrzeuge mit etwas Verzögerung auf die Strecke schicken sollte. Ich würde nämlich auf der Brücke, ca. 1km oberhalb der Tankstelle dann ein Filmchen drehen. Da ich bereits am Vorabend meinen Tank gefüllt hatte, fuhr ich gleich weiter zur Brücke und platzierte mich so, dass ich die Straße gut im Blick hatte. Schon hörte ich das bekannte Knattern einer *NSU*. Ich schaute durch den Sucher und entdeckte in der ca. 150 m entfernten Kurve *Heinz* auf seiner 201TS. Sofort drückte ich den Auslöser und erwartete hinter ihm den Rest der Gruppe aber warum kam da denn keiner nach ???

Was ich nicht wissen konnte war, dass es beim Tanken einen kleinen Unfall mit (*sehr kleinen*) Blech-, bzw. Lackschaden gab. Beim rückwärts Ausparken in dem Gedränge sind zwei Motorräder zusammengestoßen und es ein paar Kratzer gab. Dies erzeugte nun halt eine Diskussion zwischen den Betroffenen, wobei wiederum andere sich beschwichtigend einmischten. Obwohl man sich schnell einigte, verzögerte das Ganze aber auch die gemeinsame Abfahrt. *Manfred* hatte *Heinz* schon mal vorausgeschickt, da er mit seinem 200 ccm Motorrad und 4,5 PS (3 kW) der Langsamste war und ihm so etwas Vorsprung vor den größeren Maschinen verschaffte.



Heinz fährt voraus ...



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024



So wartete ich weiterhin auf den Pulk. Nach langen 4 Minuten drang dann endlich das mir bekannte Geräusch vieler knatternder Blockmodellmotoren zu mir herauf. Kurz darauf konnte ich die Trupp auch sehen und schaltete daraufhin sofort meine Kamera wieder ein.

Diesmal hat es geklappt alle verbliebenen Teilnehmer kamen in perfekten Abstand den Berg herauf und fuhren winkend und grüßend unter mir durch.

So, das wäre erledigt. Diesmal hat es geklappt. Ich wollte gerade mein Fo-



... 32 x Mopeds in der Mitte ...



... Tibor & Robert fahren hinterher

toapparat einpacken, da hörte ich doch noch eine NSU herankommen. Hätte ich die Mopeds während der Aufnahme zählen können wäre es mir aufgefallen, dass es nur 32 Maschinen waren und nicht 33.

Der Nachzügler war *Tibor mit Robert* auf dem Sozius. Deren Maschine war bei der Weiterfahrt nicht sofort angesprungen. Aber ich würde die Beiden wohl bald einholen und zum ersten Treffpunkt in den Weinbergen geleiten.

Pfälzer Picknick im Weinberg

Das war nun die erst Überraschung. *Manfreds Gudrun* hatte Mitten in den Weinbergen ein Pfälzer Vesper, mit allem was dazu gehört, vorbereitet. Da gab es zum Bauernbrot geräucherter Schinken, Blutwurst, Leberwurst, Landjäger, Lyoner, Käse, Senf und Essigurken zur Auswahl. Als Getränk waren neben Mineralwasser auch weißen und roten Traubensaft im Angebot.





REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Ich nutzte die Pause um Fotos von so gut wie allen Maschinen zu machen. Dabei ist mir aufgefallen, dass tatsächlich jedes Motorrad ein Einzelstück ist. Die Grundmodelle der T und TS Modelle ähnelten sich jeweils in Rahmen und Motor. Wobei auch beim Motor gab es neben dem Hubraum auch noch andere technische Unterschiede. Je nach Baujahr waren z.B. die Öleinfüllschraube anders platziert und aus

30 NSU Blockmodelle – aber Keine gleicht der Anderen



dem Dreigang-Getriebe wurde Ende 1935 ein Viergang-Getriebe. Aber damit hörten die offensichtlichen Ähnlichkeiten schon wieder auf. Jedes Motorrad hatte ein komplett eigenes Design – mal war der Tank verchromt mal lackiert, mal war der Lack einfarbig schwarz, mal zweifarbig schwarz-rot, mal war er schwarz-blau, mal war er

schwarz-beige. Mal war das **NSU** Emblem oval, mal geschwungen wie bei meiner, mal war es mit einem zusätzlich „D“ versehen, mal war es einfarbig hinterlegt mal zweifarbig, mal war es ein Geweih. Auch die ganzen Anbauteile wie Hupen, Tachometer und Scheinwerfer waren sehr individuell und unterschieden sich von Modell zu Modell.



Diese große Palette an einmaligen Motorrädern ergab sich u.a. auch aus dem damaligen NSU Angebot jedem Kunden gegen Aufpreis seinen Wunsch an Lackierung und Ausstattung zu erfüllen. Zusätzlich hatten die bis zu 85 Jahre alten Motorräder mitunter Besitzer die Teile änderten/optimierten. Es ist aber auch vorstellbar, dass man in der Nachkriegszeit mangels originaler Ersatzteile defekte Teile mit irgendetwas Passendem ersetzen musste um die Maschine am Laufen zu halten.

So musste ich 2023 bei der zweiten Restaurierung der Vorderradbremse erfahren, dass in meiner 601TS ein Vorderrad eines älteren NSU T Modells eingebaut ist. Ich glaube NSU hatte in der Vorkriegszeit so gut wie kein identisches Motorrad ausgeliefert.

Nach zirka einer Stunde Rast drängte *Manfred* zu Aufbruch. So fuhren wir nun, durch das tolle Vesper gestärkt, weiter zum geschichtsträchtigen „*Hambacher Schloss*“. Er hatte für die Truppe ab 13:00h drei Führungen à 12 Personen gebucht und wir sollten da schon pünktlich sein. Obwohl wir in *Hambach* einen Abzweig verpasst hatten und die gesamte Clique umdrehen musste schafften wir es bis 12:20h auf dem Parkplatz unterhalb des



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024



Schloß Hambach – Ankunft 12:20h

Schlosses zu sein. Dass es *Heinz* mit seiner kleinen *NSU 201TS* schaffte, die steile Schlossberg-Straße hoch zu fahren, nötigte mir allen Respekt ab.

Die Führung durch die Ausstellung galt natürlich überwiegend dem „*Hambacher Fest*“ von 1832 bei dem 25.000 Menschen unter dem Deckmantel „*Volksfest*“ teilnahmen um ihre Unzu-

friedenheit mit der herrschenden Klasse zu artikulieren. Damit gilt der Ort, neben der *Paulskirche* (1849) auch als die Wiege der deutschen Demokratie und des geeinten Deutschlands.

Ich war in einer Gruppe bei der auch unsere beiden Ur-Bayern *Franz & Heike* dabei waren. Mir war die Beziehung der *Pfälzer* zu ihren früheren Herren dem „*Bayrischen Herrscherhaus*“ bekannt, und dass man darüber gerne witzelte, wobei die *Bayern* dabei selten gut wegkamen. Leider hatte *Franz* diese nicht ganz ernst gemeinte Anekdoten & Schoten über die „*Bayuwaren*“ persönlich genommen und sich tierisch über unseren Führer aufgeregt, so dass er vorzeitig, laut schimpfend unsere Gruppe und die Ausstellung verließ. Wir waren über seinen plötzlichen Wutausbruch wie vor den Kopf gestoßen, da wir *Franz* bisher so nicht kannten. *Heike* war die Situation etwas peinlich, daher entschuldigte sich für ihn. Es dauert danach noch eine ganze Weile bis *Franz* sich wieder (*etwas*) beruhigte. Um 14:20h starteten wir nach *Wernesberg*, wo eine Pause bei Kaffee und Kuchen eingeplant war.



Schloß Hambach – fertigmachen zur Weiterfahrt



Gudrun fotografierte, wie schon zuvor, während der Fahrt aus dem Beiwagen. Die niedrige Position ermöglichte neue Ansichten.

Bis *Wernesberg* waren es ca. 35 km aber offensichtlich hatten in *Klingenmünster* nicht alle die Chance genutzt ihren Tank zu füllen. Manche befürchteten, dass ihnen auf der weiteren Strecke bis zum Hotel der Sprit nicht reichenwürde. So kam es, dass wir bei *Maikammer* nochmals eine Tankstelle anfahren.



Andreas auf seiner 501T

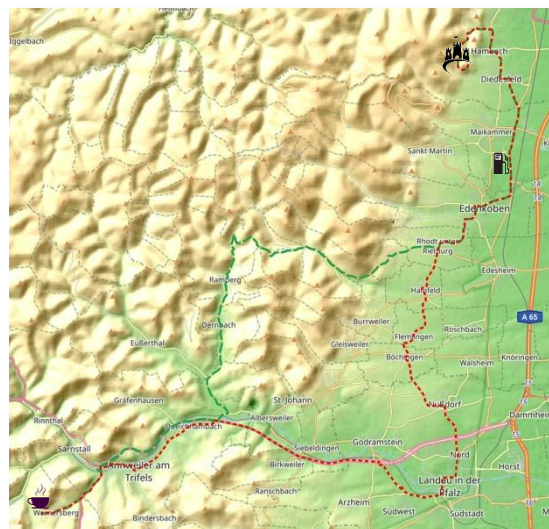


REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Ich kann nur spekulieren wie es passiert war, aber bei der Abfahrt von der Tankstelle hatte ich den Kontakt zur unserer Gruppe verloren. Offensichtlich hatte ein *Andreas* mit seiner *501T* „Startschwierigkeiten“ und ich wartete bis seine Maschine wieder lief, um dann mit ihm und *Veronika* gemeinsam zur Gruppe aufzuschließen. Ich, einigermaßen ortskundig, war mir sicher, dass ich den Rest der Mannschaft bald wieder vor mir sehen würde. So ungefähr hatte ich die von *Manfred* vorgesehene Route (---) im Kopf. Aber weit und breit war keine einzige der *NSUs* zu sehen. So entschloss ich mich bei *Rhodt*, bevor ich mich bei den vielen kleinen Straßen ver*Franze*, den direkten Weg über *Nussdorf* und dann auf der *B10* in Richtung *Annweiler* zu fahren (---). Dass ich exakt in *Rhodt* von der geplanten Route abwich, habe ich erst später erfahren.



Nun war es leider so, dass die *B10* bei *Landau* über mehrere Kilometer aufgerissen war und daher Auffahrten gesperrt waren. Ich wusste das nicht und musste nun der Umleitung folgen. Sie führt uns mitten durch die Stadt. Da hätte ich vielleicht doch besser auf den Landstraßen bleiben sollen, statt sich mit dem Nachmittagsverkehr und den vielen Ampeln durch die Stadt zu stauen? Aber final waren wir dann auf dem gut ausgebauten Teil der *B10* und kamen so gegen 15:35h am Treffpunkt, dem Schützenvereinshaus in *Wernersberg* an. Außer *Manfreds Gudrun*, die die Kaffeetafel vorbereitet hatte und einigen Helfern war noch niemand da. Wir waren, obwohl wir mit der Umleitung eine ca. 6-7 km längere Strecke gefahren waren die Ersten. Von *Annweiler* führt nur eine Straße nach *Wernersberg*. *Veronika* dreht daher auch gleich um den Anderen entgegen zu fahren.



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Es dauert dann auch nicht lange bis wir das erste wohlbekannte *NSU* Blockmotorenknattern hörten. Ca. 10 Minuten nach uns sind sie alle, einer nach dem anderen, eingetrudelt. So bekam ich nun auch noch die Chance einer weiteren Fotoserie.



15:50h Ankunft in Wernersberg



Kaffeekränzchen in Wernersberg



Michaels 501TS von 1930



Andi nutzt die Pause

Während die Gruppe bei leckerem Kuchen den Kaffee schlürfte, machte ich weitere Detailfotos von den parkenden Maschinen.

Nicht alle blieben bis zum Schluss am Kaffeetisch sitzen. So nutzte *Andi* die Pause um an seiner 1927er 501T die Kupplung zu richten. Andere wiederum wie *Franz* und *Hans* saßen offensichtlich noch nicht lange genug im Sattel und wagten einen 15 minütigen Kurztrip in die nähere Umgebung.

Um 17:00h ging es weiter auf die letzte 28 km lange Etappe. So waren wir noch vor 18:00h zurück am Hotel. Und das inklusive eines weiteren Tankstopps in *Bad Bergzabern*, damit wir morgen ohne weitere Verzögerung starten konnten.



Hans & Zaungast



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

Sa. 31.05.2014 Schweigen – Saarbacher Hammer – Lindelbrunn – Schweigen 95 km

.Die heutige Route war mit ca. 95 km wieder nicht allzu lang. So war die Abfahrt auf 10:15h festgelegt. Kurz vor 10:00h trafen wir uns alle auf dem großen Parkplatz, der gegenüber des Hotels lag, zum traditionellen Gruppenfoto. Weil es diesmal so viele Motorräder waren welche man nur schwer auf einem Bild bannen konnte, gab es auch noch ein Gruppenfoto ohne die Maschinen.



... mein neuer Fotoapparat konnte auch Panorama-Aufnahmen



Gudrun fotografierte das Gruppenbild mit Damen

Die erste Etappe ging mitten durch das historische *Wissembourg*. Wir fuhren im Schrittempo durch die Altstadt. In der engen, pittoresken Innenstadt erregte die Kolonne der 35 historischen Motorräder, schon allein wegen des Lärmpegels, viel Aufsehen. Die weitere Strecke war ich zum ersten Mal schon vor mehr als 35 Jahren mit der *BMW R24* gefahren und seither in unregelmäßigen Abständen immer wieder. So fühlte ich mich hier fast wie zuhause. Über eine ehemaligen Rennstrecke für Bergrennen (*1979 durfte ich noch einem Rennen für historische Fahrzeuge zuschauen*) führte die Strecke nach *Lembach*. Dort bogen wir in Richtung *Bitch* ab. Ein paar Kilometer später hielten wir an einer Hütte an. Warum wir an der Stelle, ca. 20 km nach der Abfahrt, hielten weiß ich heute nicht mehr. Vielleicht war es so, dass *Manfred* sicher gehen wollte, dass alle Teilnehmer beisammen waren, oder man hat noch auf Nachzügler gewartet. Vielleicht gab es auch noch einen zweiten Kaffee, oder *Manfred* musste kurz checken ob die weitere Strecke nach *Ludwigswinkel*, durch den Wald bei *Sturzelbronn*, befahrbar wäre, oder ob er uns über *Schönau* dirigieren müsste?



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024



20 Minuten Halt bei Lembach

Wie es dem auch sei, es war eine neue Gelegenheit für Öl- und Benzingespräche. Davon kann man bei so einem Treffen ja nie genug bekommen.

Unser „unrastiger“ Franz nutzte die Pause um die kurvenreiche Straßen nach Schönau bzw. Bitch schon mal auszukundschaften. Auf Wunsch von Jürgen

machte ich von ihm und seinem „freundlichen“ Gespann ein kurzes Kurven-Video an der Brücke über die Sauer. Nach ca. einer ½ Stunde ging die Fahrt weiter.

Wir fuhren zunächst in Richtung Bitch, um dann kurz vor Sturzelbronn rechts in eine kleine, sehr kleine Straße abzubiegen. Nach ein paar 100 m hörte der Asphalt auf und es ging die folgenden 3-4 km auf einem etwas breiteren Waldweg über die grüne Grenze nach Ludwigswinkel, wo wir nach insgesamt 45 km die Mittagspause einlegten.

Das Hotel „Zwickmühle“ an dem Stausee „Saarbacher Hammer“ war ein beliebtes Ausflugsrestaurant direkt am See gelegen. Leider ist es seit 2022 nur noch ein Garni Hotel mit reduziertem Angebot. Aber 2014 konnten wir uns noch an einem kompletten Gasthof betriebl erfreuen. Der Parkplatz war für unsere Truppe groß genug, die Sonne schien, die Essensauswahl war üppig und technische Ausfälle gab es meines Wissens auch keine. Was braucht ein Oldtimerfan mehr?

Während die meisten auf der Seezugewandten Sonnenterasse ein deftiges Pfälzer Mittagessen einnahmen, nutzten andere wie z.B. Gerald und Petra die Zeit um sich am Ufer ein wenig Sonne zu tanken.



Gerald und Petra nutzen die Mittagspause



13:05h Aufbruch nach Lindelbrunn



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024



Um 13:00h ging es weiter zum nächsten Ziel. Wir hatten nun die nächsten 25 km zur Ruine Lindelbrunn vor uns. Oder eigentlich besser gesagt: zu dem Ausflugslokal unterhalb der gleichnamigen Ruine.

Auf dieser Etappe konnte ich an einer exponierten Stelle noch ein Filmchen aufnehmen, bei dem alle Teilnehmer, wie eine Perlenkette, in perfekten Abstand winkend und grüßend an mir vorbei flanierten. Die Gruppe hatte sich auf den kleinen kurvenreichen Straßen durch den Pflälzer Wald etwas auseinander gezogen, so dass die Gefahr bestand, dass einzelne Teilnehmer den unauffälligen Abzweig zur Ruine verpassen könnten. Ich hatte zwei/drei Nachzügler im Schlepptau und leitete sie sicher zum Ziel. Alle anderen waren schon da und belegten die Tische im Garten. Bei Kaffee und Kuchen ließen sie es sich gut gehen.



Ruine Lindelbrunn

Ich stieg mit *Gudrun* und einigen wenigen Anderen die ca. 300m zur Burg hinauf. Von dort hat man eine grandiose Aussicht auf die Umliegenden Berge. Man kann bei schönem Wetter 7 weitere Burg-Ruinen auf den umliegenden Erhebungen entdecken. Neben der *Trifels* und *Fleckenstein* sind auch die *Löwenstein*, *Blumenstein* und etwas tiefer gelegen die *Bewartstein* zu sehen.

Da die einzelnen Etappen mit ihren 20 km – 25 km kurz waren und der Zeitplan von *Manfred* auch perfekt eingehalten worden war, hatte er noch eine Überraschung für uns parat. *Manfred* verkündete einen zusätzlichen Programmpunkt. Auf der Rückfahrt sollte es noch einen Halt im Privat-Museum von *Rolf* geplant. *Rolf* war einer unser Streckenposten, der mit seinem „grünen Elefanten“ einer *Zündapp KS 601* kurzfristig Straßen und Kreuzungen sperrte und aufpasste, dass die Gruppe zusammen blieb und dass



Rolf unser Streckenposten



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024

niemand verloren ging. Dass *Rolf* bereits 75 Lenze zählte, dass konnte wirklich niemand glauben. Vor allem wenn mitbekam wie flott er seine *KS 601* durch den Verkehr bewegte und wie sicher er die Kreuzungen für uns frei hielt, um danach wieder den gesamten Pulk an *NSUs* zu überholen, damit er vor allen anderen an der nächste neuralgische Stelle sein konnte, da dachte man eher, dass hier ein wesentlich jüngeres Semester fährt. Diese Fitness wünsche ich mir, wenn ich mal in das Alter komme.



Appenhofen

Rolfs „Schatzkammer“ lag in *Appenhofen*, also nicht weit von der vorgesehenen Route entfernt. Daher war es nur ein kleiner Umweg, der sich aber für uns Oldtimerfans gelohnt hatte. Die Überraschung war gelungen. Was da in seinen Schuppen dicht gedrängt nebeneinander stand, ließ jedes Oldtimerfan-Herz höher schlagen. *Rolf* hatte weit über 30 perfekt restaurierte historische Motorräder aus den ersten 5 Dekaden des 20ten Jahrhunderts in drei kleineren Räumen, neben seinem

üppig blühenden Garten, untergebracht. Für die ca. 40 Gäste wurde es eng, so dass es schon etwas dauerte, bis alle Teilnehmer seine Kleinode, so wie die zusätzlich ausgestellte Plakate und Pokale zu Ge-



Bei Rolf im Privat-Museum



sicht bekamen.

Nach ca. einer $\frac{3}{4}$ Stunde Pause waren von *Rolf* fast alle Fragen zu seinen Oldtimern beantwortet und wir konnten für das letzte Stück, die 16 km zum Hotel, aufbrechen.

Um 17:15h waren wir alle wieder am Ausgangsort. Soweit ich es in Erinnerung habe gab es an den beiden Tagen keinen Totalausfall! Selbst meine *NSU* lief weiterhin ohne Probleme zu machen. Kaum zu glauben! Da kann doch was nicht stimmen; oder?



REPARA-TOUREN TEIL XV



Martin Hofmann 1974 – 2024



Beim geselligen Abend wurden wieder Benzingespräche geführt, die beiden Tourentage revuepassieren lassen, so wie neue und alte Anekdoten zum Besten gegeben. *Gudrun* wurde auserkoren, bzw. überredet, das gemeinsame „*Danke-Schön*“ Geschenk an *Manfred* und seine *Gudrun* zu überreichen. *Franz* und *Heike* hatte als Dankeschön

auch noch ein „*Tragerl*“ Bayerische Bier und eine kleinen Blumenstock zum überreichen.

Das wichtigste an dem Abend aber war, dass *Manfred* den „*Stab*“ an *Michael* weitergab. *Michael* hatte sich schon ein-zwei Jahre zuvor bereit erklärt das nächste Blockmodell-Treffen in *Riedlingen* zu organisieren. *Michael* gab schon mal einen kurzen Abriss zu seiner Planung. Zumindest den Termin 14.-17. Mai 2015 hat er schon bekannt gegeben.



Man konnte sich auch schon vorab in eine Teilnehmerliste eintragen, denn die Anzahl der Teilnehmer würden organisatorisch bedingt erneut begrenzt sein.

Mit fortschreitendem Abend wurde es zwar immer weniger Personen die an den Tischen saßen, dafür aber immer lustiger. Wir verabredeten uns mit *Manfred* und *Gudrun* im nächsten Jahr gemeinsam auf Achse nach *Riedlingen* zum 15. *BMT* fahren.

So. 01.06.2014 Schweigen – Rheinstetten – Bernbach 57 km

Ja, was soll ich sagen? Die Rückfahrt bei schönstem Sonnenschein und angenehmen Temperaturen verlief komplett ereignislos. Wir bogen in Steinfeld auf eine kleine schmale Straße ab und fuhren auf der deutschen Seite entlang der Grenze durch den *Bienwald* nach *Neuburg* und nahmen dort die Rheinfähre nach *Neuburgweier*. Dass es in dem *Bienwald* in dieser doch recht abgelegenen Gegend auch eine Siedlung mit Gastwirtschaft, die *Bienwaldmühle*, gab und weiterhin noch gibt, sah damals zum ersten Mal.

Bei der kurzen Strecke waren wir bereit gegen Mittag Zuhause. Nur zweimal Kupplung nachstellen und sonst keine weiteren Reparaturen? ...und das auf insgesamt ca. 340 km ? Na ja viele Kilometer waren es diesmal nicht, aber vielleicht habe ich die Leidenszeit meiner *NSU* doch überstanden. Die nächste *BMT* in *Riedlingen* wird es zeigen, ganz bestimmt!

