



REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

Inhaltsangabe:

15. NSU-BMT	14. – 17. 05.2015	15. BMT Riedlingen ca. 605 km2
Vorbereitungen			2
Do. 14. Mai 2015	Bernbach – Riedlingen	ca. 160 km	4
Fr. 15. Mai 2015	Riedlingen – Alb Gold – Riedlingen	ca. 105 km	10
Sa. 16. Mai 2015	Riedlingen – Birnau – Uhdlingen – Riedlingen	ca. 168 km	16
So. 17. Mai 2015	Riedlingen – Haigerloch – Gernsbach – Bernbach	ca. 172 km	25



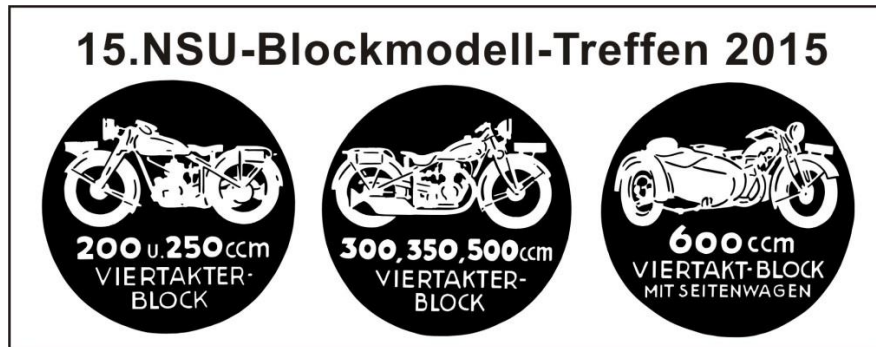
REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

15. NSU-BMT 14. – 17. 05.2015 15. BMT Riedlingen ca. 605 km

Vorbereitungen



Termin: 14.–17. Mai 2015

Ort: „zu den NSU-Wurzeln“ in Riedlingen / Donau

Liebe NSU Blockmodellfreunde,

Wir möchten Euch zu unserem 15. NSU Blockmodell-Treffen nach Riedlingen herzlich einladen.

Unser Treffen findet vom 14. bis 17. Mai 2015 statt.

Alle aktiven Blockfahrer, aber auch diejenigen, die noch in der Restaurierung stecken, sind herzlich eingeladen, gerne auch mit Familien.

Nachfolgende Ausschreibung informiert Euch über die Modalitäten. Unser Treffen führt uns zu den Wurzeln der Firma NSU. Das erste Kapitel der NSU Geschichte begann nämlich nicht in Neckarsulm, sondern in Riedlingen an der Donau. Hier gründeten 1873 die Mechaniker Christian Schmidt und Heinrich Stoll eine Werkstatt zur Herstellung von Strickmaschinen. Nachdem in Riedlingen die Platzverhältnisse beengt und nicht erweiterbar waren, verlegte Christian Schmidt 1880 die "Mechanische Werkstatt für Strickmaschinen" nach Neckarsulm. Originale Schauplätze in Riedlingen werden wir uns ansehen.

Außerdem werden Euch mehrere Ausfahrten im Raum Schwäbische Alb / Bodensee diese schöne Landschaft näherbringen

Meldet Euch bitte rechtzeitig an.

*Viele Grüße vom Organisationsteam
Michael Walz und Andi Jankowitsch*



REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

Die offizielle Einladung für das 15. Blockmodell-Treffen bereits kam im Ende Juli 2014. Wir hatten uns ja am Abschiedsabend der 14. BMT als Teilnehmer des nächsten Treffens in Riedlingen vormerken lassen.

Da hatten sich *Michael* und *Andi* mächtig ins Zeugs gelegt, denn in der Anmeldebroschüre war auch schon der gesamte geplante Ablauf aufgelistet:

Ablauf:

Donnerstag, 14.5. (Feiertag)

- Anreise
- Begrüßung um 19 Uhr im Hotel

Freitag, 15.5.

- Fahrerbesprechung 9.00 Abfahrt 9.15 (Vollgetankt)
- Fahrt über die Schwäbische-Alb und das Lautertal
- kleine Pause auf halber Strecke
- NEU: bei allen Ausfahrten werden wir dieses Mal eine 2. Fahrgruppe einrichten für diejenigen, die mit kleineren Modellen fahren oder die es gemütlicher angehen lassen wollen. Wir treffen uns alle aber immer wieder an den Pausenstationen!
- Ankunft circa 13.00 bei Nudelfabrik Alb-Gold, dort kurze Besichtigung (<http://www.alb-gold.com/de/aktuelles>)
- Danach Essen bei Alb-Gold im Restaurant Sonne; sehr günstige Preise und gute Qualität.
- Danach Weiterfahrt nach Riedlingen, Ankunft circa 16.30 Riedlingen
- gemeinsames Abendessen im Hotel Brücke

Samstag, 16.5.

- Fahrerbesprechung 8.30
- Abfahrt 8.45 zur Waagmühle (Ursprung NSU) 2 min. vom Hotel entfernt
- Aufstellen vor der Mühle Presse / Fototermin
- Abfahrt 9.15 über das Donautal an den Bodensee
- Kurzer Rast am Kloster Birnau mit Top Aussicht auf den Bodensee
<http://static.panoramio.com/photos/large/25713673.jpg>
- Ankunft 13.00 im www.traktormuseum.de, Besichtigung des Museums, Mittagessen am Museum
- circa 15.00 Uhr Rückfahrt nach Riedlingen
- Ankunft circa 17.00 Riedlingen
- 19.00 Abendessen im Feuerwehr-Museum in Riedlingen. (*Wichtig: das Abendessen findet nicht im Hotel sondern im Feuerwehr-Museum statt. Für jede/n Teilnehmer/in mit Nennung ist 1 Essen reserviert. Kosten im üblichen Rahmen, können wir Euch aber erst vor Ort genau sagen. Wir fragen auch am Donnerstagabend ab, wer außerhalb der Nennung gerne zusätzlich am Essen im Museum teilnehmen möchte*)

<http://www.feuerwehrmuseum-riedlingen.de/>

In dem Museum befindet sich das sog. Florianstüble, welches von der Aufmachung wie eine alte Gastwirtschaft gestaltet ist: urige Tische und Essen mit altem Silberbesteck.

- Danach Dia-Vortrag von Loisel und Karle, die mit ihren D-Rädern die Tour Berlin-Ägypten-Berlin gemacht haben.

Sonntag, 17.5

- Gemeinsames Frühstück
- Verabschiedung & Abreise

So meldeten wir uns bereits Anfang August 2014 für das 15. BMT an und buchten auch gleich ein DZ im vorgeschlagenen Hotel „Brücke“.



Martin Hofmann 1974 – 2024

Damit hatte ich nun noch einige Monate Zeit meine *NSU* auf Vordermann zu bringen. Da die vorherige 340 km Tour zum 14. *BMT* und die wenigen kleinen Ausfahrten im Sommer ohne weitere Komplikationen verlaufen waren, machte ich mir da aber wenig Sorgen. Die Lichtmaschine die mir *Osterhaus* bereits mehrmals repariert hatte, sollten doch nun endlich das halten was „er“ mit versprochen hatte. Ansonsten war nur noch der kleine Ölfleck unter der Ölpumpe lästig. Trotz diverser neuer Dichtungen aus verschieden dickem Dichtungspapier waren an den vier Gewindebolzen ständig Öltropfen, die so nach 12 – 24 Stunden auf den Boden tropften. Das Öl lief offensichtlich an den Gewindestangen entlang. Da halfen weitere Versuche mit neuen Dichtungen der Abdeckplatte wohl nichts.

Auf der *Veterama 2014* hatte mir *Franz* an seinem Messe-Stand erklärt, dass er für das Problem eine Lösung hätte. Ein einfacher Metallwinkel mit Konterschrauben hätte bei ihm das ewige Tropfen abgestellt. Da die paar Tropfen Öl wirklich nicht tragisch waren, denn ich hatte ja eine flache Auffangwanne unter dem Motorrad platziert, hatte ich aber *Franz's* Problemlösung auf der Heimfahrt schon wieder vergessen. Erst als ich im April 2015 meine *NSU* wieder fahrbereit machte, fiel mir der Tipp von *Franz* wieder ein. So schrieb ich ihm eine E-Mail mit der Frage, ob er den von ihm beschriebenen Winkel in seinem Sortiment hätte. Falls nicht, täte es auch eine einfache Skizze.

Was soll ich sagen, ...nach nur 3 Tagen lag der Winkel bei uns im Briefkasten. Ich montierte ihn auch gleich und prüfte alle paar Tage das Resultat. Die Abdeckung der Ölpumpe war nun tatsächlich dicht. So konnte ich mich bei *Franz*, ca. 14 Tage nach meiner Anfrage, für seine schnelle unbürokratische Hilfe bedanken.



Was sich mir aus heutiger Sicht nicht erschließt, ist die Funktionsweise dieses Winkel und seiner seitlichen Konter-Schrauben in Bezug auf die Dichtigkeit. Vielleicht sollte ich mir dieses Konstrukt mal genauer anschauen? ... oder auch bei *Franz*, oder *Oliver* nachfragen?

Do. 14. Mai 2015 Bernbach – Riedlingen ca. 160 km

Mit *Manfred & Gudrun* hatten wir bereits auf dem 14. *BMT* verabredet, dass wir gemeinsam auf Achse zu dem 15. *BMT* in *Riedlingen* fahren werden. Er mit (seiner) *Gudrun* im Beiwagen seiner *NSU 601TS* und wir wie gehabt. *Gudrun* auf ihrer *BWM R24* und ich mit meinem *NSU 601TS* Gespann.

Mit *Manfred & Gudrun* hatte, wir ausgemacht, dass sie zu einem kleinen zweiten Frühstück so gegen 10:00 h bei uns eintreffen sollten. Die Strecke von *Wernersberg* nach *Bernbach* beträgt ungefähr 70 km.

Das bedeutete ca. 1¼ h Fahrzeit für die Beiden. Wenn sie also so um 8:00h daheim losfahren würden, dann sollte es passen ... und es passte! Kurz vor 10:00h hörten wir das uns wohlbekannte Knattern seines *501TS* Gespanns.

Frühstücken wollte sie nichts, aber zu einem zweiten Kaffee und Plausch bzgl. der geplanten Strecke war dann doch noch Zeit. Bundesstraßen wollte ich so gut es ging vermeiden.





REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

Auf Grund der frühen detaillierten Information von *Andi & Michael* konnte ich *Manfred* auch schon meine Routenplanung vorlegen:

Donnerstag	14.05.2015	Bernbach – Riedlingen	160 km
Freitag	15.05.2015	Rundfahrt (Alb-Gold)	101 km
Samstag	16.05.2015	Rundfahrt (Bodensee)	167 km
Sonntag	17.05.2015	Riedlingen – Bernbach	172 km



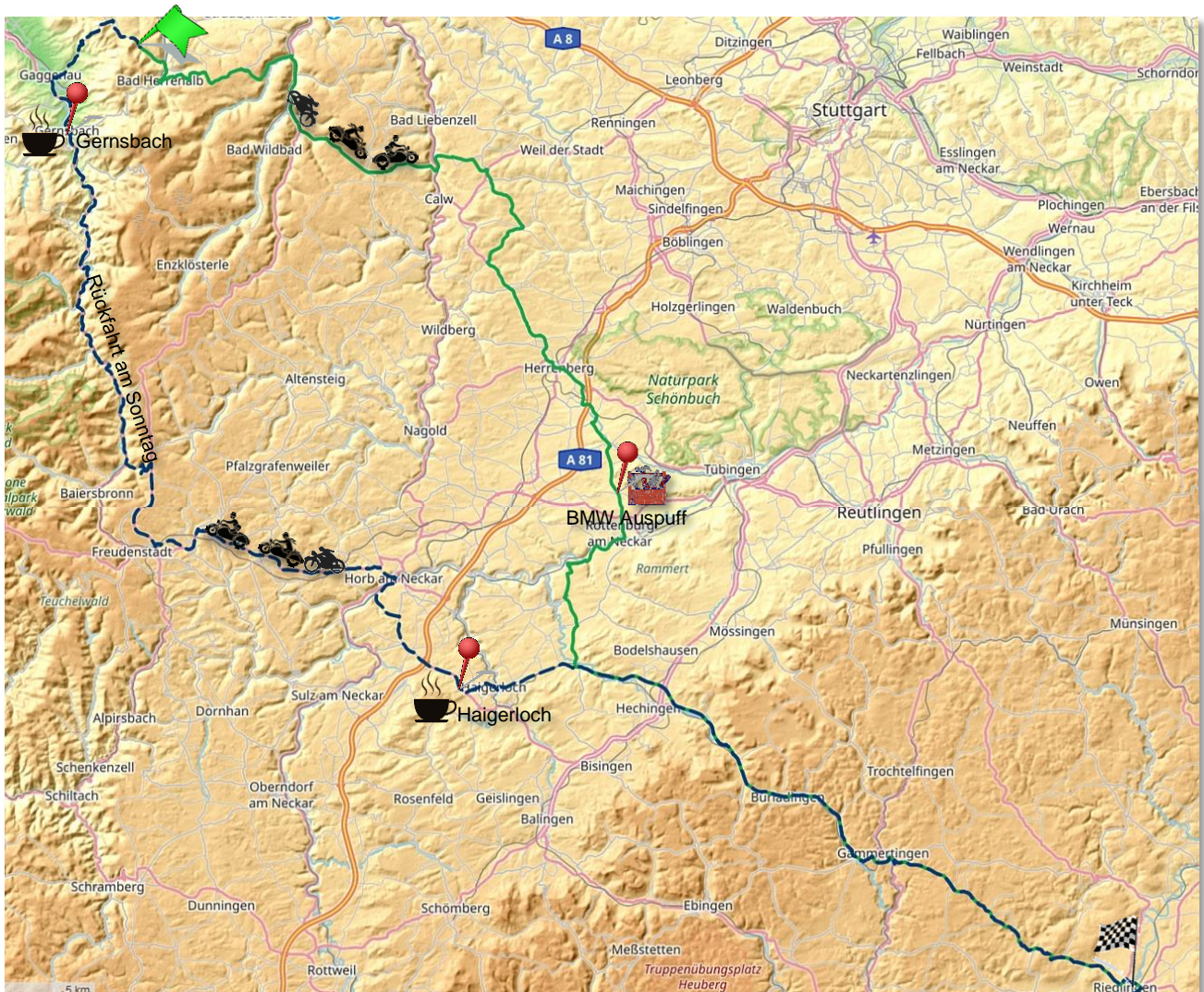


REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

Wir hatten bereits unser Gepäck im meinem Beiwagen verstaut. So konnten wir ohne weitere Wartezeit um 11:00h zu unserer gemeinsamen Tagesetappe aufbrechen.



Die ersten 40 km waren einfach, da ich die Strecke nach *Hirsau* und *Neuhengstett* auswendig kannte. Aber ab *Althengstett* erreichten wir ein für mich relativ unbekanntes Terrain. Ab da musste ich dann des Öfteren auf die Karte schauen, damit wir auf den kleinen Nebenstraßen, ohne die üblichen Fernziel-Hinweise, richtig abbogen und auch weiterhin in die gewünschte Richtung fuhren.

Wir waren ca. die Hälfte der Strecke gefahren, als *Gudrun*, die mit ihrer *BMW* traditionell die hintere Position eingenommen hatte, mich zu mir aufschloss und heftig gestikulierend mich zum Anhalten aufforderte. Ihre *BMW* klang dabei irgendwie lauter als meine *NSU*?? Konnte das sein, oder hatte ich mich getäuscht?

Bei der nächsten Möglichkeit, zirka 300 m weiter, bei einer gekiesten Feldwegabzweigung, hielten wir an. Es war auch ohne ihre Erklärung schnell klar, warum *Gudrun* diesen Halt dringen angefordert hatte. Die *R24* rührte und knatterte, fast so laut wie ein *Lanz-Bulldog*. Ihre *BMW* hatte nämlich den Schalldämpfer verloren. Da war die Befestigungslasche des Dämpfers (*erneut*) abvibriert und die Klemmung auf dem Krümmer-Rohr mittels einer Rohr-



Martin Hofmann 1974 – 2024



schelle war offensichtlich nicht fest genug, um den Dämpfer in Position zu halten. Der Grund für die schlechte Klemmung war der Krümmer-Umbau auf ein VA2 Rohr in späten 1980er Jahren. Die Edelstahlrohre besitzen gegenüber den Standard Auspuffrohren im Durchmesser ein geringes Untermaß von ca. ca. 1mm, was eine Klemmung schwierig macht. Um das 1 mm Spiel auszugleichen und eine Klemmung zu erreichen, säge ich seither zwei tiefere Schlitz in das Dämpferendrohr und bastelte zusätzlich eine Reduzierung des Innendurchmessers aus einem dünnen Blech. In der Regel benutze ich dafür das Blech einer alten LAVAZZA-Kaffeedose. Das Material hat mit 0,5 mm die ideale Stärke um den Spalt zwischen Krümmer und

Dämpfer zu minimieren und lässt sich mit einer Schere gut zurechtschneiden. Ein breiter Streifen von diesem Blech gehört schon seit Jahrzehnten zu meinem permanenten Ersatzteile-Sortiment in der Bord-Werkzeug-Kiste im Beiwagen.

Leider war es nicht das erste Mal, dass die Aufhängung des *BMW* - Dämpfers durch Vibration abgebrochen ist. Aber verloren hatte wir ihn noch nie. Ich habe noch einen alten Dämpfer mit erneut angeschweißter Lasche in meinem Ersatzteileregale liegen. Für den nächsten Notfall tut's der auch. Die heutigen Nachbauten (ca. 240,-€) sind leider gewinn-maximiert gefertigt. Meine diesbezüglichen Erfahrungen sowohl bei der *R24* seit 1975 und seit 2003 auch mit der *R23*, sind vielfältig, aber selten positiv: Laschen brechen ab (*mindestens schon 3x*), Laschen-Bohrung sitzt zu tief, bzw. der Winkel ist falsch angebracht, so dass man die Befestigungs-Schraube nur von hinten durchführen kann, weil der Sechskant-Kopf nicht am Dämpferrohr vorbei passt, ... und dann noch das schnelle Rosten. Selbst in der Garage setzen sie Rost an! Das war früher besser ☺



Ich fragte *Gudrun* warum sie nicht gleich angehalten habe, als der Auspuff verloren ging. Aber, sie hatte es offensichtlich gar nicht sofort bemerkt. Erst als ein Autofahrer sie überholte und mit wildem Händefuchteln darauf aufmerksam machte, hielt sie an. Erst da hat sie den Verlust gesehen. *Gudrun* wunderte sich davor nur, warum ihre *BMW* auf den letzten 1 bis 2 Kilometern plötzlich das Gas schneller annahm und so laut geworden war. Der nette Autofahrer hat ihr dann auch noch gesagt, dass es kurz nach dem letzten Kreisverkehr passiert sei. Da wir beide vorausfahrende Gespann-Fahrer von dem Vorgang nichts mitbekamen, ist *Gudrun* erstmal so schnell sie konnte hinter uns hergefahren, um uns Bescheid zu geben.

Während die anderen drei warteten, fuhr ich die 3 bis 4 km bis zum Kreisverkehr zurück. Und tatsächlich keine 25 m von ihm entfernt lag der *BMW* Dämpfer mit abgerissener Lasche im Gras neben der Straße. Er war sogar noch ziemlich warm. Der dünne Blechstreifen, der zur Reduzierung des Innendurchmessers zum Krümmer, fehlt allerdings.



REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024



neuer LAVAZZA Blechstreifen

Zurück bei den drei Wartenden machte ich mich gleich ans Werk. Wir waren es ja schon gewohnt, dass es keine Ausfahrt ohne Reparatur gibt. Und die Lösung dieses Problems lag hier auf der Hand. Es war in ca. 30 Minuten relativ einfach zu beheben. Etwas „LAVAZZA“-Blech für die neue Manschette. Dann noch ein paar Zentimeter Draht damit man den Auspuff wieder am Rahmen befestigen und in Position halten konnte. Damit man dabei den Lack nicht zu sehr stresste habe ich das Rahmenrohr vorher noch mit unserem Allzweck-Helfer, dem Tesa-Gewebeband geschützt. Bereits im April 1983 hatten wir mit diesem Gewebeband, auf der Rückfahrt vom *Florenz-Treffen*, den Auspuff von *Franzls DKW* am Motorradrahmen fixiert. Es hatte bis *München* und

dazu noch das restliche Jahr gehalten. Das behauptet zumindest der *Franz*. Und exakt dieses, weit über 30 Jahre alte Gewebeband, habe ich immer noch in meiner Werkzeugkiste. Vielleicht wird es bald mal Zeit ein neues einzupacken? Aber ich bezweifle, dass die neuen Gewebebänder die alte Qualität besitzen und auch noch nach 30 Jahren kleben.

Natürlich war diese Situation auch eine willkommene Gelegenheit Witze über die Zuverlässigkeit von *NSU* zu reißen. Beide Blockmodelle liefen (*aktuell & ausnahmsweise*) problemlos, nur wegen der *BMW* mussten wir diese Zwangspause einlegen! Naja, eigentlich war das alles nur eine Spätfolge meiner Basteleien, auch wenn diese bereits Jahrzehnte zurücklagen. Unsere beiden Mitfahrer aus der *Pfalz* ertrugen die Reparaturpause mit stoischer Geduld. Ich schätze die gesamte Aktion, inkl. Reparatur, hatte so ungefähr eine Stunde in Anspruch genommen. Gegen 14:15h konnten wir uns Reise mit notdürftig montiertem *BMW* Dämpfer fortsetzen. Wir hatten noch etwa 2 Stunden bis zum Ziel.



Bördelarbeit am Auspuff

... was gibt's den da zu schimpfen?

Die Sonne schien, die drei Motorräder liefen nun problemlos. Wir kamen gut voran. Was will man mehr? Für mich war die Welt wieder in Ordnung. ... aber nur bis wir durch eine etwas längere Unterführung fuhren. In der Abschattung des kurzen Tunnels da sah ich das altbekannte Malheur! Leuchtete nun doch schon wieder meine vermaledaite Ladekontrollleuchte auf. Bei dem hellen Sonnenlicht war mir das vorher gar nicht aufgefallen. „So ein Mist !!!“ Wie lange die Lichtmaschine wohl schon defekt war? Es waren noch etwa 20 km bis zum Treffpunkt in *Riedlingen*. Da wollte ich jetzt zum erneut notwendigen Lichtmaschinen-Wechsel auch nicht mehr anhalten. Aber es hat mir gewaltig gestunken, dass die LM schon wieder ihren Geist aufgegeben hatte.

Bei dem hellen Sonnenlicht war mir das vorher gar nicht aufgefallen. „So ein Mist !!!“ Wie lange die Lichtmaschine wohl schon defekt war? Es waren noch etwa 20 km bis zum Treffpunkt in *Riedlingen*. Da wollte ich jetzt zum erneut notwendigen Lichtmaschinen-Wechsel auch nicht mehr anhalten. Aber es hat mir gewaltig gestunken, dass die LM schon wieder ihren Geist aufgegeben hatte.



Unser Begrüßungskomitee: Katrin & Lore



REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

Kurz vor 16:00h kamen wir am Hotel „Brücke“ an. Wir waren natürlich nicht die Ersten. *Katrin & Lore* hatten uns gleich freudig begrüßt. Neben *Edi & Lore*, *Heinz & Dorothee*, *Lutz & Katrin*, *Herbert & Ingrid*, waren auch bereits *Gerald & Petra* eingetroffen. *Andi und Michael* als Organisatoren, sowie *Tibor und Robert* waren bestimmt auch irgendwo. Vielleicht waren sie noch, mit Teilnehmern, die schon Tags zuvor angereist waren, auf einer kleinen Tour ins Hinterland.

Während *Gudrun* im Hotel das Zimmer bezog, habe ich mich, nach dem der *NSU*-Auspuff etwas abgekühlt war, gleich dran gemacht die Lichtmaschine zu tauschen. So ärgerlich das Thema war, aber nach all den unzähligen Wechseln der *B-145 LS* Lichtmaschinen in den letzten 20 Jahre, hatte ich ja schon Routine darin. Ich konnte nur hoffen, dass mein *B-145 LS* Ersatz, der auch von *Fa. Osterhaus* überholt worden war, die nächsten Tage unbeschadet übersteht.

Nach einer kurzen Probefahrt um den Block war ich zufrieden, denn meine *NSU* war wieder einsatzbereit. Nun konnte ich mich, zusammen mit den anderen, bei einem kühlen Bier endlich etwas entspannen. Die Stimmung war, wie immer bei den Treffen, sehr gut.

Nach dem erfolgreichen Wechsel der Lichtmaschine ging es auch mir wieder gut



Zum Abendessen war die Gaststube im Hotel gut gefüllt. Da waren wir doch fast schon vollzählig. Allerdings vermissten wir *Gabi & Jochen*, die aber dieses Mal leider nicht dabei waren.

Michael begrüßte uns und verkündete weitere Details zu dem Ablauf der nächsten beiden Tage. Ich glaube *Manfred & Gudrun*, so wie *Gudrun & meinereiner* waren mal wieder unter den Letzten die zu Bett gingen. Wir freuten uns schon auf die morgige Ausfahrt, auch wenn die Wetteraussichten nicht rosig waren.



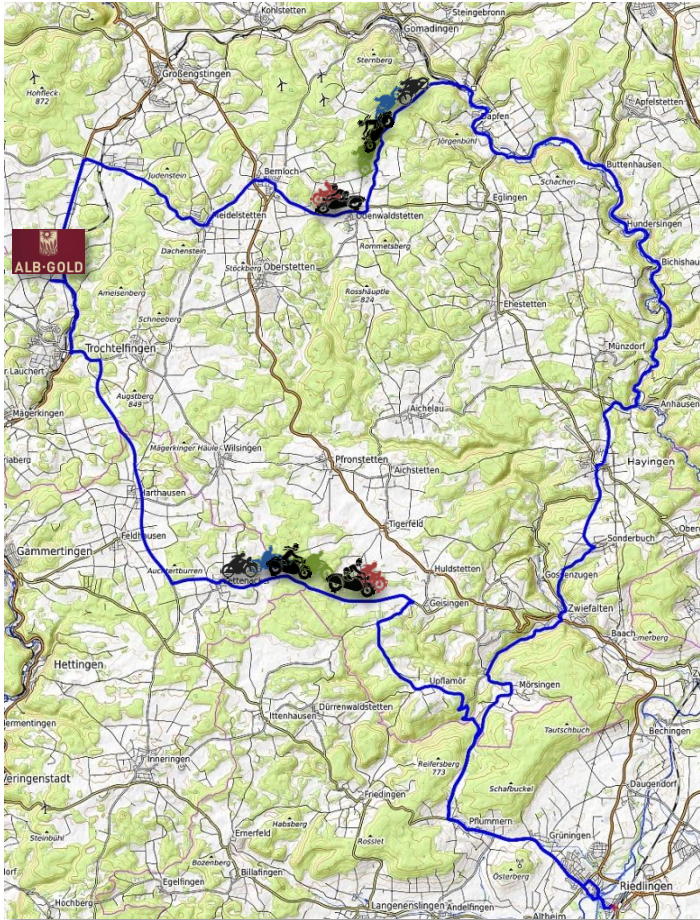


REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

Fr. 15. Mai 2015 Riedlingen – Alb Gold – Riedlingen ca. 105 km



Das Hauptthema beim Frühstück war das miese Wetter. Wie vorhergesagt hatte es sich tatsächlich eingetrübt und graue bis dunkelgraue Wolken hingen tief über der Stadt. Nach dem gestrigen sonnendurchfluteten Tag, hatte ich diesen krassen Wetterwechsel wirklich nicht erwartet.

Die Fahrerbesprechung war 8:45h angesetzt. Um 9:00h wollte *Michael* bereits Abfahren.

Es waren inkl. der 3 Begleitfahrer insgesamt 45 Motorräder die man unter eine Hut bringen musste. *Michael* hat es daher so organisiert, dass er drei Gruppen gebildet hat, die jeweils einen Farb-Code bekommen hatten. Jeder bekam einen kleinen runden Aufkleber in der Farbe seiner Gruppe, den man auf die Scheibe der Lampe klebte. So konnte man mit einem kurzen Blick die Teilnehmer leicht zuordnen.

Die Zusammenstellung der Gruppen und die Idee dahinter war folgende:: Die **gelbe** Gruppe mit 12 Teilnehmern bestand aus den Blockmodellen mit geringerem

Hubraum wie die 201TS von Heinz, oder die 301T von Dieter und einigen 501T Fahrzeugen aus den frühen Produktionsjahren. Sie sollten eigentlich als Erste abfahren.

Mit etwa 10 Minuten Abstand sollten die 15 Teilnehmer der **grünen** Gruppe auf die Strecke geschickt werden. In dieser Gruppe waren, neben dem 1928er 501S Gespann von *Adolf*, nur 501T und 501TS Modelle verortet.

Die **blaue** Gruppe hatte mit 17 Fahrzeugen die Meisten Teilnehmer. Hier waren neben mehreren 500 cm³ Maschinen bis Baujahr 1934 auch die drei einzigen 601TS untergebracht und natürlich auch *Gudruns* 1949er BMW R24. Aber *Gudrun* entschloss sich bei den Wetteraussichten doch lieber bei mir im Beiwagen mitzufahren. Außerdem wollten wir meine *Tesa-Band-Hilfs-konstruktion* der BMW-Dämpferbefestigung nicht zu sehr stressen. Es gab nun aber doch einige Teilnehmer, welche bei den tristen Wetterverhältnissen lieber nicht mitfahren. So schaute uns auch *Heinz* bei der Abfahrt zu und schonte seine kleine 201TS. Ich denke, dass gerade mal die Hälfte der 45 Teilnehmer bei dieser Regentour teilnahm.





REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

Damit war auch die Organisation der drei farbigen Gruppen über den Haufen geworfen. *Michael* disponierte um und teilte uns nun in zwei 11er Gruppen ein. Wir begaben uns, etwa



Die erste Gruppe macht sich abfahrtbereit ...

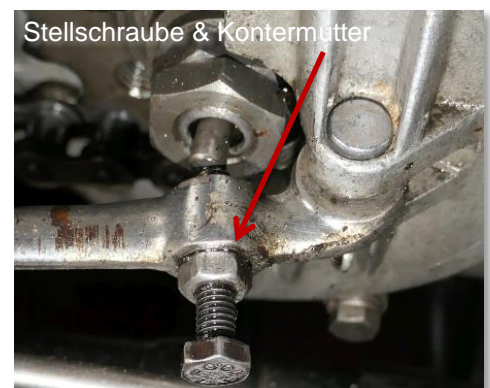


... 10 Minuten später fahren wir los

10 Minuten nach der Abfahrt der ersten Gruppe, auf den feucht-nassen Weg. Der anfängliche Nieselregen wurde nun auf den nächsten 10-15 km leider etwas stärker. Ich weiß es nicht mehr, ob der Stopp nach einer ½ Stunde eingeplant war, oder ob er dem feucht-nassen Wetter geschuldet war, oder es einen ganz anderen Grund hatte. Zumindest war er weder in dem offiziellen Ablaufplan, noch in der Routenkarte vermerkt. Bei *Hayingen* hielten wir auf einem Parkplatz bei einem Supermarkt mit einem angebauten Bäckerei-Café an, damit sich die Leute einen Kaffee zum Aufwärmen gönnen und sich ggf. noch regenfester anziehen konnten. Bei mir war es aber schon zu spät. Trotz spezieller Motorrad-Regenjacke und Regenhose kroch der Nieselregen in jede Ritze und lief mir bereits über den Kragen den Rücken und die Brust hinunter. Auch meine Stiefel waren leider nicht wasserdicht, obwohl ich sie Zuhause noch dick mit Schuh-Fett eingecremt hatte. Ich hatte zwar auch Gummi-Füßlinge zum Überziehen dabei, hatte aber bei der Abfahrt nicht erwartet, dass das Spritzwasser durch die Nähte in meine Stiefel eindringt. Mir stand schon kurz nach der Abfahrt das Wasser in beiden Stiefeln. Selbst *Gudrun* im Seitenwagen, die sich zusätzlich mit der Beiwagen-Abdeckplane vor dem Regen schützen konnte, war schon pitsch-patsch nass. Das Wasser, welches an ihr und der Beiwagendecke abtropfte kroch auch bei *Gudrun* bis in den Beinbereich. Sie wollte sich unter den widrigen Bedingungen nicht aus dem Boot schälen und blieb so während des etwa 15 minütigen Aufenthalts sitzen.

Ich nutze den kurzen Stopp auf dem Parkplatz, um (*mal wieder*) meine Kupplung nachzustellen. Kaum das wir unterwegs waren konnte ich plötzlich nicht mehr komplett auskuppeln, was bei Stopps an Ampeln und Kreuzungen äußerst lästig war. Den für die Korrektur notwendigen 10er Gabelschlüssel hatte ich noch, vom letzten Vorfall bei der 14. *BMT*, griffbereit in meiner Jackentasche.

Warum es bei meiner *NSU*, und das schon seit Jahren, immer mal wieder auftritt, obwohl die Kontermutter an der Druckschraube ihren Job tut, kann ich wirklich nicht vernünftig erklären. Es ist und bleibt für mich ein Phänomen. Vor Allem war es dann in den allermeisten Fällen so, dass ich die Korrektur ein paar Tage später wieder rückgängig machen musste, weil dann bei Steigungen bzw. Belastungen die Kupplung durchdrehte. Die Drehzahl stieg, aber die Übertragung auf das Hinterrad, sprich die Beschleunigung, war um einiges geringer als bei korrekter Einstellung.





REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

Nun ging es durch das wunderschöne, *Große Lautertal* mit einer Traumstraße für Motorradfahrer. Aber der permanente Regen machte leider alle positiven Gefühle zu Nichte!

So gibt es von der Weiterfahrt nach *Trochtelfingen* zur Nudelfabrik „Alb-Gold“ außer „Niesel-Regen-Niesel“ nichts zu berichten. Es wollte einfach nicht aufhören. Mal mehr, mal weniger, aber ein Ende war nicht in Sicht. Wir fuhren nun im Pulk hintereinander her. Ich schaute immer wieder in der Hoffnung zum Himmel, dass sich da vielleicht doch ein „*Lichtblick*“ zeigen würde. Dem war aber leider nicht so. So konnten wir die pittoreske Landschaft & kurvenreiche Straße des *Lautertals* nicht so genießen, wie es an einem sonnigen Tag gewesen wäre.



Völlig durchnässt kamen wir bei der Nudelfabrik an. In dem Wendekreis vor dem Haupteingang stellten wir unsere Mopeds ab. Manche schützten sie notdürftig mit Planen und Plastiktüten gegen den immer noch vom Himmel fallenden Regen.

Ich platzierte eine Plastikschaale über Einfüllstutzen am Tank und brachte über meinem Vergaser das Regenschutz-Mäntelchen an. Beides hatte mir in den gesamten letzten Jahren schon wertvolle Dienste geleistet hatte.



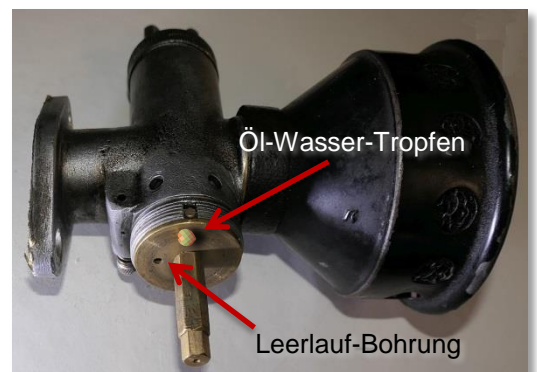
Ich platzierte eine Plastikschaale über Einfüllstutzen am Tank und brachte über meinem Vergaser das Regenschutz-Mäntelchen an. Beides hatte mir in den gesamten letzten Jahren schon wertvolle Dienste geleistet hatte.



Nun noch ein kurzer Rückblick warum ich den mobilen Vergaserregenschutz benötigte: 1992, nach dem Wechsel vom originalen 1935er Dreigang auf den 1936er Viergang-Motor, bekam ich des Öfteren Probleme bei der Gasannahme. Es war Monate nach dem damaligen Umbau da



verlor meine Maschine, ab und zu an Leistung. Natürlich schwächelte der Motor dummerweise immer gerade in den Situationen, in denen man eigentlich die Motorenkraft benötigte. So trat es am Ausgang von engeren Kurven auf, exakt dann, wenn man wieder Beschleunigen wollte, oder noch öfter wenn man Bergauf fuhr. Ging es dann wieder geradeaus, bzw. eben oder bergab, erholte sich die Maschine und nahm das Gas dann wieder wie gewohnt an. Es war wie verhext. Ich versuchte damals monatelang alles Mögliche um den Grund der temporären Leistungsverluste zu finden. Es war nach gut einem Jahr Suchen und Fluchen, in 1994, als unser Freund *Helmut*, mit dem wir damals von *Bayern* nach *Rheinstetten* gefahren waren und er die Problematik auf diesen 360 km mehrfach miterleben durfte, die Ursache fand. Er hatte einen mit Benzin & Öl umhüllten Wassertropfen innerhalb des Vergasers in dem Bereich der Leerlauf-Bohrung neben der Hauptdüse entdeckt. Wir haben den Tropfen mit einem Lappen entfernt und der Spuck war vorüber!





REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

Dieses Problem mit dem Wassertropfen im Vergaser trat immer nach Regentagen auf. Damals hatte ich noch keine Garage, also stand die *NSU* eigentlich immer draußen. Bei dem originalen Dreigang-Motor war das aber nie ein Problem! Was nun wirklich perfide war, war der Fakt, dass man nach diesen Regenschauern auch noch ein paar Tage, bzw. 100 km bis 200 km fahren konnte, ohne dass das Phänomen auftrat. Daher fehlte mir Anfangs der Bezug zu dieser Ursache. Regenfahrten selbst bereiteten nie ein Problem, sondern immer nur die Standzeiten im Regen.



Vielleicht ist die Vergaserposition bei dem Viergang-Motor eine andere und dabei so ungünstig, dass nun Wassertropfen, die am Tank und/oder Sattel herunterliefen, über die vier, seitlich angebrachten Luftlöcher in den Vergaser eindringen konnten. Offensichtlich wurde dann manchmal so ein Wassertropfen im Bereich der Nadeldüse von einem hauchdünnen Film aus Benzin und Öl umhüllt. So konnte er nun weder verdampfen, noch wurde er, auf Grund der erhöhten Oberflächenspannung durch die Nadeldüse eingesaugt und zerstäubt.

Exakt in dem Bereich, wo sich der Öl-Wasser-Tropfen bildete, befindet sich auch die Bohrung für das Standgas. Das Standgas ist wichtig für die Grundversorgung des Motors mit Sprit und macht wohl 25-30% des Verbrauchs aus. Warum sich der Tropfen, bei Kurven-, bzw. Bergauf-Fahrt, gemüßigt sah sich exakt auf die Standgasbohrung zu legen und sie dadurch für den Sprit zu blockieren kann ich nicht sagen. Aber was ich sagen kann ist, dass meiner *NSU* schlagartig 25-30% Leistung fehlten und das überwiegend dann, wenn man sie dringend benötigte! Kleine Ursache – große Wirkung.

Da ich anfangs nicht wusste wo das Wasser herkam hatte ich vorsichtshalber auch den Tankstutzen mit einer Abdeckung vor eindringendem Wasser geschützt. Durch die Entlüftungsbohrung im Tankdeckel hätte rein theoretisch ja auch Wasser über den Tank in den Vergaser eindringen können. War damals so ein Gedanke. Heute glaube ich dies nicht mehr. Trotzdem nutze ich die Tank-Abdeckung weiterhin, denn sicher ist sicher!

Wir waren zwar als Gruppe angemeldet, aber die Empfangsdame im Kundenzentrum der ALB-GOLD Nudelfabrik staunte nicht schlecht, als die Horde verummelter, wassertriefender Motorradfahrer in die Halle trat. ... und da kamen da im-



mer noch mehr und mehr....

Wir bekamen eine kleine Ecke zugewiesen, wo wir uns entkleiden und unsere nassen Klamotten ausbreiten konnten.



REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

Heinz und die anderen, welche bei dem Regen ihr „Moped“ stehen gelassen hatten, haben Fahrgemeinschaften gebildet und waren mit dem Auto zu dem Treffpunkt gefahren. Eigentlich war eine Betriebsführung, bzw. Werksbesichtigung eingeplant, welche aber sprichwörtlich „ins Wasser“ fiel. Ob aus technischen, oder organisatorischen, oder gar hygienische Gründen, ist mir nicht mehr bekannt. So bekamen wir im hauseigenen Kino nur ein Werbefilm zu sehen, konnten aber anschließend unserem zugewiesenen Werksführer auch noch Fragen zur Firmenphilosophie, den Produkten und der Produktion stellen.

In dem im Werk integrierten „Nudel“-Restaurant „Sonne“ nahmen wir unser Mittagessen ein. Hier lief zu unserem Glück die Heizung auf volle Pulle. So konnten wir während der Mittagspause zumindest einige Kleinteile wie Handschuhe, Nierengurt und Halstücher trocknen. Manche hatten sogar ihre nassen Stiefel an die Heizung gestellt und wärmten die Füße an der warmen Heizung.



Ob beide Nudel-Tüten für Lore & Edi sind?

Anschließend schauten wir auch noch im angeschlossenen „Landmarkt“-Laden vorbei, in dem außer den obligatorischen Nudeln auch noch Wein, Honig, Eierlikör, Kräuter und andere lokale Leckereien angeboten wurden. Für uns Motorradfahrer war, schon aus Platzgründen, wenig Bedarf für die Angebote. Aber es war da noch die Gruppe dabei, die mit dem Auto gekommen waren. Sie konnten ggf. ja Einkäufe

entgegen- und mit zum Hotel zurücknehmen. Diesen Service hatte einige dann auch genutzt. Auf den zum Werk gehörenden „Naturgarten“ mit Barfußpfad und Kinderspielplatz hatte aus durchaus verständlichen, überwiegend wetterbedingten Gründen niemand Lust.

Aber immerhin hatte es nach der 2 stündigen Pause aufgehört zu regnen. So gegen 14:30h machten wir uns für den Rückweg nach Riedlingen starkklar. Der Himmel war zwar immer noch Grau-grau-grau und die Straßen nass, aber man sah, dass sich „Petrus“ bemühte und ein Wetterwechsel zum Positiven bevorstand. In Riedlingen angekommen, gab es noch et-



Treffen bei der Waagmühle

was Verwirrung, da die direkte Zufahrt zum Hotel nicht mehr möglich war. Für das folgende Wochenende war ein Straßenjahrmarkt angesetzt. Es waren bereits mehrere Stände und Buden, u.a. auch vor unserem Hotel, aufgebaut und somit die Hauptstraße durch die Stadt für den Verkehr gesperrt. Wir mussten aber nur Michael folgen, der uns über kleinere Nebenstraßen von hinten zum Hotel leitete.

Um 17:30h trafen wir uns mit all den anderen an dem 200 m entfernten historischen Gebäude der „Waagmühle“. Dort hatten



REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

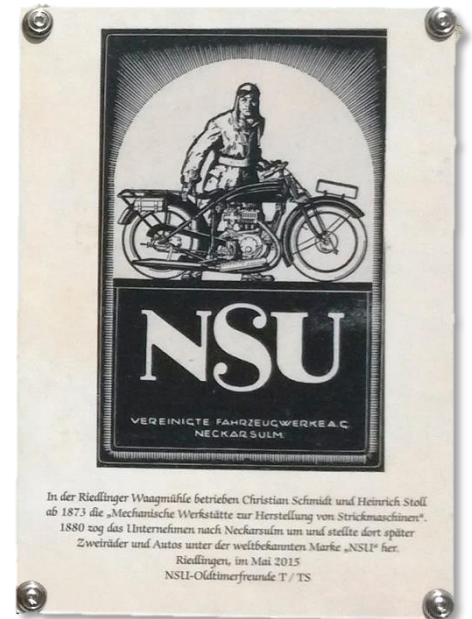
Michael und Andi bereits am Vortag eine Informationsplakette angebracht, auf der zu lesen war, dass die Geschichte der NSU-Werke, allerdings noch unter einem anderen Namen, hier in Riedlingen bereits 1873 seinen Anfang fand:

„In der Riedlinger Waagmühle betrieben Christian Schmidt und Heinrich Stoll ab 1873 die „Mechanische Werkstatt zu Herstellung von Strickmaschinen“ 1880 zog das Unternehmen nach Neckarsulm um und stellte dort später Zweiräder und Autos unter dem weltbekannten Namen „NSU“ her.

*Riedlingen, im Mai 2015
NSU-Oldtimerfreunde T/TS*

Nach dem kleinen Festakt, bei dem sich Michael nicht nur bei den Verantwortlichen der Stadt, sondern auch bei uns, den Blockmodellfahrern, bedankte, weil wir mit unserem Engagement (und der Gebühr für das 2015er BMT) es ihm ermöglichten diese Infotafel an der historischen, denkmalgeschützten Mühle zu befestigen.

Danach gingen wir zum Feuerwehrmuseum, welches keine 200m entfernt mitten in der Stadt in einem weiteren historischen Gebäude untergebracht war. Im Erdgeschoss des Museums befanden sich Fahrzeuge, Spritzen, Feuerlöscher, Löscheimer, Leitern und eine Ordensammlung. Im Obergeschoss konnten Helme, Paradewaffen, Handdruckspritzen, Uniformen und sonstige Werkzeuge bewundert werden. Der Clou dabei war, dass in dem alten Gemäuer auch das s.g. „Florian-Stüble“ mit Bewirtung gab, welches von Michael für unsere Truppe gebucht hatte. Es war natürlich für uns Oldtimerfreunde mit all den Ausstellungsstücken das perfekte



Hüblers Feuerwehrmuseum

Ambiente. Aber auch die Verköstigung war super.

Da am morgigen Samstag laut Wettervorhersage sich auch die Sonne wieder zeigen sollte, war die Stimmung nun wieder völlig gelöst und man hatte die heutige Regenfahrt schon so gut wie abgehakt.

Auf Grund der Wetterprognosen und der Annahme, dass alle bei Ausfahrt dabei wären, hat Michael angekündigt die ursprünglich geplante Aufteilung der 45 Fahrzeuge in drei Gruppen vorzunehmen. Die Fahrerbesprechung wurde auf 8:30h festgelegt.



Florian Stüble



REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

Sa. 16. Mai 2015 Riedlingen – Birnau – Uhldingen – Riedlingen ca. 168 km

Wir wurden schon recht früh durch eine ungewohnte Geräuschkulisse geweckt, welche von dem Aufbau der Marktstände herrührte, die für den weithin bekannten jährlichen *Riedlinger Trödelmarkt* vor dem Hotel aufgebaut und bestückt wurden. Das Wetter sah ganz passabel aus. Es war zumindest trocken und hell. Wir waren optimistisch, dass sich die Sonne im Laufe des Tages schon durchsetzen wird.

Um 8:30h trafen wir uns auf dem Hotelparkplatz den *Michael* in drei Abschnitte geteilt hatte. Damit er auch von allen gesehen und Gehört wurde stand er leicht er-



höht auf einem Stuhl. Er bat uns Fahrern ihre Fahrzeuge entsprechend der farbigen Einteilung, die wir bereits bei der Anmeldung bekommen hatten, zu stellen. Um 8:45h sollte die **blaue** Gruppe, zu der auch ich eingeteilt war, zuerst losfahren. So ganz konnte aber der ursprüngliche Zeitplan nicht eingehalten werden. Ich war zwar abfahrtbereit, aber andere mussten ihre Maschinen noch aus der benachbarten Garagen und Unterstellplätzen holen. 10 Minuten vor 9:00h hörten dann alle Teilnehmer konzentriert zu was *Michael* über die Gruppeneinteilung zu sagen hatte.





REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

Außerdem bekamen wir von ihm nochmals eine Übersicht des geplanten Tagesablaufs:

- **Programm für Samstag:**

- Fahrerbesprechung 8.30
- Abfahrt 8.45 über das Donautal an den Bodensee (Vollgetankt!!!!)
- Kurze Rast am Kloster Birnau mit Top Aussicht auf den Bodensee + Fototermin
- Ankunft circa 13.00 im Traktormuseum, Besichtigung des Museums (von uns bereits bezahlt), Mittagessen am Museum (jeder auf eigene Rechnung), Gebhardsweiler 1, 88690 Uhlldingen-Mühlhofen, Tel. 07556/928360
- circa 15.00 Uhr Rückfahrt nach Riedlingen
- Ankunft circa 17.00 Riedlingen
- > 18:15 bis 18:30: Abstellen der Motorräder in Michis Scheune (ca. 100 Meter vom Hotel, wird abgeschlossen; bitte aber dennoch beachten, dass vom Veranstalter keine Haftung übernommen werden kann)
- 19.00 wir laufen ab Hotel zum Abendessen im Feuerwehr-Museum, siehe „Freitag“
- Danach Dia-Vortrag von Luisel und Karle, die mit ihren D-Rädern die Tour Berlin-Ägypten-Berlin gemacht haben.



Durch ersten Besucher des angrenzenden Jahrmarkts hatten wir diesmal auch noch viel Publikum, welche die Ansammlung von so vielen alten Motorrädern bestaunten und uns beim Abfahren freudig zuwinkten.

Da für Heute trockenes Sonnenwetter angesagt war, entschloss sich Gudrun auf den ungeliebten Platz im Beiwagen zu verzichten und lieber mit ihrer BMW R24 zu fahren.

Kurz nach der Abfahrt kam nun endlich die Sonne zum Vorschein. Das war doch gleich an völlig anderes Gefühl auf trockenen Straßen und mit wärmerer Sonne. Ich freute mich auch schon auf den kurvenreichen pittoresken Abschnitt zwischen Sigmaringen und Beuron. Den kannten waren wir bereits aus früheren Jahren, als wir hier mit Freunden und vorher noch auch schon mit unseren „Mopeds“ Urlaub gemacht hatten.



REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024



Das "Obere Donautal"

Das *Obere Donautal* schlängelt sich tief in den Kalkstein eingegraben durch der *Schwäbischen Alb*. Ab und zu stehen mächtige Burgen und Ruinen auf den Kanten der steil abfallenden Felsen. Es gibt auch eine Stelle mit schmalem, einspu-



rigem Durchlass durch einen Felsvorsprung, was einem an Alpenstraßen in der *Schweiz* oder *Italien* erinnert. Da es an dieser Stelle eine Ampelregelung hat, wurde hier unsere Gruppe auseinander gerissen. Das war aber nicht weiter schlimm. Denn nur wenige Kilometer später war auf dem großen Parkplatz vor dem Ort *Beuron* ein Treff- und Sammelpunkt vorgesehen.

Unsere **blaue** Gruppe mit 17 Mopeds kam eine gute Stunde nach dem Start bei dem Treffpunkt bei *Beuron* an. Kaum dass wir unsere Maschinen abgestellt hatten, hörten wir auch schon das Genknattere der nächsten 15 köpfigen **grünen** Mannschaft. Aber unser Touren-Guide *Peter* war mit seiner Kamera bereits auf der Straße um die neuen Ankömmlinge auf einen Film zu bannen.

Dir **Gelben** ließen nun aber doch etwas auf sich warten. Es dauerte gute 10 Minuten bis wir die ersten wohlbekanntesten Töne vernahmen. Es waren dann auch nicht die erwarteten 12 Fahrzeuge sondern nur 7 ?? Hoffentlich war da nichts passiert. Es war aber nichts Tragisches, denn sie wurden, wie wir auch, an der einen Engstelle getrennt, weil die Ampelschaltung einige Nachzügler von der Hauptgruppe abgeschnitten hatte.

So waren 20 Minuten nach unserer Ankunft wieder alle 45 Motorräder beisammen.



Beuron - Ankunft der **grünen** Gruppe
Manfred ganz vorne mit dabei



REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

Auf dem Parkplatz wurden nun Boden-seeäpfel als Vitaminauffrischung an alle verteilt. Während sich die Meisten über die letzten, wirklich wunderschönen 55 Kilometern durch das Donautal unterhielten, packte *Dieter* erneut sein Werkzeug aus. *Dieter* war auch einer, der immer auf eigener Achse zu den Treffen fuhr. Zwei Tage zuvor, kurz vor der Ankunft in *Riedlingen* gab es ein ernsthaftes Problem mit dem offenen Ventiltrieb seiner feuerroten 1928er 301T. Ich glaube ein Teil war abgebrochen.

So konnte er am Freitag bei Regenausfahrt nicht mitfahren. Aber *Michael* hatte für ihn einen Mechaniker organisiert, der das gebrochene Teil notdürftig fixieren konnte. So hatte *Dieter* am Samstagfrüh ein geflicktes Teil, welches er noch vor der Abfahrt einbaute. Aber offensichtlich gab es auf der Fahrt nach *Beuron* erneut Probleme mit dem Ventiltrieb, so dass er nun den Fehler erneut korrigieren wollte. Aber leider war das Teil nun irreparabel defekt so dass *Dieter* den Lumpensamlerdienst in Anspruch nehmen musste.

Soweit ich es noch in Erinnerung habe, hat *Michael*, dann am Sonntag oder Montag für *Dieters* NSU noch ein brauchbares Ersatzteil aufgetrieben, so dass er die 360 km nach Hause, wieder wie gewohnt auf eigener Achse fahren konnte.



Sa. 8:25h Dieter in Riedlingen



Sa. 10:15h Dieter in Beuron



Sa. 10:10h
Lutz in Beuron

Wir waren nun schon fast eine ½ Stunde zusammen auf dem Parkplatz, als mich *Lutz* fragte, ob ich einen 4.00 x 19er Schlauch dabei hätte. Seine NSU 601TS Behördenmaschine hatte wohl einen Plattfuß. Er hatte den niedrigen Luftdruck schon beim Tanken vor der Abfahrt bemerkt und an der Tankstelle wieder nachgepumpt, aber offensichtlich war da doch ein kleines Leck, denn nun fehlte schon wieder Luft! Ich gab ihm meinen Ersatzschlauch, der schon seit Jahren, unterm Sitz im Beiwagen lag. Er wollte ihn auch gleich bezahlen. Ich lehnte dies ab, weil es für mich selbstverständlich war zu helfen. Ich bot ihm auch noch meine persönliche Hilfe so wie meine Montiereisen

an. Aber *Lutz* lehnte beides ab. Ich sollte mit meiner Gruppe weiter nach *Birnau* fahren. Er käme dann mit *Katrin* nach. Das wagte ich zu bezweifeln, dass er ohne zusätzliche Hilfe in



REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

der Lage wäre den Schlauchwechsel auf dem Parkplatz durchzuführen. *Lutz* blieb aber dabei und so fuhren ich & *Gudrun* mit dem **blauen** Pulk weiter in Richtung *Bodensee*.

Von den 50 km bis zum *Kloster Birnau* ist mir so gut wie nichts in Erinnerung geblieben. Als wir aber am Kloster ankamen, da zögerten wir auf das Gelände zu fahren, denn es war für jegliche Art von Fahrzeugen gesperrt. Doch *Andi* & *Michael* bestätigten uns, dass wir für heute eine Sondergenehmigung bekommen hätten. Wir sollten nur aufpassen, dass wir das Pflaster nicht zu sehr mit Ölflecken versauen. So fuhren wir langsam durch den Park bis auf die Freifläche vor dem Hauptgebäude. Diese liegt direkt über dem See mit freiem Blick auf die Insel *Mainau*, so wie große Teile des Schweizer Ufers bis *Romanshorn*.



Ich dirigiere Fahrzeuge

Ich bekam gleich die ehrenvolle Aufgabe, die ankommenden Fahrzeuge so zu dirigieren, dass sie für das Gruppenfoto alle zu sehen wären. Es war schwierig, aber irgendwie hatten wir es dann doch hinbekommen. Bei fast 40 Motorrädern und nahezu 60 Personen war das kein leichtes Unterfangen. Da mehrere Leute ihren Fotoapparat dabei hatten und fast jeder von dieser Kulisse ein Erinnerungsbild haben wollte, dauerte die Foto-Session etwas.

Gudrun hatte Ihre *BMW* nicht in die Reihe gestellt, wollte aber auch nicht auf dem Foto abgelichtet werden. So übernahm sie die Aufgabe mit all den fremden Fotoapparaten die Szene aufzunehmen. Ich glaube es gibt nun mindestens zehn verschiedenen Aufnahmen mit



15. BMT Gruppenbild mit Bodensee-Blick

dem identischen Motiv. Im Hintergrund kann man im Dunst die Insel *Mainau* vermuten. Um 12:30h waren alle Bilder geschossen und man hat zum Aufbruch gedrängt.

Das nächste Ziel war das nur 6 km entfernte *Auto- & Traktormuseum* in *Unteruhldingen-Gebhardsweiler*. Dort waren wir als Gruppe für 13:00h gemeldet, um eine ca. 1 ½ stündige Mittagspause einzulegen. Die Karten für das Museum waren mit der *BMT* Teilnahmegebühr bereits beglichen. Dass viele der Objekte in s.g. Dioramen ausgestellt waren empfand ich als besonders attraktiv. Es waren auch komplette technische Werkstätten aus der Anfangs-

Martin Hofmann 1974 – 2024

zeit der neuen Mobilität dargestellt. Dies war mal wieder ein Ort an dem unsere „Oldtimerherzen“ höher schlugen. Auch wenn Traktoren nicht so unser Metier waren, konnten wir uns an der alten Technik stets erfreuen und gelegentlich sogar neue Kenntnisse gewinnen.



Traktoren vor historischem Hintergrund

Wir waren noch keine Stunde am Museum, da trafen doch tatsächlich *Lutz & Katrin* mit ihrer *601 TS* an. Dann offensichtlich hatte der Schlauchwechsel auch ohne meine Hilfestellung ziemlich schnell geklappt. Ob wohl ich nochmals betonte, dass der Schlauch ein Geschenk sei, ließ *Lutz* es sich nicht nehmen und hat mir einige Wochen später einen neuen 4.00x19 Zoll Schlauch zugeschickt.



Anweisungen für die Rückfahrt

Gegen 14:30h trafen wir uns vor dem Museum. *Michael* gab uns Informationen bezüglich der verblieben ca. 60 km für die Rückfahrt nach *Riedlingen*. Nun wurden die drei Gruppen aufgelöst und jeder fuhr die Strecke auf eigene Verantwortung. Wir taten uns mit *Manfred & Gudrun* zusammen. Ich glaube, dass wir bei der Ankunft in *Riedlingen* ein paar zusätzliche Kilometer auf dem Tacho hatten, da es uns nicht immer ganz klar war welchen Abzweig wir

für die direkteste Route nehmen sollten. So kamen wir dann kurz nach 16:10h über Nebenstraßen auf dem Parkplatz hinter dem Hotel an. Die für den Verkehr gesperrte Hauptstraße war voll mit Menschen, die über den stadtfüllenden Straßen-Trödelmarkt schlenderten. Aber auch die Ankunft der 40 Oldtimer, die ab 16:00h eintrudelten, war für die viele Besucher des Marktes eine weitere Attraktion.



16:37h wieder am Hotel



REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024



Übergabe der gefüllten Werkzeugtasche

Der Abschluss des NSU Blockmodell-Treffens war wieder in dem pittoresken Feuerwehrmuseum-Restaurant. Gudrun wurde erneut, wie schon im Vorjahr, überredet Gastgeschenke an Michael, den Organisator, zu übergeben. Sie machte ihren (ungeliebten) Job äußerst gut. Ihre Laudatio und das Geschenk selbst erzeugte viel Lacher bei den Zuhörern. Franzl & Heike hatten auf dem Jahrmarkt eine alte, lederne Werkzeugtasche erstanden, die Gudrun nun, gefüllt mit Steinen, übergab. Die Steine waren das Symbol dafür, dass Michael seine Job als Veranstalter so gut gemacht hatte, dass er nun bei jedem der Teilnehmer einen „Stein im Brett“ habe.

Nach dem Essen gab es noch die hochinteressant Dia-Show von Loisl & Karle, die 1998/99 zusammen mit ihrem Freund Mark Schaller mit ihren D-Räder die historische 9000 km Tour von Berlin – Kairo – Berlin mit Ihrem D-Rad nachgefahren sind. Historisch deshalb, weil Alfred Gäbelmann und sein Begleiter Dr Wilhelm Spohr 1927/28 auf einem D-Rad R0/4 ca. 5000 km durch Deutschland, Österreich, Ungarn, Bulgarien, Griechenland, Türkei, Syrien, Palästina, bis nach Ägypten fuhren, um dann mit dem Schiff nach Italien überzusetzen, und dann über Frankreich zurück nach Berlin zu fahren..

Die technische Bezug zwischen D-Rad und unserem NSU Blockmodell ist das Design des Motors, bei dem das Getriebe nicht separat angeflanscht, sondern im Motorblock integriert war. Das Spandauer D-Rad Modell R1/04 war so erfolgreich, dass sich die Konstrukteure bei NSU dazu gemüßigt sahen dieses Konzept zu übernehmen und ein eigenes Modell auf Blockmotor-Basis zu entwickeln. So entstand 1927 das erste NSU T-Modell, was ab 1930 von der Modellreihe TS abgelöst wurde. NSU ging Anfang der 30er Jahren des letzten Jahrhunderts mit den Spandauer Motorradwerke ein strategische Verbindung ein, um den fallenden Absatz der Motorräder zu steigern. Dabei integrierten sie das **D** Symbol sogar für eine kurze Zeit in ihrem NSU Emblem.



NSU 501T Bj, 1927



D-Rad R0/4 Bj, 1927

Die Ähnlichkeit der beiden Blockmodell-Typen lässt sich nicht leugnen.



REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024



Der Vortrag von *Loisl & Karle* war für mich Beides: sowohl ein *Déjà-vu*, als auch ein *unerfüllter Traum*.

Déjà-vu deshalb, weil sehr viele der in der Diashow gezeigten Situationen & Katastrophen, welche die Drei auf Ihrer Reise erlebten, mir aus meinen eigenen „*Repara-Touren*“ bekannt waren:

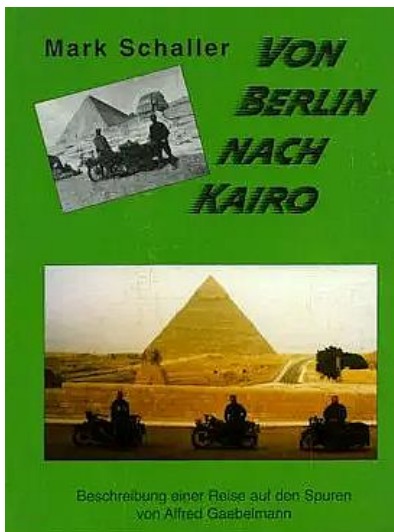
Da die Drei mit ihrer Fernreise, wie Herr *Gäbelmann*, ebenfalls Mitte November losfuhren, hatte sie der Winter voll erwischt. Allein ihre Erlebnisse der ersten paar Tage, bei Minus-Graden von *Berlin* in Richtung *Österreich*, beinhalteten so viele Anekdoten, welche mir aus eigener Erfahrung mehr als bekannt waren. Rutschpartien auf schneeglatter Fahrbahn und mehrere Anläufe an verschneiten Anstiegen, Bruch von Beiwagenanschluss und notdürftige Reparaturen mit klammen Fingern, so wie Schweiß-Reparaturen in Autowerkstätten, die nicht glauben wollten was wir mit unseren Motorradädern noch vor uns hatten. Und vieles davon ist nicht erst nach langer Reise passiert sondern bereits wenige Stunden bzw. schon ein/zwei Tage nach Abfahrt.



Ein „**Unerfüllter Traum**“ deshalb, weil ich eigentlich immer schon von einer so große Fernreise mit meiner *NSU* träumte, mich aber mit zunehmendem Alter immer weniger traute dieses nicht-kalkulierbare Risiko einzugehen. Die Zuverlässigkeit der alten Motoren-Technik könnte man mit entsprechenden finanziellen Mitteln sicherstellen. Aber die politischen Unwägbarkeiten, die für mich schon in der *Türkei* und den anderen Nahost Länder wie *Syrien*, *Israel* und *Irak* herrschten, hielten mich schon sehr früh davon ab ernsthafte Pläne für so ein Unternehmen zu schmieden.



Martin Hofmann 1974 – 2024



Mark Schaller hatte 5 Jahre nach der abenteuerlichen Reise seine Tagebuchaufzeichnungen und Bilder von der Motorradtour in einem Buch veröffentlicht. Leider war es im Selbstverlag erschienen und so nur Insider der *D-Rad* Szene bekannt. Es ist zwar nicht mehr erhältlich, aber auf der *D-Rad.ch* Webseite von Benno:

https://www.d-rad.ch/dfahrer/index.htm#2004_03-12

kann man die ersten 24 Seiten des Buches Probelesen und sich an dem lockeren Schreibstil von Mark erfreuen.

Auch als der hoch interessante Vortrag der beiden Abenteurer über deren Wiederholung der *D-Rad* Tour von 1928 zu Ende war, wurde noch einige Zeit über das gerade Gesehene und Gehörte diskutiert. Ich konnte natürlich auch einige eigene Geschichten hinzufügen

Doch nun kam der wichtigste Punkt für den Abend. *Michael* verkündete den nächsten Austragungsort und bat *Hans* aus *Airing* als Veranstalter der 16. *BMT* ein paar Worte an uns zu richten. *Hans* hatte schon eine ziemlich konkrete Vorstellung über den generellen Ablauf des 2016er Treffens. Es war für den 04. bis 08. Mai 2016 eingeplant. *Ainring* liegt am Fuß der *Berchtesgarden Alpen*, was für das nächste Blockmodell-Treffen eine besondere Atmosphäre und tolle Ausfahrten versprach.



Da einige Leute, bei der tollen Umgebung gerne noch ein wenig Urlaub rund ums das Treffen anhängen wollen, kündigte *Hans* für die Frühankömmlinge am Mittwoch und Donnerstag auch noch für ein Zusatzprogramm an. So wollte er einen Ausflug an den *Königsee* inklusive einer Bootsfahrt nach *St. Bartholomä* organisieren.

Gudrun und ich waren sofort hellauf begeistert und haben uns ohne lange zu zögern schon mal vorab angemeldet. Lag der von *Hans* anvisierte Termin doch genau im Zeitraum um meinen 61ten Geburtstag. Da mussten wir doch dabei sein, oder nicht?

Das 15. *BMT* war noch nicht ganz vorüber, da freuten wir uns schon aufs nächste Jahr, wo das Treffen alpiner Kulisse unter dem *Watzmann* stattfinden sollte. Da wollten wir 14 Tage Urlaub nehmen und natürlich wieder auf eigener Achse hinfahren. Aber *Manfred* & *Gudrun* zogen es bei der einfachen Distanz von ca. 500km doch vor, ihr Gespan lieber auf dem Anhänger nach *Bayern* zu chauffieren.

Der Abend wurde für uns mal wieder lang. Es gab ja auch noch so viel zu erzählen und vom kommenden *BMT* zu träumen.



REPARA-TOUREN TEIL XVI

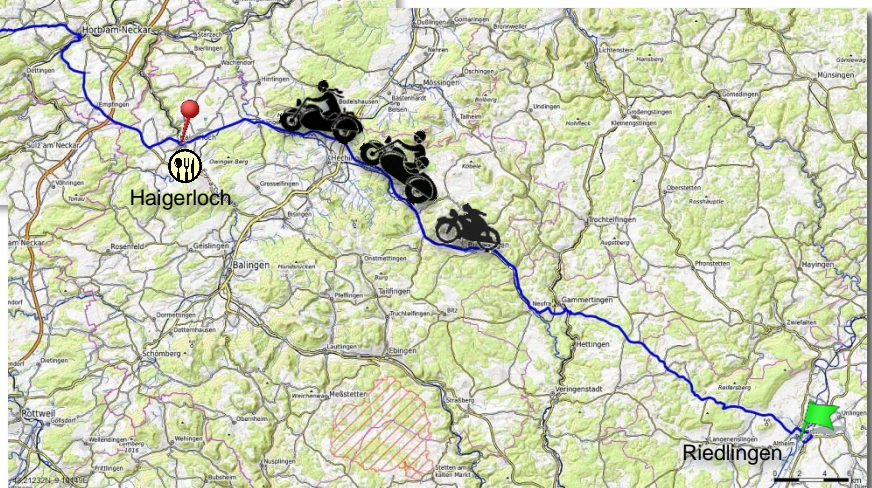


Martin Hofmann 1974 – 2024

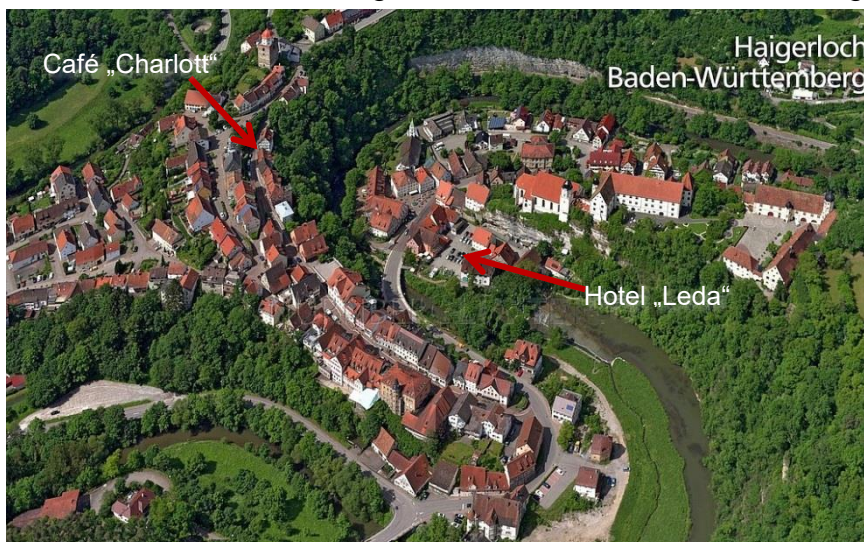
So. 17. Mai 2015 Riedlingen – Haigerloch – Gernsbach – Bernbach ca. 172 km



Gleich nach dem Frühstück haben wir unsere Motorräder bepackt und uns reisefertig gemacht. Die meisten der anderen Teilnehmer verstaute bereits ihre Maschinen auf Anhängern oder in ihren Kleintransportern. Dieter wartete noch auf sein Ersatzteil, um wieder auf eigener Achse zurück nach Friedberg fahren zu können. Für unsere Rückfahrt habe ich mir eine etwas südlichere Route als bei der Hinfahrt ausgedacht.



Der Vorschlag der auch die Zustimmung von Manfred & Gudrun erhalten hatte, wich ab Hechingen von der Strecke vom Donnerstag ab. Nun fuhren wir in Richtung Horb und Freudensstadt. Nach ca. 2 Stunden Fahrt kamen wir nach Haigerloch. Dort wollten wir eine kleine Pause einlegen. Leider hatte ich den Abzweig in die sehenswerte Altstadt verpasst. So hielt ich bei nächster Gelegenheit an und fragte meine Mitfahrer, ob es in Ordnung wäre umzudrehen, um in der historischen Oberstadt ein kleines Café aufzusuchen, von wo man einen tollen Ausblick auf die unterhalb liegende Altstadt hätte. Alle drei waren damit einverstanden. So machte ich mich auf den Weg zurück zu dem verpassten Abzweig. Ich hoffte, dass ich das Café „Charlott“ wiederfinden würde, in dem wir bereits



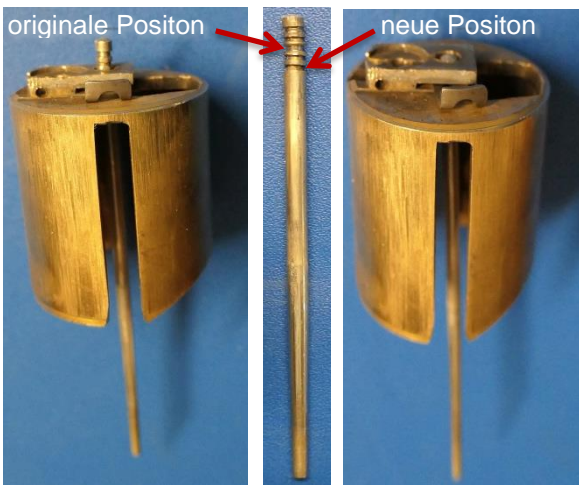
So hielt ich bei nächster Gelegenheit an und fragte meine Mitfahrer, ob es in Ordnung wäre umzudrehen, um in der historischen Oberstadt ein kleines Café aufzusuchen, von wo man einen tollen Ausblick auf die unterhalb liegende Altstadt hätte. Alle drei waren damit einverstanden. So machte ich mich auf den Weg zurück zu dem verpassten Abzweig. Ich hoffte, dass ich das Café „Charlott“ wiederfinden würde, in dem wir bereits



Martin Hofmann 1974 – 2024

beim *Brüker*-Motorradausflug 2008 auf dem Weg nach *Tuningen* unser Halbzeitpause einlegten. Und was soll ich sagen, ... ich habe die in einem denkmalgeschützten Häuschen untergebracht Lokalität, auch 8 Jahre später wieder auf Anhieb gefunden. Aber leider war das Café noch geschlossen. Schade! So entschlossen wir uns unten in der Unterstadt nach einer Möglichkeit Ausschau zu halten. Die fanden wir im Hotel „Leda“, gegenüber dem kleinen Markplatz. Hinterm Haus lag ein großer öffentlicher Parkplatz, auf dem wir unser Fahrzeuge abstellen konnten. Neben dem Hotel gab es eine kleine Terrasse mit sonnbeschirmten Tischen, welche bei dem aktuellen schönen Wetter, natürlich zum Verweilen einlud.

Während der Pause sprach ich *Manfred* auf eine kleine Unart meiner *NSU* an. Ich fragte ihn, ob er wisse an was das leichte, aber stetige Ruckeln & Zuckeln bei Halbgasfahrt liegen



könnte. Dieses Phänomen, dass mein *NSU* – Motor etwas unrund lief sobald ich mit 30-50 km/h im 4ten Gang durch Ortschaften flanierte, hatte ich eigentlich schon immer. Mal war es mehr, mal wieder weniger auffällig. Wir philosophierten und spekulierten über mögliche Ursachen. Aber ob die finale Lösung damals dabei war, weiß ich heute nicht mehr. Denn das manchmal nervige Verhalten bei Halb-Gas konnte ich erst 8 Jahre später abstellen, nachdem ich mich an *Oliver* (*Nachfolger vom NSU-Franz*) wendete und seinen Tipp auch von *Christoph* (*Velocette-Werkstatt-Marxzell*) bestätigt bekam. Die Lösung war simpel! Ich musste nur die

Schiebernadel für die Hauptdüse zwei Positionen tiefer hängen und der Spuck war vorbei. Die Jahre zuvor hatte ich immer mal wieder mit größeren Düsen gespielt und die Nadel ein/zwei Positionen höher angebracht, da ich Sprit-Unterversorgung des Motors vermutete. Aber all das hatte keinen Erfolg gebracht. Bei *Oliver* hatte ich dann Ende 2022, als einen weiteren Versuch das mitunter doch lästige Ruckeln abzustellen, einen *AMAL 6/015* Vergaser-Nachbau erstanden. Zu meiner Überraschung und Enttäuschung war aber damit das Problem leider doch nicht behoben. Meine *NSU* verhielt sich immer noch genauso wie mit dem alten originalen Vergaser. Daraufhin bat ich *Oliver* mir weiter zu helfen, was ja final auch zu der Lösung führte mit der tieferen Nadelposition führte.

Was mir bei der gemeinsamen Fahrt durch & über die *Schwäbische Alb* auch aufgefallen war, war, dass *Manfreds* 600er 3-Gang *NSU* Baujahr 1931 (11 PS) am Berg mit meiner 600er 4-Gang (14 PS) locker mithalten konnte ... und das, obwohl er mit *Gudrun* zusätzlich einen Passagier in im Beiwagen hatte und ich nur unser leichtes Gepäck. Ich führte das Phänomen damals auch auf eine falsche Vergaser-Einstellung meiner *NSU* zurück, beziehungsweise mit Verschleiß im Motor, da *Manfred* seine *601TS* seit der Restaurierung in 2005/2006 wesentlich weniger bewegte, als ich meine *NSU*. Wie ich heute weiß, lag ich mit diesen Vermutungen völlig daneben. Erst 2022 wurde ich durch einen unangenehmen Zwischenfall bei der 21. BMT, mit der Nase auf die Ursache gestoßen. Meine *NSU* vibrierte in den ersten Jahren ziemlich stark. Auch das Auswuchten der Kurbelwelle 1990 brachte nur eine marginale Besserung. So bin ich dann beim Aufbau des 4-Gangmotors auf die Idee gekommen das originale 18-Zähne Ritzel durch eines mit 20-Zähnen zu ersetzen. Ich war ja überwiegend im flachen *Rheintal* unterwegs und hatte nun nominell 2 PS mehr. Bei gleicher Geschwindigkeit musste der Motor nun nicht mehr so hoch drehen. Die Idee funktio-



REPARA-TOUREN TEIL XVI

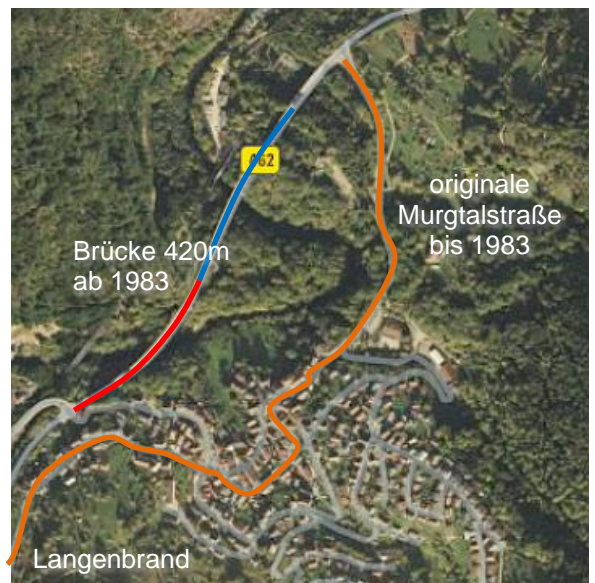


Martin Hofmann 1974 – 2024

nierte dann auch 25 Jahre gut, bis wir 2013 in den „Schwarzwald“ umzogen und ich nun nur noch Hügel & Berge um mich hatte. Da tat sich meine *NSU* bei den Steigungen manchmal schon etwas schwer. Als ich nun den 2022er Schaden am Getriebe richten musste, da fiel mit wieder das originale 18 Zähne-Ritzel in die Hände. Ich baute es wieder ein, damit der *NSU*-Motor bei Steigungen mehr Kraft auf das Hinterrad bringen konnte. Und es funktionierte! Den 3 km langen recht steilen Anstieg nach *Bernbach*, bei welchem ich vorher, zumindest auf den letzten 500 Metern, immer in den 2. Gang runterschalten musste, fahre ich nun locker im Dritten und wenn der Schwung ausreicht, dann manchmal sogar im 4ten Gang. Es dauerte ein paar Fahrten bis ich mich wieder an die höheren Drehzahlen, und den dadurch lauterem Motor, gewöhnt hatte. Aber nach 4-5 Ausfahrten war dann der neue Geräuschpegel auch für mich wieder normal. Selbst dass die *NSU* auf ebener Straße nun nur noch knappe 90 km/h macht und nicht mehr 95 km/h, fällt mir nicht mehr auf.

Nach gut einer Stunde Mittagspause machten wir uns wieder auf den Weg. Da wir nun die Straße durch Altstadt weiterfahren und nicht auf der Ortsumgehung, kamen wir etwas vom ursprünglich geplanten Weg ab. Es dauert eine Weile bis ich es merkte. Auf recht schmalen Kreis- & Land-Straßen fuhren durch viele kleinere Ortschaften, in denen aber die Fernzielangaben wie *Horb*, *Nagold* oder *Freudenstadt* fehlten, so dass ich nach ca. 20 Minuten anhalten und mich auf der Karte neu orientieren musste. Na, so verkehrt war die neue Richtung nun doch nicht, sondern es waren halt kleinere verkehrsarme Kreisstraßen und keine breiten geschäftigen Bundesstraßen. Das war für unsere Schnauferl und auch für uns Fahrer auch viel angenehmer zu befahren. Ab *Horb* brauchte ich keine Straßenkarte mehr zur Orientierung. In dieser Gegend war ich den vergangenen 40 Jahren schon so oft unterwegs, dass ich die verbleibende Strecke aus dem Kopf wusste. Weiter ging es über *Freudenstadt* ins *Murgtal*. Der Abschnitt der Bundesstraße zwischen *Baiersbronn* und *Gernsbach* ist für mich auch heute noch jedes Mal etwas Besonderes. Die alte *Murgtal*-Strecke, bei der sich die Straße in engen Kurven noch an den Berg schmiegte und mitten durch all

die kleinen Ortschaften ging, war in den späten 1960ern meine allererste Motorradtour, die ich als Sozios auf der *BMW R26* meines Bruder erleben durfte. Ich vermute, dass bei dieser Fahrt die Liebe bzw. Faszination zu dem motorisierten Zweirad geweckt wurde. Der zweite Punkt, warum ich einen besonderen Bezug zu der „neuen“ Streckführung der **B462** habe, ist die, dass mein Vater in den 70er & 80er Jahren des vorherigen Jahrhunderts die Planung der neuen *Murgtal*-Trasse innehatte. Die ca. 40 km zwischen *Baiersbronn* und *Gaggenau* hatte er maßgeblich beeinflusst, bzw. auch selbst geplant. Auch die **B500** zwischen *Baden-Baden* und *Ruhstein* hatte damals unter seiner Planung einen neuen Verlauf bekommen. Dabei hatte er sich verjüngende so wie enge, scharfe Kurven durch welche mit größere Radien und harmonischem Kurvenverlauf ersetzt. Es sind dabei durchweg sehr angenehm zu fahrende Straßen herausgekommen und das obwohl mein Vater nie einen Führerschein gemacht hatte und bis zum Schluss überzeugter Fußgänger war. Bei *Langenbrand* z.B. plante er als Ortsumgehung eine 40m hohe Brücke in flacher S-Form. Noch heute erinnere ich mich an seine schwärmerischen Erzählungen über die Wunder der Technik. Diese Brücke mit zwei





REPARA-TOUREN TEIL XVI



Martin Hofmann 1974 – 2024

gegenläufigen unterschiedlichen Kreissegmenten wurde 1981 im sogenannten „*Taktschiebeverfahren*“ Meter für Meter an den jeweils gegenüberliegenden Talseiten gefertigt. Immer wenn ein Teilstück fertig war wurde es mit Hydraulik meterweise über das Tal geschoben. Mein Vater war bei der „*Verheiratung*“ der beiden jeweils ca. 210 m langen Teilstücke dabei. Der seitliche Versatz war laut seiner Aussage weniger als 1 cm! Diese Präzision hatte ihn so begeistert.

Abschied von *Gudrun & Manfred* in Gernsbach



Wir genossen die Fahrt talabwärts bei schönstem Sonnenschein. Da es Sonntag war fehlte der Schwerlastverkehr, was das Fahren auf dieser Bundesstraße ebenfalls angenehmer machte. Wie bereits in *Haigerloch* abgesprochen, machten wir in *Gernsbach* noch einen Halt um uns bei einem Kaffee, voneinander zu verabschieden.

Für *Gudrun* und mich waren es von hier noch ca. 18 km bis nach Hause. Aber *Manfred & Gudrun* hatten bei ca. 75 km bis nach Hause, noch gute 2 Stunden vor sich.

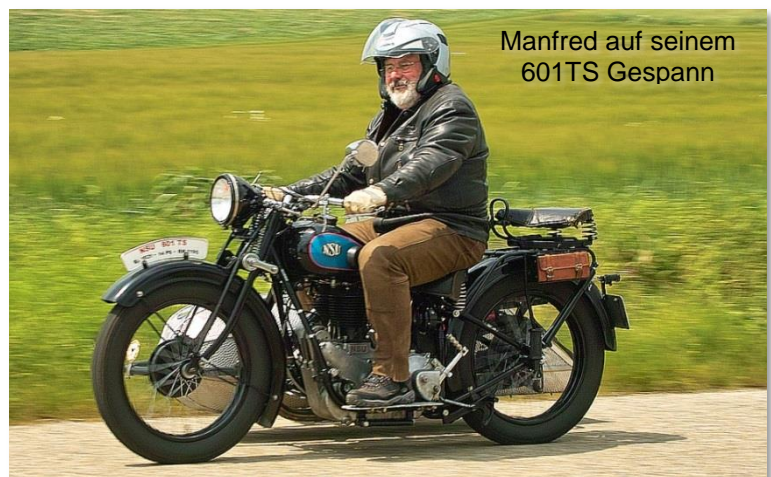
Bei Kaffee & Kuchen, bzw. einem alkoholfreien Weißbier, ließen wir das 15. Blockmodell-Treffen nochmals revuepassieren. Auch wenn für uns die direkte Strecke nach *Bernbach* über *Loffenau* führen würde, begleiteten

wir die Beiden auf der **B462** noch bis *Gaggenau* und fuhren von dort aus über *Michelbach* nach Hause. Ohne weiteren Not-Halt haben wir auch die letzten 12 km nach *Bernbach* geschafft. Nun hatten *Gudrun* und ich in den 4 Tagen ca. 600 km zurückgelegt. Als Reparaturen waren nur der Auspuff der *BMW*, sowie ein Lichtmaschinenwechsel und das Nachstellen der Kupplung zu vermelden. Da sollte für die Fahrt nach *Airing* zum 16. *BMT* doch auch klappen. Außerdem hatte ich nun ja noch ein Jahr Zeit die Zuverlässigkeit zu testen bzw. zu verbessern.

Keine Woche später traf, für uns völlig überraschend, ein Care-Paket aus *Wernersberg* bei uns ein. *Manfred* hatte die elastische Kniebandage, die wir ihm in *Riedlingen* zur Schonung seines lädierten Knies überlassen hatten, zusammen mit einer Flasche guten Pfälzer Wein als „*Dank*“ zurückgeschickt.

Am selben Tag, kam auch noch ein weiteres Überraschungspaket bei uns an. Auch *Lutz* hatte sich gemüßigt gesehen mir einen Ersatz für den in *Beuron* überlassenen Schlauch zu schicken, obwohl ich ihm bei seiner Panne deutlich gemacht hatte, dass der Schlauch ein Geschenk sei. Als „*Dankeschön*“. hatte er noch zwei hausgemachte Marmeladen beigelegt.

Der nächste (*inoffizielle*) *NSU-BMT*-Termin war der 2. Samstag im Oktober 2015 um 12:00h an der Glaskuppel auf der „*Verterama*“ in Mannheim.



Manfred auf seinem 601TS Gespann