



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

Inhaltsangabe:

21. NSU-BMT	26. – 29. Mai 2022 in Weissach-Flacht ca. 335 km	2
	1 Jahr Vorbereitung	4
	Do. 25.05.2025 Bernbach – Flacht – Feuerbach – Flacht ca. 110 km.....	10
	Fr. 26.05.2025 Flacht - B. Liebenzell – Marxzell – Zavelstein – Flacht ca. 154 km.....	16
	Sa. 27.05.2025 Flacht – Hirsau – Erzgrube Neuenbürg – Unterreichenbach ca. 75 km.....	22
	Nachwehen mit gutem Ausgang 😊	31
	BMT-Bericht im „OMC Blättle“ Ausgabe 2/2022.....	33
22. NSU-BMT	18. – 21. Mai 2023 in Ungarn 0 km	36
23. NSU-BMT	09. – 12. Mai.2024 Niederlausitz 0 km	36



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

21. NSU-BMT 26. – 29. Mai 2022 in Weissach-Flacht ca. 335 km

Wie von *Andi* am 21. März 2021 bei der Absage des 20. BMT bereits angekündigt, sollte das 21. BMT in *Weissach-Flacht* stattfinden. Organisiert würde das 21. BMT von *Michael* und seinen Freunden des **Oldtimer-Club-Weissach**, kurz **OCW** genannt.

Nur wenige Tage nach der endgültigen Absage des 20. BMTs, kamen am 10. April 2021 von *Michael* bereits die ersten Informationen zu dem Blockmodelltreffen 2022:

Hallo Blockmodellfreunde,

wie ihr ja schon in der Absagemail von *Andi* erfahren habt, wird das Blockmodelltreffen im nächsten Jahr in *Weissach* (LK Böblingen) stattfinden. Termin ist wieder das Himmelfahrtswochenende (26. bis 29.5.). Wir sind auch sehr zuversichtlich, dass die Corona Pandemie bis dahin überstanden ist und wir wieder zur Normalität übergehen können.

Das Treffen wird 2022 vom OldTimerClub Weissach organisiert, den der eine oder andere vielleicht von unserem Oldtimertreffen im Juli oder von unserer Vereinspräsentation auf der *Retro Classics* kennt.

Die Vereinskollegen scharren schon kräftig mit den Hufen und wir haben bereits die wichtigsten Dinge festgenagelt, damit die Anmeldungen jetzt starten können.

Wir haben 40 Zimmer im Hotel *Weissach Am Neuenbühl* für Euch reserviert,

20 Einzelzimmer für 55€ inkl. Frühstück und 20 Doppelzimmer für 70€ inkl. Frühstück. Jeweils pro Zimmer. Eine frühere Anreise ist natürlich problemlos möglich. Bitte mit Kennwort "NSU-BMT" selber buchen.

Es gibt in *Weissach* noch weitere Übernachtungsmöglichkeiten, aber nicht in Fußmarschentfernung zur Festhalle, die wir für abends gemietet haben. Also am besten gleich die Zimmer sichern. Dabei bitte beachten, dass die Rezeption zurzeit Corona-bedingt nur von Mo bis Fr und nur vormittags besetzt ist. In ein paar Tagen werden die Infos dann auch auf den Seiten von *Andi* und *Franz* erscheinen.

Wohnmobilisten müssen nicht vorbuchen, es stehen ausreichend kostenlose Stellplätze zur Verfügung. Die Toiletten des Hotels können dabei auch nachts genutzt werden und man kann im Hotel frühstücken. Das muss nur min. 2 Tage vorher angemeldet werden.

Alle Informationen findet ihr auf unserer Homepage www.oldtimerclub-weissach.de

wo ihr unter dem Reiter "Blockmodelltreffen 2022" die Einladung und Anmeldung herunterladen könnt.

Bitte die unterschriebenen Anmeldungen an diese Adresse schicken, die Kontonummer für die Nennelder findet ihr in den Unterlagen.

Achtung: wir limitieren das Treffen auf 60 Teilnehmer (Motorräder).

Also bleibt gesund und pflegt Eure Blöcke. Wir freuen uns schon auf ein schönes BMT mit tollen Ausfahrten.

Mit knatternden Grüßen Michael Hölscher

Von uns aus waren es nach *Weissach-Flacht* weniger als 60 km Anfahrt, so sah ich diesmal kein Problem mit der Anreise auf „Achse“. Diese kurze Strecke sollten unsere beiden Oldtimer die *NSU 601TS* und die *BMW R24* auf alle Fälle pannenfrei schaffen.



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

Vor Allem dachten wir, dass die Touren bestimmt sehr reizvoll werden würden, denn bei dem Standort nur 40 km vom *Stromberg*, eine hügelige, von Weinbergen geprägte Landschaft im *Kraichgau* und etwa 50 km von *Backnang*. Wir hofften und freuten wir uns auf interessante Ausfahrten in uns unbekanntere Gefilden, welche uns gegebenenfalls auch den *Schwäbisch-Fränkischer Wald* führen würden. Auf diese, nördlich von *Stuttgart* gelegene Landschaft, die wir notgedrungen in 2016 als „16. BMT- Ersatz“ (damals ohne unsere „Mopeds“) etwas kennengelernt hatten. Da würde es bestimmt noch viele weitere Ecken geben die für uns neu und für Motorrad-Ausflüge bestens geeignet wären.

So meldeten wir uns gleich Mitte Mai 2021 bei *Michael* an. Das Zimmer wurde auch sofort reserviert.

Am 03.Februar.2022 meldete sich *Michael* mit ersten Details zum 21. BMT in *Weissach*:

Hallo Blockmodellfreunde,

der Countdown läuft!

Nach Ende der offiziellen Anmeldefrist haben wir folgenden Status:

46 Anmeldungen, davon 43 Blockmodelle.

davon :

19	501T
11	601TS
9	501TS
3	301T
1	201TS.

Also damit können wir uns schon sehen lassen.

Zu den Touren: wie ja schon angekündigt, fahren wir am Freitag und am Samstag in den Nordschwarzwald unter dem Motto "der Schwarzwald von oben und von unten". Wir werden jeden Tag drei interessante Ziele anfahren und dabei zwei Routen anbieten, eine etwas kürzere (100 - 120 km) und eine etwas längere (140 - 160 km). Ich würde jetzt mal die 500er und 600er für die längeren und alles unter 500 ccm für die kürzeren Touren einplanen. Wer anders eingeplant werden möchte, bitte kurze Mitteilung an mich. Selbstverständlich kann man sich auch vor Ort noch entscheiden.

Bei dem Prolog am Donnerstag werden wir voraussichtlich gegen 12:00 Uhr in *Weissach* abfahren und werden von *Edi* zur *Solitude* Rennstrecke geführt, dann weiter zum *Porsche Museum*. Für diejenigen, die später eintreffen, gibt es dann noch eine "Nachzüglergruppe" direkt zum *Museum*. Alle, die Anfahrt am Donnerstag geplant haben, bekommen dann noch genauere Infos.

Bitte prüft noch mal Eure Anmelde Daten, insbesondere Personenzahl und Ankunftsdatum, Ihr wisst ja, wir müssen das *Catering* personengenau vorbestellen.

Und wir müssen ja wohl davon ausgehen, dass uns *Corona* noch eine Zeit lang begleitet, also bitte den Impfstatus im Auge behalten.

Bis dahin Euch alles Gute und schon mal ein paar schöne Touren mit Euren Blöcken.

Mit knatternden Grüßen

Michael Hölscher

Ich kann nur sagen: „*Wer lesen kann ist vor Überraschungen gefeit!*“ Mehr dazu später.



Martin Hofmann 1974 – 2025

1 Jahr Vorbereitung

Es waren nun noch mehr als 12 Monate Zeit, um bei kleineren Ausfahrten meinen aufkeimenden Optimismus über die neue Zuverlässigkeit der *NSU* zu pflegen und zu bestätigen.

Ein Problem machte mir aber immer mehr Sorgen. Das Anlassen der Maschine wurde von Saison zu Saison schwieriger. Früher reichte nach dem Start-Ritual ...

- *Batterieanschießen*
- *Benzinhahn öffnen und Kammer fluten*
- *Zündschlüssel drehen*
- *Zündhebel auf spät*
- *Luft-Schieber zu*
- *Zisch-Hahn öffnen*
- *Kolben mittels Kickstarter auf OT*
- *Benzinventil für den Zischhahn kurz öffnen, bei gleichzeitigem vorsichtigem weiter-treten des Kickstarters um den Kolben wieder nach unten zu bewegen*
- *Nach 1-2 Sekunden schlüpfendem Ansauggeräusch Benzinzufuhr schließen*
- *Kickstarter wieder nach oben in seine Ausgangsposition bringen*
- *Zischhahn schließen*

... einmal durchtreten und der Motor knatterte los.

Inzwischen benötigte ich für den Startvorgang in der Regel aber zwei bis drei Versuche, bei denen ich auch schon einige Male vom Kickstarterhebel abgerutscht war. Meine *NSU* neigte in letzter Zeit auch dazu beim Anlassen Fehlzündungen zu produzieren und dabei den Kickstarterhebel zurückzuschlagen. Es war nur gut, dass ich bei solchen verunglückten Start-Aktionen immer meine Motorradstiefel anhatte, sonst hätte es zumindest hässliche blaue Flecken am Schienbein gegeben können.

Ein Grund für die Startschwierigkeiten war der offensichtlich fortgeschrittene Verschleiß in der Kickstarter-Mechanik. Es war auffällig, dass der Kickstarterhebel etwas viel Spiel hatte, sobald er aus der Halteklammer gelöst wurde. Erst nach ca. $\frac{1}{4}$ des möglichen Radius hatte die Ausrück-Verzahnung am Zahnkranz der Kupplungsabdeckung eingerastet. Aber dann, sobald ich zum Durchtreten mehr Gewicht auf den Hebel geben wollte, rutschte dieser gelegentlich schlagartig ein weiteres $\frac{1}{4}$ des Weges nach unten, bevor er wirklich anfang einzurasten und den Motor zu drehen. So konnte ich immer seltener den eigentlichen möglichen Kickstarter-Radius ausnutzen. Mit ca. $\frac{1}{2}$ des Weges, war der Schwung, den ich damit auf die Kurbelwelle übertragen konnte, manchmal einfach zu gering.

So entschloss ich mich im September 2021 bei *Franz* eine neue Kickstarter Einheit anzufragen. Aber auch den regelmäßigen Ärger mit undichten Benzin-Hähnen wollte ich nun endgültig abstellen. Ich schrieb ihm folgende E-Mail:

Betreff: TS601 Benzinahn & Kickstarter

Liebe Heike, lieber Franz,

ja ich habe lange nichts von mir hören bzw. sehen lassen. ...

... Ich widme mich nun wieder etwas mehr meinen "*Stehzeugen*" und will sie wieder zu Fahrzeugen machen. Nachdem mein jahrelanges Problem "*Lichtmaschine*" nun behoben zu sein scheint, habe ich ein alle zwei Jahre Ärger mit der Benzinahn-Dichtung (*Schieber*). Egal was ich mache (Kork, Leder, stärker/dicker) nach einiger Zeit wird er undicht.



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

Ihr bietet auf Eurer WEB Seite Benzin-Kugelhähne an. Die scheinen mir in der Hinsicht doch etwas zuverlässiger zu funktionieren. Mein Tank-Gewinde hat offensichtlich Zoll-Maße. M14x1,5 kann ich ca. 3,5 Umdrehungen einschrauben, bevor es schwergängig wird. Aber das Gewinde des originalen Schieber-Benzinhahns (Durchmesser 13,15mm, Steigung ca. 1,34 = R1/4") hat relativ viel Spiel im Tankgewinde und wird nur über die Verklemmung in Position gehalten. Etwas dazwischen wird es wohl nicht geben, oder? Kannst Du mir bitte einen einsatzbereiten Kugelbenzinahn anbieten? Die Ausführung ob Nickel oder Messing ist mir egal. Hauptsache er dichtet.

Da habe ich noch ein anderes kleines Problem und das schon seit 1985. Der Kickstarter rutscht erst einmal ca. 1/3 des Weges bevor er in den Kupplungsdeckel greift. Das heißt aber auch, dass ich wesentliches Stück an Kickstarter-Weg verliere, um den nötigen Schwung auf die Kurbelwelle zu übertragen. Speziell wenn das Moped warm ist, resultiert das in Rückschlag-Zündungen, wenn ich nicht bis an den unteren Anschlag durchtreten kann. Liegt das nun am Verschleiß des Kickstarter-Hebel-Zahnrads, oder am Verschleiß der Ausrück-Mechanik, oder gar an beidem, oder ist das bei allen Block-Modellen so?

Ihr bietet komplette Kickstarter inkl. Gehäuse an. Ich denke, das wird das Problem lösen, oder nicht? Falls Ihr mir zustimmt, hätte ich darüber auch gerne ein Angebot.

Alles Liebe & Gute von Gudrun & mir

p.s. ich denke spätestens 2022 werden wir uns beim BMT wieder sehen.

Franz wollte mich noch überreden, die alte Einheit zur Überprüfung einzuschicken. Der Tausch einzelner Komponenten wäre wohl wesentlich günstiger gewesen, als eine komplett neue Kickstartereinheit. Da ich aber zwei Block-Motoren habe und bei dem anderen das Kickstartermodul eh fehlte, hatte ich mich für den Nachbau-Satz entschieden. Das war auch gut so. Obwohl der neue Kickstarter mehr als meine NSU gekostet hatte, als ich sie 1980 gekauft habe, hatte sich für mich diese Investition vollends gelohnt.



Nun greift der interne Ausrücker sofort in das Gegenstück am Kupplungskorb und der Motor startet in der Regel bereits auf halben Kickstarterweg. Das o.g. Ri-

tual habe ich trotzdem beibehalten, denn es ist für mich der Garant, dass die Maschine nahezu jedes Mal auf den ersten Kick anspringt.

Natürlich hat mir die schwache Effizienz der Vorderradbremse weiterhin Sorgen gemacht. Nur gut, dass der TÜV bzw. Dekra so einsichtig ist und erkennt, dass sie zwar original, aber völlig unterdimensioniert ist. Nach seiner Probefahrt mit dem NSU Gespann und dem Aufkleben der HU-Plakette, hatte mich beim letzten HU-Termin der Prüfer mit dem Satz verabschiedet: „Ich hoffe sie haben auch einen Bremsfallschirm dabei“. Ich frage mich jedes Mal, wie lange es noch solche verständnis- und rücksichts-volle Prüfer geben wird.

So startete ich, mit all den Bremsen-Fragmenten, die sich bei mir im Laufe der Jahre angesammelt hatten, weitere Versuche die Effektivität des Objektes zu steigern.



Um meine Situation im Frühjahr 2022 besser zu verstehen, muss ich einen kurzen zeitlichen Ausflug nach 2020 machen. Damals hatte sich, auf meiner morgendlichen Fahrt in die Arbeit, beim scharfen Links-Abbiegen in Schöllbrunn, die Bremsankerplatte des Vorderrades aus seiner Halterung gelöst und sich schlagartig um ca.45° verdreht. Das Vorderrad blockierte sofort. Bei dieser Rotation wurde die Mutter des Nockens, welcher den Bremshebel in Position hält, an der Schutzblechhalterung glatt abgeschert. Die Durchführung in der Bremsankerplatte und der Stab, der zur Verlängerung des Seilzuges dient, wurden verbogen. Irgendwie, schaffte ich es die

Blockade an meinem Vorderrad wieder zu lösen. Die Bremsankerplatte hatte ich für die Rückfahrt mit einem Draht in Position gehalten. So bin ich dann vorsichtig, ohne Vorderradbremse, die 11 km nach Hause zurück gefahren. Obwohl ich seit 35 Jahren quasi ohne wirklich funktionierende Vorderradbremse 10.000de Kilometer gefahren war, hatte ich auf der kurzen Heimfahrt ein äußerst komisches, unsicheres Gefühl. Ich fühlte ich mich völlig unwohl wissend, dass ich nun vorne überhaupt keine Bremse mehr hatte,



Das ganze Malheur war doppelt ärgerlich, weil es vermeidbar gewesen wäre. Ich hatte nämlich keine 14 Tage zuvor Christoph die recht wackelige Bremsankerplatte gezeigt und wir hatten über Ursachen und über mögliche Abhilfe diskutiert. Trotzdem kamen wir beide nicht auf die nahe-liegende Idee, dass ich vielleicht mal die Achs-Schrauben des Vorderrades kontrollieren sollte. Bei der nach dem Unfall folgenden Demontage, stellte sich nämlich heraus, dass beide Achsen-Muttern nicht mehr richtig fest waren. Sie ließen sich ohne jeglichen Kraftaufwand lösen. Dadurch hatte das Vorderrad in der Gabelaufnahme leichtes seitliches Spiel. Dieses geringe Spiel hatte ausgereicht, dass die Bremsankerplatte beim Abbiegen in die Straße aus seiner Verankerung schlüpfen und verdrehen konnte. Diese leichtsinnige, unverzeihliche, heillose Schlamperei und Nachlässigkeit hat mich viel Lehrgeld bezahlen lassen.



Martin Hofmann 1974 – 2025

Bei der Bastelei an meinem Vorderrad im Frühjahr 2022 fiel mir eine neue glänzend verchromte Tachowelle in die Hände. Ich habe keine Ahnung, wann bzw. von wem ich sie erstanden habe und wie lange die Welle schon zwischen all den Ersatzteilen versteckt im Regal lag. Da ich nun schon am Vorderrad werkelte, da könnte ich auch gleich meine alte matt-grau gewordene Welle gegen die hübsch Verchromte tauschen. Die Probefahrt nach dem Einbau des Vorderrades und dem Wechsel der Tacho-Welle zeigte erneut mäßigem Erfolg bei der Effektivitäts-Steigerung der Bremswirkung. Außerdem ruckelte und zuckelte Tachometer, blieb sogar teilweise mitten drin stehen. Der Wellen-Stift auf der Tachoseite war mit seinen ca. 9 mm Länge schon auffällig kurz. Das ist mir gleich beim Einbau aufgefallen. Aber trotzdem sollte er in den Antrieb des Tachos hineinreichen also Rückbau und wieder die alte originale Welle eingebaut. Bei der anschließend Probefahrt rührte sich

Neue Tachowelle und das matte Original



der Tachometer überhaupt nicht mehr! Ist mir bei der Aktion der Tachometer kaputt gegangen? Kann eigentlich nicht sein, oder?

Ich tauschte die Wellen noch zweimal hin und her. Aber egal was ich dann auch tat, es führte zu keinem Erfolg. Mal schien es, dass der Tacho normal anzeigte, aber nach 2 bis 3 km blieb er wieder stecken, oder zuckelt nur am Anschlag herum.

Ich schaute mir die Konstruktion der neuen Welle etwas genauer an. Dabei stellte ich fest, dass sich der obere Schaft ohne großen Kraftaufwand auf der Ummantelung verschieben ließ. Das erklärte dass die Welle mal in den Tachoantrieb griff und nach einigen Kilometern Fahrt wieder nicht. Der Tacho zuckte dann eine Weile und bleibe final stehen.



So war auch zu erkennen was für ein „Schrott“ der Stiftanschluss war. Der Stift war mit 8-9 mm zu viel zu kurz und der grob gefeilte 4-Kant in eine Art Kabelklemme eingelötet. Dieses Antriebsteil wurde mit einer Madenschraube auf der Welle befestigt. „1“ Schraube!! - damit war ein schiefer Sitz vorprogrammiert. Was haben sich die Hersteller dabei gedacht? Wohl nicht viel, oder?



Es war nun so, dass ich für die NSU keinen Ersatztachometer hatte. Für die BMW hätte ich sogar zwei im Regal liegen. Ist doch gut, dass wir Lutz in unseren Reihen haben. Ich habe bei Lutz die Reparatur angekündigt und gleich noch angefragt, ob er auch noch einen Ersatz-Tachometer hätte. Lutz hat mir sofort mit einen „Neuen Gebrauchten“ ausgeholfen.

So hatte ich den Ersatz-Tacho eingebaut und den offensichtlich defekten Tachometer an Lutz zur Überprüfung und reparaturgeschickt.

Da inzwischen auch der bei der BMW der Tachometer wie ein Kuhschwanz wackelte hatte dann gleich beide Tachometer zur Prüfung und Reparatur eingeschickt.



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

Lutz hat mich dann auch sehr schnell informiert, dass er bei dem Originalen *NSU*-Tachometer keinen Fehler feststellen konnte, aber prophylaktisch einige Verschleißteile getauscht hätte. Beim *BMW*-Tacho musste er mehr ersetzen.

Ich erklärte ihm auch, dass ich möglicherweise eine neue Welle benötige, da die beiden anderen Wellen mir augenblicklich nur Ärger bereiten würden. So gab er mir eine Adresse bei denen er schon mehrfach Tachowellen, auch für die *NSU TS* Modelle, hatte machen lassen. Ein kurzer Hinweis auf das Modell sollte genügen:

TAFLEXA-biegsame Wellen GmbH
Ansprechpartner: Herr Seidel
Brünner Straße 18
04209 Leipzig
0341/ 4674210
<http://www.taflexa.de> Mail: taflexa@t-online.de

Leider hatte ich von *TAFLEXA* auf meine E-Mail-Anfrage keine Antwort bekommen. *Lutz* informierte mich kurz vor dem Treffen in *Weissach-Flacht*, dass mein *NSU*-Tachometer einwandfrei funktioniere und dass der Fehler wohl doch an der Welle liegen müsse. Wir vereinbarten, dass er das Objekt nicht schicken muss, sondern mir den Tacho in ca. 14 Tagen auf dem Treffen zurückgibt. *Lutz* war auch erstaunt, dass ich keine Rückmeldung von *TAFLEXA* bekommen hätte, eine Firma die er als sehr zuverlässig und schnell kennengelernt hatte. *Lutz* erbat sich und bestellte die Tachowelle für mich.

Mitte Mai zeigten dann meine diversen Tausch-Versuche mit den Tachowellen und dem Einbau des neu erstellten Ersatz-Tachometers den gewünschten Erfolg. Die alte originale Welle funktionierte auf einmal. Es waren nun noch wenige Tage bis zum 21. *BMT*.

Am 17.05.2022 schrieb Michael vom Orgateam weitere Details zum Ablauf des Treffens:

Hallo Blockmodellfreunde,

nach meinen Anmeldeunterlagen habt Ihr Eure Anfahrt für Donnerstag geplant. Wie Ihr ja aus der Einladung wisst, organisieren wir mit Edi Haas und dem *AMSC* Leonberg am 26.5. einen Prolog mit Besichtigung des historischen Start-/Zielturms der Solitude Rennstrecke und einem Besuch des Porsche Museums mit Zeitzeugen aus dem Porsche Entwicklungszentrum.

Der Zeitablauf dazu ist:

Abfahrt mit Edi zur Solitude Rennstrecke um 11:15 (1. Gruppe) bzw. 11:30 Uhr (2. Gruppe) ab Hotel Abfahrt "Nachzüglergruppe" 14:00 Uhr für Teilnehmer, die später ankommen ab *OCW* Clubheim (Weissacher Str. 27, 71287 Weissach-Flacht) direkt zum Porsche Museum. Hierbei können die Autos mit Anhängern gegenüber dem Clubheim auf dem *EDEKA* Parkplatz abgestellt werden.

Es gibt jeweils einen Mittagssnack bei Edi im Turm oder bei uns im Clubheim.

Wer auf eigenen Drahtspeichenrädern anreist, kann auch direkt zur Solitude Rennstrecke oder zum Porsche Museum anreisen und anschließend mit uns zurück nach Weissach fahren. Dabei solltet Ihr bis ca. 13:00 Uhr bei Edi an der Solitude oder bis ca. 14:30 am Porsche Museum sein.

Es ist keine verbindliche Anmeldung zu einer dieser Gruppen notwendig, es wäre aber schön, wenn wir wüssten, wie viele Teilnehmer in welcher Gruppe mitfahren. Daher die Bitte, uns mitzuteilen, welche Variante Ihr voraussichtlich wählt.

Besten Dank und mit knatternden Grüßen Michael Hölscher



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

Unsere Antwort auf obige Anfrage schickten wir gleich am nächsten Morgen:

Guten Morgen Michael,

Danke für die Info. Wir (Gudrun & Meinereiner) werden wohl erst gegen Mittag in Weissach ankommen. Ob wir dann noch zum Porsche Museum fahren ist noch nicht gewiss, aber wahrscheinlich. Da wir mit unseren Mopeds kommen, ist da immer mal die Chance, dass unsere Töff-Töff den Zeitplan etwas anders sehen, auch wenn sie aktuell gesund & fit zu sein scheinen. Daher können wir leider noch keine definitive Zusage machen und müssen das kurzfristig vor Ort entscheiden.

Beste Grüße Martin

Vor fast einem Jahr hatten wir überraschend zwei weitere Mitbewohner bei uns aufgenommen. Im September 2021 zogen *Pinot & Gris* bei uns ein. Zwei ca. 9 Wochen alte Kater. Wie die Namen bereits erahnen lassen, war *Gris* grau meliert und *Pinot* wesentlich dunkler, nämlich fast schwarz mit kleinem, weißem Lätzchen.

Diesen überraschenden Familien-Zuwachs hatten wir bei unserer BMT-Anmeldung im Mai 2021 nicht vorhersehen können. Aber bis zur BMT in 2022 würden die Beiden bereits 11 Monate alt und weitgehend unabhängig sein, so dass sie drei Tage Abwesenheit ihrer „Bediensteten“ wohl gut überstehen würden.



Außerdem haben wir ja auch noch unsere nette Nachbarin, die sich liebend gerne um die beiden Rabauken kümmern würde. Dennoch sollten unser beiden Katerchen beim Ablauf des Treffens auch eine kleine Rolle spielen.

Meine Vorbereitungen an den Motorrädern hatte ich dieses Mal rechtzeitig abgeschlossen. Daher sollte es diesmal gut verlaufen und es keine technisch bedingten Ausfälle geben.





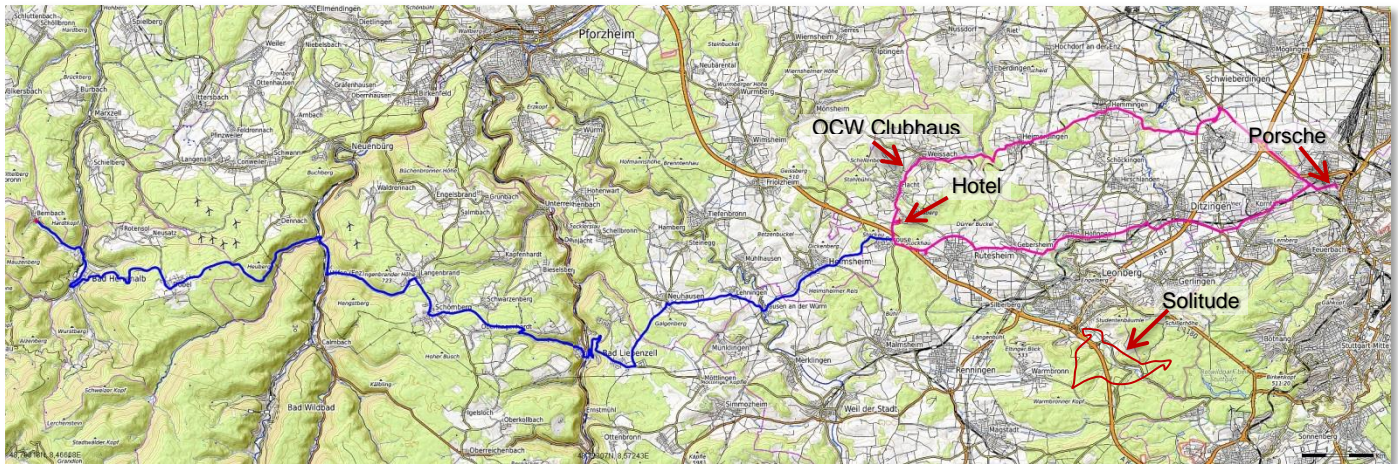
REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

Do. 25.05.2025 Bernbach – Flacht – Feuerbach – Flacht

ca. 110 km



Wie üblich hatte ich mir die Route am PC zusammengestellt und auf drei Seiten ausgedruckt, so dass ich auch leicht Details ersehen konnte. Das war bei der Fahrt viel einfacher als mit der großen Straßenkarte herum zu hantieren. Durch das häufig auf falten und wenden, wenn man mal wieder aus Versehen auf der Rückseite gelandet war, sind meinen alten Straßenkarten, von den häufiger bereisten Bereichen wie *Rheinlandpfalz, Baden-Württemberg & Bayern*, schon so zerfleddert, dass sie mittlerweile nur noch als Erinnerungsstücke fungieren.

Bei der kurzen Anfahrt nach *Weissach-Flacht* von nur 60 km hatten wir es nicht eilig. Gemütlich Frühstückten, letzte Anweisung an die Nachbarin zwecks Versorgung der Katzen, und schon war es 10:30h. Die Fahrt führte uns über *Dobel* nach *Schömberg* und *Bad Liebenzell* bis *Unterhaugstett*. Bis zu diesem Punkt befand ich mich im bestens bekannten Dunstkreis meiner Ausflüge. Um die restlichen 20 Kilometer an einem Stück fahren zu können, musste ich mich nun aber auf meinem Routen-Ausdruck neu orientieren und mir die nächsten Orte einprägen. So ging es *Via Neuhausen, Lehningen, Hausen a.d. Würm* und *Perouse* nach *Flacht*.

Noch fehlten die blauen Hinweisschilder wo es für die Teilnehmer der *BMT* entlang ging. Michael hatte sie erst am Abend montiert, sonst wäre die erste Orientierung wohl etwas einfacher gewesen.



So hätten wir unsere Ankunft gewünscht ☺

war ein s.g. Business-Hotel. Rezeption gab es keine, aber alle notwendige Unterlagen und der Zimmerschlüssel lagen in einem Kuvert bereit.

Wir bezogen das Zimmer und schauten uns kurz die Informationen aus dem Couvert an. Neben allgemeinen Informationen waren auch Pläne dabei, die zeigten wo das *OCW-Clubhaus* oder auch die nächste Tankstelle zu finden war.

Nach einer kurzen Ehrenrunde im Gewerbegebiet standen wir dann kurz nach 12:00h vor unserer Unterkunft. Es



18:15h Michael & Tibor zeigen wo es lang geht



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

Äußerst clever fand ich auch laminierte Beilage der „Notrufnummern“ in Scheckkarten-Größe. Da hatte man die wichtigsten Telefonnummern kompakt zusammengestellt und geschützt.

Aber es waren auch die zwei Touren-Pläne dabei. Wir fielen fast aus allen

Wolken, als wir feststellen mussten, dass sowohl der Ausflug am Freitag, als auch die Tour am Samstag in unsere Heimatregion führten. Große Streckenabschnitte waren sogar mit denen identisch, die wir heute bei unserer Anreise gefahren waren. So würde unsere Erwartung Neues kennenzulernen wohl nicht erfüllt werden. Nun muss ich aber auf den Spruch von Seite „3“ zurückkommen: „*Wer lesen kann ist vor Überraschung gefeit!*“ Denn *Michael* hatte nämlich in seiner Nachricht vom Februar genau das Ziel „Schwarzwald“ beschrieben! Nur hatten wir es wohl komplett überlesen.



Nun fuhren wir zum 2 km entfernten Klubhaus des OCW. Zunächst bin ich daran vorbeigefahren, aber die grün-gelbe-Straßenwalze vor dem Haus war dann doch so eindeutig, dass ich bereits nach wenigen Metern anhielt und umdrehte.

Das Geknatter und Gegrummel unserer Maschinen machten *Michael* und *Roland* (?) auf unsere Ankunft aufmerksam. Wir wurden durch das verwinkelte Klubhaus, vorbei an einigen Oldtimern und jede Menge Bilder und Pokale auf die (grün) überdachte Terrasse geführt. Dort wurden wir, trotz unserer deutlichen Ansage: „*Nein Danke wir wollen kein Mittagessen!*“, final doch noch dazu überredet. Denn die Würstchen wurden bereits auf dem Grill gelegt, als man unser Kommen hörte. Außerdem war auch noch sehr viel an unterschiedlichsten Salaten da. Wie da wären Kartoffel-, Gurken-, Nudel- Kraut- und Karotten-Salat. Das alles waren die Überbleibsel von dem gemeinsamen Mittagessen der ca. 35 Teilnehmer die aktuell an der Ausfahrt zur *Solitude* Strecke teilnahmen. Die Salate müssten unbedingt gegessen werden, weil man sie nicht aufheben könnte. Das war ein Argument dem wir uns nicht verschließen konnten, auch wenn die Restmenge der Salate locker noch für eine Handballmannschaft + Einwechselspieler gereicht hätte. Wir taten unser „Bestes“... aber es war einfach zu viel. Wir sprachen beim Vertilgen von Salaten und Bratwürsten mit *Michael* und seinem Kollegen über die Ziele der beiden geplanten BMT-Touren und dass wir uns eigentlich gewünscht hätten (und auch bis vor einer Stunde noch erhofften) eine neue Ecke, nördlich oder auch nord-östlich von *Weissach*, kennenzulernen. Aber *Michael* versicherte uns, dass der Club super-tolle, versteckte, kleine Straßen ausgesucht hätten, die selbst wir nicht kennen würden. So gäbe es auch für uns was Neues zu entdecken. *Michael* meinte, dass viele der BMT-Teilnehmer mal den „richtigen“ *Schwarzwald* kennenlernen wollten und so ist man diesem Wunsch mit den Zielen wie *Schlossruine Bad Liebenzell*, *Fahrzeugmuseum Marxzell*, *Wanderheim Zavelstein*, so wie *Kloster Hirsau*, und *Erzgrube-Neuenbürg*, nachgekommen. Wir stimmten zu, denn für Auswärtige werden die beiden Touren bestimmt ein großartiges Erlebnis werden, aber all diese reizvollen Ziele liegen leider nur 9 km bis max. 35 km von unserem Zuhause entfernt und sind uns alle bestens



OCW Klubhaus



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

bekannt. Aber was soll's, wir werden auch so das Treffen mit all den alten Bekannten genießen. Es sind ja die netten Kontakte und Geselligkeit die zählen.

Kurz vor 14:00h kamen dann auch noch *Tibor* und *Robert* auf ihren *NSU* Blockmodellen angeknattert. Zu fünft machten uns nun, unter der Führung von *Michael*, gemeinsam auf den Weg, um zum etwa 20 km entfernten *Porsche* Museum in *Feuerbach* zu fahren. Dort würden wir dann auf die Gruppe stoßen, die zuvor zur ehemaligen *Solitude*-Rennstrecke gefahren war.



Trotz drohender Wolken waren die Solitude-Fahrer gut gelaunt
Nach üppigem Mittagessen und Kaffee & Kuchen war wohl eine kleine
Siesta vor dem *Schloss Solitude* angesagt.





Martin Hofmann 1974 – 2025

Kurz vor der Auffahrt auf die *B10* hatte Robert offensichtliche Schwierigkeiten mit seiner *NSU 501T*. *Michael* hatte das nicht mitbekommen. So überholte ich *Michael* und macht ihn darauf aufmerksam. Wir drehten um und fanden in zusammen mit *Tibor* und *Gudrun* auf einem leeren „Mitfahrer-Parkplatz“. *Tibor* & *Robert* waren gerade mit Startversuchen beschäftigt, die aber keinen Erfolg zeigten. Ich bot meine Hilfe und Werkzeug an. Doch *Tibor*, der mit Recht stolz darauf ist, dass er nahezu alle *NSU* Blockmodelle in seiner *NSU* Sammlung hat, erklärte uns, dass diese Maschine die *Robert* gerade fuhr viel zu schnell heiß lief und nur etwas abkühlen müsste. Wir sollten ruhig weiterfahren, sie würden dann in ein paar Minuten nachkommen.

Die folgenden 7 – 8 km auf der *B10* und durch die Baustellen in *Feuerbach* waren keine Freude. Der viele, schnelle Verkehr und unübersichtliche Spurenwechsel im Baustellenbereich, zusammen mit Ampeln die nur wenige Fahrzeuge durchlassen, können schon etwas nerven. Aber wir hatten es final geschafft und wurden um 14:45h von vielen Altbekannten am Eingang zum *Porsche*-Museum freudig begrüßt, denn die *Solitude*-Gruppe war bereits vor ¼ Stunde eingetroffen. *Tibor* und *Robert* hatte es final auch geschafft. Keine 15 Minuten nach uns sind die Beiden glücklich am *Porsche*-Museum angekommen.



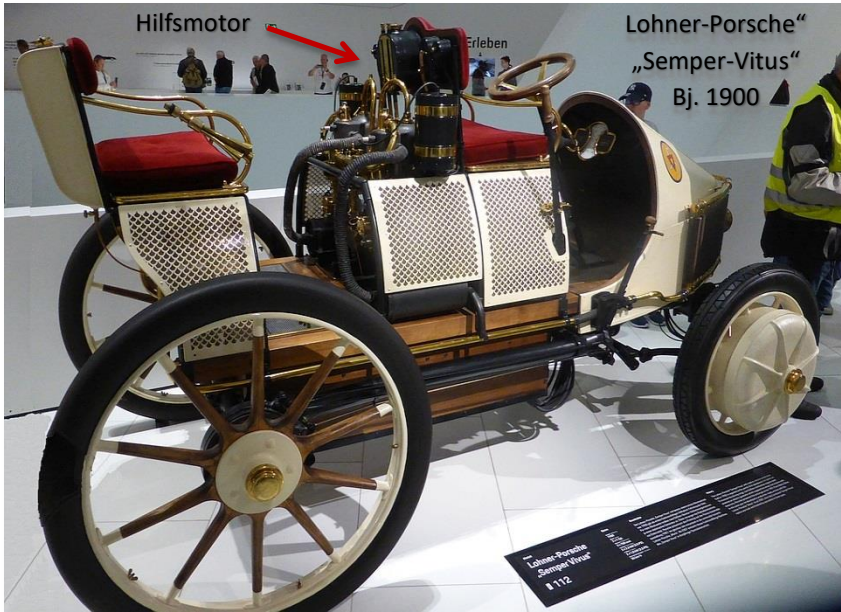
Da standen nun 48 Oldtimer im Eingangsbereich des *Porsche*-Museum. Darunter waren *NSU* Modelle: *201TS*, *301T*, *501S*, *501T*, *501TS*, *601TS* und acht davon waren Gespanne. Zusätzlich waren noch eine *BMW R24*, eine *Miele* und eine *Viktoria KR35* vertreten. Sie erregten bei Besuchern genauso so viel Beachtung, wie die historischen Objekte im Haus. Die limitierte Anzahl an Teilnehmer pro Führung brachte es mit sich, dass mehrere Besucher-Gruppen gebildet werden mussten, welche dann auch zeitlich versetzt in Museum eingelassen wurden. So ergaben sich Wartezeiten von 15 – 20 Minuten, die man nutzte um sich zu begrüßen und auszutauschen.

Bevor es mit der offiziellen Führung losging, wurden wir noch in die Museumswerkstatt geführt. Hier werden die Klassiker des *Porsche* Museums nicht nur authentisch restauriert, sondern auch stets fahrbereit gehalten. Es arbeiten Meister, Mechaniker und Sattler Hand in Hand um die historischen Fahrzeuge wieder wie neu aussehen zu lassen.

Martin Hofmann 1974 – 2025

Die Ausstellung selbst war fantastisch. Mich hatten vor Allem die Objekte bis in die frühen 60er Jahre interessiert.

In Wikipedia steht über das Genie *Ferdinand Porsche*: 1893, im Alter von 18 Jahren, trat Porsche in die Elektrotechnikfirma B. Egger & Co. in Wien ein. Dort stieg er in vier Jahren vom Mechaniker zum Leiter der Prüfteilung auf. In diese Zeit fällt seine Konstruktion des Radnabenelektromotors, auf welchen er 1896 ein Patent anmeldete. 1899 wechselte er zu den Lohner-Werken und baute dort noch im selben Jahr sein erstes Elektroauto, im Jahr darauf das weltweit **erste Fahrzeug mit Allradantrieb**, den Lohner-Porsche, sowie 1900 auch das erste **Hybridfahrzeug** der Welt. 1904 verließ er die Lohner-Werke.



Dieses oben erwähnte „Hybridfahrzeug“ war ein Ausstellungsobjekt welches mich am meisten beeindruckt hatte. War es nicht *Toyota* oder *Mazda*, die nur wenige Monate zuvor mit ihrer „Weltneuheit“ Werbung machten, nämlich einem E-Auto bei dem es ein Benzinbetriebenen Hilfsmotor gab, der bei Bedarf als Notstromaggregat diente, um die Batterie während der Fahrt nachzuladen? Aber genau diese Idee verfolgte der junge Herr *Porsche* in dem er schon 1900 einen kleinen Zwei-

Zylinder Motor zur permanenten Nachladung der Batterie einbaute! ...von wegen „Neuheit!“ Das erste 1899 von *Ferdinand Porsche* entwickelte Modell, war ein rein Batterie betriebenes Fahrzeug. Es hatte zwar schon eine Reichweite von ca. 50 km, aber das Aufladen der Batterie dauerte dann bis zu 4 Tage. Das war wohl auch der Grund nach einer Lösung für kürzere Ladezeiten und vor allem erhöhte Reichweite zu suchen, die sich lt. unserem Führer durch die geniale Hybridlösung mehr als verdoppelt hatte.



Ein weiteres Objekt hat sich bei mir eingepägt. Die „Dicke Berta“ oder die „Porsche-Sau“ ein 914/20 Coupe von 1971. Bei den Entwicklern hatte sich wegen den Rundungen eine Assoziationen ergeben: „Der sieht aus wie ein Schwein“ und schon war ein Spitznamen geboren, der Folgen hatte. Denn nun bekam der Rennwagen eine Schweinchen-rosa Lackierung und entsprechende Beschriftung verpasst. Der Wagen

konnte in Le-Mans sportlich aber nur in den Vorläufen überzeugen. Im Rennen schied er aber kurz vor Schluss durch Unfall aus.



Martin Hofmann 1974 – 2025

Bis alle Teilnehmer wieder auf dem Vorplatz standen, war es bereits nach 16:00h. Auf der gemeinsamen Rückfahrt gab es noch einen Tankstopp in *Rutesheim*. Danach trafen wir uns wieder vor dem Hotel um später gemeinsam zur 1km entfernten Festhalle zu gehen.

Leider musste ich gleich bei der Ankunft *Lutz* mitteilen, dass sein neuer Anbau-Tachometer nach nur ca. 100 km, auf der Fahrt zur Tankstelle, leider schon wieder ausgefallen war. *Lutz* wurde nun etwas grätig. Denn auch der mein alter Tachometer, den er mir vor dem Hotel zusammen mit dem reparierten BMW Tachometer übergab, hatte ja keine offensichtliche Fehlfunktion. Der Fehler liege eindeutig bei meinen Wellen oder dem Antrieb.



Ich baute den von *Lutz* mitgebrachten Tacho gleich ein und musste bei der Probefahrt feststellen, dass auch er nichts anzeigt. Also nochmals ran an den Tachowellen-Antrieb. Und was soll ich sagen? „*Lutz, mea culpa, mea maxima culpa!*“ Da hatte ich vor einigen Wochen beim Einbau des Vorderrades den Wellenantrieb, ohne über die Folgen nachzudenken, nur wenige Millimeter weiter nach vorne montiert. Aber diese Position verlängerte den Weg der Welle zum Tachometer etwas. Und dieses „etwas“ reicht offen sichtlich aus, dass die Welle mal in den Mitnehmer griff und dann irgendwann wieder nicht.

Ich verdrehte das Gehäuse, so dass der Anschluss nun wieder völlig parallel zur Gabel stand. Seither habe keine Ausfälle mehr gehabt. „*Kleine Ursache – aber große Wirkung!*“ Man lernt halt auch nach 37 Jahren *601TS* fahren immer noch dazu.

Auch dass sich die Fa. *TAFLEXA* bei mir nicht rückgemeldet hatte war für *Lutz* mysteriös. *Lutz* verstand nicht warum *TAFLEXA* mir nicht antwortete. So bot er mir an die Ersatzwellen für mich zu bestellen. Nun musste ich mich bei *Lutz* erneut entschuldigen. Nach dem *NSU*-Treffen hatte ich meine drei Anfragen an die Firma nochmals kontrolliert. Daraufhin muss nun eingestehen, dass es allein mein Fehler war. Wer lesen kann, bzw. *Copy & Paste* beherrscht, ist im Vorteil. Es hatte sich beim Abschreiben der E-Mail-Adresse nämlich ein Tippfehler eingeschlichen. Und so hatte ich dummerweise an telflexa@t-online.de geschrieben. Der kleine Unterschied, dass ich den Firmennamen mit „e“ statt mit einem „a“ geschrieben hatte, war die Ursache des Schweigens auf der Empfängerseite. Leider hatte ich aber auch keine Rückmeldung bekommen, dass es diese Adresse nicht gäbe. Das hätte mir und vor allem *Lutz* einiges erspart.

Vor dem Hotel wurde ich von *Edi* gefragt, ob er morgen bei mir im Beiwagen mitfahren könne. Die lange Strecke, die morgen geplant wäre wollte er in seinen „*Alter*“ nicht mehr selbst fahren. Ich hatte natürlich nichts dagegen. War es doch immer besser wenn man einen Passagier im Beiwagen hatte. Gudrun fährt eh lieber auf Ihrer *BMW*, als dass sie teilnahmslos im Boot eingezwängt sitzt und keine Kontrolle hat. Sie ist lieber selbst „*Herr*“ der Lage. Mein Fahrstil ist ihr gelegentlich zu ungestüm, glaube ich.



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

Wir gingen später gemeinsam mit den anderen zu der etwa ein Kilometer entfernten Festhalle in Flacht, um uns am Büffet zu stärken und auch das Erinnerungsstück entgegen zu nehmen. Dieses Mal war es keine Plakette, sondern ein Bierkrug mit Aufdruck. Eine wirklich eine gelungene Überraschung.

Nun kam auch noch *Jochen* mit der Frage auf mich zu, ob ich einen Freund im Beiwagen mitnehmen könnte. Ich meinte im Prinzip gerne, aber ich hätte dies schon *Edi* versprochen. *Jochen* war sichtlich enttäuscht. Da schlug ich vor, dass man vielleicht am Samstag den Passagier wechseln könnte. Aber das mochte ich nicht entscheiden. Das sollte er bitte mit seinen Freund und *Edi* abmachen. Final blieb es aber dabei, dass ich *Edi* an beiden Tagen als Gast im Boot hatte.

Nach einem geselligen Abend folgte eine etwas unruhigere Nacht. Das Zimmer im Hotel war uns, trotz offenem Fenster, viel zu warm.

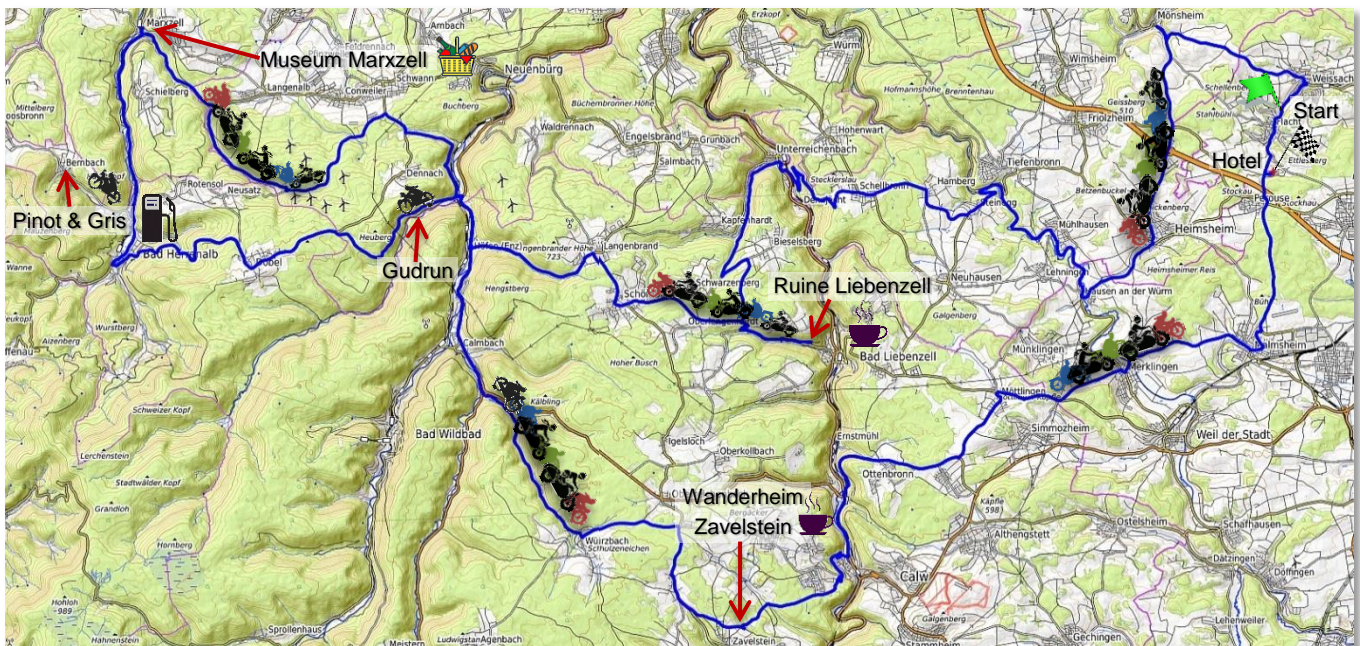


Fr. 26.05.2025 Flacht - B. Liebenzell – Marxzell – Zavelstein – Flacht ca. 154 km



Pünktlich trafen alle Teilnehmer auf dem Parkplatz am Stadtrand von *Flacht* ein. Dort wurden drei Gruppen gebildet. Eine gelbe, eine orange und eine pinke Gruppe. Man erkannte sofort die Routine, welche die Mitglieder des OCW bei Gruppenausfahrten hatte. So konnte man Gruppen-Guides an den entsprechend farbigen Warnwesten ausmachen.

Ab 9:00h fahren wir in einem Abstand von ca. 5 Minuten los.





REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

Über *Weissach* und *Mössingen* führt die Strecke nach *Hausen a. d. Würm*. Die 7 km entlang der *Würm* genoss ich in vollen Zügen, ist doch das *Würmtal* für mich eine der reizvollsten Motorradstraßen in unserer näheren Umgebung. Für die Tour am Samstag standen weitere 15 km dieser kurvenreichen Straße auf dem Plan. Super! Da freute ich mich jetzt schon drauf.

Über kleine Straßen ging es weiter. Da hatte *Michael* recht gehabt. Man hatte tatsächlich kurze Abschnitte dabei, die wäre ich ohne Anleitung nie gefahren, da sie als Durchgangs- bzw. Verbindungsstraßen für mich nicht erkennbar waren. So fuhren wir auf so einem Schleichweg rauf nach *Schwarzenberg*, um dann wieder ein Stück bergab einen Abstecher zur *Burgruine Liebenzell* zu machen.

Dort erwartete uns Kaffee mit Butterbrezeln. Mitglieder des OCW hatten dieses zweite Frühstück organisiert. Die Gastronomie war leider nur an Wochenenden in Betrieb.

Burg Liebenzell



Information zur Burg aus dem Netz:

Heute internationales Begegnungszentrum

Bis 1953 war die Burg Liebenzell eine Ruine. Seit mehreren Jahrzehnten ist die Idee des Gründers des Internationalen Forum Burg Liebenzell Mag. Dr. H.c. Gustav-Adolf Gedat, einen Ort der internationalen Begegnung zu schaffen, verwirklicht. Jugendliche aus aller Welt halfen mit, die Burg wieder aufzubauen. Ein Jahr später waren die Tagungs- und Schlafräume bezugsfertig. Die historische Burg ist so bis heute eindrucksvoller Begegnungs- und Lernort für Menschen aus Deutschland, Europa und vielen Ländern der Welt.

Das Internationale Forum führt gerne Burgführungen für Gruppen bis maximal 30 Personen durch. Bei den etwa 60-minütigen Führungen erfahren Sie Wissenswertes zur Burg, ihrer Geschichte und über die heutige Nutzung als Bildungshaus. Nur im Rahmen dieser Führungen haben Sie die Möglichkeit, Burgbereiche zu besichtigen, die sonst für die Öffentlichkeit nicht zugänglich sind.

Der Burgturm mit seiner tollen Aussicht ist indes bei guter Witterung von 10:30 bis 16:30 Uhr, an Wochenenden und Feiertagen bis 18:00 Uhr öffentlich zugänglich. In den Wintermonaten und bei Regen bleibt er wegen Rutschgefahr auf den Treppen geschlossen.



Burg Liebenzell 11:55h ... fertigmachen zu Weiterfahrt ...

Die Burg selbst war zwar nicht zugänglich, aber wer wollte konnte auf den Turm steigen und die Aussicht ins *Nagoldtal* und den *Schwarzwald* genießen. Das Wetter meinte es heute gut mit uns. Während tags zuvor immer ein paar dunkelgraue Wolken möglicherweise Regen verhießen, der glücklicherweise final ausblieb, so schien heute die Sonne vom blau-weißen Himmel. Nach ca. 30 Minuten Pause wurde zum Aufbruch geblasen. Wieder starteten die drei Gruppen mit ein paar Minuten Abstand. Da nicht alle mitbekommen hatten, dass es schon wieder weiter ging, mussten sich Einige einer andersfarbigen Gruppe anschließen.

Das war aber auch kein größeres Problem. Denn alle fuhren in die gleiche Richtung.



Martin Hofmann 1974 – 2025

Gudrun hatte mir bereits am Vorabend Bescheid gesagt, dass sie nicht nach *Marxzell* mitkommen wird, sondern lieber einen Abstecher nach Hause machen würde. Sie wollte natürlich nach den beiden jungen Katern sehen und dann noch eine Nacht im eigenen Bett schlafen. Das Museum *Marxzell* liegt ja gerade mal 8 km von unserem Haus entfernt. Ich kenne das Museum schon seit 1969. 1990 hatte ich bei *Wolfgang*, Sohn des Museums-Gründers, meinen zweisitzigen *Canterbury*-Seitenwagen gegen den jetzigen „*Harso*“ eingetauscht. Daher kannte auch *Gudrun* das Touren-Ziel inzwischen schon seit mindestens 35 Jahren. So waren unsere zwei vierbeinigen Jünglinge, *Pinot & Gris*, natürlich viel wichtiger als ein weiterer Besuch im ihr bekannten Museum.

Die Freitags-tour sollte am ca. 20 km entfernten Besucher-Bergwerkwerk „*Frischglück*“ in *Neuenbürg* Station machen, dort würde *Gudrun* dann wieder zu uns stoßen.



Museum Marxzell

Über *Schömberg* und *Höfen* ging es nun auf mir gut bekannten Straßen weiter. Kein Wunder, wir befanden ja bereits seit 20 km im Dunstkreis unserer Wohnung. Nach der *Eyach-Brücke* bog die Tour recht nach *Schwann* ab, während es geradeaus in Richtung heimatlichen Herd ging. Hier verabschiedete ich mich beim Abbiegen mit erhobener Hand von *Gudrun*. Sie winkte zurück, denn sie fuhr nun gerade aus weiter, in Richtung *Dobel* und *Bad Herrenalb*. Was ich nicht mitbekam, war, dass unser „*Lumpensammler*“, der hinter unsere Gruppe fuhr und aufpasste, dass keiner verloren ging, nun nicht der Gruppe, sondern *Gudrun* hinterher preschte. Er wollte sie darauf aufmerksam machen, dass sie den Abzweig verpasst hätte und zur Umkehr bewegen. Aber *Gudrun* schaffte es wäh-

rend der Fahrt, ihm mit Gesten beizubringen, dass alles seine Ordnung hätte. So drehte er um und folgte dem Pulk, der inzwischen schon an der s.g. *Mönchstraße* bei *Schwann* sein musste. Diese schmale Straße führt durch dichten Wald zum Abzweig ins *Holzbachtal*. Von hier aus waren es nur noch 7 Kilometer bis zum Fahrzeug- und Kuriositäten-Museum.

Am Museum angekommen wurde es auf dem kleinen Parkplatz sehr schnell recht eng. Viele der noch ankommenden Motorräder mussten dann auf gegenüberliegenden Parkplatz umgesiedelt werden, der wesentlich mehr Platz für die vielen Motorräder bot.

Auch wenn ich das Museum in den vergangenen 55 Jahren schon einige Dutzendmal besucht hatte, es ist immer wieder für eine Überraschung gut. So auch dieses Mal. Die Organisatoren hatte mit den Museums-Betreibern, der Familie *Reichert*, ein kleines Mittag-Buffet vereinbart. Biertische zwischen alten Feuerwehrautos, neben einem Feuerwehr-DKW-Gespans und unter einem Hubschrauber hatte auch seien Reize. Vor allem bin ich gerne in der neuen Halle, weil da mein alter englische Beiwagen ausgestellt ist. Dieser 2-sitzige *Canterbury Sidecar* aus den 1950er Jahren, hatte ich 1986/87 restauriert, an meine 14 PS starke *NSU 601TS* montiert und bin damit mit Familie in Urlaub gefahren. Es waren die



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

beiden „*Repara-Touren*“ 1988 nach *Südfrankreich* und *Italien*, so wie 1989 nach *Großbritannien*. Der *Canterbury* Seitenwagen war aus Sperrholz mit Alu-Verkleidung. Er wog leer schon an die 135kg und war sogar etwas länger als die *NSU*. Dazu kamen Werkzeug, Ersatzteile, ein 3-Mann-Zelt, 4x Schlafsäcke und Schlummerkullern, so wie meine beiden Kinder *Steffi* (12) & *Lisa* (4) und meine Wenigkeit mit ca. 90kg. So kamen gut und gerne 530kg zusammen die von den 14 PS der *NSU* bewegt werden musste. *Gudrun* fuhr damals wie heute, auf ihrer, mit Klamotten und „*Futteralien*“ vollgepackten, *BMW R24*.



Mit Familie, NSU 601TS & Canterbury
1988 in der Camargue



NSU 601TS & Harso seit 1990 ein Paar

So fragte ich 1990 *Wolfgang* vom *Marzeller Museum*, ob er vielleicht Interesse an dem, für die *NSU* viel zu schweren, *Canterbury* im Tausch gegen einen kleineren Seitenwagen hätte? Und er hatte! So fand der *Harso* seinen Platz an meiner *601TS* und der *Canterbury* auf Empore der damals neuen Ausstellungshalle im Museum *Marzell*.



Marzeller Museum

Das Museum in Marzell ist dermaßen vollgepfropft mit Raritäten und Kuriositäten, die nicht nur Fahrzeuge betreffen, dass es einem nicht wundern muss, dass man bei Interesse an diesen Objekten den Ort auch mehrere dutzendmal besuchen kann und immer noch Neues (*Altes*) entdecken kann.

Ich habe natürlich jedem, ob er es hören wollte oder nicht, auf den, zwischen Autos, Motorräder und anderen Objekten eingekleiteten, etwas versteckten *Canterbury* Seitenwagen, der nun an einer *Ariel Square Four* montiert ist, aufmerksam gemacht. Eigentlich ist es schade, dass er nicht wesentlich prominenter ausgestellt ist.



Mein ehemaliger
Canterbury



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025



Marxzeller Sonnenbad

Unsere „Damen“ hatten sich an dem kreativen „Chaos“, was für mich das Flair dieses Museums ausmacht, recht bald satt gesehen. Sie machten es sich draußen vor dem Eingang auf der langen Bank gemütlich und genossen den Sonnenschein.

Den allermeisten der männlichen Teilnehmern musste man nach 1,5h allerdings mitteilen, dass die Weiterfahrt nach *Zavelstein* bevorstand. Außerdem sollte man rechtzeitig ans Tanken denken, da die Tagesstrecke mit über 150 km bei den Meisten wohl mit einer Tankfüllung nicht zu meistern wäre. Möglichkeiten gäbe es hier in *Marzell* bzw. im 8 km entfernten *Bad Herrenalb*.

Als ich *Edi*, meinen Beiwagen-Passagier, gefunden hatte und wir zur Weiterfahrt bereit waren, stellte ich fest, dass meine Gruppe schon abgefahren war. Egal, sie würden wohl in *Bad Herrenalb* den Tankstopp einlegen. Dort könnten wir wieder aufschließen. Aber irgendwie hatte ich mich verrechnet. Als wir ca. 15 Minuten später an der Tankstelle ankamen, waren alle anderen schon wieder so gut wie abfahrbereit. Ich musste aber auch noch tanken, damit wir auf den verbliebenen 65 km nicht mit Spritmangel stehen blieben. So fuhr die Gruppe erneut ohne uns ab. Das war nicht so schlimm, denn ich kannte die Strecke bis zum Wanderheim *Zavelstein* aus dem Effeff. Selbst das unscheinbare 6 km lange Sträßchen, welches von *Calmbach* quer durch den Wald entlang des *Würzbaches* führte, war mir durch ein frühere Umleitung bekannt, als die *B296* wegen Reparaturarbeiten über ein Jahr lang gesperrt war. Diesen Abschnitt genoss ich besonders. Ich liebe kleine Sträßchen weit abseits vom Verkehr, auf denen man mit mäßiger Geschwindigkeit im 4.Gang dahin tuckern kann. Eigentlich dachte ich, dass ich unser Gruppe schon weit vorher hätte einholen müssen. Aber auf den 20 km seit der Tankstelle hatte ich niemand von unserer Gruppe gesehen. Auch nicht als wir in *Würzbach* ankamen. Durch eine innerörtliche Umleitung musste ich mich aber darauf konzentrieren wie ich wieder auf den richtigen Weg gelangen würde. So war ich von dem Gedanken abgelenkt, wo die anderen wohl abgeblieben waren.



Altstadt & Burg Zavelstein

Ich wollte *Edi* noch kurz den alten historischen Teil von *Zavelstein* zeigen. Daher fuhr ich direkt in die Ortsmitte, von wo man die Altstadt einsehen konnte. Es ist nur eine gerade kurze Straße, gesäumt von Fachwerkhäusern und einer Kirche. Das pittoreske Sträßchen endet an der Burgruine. Vom Wehrturm hat man eine fantastische Aussicht auf den Schwarz-



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

wald und ins Umland. Als Besonderheit hat sich mir eingepägt, dass *Zavelstein* einst der kleinste Ort in *Württemberg* war, der Stadtrechte besaß. Die Ersterwähnung als Stadt unter dem Namen „*Zaphilstan*“ war bereits im Jahr 1284. Es lebten damals wohl weit weniger als 300 Personen in der Stadt die eigentlich nur aus 200 m Straße und einer Burg bestand. Das Stadt-Privileg bekam *Zavelstein* als Dankeschön, weil sie eine *Graf Eberhardt II.* von *Württemberg* Zuflucht in der Burg gewährten. Aber diese Geschichte ist nicht verbrieft und bleibt somit eine vage Vermutung.

Auf dem Weg zum Wanderheim, welches oberhalb der Stadt liegt, habe ich mich an meine Erinnerung gehalten. Doch lag der letzte Besuch in *Zavelstein* schon mindestens 4 – 5 Jahre zurück. Inzwischen hatte man den mir bekannten asphaltierten Weg mit einem Pfosten für den Verkehr gesperrt. Der Hintergrund dieser Maßnahme war wohl der Schutz der weit hin berühmten Krokuswiesen, welche im Frühjahr die Felder oberhalb der Stadt in ein blau-violettes Meer verwandeln. Aber umdrehen wollte ich nun auch nicht, hatte ich doch das Ziel vor Augen. Es waren gerademal noch 400 m bis zum Treffpunkt. So nahm ich Maß – der Abstand zwischen Pfosten und dem Stolperstein, der den Straßenrand begrenzte, sollte eigentlich für mein Gespann breit genug zu sein um durchzukommen. Vorsichtig zirkelte ich meine NSU durch die Absperrung. 2 Minuten später trafen wir aus entgegengesetzter Richtung auf dem Parkplatz des Wanderheimes an. Aber oh Wunder - wir waren die Ersten! Weit und breit keine NSU zu sehen. Sind wir doch später als die anderen von *Bad Herrenalb* weggekommen, hatte auch kleine Probleme in *Würzbach* den richtigen Ausgang zu finden und waren dazu auch noch im Ort um einen kurz Blick in die Altstadt zu werfen. Wie kann das sein, dass wir trotzdem vor allen anderen am Treffpunkt sind? Wir fuhren noch 100 m weiter, weil dort an der Kreuzung Mitglieder vom OCW mit Kameras und Drohnen auf die Ankömmlinge warteten. Sie fragten uns natürlich erstaunt warum wir von der alle die drei Gruppen erwarten würden. Da sie in telefonischen Kontakt mit den Gruppen-Führern standen, wusste das Kamerateam aber auch, dass man in *Würzbach* durch die Umleitungen wohl falsch abgelenkt war und daher ca. 10 Minuten später eintreffen würde. Kaum hatten wir unser Motorrad auf dem großen Parkplatz abgestellt da hörten wir auch schon in der Ferne die ersten Ankömmlinge. Der Parkplatz füllte sich schnell.



Parkplatz Wanderheim Zavelstein



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



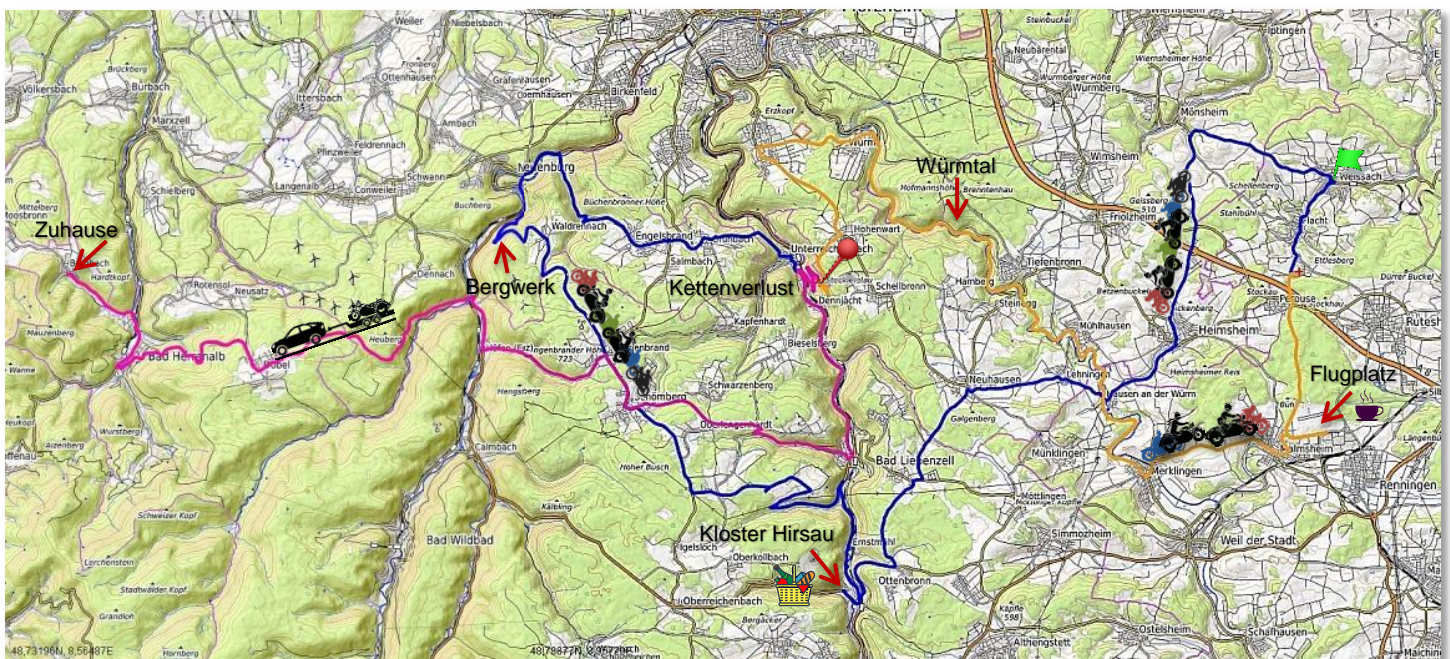
Martin Hofmann 1974 – 2025

Hinter dem Wanderheim stand ein großes Zelt, welches für unser „Kaffeekränzchen“ reserviert war. Bei der großen Kuchenauswahl fiel es manchen schwer sich zu entscheiden. Das Problem hatte ich aber nicht. Denn ich hatte mir ein alkoholfreies Weißbier gegönnt, da passte wohl keines der angebotenen süßen Stückchen dazu.

Die Rückfahrt nach *Flacht* ging zunächst auf einem schmalen, aber geteerten Waldweg direkt nach *Calw*. Unsere Abfahrt wurde erneut von Boden- und Luft-Kameras (*Drohnen*) gefilmt. Über *Hirsau*, *Möttlingen* und *Malmsheim* führte die Strecke zurück zum Hotel. Der größte Teil dieses Abschnitts war mir durch frühere Reisen in der Gegend bestens bekannt. Am Hotel angekommen bedankte sich mein Passagier *Edi* für die schöne Fahrt. Für ihn war es ein tolles Erlebnis und für mich eine Freude, dass es ihm gefallen hatte. Auf seine Frage ob ich ihn bei der morgigen Tour wieder mitnehmen würd, konnte ich ihm nur sagen dass er das mit den Freunden von *Jochen* klären sollte, weil wir als Kompromiss auf die beiden Anfragen ausgemacht hatten, dass am zweiten Tag die andere Partei zum Zuge käme. Vor dem geselligen Abendessen in der Stadthalle bin ich dann noch tanken gefahren, damit der Sprit für die Samstag-Tour ausreicht. Am Abend hatte mir *Edi* freudestrahlend mitgeteilt dass er auch Morgen mein Passagier sein wird. Er hatte sich offensichtlich mit seinem „Mitbewerber“ geeinigt.

Sa. 27.05.2025 *Flacht – Hirsau – Erzgrube Neuenbürg – Unterreichenbach ca. 75 km*

Um es gleich vorwegzunehmen. Der Tag stand für mich und meine *NSU* unter keinem guten Stern. So musste ich nach ca. **75 km** mit Antriebsschaden aufgeben. Die restlichen **43 km** durch das wunderbare, kurvenreiche *Würmtal* musste ich leider streichen. Stattdessen wurde meine *NSU* auf dem Anhänger des Lumpenwagens die **44 km** zu mir nach Hause gekarrt.



Der Tag fing zumindest gut an. *Edi* war pünktlich und freute sich wie ein kleiner *Schneekönig* auf eine weitere Fahrt in meinem *HARSO* Beiwagen. Den beiden Katerchen zuhause ging es auch gut und *Gudrun* würde am Bergwerk *Neuenbürg* wieder zu uns stoßen.



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

So fuhr ich bei schönsten Sonnenschein und milden Maitemperaturen mit *Edi* zum Treffpunkt, der Ortsmitte von *Weissach*. Dort war der obligatorische Fototermin eingeplant.



Aufstellung zum Gruppenbild

Es erwies sich aber als ziemlich schwierig alle Maschinen, inklusive ihrer Fahrer auf ein Bild zu bannen. Dafür war der Marktplatz etwas zu klein. Man konnte mit der Kamera nicht genug Abstand halten damit alle aufs Bild passten. Aber was soll's, ein Versuch war es wert und es sind ja dabei auch einige schöne Bilder entstanden.

Die Strecke führte zunächst nach *Hirsau*. Teile davon hatten wir schon am Vortag unter un-

seren Rädern. Aber so lange der Motor brummt und die Sonne scheint ist alles in Ordnung. Außerdem bekommt man einen völlig anderen Eindruck von der Umgebung, wenn man eine Strecke in entgegengesetzter Richtung befährt. Unsere Gruppe war die Erste, die am Kloster *Hirsau* angekommen war. Der Besucher-Parkplatz, der sich vor dem Gelände entlang der Straße erstreckt, war für unsere Motorräder extra reserviert und abgesperrt. Die Organisatoren des Treffens hatten mehrere Kloster-Führungen gebucht, um den Teilnehmer des Treffens die Geschichte der immensen Anlage im Schnelldurchlauf näher zu bringen. Maximal 15 Minuten pro Gruppe, à 10 Personen, standen dafür zur Verfügung. Das war natürlich viel zu kurz um ins Detail zu gehen. So bekamen wir nur eine grobe Zusammenfassung der Historie. Danach hieß es: selbst erkunden.



Parken vor dem Kloster Hirsau

Martin Hofmann 1974 – 2025

Wikipedia meint dazu: *Kloster Hirsau (vormals auch Hirschau) war zeitweise eines der bedeutendsten Klöster Deutschlands. Es diente der cluniazensischen Reformbewegung sehr früh als deutscher Stützpunkt. Von hier ging eine Reihe von Klostergründungen aus,*



Kloster Hirsau

aber auch die Erneuerung bestehender Gemeinschaften nach der sogenannten Hirsauer Reform. Zum Zeitpunkt seiner Errichtung im späten 11. Jahrhundert war St. Peter und Paul das baulich größte Kloster im deutschsprachigen Raum. Während des Pfälzischen Erbfolgekriegs wurde die Anlage 1692 von französischen Truppen niedergebrannt und verfiel dann

Den meisten hatte aber dieser kurze Ausflug in die Geschichte des Ortes genügt. Nach einem schnellen Rundgang fand man sie schon nach wenigen Minuten am Ausgang wieder, wo für jeden Butterbrezeln, Kaffee und Apfelsaft zur Verköstigung bereit standen.

Andere wiederum, wie z.B. *Veronika*, beschäftigte das geschichtsträchtige Kloster mehr. Da ich die Klosteranlage schon öfters Freunde und Gäste zeigen durfte, konnte ich ihr etwas über die Funktion der Gebäude und das Klosterleben erzählen. Zusammen machten wir eine größere Runde durch das Gelände, wobei sie interessante Fotomotive fand.

Final bin dann aber auch ich bei dem Stand mit den Butterbrezeln & Getränken gelandet.



Während ich noch an meiner Brezel kaue,
verdauen andere schon

Die Route zum Erzbergwerk bei *Neuenbürg* verlief dann wie ich es erwartet hatte. Zunächst auf der direkten Route, nämlich das „*Schweinebachtal*“ in Richtung *Oberreichenbach*. In der zweiten Spitzkehre hat man aber die s.g. „*Alte Badstraße*“ über *Oberkollbach* nach *Siedichfür* und *Igelsloch* gewählt. Weiter ging es durch die Orte *Schömberg* und *Langenbrand* nach *Waldrennach*. Nun fuhren wir durch den Wald hinunter ins *Enztal* um nach nur 24 km von unserem Guide links in einen unbefestigten Waldweg geleitet zu werden. Es war die für Gäste gesperrte direkte Zufahrt zum Besucher-Bergwerk „*Frisch-Glück*“, welche eigentlich nur für die Betreiber des Kiosks und den Führern vorgesehen war. Für das Treffen hatte man aber eine Sondergenehmigung erhalten, so dass wir alle direkt vor dem Stolleneingang parkten.



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025



Parken direkt vor dem Stollen

Ich rief nach dem Abstellen der Maschine auch gleich *Gudrun* zuhause an und warnte sie vor. Wenn sie später nämlich am Bergwerk ankäme, dann bedeutet ein leerer Besucherparkplatz nicht, dass wir schon weitergefahren wären. 35 Minuten später hörte ich sie mit ihrer BMW auf dem ca. 50 m unterhalb des Stollens liegenden Besucherparkplatz einfahren. Ich lief ihr entgegen und freute mich, dass das Intermezzo mit der ungeplanten Heimfahrt so reibungslos geklappt hatte.

Eigentlich wollte ich auf die Führung durch das enge kalte Bergwerk verzichten, denn ich hatte die Tour schon mehrfach mitgemacht, aber es sollten noch Besucher-

Gruppen aufgefüllt werden. So war ich dann halt doch wieder dabei. Was ich dann bei der Tour durch den Berg feststellen musste: Man vergisst halt doch schnell die Details, auch wenn der letzte Besuch vielleicht erst 2 Jahre her war.

In drei oder vier Gruppen mit je 10-15 Personen ging es im zeitlichen Abstand von 15 Minuten in den alten Stollen. Vorher bekamen wir noch einen geschichtlichen Abriss über die Historie. (*Mehr Details zu dem Bergwerk findet man unter: <https://frischglueck.de/>*)



Instruktionen bevor es in den Berg geht ...



... wo es ziemlich eng werden würde

Der Aufbruch zur Weiterfahrt kam für mich erneut etwas unerwartet. *Edi*, mein Passagier, machte mich auf den Aufbruch aufmerksam. Nun musste ich mich sputen, dass ich rechtzeitig komplett fahrbereit sein würde. Aber auch für *Gudrun* war es nicht so einfach, da ihre BMW etwas entfernt, unterhalb der Erzgrube, auf dem offiziellen Besucher-Parkplatz stand. Sie musste ja noch die 50-100m den Berg hinunter hetzen und sich motorradgerecht an-



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

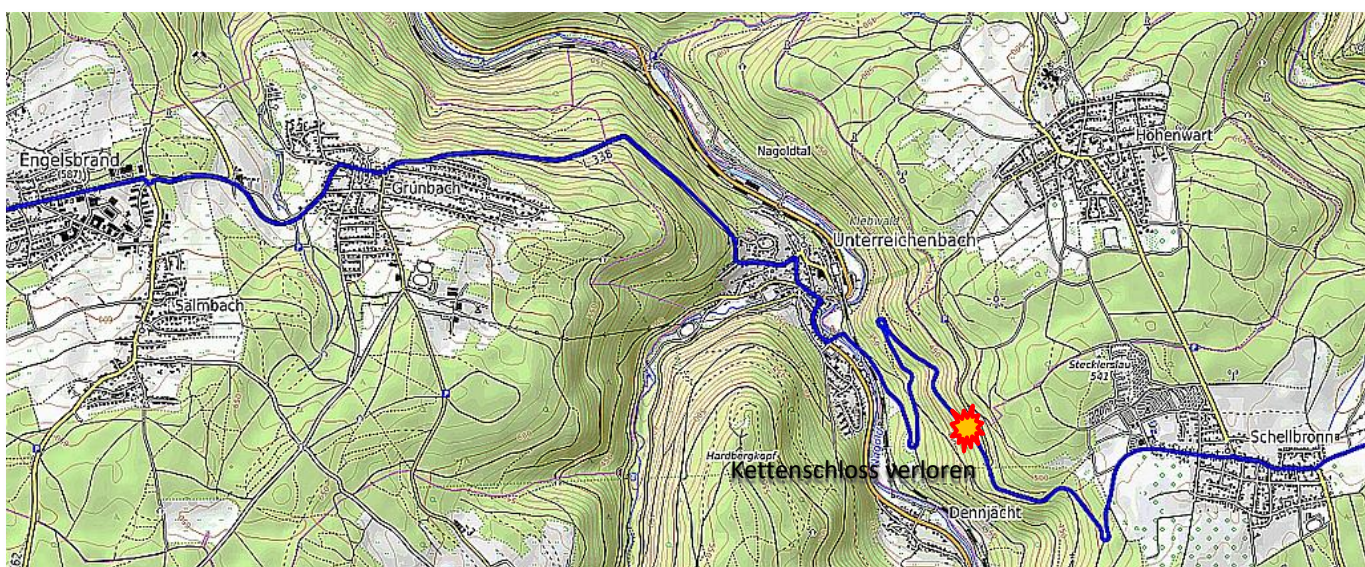
ziehen. Aber alle Sorgen, dass wir wieder abgehängt werden würden, waren final unbegründet, denn man fuhr zunächst gemeinsam auf den unteren Besucherparkplatz, um sich zu sammeln und wieder in die drei Fahrer-Gruppen aufzuteilen.

Als wir kurz nach *Neuenbürg* die Bundesstraße verlassen konnten, ging es auf kleineren Nebenstraßen über *Engelsbrand* nach *Unterreichenbach* wieder ins *Nagoldtal*. Dort gab es wegen der korrekten Routenfindung einen kurzen Stopp. Nach rechts über die Nagold und durch *Schellbronn* sollte es nun in zu meiner absoluten Motorrad-Favoritenstrecke gehen, dem kurvenreichen *Würmtal*!

Der Anstieg nach *Schellbronn* machte mir schon richtig Spaß, da er mit den zwei Kehren schon mal einen kleinen Vorgeschmack gab, was wir in ca. 20 Minuten im *Würmtal* erleben würden. Kurven und Gespann-Turnen auf 7 km Länge. Natürlich ist das Gespann-Turnen,



das seitliche Verlagern des Körpers bei Linkskurven und das halbe Liegen auf dem Seitenwagenboot bei Rechtskurven eher Show, als wirklich technisch notwendig. Vor allem wenn



man wie ich an diesem Tag mit *Edi* ein zusätzliches Ausgleichgewicht im Beiwagen hatte.



REPARA - TOUREN TEIL XVIII

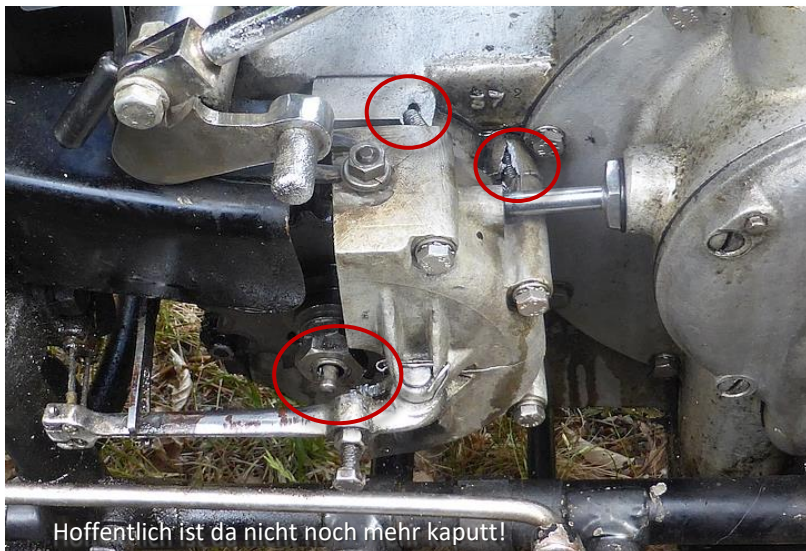


Martin Hofmann 1974 – 2025

Doch nur wenige 100m nach der zweiten Kehre, endete meine Vorfreude auf das *Würmtal* schlagartig. Denn nach einem recht lauten Knall war der Vortrieb schlagartig komplett weg! Der Motor lief zwar noch und nahm das Gas an, aber die Kraftübertragung auf das Hinterrad fehlte gänzlich. Ich rollte am Straßenrand aus. Mir ging in den nächsten wenigen Augenblicke alles Mögliche durch Kopf. Kupplungsschaden? Ritzel lose? Mein Passagier *Edi* machte mich auch gleich auf die Antriebsseite aufmerksam. Was war denn das??? Meine Ritzel-Abdeckung hing total verbogen am Motorblock. Da war wohl meine Kette gerissen. Mist! – Mist! – Mist! Da wir in der erste Gruppe waren, kamen innerhalb der nächsten paar Minuten die beiden anderen Gruppen bei uns an. Die Guides stoppten und fragten nach der Ursache unseres Not-Halts. Einer der Teilnehmer brachte mir meine Kette, die er ca. 50m weiter hinten langgestreckt auf der Straße fand. Ein weiterer Teilnehmer meinte noch, dass er beim Vorbeifahren auch ein Kettenschloss gesehen hätte. Später, als alle schon weitergefahren waren ging ich die 50 Meter zurück und fand tatsächlich das Kettenschloss-Glied. Aber von der Außenlasche und dem Clip fehlten natürlich jegliche Spur. Diese beiden Verschlusssteile



Michael, unser Gruppen-Guide, kam schon nach wenigen Minuten zurück und empfahl mir den „Lumpensammler“ anzurufen, damit der mich mit dem Anhänger zurück bringt. „Anhänger?“ das war für mich ein Reizwort, welches ich eigentlich nicht hören wollte. War ich doch soooo stolz, dass ich seit den Zwischenfall 1975 in *Kehl*, als ich meine *NSU Fox* mit Kettenriss außer Betrieb setzte, nie wieder eine fremde Transporthilfe gebraucht hatte um wieder nach Hause zu kommen. Egal was da an Pannen passiert war, immer schaffte ich es auf den eigenen Räder wieder zurückzufahren ... und nun nach fast 50 Jahren und mindestens 100.000 km, welche ich seither mit meinen Schnauferln gefahren war, sollte diese stolze Serie der erfolgreichen Selbsthilfe ein jähes Ende haben?



Ich sah mir nun den aktuellen Schaden nochmals genauer an. Die Ritzelabdeckung mit dem Kupplungshebel war ausgerissen und die Einstellschraube für die Kupplungsdruckstange war um gut einen Zentimeter neben der Druckstange! Da hatte es mir, beim Verlust des Kettenschlosses, die Kette wohl zunächst in die Abdeckung hineingewurschelt, bevor sie langgestreckt auf der Straße landete.

Leider musste ich zugeben, dass es wohl mehr als schwierig werden würde, die *NSU* innerhalb

des kleinen Zeitfensters von 2-3 Stunden wieder fahrbereit zu bekommen. Schweren Herzens stimmte ich dem Vorschlag von *Michael* zu und *Edi* stieg in das Begleitfahrzeug um. Er bedankte sich sehr herzlich bei mir für die Mitfahrgelegenheit und versicherte, dass alles gut werden würde. Falls ich Schwierigkeiten bei der Ersatzteilbeschaffung hätte, würde er mir natürlich helfen.



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025



Nun zahlt es sich für mich aus, dass wir bei der *BMT*-Anmeldung das Notfall-Kärtchen mit den wichtigsten Telefonnummern bekommen hatten. So rief ich den *BMT*-Pannendienst an. Es dauert ein Weilchen bis mein Anruf angenommen

wurde. Obwohl sich das Fahrzeug mit dem Anhänger bereits bei Pforzheim kurz vor der Autobahn befand, sind sie umgedreht und versprochen bis in ca. 20 Minuten bei uns zu sein. Gudrun stand mir wie schon auf all den vergangenen *Repara-Touren* mit Rat & Tat bei. Sie behielt die Übersicht und war nicht so emotional wie ich bzgl. der bevorstehenden Anhänger-Fahrt.

Unter all den Teilnehmern, die kurz stehen blieben und sich nach unserem Befinden erkundigten waren auch *Lutz & Kathrin*. Bei *Kathrin* war am Helm wohl die Visier-Halterung lose. Sie stieg ab und *Gudrun* half ihr das Visier wieder zu befestigen. Das dauerte ein wenig. Um den recht straffen Zeitplan einzuhalten warten aber die Gruppen nicht. Das ist leider bei solchen Veranstaltungen die Regel. Aber es ist aus organisatorischer Sicht auch verständlich. So verloren nun *Lutz und Kathrin* den Anschluss an ihre Gruppe. Auf die Folgen die sich für die Beiden aus diesem kurzen Halt ergaben, komme ich etwas später noch zurück. Von der Visier-Aktion hatte ich nicht viel mitbekommen, denn ich machte mir immer noch Gedanken, ob bzw. wie ich den Schaden vielleicht doch noch vor Ort richten könnte. Zumindest soweit, dass ich wieder Kuppeln könnte. Aber da waren ja auch noch die fehlenden Teile des Kettenschlosses. Wenn ich da schon gewusst hätte, dass in meiner Ersatzteilkiste tatsächlich ein komplettes Kettenschloss lag, vielleicht hätte ich dann doch noch den Versuch einer Not-Reparatur gewagt? Aber die Retter waren ja bereits auf dem Weg. Zum Hotel war es von hier mit ca. 40 km genau so weit, wie zu uns nach Hause. So nahm ich mir vor die Fahrer des Abschleppdienstes zu überzeugen, dass sie mir die *NSU* und Gudruns *BMW* doch besser nach *Bad Herrenalb* in unsere Garage zurück fahren, als zum Treffen nach *Weissach-Flacht*. Dort hätte ich nämlich das Problem die *NSU* wieder nach Hause zubekommen. Der Service Wagen mit den beiden Helfern kam recht pünktlich. Zusammen verluden wir die beiden Maschinen. Ich hatte leicht feuchte Augen, als ich meine



15:50h
warten auf den Abschleppdienst



Mir blutete das Herz. ☹️

Nach 47 Jahren erfolgreich beendeten „*Repara-Touren*“ war es nun das Ende einer anhängenlosen Ära





REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

NSU und die BMW auf dem Anhänger stehen sah. Ja, jetzt kann ich es nicht mehr stolz behaupten, dass meine NSU 601TS und die BMW R24 noch nie einen Anhänger gesehen hätten. Schade. ☹️ Wobei die BMW fuhr ja mehr oder weniger freiwillig mit. 😊

Die beiden Fahrer waren sofort bereit meinen Vorschlag mit dem Ziel *Bad Herrenalb* anzunehmen. So loteten wir sie über *Hirsau*, *Calmbach* und *Dobel* zu unserer Garage in *Bernbach*. Nach dem Abladen des „Patienten“ und der BMW, bekamen die Fahrer noch einen Kaffee zu Stärkung und einen Obolus für ihre Hilfe und für das zusätzlich verfahrenere Benzin. Nur mit viel Überzeugungsarbeit nahmen sie schließlich unser kleines Dankeschön an.

Wir hielten uns auch nicht länger Zuhause auf und fuhren nun mit dem PKW zurück zum Treffen. Um 18:00h trafen wir am Hotel ein. Gerade rechtzeitig um mit der gesamten Clique zum Abendessen zur Festhalle zu gehen. Wir wurden freudig begrüßt, aber mein Malheur mit der NSU war mit Nichten das Hauptthema, sondern das was *Lutz & Kathrin* widerfahren war, nachdem sie unseren Unfallort verlassen hatten.

Lutz der durch die Visier-Reparatur an *Kathrins* Helm den Anschluss an seine Gruppe verloren hatte, fuhr nun mit seiner Sozia, aus Erinnerung zum nächsten Treffpunkt, der ca. 25 km entfernten Flieger-Schänke auf dem *Malmsheimer* Flugplatz. Unterwegs war er sich aber nicht mehr sicher ob die Richtung noch stimmt. So hielt er in einem kleinen Ort an und fragte Personen die mit Hunden am Straßenrand standen nach dem Weg.



Den Hunden behagte das laute Knattern seiner NSU 601TS überhaupt nicht. Sie knurrten und bellten. Trotzdem bekam er den benötigten Hinweis und fuhr weiter. Tatsächlich kam er kurze Zeit später wohlbehalten am Flugplatz an. *Lutz* hatte seine NSU noch nicht einmal abgestellt, da bekam er schon eine Frage gestellt, die ihn etwas aus der Verfassung brachte! „Wo ist denn deine Kathrin?“

„Wieso?? Was heißt wo ist ...??“ Tatsächlich ... der Soziussitz war unbesetzt! *Lutz* schossen alle möglich Szenarien durch den Kopf – Seit wann fehlt sie? Ist sie mir gar während der Fahrt hinten runtergefallen, oder ...??

Da kam schon *Gabi* und/oder *Petra* auf *Lutz* zu und lachten. *Kathrin* hatte sie in ihrer Not angerufen und sich beschwert, dass *Lutz* sie, bei

dem kurzen Halt um nach den Weg zu fragen, stehen gelassen hätte. Sie war nämlich wegen des erneut losvibrierten Visiers, abgestiegen, um es wieder zu befestigen. Nur hatte *Lutz* dies nicht bemerkt. Er dachte seine Holde säße weiterhin hinter ihm. Da *Kathrin* eine perfekte Sozia ist, spürt man sie während der Fahrt nicht. Auch auf ihre Telefonanrufe konnte *Lutz* nicht reagieren, da er das Bimmeln seines Mobil-Telefons bei den Motoren- und Fahrtgeräuschen gar nicht mitbekommen hatte. Natürlich fuhr nun *Lutz* sofort wieder zurück um seine verlorengedachte Frau wieder aufzugabeln. Ende gut – alles gut!

Die Erleichterung bei *Lutz* war natürlich riesengroß, dass nichts Schlimmes passiert war, aber er musste nun den gesamten Abend und so wie in den folgenden Tagen auch die Häme der anderen ertragen, die immer wieder auf dem Thema herumhackten.



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025



Obersteiger Lutz mit seiner Kathrin ...

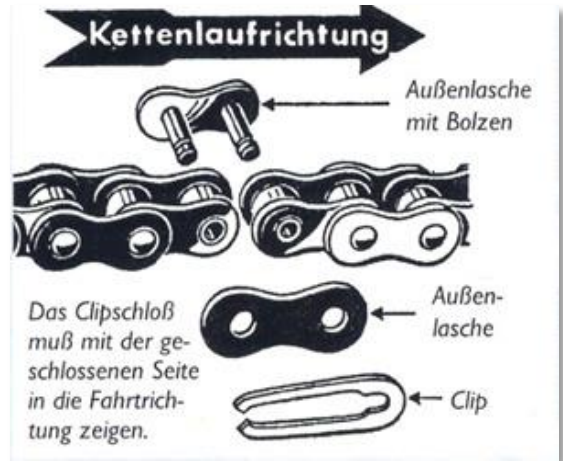


Sogar in der späteren Bild und Video Zusammenfassung über 22 Jahre *BMT* war diese Anekdote einen Beitrag wert.

Bezüglich meines Kettenschlussverlustes wurde allgemein gemutmaßt, dass ich den s.g. „Floh“, das heißt den Clip, verkehrtherum montiert gehabt habe.



Gottseidank ... er hat sie wieder ... !!



Da ich 2012 zum letzten Mal die Kette montiert habe, konnte ich nichts dazu sagen, außer: „*könnte sein, aber ich weiß es nicht*“

Trotz allem was an diesem Tag passiert war, war es auch für mich ein geselliger, fröhlicher Abschluss-Abend. Das Urgestein des *BMT Lutz, Andi, und Jochen*, so wie unser Organisator des *BMT 2023, Michael*, konnten sich glücklich schätzen wieder einmal ein erfolgreiches Blockmodell-Treffen gehabt zu haben.



Manfred & Gudrun und Gudrun und Martin



... die haben gut lachen ...
Lutz – Andi – Jochen und Michael

Martin Hofmann 1974 – 2025

Nachwehen mit gutem Ausgang ☺

Noch während des letzten BMT-Abend signalisierte *Franz*, dass er mir, falls möglich, mit Ersatzteilen noch helfen würde. Franz hatte nämlich auf dem Treffen offiziell verkündet, dass er den Service seiner „NSU-Blockmodell-Werkstatt“ aufgibt und alles an *Oliver*, unseren zukünftigen Ansprechpartner bei Ersatzteilen und Reparaturen, übergeben wird.

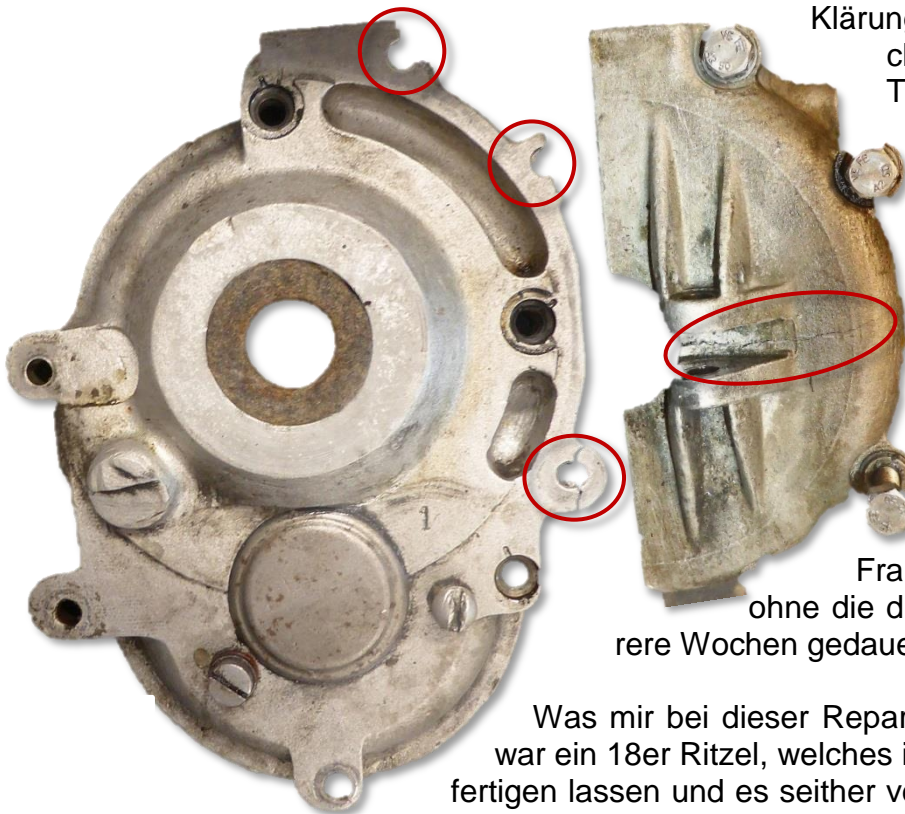


Noch ist das gesamte Ausmaß nicht ersichtlich

Aber zunächst musste ich den Motor auf der Werkbank haben, damit ich den Schaden besser erfassen konnte. Es stellte sich heraus dass nicht nur die Ritzel-Abdeckung einen zirka 10 cm langen Riss hatte, sondern dass auch die Getriebeabdeckung beschädigt war. Zum Glück hatte der Motorblock die Havarie unbeschadet überstanden.

So fragte ich schon am Montag nach dem Treffen bei *Franz* nach. Er konnte mir Ersatz schicken, wollte aber meine defekten Teile, da sie möglicherweise noch reparierbar wären. Ich schickte sie ihm gleich als Mustervorlage. Die beiden Ersatzteile lagen bereits 1 Woche später auf meiner Werkbank.

Leider hatte Franz mir aus Versehen den Getriebedeckel für einen „3-Gang“ Motor geschickt, welche aber bei meinem 4-Gang-Motor, der eine Getriebe-Welle mehr hat, leider nicht passte. Nach kurzer telefonischer Klärung kam der korrekte Getriebedeckel bereits 3 Tage nach unserem Telefonat bei mir an.



Die gesamte NSU-Wiederbelebungsaktion dauerte keine 14 Tage. Nun war meine NSU 601TS wieder einsatzbereit. Dass die Wiederherstellung der Fahrtauglichkeit so schnell erreicht sein würde, das hatte ich wirklich nicht erwartet. Nun konnte ich doch tatsächlich noch regulär im Juni zur HU fahren.

Ich bedanke mich natürlich bei *Franz*, für seine super-schnelle Hilfe, ohne die die gesamte Aktion bestimmt mehrere Wochen gedauert hätte.

Was mir bei dieser Reparatur auch noch in die Hände fiel, war ein 18er Ritzel, welches ich vor über 30 Jahren hatte nachfertigen lassen und es seither versteckt in meinem Fundus lag. In den Anfangsjahren vibrierte meine NSU ziemlich stark. Vor allem wegen der hohen Drehzahlen, die auch dem originalen Dreigangmotor geschuldet waren. Abhilfe erhofft ich mir durch das Auswuchten der Kurbelwelle und durch ein Ritzel mit 20 statt



REPARA - TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

mit 18 Zähnen. Als ich 1990 den Vier-Gang Motor aufbaute, ließ ich mir gleich zwei Ritzel neu anfertigen. Eines mit den originalen 18 und eines mit den zwei zusätzlichen Zähnen, welches ich damals auch gleich einbaute. Der Fahr-Test in der Rheinebene verlief äußerst erfolgreich. Die Maschine drehte nun nicht mehr so hoch, die Vibrationen waren wesentlich geringer und die NSU hatte in der Endgeschwindigkeit nichts eingebüßt. Vielleicht lief sie nun sogar um 5-6 km/h schneller als vorher? Meine Änderung der Ritzel-Übersetzung geriet über die Jahre in Vergessenheit. Selbst als wir 2013 in den leicht-bergigen Schwarzwald zogen, wo einen geringer Anzahl an Ritzel-Zähnen bei Steigungen von Vorteil gewesen wäre, dachte ich nicht mehr an das originale Ersatzteil aus den frühen 90er. Doch jetzt baute ich das 18-Zähne Ritzel ein. Die nun höheren Drehzahlen waren Anfangs gewöhnungsbedürftig, aber nach drei/vier Ausfahrten gewöhnt man sich auch daran. ...und es ist wie Tag & Nacht! Bergauf-Fahren macht wieder richtig Spaß ☺!

Nur 14 Tage nach dem Malheur mit der Kette informierte ich per E-Mail einige meiner der NSU-Freunde, dass meine NSU 601TS wieder einsatzbereit wäre:

Betreff: Es ist vollbracht :-)

Datum: 2022-06-14T08:18:16+0200

Von: "Martin"

An: "Jochen Nonnenmacher", "NSU-Edi ", "Lutz Seyfarth"

Liebe Freunde,

wie versprochen informiere ich euch nun über den Vollzug der Reparatur meiner 601 TS. Der "Floh" ist auch richtig rum Montiert. Franz sei Dank, meine NSU ist wieder einsatzbereit. Zumindest fast einsatzbereit. Ich muss nun nur noch die Radlager des Hinterrades neu einstellen. Es hat ein bisschen zu viel Spiel. Aber das sollte nun auch schnell erledigt sein. Manchmal ist es gar nicht so von Nachteil wenn man gezwungen wird den Beiwagen abzunehmen, so dass man an Teile ran kommt die mit angeschlossenem Beiwagen schwer zu erreichen sind und daher eher unbeachtet bleiben.

Außerdem habe ich nun wieder das originale Ritzel mit 18 Zähnen montiert, was bei uns in den Bergen bestimmt von Vorteil sein wird. Als ich noch zu den "Flachländer" gehörte hatte ich in den '90ern ein Ritzel mit 20 Zähnen montiert, damit der Motor nicht so hoch dreht und die Maschine dadurch weniger vibriert. Ich hatte es anfangs nicht zu hoffen gewagt dass ich nun doch noch im Juni zur regulären TÜV/Dekra - Untersuchung fahren kann. Auch nochmals Danke an Euch alle, dass Ihr mir Eure Hilfe angeboten habt.

Bleibt Gesund und munter.

Liebe Grüße auch von Gudrun

Martin

Am 16.06.2022 um 11:59 schrieb NSU-Edi:

Lieber Martin,

das ging aber schnell!!! Herzlichen Dank für deine Benachrichtigung über den Vollzug der Reparatur. Es freut mich für dich, daß es doch einigermaßen problemlos über die Bühne ging, und den Tausch des Antriebsritzels finde ich auch o.k.

Auch dir nochmals vielen Dank, daß ich mit dir im SW mitfahren konnte. Es war ein tolles Erlebnis das ich nie vergessen werde.

Liebe Grüße aus Plattenhardt,

Grüße auch an Gudrun

Edi



Martin Hofmann 1974 – 2025



Ich kann mich noch gut daran erinnern, als Michael Hölcher mit dem Vorschlag das NSU-Blockmodell-Treffen 2022 durchzuführen um die Ecke kam. Niemand hat wohl in diesem Moment überschauen können, wieviel Planung und Arbeit in diese Veranstaltung investiert werden muss. Michael übernahm die Projektleitung und wieviele Stunden er damit beschäftigt war, weiß er wohl selber nicht. Die OCW'ler unterstützten nach Kräften, Aufgaben wurden übernommen und abgearbeitet. Die Planungen waren eine echte Hausnummer. Michael koordinierte das Treffen und die dazu nötigen Vorbereitungen. Bis alles unter Dach und Fach war, waren Monate an Arbeit nötig. Die Unterbringung der Teilnehmer im Hotel Neuenbühl, die Abstellplätze der Wohnmobile und die Unterbringung der Fahrzeuge musste organisiert werden. Hier einen großen Dank an Bernd Häcker und Gartenbau Weber für das Bereitstellen von Abstellplatz und Fahrzeughalle. So konnten alle ruhig schlafen, wenn die Maschinen abgesichert standen.

Vorab mussten die Fahrrouten ausgearbeitet werden, denn wir wollten ja den Teilnehmern was bieten. Unser Routenplaner Experte Jürgen Förstner hingte sich voll rein und gefühlt fuhr er die Strecken vorab x-mal ab, ich möchte nicht, wissen wieviel Kilometer er da gefahren ist. Aber alles wurde minutiös geplant. Hierfür Hut ab Jürgen, eine Heidenarbeit! Michael hat die nötigen Fahrguides und ein OCW-Pannenfahrrad mit Timo und Lars für etwaige Probleme bei den Fahrten an den Start gebracht. Allen die sich hier eingebracht haben ein Dankeschön! Die Besuchs-Locations wurden kontaktiert und alles für die Besichtigungen und Aufenthalte eingeplant. Gefühlt werden Oldtimer immer sehr positiv aufgenommen. Insgesamt haben sich 60 Teilnehmer, mit 46 Maschinen angemeldet.

Die ersten Teilnehmer trudelten schon am Sonntag dem 22. 05. in Weissach ein. Im Laufe der Woche kam noch der ein oder andere dazu. Am Dienstag den 24.05. wurde ein Grillabend auf der OCW-Terrasse durchgeführt. Am Mittwoch den 25.05. trafen weitere Teilnehmer ein und in geselliger Runde wurde in der Pizzeria Da Vale der Abend verbracht. Zuvor wurde noch die Flachter Festhalle hergerichtet, dank Uschi mit toller Tischdekoration.

Donnerstag, den 26. Mai 2022

Hauptanreisetag war der Donnerstag. Das Wetter war bewölkt, ab und zu Sonne, aber im großen und ganzen Motorradwetter. Die Teilnehmer sammelten sich um 11:15 Uhr am Hotel Neuenbühl und den Fahrzeughallen. Dann wurden je 3 Gruppen auf die Reise geschickt. Vorne weg Edi Haas vom AMSC Leonberg als Leader Richtung Solitude-Rennstrecke um dort das Start- und Ziel Haus zu besichtigen. Kleine Getränke- und Vesperpause und einen Filmvortrag über die alte Solitude-Rennstrecke. Ein Dankeschön an die AMSC'ler für Ihre tolle Unterstützung. Danach ging es durch das Krumbachtal, hoch auf die Schillerhöhe und dann zu einem kurzen Foto-Stop zum Schloss Solitude. Dann Richtung Zuffenhausen ins Porsche Museum. Eine beeindruckende Ansicht von "alten Eisen" parkte direkt vorm Haupteingang. Lars bereitete die Standfläche vorm Museum vor (Ölflecken wurden mit extra Unterlagen vermieden). Die Gruppen wurden bei den Führungen von Porsche-Zeitzeugen und OCW-Mitgliedern geführt. Ausführliche Erklärungen in der Museumswerkstatt - die nur für uns geöffnet wurde und anschließend in die Hauptausstellung. Für viele das erste Mal und sichtlich großes Interesse war zu spüren. Nach der Rückfahrt ins Hotel Neuenbühl in Flacht hatten alle



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025



Abfahrt in Flacht/Neuenbühl - Richtung Solitude



Besichtigung des Solitude Start- und Zielhaus



Besuch des Porsche Museums in Zuffenhausen

Zeit sich auf den Festabend in der Flachter Festhalle vorzubereiten. Um 19 Uhr ging es los, nach Sektempfang durch unser Theken-Team wurden alle von Michael begrüßt und anschließend wurde das Buffet eröffnet. Nach dem Essen wurde der eigens komponierte "NSU Blockmodell-Song" von Friwi Schraft gespielt. Wolfgang Hofbauer begrüßte dann alle im Namen des OCW's. Nach einigen Erklärungen für die Freitags-Tour an alle Teilnehmer wurde noch der BMT 2019 Handewitt-Film vorgeführt. Der Abend endete mit Benzengesprächen, bevor die meisten wieder ins Hotel zurückkehrten.

Freitag, den 27. Mai 2022

Am Freitag den 27.05. trafen sich die NSU'ler und Tour-Guides um 9 Uhr an der Strudelbachhalle. Das Wetter war kühler und bewölkt, aber Motorrad-tauglich. Ein imposantes und lautstarkes Bild bot sich da den zahlreich erschienenen Motorrad-Interessierten. Um 9:15 Uhr gingen die eingeteilten Gruppen auf die große Fahrt Richtung Bad Liebenzell. Dort fand eine Burg-Besichtigung statt und Brezeln wurden zur Stärkung gereicht. Burgherr Ralf Rockenzahn erzählte einiges über die Burg. Einige

wagten sogar den Aufstieg auf den Burgturm. Ich kann bestätigen, es waren sehr viele Stufen bis nach oben. Alle starteten dann in Richtung Marxzell ins dortige Museum. Die Fahrt über Schwarzwald's Höhen machte allen mächtig Spass. Die alten Eisen können schon einiges ab. Es gab nur zwei Ausfälle, einer konnte wieder repariert werden. Unser Pannenteam war gefordert und sofort zur Stelle. Alle freuten sich auf den Besuch in dem "skurillen Museum" und die anschließende gereichten Häppchen. Die Stimmung war super und so stand der Weiterfahrt nach Zavelstein ins dortige Wanderheim nichts im Wege. Einige haben sich wohl kurz verfahren, kamen aber immer wieder an. Hier wurde eine kleine Pause eingelegt, erfrischende Getränke geordert und es gab jede Menge Gesprächsstoff. Auf der Rückfahrt mussten die Motorräder getankt werden und danach ging es ins Hotel im Neuenbühl zurück. Die Abendveranstaltung begann um 19 Uhr. Unser 2. Vorstand Wolfgang Hofbauer begrüßte die Anwesenden und eröffnete das Buffet. Michael gab dann einige Erklärungen für die Samstags-Tour heraus. Gute Stimmung allerseits und Vorfreude auf den Samstag. Nach Rückkehr ins Hotel klang der Abend aus.



Besuch der Burg Liebenzell



Besichtigung des Fahrzeugmuseums Marxzell



Auf unser Pannenteam war Verlass



REPARA-TOUREN TEIL XVIII



Martin Hofmann 1974 – 2025

Samstag, den 28. Mai 2022

Auch den Weissachern selbst sollte was geboten werden, so trafen die „alten Eisen“ um 8:30 Uhr auf dem Marktplatz ein. Das Wetter war sonnig und alle freuten sich auf die Tour. Es gab für die anwesenden Zuschauer viel zusehen. Es wurden noch einige Gruppenfotos geschossen. Nach der Gruppeneinteilung machten sich die einzelnen Gruppen auf die Reise nach Hirsau ins dortige Kloster. Butterbrezeln wurden gereicht. Im Kloster-Cafe gab es Kaffee und Kuchen. Eine Klosterführung wurde angeboten. Von da ging es nach Neuenbürg an der Enz ins dortige Bergwerk. Die Fahrt ging über schöne Landstrassen. Hier wurde von Tour-Ausarbeiter Jürgen Förstner ganze Arbeit geleistet. Eine Besichtigung war angesagt und wurde gerne angenommen. Nun ging die Reise langsam zu Ende. Auf der Rückfahrt nach Weissach machten wir in der Fliegerschenke auf dem Malmshheimer Flugplatz halt. So ging ein schöner Tag zu Ende und ein bisschen Wehmut war zu spüren, aber auch Erleichterung, das alles so gut geklappt hat. In geselliger Runde beobachten alle die Sport- und Segelflieger und genossen den Nachmittag. Ein Fahrer bemerkte erst dort, daß er unterwegs bei einem



Es geht Richtung Kloster Hirsau



Besichtigung des Bergwerksstollen in Neuenbürg



Flugplatz Malmshheim - Rückfahrt nach Flacht



Roland erzählt über den OCW



Unsere NSU-Freunde waren voll des Lobes

Halt seine Frau schlicht vergessen hatte. Der gute Mann meinte am Handy: *"Schatz du bist so leicht, ich habe gar nicht bemerkt, das du nicht mehr hinter mir gesessen bist!"*. Sie hatte Glück und wurde von einem Autofahrer aufgenommen und zurückgebracht. Am Abend wurde dann zum Schlussakkord eingeläutet. Um 19 Uhr fanden sich alle in der Festhalle Flacht ein. Roland Watzl hielt eine kleine OCW-Abschiedsrede mit einigen deftigen Witzen. Jeder Teilnehmer und Helfer durfte einen extra hergestellten Bierkrug mit Aufdruck, den unser Tony Hatter designed hat mitnehmen. Roland Schwarz führte dann seinen bereits geschnitten Drohnenfilm von den Touren vor und die Begeisterung war zu spüren. Das NSU-Team liess sich nicht lumpen und überreichte Michael eine Geldspende für den OCW.

Ja, es war alles anstrengend, aber es hat sich gelohnt, welcher „kleine OldTimer Club“ kann so eine Veranstaltung stemmen, mit Stolz kann man behaupten der OCW. Allen Tourplanern, Hallen- und Thekenhelfern, Tour-Guide's, Pannendienstlern, Film- und Foto-Team, Gartenbau Weber für die Bereitstellung der Fahrzeughalle, Bernd Häcker für den Abstellplatz, Tony Hatter für das Bierkrug-Design, Edi Haas für die Solitude-Tour und Besichtigung des Start-und Zielturm's ein ganz großes Dankeschön!! Hoffentlich habe ich niemand vergessen. Ohne Euch wäre nicht gegangen!

Am Sonntag war dann aufräumen der Flachter Halle und vorbereiten des Helferfest im Vereinsheim angesagt. Ein paar Helfer mehr wären wünschenswert gewesen, so mussten wir noch einiges an Arbeit leisten. Das Restgrillen fand dann im Clubraum statt, weil es draussen zu kalt war. Es wurden schon die Fotos von den Einsatztagen gezeigt. Um 20:45 Uhr gingen wir dann, wenn auch erschöpft, doch sehr zufrieden nach Hause.

Uwe Sautter OCW



Martin Hofmann 1974 – 2025

22. NSU-BMT 18. – 21. Mai 2023 in Ungarn 0 km

Anreisen von mehr als zwei Tagen traue ich mich aktuell nicht mehr. Inzwischen gehe ich auf die 70 zu, da wird man nicht nur nachdenklicher und vorsichtiger, sondern auch viel „bequemer“. Ich habe in den vergangenen 5 Dekaden mit meinen Motorrädern, Familie und Freunden so viel erlebt, dass ich auf neue **Repara-Touren** nicht mehr so gierig bin, wie noch vor ein paar Jahren. Auch das Motto „zu Treffen nur auf eigener Achse“ zu fahren behalte ich bei. Selbst nach dem das selbst gesteckte Ziel „immer auf eigener Achse nach Hause zu kommen“ nicht mehr stimmt, weil beim 21. BMT ausnahmsweise nun doch ein Anhänger für meine NSU als Transportmittel dienen musste. Daher haben wir auf die Reise nach Ungarn verzichtet.

23. NSU-BMT 09. – 12. Mai.2024 Niederlausitz 0 km

Die Gründe von 2023 haben sich nicht geändert. Gudrun und ich sind nun beide Rentner und hätten eigentlich mehr Zeit, da wir ja keinen Urlaub mehr einreichen müssen, aber mehrtägige Reisen mit den Motorrädern, so wie früher, trauen wir uns immer noch nicht. Aber es gab noch einen weiteren triftigen Grund für unsere Absage.

An dem BMT Wochenende war ein großes Gartenfest des s.g. "Münchner Oldtimer-Stammtisches", der sich bereits seit 45 Jahren 1x im Monat trifft, angesagt. Da wir aber seit 35 Jahren ca. 300 km weit weg wohnen, waren wir in den vergangenen 40 Jahren nur sehr selten beim monatlichen Stammtisch dabei. Aber alle zwei bis drei Jahre veranstaltet einer aus der illustren Gruppe ein größeres Garten-Fest für uns alte Chaoten aus den 80ern. Zu Anfangszeiten des Stammtisches bestand die Gruppe überwiegend aus Studenten die sich nichts anderes als alte Mopeds leisten konnten und sich zum Erfahrungsaustausch trafen. Ein richtig toller Haufen. Über diese Truppe bin ich 1980 auch an meine NSU 601TS gekommen. Man kann es kaum glauben, aber auch nach dieser langen Zeit von inzwischen mehr als 45 Jahren ... es sind immer noch die dieselben, bzw. Gleichen liebenswerte Chaoten!

Eigentlich wollten wir ja mit der NSU 601TS und der BMW R24 zu dem Stammtisch-Treffen bei Joe & Christa fahren, aber die Kreuzschmerzen, welche ich 5 Tage vor der Reise bekommen hatte, erinnerten mich an mein Alter und bewogen mich kurzfristig zum Umdenken. So sind wir die geplante Motorrad-Strecke final doch mit dem Auto gefahren. Das Gartenfest mit all den alten Freunden aus unserer „Münchner Periode“ war natürlich wieder ein Großes „HALLO“

Das 24. BMT in 2025 drohte mangels Organisator auszufallen. Aber Jochen und Andi haben aktiv gesucht und zum Glück Bernd gefunden und überzeugen können. So wird das nächste BMT im Schwarzwald bei Bad Dür rheim stattfinden. Ich denke da werden wir mal wieder dabei sein.

