

## *Repara - Touren*

*50 Jahre Reise-Geschichten & Geschichtchen  
über meine Erlebnisse mit Familie und Freunden*

*Rund um ... und zusammen mit*

*meinen Motorrädern*



# REPARA - TOUREN 1974 - 202X

MARTIN HOFMANN

VORWORTE & MOPEDS



## Inhaltsangabe

Vorwort I. 2003.....	3
Vorwort II. 2024.....	4
Die Danksagungen !.....	5
Die Motorräder.....	6
BMW R26 (erster Kontakt 1968?).....	6
Zündapp Bella (Fahrschulmaschine 1973).....	7
NSU Fox 101 OSB Bj. 1953.....	8
BMW R25 /0 Bj. 1951.....	9
BMW R24 Bj. 1949.....	10
NSU 601 TS Bj. 1935.....	11
BMW R23 Bj. 1939.....	12
Moto Guzzi California 850-T3 Bj. 1980.....	14
Moto Guzzi 750 Nevada Club Bj. 1996.....	15
Harley-Davidson 883 Sportster Bj. 1996.....	16
Repara – Touren Verzeichnis (Stand Dez. 2024).....	17



# REPARA - TOUREN 1974 - 202X

MARTIN HOFMANN

VORWORTE & MOPEDS



## **Vorwort I. 2003**

Die kleinen Geschichten und Vorkommnisse rund um meine Motorräder, wollte ich schon seit langem niederschreiben. In Freundeskreisen erzählt man sich immer wieder lustige, oder abenteuerliche Erlebnisse von seinen Reisen. Manche bleiben einem im Gedächtnis, als wenn es erst gestern geschehen wäre, aber andere Geschichten wiederum geraten schnell in Vergessenheit, obwohl Sie auch einen gewissen Unterhaltungswert hätten. Zumindest für diverse Kreise, die sich mit dem Thema Oldtimer-Motorradreisen identifizieren können.

Meine Vorliebe zu alter Mechanik schließt nicht nur die Hardware und das Schrauben ein, sondern auch die Literatur dazu. So habe ich 2002 u. a. auch einen Reisebericht zweier Deutscher gelesen, welche 1951 auf einer 24 Jahre alten *NSU 601TS* mit 100 Mark in der Tasche, in etwa anderthalb Jahren von Pirmasens nach Kalkutta gefahren sind:

(Oss Kröher – „*Das Morgenland ist weit*“; *National Geographic / Frederking & Thaler*; ISBN 978-3-89405-165-5)

Die ersten 100 Seiten in diesem Buch waren für mich zu lesen wie mein eigenes Tagebuch. Kamen mir die Pannen und Erlebnisse, welche die beiden durchgemacht haben, doch so bekannt vor. Sie haben bei mir viele verlorengegangene Erinnerungen wieder zurückgeholt. Bei manchen der Passagen hatte ich das Gefühl, dass sogar der Platz des Geschehens identisch zu den meinen war.

Noch während ich in den 660 Seiten dieses Buches eingetaucht war, hatte ich mich entschlossen die Geschichten, die ich seit meinem ersten Kontakt mit der Fahrzeuggattung „*Motorrad*“ hatte, aufzuschreiben. Dadurch hoffte ich meine Erinnerungen wach zu halten um damit, vielleicht irgendwann, jemanden anderen ebenfalls zu unterhalten.

Es ist auch meine Hoffnung, dass ich beim Nachforschen über Daten und Fakten auf schon verloren geglaubte Erlebnisse stoße. Es ist doch so wie beim Witze erzählen in feucht-fröhlicher Runde, jemand gibt ein Stichwort wie z.B. „*Kommt ein Mann zum Arzt.....*“ und schon fällt einem zu diesem Thema zwei, drei weitere Witze ein, an die man vorher sonst nie gedacht hätte. Diesen Effekt möchte ich bei dem Niederschreiben meiner Geschichten und Geschichtchen nutzen.

Natürlich erhebe ich keinen Anspruch, dass alles was ich da niederschreibe auch 100% so passiert ist. Über den Zeitraum von mehr als 30 Jahren vermischt sich so manche Erinnerung was Ort, Zeitpunkt und Namen von beteiligten Personen angeht. Deutlich gemacht hat mir diesen Fakt mein Freund Klaus, mit dem ich vor 22 Jahren mit der *BMW R24* in Griechenland war. Seine und meine Erinnerungen an bestimmte Ereignisse auf dieser Reise sind inzwischen mitunter sehr lückenhaft, oder auch deutlich unterschiedlich. Daher sehe ich es als meine „*künstlerische Freiheit*“ an, die Ereignisse als so geschehen darzustellen. Passiert ist alles, aber vielleicht nicht exakt zu diesem Zeitpunkt oder Ort.

In diesem Sinne – gute Unterhaltung.

***Rheinstetten, den 25.05.2003***



# REPARA-TOUREN 1974 - 202X

MARTIN HOFMANN

VORWORTE & MOPEDS



## **Vorwort II. 2024**

Es sind nun über 20 Jahre ins Land gegangen, seit ich angefangen hatte all meine größeren Motorradreisen chronologisch niederzuschreiben um das Vergessen, der zum Teil großartigen Momente, etwas hinauszuzögern. Nach dem ich meine Erlebnisse mit Motorradbezug bis zum Jahr 1985 niedergeschrieben hatte (*das war 2005*), trat eine künstlerische Pause von ca. 15 Jahren ein. Erst mit meinem Renteneintritt 2020 habe ich das stillgelegte Projekt „**Repara-Touren**“ wieder aufgenommen.

Inzwischen habe ich einige meiner „**Repara-Touren**“ Berichte mit Freunden geteilt. Die Resonanz war äußerst positiv. Daher habe ich mich nun entschlossen die Texte über *Andis* „NSU24“ Webseite einem größeren Publikum zur Verfügung zu stellen.

Nicht nur ich, sondern auch die Welt um mich herum hat sich in den 15 Jahren meiner Schreibpause weiterentwickelt. Aus meiner Sicht in vielen Bereichen leider nicht zu ihrem Vorteil. So bin ich selbst in diesem Zeitraum gegenüber Personen, deren Ansichten, sowie kleineren und größeren Welt-Ereignissen noch toleranter und noch ruhiger geworden, als ich es eh schon war. Aber Großteil der Zeitgenossen werden offensichtlich immer empfindlicher. Sie sehen hinter jeder Äußerung und sei sie noch so harmlos, einen Angriff auf Person & Kultur. Um allen Gemüter gerecht zu werden, müsste ich aus heutiger Sicht meine gesamten Berichte auf „*Gendergerechtigkeit*“ und/oder „*fremde Kulturaneignung*“ prüfen und ggf. korrigieren, bevor ich die Texte der Öffentlichkeit zur Verfügung stelle. Man will ja nicht, dass sich jemand durch die manchmal möglicherweise einseitigen Darstellungen von Begriffen, Berufen, oder Personen, auf die Füße getreten fühlt. Aber für mich waren und sind Berufe, so wie auch all die anderen Begriffe, die sich auf „**Menschen**“ beziehen, per se geschlechtsunabhängig! Wenn ich z.B. vom Mechaniker, oder Bäcker schreibe, sind immer alle Personen gemeint, die dieser Tätigkeit nachgehen. Ich werde auch im Nachhinein keinen Korrekturen an den Texten vornehmen, die inzwischen für bestimmte Personenkreise möglicherweise nicht mehr zeitgemäß sein könnten. Vor 20 Jahren hätte sich niemand daran gestört, und somit sehe ich auch meine Reiseberichte als ein Spiegel dieser Zeit.

Ein weiteres Geständnis muss nun noch machen: Ich habe mich bei meinen Reiseberichten, welche mit Stand Dezember 2024 bereits über 800 Seiten füllen, gelegentlich mit fremden Federn geschmückt.

Für meine „**Repara-Touren**“ Texte, habe ich zur besseren Illustration, gelegentlich auch Bilder und Schemata aus dem Internet bzw. Bücher kopiert, sie aber ohne Quellenangabe eingefügt. Meine Aufzeichnungen waren ursprünglich nur zur internen, familiären Verwendung gedacht. Aus diesem Grund hatte ich mir dabei keinen Gedanken zu einer möglichen Verletzung von Urheberrechten gemacht. Da ich aber auch weiterhin vorhabe die Geschichten meiner Motorräder und den Reisen **nicht-kommerziell** zu verwerthen, denke ich, dass die Nutzung von Bilder & Graphiken aus dem Internet, bzw. Kopien aus Büchern ohne Quellenangaben, auch weiterhin in Ordnung geht.

Ich möchte mich trotzdem bei den Urhebern der von mir verwendeten Bilderdokumente für deren Verständnis, bzw. für deren stillschweigende Zustimmung bedanken.

Da ich gerade beim „*Bedanken*“ bin ... da gibt es noch eine Sache die mir sehr am Herzen liegt:



# REPARA-TOUREN 1974 - 202X MARTIN HOFMANN

## VORWORTE & MOPEDS



### **Die Danksagungen !**

Bei den meisten Romanen und/oder Dokumentationen gibt es zum Abschluss des Buches eine Danksagung an Familie und Unterstützer, Lektoren, so wie Verleger des Autors.

Da ich für weitere **Repara-Touren** - Berichte noch Material für wahrscheinlich mehr als 300 weiteren Seiten habe und ich für das Schreiben eigentlich nur Regentage nutze, möchte ich mit der Danksagung an die Beteiligten nicht bis zum Abschluss der „*Repara-Touren*“ Reihe warten, da dies u.U. auch noch einige Jahre dauern könnte.

Daher bedanke ich mich zuerst bei meinem Großvater (1889 – 1939), weil er in seinen letzten 2 Lebensjahren angefangen hatte seine Lebensgeschichte in ein Heftchen zu schreiben- Seine Memoiren, die leider im Jahr 1914 abrechen, da er durch seine Leukämie gezeichnet nicht mehr schreiben konnte, habe ich gebannt verschlungen. Meine Begeisterung und Befriedigung etwas über das Leben in der Jahrtausendwende von einem verwandten Zeitzeugen zu erfahren, war einer der ursprünglich Auslöser für mich, mit den Aufzeichnungen meiner Motorrad-Erlebnisse anzufangen. Vielleicht interessiert es ja meine Enkel oder Urenkel was der alte Herr so früher getrieben hat?

Ich danke natürlich auch meinen Eltern und Geschwister, die mich von Anfang an in meinem Spleen alte Motorräder zu restaurieren, zu fahren und am Leben zu halten, sowohl finanziell, als auch moralisch unterstützten. Ein großes Dankeschön an *Gudrun* und den Kindern, die mit mir all die Verrücktheiten der **Repara-Touren** klaglos mitmachten.

Desweiteren gibt es noch mehrere kleinere & größere Personengruppen, ohne die die meisten der Geschichten niemals stattgefunden hätten. Da wäre zunächst die illustre *Müncher Oldtimer-Stammtisch-Runde* (>15 Pers.) die sich bis heute seit 1979 regelmäßig jeden Monat trifft. Sie waren von 1978 bis 1985, bis meine Familie & Meinereiner vom bayrischen ins badische umzogen, der Dreh- und Angelpunkt meines Motorradlebens. Allen voranein Danke an Klaus, mit ich nach Griechenland und durch die USA fuhr.

Da wären die *NSU-Blockmodell-Freunde* (>38 Pers.) die sich seit 2000 nahezu jährlich zu Benzingesprächen mit Ausfahrten beim *BMT* treffen. Auch sie haben mich unendlich oft unterstützt.

Auch gibt es noch die Gruppe der motorradfahrenden Arbeitskollegen aus vier Ländern (>15) mit denen ich zwischen 2003 und 2008 einige Wochenendausflüge gemacht habe.

Dann wären da noch die unzähligen Meister und Mechaniker, Lackierer, Ersatzteilelieferanten, wohlgesinnte TÜV Beamte und die vielen „*alten Hasen*“ mit ihren gute Tipps, ohne die es unmöglich gewesen wäre meine Mopeds über fast 5 Dekaden hinweg ununterbrochen am Laufen zu halten.

Zu guter Letzt möchte aus der schier unüberschaubaren Schar der Helfer & Helfershelfern, die wir bei den unzähligen Reparaturen am Straßenrand trafen, aber noch **Enrico** und seinen Eltern **Luisa & Luciano** hervorheben. Sie hatten uns vier *Hofmänner* 1988 beim *NSU-Motorschaden* in *Genua*, in allergrößter Not, völlig uneigennützig aus der Patsche geholfen und uns zusätzlich mit einem Zuschuss von 100.000 Lire die Rückfahrt nach Deutschland ermöglichtet.

Mir sind aus den oben genannten Interessensgruppen noch über 150 Personen namentlich in Erinnerung. Weil ich mir sicher bin, dass ich bestimmt einige wichtige Personen vergessen würde, verzichte ich aber auf eine Namensliste und sage allen, die, in welcher Funktion auch immer, zu meinen vielen „*Repara-Touren*“ Erlebnissen beigetragen haben, von tiefstem Herzen **Danke!!** Ohne Euch alle hätte ich sonst wenig zu berichten.

**Bernbach, 29.12.2024**



## Die Motorräder

Im folgenden Kapitel stelle ich kurz die Motorräder vor, mit denen ich direkt zu tun hatte, bzw. immer noch als Treu Begleiter bei mir in der Garage stehen. Die folgenden aufgelisteten Fahrzeuge spielen in den **Repara-Touren** Berichten die Hauptrollen.

### BMW R26

(erster Kontakt 1968?)



Eine *BMW R26* (ausgemusterte Fahrschul-Maschine) wurde (1967 – 1968 ?) von meinem älteren Bruder bei uns Zuhause im Keller restauriert und so wie oben gezeigt in weiß lackiert. Ich war 13 oder 14 Jahre alt, als er mich auf eine ca. 110 km lange Ausfahrt ins *Murgtal* mitnahm. Dies war meine allererste Fahrt mit einem motorisierten Zweirad. Ich war hellauf begeistert. Das könnte eventuell der „*Samen*“ gewesen sein, der aber noch Zeit hatte zu wachsen. Bis zum eigenen „*Motorrad*“ musste ich aber noch 6 Jahre warten.

### Technische Daten

Baujahr	1956 -1960
Motor	4 Takt
Hubraum	247
Bohrung / Hub	68 / 68
PS bei U/min	15 / 6400
Höchstgeschwindigkeit	128 km/h
Gesamtgewicht	158 kg
insgesamt gebaut	30236



**Zündapp Bella**

(Fahrschulmaschine 1973)



Diese Bella hatte ich zweimal in den Händen gehabt. Zunächst hatte ich am 30.11.1973 meine Führerscheinprüfung damit absolviert und dann wieder 2-3 Jahre später, als mein Freund Atze diese „Bella“ der Fahrschule abgekauft hatte. Da er technisch nicht so versiert war, durfte ich den Roller immer mal wieder in Gang bringen. Das hat aber leider nicht jedes Mal auf Anhieb geklappt.

**Technische Daten**

Baujahre:	1953 - 1964
Gewicht:	130-146 kg
Höchstgeschwindigkeit:	80-95 km/h
Motor:	Zweitakt
Zylinderzahl:	1
Hubraum:	147, 174, 198 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub:	57 mm x 58 mm,
Leistung / Drehzahl:	7,3 PS / 4700 min <sup>-1</sup> ,
Getriebegänge:	4
Radaufhängung vorn:	Schwinge
Radaufhängung hinten:	Schwinge



# REPARA - TOUREN 1974 - 202X

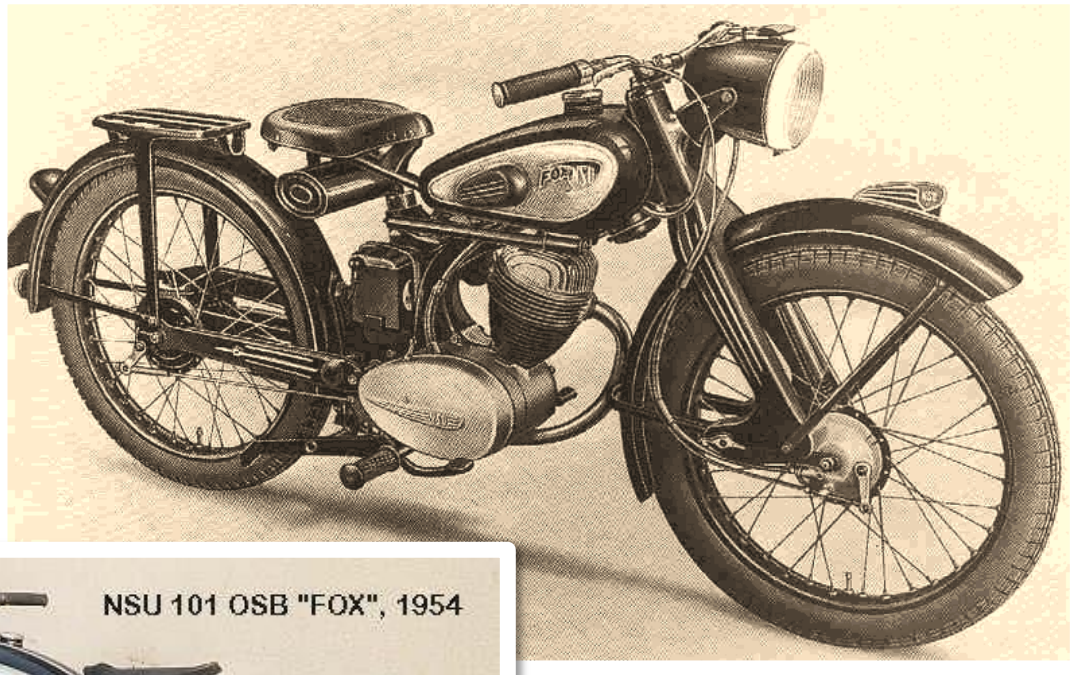
MARTIN HOFMANN

VORWORTE & MOPEDS



**NSU Fox 101 OSB Bj. 1953**

**Kennzeichen → OG-KJ 13 (angemeldet 1974 - 75)**



NSU 101 OSB "FOX", 1954

Die NSU Fox war mein erstes eigenes Motorrad. In Tannengrün angepinselt, ohne Batterie (*damit hatte ich mir 50.- DM gespart*), aber fahrbereit und mit 2 Jahren TÜV, hatte ich sie für 250,- DM erstanden.

## Technische Daten

Motor:	Einzylinder - Viertaktmotor,
Hubaum:	98 ccm,
Leistung:	6 PS bei 6000 U/min
Getriebe:	4 Gänge
Höchstgeschwindigkeit:	78 km/h
Bereifung vorn/hinten	2.50 x 19
Leergewicht:	85kg
Zulässiges Gesamtgewicht:	241kg
Bauzeit:	1949 bis 1954,
Stückzahl:	ca. 60.000

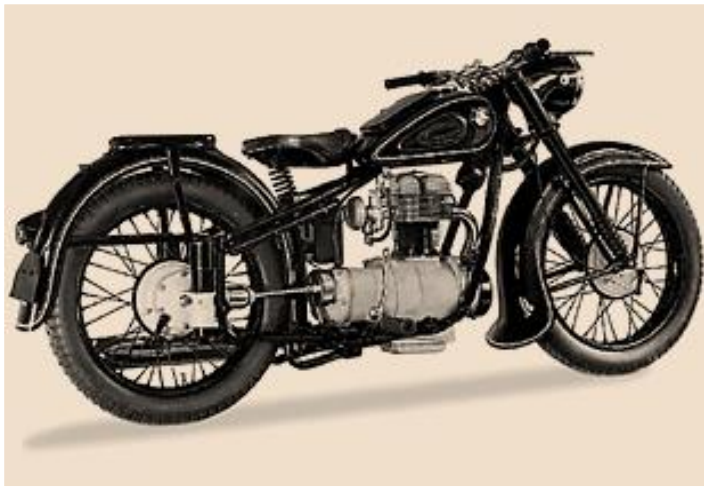


# REPARA-TOUREN 1974 - 202X MARTIN HOFMANN

## VORWORTE & MOPEDS



**BMW R25 /0 Bj. 1951**  
**Kennzeichen → OG-A 779 (angemeldet 05.76- 05.77)**



Mein zweites Motorrad hatte ich meinem Klassenkameraden *Harald* abgeschwätzt. Er hatte nach einem grässlichen Unfall beim „Schwarzfahren“ mit einem geliehen Moped das Interesse am Zweiradfahren und somit auch an der Familien-*BMW* verloren. In dieser Situation hatte er dem Verkauf für 400.- Mark zugestimmt.

Ich restaurierte dieses Motorrad, wie schon mein Bruder acht Jahre zuvor, im Keller meines Elternhauses

### Technische Daten

#### Produktion

gebaut 1950 - 1951  
Anzahl 23400  
Preis 1.750,- DM

#### Motor

Motor 4 Takt, 1 Zylinder  
Bohrung x Hub 68 x 68 mm  
Hubraum 247 ccm  
Leistung 12 PS bei 5600 U/min  
Verdichtung 6.5 : 1  
Ventile ohv  
Vergaser 1 x Bing type 1/22/28  
Ölpumpe Zahnradpumpe

#### Kraftübertragung

Kupplung Einscheiben, trocken  
Anzahl der Gänge 4  
Schaltung Fußschaltung  
(+ externem Schalthebel am Getriebeblock)  
Getriebe Stufen 6.1 / 3.0 / 2.04 / 1.54  
Übersetzung Hinterrad 4.5 : 1  
(mit Seitenwagen 5.14 : 1)  
Zähne 6 / 27 Zähne  
(mit Seitenwagen 7:36)

#### Electrical system

Zündung Batterie Zündung  
Generator Noris 6 V/45-60 W  
Zünkerze Bosch W 240 T1  
oder Bosch W 240 T1 A

#### Fahrwerk

Rahmen geschlossener Doppelrohr-  
Schleifenrahmen, gelötet  
Vorderradfederung Teleskop Gabel  
Hinterradfederung Geradeweg-Federung  
Felgen 3 x 19 Tiefbett-Felgen  
Rad vorn 3.25 x 19  
Rad Hinten 3.25 x 19  
Bremsen vorn/hinten Trommel Ø 160 mm

#### Abmessung / Gewicht

L x B x H 2073 x 750 x 710 mm  
Tank 12 l  
Gewicht (Tank voll) 140 kg  
Zul. Gesamtgewicht 290 kg  
(mit Seitenwagen 365 kg)  
Radstand 108 mm  
Benzin Verbrauch approx. 3,5 l/100 km  
Öl Verbrauch approx. 1 l/1000 km  
Höchstgeschwindigkeit 95 kph



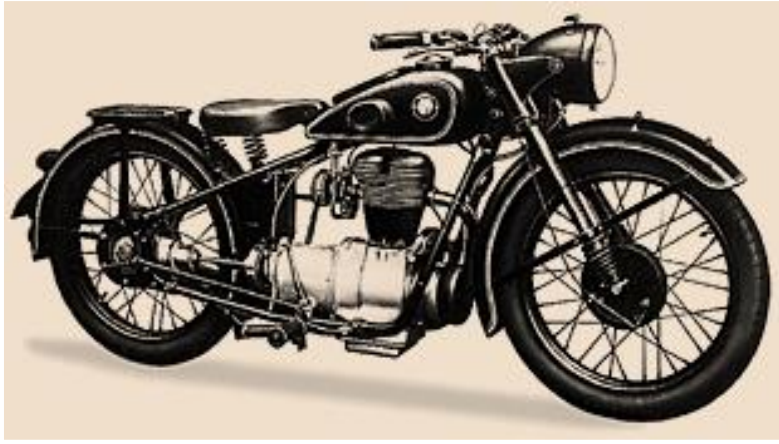
# REPARA - TOUREN 1974 - 202X MARTIN HOFMANN

## VORWORTE & MOPEDS



**BMW R24 Bj. 1949**

**Kennzeichen → OG-H 84; M-KN 4110, ED-T 7, KA-H 7211, CW-PX 143  
(angemeldet seit 1978)**



Nachdem ich die R25/0 zum identischen Preis den ich zuvor an Harald löhnte, nach wiederholten Regler-Problemen (*dummerweise*), kurzentschlossen an einen Bosch-Mitarbeiter verkauft hatte, fragte ich Willi ob er mir aus seiner Sammlung die BMW R24 überlässt. Nach längerem Zögern konnte ich ihn glücklicherweise überreden und habe sie für 1100,-DM bekommen.

Seit 1978 ist die R24 nun ein treues Familienmitglied.

### Technische Daten

Baujahr 1948 - 1950  
Stückzahl 12.020  
Preis 1.750,- DM

### **Motor**

Typ	1 Zylinder 4-Takt
Bohrung x Hub	68 x 68 mm
Hubraum	247 cm <sup>3</sup>
Leistung	12 PS bei 5600
U/min	
Verdichtung	6,75 : 1
Ventil	ohv
Vergaser	1 Bing Typ AJ 1 / 22 / 140 b
Ölpumpe	Zahnradpumpe

### **Antrieb**

Kupplung	Einscheiben trocken
Anzahl der Gänge	4
Schaltung	Fußschaltung (+Hilfsschalthebel am Getriebe)
Getriebeübers.	6,1 / 3,0 / 2,04 / 1,54
Übers. Hinterradantrieb	1 : 4,18 / 4,25 : 1
Kegel-/Tellerrad	11/46 oder 8 / 34 Zähne

### **Elektrische Anlage**

Lichtmaschine	Bosch 6V / 45 W
Zündung	Batteriezündung
Zündkerze	Bosch DM 240 T 1 Bosch W 225 T 1

### **Fahrwerk**

Rahmen	Geschlossener Doppelrohr-
Vorderradfederung	Teleskopgabel
Hinterradfederung	starr
Felgen	2,5 x 19
Bereifung vorn	3 x 19
Bereifung hinten	3 x 19
Bremsen vorn	Trommel Ø 160 mm
Bremsen hinten	Trommel Ø 180 mm

### **Maße und Gewichte**

L x B x H in mm	2020 x 750 x 710 (Sattel)
Bodenfreiheit	108 mm
Tankinhalt	12 l
Leergewicht	130 kg
Zulässige Belastung	290 kg
Kraftstoffverbrauch	ca. 3,5 l / 100 km
Ölverbrauch	ca. 1 l / 1000 km
Höchstgeschwindigkeit	95 km/h



# REPARA-TOUREN 1974 - 202X MARTIN HOFMANN

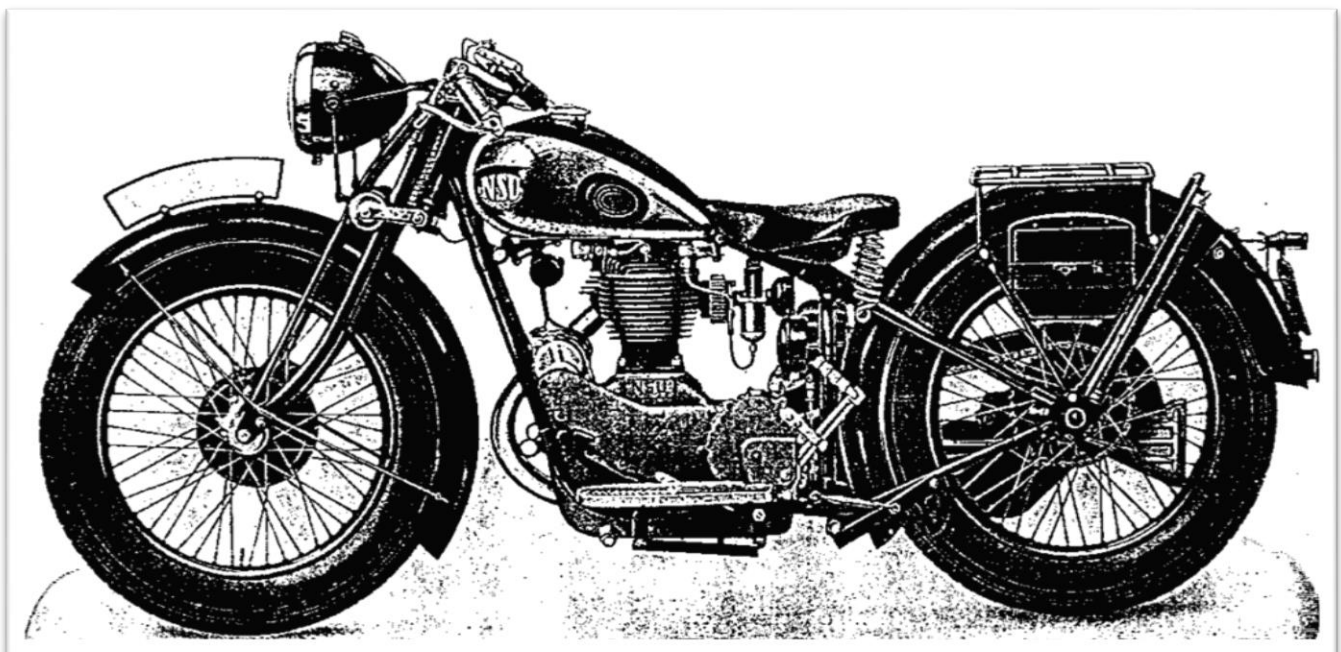
## VORWORTE & MOPEDS



NSU 601 TS Bj. 1935

Kennzeichen → ED-H 84, KA-M 8729, CW-PX 134

(angemeldet seit 08.1985)



1980 ergab sich über unseren *Münchener Stammtisch* Kontakte die Möglichkeit eine Schrottreife NSU 601TS mit Fragmenten eines Beiwagens für 1100,-DM zu kaufen. In den nächsten 4,5 Jahren hatte ich das Motorrad mit viel Hilfe der Stammtischfreunde restauriert und im August 1985 durch den TÜV gebracht. Seither ist die 601TS wie die R24 ein weiteres Mitglied unserer Familie.



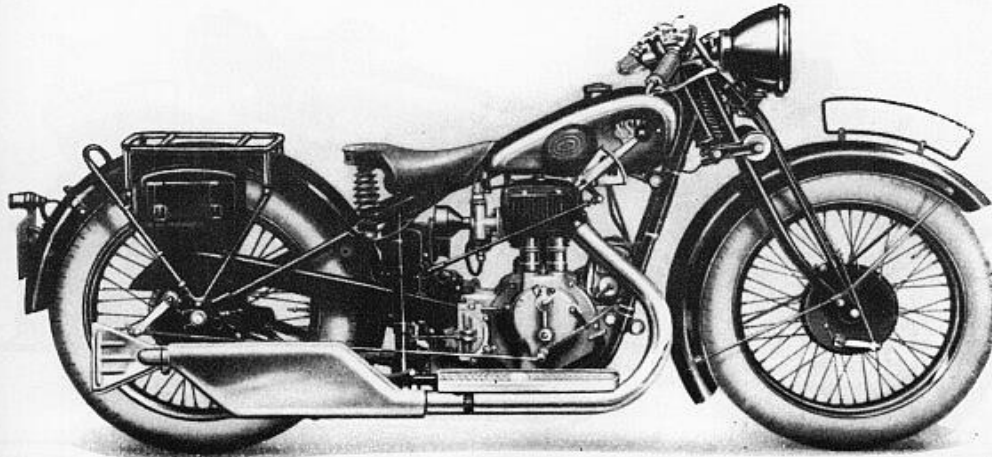
# REPARA - TOUREN 1974 - 202X MARTIN HOFMANN

## VORWORTE & MOPEDS



### Technische Daten

NSU-D-RAD VEREINIGTE FAHRZEUGWERKE A.-G.  
Neckarsulm



NSU-D-TOURENMODELL — 600 cm<sup>3</sup> — TYP „601 TS“

#### MOTOR, KUPPLUNG, GETRIEBE, ANTRIEB

Motor: Fabrikat, Typ ..	NSU 601 TS	Lichtanlage .....	45 Watt
Arbeitsweise .....	Viertakt	Vergaser .....	Amal 6/015 o. Grätz.
Zylinderzahl .....	1	Getrennte Luftregulierung ..	vorhanden
Bohrung .....	87,5 mm	Kupplung .....	Mehrscheiben
Hub .....	99 mm	Kupplungsbetätigung ...	Hand- u. Fußhebel
Hubraum .....	595 cm <sup>3</sup>	Übertr. v. Motor z. Getr.	Zahnrad
Verdichtungsverhältnis ..	1:4,8	Getriebe .....	NSU
Drehzahl normal .....	2500 bei 60 km/Std.	Getriebeanordnung .....	mit Motor verblockt
Drehzahl maximal .....	4350 bei 105 km/Std.	Getriebschaltung .....	Kulisse in Tankhöhe
Gebremste Höchstleistg. ..	14 PS	Unters. v. Motor z. Getr.	1:2,3
Zylinderanord. i. Rahmen	stehend	Gänge, Art des Eingriffs	4, Klauen
Zylinderkopf .....	abnehm., Grauguß	Getriebeuntersetzungen ..	1:2,92; :1,8; :1,224;
Ventilanordnung .....	stehend		:1
Nockenwellenanordnung ..	im Kurbelgehäuse	Untersetzung v. Getriebe	
Kurbelwellenlager .....	2 Rollenlager	zum Hinterrad f. Ebene	1:2,33
Pleuellager .....	Rollenlager	f. Berge od. Seitenw.	1:2,56
Kolbenwerkstoff .....	Aluminiumlegierung	Höchstgeschwindigkeit ..	
Schmierung des Motors ..	Umlaufschmierung	m. Untersetzung f. Ebene	105 km/Std.
Ölpumpe .....	Zahnradpumpe	f. Berge od. Seitenwagen	85 km/Std.
Zündung: Art .....	Lichtbatteriezünder	Antrieb der Hinterachse	Kette, m. Schutzblech
Fabrikat, Typ .....	Bosch B 145		von oben u. unten
Antrieb .....	Zahnrad		abgedeckt
Zündverstellung .....	von Hand	Antriebsstoßdämpfer ....	im Hinterrad-Ketten-
			rad

#### RAHMEN, FEDERUNG, BREMSEN, RÄDER, MASSE, GEWICHTE

Rahmen .....	Doppelrohr, geschl.	Lenkergriffe über Boden	860 mm, verstellbar
Rahmenverbindungen ..	verlötet	Sattelhöhe über Boden ..	680 mm
Fußstützen .....	Fußbretter	Bodenfreiheit .....	120 mm, Mitte
Kippständer .....	Vorderrad, Mitte	Größte Länge .....	2100 mm
Vordergabelfederung ...	Schraubenfed., Zug	Größte Breite .....	830 mm
Stoßdämpfer .....	NSU	Größte Höhe .....	1040 mm
Lenkungs-dämpfer .....	NSU	Gewicht auf Vorderrad ..	81 kg
Bremsart der Räder .....	Innenbacken	Gewicht auf Hinterrad ..	104 kg
Fußbremse wirkt auf ..	Hinterrad	Höchstbelastung .....	180 kg
Handbremse wirkt auf ..	Vorderrad	Kraftstofftank, Inhalt ..	13 l
Felgenart .....	Tiefbett 3×19	Ölbehälter, Inhalt .....	2 l
Reifen .....	4,00—19, Niederdr.	Kraftstoffverbrauch .....	4,5 l/100 km
Radstand .....	1390 mm	Ölverbrauch .....	0,3 l/100 km

1936

BMW R23 Bj. 1939



# REPARA - TOUREN 1974 - 202X MARTIN HOFMANN



Kennzeichen → KA-X 379

VORWORTE & MOPEDS  
(angemeldet seit 04.2002)



2002 hab ich nach 4 Jahren Restauration eine *BMW R23* meiner Tochter *Lisa* zum 18ten Geburtstag geschenkt. Seit 1985 lag sie zerlegt in meiner Werkstatt. Ich hatte damit ein leichtfertiges Versprechen von 1992 (?) eingelöst.

## Technische Daten

### Motor

Typ	1 Zylinder 4-Takt
Bohrung x Hub	68 x 68 mm
Hubraum	247 cm <sup>3</sup>
Leistung	10 PS bei 5400 U/min
Verdichtung	6,0 : 1
Ventil	ohv
Vergaser	1 Amal M74/435 S
Ölpumpe	Zahnradpumpe

### Antrieb

Kupplung	Einscheiben trocken
Anzahl der Gänge	3
Schaltung	Fußschaltung
(+Hilfsschalthebel am Getriebe)	
Getriebeübersetz.	4.55 / 2.58 / 1.64
Übers. Hinterradantrieb	1 : 4,18
Kegel-/Tellerrad	11/46 Zähne

### Elektrische Anlage

Lichtmaschine	Bosch 6V / 45 W
Zündung	Batteriezündung
Zündkerze	Bosch DM 175T1/ Beru K 175b

### Fahrwerk

Geschlossener DoppelrohrRahmen verschraubt	
Vorderradfederung	Teleskopgabel
Hinterradfederung	starr
Felgen	2,5 x 19 Tiefbett
Bereifung vorn	3 x 19
Bereifung hinten	3 x 19
Bremsen vorn	Trommelbr. Ø 160 mm
Bremsen hinten	Trommelbr. Ø 180 mm

### Maße und Gewichte

L x B x H in mm	2000 x 800 x 900 (Sattel)
Radstand	1330 mm
Tankinhalt	9,6 l
Leergewicht	135 kg
Zulässige Belastung	200 kg
Kraftstoffverbrauch	ca. 2.75 l / 100 km
Ölverbrauch	ca. 1 - 2 l / 1000 km
Höchstgeschwindigkeit	95 km/h

### Baujahr 1938 - 1940

Stückzahl	8.021
Preis	750,- RM



# REPARA-TOUREN 1974 - 202X MARTIN HOFMANN

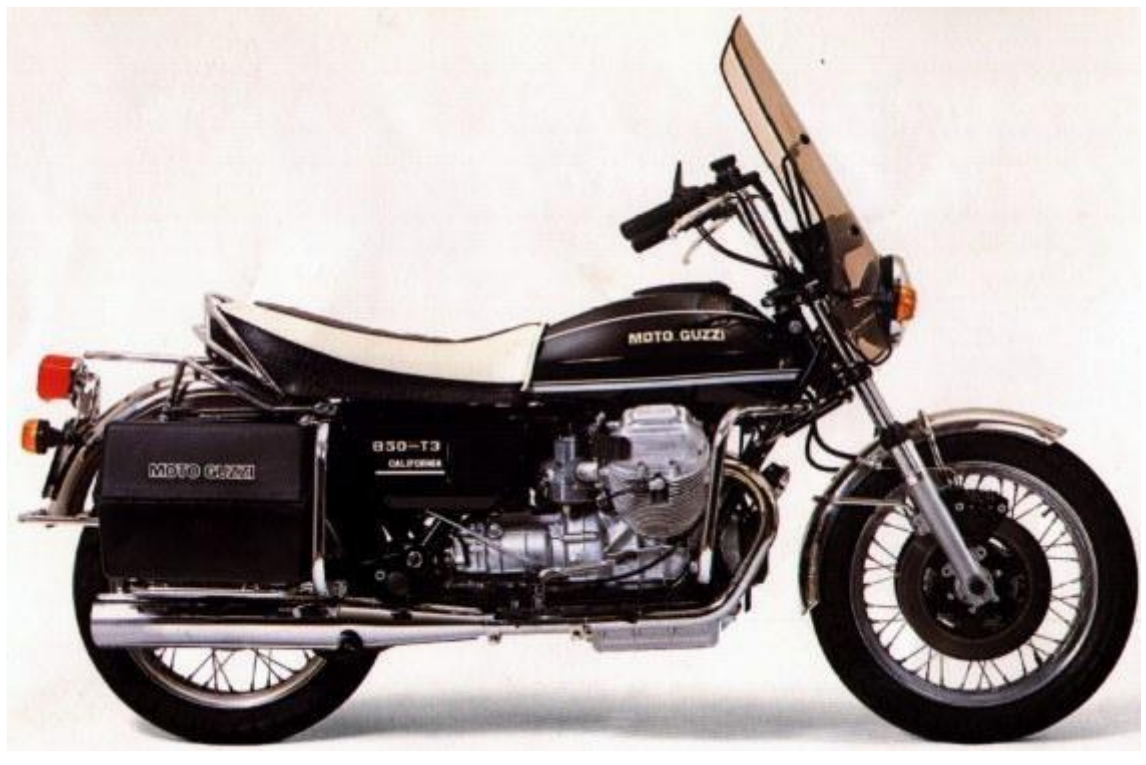
## VORWORTE & MOPEDS



**Moto Guzzi California 850-T3 Bj. 1980**

**Kennzeichen → KA-I 419, CW-QD 26 (angemeldet seit 04.2007)**

Mein langer heimlicher Traum geht mit der *Moto Guzzi California 850 T3* in Erfüllung



### Technische Daten

ccm Gruppe	5	Zuendkerze2	CHAMPION N3
Gabelholm	60 CM3	Elektrodenabstand	0,6-0,7 MM
Öl ohneFilter	CLASSIC-	Lenker Standrohr	35 MM
Öl mit Filter	3,0 LITER 20W50	Antrieb	KARDAN
Bremsflüssigkeit	DOT 3-4	Kette	Keine
Endgetriebe	0,25 LITER SAE 90	Bohrung x hub	83/78
Betriebsstoff	24 LITER	PS	68.5
Kühlflüssigkeit	LUFTGEK	KW	51.1
Baujahr von	1975	Max Leistung	7000 U/Min
Baujahr bis	1983	Sekundärantrieb	Kardan
Hubraum	844 ccm	Anzahl Gänge	5
Zylinder	2	Bremse vorne	Doppelscheiben
Ventilspiel ein	KALT 0,22 MM	Durchmesser Bremsscheibe vorne	300 mm
Ventilspiel aus	KALT 0,22 MM	Bremse hinten	Scheiben
Leerlaufdrehzahl	1000-1200 U/MIN	Durchmesser Bremsscheibe hinten	242 mm
Vergaserluftschraube	1,5 AUSDREHUNGEN	Trockengewicht	211 kg
Reifendruck vorne	2,0-2,2 BAR	Tankinhalt	19 l
Reifendruck hinten	2,3-2,4 BAR		
Zuendkerze1	NGK BP6ES		



# REPARA-TOUREN 1974 - 202X MARTIN HOFMANN

## VORWORTE & MOPEDS



**Moto Guzzi 750 Nevada Club Bj. 1996**  
**Kennzeichen → KA-MM 63 (angemeldet 05.2009 bis 07.2018)**



Gudrun wollte mit ihrer kleinen *BMW R24* nicht hinter meiner 850 cm<sup>3</sup> *MG California* herfahren und hatte sich daher 2009 auch noch moderne Maschine für gemeinsame Ausfahrten gegönnt. Die *MG-Nevada* war niedriger gelegt und so für *Gudruns* kürzere Beine gut geeignet.

Aber sie war eine Rakete ... zumindest im Vergleich zu meinen anderen vier Schnauferln. !

### Technische Daten

Leistung KW (PS)	36 (49)	Nachlauf	138
Leistung U/min	6800	Radstand	1467
Leistung	49	Bremsen	Einzelscheibe, vorn/hinten
Hubraum	744	Reifen vorn	110/90 18
Drehmoment nm kpm	55	Reifen hinten	130/90 16
Drehmoment u/min	3600	Sitzhöhe	767
Bauart Zylinderzahl	V	Leergewicht	ca. 199
Art	-	Trockengewicht	ca. 199
Takt	Viertakt	Gesamtgewicht	401
Zylinderzahl Takt	Viertakt	Reservetank	4,0
Bohrung Hub	80,074,0	Kraftstoffart	Super
Verdichtung	9,6	max Speed	170
Gassteuerung Ventile	ohv	Schadstoffklasse	Euro3
Abgasreinigung	G-Kat	Kuehlung	Luft
Ventile pro Zylinder	2	Preis	8490 (gebr. 1300.-€)
Starter	E-Starter		
Zahl Gänge	5		
Getriebe Gänge	5		
Hinterradantrieb	Kardan		
Rahmen Bauart	Doppelschleifenrahmen		
Federweg	130		
Vorderradfederung	Telegabel		
Hinterradfederung	1 Federbein		
Lenkkopfwinkel	62,5		



# REPARA-TOUREN 1974 - 202X

MARTIN HOFMANN  
VORWORTE & MOPEDS



**Harley-Davidson 883 Sportster Bj. 1996**

**State of California Kenzeichen → 17K0277 (angemeldet 01.2010 bis 07.2010)**

Für die 4 wöchigen Motorrad-Tour über das Colorado-Plateau hatte mir *Bradley-Roy* eine Harley Davidson besorgt. Nach dem Trip habe ich sie ihm unter gewissen Auflagen geschenkt.



Wikipedia sagt: Die **Harley Davidson Sportster 883** (Baujahr 1995-2003) gehört zu den günstigeren Modellen von Harley Davidson. Mit ihren 53 PS (39 kW) und rund 250 kg ist sie nicht gerade sportlich. Die Sitzposition ist eher defensiv und für Kurzstrecken geeignet, auf längeren Touren bei hohem Tempo wird es eher anstrengend. Auch für Kurvenspaß ist die Sportster 883 von Harley Davidson zu haben. Übertreibt man es, kratzt die Sportster 883 jedoch alsbald mit den Fußrasten auf dem Asphalt. Im Großen und Ganzen ist die Sportster 883

*ein gutes und günstiges Bike zum Einstieg in die Harley Welt.*

## Technische Daten

<i>Model ID</i>	
Manufacturer (Make)	Harley-Davidson
Model Name	Sportster 883
Year	1996
Category(class)	Cruiser / Chopper / Custom
<i>Engine</i>	
Engine Capacity (Displacement)	883 ccm (53.88 cubic inches)
Engine Type	V-type, 2 cylinders
Stroke	4
Valves per Cylinder	2
Starter System	Electronic
Cooling System	Air
<i>Powertrain</i>	
Gearbox	5 speed
<i>Chassis/Suspension/Brakes</i>	
Front Brakes	Single disc
Rear Brakes	Single disc
<i>Dimensions</i>	
Seat Height	723 mm (28.46 inches)
Dry Weight	222 kg (489 lb)
<i>Performance</i>	
Max Power	50.00 HP (36.5 kW) at 6000 RPM
Max Torque	61.00 Nm (44.85 ft*lbs) at 2500 RPM
Power/Weight Ratio	0.2 Hp/Kg
Top Speed	109 M
Acceleration (dart, speedup) time	
0-100 km/h	6.6 seconds
0-60 mph	6.2 seconds



# REPARA-TOUREN 1974 - 202X

MARTIN HOFMANN  
VORWORTE & MOPEDS



## Repara-Touren Verzeichnis

(Stand Jan. 2025)

Dokument	Thema	ca. km	Seiten
Repara-Touren Teil I	Vorworte 2002/2024 - Die Mopeds	0	13
Repara-Touren Teil II	Anfänge 1967-77	2500	31
Repara-Touren Teil III	München 1978-81	4600	22
Repara-Touren Teil IV	München 1981-85	8650	32
Repara-Touren Teil V	NSU 601TS 80-92 & Seitenwagen	0	18
Repara-Touren Teil VI	Frankreich 1988	2600	31
Repara-Touren Teil VII	Großbritannien 1989	2500	34
Repara-Touren Teil VIII	Holland & Gespanntreffen Leonberg	2000	27
Repara-Touren Teil IX	Die Repara-Tour 1993 ( <i>Namensgeber</i> )	200	24
Repara-Touren Teil X	1994 Schweiz & 1996 NSU Neckartal	1095	22
Repara-Touren Teil XI	1997 Bayerntour	1570	37
Repara-Touren Teil XII	NSU-BMT 1999-2010	1750	37
Repara-Touren Teil XIII	NSU-BMT 2010	300	21
Repara-Touren Teil XIV	NSU-BMT 2011	1440	40
Repara-Touren Teil XV	NSU-BMT 2012-2014	340	26
Repara-Touren Teil XVI	NSU-BMT 2015	605	28
Repara-Touren Teil XVII	NSU-BMT 2016-2022	7	19
USA –Tour 2010	21 Tage USA – Tour mit Klaus	6167	367
		Summe	Summe
		<b>36324</b>	<b>829</b>
		<b>km</b>	<b>Seiten</b>