



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

Inhaltsangabe:

24. NSU-BMT	29. Mai – 01. Juni 2025 im Feriendorf Öfingen 594 km	2
	Vorbereitung auf die 24. BMT	2
Do. 29. Mai 2025	Anreise 152 km	5
Fr. 30. Mai 2025	nach Schaffhausen (CH) und zurück 152 km	11
Sa. 31. Mai 2025	nach Neustadt i. Schw. und zurück 169 km	20
So. 01. Juni 2025	mit ÖPNV nach Villingen 0 km	26
Mo. 02. Juni 2025	Solemar & Co 0 km	29
Di. 03. Juni 2025	Rückreise 121 km	31
	BMT Nachwehen	33



REPARA - TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

24. NSU-BMT 29. Mai – 01. Juni 2025 im Feriendorf Öfingen 594 km Vorbereitung auf die 24. BMT

Am ersten Oktober 2024 bekam ich von *Andi* eine E-Mail bzgl. des 24. BMT in 2025:

Termin: Donnerstag 29. Mai bis Sonntag 1. Juni 2025

Liebe Blockmodellfreundinnen, liebe Blockmodellfreunde,

der Zeitpunkt unseres 2025er Treffens rückt näher. Es war diesmal echt knapp, dass überhaupt ein Blockmodelltreffen („BMT“) stattfinden konnte. Aber zum Glück ist unser Bernd Ulrich mit seiner Truppe eingesprungen!

Eines vorneweg: es wird ein Treffen „back tot he roots“ - ganz so wie in den ersten Jahren. Kein Hotel, kein Rundumservice, dafür Ferienhäuschen und Eigeninitiative - hat ja auch mal was. Oder anders gesagt: wir standen ganz knapp vor einer Absage - hätte Bernd das nicht gemacht und das Feriendorf aufgetrieben, würde 2025 kein BMT stattfinden. Alle aktiven Blockfahrer, aber auch diejenigen, die noch in der Restaurierung stecken, sind herzlich eingeladen, gerne auch mit Familie.

Unser Treffen führt uns in die Nähe von Tuttlingen, und zwar ins Feriendorf Öfingen. Wahrscheinlich nutzen mehrere Teilnehmer das BMT 2025 zu einem längeren Aufenthalt in der Region Schwarzwald / Bodensee. Aus diesem Grund bietet Bernd bereits für Donnerstag nach Anmeldung ein Zusatzprogramm an. Freitags und Samstags gibt es dann weitere Ausfahrten auf kleinen Straßen ins Umland.

Nachfolgende Ausschreibung informiert Euch über die Modalitäten. Meldet Euch bitte rechtzeitig bis spätestens 30. November sowohl bei Bernd als auch beim Hotel an.

Viele Grüße vom Organisationsteam

Andi Jankowitsch, Jochen Nonnenmacher und Lutz Seyfarth

Wir schauten uns das Angebot auf der Web-Seite des Feriendorfs an und kontaktierten daraufhin *Gudrun & Manfred*. Da die Ferienhäuser in der Regel für 4-6 Personen ausgelegt waren, wollten wir in Erfahrung bringen, ob sie ebenfalls planten an der 24. BMT teilzunehmen und falls ja, ob sie ggf. bereit wären mit uns eine Unterkunft zu teilen. Die Beiden wollten aber, so wie wir eigentlich auch, nicht auf den Komfort eines Hotels verzichten.

Bernd bat in der Ausschreibung die Teilnehmer sich bis zum 10. November bei ihm zu melden und auch gleich die Häuser im Feriendorf zu buchen. Da wir aber im Mai 2025 Besuch aus Amerika erwarteten und auch diverse zusätzliche Festlichkeiten wegen meines 70ten Jahrestages anstanden, wir aber die genauen Termine zu den o.g. Ereignissen noch nicht kannten, warteten wir mit unserer Anmeldung bis Ende Februar 2025. Zu dem Zeitpunkt war uns klar, dass alle geplanten privaten Termine noch vor dem 24. BMT stattfinden würden. Nach kurzem telefonischem Kontakt mit *Bernd* schickten wir ihm unsere verbindliche Anmeldung und überwiesen den Unkostenbeitrag inkl. der 90,-€ Vorauszahlung für je drei Abendessen im lokalen griechischen Restaurant, denn wir lieben griechische Küche. Nun machte ich mich auf die Suche nach einer Hotel-Unterkunft in der Nähe. Unsere gemeinsame Fahrt mit *Manfred & Gudrun* zum 15. BMT nach *Riedlingen* vor 10 Jahren war mir noch angenehm im Gedächtnis. Aber leider haben *Gudrun & Manfred*, u.a. auch aus gesundheitsrelevanten Gründen, auf die Teilnahme am heurigen Treffen verzichtet. Das war schade, aber sehr verständlich. Gesundheit geht vor.



Martin Hofmann 1974 – 2025

Nun machte ich mich an die Planung der Strecken für Hin & Rückfahrt. Mit dem Tourenplaner Programm vom www.gpswerk.de war es super einfach. Die Routen kann man im universellen GPX Format abspeichern und somit in vielen anderen Programmen anwenden. Ich habe mir, wie all die Jahre zuvor auf *Word* detaillierte Routen-Karten zusammengestellt und ausgedruckt. Aber es reifte bereits ein Wunsch in mir, dem ich mich lange verschlossen hatte. Nach dem nun klar war, dass wir an dem 24. BMT teilnehmen werden, habe ich mir Ende März endlich ein Smartphone geleast und auch gleich ein Navi-System installiert, damit ich unabhängig von den analogen Straßenkarten werde. Jahrelang hatte ich mich der neuen Technologie verweigert, da ich ja in den vergangenen 50 Jahren mit papierernen Straßenkarten auch immer mein Ziel gefunden hatte. Das Kartenlesen selbst war ja nicht das Problem, aber das Merken der nächsten vier bis fünf neuralgischen Punkte, so wie die Namen der Dörfer & Städtchen, in denen wir ggf. abbiegen sollten, fällt mir mit zunehmendem Alter immer schwerer. So hoffte ich, dass wir abseits der Bundesstraßen etwas flüssiger durchfahren können und nicht mehr so oft umdrehen müssten, wie in den letzten paar Jahren, weil ich mal wieder einen Abzweig übersehen hatte.

Wichtig bei der Entscheidung, welche Software ich einsetze, war auch der Umstand, dass ich, weiterhin meine detaillierte Streckenplanung vorab am PC erledigen und diese Wunsch-Route einlesen kann. Eine weitere Anforderung war auch die Möglichkeit der Aufzeichnung der tatsächlich gefahrenen Strecke. Umleitungen die oft nicht vorhersehbar sind addieren ja oft einige zusätzliche Kilometer. Diese Information würde mir bei der Erstellung des Reiseberichts eine zusätzliche Hilfe sein. Die Applikation „**OsmAnd**“ erfüllte alle meine Wünsche. Mit dieser Software kann man auch Landkarten auf das Smartphone laden, so dass man das Straßen- & Wegenetz „OFFLINE“ immer präsent hat und es bei der Benutzung keine Down-Load-Verzögerung in Darstellung gibt.

Aber bis es soweit war, dass ich das Programm bedienen konnten und alle für mich relevanten Funktionen einigermaßen kannte, da vergingen nicht nur Stunden, sondern Tage mit viel Fluchen und Bruddeln. Ich konnte die Abläufe, welche die Programmierer als sinnvoll, bzw. notwendig erachteten, einfach nicht nachvollziehen.

Das Einlesen und Aktivieren einer von mir am PC erstellten Wunschroute im GPX-Format war die größte Hürde. Meine unbedarfte Vorstellung war es, dass man mit zwei oder drei Kommandos startbereit wäre. Wie z.B. „Route planen – Route/Track einlesen – Route Starten“ Aber es sind sage und schreibe 10 Schritte welche durch mehrere Untermenüs führen:

- ⇒ Navigation
- ⇒ Einstellungen
- ⇒ Track folgen
- ⇒ Alle Ordner
- ⇒ Auswahl „Track“
- ⇒ Auf Straßen einrasten
- ⇒ Fortfahren
- ⇒ Profil „Motorrad“
- ⇒ Anwenden
- ⇒ START

Aber wenn man dann den Ablauf kennt (*und oft genug geübt hat*) ist es ein wundervolles Werkzeug, was ich schon nach meiner ersten kurzen Testfahrt nicht mehr missen wollte.

Dieses Mal wollte ich auf Nummer sicher gehen, dass unsere beiden Oldtimer die Reise zur 24. BMT im Südschwarzwald, inkl. der Rundfahrten, so wie die Rückfahrt, ohne größere Pannen durchstehen würden. Viel war ja eigentlich nicht zu machen. Das war zumindest mein erster Eindruck.



Martin Hofmann 1974 – 2025

Bei der *BMW R24* beschränkte es sich auf Motoren-Ölwechsel und Ölstandkontrolle des Getriebeöls. Beides habe ich, wie schon seit jeher mit **HD SAE 30** ** Einbereichsöl durchgeführt. Beim Kardangetriebe habe ich noch etwas dickflüssiges Fett zugemischt. Aus den beiden Pannen (1997 & 2011), bei denen wegen Überfüllung das Öl aus dem Kardangetriebe über die Bremsstrommel auf das Hinterrad tropfte, hatte ich gelernt. Beim Abwischen der mit Straßenstaub und Öl beschmutzten Ölwanne, fielen mir einige lose Drähtchen am



Kupplungsseil auf, welche gute 2-3 cm abstanden. Also baute ich den Bowdenzug aus um einen Ersatz anzufertigen. Ich hatte mal wieder einen Dusel, denn nach dem Ausbau konnte man erkennen, dass nur noch 4-5 Drähtchen des Bowdenzugs intakt waren. Mit so einem desolaten Seilzug wären wir bestimmt keine 10 km weit gekommen, bevor er abgerissen wäre.

Bei der *NSU* habe ich ebenfalls einen Motoren-Ölwechsel vorgenommen. Hier setze ich allerdings das etwas zäh-flüssigere **HD SAE 50** ** Einbereichsöl ein. Das Getriebeöl war zu meinem Erstaunen fast komplett verschwunden. Zumindest waren beim Messstab nur die untersten 2-3mm mit Öl benetzt. Vielleicht verschwindet es ja über das eigentlich abgedich-

** Was bedeutet „HD“ bei Motorenölen?

Legierte Motoröle – also Öle mit Additiven – wurden etwa in den 1950er Jahren mit der Kennzeichnung „HD“ versehen. Diese Abkürzung steht für „**Heavy Duty**“ und findet seinen Ursprung in US-Armee: Diese benötigte für die Fahrzeuge besonders leistungsstarkes Motoröl. Durch die hinzugefügten Additive wurde diese Leistungsfähigkeit erreicht und die entsprechenden Motoröle mit einem „HD“ gekennzeichnet, denn dieses Motorenöl war das erste Mineralöl, das durch chemische Zusätze verändert wurde. Allerdings war dieser Code schon bald auch auf Motoröl für gewöhnliche Fahrzeuge von Zivilpersonen zu finden – legiertes Motorenöl verbreitete sich immer mehr. Da moderne Motoröle meistens ohnehin mit Zusatzstoffen vermischt werden, um besonders effizientes und langlebige Öl zu produzieren, ist diese Bezeichnung nach und nach ausgestorben und findet sich nur noch auf sehr alten Verpackungen.

** Was bedeutet „SAE“ bei Motorenölen?

Die Viskositätsklasse von Motoröl gibt einen entscheidenden Hinweis darauf, bei welchen Temperaturen das Öl verwendet werden kann. Grundsätzlich werden dabei Sommeröle und Winteröle unterschieden, allerdings sind seit einigen Jahren auch sogenannte Mehrbereichsöle erhältlich, die in verschiedenen Temperaturbereichen problemlos funktionieren. Eine wichtige Kennzahl der Zähflüssigkeit von Motoröl gibt dabei die **SAE-Klassifikation** an, die bei Ölen heutzutage die Norm vorgibt. Die **SAE-Klassifikation** hat ihren Namen von der **Society of Automotive Engineers**, die diese Klassen bereits seit 1911 vorgibt. Sommer- und Winteröle werden dabei nach der **SAE J300** in einer Klasse eingeteilt, wobei die Viskosität von Sommerölen bei einer Bezugstemperatur von 100 Grad Celsius angegeben wird. Winteröle werden mit einem „W“ versehen. Bei Motoröl, das für den Winter verwendet wird, wird in der **SAE-Klassifikation** die tiefste Temperatur angegeben, bei der das Öl noch problemlos durch den Motor gepumpt werden kann. **SAE 0W** ist dabei die niedrigste Einstufung mit einer Temperatur von -40 Grad Celsius.

Quelle: <https://www.motoroel.de>



Martin Hofmann 1974 – 2025

tete Lager zur linksseitigen Zahnrad-Kaskade und vermischt sich mit dem Motorenöl? Das würde auch den inzwischen gut reduzierten Motorenöl-Verbrauch erklären. Statt der im Handbuch angegeben 1000 ml auf 300 km, sind es aktuell auf der gleichen Distanz weniger als 200 ml ... und der Motor ist weitgehend dicht.

Was mir bei Der *NSU* aber weiterhin etwas Sorgen machte, war die Vorderrad-Bremse. Trotz neuen Belags, trotz neuer Bremsankerplatte und neuem Nocken, war die Verbesserung in der Bremswirkung nur marginal. Ich musste den Bremshebel immer noch um ca. 30° verdrehen bis ein erster Widerstand auftrat. Außerdem ist meine Bremstrommel offensichtlich leicht unrund. So gibt es eine Position beim Drehen des Rades an der es auf ca. 60° Drehung schleift, während es bei den restlichen 300° Grad wieder freiläuft. Also machte ich mich erneut ans Werk und fütterte zunächst den Bremsnocken so weit auf, dass die Bremsankerplatte, ohne Verdrehen des Bremshebels, gerade noch in die Bremstrommel reinrutschte und sich frei drehte. Immerhin waren es ca. 1,6 mm die ich den Nocken auffüttern konnte. Zudem suchte ich, nach dem Einbau in die Gabel, die Stelle an der Bremstrommel bei der der Lack, offensichtlich durch Überhitzung, abgeplatzt war.



Das sollte doch die unrunde Stelle sein bei der die Bremse immer zuerst schleift. Vorsichtig spannte ich die 4-5 Speichen, die an dieser Stelle lagen, etwas weiter an. ...und siehe da es funktionierte! Der Drehwinkel an denen die Bremstrommel eine erste Reibung zeigte, wurde deutlich kleiner und ich konnte den Bremshebel etwas nachstellen. Ganz beheben konnte ich das Unrund-Problem zwar nicht, aber die Testfahrt war ein

Aha-Erlebnis. Eine so gute Bremswirkung hatte ich mit der *NSU* noch nie! Aber nun wusste ich: **Es geht bestimmt noch besser**. Nur dazu muss ein Profi wie z.B. *Oliver* ran. Ich nahm mir vor die kommende Wintersaison 25/26 für diese Optimierungsaktion zu nutzen.

Die Testfahrten mit beiden Maschinen verliefen zu meiner Zufriedenheit. Dann sollt es diesmal doch ohne größere Ausfälle klappen. Da war ich mir nun ziemlich sicher.

Do. 29. Mai 2025 Anreise 152 km



Mit dem Wetter hatten wir mal wieder viel Glück. Tags zuvor regnete es zwar nur einmal, aber das von der Früh bis in den späten Nachmittag hinein. Am Abreisetag schien dagegen bei bayrisch-blau-weißen Himmel die Sonne ... und die Temperaturen sollten ja auch noch steigen. Da die geplante Tagesetappe nach *Bad Dürkheim* mit ca. 130 km in ca. 2 ½ h zu bewältigen wäre, hatten wir es am Abreisetag nicht eilig. Kurz vor



REPARA-TOUREN TEIL XIX



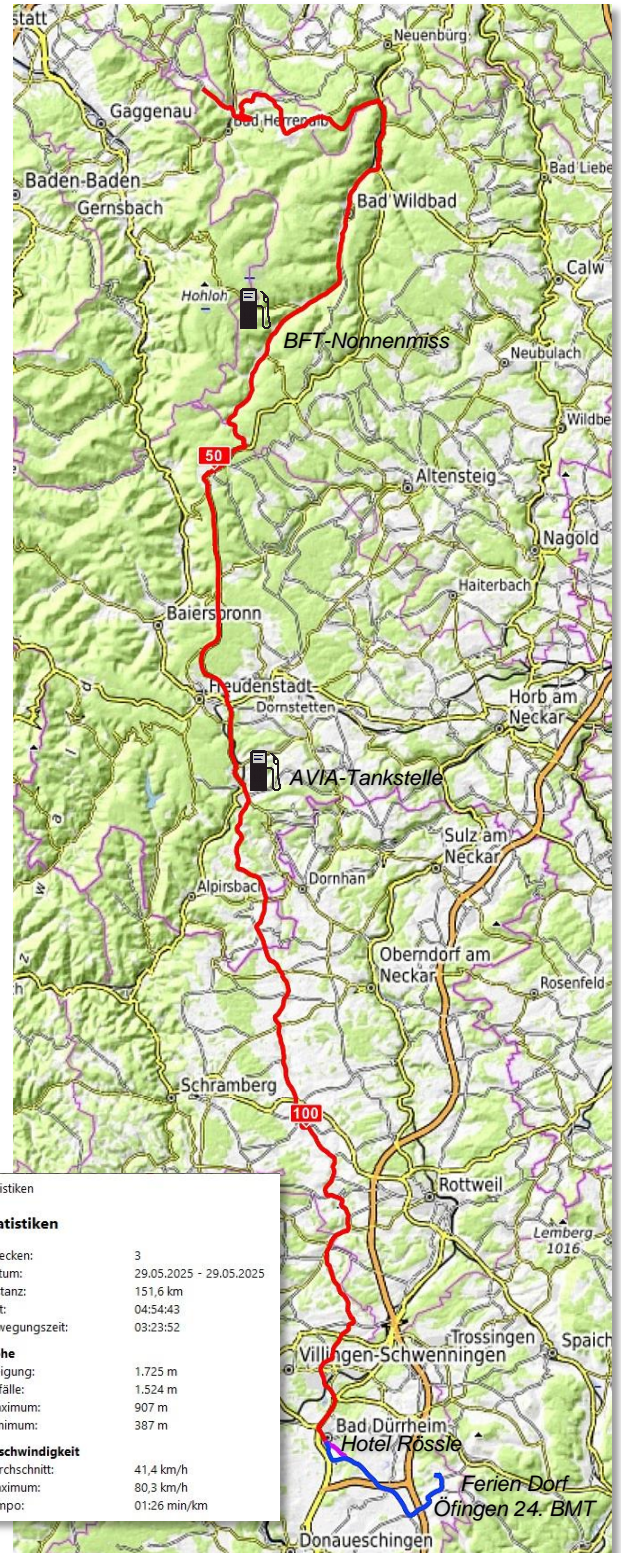
Martin Hofmann 1974 – 2025

10:00h war das Gepäck verstaut und wir ebenfalls Abreise fertig. Der Tachostand bei der *NSU* war 29.578 km und bei der *BMW* 59.819 km. Diesmal wollte ich die Tachofunktion der beiden Maschinen mit den Angaben meines neuen Spielzeuges, dem NAVI auf meinem Smartphone vergleichen.

Der *NSU* Tank war noch mehr als zur Hälfte mit Sprit gefüllt. Bei der *BMW* fehlte etwas weniger. Das hieß für uns, dass wir mit dem Volltanken noch etwas warten könnten. Für den Tankstopp plante ich die „historische Tankstelle“ in dem ca. 40 km entfernten *Nonnenmiß* ein. Den Titel „historische Tankstelle“ hat sie durch unseren Freund *Micha* bekommen, der sie uns 2015 bei einer gemeinsamen Ausfahrt stolz zeigte. Die Zapfsäulen waren zwar neuzeitlich, aber das Geschäft selbst und die angeschlossene Werkstatt glänzten mit dem Charme der 1950er Jahre. Kleine Tische mit den Korbsesseln vor dem Laden luden damals auch zu einer kleinen Kaffeepause ein. Nur diesmal hat es mit dem geplanten Tankstopp nicht geklappt, denn die Tankstelle gibt es leider nicht mehr! Ein Kleinod weniger. Wirklich schade!

Da wir aber in ca. 20 km an *Freudenstadt* vorbeikämen und dann auch noch durch *Loßburg* fahren würden, machte ich mir keine Sorgen, dass mir das Benzin ausgehen könnte. Was ich allerdings übersehen hatte, bzw. nicht erwartet hatte, war, dass wir auf tankstellenfreien Umgehungsstraßen an *Freudenstadt* vorbeifahren und es selbst entlang der Durchfahrtsstraße durch den Ort *Loßburg* keine einzige Tankstelle gibt. Nun hielt ich auch im weiteren Umfeld, links und rechts der Straße, nach entfernteren Tankstellenzeichen Ausschau. Zirka 8 km nach *Loßburg*, auf der Höhe von *Betzweiler* sahen wir endlich das erlösende **AVIA** Zeichen am Straßenrand. Es passten gerade mal 8 Liter Treibstoff in den *NSU* Tank. Also hätte ich mit den verbliebenen 4 Liter Sprit noch gute 60 km weit fahren können. Das hätte vielleicht sogar noch bis *Bad Dürkheim* ausgereicht? Aber man fühlt sich mit gefülltem Tank doch wesentlich wohler.

Was mich bereits die letzten 15 – 20 km beschäftigte, war ein neues, mir komplett fremdes Geräusch, welches vom Vorderrad zu kommen schien. Es war ein helles kurzes Kratzgeräusch, wie wenn man zwei Metallbleche aufeinander reibt. Aber genau lokalisieren konnte ich es nicht. Es tauchte mal für 5 – 10 Se-





REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

kunden auf und dann war es wieder Minutenlang nicht zu hören. Den Motor konnte ich schnell als Ursache ausschließen. Ich hörte das hässlich knirschende „**Krrrkk-krrrkk**“ auch beim Dahinrollen mit gezogener Kupplung im Standgas. Ich hatte eine vage Vermutung, dass dies mit meiner Bremsen-Optimierungs-Aktion zusammenhängen könnte. Gewissheit hatte ich aber nicht. Es könnte ggf. ja vielleicht auch ein defektes Radlager sein, oder doch nicht? Da das unangenehme Geräusch nur selten auftrat, verschob ich die genauere Ursachenforschung auf später.

Ansonsten verlief die Fahrt fast „reibunglos“. Nur kurz vor unserem ersten Tagesziel, dem Hotel „Rössle“ in *Bad Dürkheim*, sprach mich *Gudrun* bei einem Ampelstopp an. Sie hatte seit ein paar Kilometern verstärkt Probleme beim Auskuppeln und Schalten. Die 1 bis 2 Kilometer bis zum Hotel würde es aber noch gehen. So trafen wir bereits um 13:05h bei unserer gebuchten Unterkunft an.



Wir waren vom Inhaber informiert worden, dass sie am Donnerstag Ruhetag hätten, wir aber den Zimmerschlüssel mittels einer Code-Zahl aus dem Schlüssel-Safe am Haupteingang erhalten können. Das klappte auch hervorragend: Code eingeben, bestätigen, Safe-Tür öffnen und das Kuvert mit unserem Namen entnehmen. Nur war in dem Briefumschlag mit dem Namen „*Fam. Hofmann*“ kein Schlüssel?!

Da gerade ein Gast das Hotel verließ, schlüpfen wir noch schnell hinein, bevor die Tür wieder ins Schloss fiel. Wir trafen eine Bedienstete, welche gerade den Gang ausfegte. Die nette Dame erklärte uns über die Situation mit dem fehlenden Schlüssel auf. Unser Zimmer war nämlich noch belegt. Sie hatte gesehen wie die Zimmergäste in der Früh ihre Fahrräder gepackt hätten und dann losgeradelt seien. Bis jetzt waren sie immer noch nicht zurück. So konnte sie unser Zimmer leider noch nicht herrichten. Die Frau war schon leicht verärgert, da sie eigentlich schon lange Feierabend gehabt hätte, nun aber natürlich auf die Rückkehr der Leute warten musste. Wir durften unser Gepäck im Hotel unterstellen. Sie würde es später auf unser Zimmer bringen. Um die Wartezeit zu überbrücken wollten wir uns die nächsten zwei Stunden den Ort und den Kurpark ansehen.

Aber zunächst habe ich mich um die lockere *BMW* Kupplung gekümmert. Die Kontermutter der Einstellschraube hatte sich losvibriert. Ich spannte das Kupplungsseil mit der Einstellschraube und zog die Kontermutter wieder fest an. Nach nicht einmal einer Minute war das Problem behoben. Da der Beiwagen nun leer war warfen wir unser Helme, Jacken und Handschuhe hinein.



Die Sonne schien angenehm warm. So machten wir und auf den Weg ins Zentrum des Städtchens. Nach einer Cappuccino-, bzw. Milchkafee-Pause erforschten wir den nahegelegenen Kurpark. Direkt angrenzend an den Park mit seiner Gras-Minigolfanlage und Fastnachtseum „*Narrenschof*“ liegt das Sole-




REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

bad – „Solemar“. Da wollten wir ja später auch noch hin. Wir hatten nämlich kurzfristig unseren Aufenthalt im Hotel um zwei Tage verlängert, so dass wir Sonntag und Montag für andere Freizeitaktivitäten, als das Motorradfahren, frei hätten. Punkt 15:00h waren wir wieder von unserem kurzen Ausflug zurück am Hotel. Aber unser Zimmer war leider immer noch belegt. Es gab keine Spur von den vorherigen Gästen.

So entschieden wir uns die 13 km nach *Öfingen* zu dem Feriendorf und *BMT* Treffpunkt zu fahren, um dort auf die Rückkehr der *BMT*-Ausflügler zu warten. *Bernd* hatte für die Teilnehmer die bereits am Mittwoch angereist waren eine kleine Tour an den 30 km entfernten *Aach-Quelltopf* angeboten. Sie wollten so gegen 16:00h von ihrem Ausfluge zurück sein ... das dachte ich zumindest. Um 15:30h waren wir Vorort und parkten im Eingangsbereich der Ferienhausanlage, direkt vor dem griechischen Restaurant. Bei unserem Rundgang durch das Feriendorf beschlich mich zunächst vage der Verdacht, dass das Treffen mangels Teilnehmer vielleicht abgesagt worden war und man mir nicht Bescheid gegeben hätte. Konnte das wirklich sein?? Nirgends war auch nur der kleinste Hinweis auf das Treffen. Keine einzige *NSU* war zu sehen, oder das Geknatter von dem Seitenventiler zu hören. Weit und breit keine Autos mit Anhänger oder Kleintransporter. Auch hatte ich bei der Anfahrt keine Hinweisschilder  gesehen. Erst als wir am anderen Ende der Ferienanlage ankamen, sahen wir auf einem Parkplatz ein großes Festzelt stehen, in dem mit Ölflecken besprenkelte Pappkartons auf dem Boden lagen. Nun war ich doch erleichtert. Hier waren wir richtig.

Wir setzten uns in das Restaurant und warteten bei einem alkoholfreien Weißbier auf die Ausflügler. Spätestens in einer ½ Stunden sollten sie ja von der kleinen Tour zur Aach-Quelle zurück sein. So war meine Annahme. Bei jedem näherkommenden Motoren-



Dirk & seine Mannschaft

Gebrumme bin ich aufgesprungen und habe mit eingeschalteter Kamera nachgeschaut, ob jemand aus unserer *NSU*-Clique in das Feriendorf einfährt. Doch es waren immer andere Motorräder die vorbeifuhren. So verrannen die Minuten und ein zweites Bier musste her. Es wurde 16:30h und *Gudrun* bekam nun ebenfalls Zweifel ob wir am richtigen Ort wären. Wir bzw. unsere Beiden Motorräder waren weiterhin die einzigen Oldtimer auf dem Ge-

lände. Dann aber, kurz nach 16:45h kam das erlösende Geräusch. Es war das Geknatter von fünf *NSU*-Blockmodellen, die um die Ecke bogen. Angeführt von *Dirk* kam die erste Gruppe an.

Bernd & Andi hatten für die Ausfahrt aus organisatorischen Gründen kleinere Gruppen à 5-7 Personen gebildet, die jeweils selbständig zum Etappenziel fahren. Hinter der letzten „*Mini-Gruppe*“ fuhren *Sabine & Martin* mit dem Besen-Wagen, um ggf. liegengebliebene Maschinen und Fahrer aufzusammeln. Die geplanten Routen konnte man über einen Link in *Google-Maps* auf sein Smartphone laden ... sofern man eines hat.



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

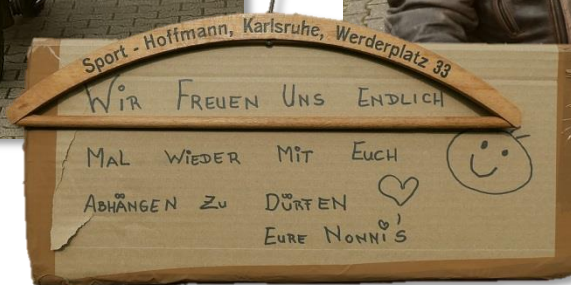
Es dauerte dann weitere 10 Minuten bis die nächste Gruppe an Teilnehmer eintrudelte. So ging es dann bis kurz vor 17:30h, bis auch die letzten Fahrer am Treffpunkt ankamen



17:12h Andi & seine Gruppe



17:22h Jochen ist final auch gut angekommen



Das „Hallo“ war groß, ren Abstinenz mal wieder aus der Anfangszeit trafens trafen. *Jochen & Gabi* hatten uns sogar ein „personalisiertes“ Begrüßung-Präsent mitgebracht. Die Überraschung war gelungen. Der Kleiderbügel hat bei mir Zuhause sofort seinen Stamplatz in der Garderobe gefunden.

als wir nach zwei Jah- der unser *NSU* Freun- des Blockmodelltref- fens trafens trafen. *Jochen & Gabi* hatten uns sogar ein „personalisiertes“ Begrüßung-Präsent mitgebracht. Die Überraschung war gelungen. Der Kleiderbügel hat bei mir Zuhause sofort seinen Stamplatz in der Garderobe gefunden.



Ronny behebt Zünd-Probleme

Erste Freiluft-Reparaturen wurden durchge- führt. So hatte *Ronny* mit seiner 1932er 601TS offensichtlich Probleme mit dem Zündzeit- punkt. Irgendwie kam mir das Thema bekannt vor. Das Garagen-Zelt füllte sich schnell mit Blockmodellen. Aber nicht ausschließlich, denn es waren auch einige andere Schmankerl da- bei. So war für mich die *BMW R23* von *Daniel- le* etwas Besonderes. Sie war noch im unres- taurierten originalen Zustand, aber fahrbereit. Das Motorrad erzählte dadurch viele Geschich- ten der vergangenen 85 Jahre.



BMW R23 von Danille



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025



Ursprünglich war das gemeinsame Abendessen, ein griechisches Büfett im Nebenraum, für 18:30h angesagt. Aber durch die etwas verspätete Rückkehr von der Tagestour, Not-Reparaturen, so wie körper-hygienische Maßnahmen, hatte man den Termin kurzfristig auf 19:30h verschoben. Das war für uns beide, da wir noch bei Tageslicht zurück zum Hotel fahren wollten, dann leider doch etwas zu spät. So verzichteten wir auf

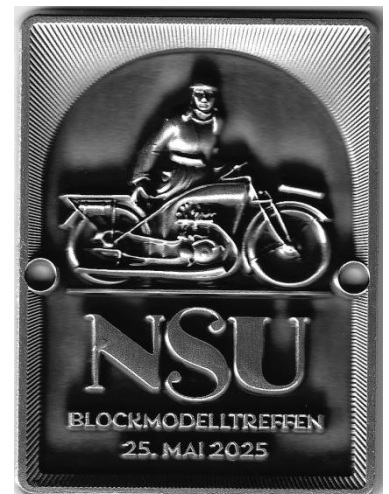
das gemeinsame Büfett-Essen, inklusive den 30,-€ Vorschuss und nahmen an einen Tisch im regulären Lokal Platz. Das Essen war reichlich. Aber, ... wir verglichen alles was aufgetischt wurde natürlich mit unserem Lieblingsgriechen Zuhause ..., das Preis / Leistungsverhältnis hatte uns dabei nicht überzeugt. Noch im Lokal entschieden wir uns spontan, den Vorschuss für die drei Abendessen der BMT Organisation zu spenden und uns an den beiden folgenden Abenden Alternativen in *Bad Dürkheim* zu suchen. Einige Stimmen zu den Abendessen im Feriendorf, die wir in den folgenden Tagen hörten, stimmten im Prinzip mit unserem ersten Eindruck überein. Außerdem musste jeder Teilnehmer für das Büfettessen zu seinen 15,- € Vorschuss nochmals fast den gleichen Betrag dazuzahlen. Ich denke für den Wirt war das ein gutes Geschäft.



BMT Zelt-Garage

Als wir um 19:40h uns auf den Rückweg machten, waren erst wenige Teilnehmer im Lokal und das Büfett immer noch nicht eröffnet. Gut, dass wir uns für ein früheres Abendessen entschieden hatten. Kurz nach 20:00h parkten wir unsere Beiden „Mopeds“ vor dem Hotel. Diesmal war der Schlüssel im Safe und wie zuvor angekündigt unser Gepäck im Zimmer. *Gudrun* wollte am folgenden Tag lieber *Bad Dürkheim* und Umgebung zu Fuß erkunden, als schon wieder Motorrad fahren. Die 152 km, die wir in der Summe an diesem Tage gefahren waren, haben ihr vorerst gereicht.

Auf Nachfrage hatte ich von *Dirk* den Hinweis auf eine Tragtasche mit einigen Unterlagen zu den beiden, am Freitag und Samstag, geplante Touren, bekommen. Die Taschen lagen etwas versteckt neben dem Eingang in der Zeltgarage. In der Tasche befand sich neben dem 2025er BMT Abzeichen, unter anderem auch Informationen über einen Link zu *Google-Maps*, um die





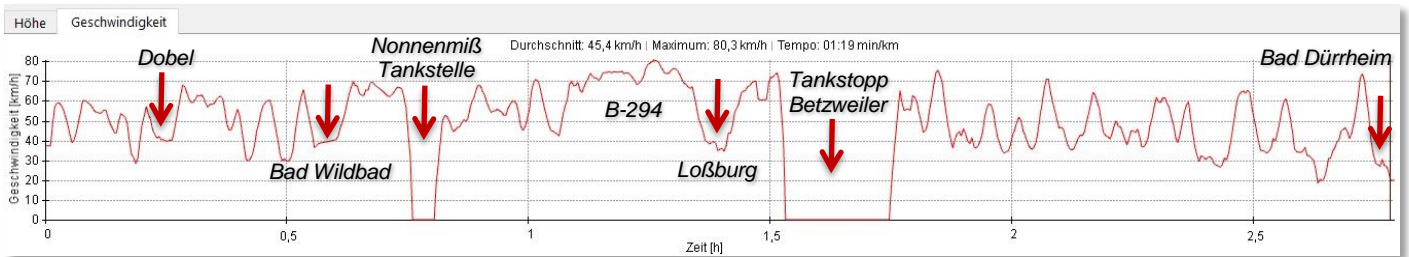
REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

geplante Strecke auf sein Smartphone laden zu können. Aber nach mehreren erfolglosen Versuchen den Link mit seinen schier endlosen Zahlen & Buchstaben Code korrekt einzutippen und die Tour herunterzuladen, habe ich den Versuch genervt abgebrochen.

Da ich die an dem Tag gefahrene Strecke aufgezeichnet hatte, kann ich nun auch statistische Daten anzeigen und interpretieren. Wie man im folgenden Graph unserer ersten Etappe bis *Bad Dürkheim* sehen kann, war die gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit 45,4 km/h. Wenn man die Strecke kennt, dann kann man auch sehen wo es Bergauf ging, wo bergab und wo wir Angehalten haben. So fuhr ich die Höchstgeschwindigkeit von 80,3 km/h auf der Umgehungsstraße bei *Freudenstadt*.



Summiert man all drei gefahrene Streckenabschnitte auf, nämlich die von *Bernbach* nach *Bad Dürkheim* und weiter zum Feriendorf *Öfingen* und wieder zurück, dann ergibt das eine Strecke von knapp 152 km. Für diese Strecke waren es 3:24h, die wir im Sattel saßen.

Es hat zwar keinen Mehrwert all diese Daten zu wissen, aber mich faszinierten solche Statistiken schon seit je her.

Statistiken	
Strecken:	3
Datum:	29.05.2025 - 29.05.2025
Distanz:	151,6 km
Zeit:	04:54:43
Bewegungszeit:	03:23:52
Höhe	
Steigung:	1.725 m
Gefälle:	1.524 m
Maximum:	907 m
Minimum:	387 m
Geschwindigkeit	
Durchschnitt:	41,4 km/h
Maximum:	80,3 km/h
Tempo:	01:26 min/km

Fr. 30. Mai 2025 nach Schaffhausen (CH) und zurück 152 km

Der Wettergott meinte es gut mit uns. Strahlend blauer Himmel und moderate Temperaturen begleiteten mich vom Hotel zum 13 km entfernten Feriendorf, wo bereits die Ersten ihre Motorräder für die Tour an den *Rheinfall* in *Schaffhausen* fertig machten.

Um 9:40h begann mit nur leichter Verspätung die Fahrerbesprechung. *Bernd, Andi & Jochen* erklärten uns, dass sie es wie am Vortag machen wollten.



Also, kleine Gruppen von 5 bis zu 7 Fahrzeugen. Bei 35 Teilnehmern waren das 6 Teams mit je einem Führer, der die geplante Strecke zumindest auf dem Navi zur Verfügung hatte, bzw. sogar kannte. Als Sicherheit fuhr dann auch noch ein Ortskundler hinterher, um „verirrte Seelen wieder auf den richtigen Weg“, bzw. auf die vorgesehene

Strecke zu dirigieren. In *Andis* Gruppe war das *Winfried* auf seiner *BMW R51*.



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025



Im Abstand von ca. 5 Minuten fahren die Teams los. Ich schloss mich der Vierten, nämlich *Andis* Gruppe an.

Zunächst ging es durch zwei / drei kleinere Dörfer nach Süden in Richtung *Geisingen*. Wir waren schon vorgewarnt worden, dass es nach *Geisingen* eigentlich die einzige kritische Stelle gab, an der man sich verlieren konnte. Dort, kurz nach der Donaubrücke, mussten wir nämlich links auf die dicht befahrene Bundesstraße *B31* abbiegen. Aber es ging dann doch ganz gut. Wir hatten Glück und es taten sich nach einer halben Minute warten eine größere Lücke im Verkehr auf, so dass wir als Gruppe zusammen blieben. Nach nicht einmal 500 Metern bogen wir schon auf eine etwas ruhigere Landstraße ab.

6 Km später, bei *Leipferdingen* verließen wir auch die Landstraße. Ab jetzt ging es kleinsten Nebenstraßen weiter. Es wurde nun auch hügeliger. An einem etwas längeren Anstieg sahen wir vor uns bereits zwei/drei Teilnehmer aus der dritten Gruppe, welche ihre Töff-Töff den Anstieg hochquälten. Diese Gruppe hatte wohl bei der Einfahrt in die *B31* weniger Glück als wir und hatte daher uns gegenüber etwas Zeit verloren. *Andi* hielt sich vornehm zurück und fuhr mit gebührendem Abstand hinterher. Im vor uns liegenden Wäldchen wurde die Steigung geringer. Als wir wieder aus dem Wäldchen heraus fuhren, da war das ein *AHA* - Erlebnis. Vor uns lag ein Alpenpanorama erster Güte. Wie die, auf ihre beiden Nachzügler wartende Fahrer der dritten Gruppe, hielt auch *Andi* an und fragte ob es in Ordnung gehe, wenn wir 5 Minuten Foto-Pause machen würden. Er wollte auch wieder den Abstand zu der vorherigen Gruppe wieder herstellen.



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

Natürlich sagten wir zu und machten brav unsere Aufnahmen. Aber den fulminanten Eindruck, den man bei dem Anblick der majestätischen Kulisse bekam, kann man leider auf keinem Bild festhalten.

Ronny war mit der Leistung seiner 601TS weiterhin nicht zufrieden. Er vermutete weiterhin, dass es am falschen Zündzeitpunkt liegen müsste. Aber die paar Minuten für den kurzen Halt reichten natürlich nicht aus um eine Reparatur anzufangen. So hat er die Sache auf später verschoben.



Bei der Weiterfahrt streikte auch noch eine weitere NSU. Sie wollte per Kickstarter nicht anspringen. Aber mit gemeinsamen Kräften konnte sie angeschoben werden. Zum Glück ging es hier leicht bergab, was das Schieben einfacher machte.

Als nächster längerer Zwischenstopp war ein Café/Biergarten in Tengen vorgesehen. Er sollte lt. Plan gegenüber einer ARAL-Tankstelle sein. Dort sollten sich alle 5 Gruppen treffen. Wir streiften Engen und waren plötzlich wieder außerhalb des Ortes in einem engen steilen abfallenden Tal. Nach 1,5 km hielt Andi an einer Weggabelung an und besprach sich mit Winfried. Beiden war klar, dass man die geplante Route verlassen hatte. So drehten wir um und fuhren zurück zur fraglichen Kreuzung. Lutz mit Kathrin auf dem Sozius fuhr vor mir die steile Straße hinauf. Die NSU von Lutz wurde aber zusehends langsamer. Er hatte offensichtliche Schwierigkeiten beim Schalten, denn hektisch versuchte er den Gang zu wechseln. Für den Fall, dass er Hilfe benötigte blieb ich zunächst hinter ihm. Aber nach wenigen 100m gab er mir das Handzeichen, dass ich ihn überholen sollte. Auf einem Parkplatz nahe der Stelle bei der wir die offizielle Route verlassen hatten, warteten wir auf die Beiden. Mit ca. zwei Minuten Verspätung kamen auch Lutz und Kathrin angetuckert. Sie baten uns weiterzufahren, da sie nicht wussten was die Ursache für das Schaltproblem sei und ob man es auf der Straße beheben könnte. So fuhren wir nach Tengen hinein. Andi hielt vor einer 24h SB-Tankstelle. Kann sein, dass sie mal eine Aral-Tankstelle war, aber das müsste schon länger her gewesen sein. Das große Gebäude gegenüber sah auch wie ein „ehemaliges“ Gasthaus aus, aber nicht wie der angekündigte Treffpunkt. Wir sahen auch keine weiteren BMT Teilnehmern. Andi war verunsichert und studierte sein Navi. Aber bei der grellen Sonne war sein Display nur schwer zu entziffern. So war er ziemlich vertieft die Information auf dem kleinen Bildschirm zu entziffern. Mit beiden Händen schirmte er die Sonne ab und steckte den Kopf tief hinein.

Unser ortskundiger „Lumpensammler“ Winfried drehte derweil um und winkte uns zu ihm zu folgen. Wir alle (außer Andi) querten die Straße, um uns hinter Winfried aufzureihen. Er fuhr auch gleich los und wir folgten Ihm. Bei einem längeren Anstieg nach Tengen fuhr mir Winfried auf seiner BMW R51 gefolgt von zwei weiteren Gruppenteilnehmern davon. Hinter mir waren noch Ronny mit seiner Tochter im 601TS Seitenwagen, welches bei Steigungen immer noch schwächelte, Danielle mit der BMW R23 und Robert (?). Ich machte nun etwas langsamer, damit der Kontakt zu meinen drei „Verfolgern“ nicht abbrach. So waren nach wenigen Minuten Winfried mit den zwei anderen NSU im Schlepptau aus unserem Blickfeld verschwunden.



Martin Hofmann 1974 – 2025

In *Kommingen* dem nächsten Ort hielt ich an, um mich mit meinen drei verbliebenen Weggenossen über das weitere Vorgehen zu beraten. Ich hatte ja mein neues Navi und war bereits vor ca. 10 Jahren mit *Gudrun* und unseren beiden *Guzzis* am *Rheinfall*. So meinte ich, dass ich den *Rheinfall* auf alle Fälle finden würde. Gerade als wir losfuhren kam uns *Winfried* entgegen. Er lotste und auf einen 2 km entfernten Parkplatz, wo die beiden anderen auf uns warteten. *Winfried* fragte nun: „Wo ist denn Andi?“ „Äähmm ?? - Der studiert vielleicht noch sein Navi?“ *Winfried* meinte, dass er sich nur bis hier auskennt, aber zu der Strecke durch die *Schweiz* keine Ahnung hätte. So übernahm ich die Führung.

Der Grenzübertritt war Problemlos. Es waren keine Zöllner am Grenzübergang und es ging auf der **A4** nun stetig bergab. Leider hatte ich die erste Abfahrt auf die Landstraße verpasst, welche sich parallel zu der Autobahn entlang schlängelte. Obwohl der Verkehr sehr gering war und wir mit unseren Töff-Töffs kein Verkehrshindernis darstellten, wollte ich aber bei der nächsten Abfahrt die Schnellstraße verlassen. An der Ausfahrt hieß es nun sich zu entscheiden: soll ich links oder rechts abbiegen? Mein Navi ließ sich bei dem Sonnenschein nur schwer entziffern. Unter Autobahnbrücke gab mir der Schatten vollen Einblick auf das Navi-Display und gab mir Recht. Doch keinen Kilometer später über holte uns *Winfried*. Er bat uns zu wenden. Er hatte eine andere *BMT*-Gruppe gesehen, welche auf der anderen Straße in Richtung Zentrum fuhren. So wendeten wir und nahmen die den gleichen Weg.

Der Verkehr wurde immer dichter. Die strahlende Sonne und mein glitzerndes Display erschwerten mir die Orientierung. So fuhr ich bei einem Kreisverkehr nahe der Altstadt eine Ausfahrt zu früh ab. Es ging gleich steil bergauf. Ich merkte schon nach 100 m, dass ich mich verfahren hatte. Nur konnte ich bei den Straßenverhältnissen weder anhalten noch wenden. Nach ca. 500 m fand ich endliche eine Gelegenheit. Zum Glück war mir nur *Robert* (?) gefolgt. Die Anderen hatten die richtige Ausfahrt genommen. Ich folgte nun dem Schild „*Rheinfall*“. Und wieder kam uns der unermüdliche *Winfried* entgegen. Er bat uns auf einem großen Parkplatz zusammen mit *Lutz & Katrin* zu warten bis *Martin & Sabine* mit dem Besenwagen uns zum Treffpunkt am *Rheinfall* abholen würden.

Die Wartezeit verkürzten wir mit technischen Einzelheiten bezgl. des plötzlich aufgetretenen Problems an der *NSU* von *Lutz*. Da hatte sich doch an der Schaltkulisse eine Schraube gelöst und verhindert, dass *Lutz* bei der Steigung in einen geeigneteren Gang schalten konnte. Final konnte er überhaupt nicht mehr schalten! Aber beim Warten auf den Besenwagen hatte er die Ursache gefunden und sie schnell behoben.

So kurz nach 12:00h kamen auch wir am *Rheinfall*-Motorrad-Parkplatz (Nr.3) an. Er war ein winziger Streifen für vielleicht 15 Solomaschinen. Nun drängten sich hier zu den 3/4 modernen *Mopeds* schon ca. 20 *NSU* mit & ohne Beiwagen. Der Rest der *BMT*-Clique parkte nun auf dem Grünstreifen daneben. Natürlich wurde auch gleich die Wartezeit bis alle Gruppen angekommen waren für kleinere Reparaturen bzw. Optimierungen genutzt. Nur gut dass meine *NSU* aktuell so gut lief. Das hässliche Kratzgeräusch vom Vorderrad war nun nur noch sehr selten zu hören. Daher war ich guter Dinge.



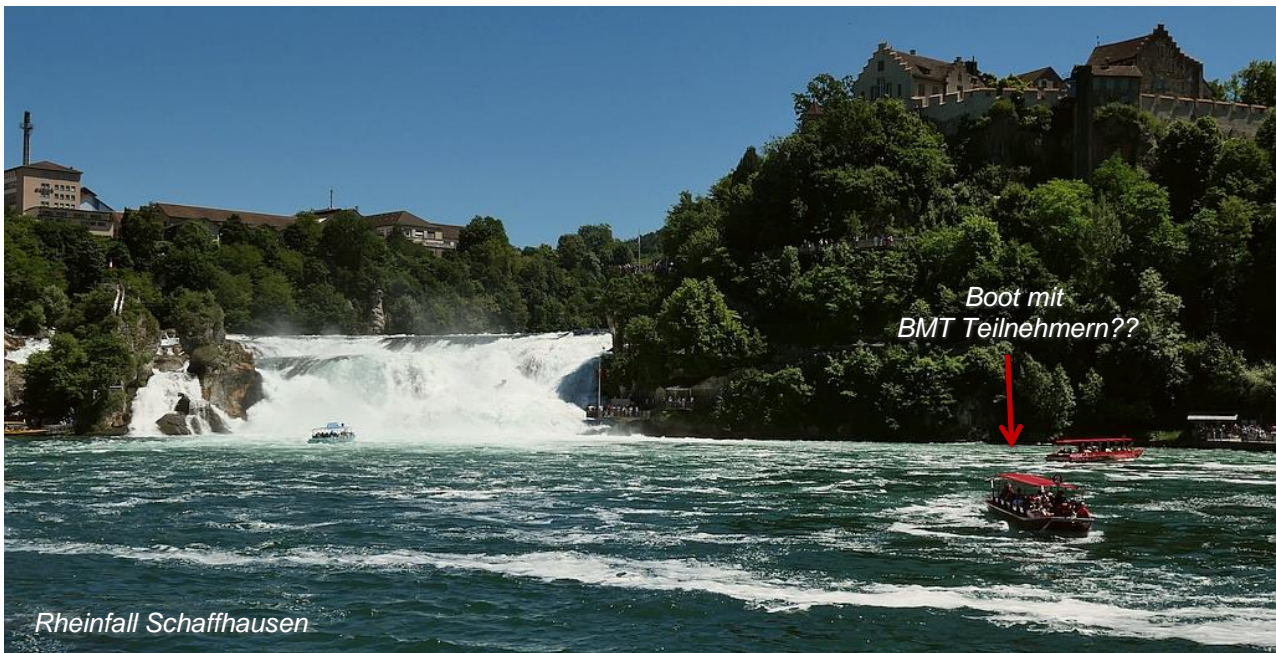
... ist es vielleicht die Zündkerze??



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025



Rheinfall Schaffhausen

Der Aufenthalt am Rheinfall wurde kurz besprochen. In ca. 2 Stunden, so gegen 14:30h wollten wir uns zur Rückfahrt treffen. *Bernd* wollte für die, welche eine Bootstour mitmachen wollten die Karten besorgen. Das Unternehmen gestaltete sich etwas schwierig, da *Bernd* in der Touristen-Menge zunächst unauffindbar war. Aber final hatte es dann doch noch geklappt. Ich blieb mit *Bernd* am Ufer. Wir ratschten über seine Aufgaben & Sorgen als BMT-Organisator und über vergangenen *BMTs*, während ca. 15 *BMT*-Teilnehmer sich im voll besetzten dem Boot dem Wasserfall näherten.

So gegen 14:30h waren alle wieder auf dem Parkplatz versammelt. Die Rückfahrt war so gestaffelt organisiert wie die Hinfahrt. Mein Moped sprang wieder wie gewohnt beim ersten Tritt an. Am Straßenrand musste ich allerdings noch ein paar Minuten warten, bis die Gruppen 1-3 abgefahren und alle Maschinen aus meiner Gruppe abfahrtsbereit waren. Bei den ziemlich warmen 28°C machte ich mir da schon kleine Sorgen wegen Überhitzung des Kolbens. Aber ausschalten wollte ich meine Maschine nun auch nicht mehr. Das erledigte meine *NSU* dann schon selbst. Gerade als sich meine Gruppe sich zur Abfahrt bereit war, ist der Motor abgestorben. Nun wurde ich doch noch hektisch um den Anschluss nicht zu verpassen. Glücklicherweise waren es nur drei kräftige Kicks bis der Motor wieder lief. Nun ging es mit einer leichten Steigung in die Stadt. Keine 500 m nach der Abfahrt wollte der Motor plötzlich kein Gas mehr annehmen. Sobald ich den Gasgriff aufdrehte, um mehr Kraft für den Anstieg zu haben, verschluckte sich die *NSU*. Ich schaltete herunter auf den Dritten, gab Gas ... „*Mist!!*“ zweiter Gang Gas geben ... „*großer Mist!!*“ ... ich wurde immer langsamer und schließlich war der Motor abgestorben. Wir waren immer noch auf der sehr belebten Ausfallstraße. Meine Gruppe, welche vor mir fuhr, bekam von meinem Problem nichts mit und fuhr weiter. Aber *Winfried* unser unermüdliche „*Lumpensammler*“ hielt sofort an und half mir mein Gespann von der Straße weg auf eine gekieste Fläche zu schieben. Zusammen machten wir sofort auf Ursachensuche. Ist es vielleicht die Zündkerze? Das können wir prüfen. Ich



Motorrad-Ersthelfer - Winfried



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

holte Werkzeug und meine Ersatzkerze aus dem Beiwagen. Inzwischen hatten auch *Martin & Sabine* mit Ihrem Besenwagen angehalten und fragten, ob sie meine *NSU* auf den Anhänger laden sollten. Dort stand bereits die *501T* von *Alex*. Wir wollten aber vorher noch versuchen ob wir meine *601TS* wieder zum Laufen bringen würden. Der Zündkerzenwechsel hatte keinen Erfolg gebracht. Es war zwar ein Zündfunke zu sehen, aber der war offensichtlich nicht stark genug um eine Explosion des Gasgemisches im Zylinder zu erzeugen. Nun stellte ich mit Überraschung auch fest, dass weder Fahrt- noch Stand-Licht gingen. Auf meine Ladekontrollleuchte als Indikator ob auch wirklich Strom fließt, verließ ich mich schon lange nicht mehr. Mal leuchtet sie auf nach dem Drehen des Zündschlüssels und dann wieder zweimal nicht. *Winfried* wollte nun ein Blick auf die Batterie werfen. Nach dem Ausbau sahen wir das Malheur. Die gesamte Oberfläche meiner Ni/Cd-Batterie war hellgrün-blau verkrustet. Das erklärte wirklich alles! Mit all den Kurzschlüssen zwischen den einzelnen Zellen, da konnte ja die Batterie keine Spannung mehr liefern. Ursache erkannt ... und nun? Es war Samstag 15:00h und wir standen mit einer leeren Batterie auf der Straße in der Schweiz, 50 km vom rettenden Feriendorf/Hotel entfernt ... ? Dann doch der Besenwagen-Anhänger?



Ich ärgerte mich gewaltig über meine Nachlässigkeit bei der Reise-Vorbereitung. Das Metallband mit der die Batterie am Rahmen festgezurt ist lässt sich nur mit einem gewissem Aufwand lösen. Da die Maschine seit dem Einbau des neuen Kickstarters vor 3 Jahren immer zuverlässig ansprang, hatte ich an den Zustand der Batterie keinen Gedanken verschwendet.

Nun schlug *Alex* vor, dass ich doch seine Batterie nehmen könnte, da seine *NSU* auf dem Anhänger sie eh nicht benötigte, könnte diese mir vielleicht helfen. Als ich die winzige 16,-€ billige 6V Gelbatterie mit 4Ah und den Kabelschuhanschlüssen sah, fragte ich mich ernsthaft, ob das funktionieren würde. Aber einen schnellen Versuch war es wert. Mit Hilfe des *BMT-Tools*, ein hilfreiches Gastgeschenk für die *BMT-Teilnehmer 2010* in *Gundelsheim*, wurden neue Kabel mit Kabelschuh-



Anschlüsse angefertigt. Die Spannung war groß, als ich den ersten Startversuch mit der provisorisch angeschlossenen Batterie wagte. „*Wroooooommm*“ – der Motor sprang auf den ersten Kick an und nahm auch wieder das Gas normal an! Was für eine Erleichterung! Mir fiel ein riesiger Stein vom Herzen. Nun konnte ich wieder auf eigener Achse zurück fahren. Mit *Winfried* und dem Besenwagen im Schlepp brauchte ich mir auch bzgl. möglicher erneuter Ausfälle keine Sorgen machen.

Während wir noch am Batterien wechseln bastelten, hechtete ein offensichtlich erregter, relativ junger Mann um die Hausecke. Er war be-



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

kleidet wie ein aufstrebender, schnöseliger Bankangestellter, der zum Gespräch mit dem Direktor gerufen worden war. Ohne Vorwarnung donnerte er sofort los, wer uns erlaubt hätte hier zu parken und dass er uns anzeigen würde, falls er auf dem Kies ein Ölfleck finden würde. Daraufhin hatte er Fotos von uns und den Nummernschildern unserer Fahrzeuge gemacht. All unsere Erklärungsversuche, dass wir einen Notfall gehabt hätten, und natürlich aufpassen würden keine Verunreinigungen zu hinterlassen, interessierten ihn nicht. Wutschnaubend verschwand er wieder um Hausecke. Ein paar Sekunden später schoss von dort ein großer schwarzer Wagen (*Audi A8* ?) mit deutlich erhöhter Geschwindigkeit auf die Straße und verschwand in Richtung Innenstadt. Für uns grenzte es an ein Wunder, dass es dabei zu keinem Unfall mit anderen Straßenteilnehmern gekommen ist. Wir standen nur da und schüttelten über diesen unerwarteten Zwischenfall die Köpfe.

Ca. 1 Stunde nach dem Not-Halt machten wir uns wieder auf den Weg. In der Innenstadt war immer noch sehr viel Verkehr. Die Sonne schien jetzt von hinten auf mein Navi-Display, was das Erkennen der Route nicht einfacher machte. So verpasste ich die Abbiegerspur zur Landstraße [4] und verfolgte dann die Idee bei der nächsten Möglichkeit links abzubiegen. Mein Navi schickte mich nun auf die Autobahn **A4**. Ich ignorierte die Anweisung und das mehrfach. Ich fuhr mehr oder weniger so, dass ich die Sonne im Rücken hatte. Das sollte uns doch nach Deutschland führen, oder nicht? *Winfried* und die Drei im Besenwagen folgten mir brav. Nach 10 km sahen wir bei einem Abzweig nach *Thayingen (CH)* ein Hinweisschild nach *Tengen (D)*. Nun war ich erleichtert und sicher, dass ich auf dem richtigen Weg war. 7 Kilometer später passierten wir die „grüne Grenze“ bei *Büßingen*. Kein Zollhäuschen, kein Beamter, keine anderer Hinweise bzgl. des Grenzübertritts als nur das einfache Schild „*Bundesrepublik Deutschland*“. Ich finde es schön, dass es heutzutage, in einer Welt in der so viel Misstrauen herrscht, sowas noch gibt.

Die nächste Überraschung folgte sofort. Etwa 100 m nach dem Ortsanfang stand ein Festzelt an der Straße ... und davor ca. 15 *NSU* Blockmodelle. ??? Die kenn ich doch, oder nicht? Ja, es waren tatsächlich Teilnehmer unseres *BMT*. *Andi* und seine Gruppe waren auch dabei. Ich hatte keine Ahnung von einem geplanten Zwischenstopp in *Büßingen*. Nur der Zufall, das heißt mein verpasster Abzweig in Schaffhausen und meine Weigerungen auf die Autobahn zu fahren hatten mich hierher gebracht. Nun waren wir wieder vereint.



Überraschung in Büßingen



Das Fest bei dem gerade Kinder aus dem Musikverein ihr Können zum Besten gaben, erinnert mich sehr an das Vereinsleben in meinem Dorf *Bernbach*. Die Darbietungen waren voller Unschuld und mit viel Mut und großem Engagement vorgetragen. Entsprechend gab es auch tosenden Applaus.



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

Andi, Lutz & Co. freuten sich natürlich, dass wir, inkl. der Besenwagenmannschaft wieder beisammen waren.

Die Pause bei Kaffee, Kuchen und Apfelsaft tat uns allen gut.

Andi versuchte die Pause zu nutzen um sein Helmvisier zu richten. Irgendwie fasste eine der Visierschrauben nicht mehr im Gewinde. Ich half ihm mit Bordwerkzeug aus. Natürlich musste er sich dann von mir auch noch die Geschichte der



Kaffee-Pause in Büßingen

Visierreparatur bei der BMT-2022 und deren Folgen anhören. Das war damals als *Katrin* bei einem kurzen Halt vom Sozius abgestiegen war, um die Schraube wieder festzuziehen, und *Lutz*, der das nicht mitbekam, ohne sie weitergefahren war. Aber das konnte ja *Andi*, der keine Sozia hatte nicht passieren, oder? Dann kam *Lutz* dazu und warnte *Andi* aufzupassen, denn er müsse wissen was ihm 2022 beider BMT..... „Ja, habe ich gerade gehört. Ich werde aufpassen“ Dann kam der nächste und meinte „Oh du reparierst dein Visier. Da musst Du....“ *Andi* ertrug es mit Fassung.

Die weitere Fahrt zurück nach *Öfingen* verlief eigentlich pannenfrei. Die Ersatzbatterie von *Alex* tat klaglos ihren Dienst, nur das gelegentlich auftretende Kratzgeräusch beunruhigt mich hin und wieder. Immer noch konnte ich mir keinen Reim darauf machen, weil das Auftreten keiner speziellen Situation zuzuordnen war.

Am „*Johann Hahnloser Platz*“ einem Grillplatz, direkt neben der Stelle wo wir in der Früh die „*Panorama-Pause*“ eingelegt hatten, hielt *Andi* nochmals für ein paar Minuten an, um von hier die Aussicht auf die Alpen zu genießen.

Kurz vor 18:00h waren wir zurück im Feriendorf. Ich verabschiedete mich recht schnell, um zurück zum Hotel zu fahren. Dort baute ich die Leihbatterie aus und bracht sie inkl. eines kleinen Dankeschöns mit der *BMW R24* gleich zurück, damit *Alex* sie wieder benutzen konnte.

Gudrun kündigte bei meiner Ankunft gleich an Morgen mitfahren zu wollen. Ihre Erkundungstouren rund um *Bad Dürrheim* hatten Ihr nämlich ein paar dicke Blasen an beiden Füßen eingebracht. Da waren ihre Füße in den Motorradstiefeln wohl besser aufgehoben, meinte sie.

Nun noch etwas Tages-Statistik:

Ich bin an dem Tag mit der *NSU* 136 km gefahren. Die Zusatzfahrt mit *Gudruns BMW* wegen der Batterien-Rückgabe addiert da nochmals 26 km dazu. Der etwas geringere Schnitt von 37,4 km/h, gegenüber den 41,5 km/h vom Vortag, ist natürlich dem Fahren in der Gruppe geschuldet. Aber es ist meines Erachtens trotzdem ein guter Schnitt, vor Allem

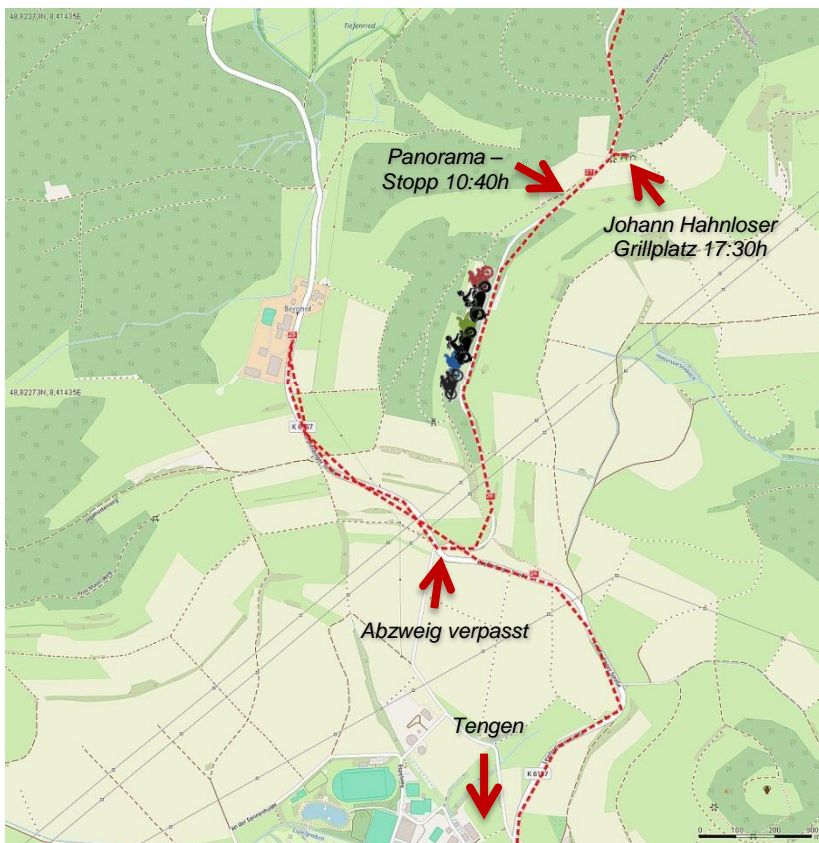
Statistiken	
Statistiken	
Strecken:	4
Datum:	29.05.2025 - 30.05.2025
Distanz:	135,7 km
Zeit:	06:41:26
Bewegungszeit:	03:44:10
Höhe	
Steigung:	1.892 m
Gefälle:	1.862 m
Maximum:	907 m
Minimum:	381 m
Geschwindigkeit	
Durchschnitt:	37,4 km/h
Maximum:	81,1 km/h
Tempo:	01:36 min/km



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025



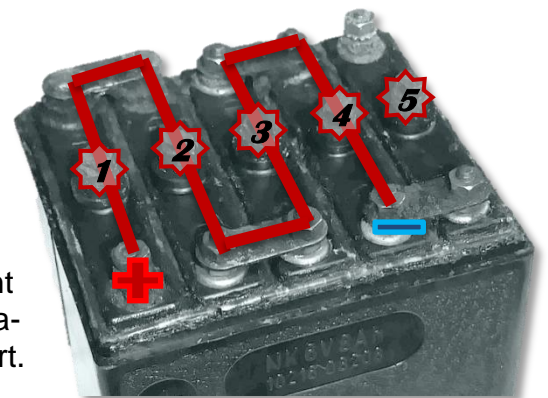
wenn man bedenkt, dass da Fahrzeuge fahren, die schon weit über 90 Jahre alt sind. Wenn man die aufgezeichneten Daten des Navigationssystems etwas genauer analysiert, dann sieht man Situationen, die man nach zwei Tagen bereits vergessen hat. So ist mir beim Recherchieren für diesen Bericht aufgefallen, dass mein Navi eine Stelle zeigt an der wir den Abzweig zum Grillplatz verpasst hatten. Nach ca. 500m hatte Andi das bemerkt und wir sind umgekehrt um wieder auf die geplante Strecke zu kommen. Das war kurz vor ca. 20 Minütige Pause an dem Grill & Wanderpark.

Außerdem habe ich in diesem Zusammenhang festgestellt, dass ich ggf. die Aufnahme-

Bedingungen optimieren sollte. Wenn ich alle 5 Sekunden statt 15s einen GPS punkt aufnehmen würde, dann würde die Darstellung sich näher am Straßenverlauf orientieren.

Meine NiCd-Batterie spülte ich gleich nach der Rückkehr im Hotel unter fließendem Wasser ab und reinigte sie mit einer Bürste von den "Ausfall-Erscheinungen". Die Kontrolle über den Flüssigkeitsstand der Natronlauge war ermutigend. Es gab keinen sichtbaren Verlust. Alle 5 Zellen waren gut gefüllt. So konnte ich das Ladegerät anschließen, welches ich seit der Moseltour 2010 immer im Beiwagen dabei habe.

Damit meine 7,2V NiCd-Batterie mit einem simplen 6V Ladegerät auch wirklich vollgeladen werden würde, benutzte ich einen Kniff. Die NiCd – Batterie hat 5 Zellen à 1,44V. Wenn man zum Laden nicht alle 5 Zellen, sondern zunächst nur die Zelle 1-4 und Stunden später die Zellen 2-5 anschließt, dann werden Zellen mit einer Gesamtspannung von 5,8V geladen. So bin ich in der Nacht um 1:00h aufgestanden und habe die Anschlüsse des Ladegeräts umgeklemt. Der Trick hat wunderbar funktioniert. In der Früh hatte ich eine vollgeladene Batterie.



Das chinesische Restaurant, in dem wir diesen Abend abschlossen, können wir ohne zu zögern weiterempfehlen. Es war super lecker und ein für mich glücklicher Tag neigte sich dem Ende zu. Mir war bewusst, dass das Unglück von Alex, mir zum Glück geholfen hatte. So hatte sich der Spruch: „Des einen Leid – des anderen Freud“ für mich bewahrheitet.



REPARA-TOUREN TEIL XIX



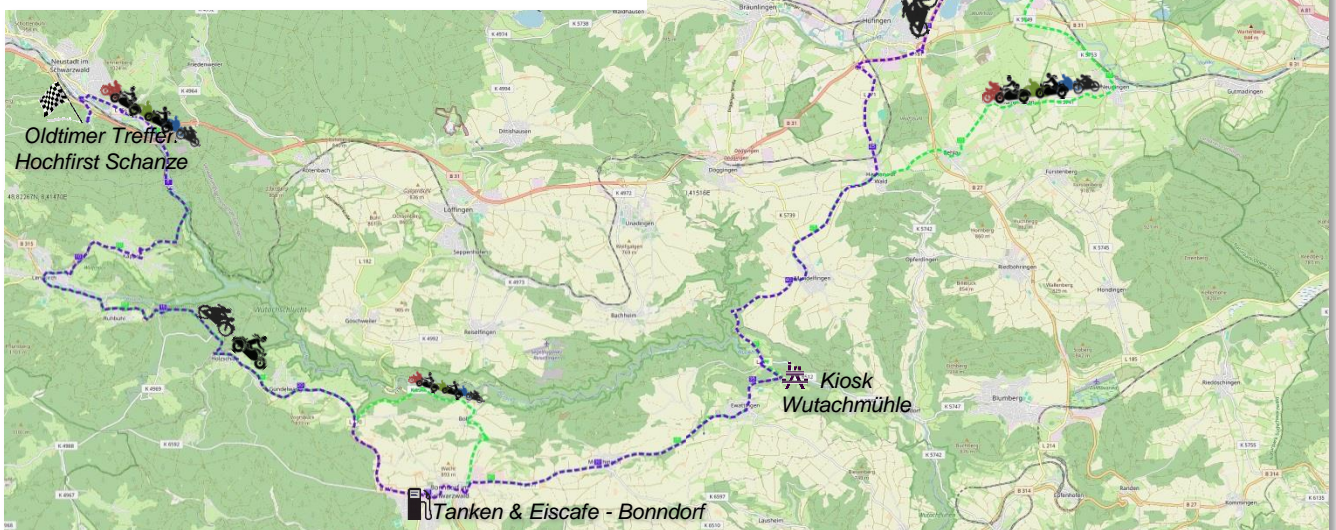
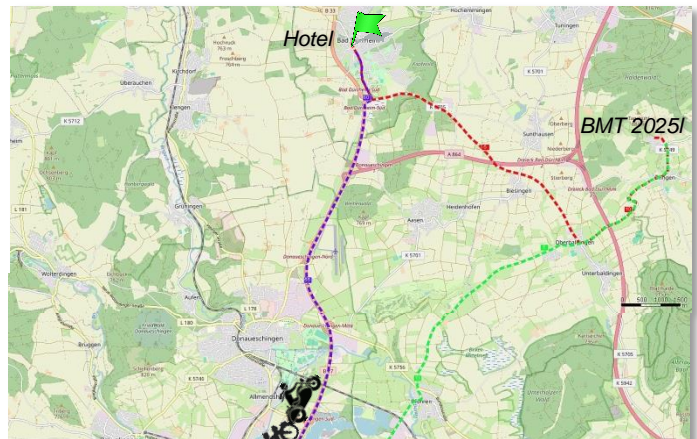
Martin Hofmann 1974 – 2025

Sa. 31. Mai 2025 nach Neustadt i. Schw. und zurück 169 km

Der Tag begann für mich etwas früher als üblich. Ich musste ja noch die vollgeladene Batterie einbauen. Mit dem Multimeter maß ich gleich nach dem Aufstehen die Spannung. **Wow!! 7,12V !!** Die Idee mit dem Laden von jeweils 4 Zellen hatte also super gut funktioniert. So war ich bereits um 7:00h am Basteln. Bei der gestrigen Batterien-Tausch-Aktion war mir ein Anschlusskabel abhandengekommen. Das musste ich nun wieder anfertigen. Obwohl die Ladekontrollleuchte nach dem Drehen des Zündschlüssels mal wieder nicht aufleuchtete startet der Motor gleich auf den ersten Tritt. Das war zwar für mich nichts Neues aber erleichtert war ich trotzdem. Neu hingegen war, dass mein Licht nicht her funktionierte. Weder Stand- noch Fahrtlicht, noch Rück- und Beiwagenlicht. Hatte das etwas mit dem gestrigen Batterien-Kurzschluss zu tun? Wahrscheinlich schon. Egal, darum kann ich mich heute Abend oder Morgen kümmern. Hauptsache war, dass der Motor wieder läuft.

Um 8:00h saßen wir beim Frühstück und waren um 9:15h pünktlich am Treffpunkt im Feriendorf angekommen. Wie am Vortag gab es um 9:30h eine kurze Fahrerbesprechung. Man behielt die schon bewährte Regelung von 5 kleineren Fahrergruppen bei.

Heute sollte die Ausfahrt über die weithin bekannte *Wutachschlucht* nach *Neustadt i. Schwarzwald* gehen. Der dort ansässige Oldtimer-Club hatte seinen Termin, für das jährliche *Oldie-Treffen* an der *Hochfirstschanze*, extra wegen des *BMT-Treffens* Auf diesen Tag verlegt. *Bernd*, hatte das Zusammentreffen mit den *Oldtimerfreunden Hochschwarzwald* arrangiert. Es waren zwei Zwischenstopps geplant. Auf der Hinfahrt (---) bei dem Kiosk an der *Wutach-Brücke* und auf der Rückfahrt (---) in bei einem Eiscafe in *Bonndorf*.





REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

Aber zunächst hieß es aufstellen für das obligatorische Gruppenfoto. Dazu wählte man den Wendepunkt für Busse am Ortseingang von *Öfingen*. Leider lag der Platz im Schatten und der Wendekreis war so groß, dass es etwas schwierig wurde alle 35-40 Fahrer auf ein Bild zu bekommen.



Gruppenbild mit Gabi & viele finstere Gesellen ...

... bei Licht betrachtet sind sie aber alle nett und harmlos



Ein Foto nach links und eins nach rechts und ein Foto (von Gabi) in die Mitte des Halbkreises, ist auch eine Möglichkeit für das Ablichten aller Teilnehmer.

Wie nun schon mehrfach praktiziert, fuhren die Gruppen ab 10:00h im 5 Minuten Rhythmus los.

Bevor die die kurvenreiche Strecke in die *Wutachschlucht* führte, ging es auf kleinen Nebenstraße durch eine sehr offene, leicht hügelige Landschaft mit Ortsnamen, die ich so vorher noch nie gelesen hatte.

Bei dem Namen "*Pfohren*" hatte ich mir noch nichts gedacht. Als wir aber nach wenigen Kilometern durch "*Sumpfohren*" fuhren, da fing mein Fantasie an Assoziationen zu spinnen. „*Was sind Sumpf-Ohren?*“ „*Wie schauen diese Sumpf-Ohren eigentlich aus?*“ Nach *Behla*, auch ein Ortsname den ich wohl nicht dem *Schwarzwald* zugeordnet hätte, fuhren wir durch „*Hausen vor Wald*“ ... und schon wieder stellte ich mir vor, dass der Namen

eigentlich „*Hausen im Wald*“ heißen sollte. Das wollte ich in der Pause *Gudrun* sagen. Nun begann es kurvig zu werden. Wir fuhren in die *Wutachschlucht* ein. An dem Kiosk bei der *Wutachbrücke*, gegenüber der Gasthaus *Wutachmühle*, trafen wir uns alle wieder. Bis jetzt gab es offensichtlich keine Ausfälle. *Ronny* war mit der Leistung seines Gespanns im-



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

mer noch nicht zufrieden. Sobald die Straße etwas anstieg, verlor seine Maschine drastisch an Leistung. So nutze er kurze Rast erneut um den Zündzeitpunkt zu optimieren.

Gudrun hatte übrigens die amüsanten Ortsnamen ebenfalls registriert und sich ähnliche Fragen gestellt.



Kaum dass wir unser Fahrzeug abgestellt hatten interessierten sich zwei Motorradfahrer von modernen Boliden für die Versammlung der ca. 35 historischen Fahrzeuge. Wo kommt Ihr her? Wo wollt ihr hin? Was ist das für eine Gruppe? Wie alt sind die Maschinen? ...und so weiter. *Gudrun* und *Meinereiner* beantworteten den Beiden alle ihre Fragen. Sie zollten uns Oldtimerfahren großen Respekt dafür, dass wir die alte Technologie nicht in Garagen verstecken sondern auch aktiv nutzten. Denn schließlich heißt es doch „*Fahrzeug*“ und nicht „*Stehzeug*“, oder vielleicht nicht? Speziell dieser Satz hat mir besonders gut gefallen, da ich diesen Spruch schon seit Jahren auf der Palette habe, vor allem wenn man auf der Straße bzw. Parkplatz angesprochen wird und man meint, dass es für so ein altes Schmuckstück doch besser wäre in einem Museum zu stehen, als den Gefahren der Straße auszusetzen.

Wir vier redeten die gesamte Pause über Gott und die Welt. Kurz nach dem die zwei weitergefahren waren, wurde es auch für unser Gruppe (4) Zeit zum Aufbruch.

Ronnys Gespann wollte nun nicht mehr anspringen. Mit vereinten Kräften schoben wir es an. Nach queren der *Wutachbrücke* ging es gleich steil bergauf. Nach ca. zwei Kilometern war die Straße wegen Bauarbeiten mit Ampelregelung einseitig gesperrt. Wir hatten Glück, denn als wir ankamen, schaltete die Ampel auf Grün. *Ronnys* optimierungsversuch hatte leider keine Besserung gebracht, denn schon nach dieser kurzen Strecke hatte er den Anschluss an uns verloren. Nach dem Anstieg, im nächsten Ort, warteten wir auf die Nachzügler. Gerade als *Winfried* zurückfahren wollte, um zu sehen, wo *Ronny* bleibt, da tuckerte er mit *Danielle* um die Ecke. Er hatte natürlich bei der Baustelle die Rotphase erwischt. Nach kurzer Absprache fahren wir zusammen weiter. *Andi* meinte, dass dies wir nun das steilste Teilstück auf der Strecke hinter uns hatten und es jetzt wesentlich moderater weiterging. Rund 7 km später, kurz vor *Bonndorf*, bogen wir für mich überraschend rechts ab.



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

Ich hatte nur das Hinweisschild „*Industriegebiet Breitenfeld*“ gesehen. Dass es eine Kreisstraße war, die zu dem Ort *Boll* führt, war für mich nicht ersichtlich. *Gudrun*, fuhr nun langsamer, damit die nachfolgende Fahrzeuge sehen könnten, wo wir auf die Nebenstraße abgebogen waren. Aber *Ronny* war offensichtlich erneut zu weit zurückgefallen und *Andi* hatte noch nicht bemerkt, dass der Kontakt zu drei oder vier aus seiner Gruppe abgerissen war. *Gudrun* hielt an um zu warten. Ich bemerkte ihr Fehlen kurz darauf und drehte sogleich um, da ich zunächst einen Defekt an der *BMW R24* vermutete. Sie machte sich aber nur Sorgen um die Nachzügler und fuhr den einen Kilometer zurück. Nach knapp einer Minute war sie bereits wieder da. Die Drei anderen hatten wohl den Abzweig verpasst und waren geradeaus nach *Bonndorf* reingefahren. Durch den außerplanmäßigen Halt, hatten nun wir beide den Kontakt zu unserer Gruppe verloren. Aber schon 3 km später wartete *Andi* und der Rest auf einem Wanderer-Parkplatz. Wir erklärten unsere Verspätung und die Vermutung über den verpassten Abzweig. *Andi* beschloss weiterzufahren, da die andere Strecke durch *Bonndorf* auch zum Tagesziel, nach *Neustadt i. Schw.* führen würde.

Auf der Weiterfahrt in Richtung *Lenzkirch* hörte ich plötzlich ein seltsames metallisches, hohl klingendes „*Plopp*“, welches sich in unregelmäßigen Abständen wiederholte. So ein Geräusch war mir bisher völlig unbekannt. Ich hatte vorher noch nie gehört und konnte mir auf Anhieb nicht erklären was es sein könnte. Es schien unten vom Motor zu kommen. Im Laufe der nächsten 10 Minuten, konnte ich zumindest verifizieren, dass dieses Phänomen nur bei Bergabfahrten auftrat. Nach diversen Versuchen, wie Gas wegnehmen & Kupplung ziehen, oder auch Kupplung ziehen & Gas geben, oder den Zündzeitpunkt verstellen, fiel dann endlich der Groschen. Seit dem letzten kleinen Halt fuhr ich nun hinter *Alex* und seiner *601T* her ... und seine Maschine hatte beim Schub bergab mit geschlossenem Gasgriff „**Fehlzündungen**“!! Drauf gekommen bin ich trotzdem durch meine vorherigen Versuche, bei denen ich gelegentlich auch etwas langsamer wurde und sich dadurch der Abstand zu *Alex* vergrößerte. Dann nämlich wurden auch die „*Plopps*“ leiser. Voilà! Na ja, man lernt doch nie aus, oder?

In *Neustadt i. Schw.* angekommen wunderte ich mich wo *Andi* überhaupt hinfährt. Ein kleines holpriges Sträßchen führte durch eine recht enge Unterführung unter der Bahnstrecke durch und ging dann genauso holprig auf einer „*Flickenteppich*“-Straße weiter. Aber nach 200 m öffnete sich das Blickfeld, die Straße wurde breiter und etwas besser. Nun lag die Hochfirstschanze majestätisch vor uns. Auf einer großen Fläche rechts neben dem Auslauf da drängelten sich eine Vielzahl an alten Motorrädern, einige historischen Autos, so wie ihre Besitzer. Die ersten drei Gruppen vom *BMT* waren schon da. *Gabi & Jochen* haben uns auf dem Parkplatz eingewiesen. Wir hatten unser Ziel erreicht. Na ja wir schon, aber wo ist unser „*Sorgenkind*“ *Ronny* und sein *601TS* Gespann abgeblieben? *Andi* versuchte *Winfried* per Telefon zu kontaktieren. Nach mehreren Versuchen hatte er ihn erreicht und uns Bescheid gegeben, dass alles okay sei. 10 Minuten nach dieser Nachricht, ich saß bereits bei einer Wurst mit leckerem Kartoffelsalat, als unser drei Vermissten eintrudelten.





REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

Man konnte sein Fahrzeug für eine Bewertung anmelden. Außerdem gab es eine interessante Schätzfrage bei der man ein 20 Liter-Fässchen Bier gewinnen konnte. Die Aufgabe war zu schätzen wie lange alle Speichen von den beiden ausgestellten Felgen wären. Zwei Mädchen im Alter von 12/13 Jahren versuchten sich an der Schätzung. Ich fragte, ob ich ihnen



Ronny hat es auch geschafft

dabei helfen sollte. Dankbar nahmen sie mein Angebot an. Ich maß die Längen mit meinem Spann vom Daumen zum Zeigefinger. Es sind 22cm. Nach dem ich die 4 unterschiedlichen Speichen mit 24, 20 und 2x 18 cm eingeschätzt hatte, bat ich die Mädchen die Anzahl festzustellen und die Längen entsprechend zu multiplizieren. Final ergab sich Wert von ca. 18 m. „Was macht ihr wenn ihr den ersten Preis gewinnt?“ „Dann bekommt Papa das Bier“

Danach haben Gudrun und ich die schmucken Ausstellungsstücke angeschaut. Die meisten davon waren perfekt restaurierte Fahrzeuge aus den 50er und frühen 60er Jahre. Aber es waren auch ein paar „Fahrzeuge“ mit Gebrauchsspuren dabei, denen man den Zahn der Zeit deutlich ansehen konnte.



Zur Prämierung aufgereiht

Es gab auch die Möglichkeit sich für eine kleine Ausfahrt melden. Das kam für uns natürlich nicht in Betracht, da wir ja noch gemeinsam zurück fahren wollten und ich auch nicht wusste wann der Aufbruch geplant war. Zum Start der Rundfahrt wurde über den Platzlautsprecher jeder gemeldeter Teilnehmer mit Namen, so wie das Fahrzeugmodell und Baujahr genannt, bevor sie auf die Strecke losgeschickt wurden.

Wenige Minuten nachdem der letzte Rundfahrten-Teilnehmer losgefahren war, machten wir uns für die Rückfahrt bereit. Bis alle Gruppenmitglieder gefunden und informiert waren, dauerte es allerdings noch ca. 15 Minuten. Aber gegen 14:30h fuhren wir ab. Unser Ziel



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

war eine Eisdielen in *Bonndorf*. Dort konnte man die Pause auch zum Auffüllen des Tanks nutzen. Just am Ortsausgang von *Neustadt i. Schw.* kamen uns einige Motorradfahrer entgegen, die uns zuwinkten und mit ihrer Gestik verdeutlichten, dass sie eine Frage hätten. *Gudrun* und ich hielten an, während *Andi* und sein Gefolge vor uns von der Aktion nichts mitbekamen und daher weiterfuhren. Der *Moto-Guzzi*-Fahrer, der uns zum Anhalten motiviert hatte, wendete und kam zu uns gefahren. „*Wisst ihr vielleicht wo hier das Oldtimertreffen stattfindet und wie da man hinkommt?*“ Natürlich konnten wir ihm helfen. Wir erklärten ihm den Weg und dass er immer nur den Hinweisschildern zur *Hochfirst-Schanze* folgen solle. Gesehen hatte ich davon bei der Herfahrt zwar keine, aber ich hatte ich ja, im Schlepptau von *Andi*, auch nicht auf so was geachtet.

Als wir Beiden schließlich weiterfahren konnten, waren wir erneut ohne Gruppe. Nach ca. 4 km, an einem Anstieg nach *Lenzkirch* schlossen wir zu zwei Blockmodell-Fahrern auf. Beide waren aber nicht aus *Andi*s Gruppe 4. Eine der beiden *NSUs* hatte am Berg offensichtlich Leistungsprobleme. Die beiden waren sich auch nicht 100% sicher, ob sie noch auf dem richtigen Weg waren. So übernahm ich die Führung und leitete sie nach *Bonndorf* zur Tankstelle. Während ich tankte, wollten die Zwei gleich weiter zum Eis-Café fahren.

Während des Tankvorgangs sah ich bereits bedrohlich schwarzen Wolken, welche sich im Nord-Osten am Himmel aufbauten. Der Wetterbericht hatte bereits am Morgen Gewitter für späten Nachmittag prognostiziert. Wir hielten nur kurz an dem Café an und gaben den anderen Bescheid, dass wir auf Grund der Wetterlage gleich weiterfahren werden, weil wir ja nicht nass werden wollten.

So fuhren *Gudrun* und ich alleine weiter. Der Himmel vor uns wurde immer dunkler. Aber da gab es einen helleren Korridor westlich davon. In dieser Richtung lag unser Hotel. So entschlossen wir uns gleich nach *Bad Dürkheim* zu fahren und später noch im Feriendorf vorbeizuschauen, um uns von der „*BMT-Chaoten-Clique*“ zu verabschieden.

Bei der Talfahrt, zirka 2 km vor der Wutach-Mühle, mussten wir an der Baustellenampel halten. Bei dem kurzen Stopp machte mich *Gudrun* auf ein technisches Problem bei ihrer *BMW R23* aufmerksam. Irgendetwas schepperte metallisch im Bereich des Motors. Da die Ampel dann aber auf grün sprang und die Stelle abschüssig war, bat ich *Gudrun* bis zum Parkplatz bei der Mühle weiter zuzufahren. Dort wäre es eben und wir abseits der Straße.

Im Stand konnte ich nichts Ungewöhnliches hören. So machte ich eine kurze Probefahrt. Tatsächlich klapperte da was im Bereich vom Motor, bzw. eher beim Getriebe. Vor Allem war es bei höheren Drehzahlen und bei holprigen Straßenabschnitten zu vernehmen. Eine kurze Sichtkontrolle klärte die Ursache. Der Hauptständer war etwas lose und schepperte an der Auspuff-Rohrschelle. Das war zwar lästig, aber nicht kritisch. Dieses Problem könnten wir noch später am Hotel in Angriff nehmen. Nach 5 Minuten fuhren wir weiter. *Gudrun* war nun wieder etwas beruhigt. Es hätte ja auch etwas kritisches sein können.

Um Zeit einzusparen und um dem drohenden Gewitterregen zu entkommen fuhren wir die letzten 10 km auf der *B27*, welche uns 4 spurig bis nach *Bad Dürkheim* leitete. Doch kaum waren auf der autobahnähnlichen B-Straße, da schloss sich auch dieser hellere „*Streifen der Hoffnung*“ trocken durchzukommen. Nach 4 km begann es leicht zu tröpfeln. Dann wurde der Regen etwas intensiver und die Straße wurde langsam nass. Ungefähr bei Kilometer 7 der B-Straßennutzung bildeten sich schon richtige Pfützen auf dem Belag und der Regen hatte sich zu einem Schauer ausgeweitet, welcher aber bereits nach 1 Minute wieder aufhörte. Als wir 3 km später bei *Bad Dürkheim* in die Stadt abbogen, da waren die Straßen schon fast wieder abgetrocknet. Aber es half nichts, die 2-3 Minuten Regenfahrt



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

haben gereicht um Nasse Füße & Handschuhe zu bekommen. Am Hotel angekommen schien jetzt wieder die Nachmittagssonne, als wenn nichts gewesen wäre.

Wir zogen uns trocken Klamotten an. Gegen 17:30h fuhren wir gemeinsam auf der *BMW R24* mit *Gudrun* als Sozia zu dem *BMT*-Treffpunkt in *Öfingen*. Da bei der *NSU* das gesamt Licht ausgefallen war, schien es uns angesagter das Fahrzeug zu nehmen bei dem die Beleuchtung noch funktionierte. Sicher ist sicher.

Als ich *Andi* stolz mitteilte, dass wir eigentlich noch Glück hatten, weil wir kaum nass geworden waren, erzählte er mir, dass sie komplett ohne Regen zurückgefahren waren. Er und seine Gruppe erwischten exakt einen trockenen Korridor zwischen zwei Gewitterfronten. *Bernd* war erleichtert. Er konnte aufatmen, weil das *BMT* ohne Unfall und ohne Verluste über die Bühne gegangen war. Wir verabschiedeten uns von *Andi*, *Lutz*, *Jochen*, *Bernd* & Co. bzw. von *Katrin*, *Gabi*, *Petra*, & Co. und versprachen ernsthaft darüber nachzudenken beim *BMT 2026* in *Rotenburg-Fulda* wieder dabei zu sein.

Nun hatten wir noch zwei motorradfreie Tage vor uns, bevor es wieder auf den Heimweg gehen sollte.

Statistik

Die abendlichen 13 km Fahrt vom Hotel zum Feriendorf in *Öfingen*, um uns zu bedanken und von all den Leuten zu verabschieden, hatte ich nicht extra aufgezeichnet. Daher muss für die gesamte Tagesetappe noch 26 km dazu addiert werden. So waren es an diesem Samstag in der Summe 169 Kilometer die wir gefahren waren. Die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit lag mit 41,3 km/h etwa 4 km/h höher als am Vortag. Der Grund liegt wohl darin, dass wir diesmal keine Großstadt, wie z.B. Schaffhausen, durchqueren mussten und dass wir ca. ¼ der Strecke nur zu zweit und nicht in der Gruppe fuhren.

Statistiken	
Strecken:	3
Datum:	31.05.2025 - 31.05.2025
Distanz:	142,6 km
Zeit:	04:37:15
Bewegungszeit:	03:27:20
Höhe	
Steigung:	1.600 m
Gefälle:	1.584 m
Maximum:	942 m
Minimum:	618 m
Geschwindigkeit	
Durchschnitt:	41,3 km/h
Maximum:	79,5 km/h
Tempo:	01:27 min/km

So. 01. Juni 2025 mit ÖPNV nach Villingen 0 km

Bei strahlendem Sonnenschein haben wir gefrühstückt und den weiteren Tagesablauf besprochen. Die Wettervorhersage war zumindest für den Sonntag erfreulich. Der Montag sollte gemischt ausfallen und für Dienstag, unser Heimreise, war Dauerregen angesagt.

Meine Liste für Sonntag enthielt folgende Aufgaben:

- (1) *BMW R24*: Das Klappern des Ständers an der Auspuffschelle beheben.
- (2) *NSU 601TS*: Fehlersuche für den Ausfall der Beleuchtung und Behebung des Fehlers (falls möglich)
- (3) Wanderung nach Villingen. Laut *OpenMaps* wären es nur 8 km über Feld & Flur. Mit der Buslinie „610“ könnte man dann ggf. wieder zurückfahren. Die Haltestelle wäre ja direkt vor dem Hotel.
- (4) Abendessen im Hotel (*Kompensation für den holprigen Auftakt am Donnerstag*)

Für den Regen-Montag war dann der Besuch in der Soletherme vorgesehen. Je nach Wetterlage könnten wir noch einen Besuch im Heimatmuseum anschließen und/oder die Umgebung per Pedes erkundigen.



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

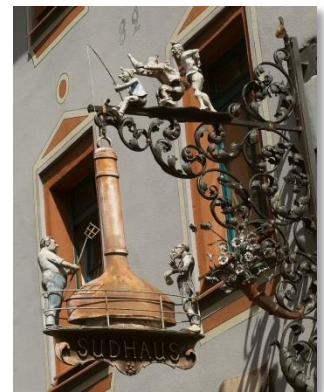
Sollten der Dienstag & Mittwoch entgegen der aktuellen Vorhersagen doch sonnig und warm werden, dann könnten man ja in Freudenstadt noch eine Übernachtung einschieben um die Landesgartenschau „**Tal X**“ zu besuchen.

Wie es aber mit Plänen so ist, sie sind da um sie zu besprechen, anzupassen und um die Prioritäten festzulegen. So kam es auch gleich zu einer Änderung der Reihenfolge. Um 9:00h fuhren wir mit dem Bus nach *Villingen*, da die Blasen die sich *Gudrun* am Freitag gelaufen hatte gerade am Abheilen waren und besser noch etwas Schonung vertrugen.

Die mittelalterliche *Villinger* Innenstadt war für uns durchweg eine positive Überraschung.



Was wir aber vorher nicht wussten war, dass an diesem Wochenende fast die gesamte historisch Altstadt mit einem Straßen-Jahrmarkt belegt war. So vergnügten wir uns mit dem Anschauen von Jahrmarktsbuden und deren Warenangebote. Es gab aber abseits der umtriebigen Jahrmarktsstraßen auch ruhigere pittoreske Ecken. Auffallend war zum Beispiel das *Sudhaus* mit seiner Fassade und dem künstlerisch gestalteten



Wirtshaussschild. Aber 10:30h war dann vielleicht doch noch etwas zu früh für ein erstes Bierchen. Bei dem freundlichen Wetter wollten wir uns auch nicht in eine dunkle Kneipe setzen, sondern eher gemütlich in der Sonne unseren Cappuccino schlürfen. So genossen wir gute 2,5h Villingens Altstadt.

Am frühen Nachmittag waren wir wieder zurück am Hotel. Wir konnten uns nun um unsere



Klappernder BMW Hauptständer (notdürftige) Reparatur mit Gewebe-Isolierband

beiden Patienten auf dem Parkplatz kümmern. Zunächst versuchten wir das Klappern des Hauptständers mit Gewebepband zu beheben, oder zumindest das Gescheppere etwas zu mindern. Ich umwickelte die fragliche Stelle am Auspuff so oft, dass der Ständer bei hochgeklapptem Zustand nicht mehr klappern sollte. Bei dieser Aktion stellte ich aber auch fest, dass die originale Klemmfeder des Ständers sich so langsam in Wohlgefallen auflöste. Statt der drei Blattfeder-Lamellen, die den Ständer in Position halten sollten, war nur

noch eine Blattfeder vorhanden. Das Problem konnte ich nun doch erst Zuhause lösen. So lange musste die notdürftige Klebeband-Lösung hoffentlich halten.



Martin Hofmann 1974 – 2025

Nun machte ich mich auf die Suche wegen des Totalausfalls meiner *NSU* Beleuchtung. In der Lampe laufen alle dafür zuständigen Kabel zusammen. So demontierte ich als erstes die Abdeckung an der Frontlampe.

Upps!!! ...da ist ja eine Schmelzsicherung** eingebaut! Das hatte ich total vergessen, dass meine *NSU* so eine Torpedo-Sicherung hat. Der Fehler war nun offensichtlich. Der Metallfaden war eindeutig geschmolzen.

Alles kein Problem. Ich habe ja da mein Sammelsurium an Ersatzteilen. Ich war zu mir 100% sicher, dass ich solche Sicherungen seit 1985 immer dabei hatte. „**Kruzifix ... @!\$&\$?% ... so ein Mist!**“ Da

hatte ich wohl bei der Vorbereitung zu dieser Tour, bzw. beim Neusortieren meines Werkzeugs & Ersatzteile, genau diese Sicherungen herausgenommen. Da ich in den 40 Jahren *Repara-Touren* nie eine gebraucht hatte, kann einem dieser Gedanke schon kommen. Dumm gelaufen! Man sollte einfach nie „*nie*“ sagen.

Ich glaubte in der Nähe unserer Unterkunft in einer Seitenstraße eine Autowerkstatt gesehen zu haben. Aber am Sonntag war da eh nichts zu machen. So musste ich diese Aktion auf Morgen verschieben. Für heute waren die Reparaturen erledigt.

Gudrun hatte bei dieser Reparatur-Aktion festgestellt, dass ich zwar drei 14er Gabel- & Ringschlüssel eingepackt hatte, aber keinen einzigen 13er! So langsam werde ich wirklich alt. Wie kann man diese Schlüsselgröße nicht im Sortiment haben??

Gudrun Füßen ging es nach dem Stadtbummel durch *Villingen* glücklicherweise immer noch so gut, dass wir nun doch einen längeren Spaziergang in die Umgebung von *Bad Dürkheim* wagen konnten. Über den Salinensee zur außerhalb der Stadt liegenden Realschule ging's im Zick-Zack-Kurs zurück in die Innenstadt, wo wir den Nachmittag bei einem kühlen Bierchen ausklingen ließen.



Das „*Lange-aufs-Zimmer-warten-Wiedergutmachen-Geschenk*“ des Hotels stand bevor. Man wollte es sich, trotz unserer Einwände, das da wirklich nicht notwendig sei, nicht nehmen lassen uns zu einem Abendessen einzuladen. Wir nahmen in unserer Naivität das Wort „*Essen*“ wörtlich. Da die Reise bisher so glatt gelaufen war und uns das Glück mal wieder hold gewesen war, gönnten wir uns zum Auftakt einen Aperitif. Dann folgte auch noch eine Flasche guten Weins, sowie nach den hervorragenden, äußerst leckeren Gerichten ein Schnaps und Espresso. Als wir zumindest unsere Getränkerechnung begleichen wollten, wimmelte uns die Bedienung ab. Es sei alles Inklusiv! Wir fühlten uns nicht mehr so gut, weil wir die Situation ausgenutzt zu haben. Dafür gaben wir nun ein fürstliches Trinkgeld, auch um unser schlechtes Gewissen zu beruhigen.

** *Schmelzsicherung* → Patent von 1885 von Thomas Alva Edison



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

Mo. 02. Juni 2025 Solemar & Co 0 km

Der für 8:00h angekündigte Regen war pünktlich. Es begann zu Nieseln. Die Temperaturen waren aber mit 18°C immerhin noch auf einem angenehmen Niveau. So machten wir uns auf den Weg zur der Autowerkstätte, welche ich bei einem Spaziergang vor drei Tagen gemeint habe in einer Nebenstraße gesehen zu haben. Sicher war ich mir nicht, aber wer es nicht probiert der bleibt ohne Antwort. Wir hatten Glück. Da war ein 3m hohes Garagen-Metalltor, aber es war verschlossen. Inzwischen hatte der Himmel seine Schleusentore geöffnet. Es schüttete. Triefend nass klopfen wir an das Tor in der Hoffnung dass man es drinnen hört. Nach einer Minute wurde es geöffnet. Man entschuldigte sich bei uns, denn normalerweise stehe das Tor offen, aber wegen des Regens hatten sie es geschlossen. Ich zeigte mein defekte Sicherung. Der Meister war sich nicht sicher ob er noch diese alte Version an Schmelzsicherungen und dann auch noch mit dem Wert 8A hätte. Aber nach 3-4 Minuten Suchen wurde er fündig. Für die zwei 8A Torpedo-Sicherungen nahm er 1€. Zurück am Hotel hatte es aufgehört zu regnen. Nach nur 30 Sekunden war die Reparatur, inklusive des Funktionstests, erfolgreich abgeschlossen.



Später, zurück Zuhause, fand ich die schmerzlich vermissten Schmelzsicherungen schön aufgeräumt in der Elektro-Ersatzteile-Box.

Wir machten uns auf, um ein paar entspannte Stunden in der Therme „Solemar“ zu verbringen. Da fast alle Becken beheizt waren machte es wohl nichts aus, dass es ab und zu immer mal wieder regnete.



Auf ca. 4.000 m² war viel Abwechslung geboten. Uns erwarteten 13 Innen- und Außenbecken mit Wassertemperaturen von 28° bis 37°C. Die Salz-Konzentrationen in den Becken betragen 3% bis 7 %. In fast allen Becken sind natürlich auch diverse Sprudler- und Massagedüsen eingebaut. Wir besuchten u.a. die „Solegrotte“. Aber nach nicht einmal 5 Minuten sind wir geflüchtet, weil die Hitze darin kaum zu ertragen war. Im angepriesenen „Sole-Geysir-Dampfbad“ war die Luft so dampfig, dass man seine Hand nicht vor den Augen gesehen hat. Ob da außer mir auch noch weitere Personen sich in diesem Bereich aufhielten, kann ich bei bestem Willen nicht sagen. Ich habe diese neblige trübe „Attraktion“ auch gleich wieder verlassen und mich lieber in das 36° warme 7% Solebecken gelegt um „Toter Mann“ zu spielen.

Wir probierten auch einige Becken im Außenbereich, wobei der immer wiederkehrende Regen einen längeren Aufenthalt im Freien verhinderten. Die Strandlandschaft mit Kneippbereich war bei diesem Wetter wirklich nicht angesagt.



Martin Hofmann 1974 – 2025

Nach guten 2 Stunden Schwimmen und Relaxen regte sich bei uns beiden der Magen. Aber das Thermen-Restaurant war für uns keine Option. Nach der gestrigen, für uns doch leicht peinlichen Erfahrung mit dem Abendessen, hatten wir uns gleich für den heutigen Abend einen Tisch reservieren lassen. Aber die gute Küche und der freundliche Service waren es auch wert, dass wir es ein zweites Mal zu genießen.

Aber wir hatten gerade Mal kurz nach 12:30h und bis zum Abendessen um 17:30h waren es noch ein paar Stunden. Bei einem Milchkaffee und einem Croissant im Café Flair stillten wir unseren ersten Anflug an Appetit.

Und nun? Am späteren Nachmittag sollte sich nach der Wettervorhersage der Regenvorhang lichten, dann könnte man ja noch zumindest Teilabschnitte der Runde laufen welche *Gudrun* am Freitag erkundet hatte.

Zuvor schauten wir aber erst, ob das Heimatmuseum geöffnet sein wird. Wir hatten Glück es macht gerade auf. Das Museum wird auf Spendenbasis geführt. Wir waren hin und weg was da alles an Ausstellungsstücken aufgeboten wurde. Ein kompletter Bereich war den 1950er Jahren gewidmet. Ich fühlte mich sofort 65 Jahre zurückversetzt. Was gab es da nicht alles zu sehen! Egal wohin ich auch schaute, ich kannte die allermeisten Objekte aus meiner Kindheit. *Gudrun* ging es da nicht anders.



In weiteren Museumsabteilungen wurde Bereiche wie Schule, Landwirtschaft und natürlich die Salzgewinnung thematisiert. Das gesamte Museum ist sehr liebevoll gestaltet, sehr informativ und immer einen Besuch, so wie eine unterstützende Spende wert.

Als wir wieder nach unserem ausgiebigen Rundgang draußen kamen, war es tatsächlich freundlicher geworden. So konnten mir *Gudrun* auf der kleinen Wanderung nun doch noch zeigen, wo sie sich drei Tage zuvor ihre Blasen gelaufen hatte. Das Wetter hielt und wir kamen nach dem ca. 5 km langen Sparzergang trocken ins Hotel zurück. Nun waren wir bereit für das abendliche Mahl. Bei einem guten Wein genossen wir den krossen Zwiebelrostbraten und das leckere Spargelmenü so wie das obligatorische Kirschwasser zum Abschluss. Wir können es bestätigen: das „Rössle“ in *Bad Dür rheim* ist für Leckerschmecker eine angesagte Adresse.

Die Wettervorhersage für den morgigen Rückreisetag war sehr gemischt. Zumindest sollte es nun keinen Dauerregen mehr geben. Aber es sollte kühler sein als heute. Gegen Nachmittag könnte in der Mitte von Baden-Württemberg vielleicht auch mal die Sonnen rauspitzen. Es waren zwar viele „könnte“ und „vielleicht“ in der Vorhersage, aber man sollte nicht immer mit dem Schlimmsten rechnen. Mit dem positiven Gedanken: „Hauptsache es gibt kein Dauerregen“ bin ich zuversichtlich, was die morgige Heimfahrt anging, eingeschlafen.



Martin Hofmann 1974 – 2025

Di. 03. Juni 2025 Rückreise 121 km

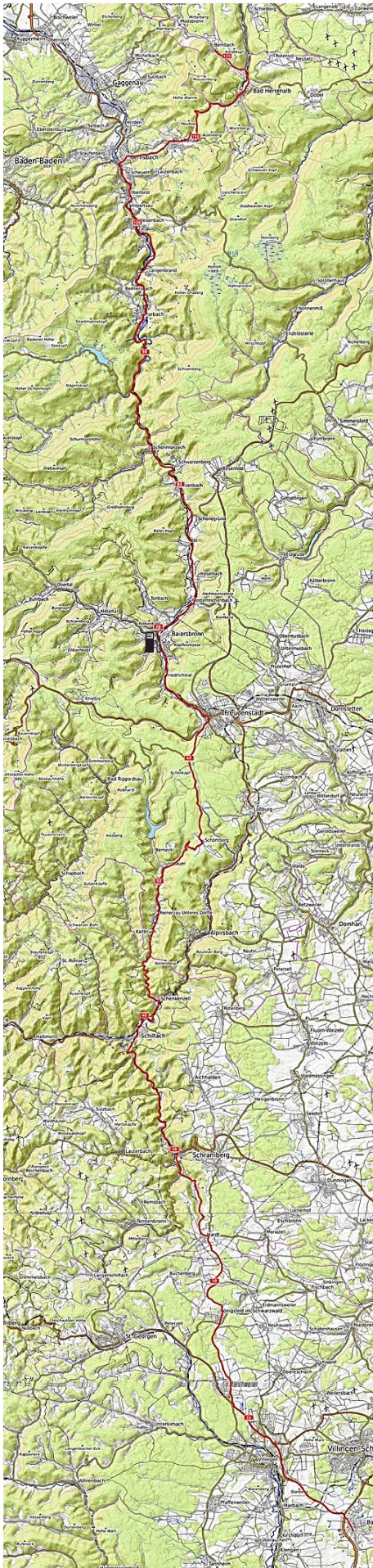
Der erste Blick nach dem Verlassen des Bettes galt dem Himmel und der Straße. Der Himmel war grau, die Straße nass. Aber es regnete nicht mehr. Das war doch schon mal ein positiver Start in den Tag. Nach dem ausgiebigen Frühstück begann die Straße sogar abzutrocknen. Auch die graue Wolkendecke bekam hellere Stellen. Noch war kein „Azur“ zu sehen, aber es wurde zunehmender freundlicher. Das nährte auch meine Hoffnung heute ohne Regenkleidung auszukommen. Die Idee mit dem Zwischenstopp in Freudenstadt und den Besuch der Gartenschau haben wir gestrichen. Wir wollten heute auf alle Fälle wieder nach Hause fahren. Den Gartenschaubesuch im „**Tal X**“, den könnten wir auch noch später bei richtig sonnigen, warmen Wetter nachholen. Wir hatten unser Reisegepäck schon am Vorabend gepackt, so dass es nach dem Frühstück schnell ging. Wir bedankten uns nochmals bei den Wirtsleuten für die freundliche Aufnahme und Bewirtung und beglichen unsere Rechnung.

Inzwischen war auch das Programmieren des Navis auf dem Smartphone Routine. Ich lud die Rückfahrt-Route, welche uns über *Schramberg*, *Schiltach*, *Freudenstadt* und das *Murgtal* nach Hause führen sollte. Um 08:30h fuhren wir los. Bereits bei dem ersten Ampelstopp machte mir *Gudrun* klar, dass der Ständer nach wie vor klapperte. Da hat mein Reparaturversuch mit dem Gewebepband wohl nichts gebracht. Diese Ständer-Geschichte werde ich mir dann zuhause genauer anschauen müssen.

Um die Stadtdurchfahrt *Villingen-Schwenningen* zu vermeiden benutzten wir auf den ersten 11 km die Bundesstraße *B33*. Weder *Gudrun* noch Meinereiner fühlen sich auf solchen gut ausgebauten und stark frequentierten Schnellstraßen wohl. Mit unseren maximalen 80 km/h fühlt man sich von ungeduldrigen Autofahrern permanent bedrängt. Daher genossen wir ab *Mönchsweiler* die Landstraße *L177*. Alles lief wie gehofft. Der Himmel blieb trocken und im fernen Norden sah man bereits hellere Streifen in der Wolkendecke.

Wir hatten die ruhige *L177* noch keine 5 km genossen, als wir uns in einer ähnlichen Situation wiederfanden, wie die o.g. „*ungeduldigen Autofahrer*“. Vor uns kutschte nun ein Langholzlaster. Bei den verwinkelten Ortsdurchfahrten, engen Straßen und den Kurven, da war an ein Überholen nicht zu denken. Bei jeder Kreuzung hoffte ich, dass er endlich abbiegt und unsere Route wieder frei gibt. Aber es sollte erst 15 km später in *Schramberg* passieren.

Bis nach *Schiltach* hatten wir nun auf der *B462* relativ freie Fahrt durch das Tal der *Schiltach*. Da der Verkehr in Richtung





REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

Freudenstadt im dichter wurde, entschloss ich mich kurzfristig in *Schenkenzell* von der ursprünglich geplanten Route durch das *Kinzigtal* nach *Freudenstadt* abzuweichen. Einem Bauchgefühl folgend bin ich auf die *L405* ins *Kleine Kinzigtal* abgebogen. Was für eine Wohltat nun wieder auf einer kleinen, kaum frequentierte Straße zu sein. Das Anfangs enge Tal mit einer kurvigen Streckenführung weitete sich später auf. Immer wieder säumten kleine Weiler und Gehöfte die Straße. Der Ort *Reinerzau* erstreckte sich über 7 km vom „*Unteren Dörfle*“ durch ein urtypisches einsames Schwarzwaldtal, vorbei am *Jockelsbauernhof*, *Hänselesbauernhof*, *Ehlenbogen*, *Vogtsmichelhof*, *Metzgerbauernhof* und *Juntleshof* bis hin zum *Jungbauer* im „*Oberes Dörfle*“.



Schade, dass bei der Fahrt durch dieses 11 km lange pittoreske Tal die Sonne nicht geschienen hat. Das wäre wohl das Tüpfelchen auf dem „i“ gewesen. In *Freudenstadt* angekommen fragte ich während der Rotphase an der ersten Ampel *Gudrun*, ob sie eine kurze Café-Pause zum Aufwärmen haben wollte. In der letzten Stunde durch die Schwarzwaldtäler war das Thermometer kaum über 16°C gestiegen. Aber *Gudrun* wollte 50 km vor unserem Ziel, so schnell als möglich nach Hause. Dort könnte man auch den verdienten Cappuccino trinken. Als wir in *Baiersbronn* unseren Tankstopp einlegten, da hat doch die Sonne tatsächlich für 10 Minuten eine größere Lücke in der Wolkendecke gefunden und wärmte uns etwas. *Gudrun* erzählte mir, dass ihre *BMW* beim bergab fahren „*pfuzger*“. Sie erwähnte auch, dass die Tankdeckel Dichtung zerbröselte war. Auf den bis jetzt gefahrenen 70 km war das seltsame Kratzgeräusch aus meinem Vorderrad maximal 3-4 Mal zu vernehmen. Ich konnte es mir immer noch nicht erklären – aber ich machte mir deshalb auch keinen größeren Sorgen, denn es wurde ja besser und nicht schlechter. Eine Stunde nach dem Tanken, stellten wir unser Fahrzeuge um 11:14h vor der Garage ab. Geschafft! Eine weitere **Repara-Tour**, welche sich mit dem Kurzschluss der *NSU*-Batterie und der dadurch geschmolzenen Sicherung, mal wieder diesen „*Namen*“ verdient hatte.

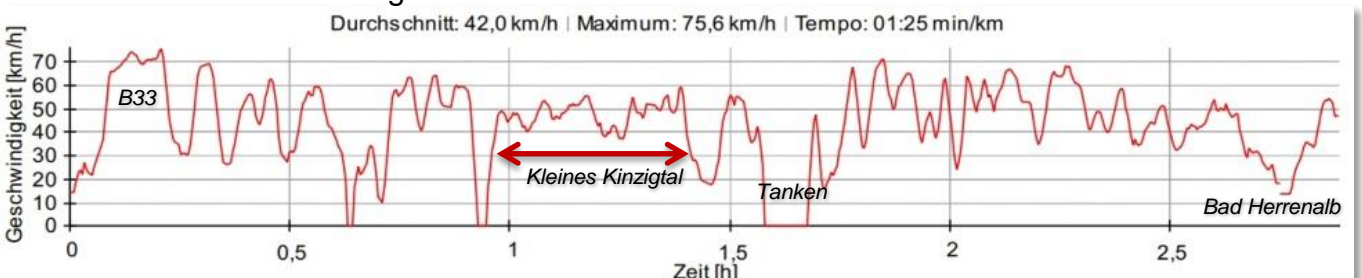
Statistik

Zum guten Schluss nochmals meine geliebte Statistik. 121 km mit einem Schnitt von 42 km/h ist wohl das, was man bei dieser Streckenführung durch den Schwarzwald erwarten kann.

Die 7 Minuten Differenz zwischen Gesamtzeit und Fahrzeit ist auf die Tankpause in *Baiersbronn* zurückzuführen. Wir sind also fast drei Stunden ohne weitere Pause gefahren. Dank *Gudruns* Ausdauer waren längere Fahrzeiten ohne Pause für uns nie ein Problem.

Die kleine Unterbrechung in *Bad Herrenalb* war dem Besuch des Touristenbüros für den Ticketkauf für das alljährliche *Bad Herrenalber* Sommernachtstheater geschuldet.

Statistiken	
Datum:	Dienstag, 3. Juni 2025
Distanz:	120,9 km
Zeit:	02:52:52
Bewegungszeit:	02:45:22
Höhe	
Steigung:	1.348 m
Gefälle:	1.574 m
Maximum:	862 m
Minimum:	213 m
Geschwindigkeit	
Durchschnitt:	42,0 km/h
Maximum:	75,6 km/h
Tempo:	01:25 min/km





Martin Hofmann 1974 – 2025

BMT Nachwehen

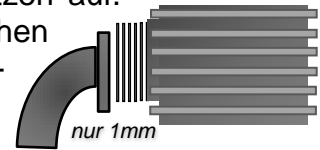
Am folgenden Tag war Dauerregen angekündigt. An dem Mittwoch regnete es zwar nur einmal ... aber das von 5:00h bis 23:00h. Was für ein Dusel! Wir hatten für unsere *Repara-Tour* genau die Reisetage gewählt an denen wir trocken blieben. Der 5 Minuten-Schauer am Samstag, kurz vor *Bad Dürkheim*, den zählt für mich nicht.

Eigentlich ist auf den knapp 600 km ja alles gut verlaufen. Die *NSU*-Batterie war nach Reinigung und Aufladen wieder Okay. Ersatz-Sicherungen liegen nun im Werkzeugkasten. Das seltsame Kratzgeräusch vom Vorderrad war immer seltener zu hören. Ich bockte die Maschine hoch und drehte und wackelte am Vorderrad – aber da gab es keinerlei Knirsch-Geräusche. Also an den Radlagern konnte es eigentlich nicht liegen. Da ich mir vorgenommen hatte die *NSU*-Bremsen über die Wintersaison von *Oliver* professionell überholen zu lassen, verschob ich die Untersuchung des Phänomens auf später.

Als erstes schnitze ich für die *BMW R24* aus einer 2,5 mm Starken Kork-Alu-Kork Platte eine neue Tankdeckeldichtung.

Danach schaute ich ob der Auspuffmutter lose wäre und der Motor beim „Schieben“ Falschluff zieht, welche zu Fehlzündungen führen könnte. Tatsächlich hatte sich die Überwurfmutter am Zylinderkopf leicht gelöst. Es war nicht viel, aber wohl genug. So löste ich die Mutter am Krümmer komplett um auch eine neue Flansch-Dichtung einzulegen. Bei der Neumontage fiel der Versatz zwischen Krümmer und Gewindestutzen auf.

Es war zwar nur 1 mm, aber dieser Millimeter erschwert das Aufdrehen der Überwurfmutter. In der Folge demontierte ich die komplette Auspuff-Anlage und korrigierte die Rahmenbefestigung mit einem Lang-Loch so, dass der Krümmer spannungsfrei am Zylinderkopf andocken und die Dämpferaufnahme am hinteren Rahmen keine zusätzlich Spannung aufbauen konnte.



Mir ist dieses Problem eigentlich schon seit Jahrzehnten bekannt. In den 1980er Jahren hatte ich mir nach Muster ein „*VA-Krümmer*“ anfertigen lassen. Leider war die Maßgenauigkeit nur 99,5% und der Flansch ca. 1mm Stärker als beim Original, so dass ich seither immer mal wieder Probleme mit unter Spannung stehenden Überwurfmutter und herausgerissener Gewindgänge am Zylinderkopf hatte. Aber alle vorhergehenden Versuche das Problem zu beheben, waren leider nur Lösungen auf Zeit. Manchmal dauerte es 5 Jahre bis ich mich wieder dieser Sache widmen musste. Wie jedes Mal zuvor, bin ich nun wieder überzeugt, dass ich das Problem nun endgültig behoben habe. Mein Optimismus in dieser Sache ist halt unerschütterlich. :-)

Nach dem ich den Auspuff neu ausgerichtet und festgeschraubt hatte klemmte auch der Hauptständer wieder an der Auspuffdämpferschelle fest in Position. Aber die Blattfeder für den Hauptständer war in der Auflösung begriffen. 3 der 4 Lamellen waren gebrochen. Offensichtlich hatte ich da, vor was weiß ich wie vielen Jahren, versucht die schwächelnde Ständerfeder (*welche offensichtlich schon damals nicht dem Original entsprach*) mit 2 Edelstahlstreifen und einer Blindniete zu reparieren. Meine damalige Bastelei hat ja auch über all die Zeit funktioniert. Nun war es aber an der Zeit einen gescheiten Ersatz zu besorgen. So bestellte ich bei *Ullis Motorradladen* eine Ersatzfeder (*gebraucht für 13,50€*).



Beim Einbau stellte ich überrascht fest, dass die neue Feder viel länger war als die Alte. Nun rastet der Ständer in einer Position ein, die gute 3 Zentimeter vom Auspuffrohr entfernt ist. Hätte ich diesen Umbau auf eine originale Feder bereits vor Jahren getan, dann hätte ich wohl wesentlich weniger Ärger mit losen Auspuffmuttern gehabt.



REPARA-TOUREN TEIL XIX



Martin Hofmann 1974 – 2025

Weil ich gerade an der *BMW* bastelte, habe auch deren Batterie auf Ausblühungen untersucht. Nicht, dass mir das Malheur, wie mit der *NSU* Batterie nochmals passiert. Aber die *BMW* Batteriekontakte waren ohne jegliche Kristalle.

Durch Zufall entdeckte ich bei den o.g. *BMW*-Aktionen auch noch eine lose Tankbefestigungs-Schraube. Nun hatte ich ja wieder Zugriff auf 13er Gabelschlüssel und konnte die Schraube fest anziehen. Jetzt bestückte ich auch mein Bordwerkzeug wieder mit dieser wichtigen Schlüsselgröße.

Bei der folgenden Testfahrt auf den *Dobel* lief die *BMW* zwar gut, aber irgendwie kam mir die Maschine beim Anstieg zäh vor. Vor allem beim Aufdrehen von $\frac{1}{2}$ auf Vollgas passierte nahezu keine Steigerung der Geschwindigkeit. Ich änderte die Hauptdüse. Statt der original eingebauten 95er (\varnothing 0,95 mm) montierte ich eine 80er (\varnothing 0,85 mm). Der Unterschied war deutlich zu merken. Nun war ich mit Verhalten und Leistung zufrieden.

Seit dem ich die Vergasernadel auf Position 1 tiefer gehängt hatte, lief meine *NSU* bei $\frac{1}{2}$ Gas wesentlich ruhiger. Aber bei Bergabfahrten und bei $\frac{3}{4}$ Gas war immer noch ein gewisser unrunder Lauf des Motors zu bemerken. So verkleinerte ich nun auch noch die Hauptdüse. Die original verbaute 150er (\varnothing 1,07 mm) ersetzte ich mit einer 130er (\varnothing 1,00 mm). Meine Probefahrt nach *Marxzell* und über das *Moosalb*tal zurück, überzeugten mich das Richtige gemacht zu haben. Keinerlei Ruckeln mehr bei der Abfahrt ins Tal und keinen spürbaren Leistungsabfall mehr, wenn man von $\frac{3}{4}$ Gas auf Vollgas dreht. So ruhig ist der Motor schon lange nicht mehr gelaufen.

Jetzt müsste *Oliver* nur noch das Problem mit den Bremsen lösen. Er könnte dabei auch gleich die Hinterradbremse neu belegen und anpassen. Diese ist bestimmt schon seit über 25 Jahren im Einsatz. Ende Oktober machte ich Saisonschluss und demontierte die Hinterrad-Bremse und das komplette Vorderrad. *Oliver* sollte ja auch gleich den Rundlauf der Blechtrommel prüfen und ggf. auch richten. Welche Überraschung war das, als ich die Bremsankerplatte herausnahm? Da war eine Speiche gerissen! Der abgerissene Speichenkopf war wohl zwischen Bremstrommel und Bremsankerplatte gefallen und wurde dort ab und zu mitgerissen. Das erklärte mir Alles. Dieses Bruchstück war wohl die Ursache des gelegentlichen Kratzens im Vorderrad. Inzwischen war er offensichtlich zu einem Staubkorn zermahlen, daher habe ich bei den letzten Ausfahrten nichts mehr davon gehört. Aber die Kratzspuren in der Bremsankerplatte erzählten eindeutig die Geschichte.



2026 soll die *BMT* in Rotenburg/Fulda stattfinden. *Alex*, *Lutz*, *Katrin* und *Petra* organisieren das Treffen. Wir werden dabei sein sofern *Oliver* die Bremsen rechtzeitig fertig bekommt. Aber wer will daran zweifeln? Ich bestimmt nicht.