



# REPARA-TOUREN TEIL II

Die Anfänge 1967 - 1980

Martin Hofmann

1974 – 2023



## Inhaltsangabe

Wie alles mit einer BMW R26 anfang .....	2
Erster Kontakt 1967 .....	2
Die Zündapp Bella R203.....	3
Der Führerschein 1973 .....	3
Die NSU Fox 101 OBS 1974.....	6
Der Traum geht in Erfüllung .....	6
Die ersten kleinen Repara-Touren .....	7
Auf in die Schule .....	7
Motorradtreffen in Hagenau mit Atze (2x ca. 75km & Ausfahrt ca. 50km).....	7
Lichtmaschinen Reparatur.....	9
Zigaretten holen mit Axel.....	9
Elsass mit Specki und seiner Kreidler ca. 150km.....	10
Knetschvasen mit Karin ca. 15km .....	12
Kehl und die Jungschar ca. 60km .....	13
Strasbourg mit Elisabeth ca.75km.....	14
Die BMW R25/0 1975.....	16
Der Kauf.....	16
Erfahrungen mit dem TÜV (5.-7.05.76).....	16
Honda mit Plattfuss.....	17
La Chaux de Fond ´76 ca. 500km.....	18
Regler, Regler und nochmals Regler .....	18
Ein Zwischenspiel – Der VW Bus 1978 - 79.....	19
Der Kauf.....	19
Motor Nr. 1 .....	20
Motor Nr. 2 .....	21
Motor Nr. 3 .....	21
Motor Nr. 4 .....oh nein!!!.....	22
Frankreich – Spanien (ca. 3300km) – Trauriges Ende.....	23
Die BMW R24 1977 .....	26
Der Kauf.....	26
La Chaux de Fond ´77 .....	26
Hornberg 1978, 1979 .....	27
Gardasee 1979 .....	28
Tübingen 1980 .....	30



# REPARA-TOUREN TEIL II

Die Anfänge 1967 - 1980

Martin Hofmann

1974 – 2023



## Wie alles mit einer BMW R26 anfing

### **Erster Kontakt 1967**

Ich werde so 12 Jahre alt gewesen sein, als meine ältester Bruder, Siegfried, ein paar Kisten mit Motorradteilen nach Hause brachte. Er hatte sein ehemaliges Fahr-schulen-Motorrad für ein paar Mark gekauft. Seinen Stolz auf den Erwerb konnten meine Eltern nicht ganz teilen, da Sie nur einen Haufen undefinierter mechanischer Teile sahen. Siegfried hat in den folgenden Wochen im Keller angefangen das Motor-



rad, es war eine BMW R26 (1959), Stück für Stück wieder aufzubauen. Die Rahmen und Blechteile bekamen einen weißen Anstrich mit schwarzen Zierlinien. Damit sah das Motorrad richtig edel aus.

Nur den zweiten Lenker mit den Armaturen wie Gas, Kupplung und Bremse, welche für den Fahrschulbetrieb direkt vor dem Sozius montiert waren, hatte er, aus verständlichen Gründen nicht mehr angebaut. In den 60ern ist der Fahrlehrer nämlich noch hinter dem Schüler gesessen und konnte bedingt eingreifen. Als ich ein paar Jahre später meine Fahrstunden

nahm war es nicht mehr erlaubt, dass der Fahrschullehrer beim Unterricht mitfuhr. Es wurde nun mit dem Auto voraus gefahren.

Von dem Zusammenbau und Schwierigkeiten weiß ich heute nichts mehr, aber was mir hängen geblieben ist, ist der Geruch von altem Öl und Benzin. Dieser Geruch ist mir bis heute nicht unangenehm.

Wenn ich mich noch recht erinnere hat es nach dem Aufbau noch einige Tage und viele gute Ratschläge von Freunden gedauert, bis dann der erste Ton aus dem Motor drang. Die BMW wollte und wollte nicht anspringen. Mein Vater frotzelte schon gewaltig und machte sich lustig über Sigi's Mühe, welche er in das Projekt gesteckt hatte. Die Freude, als die ersten dumpfen Schläge aus dem Motor blubberten, war zunächst riesig, doch wurde schnell gedämpft. Was tut man mit einem restaurierten Motorrad in einem Keller? Also raus aus dem Keller, aber wie? Die Kellertreppe war ein schier unüberwindliches Hindernis. Der Vorplatz vor der Kellertür war mit seinem nicht einmal einen Meter viel zu kurz um die 90° Drehung hin zur Treppe zu vollziehen. Mit Seilen von oben hatte man die BMW vorne hochgezogen, damit die Gesamtlänge kürzer wurde. So hatte man sie teilweise hochkant aus der Kellertür geschoben und dann nach links in Richtung Treppe gedreht. Am oberen Ende der Treppe sah man sich einem ähnliches Problem ausgesetzt, da nach 1m schon die Terrassenmauer anfing.

Man hatte auch das Gewicht des Motorrades etwas unterschätzt, so dass das Hochschieben der 15 Stufen eine heillose Plackerei war. Aber mit Hilfe von Seilen, Freunden und der Motorkraft im 1. Gang hatte man es schließlich doch irgendwie geschafft.

Einige Zeit später durfte ich dann auch mal bei einer Ausfahrt hinten auf dem Sozius mitfahren. Die Fahrt ging über Sasbachwalden auf die Schwarzwald Hochstraße und dann über Sand und Schwarzenbach Talsperre ins Murgtal. Von da aus über For-



# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

bach, Kuppenheim und B3 wieder zurück nach Achern. Es war ein großartiges Erlebnis, auch wenn sich meine Mutter große Sorgen gemacht hatte, weil wir nicht rechtzeitig zum Mittagessen zurück waren.

Ich bin heute überzeugt, dass mit dieser ersten Ausfahrt der Samen zu meiner Vorliebe für alte Motorräder gelegt wurde. Das gemütliche brummen und die relativ moderate Geschwindigkeit, die Dir auch noch das Erfassen der Umgebung ermöglicht, hat mich fasziniert, auch wenn ich es damals nicht als solches begriff. Für mich war es einfach was Neues und eine Freude die ich mit meinem großen, 7 Jahre älteren Bruder teilen konnte.

Eine weitere Episode ist noch in meinem Gedächtnis hängen geblieben. Ein Freund Sigi's, Heinz, nannte zu jenem Zeit Punkt ein Horex sein eigen. Er hatte aber ernsthafte Probleme sie beim TÜV durchzubringen. Bei einem der Treffen bei uns zu Hause führte er voller Stolz seine graphischen Künste vor. Er hatte den TÜV Stempel täuschend ähnlich, mit Wasserfarben nachgemalt. Heute bestreitet Heinz, dass er jemals solche Illegalität gemacht hatte. Ich weiß es aber ganz bestimmt, da es mich damals so fasziniert hatte, wie man sich über behördliche Vorschriften so hinwegsetzen kann.

An mehr kann ich mich nicht erinnern. Die Episode Motorrad war auch nicht sehr lang, da kurz darauf das Auto das wichtigere und bequemere Transportmittel wurden. Bald wurde ein Käfer angeschafft. Was aus dem Motorrad wurde weiß ich heute nicht mehr. Mir ist nur bewusst, dass Bernd M., er ist ein Jahr jünger als ich, auch mit einer weißen BMW R26 herumfuhr, während ich mich mit einer 98er NSU Fox zufrieden geben musste. Da kam schon ein gewisser Neid auf, denn eine BMW konnte ich mir als Schüler nicht leisten.

## Die Zündapp Bella R203

### **Der Führerschein 1973**

Mit insgesamt 16 Stunden a 21.-DM, wobei nur 3 Stunden für die Motorradklasse 1 gebraucht wurden, lag ich so im Mittelfeld an Fahrpraxis der Prüflinge. Die Übungsmaschine war eine 200er Zündapp Bella, Baujahr 1959. Der Roller sprang sehr schlecht an und nur mein Fahrlehrer, Herr Börsig, beherrschte die richtige Technik mit Joke-Stellung; Halbgas und Anlasser rödeln lassen. Vor der ersten Fahrstunde fragte er mich, ob ich schon mal Moped gefahren sei, dann wüsste ich ja wie man schaltet. Er konnte es fast nicht glauben, als ich dies verneinte. Als ich aber dann hinzufügte, dass ich schon mal mit einem Zweigangmofa gefahren bin, war er wieder beruhigt und meinte, das sei so gut wie das gleiche.

Zuerst ließ er mich zwei, oder drei Achter fahren, wobei mir der Roller natürlich ausging. Nach dem er ihn mir wieder gestartet hatte, ging es hinter seinem Auto her, in dem natürlich ein Fahrschüler parallel zu mir seine Fahrstunde absolvierte. So etwas wie Funk gab es nicht. Aber zum Glück auch niemand mehr der hinten auf dem Sozius saß, wie es zu Zeiten meines Bruders noch üblich war.



# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

Das Ganze fand im November 1973 statt. Obwohl ich schon im Mai 18 geworden war, ging es bei mir nicht früher, da ich durch einen Beinbruch im April für ein paar Monate außer Gefecht gesetzt war.

So kam es, dass mein Prüfungstermin für Auto und Motorrad auf den 30. November gefallen war. In der Früh von 8:30h bis 9:30h, direkt nach dem Sehtest, war schriftliche Prüfung. Wir waren 5, oder 6 Führerscheinabsolventen.

In der darauf folgenden Auto-Fahrprüfung waren für mich etwa 4km durch den Ort vorgesehen, denn es lagen noch ca. 30cm Schneematsch auf der Strasse und der Prüfer hatte sichtlich keine Lust den ganzen Tag bei diesem Wetter mit Neulingen in der Gegend herumzufahren. Gegen 11:30h waren alle Autoführerschein-Anwärter gefahren und es blieben nur noch die zwei Motorradprüflinge übrig. Erwin Z. und ich. Auf den obligatorischen Achter hatte der Prüfer auf Grund der widrigen, winterlichen Straßenverhältnisse diesmal verzichtet. Die Aussage unseres Fahrlehrers, dass wir beide die Acht beherrschen hatte genügt. Erwin durfte den ersten Teil der Strecke fahren. Zum Glück war die Allerheiligenstraße nach Oberachern relativ stark befahren und zusammen mit dem eingesetzten Tauwetter inzwischen schon fast schneefrei. Ich fuhr im Auto mit Fahrlehrer und dem Prüfer voraus und Erwin auf der Bella hinterher. Nach nicht einmal 2km ließ der Prüfer halten und bat nun mich den Roller zu fahren.

Bei dem Fahrerwechsel wurde darauf geachtet, dass die Bella nicht ausging, da es ein schlechtes Bild abgegeben hätte, wenn der Fahrlehrer hätte helfen müssen den Roller erneut zu starten. Nun saß ich auf dem Roller und fuhr hinter den Dreien her. Natürlich bogen sie in die Illenauer Straße ab, wo noch relativ viel und halb gefrorener Schneematsch lag. In der Höhe der Illenauer-Kaserne, also nach ca. 1,5 km pas-

sierte es dann auch. Ich kam in eine gefrorene Spurrille die genau auf den Gehweg zu führte. Als ich versuchte rechtzeitig wieder nach links auf die freiere Straße zu gelangen rutschte mir die Bella unterm Hintern weg und ich lag mitsamt dem Roller auf der Straße im Matsch. Durch einen mir unbekanntem Reflex, habe ich den Lenker nicht losgelassen, sondern gleich die Kupplung gezogen und etwas Gas gegeben. Ein paar Sekunden später stand der Roller wieder und lief, zu



meiner Verwunderung, immer noch. Das Fahrzeug mit dem Prüfer wartete in ca. 20m Abstand. Mit zitternden Knien und einer inneren Wut auf die Straßenverhältnisse und meinen Fahrfehler, bin ich dann wieder aufgestiegen und den letzten Kilometer zurück zur Fahrschule meinem Führungsfahrzeug gefolgt.

Für mich war klar, die Prüfung kannst du noch mal machen, aber dann bitte ohne Schneematsch und Eis.

Doch es geschehen offensichtlich noch Zeichen und Wunder. Ich habe den Schein, ohne *Wenn und Aber*, ausgestellt bekommen. Es war ein sehr glücklicher Tag, auch wenn ich noch nicht absehen konnte, wann ich je zu einem eigenen Fahrzeug kom-



# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

men werde. Am 04.12.73 habe ich die 585,80DM für den Führerschein Klasse I & III bezahlt

Auch wenn ich die Bella nie mein Eigen nennen konnte, so hatte ich doch später einiges mit ihr zu tun. 1975, ich hatte da schon meine 98er NSU Fox, hatte mein Freund Werner, die ausgediente Fahrschulmaschine für 200.- DM erstanden. Nun war Werner noch nicht 18 und hatte demzufolge noch keine Fahrerlaubnis, so durfte ich ihn manchmal auf der NSU Bella chauffieren. Natürlich ist er auch manchmal selbst gefahren, aber nur wenn wir weit genug von Zuhause weg waren. Bevor wir das aber machen konnten, mussten wir den Roller erst einmal zu laufen bringen. Ich hatte ja schon ein halbes Jahr Erfahrung mit meiner NSU gesammelt und hatte dabei festgestellt, dass neben allem Frust, das basteln, besonders wenn es mit Erfolg gekrönt ist, auch Spaß machen kann. Ich weiß nicht mehr genau was ich an dem Roller alles repariert habe, aber nach einigen Tagen ist die Bella wieder gelaufen. Damit wir nicht immer das Nummernschild meiner NSU anschrauben mussten, um nicht in dem öffentlichen Straßenverkehr mit einem ungemeldeten Fahrzeug aufzufallen, und da es schon absehbar war, dass Werner bald den Führerschein machen wird, sind wir mit dem Roller eines sonnigen und warmen Nachmittags in Richtung TÜV nach Offenburg gefahren. Es wären so ca. 25km gewesen. „Wären“, deshalb, weil zwischen *Fautenbach* und *Önsbach* die Bella plötzlich stotterte und dann ausging. Nur spärlich mit Werkzeug ausgestattet waren wir recht hilflos. Neben einem Zündkerzen-Schlüssel und einem Schraubenzieher hatten wir nichts dabei. Wir leierten die Batterie fast leer, wir schoben uns gegenseitig an, bis uns die Lungen oben in der Gurgel zu sitzen schienen. Wir schwitzten und fluchten, aber nichts half. Werner zog schließlich seine Gürtel aus und befestigte ihn an der Lenkstange und mit Shantysang zog er dann das Fahrzeug die 2km zurück zu einer Tankstelle nach Fautenbach. Ich lief entweder nebenher, oder saß auch streckenweise drauf. Auch die Tankstelle, bei der wir uns etwas Hilfe erwartet hatten, konnte uns keinen Rat geben. So ging es nun die restlichen 8 km bis nach Sasbach weiter, wo Werner wohnte. Schieben, ziehen, fluchen, schwitzen, noch ein Startversuch, schieben, fluchen..... Ich fand zwar ein paar Tage darauf den Fehler, es war eine verstopfte Benzinleitung, aber für Werner war das Abenteuer offensichtlich eine Lektion. Er hat dann nie den Motorrad-Führerschein gemacht und die Bella ging dann einige Monate später, immer noch ohne TÜV, für eine Stange Zigaretten (damals 30.-DM) im Tausch, in einen neuen Besitz über. Wenn ich mich recht entsinne hatte Werner den Deal mit seinem Nachbarn gemacht.



# REPARA-TOUREN TEIL II

Die Anfänge 1967 - 1980

Martin Hofmann

1974 – 2023



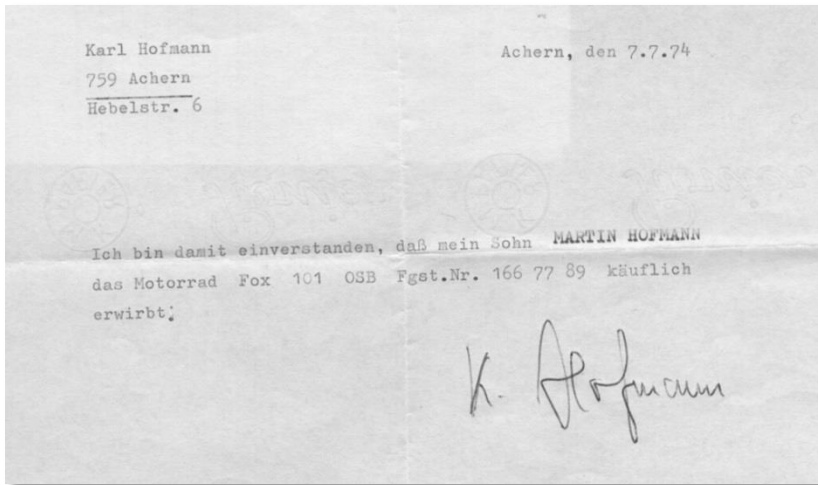
## Die NSU Fox 101 OBS 1974



### *Der Traum geht in Erfüllung*

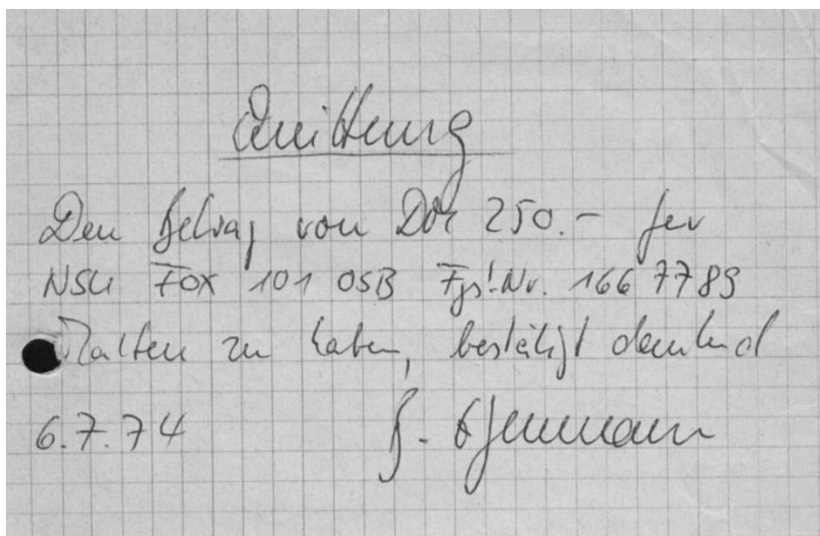
Im Frühsommer 1974 erzählte mir Werner von einem kleinen Motorrad, mit welchem er bei seiner Freundin im Garten rumgeräubert sei. Ihr ältere Bruder, Bernd E., hatte es sie mit Freunden hergerichtet, wollte nur noch den TÜV machen lassen und dann für 350.-DM verkaufen. Ich hatte sie mir dann auch gleich angeschaut, denn 350.-Mark ließen sich irgendwie beschaffen.

Es war eine NSU FOX 4Takt, Bj. 1954. Zwar mit dem Pinsel jägergrün angestrichen



und diverse Teile mit Silberbronze aufpoliert, aber fahrbereit. Ich drehte auch einige Proberunden im Garten und war sofort begeistert. Trotz ihrer mit 98ccm geringen Kubikzahl, klang die Fox sonor wie einer seiner größeren Brüder. Warum das so war lernte ich dann später noch kennen. Ich war sofort bereit mein Erspartes

dafür zu opfern, da ich auch überzeugt war, kein anderes fahrbereites Motorrad für mein Budget zu finden. Da man 1974 mit 18 noch nicht volljährig war, schrieb mir meine Vater eine Beglaubigung, dass ich den Handel machen durfte.



Mit Werner ging ich dann nach Oberachern um die Fox zu kaufen. Es wäre an sich ein Bild wert gewesen. Als ich die NSU kaufte war gerade ein Bekannter von Bernd mit einer Münch Mammut da. 12 x mehr Kubik, ca. 20 x mehr PS und bestimmt auch da 6 bis 8 Fache an Gewicht und das neben der kleinen unscheinbaren Fox. Ich kann aber mit Gewiss-

heit sagen, dass schon damals keinen Neid hegte und nur Augen für „mein“ Motorrad hatte. Es hat dann 100.-DM weniger gekostet als ursprünglich angeboten, in dem



# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

man die nagelneue Batterie herausgenommen hat. Meinem Budget kam das sehr gelegen.

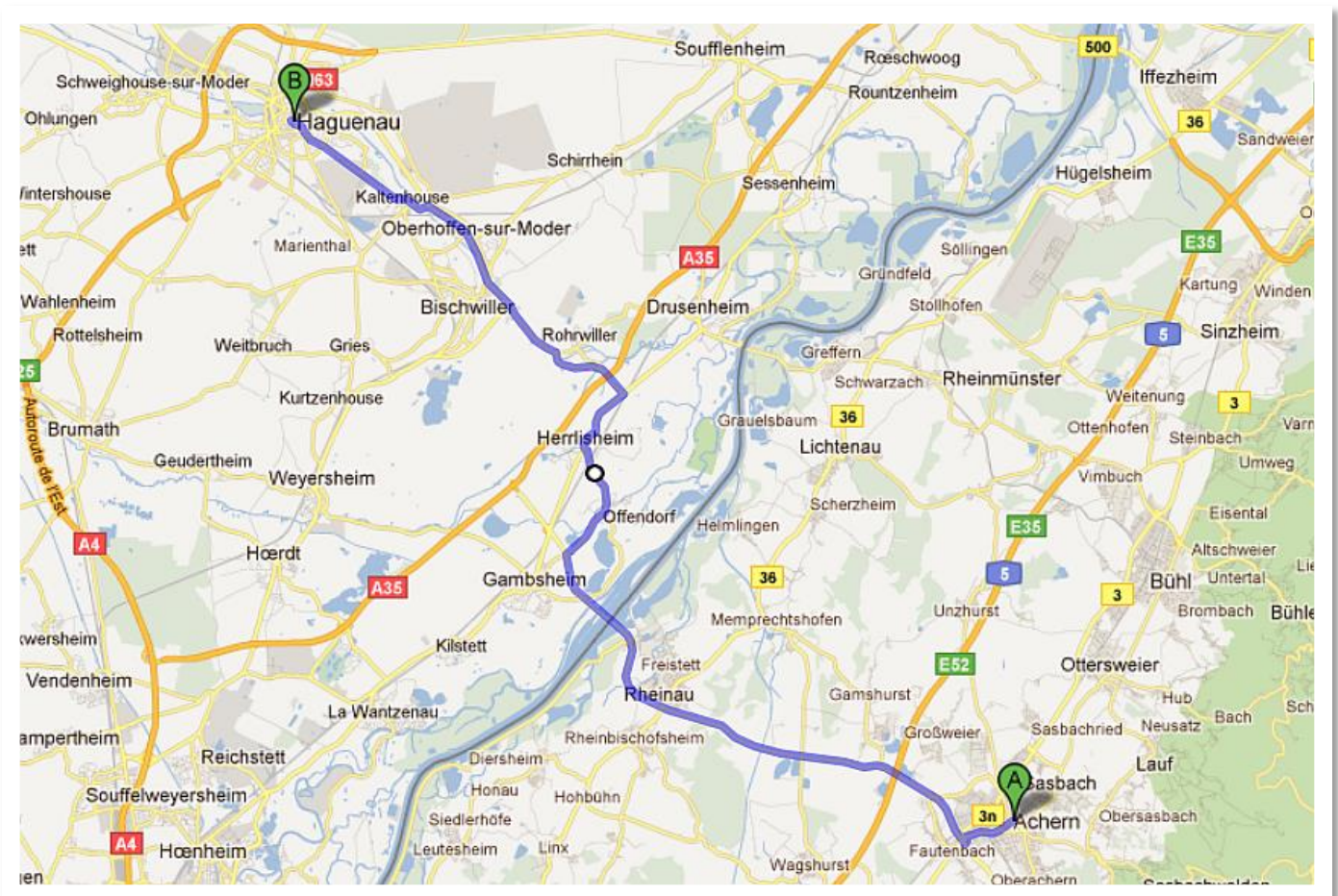
### **Die ersten kleinen Repara-Touren**

#### **Auf in die Schule**

Am Montag nach dem Kauf, wollte ich natürlich gleich mit der NSU in die Schule fahren und bei meinen Freunden und Schulkameraden Eindruck schinden. Es war der Tag der Bundes-Jugend-Spiele. Mit stolzgeschwellter Brust habe ich mich fertig gemacht und das Motorrad angeworfen und vom Ständer geschoben. Doch schon nach dem 1 Meter war klar - damit komme ich nicht weit. Ich hatte einen Plattfuß!

Da gab es keinerlei Zweifel, erst musste der Fehler behoben werden, dann in die Schule, oder besser gesagt ins Stadion. Ca. 2h Stunden später, und mehrere Erfahrungen reicher, was Schlauchreparatur am Motorrad bedeutet, ging's dann endlich los. Meine Entschuldigung über die Verspätung wurde ohne Widerspruch zur Kenntnis genommen. Der erste Tag, die erste Panne. Wenn das kein Omen war.

#### **Motorradtreffen in Hagenau mit Atze (2x ca. 75km & Ausfahrt ca. 50km)**



Bald darauf hörte ich von einem Motorradtreffen im Elsass. Mit Werner, Spitznamen Atze, machte ich einen Tagesausflug dorthin. Hagenau ist etwa 35km von Achern, deshalb sollte dies gut machbar sein. Die Straßen im Elsass zeigten sich als kleine Herausforderung an meine fahrerische Unerfahrenheit. Zum Teil waren sie noch ge-kiest und noch nicht asphaltiert, wie bei uns in Deutschland. Die neue Erfahrung mit



# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

anderen Bikern waren äußerst positiv. Egal welches Motorrad man fuhr, oder in welchem Outfit man auftauchte, man war voll akzeptiert und sofort integriert. Die organisierte Rundfahrt und die Stimmung am Treffpunkt hatten uns so fasziniert, dass wir uns spontan entschlossen über Nacht zu bleiben. Es gab zwar tolle Musik und Getränke zum Aufwärmen, aber die Nacht wurde mehr als frisch. Gegen 23h entschlossen wir uns mangels Schlafsack, oder anderer wärmender Gelegenheit, doch noch zur Heimfahrt, aber nur um am anderen Tage wieder zu kommen. Die Fahrt durchs nächtliche Frankreich entpuppte sich als Horrortrip. Meine Lichtmaschine lieferte bei Weitem nicht genügend Strom, um eine anständige Ausleuchtung der Straßen zu haben. Ohne Rand- bzw. Mittelstreifen tuckerten wir mit max. 45km/h um nicht noch im Graben zu landen. In Deutschland konnte ich mich wenigstens von Seitenpfosten zu Seitenpfosten angeln, aber die fehlten leider in Frankreich. Das Licht war schwächer als bei einem Fahrrad. Mit Betätigung der Hupe konnte ich den Motor abstellen, so wenig Strom lieferte die Lichtmaschine. Ich glaube mit einer Kerze im Scheinwerfer hätte ich mehr Übersicht gehabt. So schlichen wir fast im Schrittempo zurück nach Achern. Wieder auf deutschen Straßen ging es vor Kälte schlotternd wieder etwas flotter. Gegen 0:30h waren wir endlich wieder Zuhause. Am nächsten Morgen gegen 7:30h wollte ich Atze wieder abholen, aber der war nicht zu bewegen aufzustehen. So fuhr ich dann halt alleine nach Hagenau. Trotz allen Unwegsamkeiten habe ich den Tag in vollen Zügen genossen.

In nächster Zukunft lernte ich alle Eigenarten meiner NSU kennen. So wurde die Lichtmaschine schon bei kurzen Ausfahrten so heiß, dass sie ihre Pflichten vergaß und keinen Strom mehr für den Zündfunken lieferte. Da ich beim Kauf auf die Batterie verzichtete hatte ich natürlich auch keine Reserve mehr. Das Motorrad stotterte und ging dann aus. Nach ca. 10 bis 15 Minuten war die NSU FOX wieder soweit abgekühlt, dass man starten konnte. Schnellere Abhilfe brachte ein Schraubenzieher, mit dem man den Seitendeckel von dem Generator entfernte und dann offen weiterfuhr. Problematisch wurde das allerdings bei Regenwetter. Da war es immer eine Gewissensfrage. Wird es vielleicht doch nicht so nass, dass die Lichtmaschine geflutet wird und wohlmöglich den Geist aufgibt, oder ist es besser abzuwarten bis der Regen aufhört.



# REPARA - TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

### **Lichtmaschinen Reparatur**

Ich wollte recht bald der Ursache der Lichtmaschinenschwäche auf den Grund gehen und habe mich mit meinem spärlichen vorhandenen Werkzeug dran gemacht den Generator zu zerlegen. Sofort stieß ich auf das erste Problem – die Polradmutter ließ sich nicht lösen. Man ist ja nicht dumm und weiß sich zu helfen. Also wurde Hammer und Meißel geholt, das Polrad mit einem Schraubenzieher gegen verdrehen geklemmt und mit kräftigen Schlägen zum Drehen gezwungen. Aber es rührte sich nichts. Nach genauerem Hinschauen stellte ich unter leisem Fluchen fest, dass die Mutter Linksgewinde hatte. Ein, zwei Schläge in die andere Richtung und schon löste sie sich. Natürlich war die Mutter nun nicht mehr zu gebrauchen. Das Polrad war nun zwar von der Mutter befreit, saß aber immer noch fest auf der Achse. Da ich aber nun nicht noch einmal mit roher Gewalt etwas kaputt machen wollte, habe ich mir zuerst einen Abzieher besorgt. Das war recht einfach, nur eine M12 x 1 mit Linksgewinde war nicht aufzutreiben. Nach mehreren Fehlschlägen in den einschlägigen Eisenwarengeschäften und bei Motorradhändler, bekam ich einen heißen Tipp (*wenn ich mich recht erinnere kam er vom BMW Händler „Fallert*). Ich sollte es mal in Oberachern bei einer ehemaligen NSU Vertretung versuchen. Mit wenig Hoffnung ging zu der Werkstatt. Der Verkäufer schüttelt zuerst den Kopf, ging aber dann doch ins Lager und kam nach wenigen Augenblicken triumphierend mit zwei Muttern zurück. Mit einer Schnur war sogar noch der originale Preiszettel über 80 Pfennig an der Mutter befestigt. Für 2,50DM habe ich mir dann eine gekauft.

Die ganze Aktion hat ca. 14 Tage gedauert, aber repariert habe dabei ich nichts. Die Lichtmaschine blieb so schwach wie zuvor.

### **Zigaretten holen mit Axel**

Von der Schwäche der Lichtmaschine habe ich ja schon gesprochen, aber da war noch was, das einer Reparatur bedurfte. Die Auspuffkrümmer-Mutter löste sich durch die Vibrationen ständig und entließ die Gase unter einem recht sonoren Geknatter direkt am Zylinderkopf ins Freie. Nachdem ich die erste Dichtung verloren hatte, musste ich mir eine Ersatzdichtung ausdenken. Mangels Ersatzteile bin ich dann auf die Idee mit der Asbestschnur gekommen. Die konnte man meterweise kaufen und war bekanntlich hitzebeständig. Die richtige Länge abschneiden, zwischen Krümmer und Auslassstutzen gelegt und Auspuffmutter wieder angezogen – fertig. Dass Asbest gesundheitsschädlich ist kam mir damals nicht ins Bewusstsein. Als dann ca. alle 100 km, die Schnur ersetzt werden musste, weil sie durch den dort herrschenden Druck einfach weggeblasen wurde, hatte ich immer ein paar Ersatzstücke in der Tasche.

Nun kam es, dass ich einmal mit meinem Freund Axel auf dem Sozius, von der CVJM Gruppenstunde, die wir zusammen leiteten, am frühen Abend nach Hause fuhr. Es war schon Dunkel. In der Acherner Hauptstraße, auf der Höhe vom Nähmaschinen Hog, hielt ich an um Axel den Gang zum Zigaretten holen zu ermöglichen. Als er vom Automat zurückkam, stand ein Streifenwagen hinter mir. Es stiegen zwei Polizeibeamte aus und fragten mich nach den Fahrzeugpapieren. Der Polizist staunte nicht schlecht als er das Baujahr 1953 las. Beide Beamten gingen murmelnd und nickend um die Fox herum. Dann fragte er mich, ob ich wüsste, dass mein Rücklicht nicht ginge. *„Das kann gar nicht sein“* antwortete ich mit gutem Gewissen, da ich erst einen Tag zuvor das Birnchen gewechselt hatte. Den Beweis musste ich natürlich dann auch antreten. In diesem Augenblick trat mir dann doch der Schweiß auf die Stirn. Ich wusste, dass mein Auspuff ca. 1/2cm Spiel hatte (es klang halt zu gut) und



# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

nun stand ich auf der Hauptstrasse, zwischen zwei Häuserfronten, die den Lärm gut zurück werfen werden, wenn ich Vollgas geben muss, um genügend Strom für mein Licht zu generieren. Aber es blieb mir nichts anderes übrig. Ich erklärte, dass ich keine Batterie habe und deshalb nur mit laufendem Motor Strom erzeugen kann. Also startete ich die NSU. Es war schon recht laut, aber mit Viertel- oder Halbgas war da nichts zu machen. Einer der Beamten stand hinter dem Motorrad und schüttelte den Kopf. Ich gab mehr Gas und schwitze auch schon etwas mehr. Meine FOX röhre infernalisch. Dann bückte er sich, aber schüttelte immer noch den Kopf. Ich dreht noch ein bisschen mehr auf, und Lärmpegel lag schon deutlich über 80 Phon. Nun ging er in die Knie und hielt beide Hände schützende um meine Rückleuchte und schaute direkt in den frei gebliebenen Spalt, so dass kein Straßenlicht den Eindruck verfälschen konnte. Nochmals ein kleiner Dreh am Gasgriff und dann kam die erlösende Botschaft. „*Es geht doch, es geht doch. Aber da muss wohl ein Wackelkontakt*



*sein.*“ Ich solle den Zuhause noch beheben, dann sei alles in Ordnung. Ich konnte mein Glück kaum fassen. Die beiden Polizisten haben alle Augen (*und Ohren*) zugeedrückt und das nur weil sie von dem Alter des Fahrzeugs fasziniert waren. Diese positive Erfahrung durfte ich auf die eine oder andere Art in Zukunft noch öfters erleben.

### ***Elsass mit Specki und seiner Kreidler ca. 150km***

Specki, der Name sagt an sich schon alles, war ein Freund von Werner und sehr gut beliebt. Ich denke, dass er gut 120kg auf die Waage brachte. Specki war ein Jahr jünger als ich und durfte eine nigel-nagel-neue Kreidler sein Eigen nennen. Wir verabredeten uns zu einer Weekend-Ausfahrt ins Elsass. Ich kannte auf der Höhe von Benfeld, südlich von Strasbourg einen Baggersee, an dem man wild Zelten konnte. Wir fuhren die B36 bis Kappel am Rhein und nahmen dann Fähre nach Frankreich. In Frankreich, auf dem Weg nach Benfeld, hatte ich eine kurze depressive Phase zu bewältigen. Ich fuhr mit Vollgas auf der Landstraße, und das waren immerhin ca. 70 – 75 km/h, da überholte mich doch so ein französischer Mofafahrer. Zu dieser Zeit war es in Frankreich Mode die beiden Lenker der Mofas auf sich gerichtet zu haben, so wie es aus der Verpackung kam, weil das offensichtlich windschnittiger war. Die beiden Hände hatten sich fast in der Mitte, direkt vor der Brust, berührt. Ich habe bis heute keine Ahnung wie man mit so einer damischen Lenkerstellung sicher fahren kann. Ich möchte nicht wissen wie viele Unfälle durch diesen Unsinn entstanden sind.



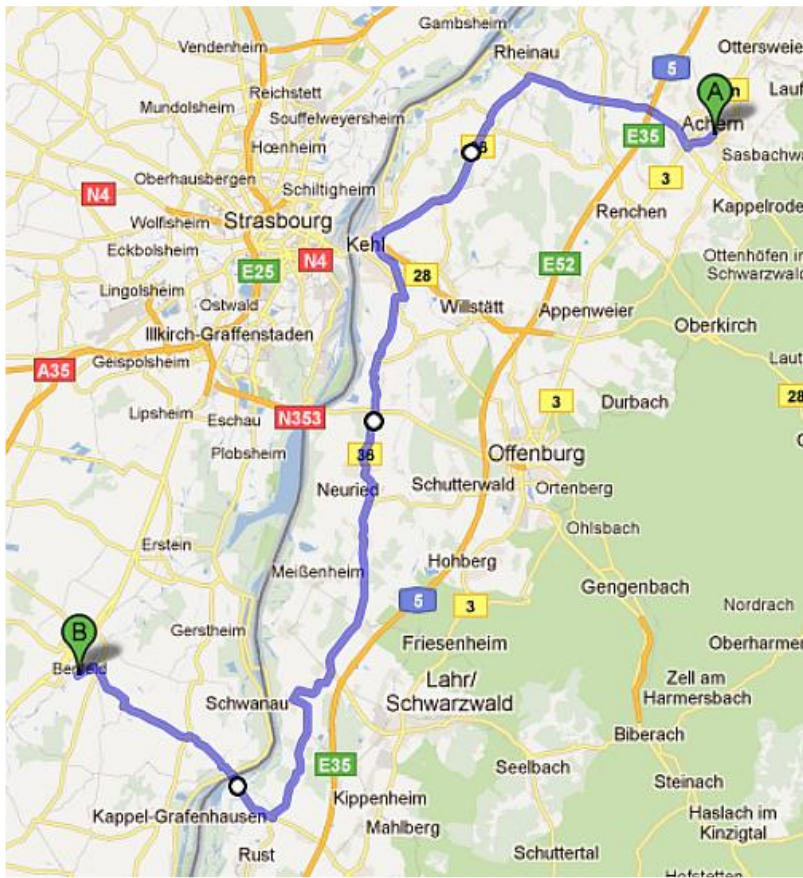
# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023



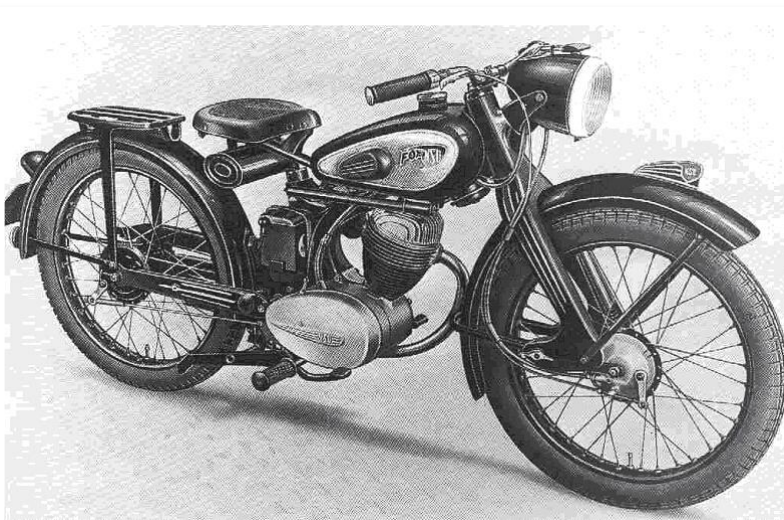
Ich musste mir dann natürlich von Specki anhören, dass ihn der Mofafahrer ohne mich als Bremse nie und nimmer überholt hätte.

Als wir an dem Baggersee bei Benfeld ankamen, habe wir am entgegengesetzten Ende der Wiese ein Reihe Zelte und 10 -15 Motorräder stehen sehen. Also sind wir langsam die holprige Strecke über die Wiese dorthin gefahren. Ich, mit dem dritten Gang im Standgas und natürlich wieder mit einigen Millimetern Spiel am Auspuffkrümmer und einem dementsprechenden sonoren Sound, trotz meiner nur 98ccm. Ich sah schon, dass einige der Motorradfahrer aufstanden und in unsere Richtung schauten, aber sie schauten eher an uns vorbei,

um zu sehen was hinter uns noch kommt. Als wir so auf ca. 20 m an ihnen herangefahren war, fingen ein paar der Stehenden und an uns Vorbeischauenden an herzlich zu lachen und zeigt erstaunt auf meine NSU. Sie erklärten mir, im schönsten elsässisch, ich noch auf der Fox sitzend, dass sie auf Grund des Sounds eine große Maschine erwartet haben und sich wunderten wo die den sei. Für die nächsten Minuten war meine NSU die Attraktion unter den Bikern. Es war eine Ausfahrt des „Strasbourg

*Rocker Clubs*“, die das Wochenende gemeinsam an dem See verbrachten. Specki war allerdings stinksauer, weil kein Einziger seine neue Kreidler anschaute, sondern alle um meine alte, mit dem Pinsel angemalte Fox rumstanden. Das war mir, nach der Schmach mit dem überholenden Mofa-Fahrer wie Balsam für die Seele.

Wir wurden sofort eingeladen und als Motorradfahren und Gleichgesinnte akzeptiert.





# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



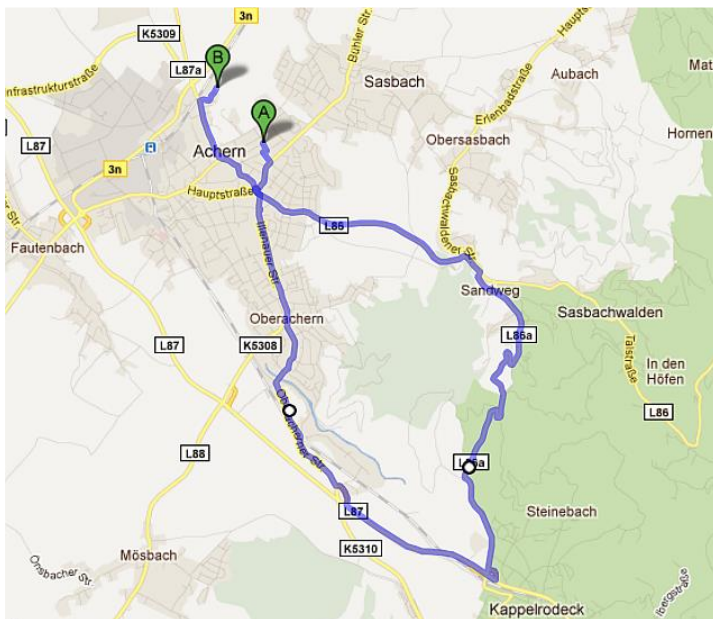
Martin Hofmann

1974 – 2023

Am nächsten Morgen gegen 8:30h fuhren wir mit der Rockern zum Frühstück nach Benfeld. Das Lokal hatte aber noch nicht geöffnet. So mussten wir noch ca. 1/2h warten. Da die Strasbourger sich untereinander in Französisch unterhielten, haben wir nicht viel von dem mitbekommen was sie sich lachend erzählten. Plötzlich ist der offensichtliche Boss der Gruppe mit seiner Honda CB 750 FOUR um die Ecke verschwunden. Alle anderen blieben aber vor dem Lokal stehen. Etwa 5 Minuten später hörte man ihn wieder zurückkommen. Als er um die Ecke bog, begannen alle zu grölen und zu jubeln. Er saß nämlich nackt auf seinem Motorrad mit der Unterhose auf dem Kopf. So flanierte vorbei und verschwand wieder hinter der nächsten Ecke, um sich wieder anzuziehen.

Zum Frühstück tranken die meisten der „Rocker“ Kaffee mit einem Schuss Pastise. Das sollte den Rausch von der vorherigen Nacht gut Aufwärmen, sagte man uns. Mir wurde nur schlecht davon. Wir beide wurden von der Strasbourger Motorrad-Gruppe, obwohl sie das typische Rockerbild verkörperten, freundlichst und kumpelhaft aufgenommen. So verabschiedeten wir uns auch sehr freundschaftlich, mit der Aussicht dass wir sie mal in Strasbourg besuchen werden.

### **Knetschvasen mit Karin ca. 15km**



Karin war der Schwarm von uns allen. Ob es Atze war, oder Axel. Beide hatten übrigens ein (oder mehrere) kurzes Techtelmechtel mit ihr, nur ich nicht. Sie hatte zu diesem Zeitpunkt einen festen Freund mit einer 750er Honda CB FOUR. Das war damals einer der größten und schnellsten Motorräder auf dem Markt. Damit will ich nur sagen, dass Karin Geschwindigkeit und Motorradfahren, schon kannte und offensichtlich dem Ganzen auch nicht abgeneigt war. So konnte ich sie überreden mit mir einen kleinen Ausflug zu machen. Achern – Kappelrodeck –

Knetschvasen – Sand – Achern. Also alles in allem ca. 15km. Ich fuhr so wie ich immer fuhr - Vollgas. D.h. 2 Personen, 7 PS = 55 – 65 km/h und am Berg ca. 30km/h. Aber den Berg runter ging's dann wieder schneller. In Sand machten wir halt um etwas zu trinken. Schon unterwegs klopfte mir Karin des Öfteren auf den Rücken und bat mich langsamer zu fahren, was bei mir etwas auf Unverständnis stieß, war sie doch eine 750er Honda mit ca. 180km/h Spitze gewohnt. Während der Pause erklärte sie mir den Grund. Der Sozius bei der NSU war ca. 10cm bis 15 cm höher als der Fahrersitz, so dass man frei über den Fahrer hinweg schauen konnte. Durch die spezielle Mittel-Federung der FOX (*Cantilever*) und der ausgelutschten Lagerung, hatte die NSU die Eigenart, das in Kurven zuerst der Fahrer in Schräglage lag. Daraus folgte, dass der Beifahrer plötzlich im Freien saß und links oder rechts am Fahrer vorbeischaun konnte, bevor er sich dann mit einer gewissen Verzögerung, wieder



# REPARA - TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980

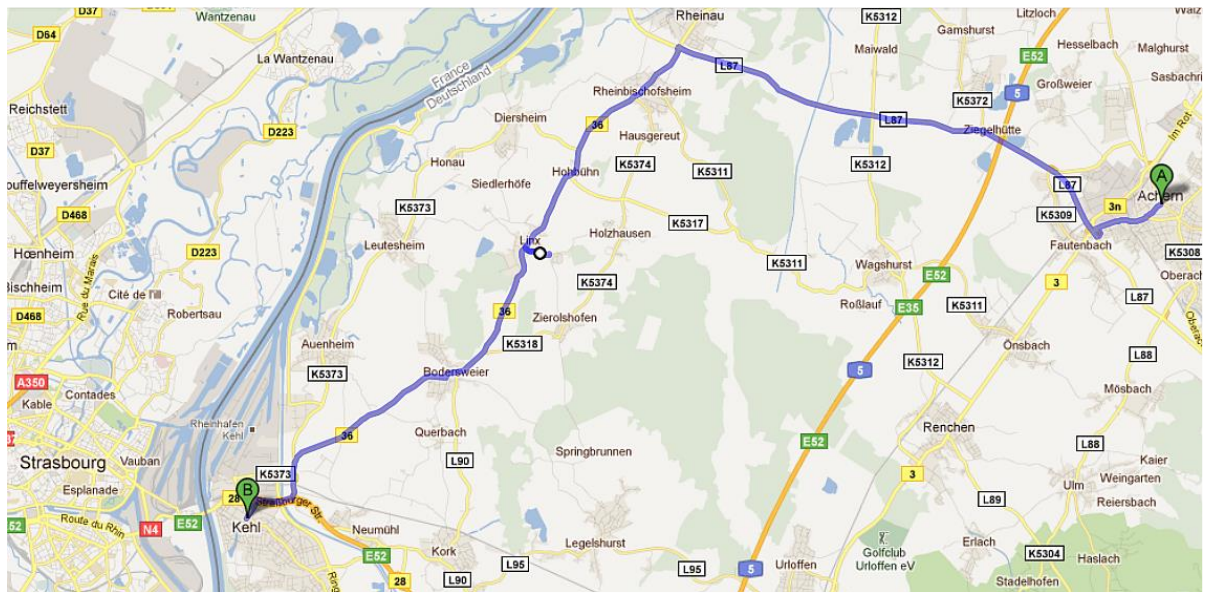


Martin Hofmann

1974 – 2023

hinter dem Fahrer einordnete. Dies war anscheinend eine recht gewöhnungsbedürftige Eigenart, die mir nie aufgefallen war, da ich ja bisher kein anderes Motorrad kannte. Leider haben wir danach keine weiteren gemeinsamen Ausflüge mehr unternommen.

### **Kehl und die Jungschar ca. 60km**



Wir hatten wieder unser jährliches CVJM treffen. Diesmal war es in Kehl. Ich ließ es mir nicht nehmen, da genug Eltern unser „Jungscharler“ mit dem Auto dorthin beförderten, selbst mit dem Motorrad hinzufahren. Am Nachmittag holte ich einen Vater unserer Zöglinge am Bahnhof in Kehl ab, um ihn zu dem Treffpunkt, dem CVJM Heim in Kehl, zu leiten. Auf der zweispurig ausgebauten Hauptstrasse, kurz vor dem Treffpunkt sprang an einer Kreuzung die Ampel gerade auf grün. Also fuhr ich mit ca. 55 - 60km/h weiter. Von rechts hatte sich allerdings noch ein Auto eingeordnet. In der Annahme, dass es beschleunigen wird und dann auf der rechten Spur weiterfährt, hatte ich nur wenig vom Gas weggenommen. Leider erwies sich meine Annahme als Trugschluss. Das Auto wechselt zu meinem Entsetzen auf die linke Spur und wurde dabei sogar noch langsamer. Ich bremste, was die Halbnabenbremsen der NSU hergaben. Der Hinterreifen blockierte zwar, aber die Geschwindigkeit nahm dabei nur langsam ab. So kam es, dass mich mein Hinterrad zu überholen versuchte und ich quer über die Kreuzung schoss und erst im vorderen Kotflügel steckend zum Stand kam. Das Motorrad blieb selbst stehen als ich zitternd abstieg, so hatte sich das Vorderrad im Kotflügel verkeilt. In der darauf folgenden Diskussion kam dann auch noch der Vater, der mir gefolgt war, dazu, hörte aufmerksam zu, mischte sich aber nicht ein. Mein Unfallgegner und ich einigten uns auf ein Remis, und dass jeder seine Schaden selber tragen sollte. Der Autofahrer gab zu, sich nicht verkehrsgerecht verhalten zu haben, und ich, dass ich nicht die in Ortschaften vorgeschriebene 50km/h eingehalten habe. Mit vereinten Kräften zogen wir die NSU unter dem Kotflügel hervor. Nach dem der Autofahrer weitergefahren ist, versuchte ich die NSU zu starten, aber sie sprang nicht an. Daher halfen mir ein paar Passanten, die das Ganze von Anfang an beobachtet hatten, beim Anschieben. Nach schon ca. 10m tuckerte sie wieder. Ich war erleichtert. Gang rein und – nichts. Der Motor heulte zwar auf, aber die Fox bewegte sich keinen Millimeter. Verdutzt schaute ich um und sah meine bei-



# REPARA - TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

den Helfer sich vor Lachen krümmen. Ca. 5m hinter mir lag meine Kette, gerissen und aufgerollt wie eine Fastnachtsschlange auf der Straße. Nun war guter Rat teuer. 30 km von zuhause und keine Ahnung wie ich zurückkommen sollte. Doch die Lösung war schon da, noch bevor ich etwas planen konnte. Das Auto, welches ich eskortierte war nämlich ein Caravan und der Vater bot sich spontan an die relativ kleine NSU FOX darin Heim zufahren. Mit wenigen Handgriffen waren sie soweit demonstert, dass sie auf die Ladefläche des Kombis passte. Nun erst sah die Dienstkappe auf dem Rücksitzliegen. Der Vater unseres Jungschar-Schützlings war Polizist in Achern. Da war ich heilfroh, dass ich mit meinem Unfallgegner wahrheitsgemäß einigen konnte und nicht auf irgendwelche Ausflüchte ausgewichen bin.

Kurz darauf zeigt ich Axel die Unfallstelle und wir bestaunten die Lange Bremsspur, die mein blockierendes Hinterrad auf dem Asphalt hinterlassen hat. Da war ich dann schon eine bisschen stolz, wie ich did Vollbremsung so kontrolliert hinbekommen habe. Da gerade der Film „Clockwerk Orange“ aktuell war, ließen wir ohne Zweifel mit einer gewissen Erleichterung, da alles so glimpflich abgelaufen war, Film-Sprüche los u.a. wie: „Beim guten Ludwig Van, das war eine Horrorshow; Well, well, well; righty righty, allright!“

### **Strasbourg mit Elisabeth ca.75km**

Dieser Ausflug war der Anfang vom Ende meiner kleinen NSU FOX. Das wusste ich natürlich noch nicht, und heute ärgert es mich schon ein bisschen, wie sorglos ich das ganze hinnahm.

Elisabeth war eine gute Bekannte, bei der ich mir Chancen ausrechnete landen zu können. Ich verstand mich recht gut mit ihr und sie liebte es auf meiner FOX mitzufahren. Also fuhren wir gemeinsam nach Strasbourg um einen ihrer Freunde zu besuchen. Als ich dort sah, dass sie mit über 20 jährigen zusammen war, war auch für mich klar, das da zwischen uns nichts laufen konnte. Auf der Rückfahrt bekam ich, so auf der Hälfte der Strecke, etwa bei Linx, einen Kolbenklemmer. Er war so heftig, dass das Hinterrad blockierte. Ein kurzer Blick nach unten offenbarte sogleich das Desaster. Meine Zylinderfußdichtung war gerissen und das gesamte Motorenöl war zwischen Kehl und Linx auf der B36 verteilt. Irgendwie schaffte ich es noch vor Ort die Dichtung zu reparieren und mit 1l Öl die Maschine wieder flott zu bekommen. Nur der Motor hörte sich nun deutlich anders an. Ein Klopfen und Rattern war zu hören, als wenn Schrauben im Motorgehäuse herumgeschleudert würden. Mir war klar, dass da noch mehr kaputt gegangen war.

Wieder zuhause ging ich daran den Motor auszubauen und zu zerlegen. Auf Grund des Mangels an geeignetem Werkzeug stieß ich schnell an meine Grenzen. Ein entfernter Bekannter, Sohn vom Acherner Kinobesitzer Bauer und der erster Harley Fahrer im Ort, bot sich an mir zu helfen. Er war in meinem Alter, aber ich hatte bis dahin nie mehr als zwei, drei Sätze mit ihm gewechselt. Jemand der mit 18 eine Harley Davidson von seinen Eltern bekommt, gehörte zu einer anderen sozialen Schicht und da hat man normalerweise Abstand gehalten. Eigentlich war er wie wir, aber das wusste man ja nicht. Zuhause hatte er eine kleine Werkstatt mit etwas mehr Werkzeug als ich. Es stellte sich aber schon bald heraus, dass auch das nicht ausreichend war den Motor zu zerlegen. Da der Ölverlust einen Lageschaden an dem Pleul-Kurbelwellenlager zur Folge hatte, wollten wir nämlich die Kurbelwelle ausbauen. Dazu musste eine überdimensionale Schlitzschraube auf der Kurbelwelle gelöst werden. Alle unsere Versuche scheiterten. Weder rohe Gewalt noch heiß ma-



# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

chen half. So blieb der Motor vorerst mal bei ihm in der Werkstatt und der Rest, der Rahmen mit Räder stand bei mir zu Hause hinter der Eingangstreppe.

Kurz nach unserem gescheiterten Versuch, wurde ich zum Militär eingezogen und war dann auch des Öfteren nur alle 14 Tage übers Wochenende zu Hause. Eines Samstagmorgens entdeckte ich, dass der Platz hinter der Treppe leer war. Die NSU war weg. Als ich das aufgeregt meiner Mutter darauf hinwies, hat sie mir ganz ruhig erzählt, das der Schrotthaufen ihr schon lange ein Dorn im Auge war und als vorige Woche Sperrmüll war, hätten zwei junge Leute geläutet und gefragt ob sie den Rahmen mitnehmen können. Da hat meine Mutter einfach ja gesagt und hatte somit eine Sorge weniger. Irgendwie habe ich es mit Fassung getragen, da mir immer noch keine Lösung des Kurbelwellenproblems eingefallen war. Ich habe mich nie wieder bei Bauer Junior gemeldet. So hatte sich die NSU FOX nach nicht einmal einem Jahr, in Nichts aufgelöst.

Das ist aus heutiger Sicht sehr bedauerlich, aber ich hatte damals schon das nächste Motorrad im Visier und habe deshalb der NSU nicht lange nachgetrauert.



*Soweit ich mich erinnere, sind wir an dem Ausbau der Kurbelwelle gescheitert.*



# REPARA-TOUREN TEIL II

Die Anfänge 1967 - 1980

Martin Hofmann

1974 – 2023



## **Die BMW R25/0 1975**

(OG-A 779 05.76- 05.77)

### ***Der Kauf***

Ein ehemaliger Klassenkamerad vom Gymnasium, Harald, hatte in dem Stall seiner Eltern eine BMW R25 /0 stehen. Sie war fahrbereit, aber restaurierungsbedürftig. Ich war schon lange scharf auf dieses Motorrad, aber Harald wollte es, wenn er 18 ist selbst fahren. Da er aber bei seinen Spritztouren mit modernen und größeren Bikes mehr Gefallen gefunden hatte, und dann auch noch während einer solchen Schwarzfahrt eine schweren Unfall baute, hat er sie mir für 400.-DM überlassen.

Diesmal habe ich das Motorrad zuerst zerlegt, gereinigt und ausgetauscht was mir nützlich erschien. Ein Zimmergenosse vom Bund, Johannes Hoffmann ein gelernter Maler, hat an einem Wochenende die Lackierung aus der Spraydose übernommen. Erste eigene Versuche endeten nämlich immer mit Rotznasen, oder anderen Lackfehler.

### ***Erfahrungen mit dem TÜV (5.-7.05.76)***

Endlich war die R25 wieder einsatzbereit. Durch die Restauration hat sowohl meine Erfahrung, als auch die Auswahl an Werkzeug deutlich zugenommen. Aber ich hatte den gleichen Fehler begangen, den mein großer Bruder schon Jahre zuvor gemacht hat. Ich habe das Motorrad im Keller komplettiert. Irgendwie haben wir es aber mit vereinten Kräften geschafft die Maschine die Kellertreppe hoch und um die Ecken zu hieven.

Nun galt es aber die größte Hürde zu überwinden. Der TÜV. Mutti arbeitete zu diesem Zeitpunkt in Offenburg auf der Post und hatte einen Bekannten beim TÜV, der meine Arbeit wohlwollend begutachten wollte. Es lebe Vitamin B.

Damals war es noch erlaubt mit einer doppelten Versicherungskarte in der Tasche und einen Termin beim TÜV unangemeldet die Strecke Wohnort zum TÜV zu fahren. Heute braucht man dazu ein rotes Kennzeichen.

Auf der Fahrt nach Offenburg fing die BMW, wenige Kilometer vorm TÜV, an zu stottern. Die Ursache war schnell ausgemacht. Ich hatte eine Schraube am Vergaser verloren und das meiste Benzin floss auf den Motorblock anstatt genutzt zu werden. Zum Glück war eine Tankstelle in der Nähe. Dort kaufte ich mir eine Packung Wrigleys und fing an kräftig Kaugummi zu kauen um das Loch dann damit zu stopfen. Da der Kaugummi aber nach kurzer Zeit Auflösungserscheinungen zeigte, habe ich mich dann doch nicht getraut beim TÜV aufzutauchen. Also fuhr ich wieder zurück um den Vergaser wieder funktionstüchtig zu machen.

Bei meinem nächsten Anlauf ein paar Tage später, hatte ich allerdings keine Verabredung mehr, denn ich war voller Zuversicht, da alles nun einwandfrei funktionierte. Der Prüfer hat die BMW eingehend getestet und auch gleich ein paar Mängel gefunden. Das nicht funktionierende Rücklicht habe ich noch vor Ort reparieren können, aber das Quietschen der Vorderradbremse, das kam nämlich von den neuen Belägen die noch nicht richtig eingefahren waren. Er hat meine Argumentation nicht akzeptiert und bat mich wiederzukommen, wenn es repariert ist. Für mich war es reine Schikane. Als ich nicht aufhörte zu erklären warum das so quietscht, wurde er pampig und hat mich dann links stehen lassen.



# REPARA-TOUREN TEIL II

Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023



Auf der gesamten Heimfahrt habe ich immer wieder gebremst, in der Hoffnung es würde sich bessern. Pfeifendeckel! Das Quietschen war einfach da. Am Abend habe ich dann eine Schwarzfahrt in die Berge gemacht. Sasbachwalden – Seebach – Ottenhöfen und über Kappelrodeck zurück. Meine Hoffnung, dass das lärmern aufhört hatte sich leider nicht erfüllt. Nun hat sich meine Mutter wieder eingeklinkt und hat mir wieder einen Termin bei ihrem Bekannten verschafft. Diesmal, beim dritten Anlauf habe ich meine ersehnte Plakette bekommen.

## ***Honda mit Plattfuss***

Auf meinem Weg von der Kaserne nach Hause, habe ich auf der Autobahn in der Höhe von Bühl einen Motorradfahrer auf dem Randstreifen stehen sehen. Ich habe sofort angehalten und gefragt ob er Hilfe braucht. Er war auf dem Weg nach Südfrankreich. Seine Honda hatte einen Plattfuss, aber er konnte den Reifen nicht ausbauen, einerseits mangels Werkzeug und andererseits, weil man dazu eine Hebebühne gebraucht hätte. Da konnte ich ihn auf die alte und weitgehend vergessene Technik an meiner BMW hinweisen, an der man das hintere Schutzblech zu Radwechsel hochklappen konnte. Mit meinem Bordwerkzeug, ein Umhängetasche mit alle Maulschlüsselgrößen, Schraubenzieher, Zangen und Hammer, Minimum 5kg schwer, haben wir das Hinterrad ausgebaut. Dann hat einer die Honda soweit quergelegt, dass der andere das Rad herausziehen konnte. Danach haben wir seinen Tankrucksack auf die BMW geschnallt und er hat mit dem Hinterrad unter dem Arm auf den Soziussitz Platz genommen. So sind wir dann die 15km nach Achern gefahren. Da es schon recht spät war hat er bei uns übernachtet. Am nächsten Morgen habe wir den Plattfuss reparieren lassen und ich habe ihn wieder zurückgefahren um es zu montieren. 14 Tage später lag eine Postkarte im Briefkasten mit einem Dankeschön und dass fortan alles glatt gegangen ist.



# REPARA-TOUREN TEIL II

Die Anfänge 1967 - 1980

Martin Hofmann

1974 – 2023



## **La Chaux de Fond '76 ca. 500km**

Viel mehr als eine Plakette habe ich von diesem Treffen nicht behalten. Es war eine der weitesten Reisen die ich bis dahin mit dem Motorrad gewagt hatte. Die Schweiz und Ihre Berge waren aber schon eindrucksvoll. Deshalb konnte ich im darauf folgenden Jahr Freunde überreden mich dabei zu begleiten.

Dann aber schon mit meinem neuen Motorrad.



## **Regler, Regler und nochmals Regler**

Neben einigen Kolbenklemmern, die hauptsächlich auf leichtsinnige Überprüfung des Ölstandes zurückzuführen waren, hatte ich hauptsächlich Elektrik-Probleme. Und hier war der Regler das Problem Nummer 1. Ich weiß nicht mehr wie oft ich an den Reglern geschraubt und den Kontakt hin- und her gebogen habe. Plural deswegen, weil ich in dem ersten Jahr mindestens drei Regler verbraten habe. Ich gab die Hoffnung auf, einen originalen Regler zum anständigen arbeiten zu bewegen. Als Ausweg habe ich einen 6V Regler aus einem Schrottplatz-Käfer unter dem Fahrersitz montiert und mit der Lichtmaschine verbunden. Es funktionierte, aber nur ein paar Tage. In Mannheim, wo ich zu dieser wohnte und arbeitete, brannten mir dann Wicklungen der Lichtmaschine durch. Ich schob die BMW die 2km zur Boschvertretung und fragte nach Hilfe, doch ertete nur Kopfschütteln. So was könnten sie nicht mehr herrichten. Ich wusste nicht ein noch aus. Was sollte ich in Mannheim mit einem Motorrad mit einem offensichtlich irreparablen Schaden machen. Einer der Boschgesellen bot sich an sie mir abzukaufen. Also entschied ich mich noch auf der Stelle sie ihm für 400.-DM, den gleichen Betrag den ich beim Kauf löhnte, zu überlassen. Dass ich mich so kurzentschlossen von der R25 trennte, lag auch daran, dass ich schon ein anders Objekt im Auge hatte. Eine restaurierte R24 Bj. 1949.



# REPARA - TOUREN TEIL II

Die Anfänge 1967 - 1980

Martin Hofmann

1974 – 2023



## Ein Zwischenspiel – Der VW Bus 1978 - 79

### *Der Kauf*

1200.-DM für mein Traumauto war an sich ein Schnäppchen, aber als Schüler war selbst dieser Betrag schwer zu finanzieren. Zu diesem Zeitpunkt absolvierte ich gerade das Berufskolleg für Chemie in Karlsruhe.

Ein Freund meines Bruders verkaufte seinen VW Bus Baujahr 1966. Für mich war es keine Frage, den und keinen anderen wollte ich. Dreifarbig, mit Schwingtüren, Latenrostverkleidung, geteiltem Frontfenster, Stoffschiebedach und Frischluftzufuhr an der Decke. Nur die Oberlichter der Campingausführung fehlten. Aber das war verschmerzbar. Er war auch frisch TÜV abgenommen und das schien mir viel wert.

Ich bat meine Eltern mir 600.-DM zu leihen, um mir als Schüler den Luxus eines eigenen Autos leisten zu können. Es bedurfte nur wenig Überredung. Um es vorweg zu nehmen, der Bus hat meine Chemie-Schulzeit nicht überlebt und meine Mutter hat mir das Zurückzahlen des geliehen Betrags erlassen.

Siegfrieds Freund wohnte am Starnberger See. Meine Mutter brachte mich mit Ihrem DAF 44 dort hin. Ich sah mir das Auto an und war begeistert. Dass das Fahrzeug von 6V auf 12V umgebaut worden war, konnte in meinen Augen nur positiv sein. Was ich mir damit einhandelte, wusste ich natürlich zu diesem Zeitpunkt noch nicht. Die Probleme fingen schon auf der Heimfahrt an.

In München an der Einfahrt zu der A8 standen nahezu zu jeder Tageszeit Trampler, so wie ich noch vor Kurzem, in meiner fahrzeuglosen Zeit, auch oft da gestanden bin um von München nach Achern zu kommen. Mit meinem neuen Gefährt hatte ich nun viel Platz um Bedürftige mitzunehmen. Und das tat ich dann auch das nächste Jahr sehr ausgiebig. Ich nahm jeden Trampler mit, den ich aufgabeln konnte. Auf meiner Jungfernfahrt nach Achern packte ich gleich vier Daumenreisende ein.

Nach ca. 80 km, auf der Höhe von Günzburg, setzte der Motor schlagartig aus. Ich rollte an den Randstreifen und versuchte erneut zu starten. Kein Muckser – Totenstille! Ein Blick in den Motorraum brachte auch keine neue Erkenntnis, bis auf das, dass da eine Unmenge abgeschnittener Kabel lose herumhingen. Während ich noch rätselte was da zu machen sei, hielt plötzlich ein DAF auf dem Seitenstreifen an. Meine Mutter kam mir vor wie ein rettender Engel. Sie ist zwar vor mir in München weggefahren, aber hatte auf der Raststätte Burgau eine Pause eingelegt. Da die Stelle an der wir standen äußerst gefährlich war, entschieden wir uns, dass der DAF den Bus bis zum nächsten Parkplatz schleppen sollte. Es war zwar nur 1km, aber er lag auf einer kleinen Anhöhe. Der DAF zog mit seinen 45PS tapfer den Bus (ca. 1t Leergewicht) mit samt seinen fünf Insassen der Berg hinauf zum Parkplatz. Eine kolossale Leistung! Warum wir die vier Trampler nicht in den DAF packten um das Schleppgewicht zu verringern, weiß ich bis heute nicht.

Am Parkplatz angekommen rief ich den ADAC via Notrufsäule. Der Mechaniker, der eine halbe Stunde später auftauchte, konnte sich über den Kabelsalat nur wundern. Mit seinem Messgerät kontrollierte er die freihängenden Enden durch, bis er ein Kabel mit Strom fand. Dieses Kabel verband er irgendwo im Motor und beim nächsten Startversuch sprang der Motor an. Der ADAC-Mann empfiehlt mir noch in Günzburg



# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

eine Werkstatt aufzusuchen, um das Auto richtig reparieren zu lassen, was ich dann auch tat.

Die Werkstatt war so nett und schob meinen Fall dazwischen. Nach einer weiteren Stunde und gutgemeinten Ratschlägen, dass ein neuer Kabelbaum Wunder wirken würde, fuhren wir weiter in Richtung Westen.

Da ich Tramper im Bus hatte, die nach Heidelberg wollten, machte ich den kleinen Abstecher und bracht sie bis zur Stadtgrenze, um danach wieder zurück nach Karlsruhe zu fahren.

### **Motor Nr. 1**

Zwei oder drei Woche später war der Motor kaputt. Er musst getauscht werden. So organisierte ich auf einem Schrottplatz einen geeigneten Ersatzmotor. Nun da mein Fahrzeug mit 12V gespeist wurde, aber damals für 6V ausgelegt war, musste ich alle relevanten Teile wie Schwungscheibe und Anlasser auf die 6V Version zurückbauen. Die 12V Schwundscheibe war etwas größer und passte leider nicht ins Getriebegehäuse. So wurde mein 12V betriebener VW Bus mit einem 6V Anlasser gestartet. Das hatte seine Vorteile, so drehte der Anlasser mindestens doppelt so schnell wie der originale 12V Anlasser, aber die Lebensdauer war auf ein Minimum reduziert. In den ca. 14 Monaten in dem Der Bus unter meiner Regie fuhr, habe ich mindestens drei Anlasser verschlissen. Man konnte zwar die Lebensdauer mit leichten Hammerschlägen um einige Wochen verlängern, aber final musste ich ihn dann doch gegen einen anderen gebrauchte austauschen. Da 6V Anlasser für ca. 10,-DM bis 20,-DM vom Schrottplatz zu bekommen waren, konnte ich mir den Verschleiß leisten.



Der Austauschmotor war einwandfrei. Ich stellte noch Ventile und Zündung ein, dann lief er wieder wie geschmiert. Die nächsten ca. 6 Monate hatte ich keine Probleme mehr.



# REPARA - TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

### **Motor Nr. 2**

Im Februar 1979, war ich zu einer Fete nach Stuttgart eingeladen. Die Wohngemeinschaft in der Axel, mein Jugendfreund lebte feiert übers Wochenende. So fuhr ich am Samstagabend nach Stuttgart. Ich fuhr mit Bleifuss, da es schon etwas spät geworden war. 2 km vor dem Vaihinger Kreuz, passierte es! Krck, Päng ,Blong , Krrrrrrrr, Kupplung treten, - der Motor steht, Kupplung langsam kommen lassen, - Krrrrrrr, Kupplung treten und auf den Seitenstreifen Ausrollen lassen.

Es war schon ca. 20:00h und dunkel. Also blieb mir nichts anderes übrig als mal wieder den ADAC zu rufen. Nach kurzer Beschreibung der Geräusche, bekam ich von dem ADAC Mann die Diagnose Totalschaden. Motor im Eimer! Er war so freundlich und schleppte mich direkt zu meinen Freunden ab, da ich immer noch die Hoffnung hatte den möglichen Schaden selbst zu beheben.

Meine Partystimmung war natürlich etwas betrübt. Am Sonntag machte ich mich auf die Suche nach der Ursache der hässlichen Geräusche. Ich wurde schnell fündig. Das Auslassventil von dem bei VW Motoren berüchtigten Zylinder 3 war abgerissen und hat mir den Kolben zerstört. Dieser 3. Zylinder bekam auf Grund der Konstruktion die geringste Kühlluft ab und heizte sich deshalb mehr auf als die andern. Es war der erste warme Tag im Jahr und ich hatte versäumt rechtzeitig bei meinem Austauschmotor das Ventilspiel zu prüfen und zu korrigieren. So wurde der Motor offensichtlich zu warm, das Ventil riss ab und verursachte den Schlamassel.

Ich hätte zwar am Montag in der Chemieschule in Karlsruhe sein müssen, habe es aber vorgezogen meinen Bus wieder flott zu kriegen.

Mit Hilfe von Axels Freunden haben wir einen Tauschmotor für nur 250.-DM ausfindig gemacht. Wir schleppten mein Wagen zu einem Jugendhaus, da es dort einen fahrbaren Wagenheber gab. Die ganze Organisation inklusive Umbau dauert 1,5 Tage, so dass ich am Dienstagnachmittag wieder ein fahrtüchtiges Fahrzeug hatte.

Mittwoch Früh fuhr ich von Stuttgart direkt in die Schule. Wir hatten Labor-Praxis und ich kam etwas zu spät. Unser Lehrer, Herr Ziegler, fragt mich wo ich denn die letzten beiden Tage gewesen sei. Ich zeigte ihm nur meine vom Motorenöl geschwärzte Handflächen und antwortete kurz: "*Motorschaden – Stuttgart*" Das wurde sofort akzeptiert und ich musst nicht einmal eine Entschuldigung schreiben.

Der neue (*alte*) Motor hat unglaublich Öl gefressen. Der Werkstattbesitzer neben meiner Wohnung in Staffort, warnte mich. Er glaubte, dass der Motor ein Lagerschaden hatte.

Nach einem Kolbenklemmer (*auf Grund zu geringen Ölstands*) auf dem Weg zur Schule, läuteten auch bei mir die Warnglocken.

### **Motor Nr. 3**

Also nahm ich allen Mut zusammen (*so viel anders wie bei einem Motorradmotor konnte es auch nicht sein, nur alles in 4 facher Menge*) und kaufte mir neuer Lager-schalen, Kolbenringe und einen Satz Dichtungen und baute in der benachbarten Werkstatt aus drei verbrauchten Motoren einen Neuen-Gebrauchten zusammen.

Beim Motorenwechsel war ich inzwischen schon so geübt, dass ich in weniger als 20 Minuten den Motor ausbauen konnte.

Nach zwei Tagen war der Motor zerlegt, gereinigt, Lager + Kolbenringe getauscht, neu abgedichtet und wieder zusammen- und eingebaut. Ventilspiel eingestellt, Alle



# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

Kabel und Auspuff angeschlossen und natürlich Öl nicht vergessen! Der große Moment – Zündschlüssel ins Schloss und ... sofort angesprungen. Er fuhr sich wie ein Neuer. Ich war mächtig stolz auf mich!

### **Motor Nr. 4 .....oh nein!!!**

Ca. eine Woche nach meinem Motorenaufbauexperiment, fuhr ich nach München um dort ein paar Tage in der Wohnung meines Bruders, Sigi, zu verbringen. Als ich am nächsten Morgen den Bus startete, kam ein grausig lautes polterndes Geräusch aus dem Motorraum. So ein Mist! Motor schon wieder kaputt! Man sollte sich vielleicht als Laie doch nicht an eine Motorsanierung wagen!

Ich schnappte mir sofort den Kombi von Sigi und klapperte die VW Vertretungen in München ab. Am Frankfurter Ring wurde ich fündig. Für 350.-DM wechselte ein gebrauchter Motor seinen Besitzer.

Wieder zurück in der Herrschingerstraße, machte ich mich gleich ans Werk. Zum Glück hatte mein Bruder einen kleinen fahrbaren hydraulischen Wagenheber. Damit war der Ausbau relativ einfach.

- Stoßstange abschrauben
- Mittelteil herausnehmen
- Benzinleitung abklemmen und vom Vergaser ziehen
- Gaszug aushängen
- Diverse Kabel abklemmen
- Heizschläuche abschrauben
- Wagenheber unter Motor platzieren
- Vier Motorschrauben lösen
- Und nun, 20 Minuten später, Motor rausziehen.

Der Motor hatte noch den Motorraum noch nicht verlassen, da hörte ich ein poltern. Es stellte sich heraus, dass die Schwungscheibe von der Kurbelwelle gefallen war. Ich hatte beim letzten Motorenzusammenbau offensichtlich vergessen die Mutter der Schwungscheibe anständig zu sichern. Auf der einen Seite war die Erlösung groß, aber auch die Wut, dass ich nun schon unnötigerweise einen weiteren Motor gekauft hatte.

Nach dem ich die Schwungscheibe wieder fixiert hatte, bin ich sofort wieder zu dem VW Tandler gefahren und versuchte den am Morgen erstandenen Motor zuzugeben. Der Verkäufer stellte sich stur. Selbst mein Entgegenkommen auf die Mehrwertsteuer zu verzichten fruchtete nicht. Frustriert verließ ich den Laden. So fuhr die nächsten 2 Monate mit einem Ersatz-Motor auf der Ablage durch die Gegend.

Wie ich den dann wieder losgeworden bin und was ich daraus lernen konnte ist eine eigene Geschichte. Jedenfalls ist die Welt voller Gauner!



# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



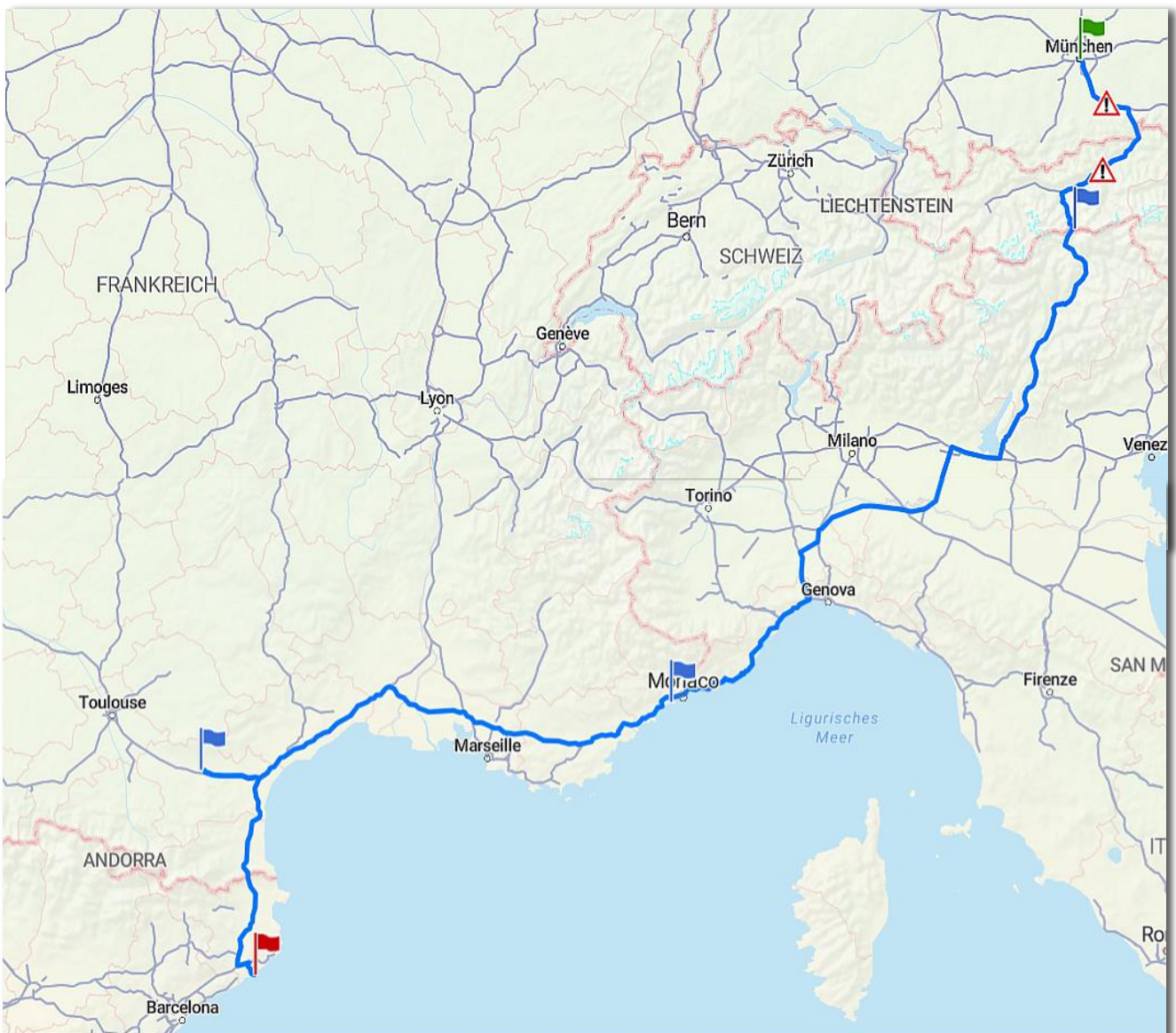
Martin Hofmann

1974 – 2023

### **Frankreich – Spanien (ca. 3300km) – Trauriges Ende**

An Pfingsten sind mein Bruder, 3 Freunde und ich zusammen an die Costa Brava, um Surfboards und Zubehör zu testen, gefahren. Karlsruhe – München – Brenner – Genova – Monte Carlo – Marseille – Sete, Das war die erste Etappe. Ursprünglich sollte es nach weiter Biarritz am Atlantik gehen, aber wegen des schlechten Wetters und der geringen Aussicht auf Besserung, haben wir auf der Höhe von Carcassonne umgedreht und sind noch in der derselben Nacht nach Tossa de Mar gefahren.

Dort haben wir auf einen Campingplatz, welcher noch nicht geöffnet hatte, aber die Tor weit offen standen, eine gute Woche bei schönstem Wetter verbracht.



5 Personen samt Gepäck, 4x Surfboards, Riggs, Masten und ca. 10 Segel, Schlafsäcke, Zelt und Kocher, Töpfe und Essen. Das Alles musste über die Pyrenäen und wieder zurück.



# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023



Der Bus hat alle Strapazen gutmütig ertragen.

Ca. 1 Monat später, riss mir auf dem Weg zur Schule (ca. 20km) das Schaltgestänge zwischen Getriebe und Schaltknüppel ab. Es waren nur noch 4km zur Schule und ich war schon im Karlsruher Stadtgebiet. Ich wollte gerade in den dritten Gang schalten, als mein Schalthebel plötzlich ungewohnt leicht in alle Richtungen zu bewegen war. Nun mit dem Zweiten Gang ging es ganz gut durch Stadt, aber wie soll ich so wieder nach Hause kommen?

Mit heulendem Motor, Schweißperlen auf der Stirn und eine Menge Autos hinter mir, quälte ich mich nach Staffort. Mehr als 45 – 50km/h waren nicht drin. Durch die Vibrationen des hochdrehenden Motors habe ich dann auch noch einen Außenspiegel verloren.

Am nächsten Tag besorgte ich mir eine neue Schaltstange. Die Reparatur war recht simpel und war nach 1h erledigt. Den Spiegel habe ich notdürftig geflickt.

Weitere negative Abenteuer sind mir nicht mehr bewusst. Wobei, das abrupte Ende unserer ca. 1,5 jähriger Beziehung war auch nicht von dem Erfolg gekrönt, den ich mir vorstellte und fügt sich nahtlos in die gesamte VW-Bus-Geschichte.

Es war nach ca. 16 Monaten an der Zeit sich wegen der nächsten TÜV Prüfung ein paar Gedanken zu machen. Die Bodenpartie war schon reichlich dünn und die Hauptträger rechts und links wiesen deutliche Korrosionsspuren und bis zu pfennig-großen Löchern auf. Eine grobe Schätzung sprach von mindestens 600.-DM, die ich aber als Schüler nicht aufbringen konnte. So entschloss ich mich schweren Herzens von meinem Traumauto zu verabschieden und am Schluss wenigstens noch ein paar DM herauszuholen.



# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

Mein Wohnungspartner Alex, auch ein Selfmade-Bastler an seinem Käfer-Cabriom mit Porschemotor, kannte in Weingarten eine kleine Werkstatt die Interesse an meinem Bus hatte. So gab ich ihm eines Abends meinen Fahrzeugschlüssel, damit er das Auto zur Begutachtung vorfahren konnte.

Es dauerte und dauerte, bis dann endlich das Telefon klingelte und ich hören sollte was für einen guten Deal Alex ausgehandelt hat. Er erzählte mir eine Geschichte, die in das Bild der letzten Monate passte.

Im Wald zwischen Stutensee und Weingarten, gab es plötzlich einen Schlag und der Motor wurde unsäglich laut. Auch drang plötzlich blaugrauer Ölnebel durch die Lüftung ins Fahrzeuginnere. In seiner Not, öffnete er alle Fenster, streckte den Kopf nach außen und fuhr so die letzten 10km hustend und prustend. Im Auto selbst konnte man final die Hand nicht mehr vor den Augen sehen, so dicht war der Öldampf!

Leider war es hauptsächlich der Motor, auf den die Werkstatt scharf war, aber der war nun wertlos. So fragt mich Alex ob ich mit 30.-DM für Radio und Sicherheitsgurte, angeblich das Einzige noch Verwertbare an meinem Auto, zufrieden sei. Dafür würden sie es auch verschrotten lassen. Unter den Umständen blieb mir nichts anderes übrig und so sagte ich zu. Unglaublich, ich bekam noch sage und schreibe 30.-DM für mein Traumauto!

Das war's. 16 Monate, 4 Motoren verschlissen, ca. 6 – 8 Starter getauscht, 1x Schaltgestänge erneuert und unzählige kleinere Reparaturen, aber missen möchte ich keine Sekunde.



# REPARA-TOUREN TEIL II

Die Anfänge 1967 - 1980

Martin Hofmann

1974 – 2023



## Die BMW R24 1977

### **Der Kauf**

1100.-DM sollte sie kosten. Die R24 stand bei Willi zwischen all den anderen Motorräder in seiner Garage. Sie war frisch lackiert und der Motor war generalüberholt. Für mich war es Liebe auf den ersten Blick. Das einzige Problem welches es noch zu überwinden galt, war Willi davon zu überzeugen, dass er das Motorrad an mich verkauft und nicht an jemanden anderen.

Willi war da etwas eigen. So erlebte ich einmal an einem Sonntag wie er die Gara-



gentüren schloss, weil ein paar vorbeigehende Ausflugsgäste stehen blieben und von außen sich seine Sammlung anschauten. Sie haben die Garage dabei nicht betreten, sondern hielten einen gebührlchen Abstand ein. Auf meine erstaunte Frage was ihn veranlasste das Tor zu schließen, antwortete er: „*Ich bin doch keine Museum*“ Eine andere Geschichte die ich nicht verstanden habe, war die, dass er bereits nach zwei Jahren seine neue BMW R75 /5 eingemottet hat. Die Begründung war, dass das Motorrad in 10 bis 15 Jahren ein Klassiker sein wird.

Obwohl er mir die R24 schon zuvor angeboten hatte, machte er plötzlich einen Rückzieher. Nach der Begründung gefragt, meinte er, dass ich keinen Fahrspaß haben werde, weil ich vorher schon eine modernere R25 gefahren habe und den Leistungsunterschied deutlich spüren würde. Alles Bitten, Betteln und Beteuern, dass es mir „*Wurscht*“ sei, dass die R24 nicht so schnell ist wie mein letztes Modell, half nichts. Ich nahm beim nächsten Überzeugungsversuch meine Mutter mit und zeigte ihr das Motorrad. Als sie sich dann auch positiv über das Motorrad äußerte, hat Willi endlich zugesagt. Aber er hat mich dann noch extra gebeten mich hinterher nicht zu beschweren, da er mich ja gewarnt hätte.

### **La Chaux de Fond '77**

Mit Gregory Irwin Brown, seiner Freundin Jenny und Willi aus Seebach fuhr ich erneut zu dem Motorradreffen in der Schweiz.

Gregory war Australier, der mit mir in der gleiche Wohnung des BASF Wohnheims in Mannheim lebte. Er bezog sein Zimmer ca. eine Woche nach mir Und wir wurden gute Freunde. Wenige Wochen später ließ er seine 125er Yamaha Cross-Maschine aus England nachschicken.

Willi hatte in seiner Garage in Seebach eine damals für mich unbeschreibbare Sammlung an Motorrä-





# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

der. Da standen ca. 6 BMWs und ein paar andere deutschen Modelle aus den 50ern. Er selbst hat eine BMW R75 gefahren

Wir sind die gleiche Strecke gefahren die ich schon ein Jahr zuvor genommen hatte. Der Abschnitt südlich von Basel ist mir heute noch gut in Erinnerung. Er verlief durch ein relativ enges kurvenreiches Tal mit Überhängen und Durchbrüche durch den steilen Fels.



In der Schweiz mit Willi & Gregory im Schlepp (Jenny machte das Foto)

Das Treffen selbst war wieder ganz interessant, da wir einige verrückte Personen getroffen haben. Aber das verrückteste war dann die Heimfahrt auf der A5. Will ging es zu langsam und so ist er direkt Heim gefahren. Da Gregory nur wenig Platz auf seiner 125er hatte, fuhr Jenny bei mir auf dem Rücksitz mit. Auf der Höhe von Offenburg klopfte es mehrfach an meinen Helm. Jenny war eingeschlafen! Mit klopfen auf ihren Oberschenkel weckte ich sie wieder auf. Ich bekam unglaubliche Angst, dass ich sie auf der Autobahn verlieren könnte. So fuhr ich bei dem nächsten Parkplatz raus.

Jenny wollte von ihrem kurzen Schlaf nichts wissen. Aber die Pause hat uns allen gut getan und die restlichen 110km Kilometer bis Ludwigshafen hat sie dann auch durchgehalten.

### **Hornberg 1978, 1979**

Die erste größere Ausfahrt war ein Motorradtreffen in Hornberg. Es war ein relativ kleines Treffen mit ca. 50 bis 60 Teilnehmer. Wie fast immer auf solchen Treffen üblich, wurden Pokale vergeben für den ältesten Teilnehmer, den am weitesten Angereisten und für das älteste Motorrad, vergeben. Als ich sah was da alles an modernen Motorrädern herumstand, war ich mir mit meinem '49er Modell ganz sicher, dass Pokal bekomme ich. Am späten Nachmittag kurz vor der Pokalverleihung tauchte dann aber doch noch ein älteres Motorrad auf, jedoch mit rotem Nummernschild. Es war aus einem Nachbardorf. Mein Pokal war also nicht in Gefahr. Denkste! Er hat sich eintragen lassen, den Pokal kassiert und war eine Stunde später wieder verschwunden. Ich war sehr enttäuscht, bin ich doch 50km gefahren und habe sogar dort übernachtet. Also die ganz Show mitgemacht.



# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

Im darauf folgenden Jahr bin ich mit Willi zum Hornberger Treffen gefahren. Diesmal hatten sie keinen Pokal für das älteste Fahrzeug ausgeschrieben. Also wieder nichts. Es hat dann noch 20 Jahre gedauert, bis ich auf einem Motorradtreffen einen Pokal bekommen habe. Und das dann völlig unerwartet auf einem Veteranentreffen.

### **Gardasee 1979**

Die Chemieschule hatte ich erfolgreich hinter mich gebracht. Nun habe ich das Angebot von Siegfried, in seiner Surfschule zu arbeiten, angenommen.

Da ich davon ausging zwei bis drei Monate dort zu verbringen, musste ich mir was ausdenken, wie ich mein Gepäck auf dem Motorrad unterbringe. Also habe ich den Sozius abgeschraubt und an seiner Stelle eine Holzplatte befestigt, welche die Auflagefläche für den Koffer erhöhte. Den Koffer habe ich dann mit Gummi-Spanngurte darauf befestigt. Die erste Etappe sollte von Achern bis München gehen. Um das schnell hinter sich zu bringen bin ich Autobahn gefahren.

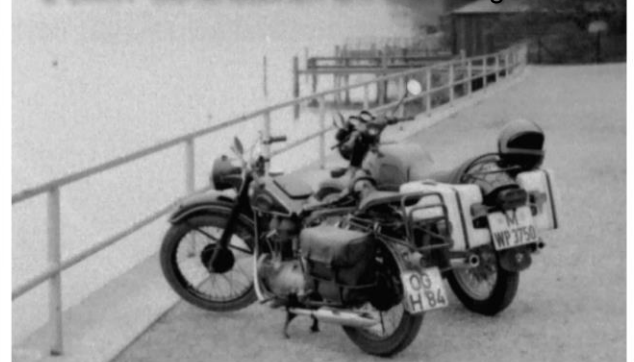
Am folgenden Tag, kurz nach meinem Start von München, in einem kleinen bayrischen Dorf, legte ich mich wie gewohnt in die Kurve. Ich sah wohl, dass da etwas Wasser über die Straße gelaufen war, bin aber nicht schnell gefahren, so dass ich nur wenig vom Gas ging. Leider hatte ich meinen Kofferaufbau und den veränderten Schwerpunkt nicht berücksichtigt. Direkt in dem Scheitel der Kurve rutschte mir das Motorrad unterm Hintern weg. Der Schaden war relative gering. Die Fußraste und Bremshebel waren verbogen und Schutzblech, Tank und Koffer hatten einige Schrammen abbekommen. Zur Reparatur der Fußstütze benutze ich die Bordsteinkante. Bei der R24 sitzen beide Fußrasten auf einer Steckachse, welche auch noch der Drehpunkt und Haltevorrichtung für den Ständer ist. Also habe ich die verbogen Raste nach unten gedreht, und am erhöhten Bordstein mit der Unterstützung der Motorradmasse wieder einigermaßen geraden gebogen. Nach wenigen Minuten war die R24 wieder einsatzbereit.

Die erste Tagesetappe verlief dann weiterhin ohne bemerkenswerte technische Probleme. Sogar den 2291m hohen Pass meistert die R24 mit Bravour. Dafür hat sie ein paar Streicheleinheiten bekommen.

Ich fuhr nicht direkt an den Gardasee, sondern über den Fern Pass nach Landeck und weiter in Richtung *St. Moritz*. Bei *Zernez* bin nach *Bormeo / Livigno* abgebogen. Durch einen 4km langen Tunnel fuhr ich weiter nach Italien. Über den *Passo di Foscanio* ging es nach *Valdidendo*.

In Valdidendo wollte ich mich mit einem flüchtigen Bekannten aus München treffen, welcher mich zu seiner Hochzeit mit einer Italienerin eingeladen hatte. Es versprach ein tolles Fest zu werden, so habe ich wage zugesagt. Ich hatte ihn ein paar Monate zuvor auf eine Spazierfahrt am Starnberger See zum ersten Mal getroffen. Daraufhin haben wir uns vielleicht noch

2 BMW Generationen am Starnberger See





# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



Martin Hofmann

1974 – 2023

zwei bis dreimal verabredet. Er fuhr eine BMW R80, wenn ich mich recht erinnere, und war einfach fasziniert alt und neu aus dem gleichen Haus nebeneinander stehen und fahren zu sehen.

In dem kleinen Ort in dem die Festivität stattfinden sollte angekommen, habe ich auch gleich das angegebene Hotel gefunden. Mein Bekannter ist aus allen Wolken gefallen als er mich sah. Er hatte nie geglaubt und auch nicht damit gerechnet, dass ich kommen werde. Es war ihm etwas peinlich, denn er musste mir gestehen,

dass ich auf dem mehr familienorientierten Fest nicht willkommen bin und bat mich am nächsten Morgen weiter zu fahren. Die Übernachtung hat er noch organisiert und auch übernommen. Ich war natürlich wie vor den Kopf geschlagen. Ich hatte wiederum nicht damit gerechnet unwillkommen zu sein. Wenn ich allerdings heute so die alten Bilder anschau, und bedenke, dass ich damals mehr wie der Yeti ausgesehen habe, dann kann ich nun doch ein bisschen Verständnis aufbringen, dass ich in meinem Outfit und der Haarpracht nicht so recht ins Bild der anderen honoren Hochzeitsgäste passte.



Daher fuhr ziemlich früh am nächsten Morgen weiter in Richtung *Bormeo – Edolo – Lago di Iseo – Lago di Idro* und *Lago di Ledro* nach *Torbole*. Ich habe mich zwar einmal verfahren, aber irgendwie nach einer halbe Stunde wieder auf die geplante Route zurückgefunden. In der Distanz hatte ich mich etwas überschätzt, so dass ich erst am frühen Abend, aber glücklicherweise noch bei ausreichend Tageslicht, in *Torbole* angekommen bin. Mein Zuhause für die nächsten 2 Monate.

In dieser Zeit am *Gardasee* machte ich nur wenige Ausflüge in die Umgebung, da Karl, Siegfrieds Partner und Manager in der Surfschule, die Arbeitszeit auf 7 Tage pro Woche mit je 20h/Tag angesetzt hatte. Es gab bestimmt eine paar kleinere „*Repara-Touren*“, die mir aber entfallen sind.

Auch von der Rückfahrt, Ende Oktober, sind keine Erinnerungen wach geblieben. Es ist dabei festzustellen, dass mich die R24 bis heute sehr selten im Stich gelassen hat.



# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980

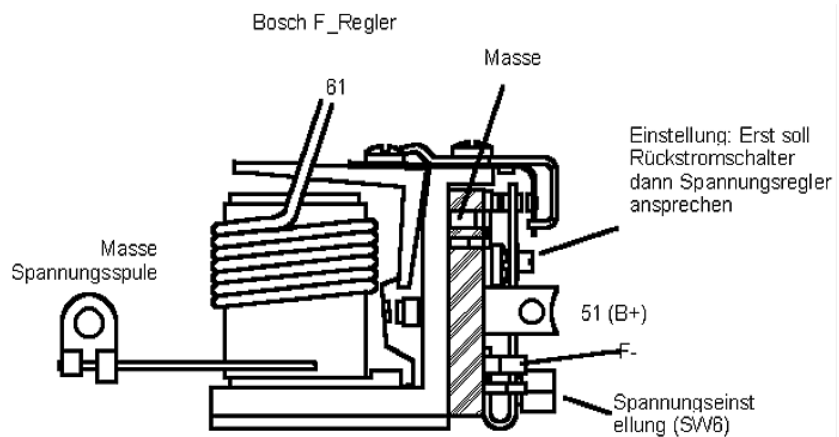


Martin Hofmann

1974 – 2023

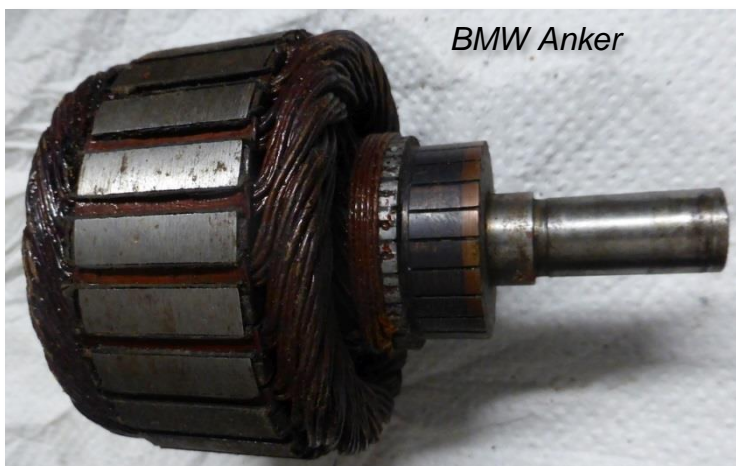
### Tübingen 1980

Auf meinem Weg von Achern nach München machte ich in Tübingen Halt, um das Wochenende, mit *Werner (Atze)* und seiner Freundin *Petra* zu verbringen. Als ich am Montag meinen Weg fortsetzte, kam ich nur bis , dann leuchtete meine Ladekontrolllampe hell auf. Die Ursache kannte ich schon von meiner R25. Der F-Regler war durchgebrannt. So drehte ich um und tauchte wieder bei *Werner* auf. *Petra* war darüber nicht sehr glücklich, glaube ich. In der folgenden Woche habe ich ein bis zwei Gespräche mitbekommen, bei denen sie sich über mein „Dasein“ bei ihm bewertete.



In den nächsten Tagen habe ich mit Hilfe der lokalen Boschniederlassung die F-Regler-Spule neu wickeln lassen. Da dies drei Tage dauerte und ich die Ursache im Anker vermutete, habe ich ihn in einer kleinen Werkstatt überdrehen lassen. Diese Aktion sollte mir später noch viel Ärger bereiten. Als ich dann alles wieder zusammengebaut hatte, funktioniert der F-Regler immer noch nicht. Den einzigen Ausweg den ich sah, war Willi in Seebach und sein Ersatzteillager.

Also fuhr ich über den *Schwarzwald* wieder zurück nach *Achern*. Da der F-Regler nicht funktionierte, fuhr ich nur auf Batterie. Auf der Höhe von Horb fing die R24 an stottern. Es war offensichtlich, dass nun die Batterie in die Knie ging. Ein Blick in das innere zeigte mir gähnende Leere. In meiner Not füllte ich Wasser aus einer Pfütze am Straßenrand rein. Nun funktionierte sie wieder, aber wie lange noch? Da es Samstagmittag war, hatten die Werkstätten geschlossen und auch viele Tankstellen machten schon um 12:00h Feierabend. Irgendwie habe ich aber doch noch eine gefunden, die gerade beim Aufräumen und Schließen waren. Sie erklärten sich trotzdem bereit eine Schnellladung durchzuführen. Nach einer Stunde fuhr ich weiter. Als ich auf der Schwarzwaldhochstrasse ankam fing es schon an zu dämmern. Um



Strom zu sparen bin ich dann mit Standlicht weitergefahren. Leider hat der Strom so schnell abgenommen, so dass in *Ottenhöfen* der Motor schon wieder anfang zu stottern und zu spuken. Also schaltete ich das Licht wieder aus. Sobald ein Auto entgegen kam habe ich es wieder kurz eingeschaltet. So habe ich mich bis *Kappelrodeck* durchgemogelt. Inzwischen war es stockfinster. Ab *Kappelrodeck* funktionierte



# REPARA-TOUREN TEIL II

## Die Anfänge 1967 - 1980



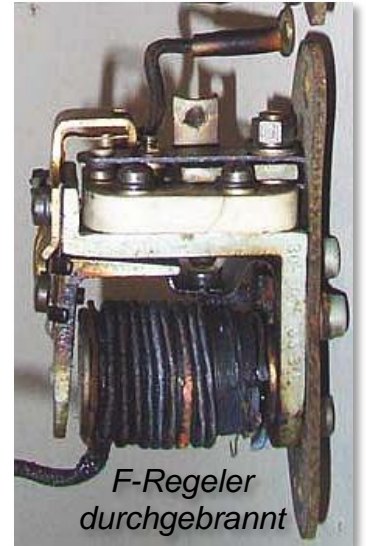
Martin Hofmann

1974 – 2023

auch das Ein- und Ausschalten des Lichts nicht mehr. Sobald ich das Lichteinschalten wollte fiel der Motor aus, da nicht mehr genügend Strom für den Zündfunken zur Verfügung stand. Mit der Furcht, dass das Motorrad nicht mehr anspringen wird, sobald ich anhalte, fuhr ich dann die restlichen 10km total ohne Licht. Übung im Dunkeln zu fahren habe ich ja zu genüge mit der Fox bekommen können. Es ist zum Glück alles gut gegangen und ich bin heil wieder Zuhause angekommen.

Bei *Willi* habe ich dann einen funktionierenden Regler bekommen und bin dann ein paar Tage später wieder nach *München* aufgebrochen. Diesmal habe ich keinen Stopp im *Tübingen* geplant. Ich wollte Petras Nerven nicht überstrapazieren.

Um die Strecke schnellsten hinter mich zu bringen habe ich diesmal die Autobahn vorgezogen. Doch es ging auch diesmal nicht glatt durch. Auf der A5, so nach ca. 40km, zwischen *Rastatt* und *Ettlingen*, bekam ich einen Plattfuß. Diesmal rief ich den ADAC zur Hilfe. Natürlich konnte der ADAC-Mann mir auch nicht direkt helfen, er hat aber eine Werkstatt in *Ettlingen* ausfindig gemacht, die einen neuen Schlauch hatte und bei der Reparatur behilflich sein konnte. Ich baute das Hinterrad aus und er fuhr mich zu Werkstatt. Ca. 60 Minuten später wurde ich von ihm wieder zurück zum Motorrad gefahren. So ging's nach ungefähr 2h Unterbrechung wieder weiter nach *München* – dank ADAC. Der Rest verlief dann planmäßig.



So habe ich nur 1 Woche und zwei Tage für die geplanten 350km benötigt. Schön wenn man die Zeit hat.



1981 BMW R24 Sigi beim "Sprit-Klau"