



Repara-Touren Teil IV
Münchner Jahre 1981 - 1985
Martin Hofmann
1974 – 2023



Inhaltsangabe

Oberbechingen Juni 1981 ca. 300km	2
Axel hat Geburtstag (14.08.1981) ca. 550km	3
Veteranenrennen Salzburg, August 1981 ca. 300km	5
Oberbechingen 1982 ca. 300km.....	6
Florenz Ostern 1982 ca. 1500km.....	7
Florenz Ostern 1983 ca.1800km.....	12
Mit Uli nach England / Wales 08.1984 ca. 3500km.....	23
Mit Joe + Steffi nach Neckarsulm 06.1985 ca. 400km.....	32

Strecken gesamt ca. 8650km



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

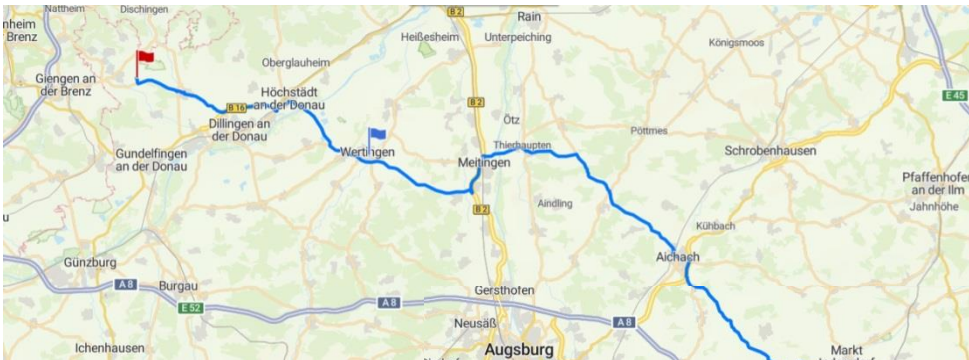
Martin Hofmann
1974 – 2023



Oberbechingen Juni 1981 ca. 300km

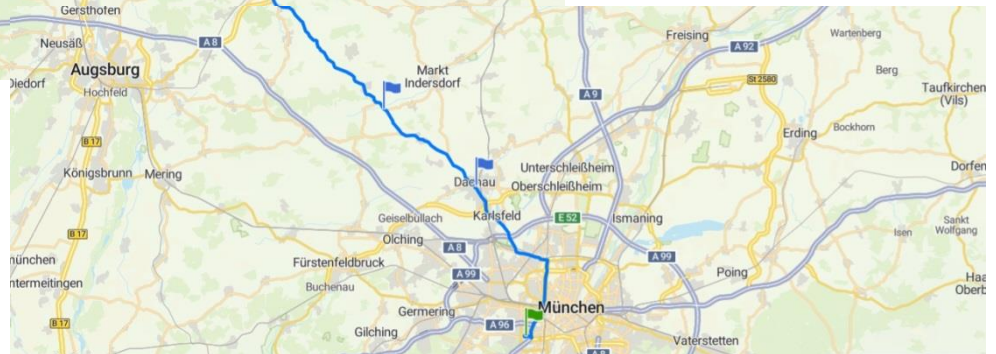
Dies war mein erster gemeinsamer Ausflug mit den Stammtischmitgliedern. Ich glaube es war im Juni. Es sollte nach *Oberbechingen* zu einem Veteranentreffen gehen. *Christoph* und *Michi* hatten den Vorschlag gemacht. Wir trafen uns Samstagfrüh am Ortseingang in Dachau. Ich war schon etwas früher da, so wie ich es von Zuhause gewohnt war. Mein Vater legte größten Wert auf Pünktlichkeit und ich hatte mir diesen Wesenszug zu Eigen gemacht.

Natürlich musste ich warten. Dies sollte sich in den folgenden Jahren noch des Öfteren wiederholen. Man gewöhnt sich an vieles, sogar an das. Meine neuen Freunde, hatten alle Zeit der Welt. Da kam eigentlich nie Ungeduld auf. Das darf man aber auch nicht haben, wenn man solch alte Vehikel fährt.



Es waren gerade die Ersten eingetroffen, als ich einen Plattfuss an meiner *BMW R24* feststellte. Da kein offensichtliches Loch sichtbar

war, entschieden wir uns es erst einmal wieder aufzupumpen. Mit meiner Handpumpe haben wir genügend Luft in den Schlauch gepresst, so dass ich bis zur nächsten Tankstelle fahren konnte. Die war auch nur 200m weg. Dort auf 2 bar Druck gebracht, zeigte es sich, dass es am einem defekten Ventil lag. Das war schnell gewechselt.



Inzwischen war auch der Rest der Mannschaft angekommen. Mit ca. 1h Verspätung, wie schon oben erwähnt war Pünktlichkeit in dieser Gruppe ein Fremdwort, ging's dann Richtung *Oberbechingen* los. Ca. 20 km später blieb *Christoph* mit seiner *PUCH* stehen. Sie hatte schon vorher sehr gequalmt, was ja bei einem Zweitakter mitunter nicht ungewöhnlich erscheint, aber auch immer mehr an Leistung verloren. *Christoph* ist einer





Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



der Veteranenfahrer, die darauf schwören, dass ein Motorrad in seinem Originalzustand bleiben muss, so dass man dem Gefährt auch ansehen kann, was es über die Jahre mitgemacht hat. Das hieß für ihn, keine Restauration, sondern die Maschine nur am Laufen zu halten. Dem entsprechend sah seine *PUCH* auch aus. Das hatte aber nichts direkt mit dem Problem zu tun. Oder vielleicht doch ein bisschen?

Nach kurzer Problemsuche stand fest, dass der Schwimmer im Vergaser mit Benzin vollgelaufen war. Das war für *Christoph* an sich nichts Neues, aber er hatte den Fehler schon vor ein paar Tagen repariert. Als es sich den Schwimmer genauer ansah, entdeckte er Schleif- und Feilspuren an seiner Lötstelle. Es stellt sich dann sofort heraus, dass *Jules*, ein weiterer *PUCH*-Fahrer der gleichen chaotischen Kategorie, in bestem Glauben *Christoph* einen Gefallen zu tun, die Lötösen an der repariert Stelle abgeschliffen hat. Er hatte befürchtet, dass der Schwimmer durch den dicken Löttauftrag zu schwer werden würde, womit er ja nicht ganz Unrecht hatte. Aber er hatte des Guten zu viel getan und so war der Schwimmer nun wieder undicht.

Michi fuhr mit dem Schwimmer im Gepäck ein paar Kilometer in das nächste Dorf (*Erdweg*) zurück und kam ca. eine Stunde später mit dem reparierten Teil wieder. Nach zwei weiteren Stunden waren wir in *Oberbechingen* und schlugen unsere Zelte auf.

Was es da für mich alles zu sehen gab. Da war neben der fantastischen *IMME* auch mein Traum-Motorrad, eine *R75*, das Wehrmachtsgespann ausgestellt.

Die *R75* war von Anfang an mein Traummotorrad. Ich hatte mir sogar schon das Werkstatt-handbuch besorgt, da ich irgendwann ein solches Motorrad mein Eigen nennen wollte. Da ich mir die 12.000.- bis 16.000.-DM für das Gespann noch nicht leisten konnte hatte ich mich erst einmal mit einem Revell Bausatz zufrieden gegeben. In *Oberbechingen* platze mein Traum wie eine Seifeblase. Als ich die *R75* zum erstenmal laufen hörte war ich über den Sound so enttäuscht, dass ich von da an nie mehr ernsthaft daran gedacht habe mir eines zuzulegen. Das Wehrmachtsgespann hörte sich eher wie ein *VW Käfer* an, als wie ein 750 ccm Motorrad.

Während des Treffens lies mich *Michi* mal mit seinem *Horex*-Gespann fahren. Aus Furcht vor einem Unfall haben wir die Probefahrt auf einem Feldweg verlegt. Mal davon abgesehen, das die Spur des Gespanns total verstellt war und es sakrisch nach rechts gezogen hat ist alles gut verlaufen. Ich muss aber gestehen, dass es mich zu diesem Zeitpunkt nicht recht überzeugt hat. Solofahren war halt doch schöner. Diese Einstellung sollte sich aber später noch ändern.

Axel hat Geburtstag (14.08.1981) ca. 550km

Meine erste größere Fahrt mit meiner neuen Freundin *Gudrun* führte nach Stuttgart. Mein Jugendfreund *Axel* feierte seine 25ten Geburtstag.

Axel wohnte zusammen mit drei weiteren Bekannten in einem schönen Herrschaftshaus an den Hängen *Stuttgarts*. Am frühen Freitagnachmittag ging es los. Über *Fürstenfeldbruck*, *Mindelheim*, *Memmingen*, *Biberach*, *Reutlingen* ging es nach *Stuttgart*. An einer Steigung nach *Biberach*, hörte ich erste seltsame Geräusche, die von unten empor drangen. Es hörte sich gar nicht gut an. Ein Halt an einem Parkplatz brachte keine neue Erkenntnis. Wir fuhren zwar weiter, aber ich hatte immer ein Ohr in Richtung Motorengeräusch gerichtet.



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



Mit einigen „*Sorgenfalten im Bauch*“ und „*Grummeln auf der Stirn*“ sind wir aber doch noch bis *Stuttgart* gefahren. So gegen 8:30 waren wir dort.

Gleich am nächsten Morgen, machte ich mich auf die Suche nach dem unbekanntem Geräusch. Meine Vermutung war ein gebrochener Kolbenring. Das hieß also den Zylinder abnehmen. *Gudrun* half mir dabei. Sattel abschrauben, hintere Tank-befestigung lösen, Ventilabdeckung herunter nehmen und den Auspuff lösen. Dann die beiden Ventilhebel mit je zwei Schrauben lösen damit man an die vier Zylinderkopfschrauben herankommt. Nachdem der Kopf abgenommen war, mussten wir nur noch die vier Zylinderfußschrauben entfernen und den Zylinder vorsichtig nach oben ziehen. Natürlich haben wir nicht vergessen die Motoröffnung mit Lumpen abzudecken, dass keine Kolbenringteile hinein fallen können.

Zu meiner Überraschung (*und auch Erleichterung*) war aber alles in Ordnung. Die Erkenntnis, dass es nicht defekte Kolbenringe waren, half mir zwar auch nicht weiter, aber zumindest musste ich nicht auf die Suche nach Ersatzringe gehen, was mir in *Stuttgart* einige Schwierigkeiten bereitet hätte. So beschlossen wir alles wieder zusammen zu bauen und später nach dem Problem zu suchen.

Der Zusammenbau auf der Strasse ohne die geeigneten Hilfsmittel erwies sich als etwas schwierig. Damit der Zylinderfuß über den Kolben rutschte mussten die drei Kolbenringe bis auf wenige 10tel Millimeter zusammengepresst werden. *Gudrun* übernahm den Job. Während ich vorsichtig den Zylinderfuß nach unten schob, presste sie mit bloßen Fingern Ring für Ring zusammen. Nach erfolgreicher Zusammenarbeit hatte sie böse Schnittwunden durch die scharfkantigen Abstreifringe an ihren Fingern. Es kamen aber keine Klagen deswegen, sondern nur weitere Fragen, was es denn sonst noch sein könnte.

Heute bin ich überzeugt, dass diese Situation für mich ein Schlüsselerlebnis war. Mit einem Menschen, der diese Tortur ohne Meckern hinnahm, mit dem könnte ich auch eine lange und intensive Beziehung eingehen. „*Quod demonstrantum erat*“ Ich bin noch heute (2023), 41 Jahre nach dieser versuchten Reparatur mit dem Mädchen zusammen und seit 39 Jahren glücklich verheiratet.

Wir genossen dennoch den Samstagabend mit Grillen und illustrier Gesellschaft. Am Sonntagmorgen machten wir uns wieder auf den Heimweg. Zuerst lief es ganz gut. Das unbekannte Geräusch war nicht mehr so dominant. Aber nach ca. 10km wurde es wieder sehr laut und auch das Schalten ging schwerer. An einer Tankstelle kurz nach *Stuttgart* hielt wieder an und macht *Gudrun* klar, dass ich so nicht zurück nach *München* fahren kann. Diesmal überprüfte ich den Ölstand in Motor und Getriebe. Der Motor war okay, aber das Getriebe schien mir ziemlich trocken. Mangels Getriebeöls, kippte ich einfach etwas Motorenöl (*HD30*) nach. Schon nach den ersten Metern zeigte es sich, dass die *BMW* wieder wie früher schnurrte. Kein Klappern und krachen mehr. Ich hätte mich in den Hintern beißen können. Welch Aufwand haben wir betrieben, den halben Motor zerlegt und dann war es nur ein trockengelauenes Getriebe! Aber wer weis, wozu dies gut war. Zumindest habe ich gesehen, dass sich mein „*Spatzerl*“ überhaupt nicht Eifersüchtig war und sich nicht vor Ölfinger und zerschnittenen Fingerkuppen scheut, wenn es um die Instandhaltung meiner alten Liebe geht.

Die restliche Heimfahrt verlief dann ohne nennenswerte Zwischenfälle.



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



Veteranenrennen Salzburg, August 1981 **ca. 300km**

Die zweite größere Fahrt mit *Gudrun* ging nach *Salzburg* zum alljährlichen Veteranenrennen auf dem Ring. Wir waren mit meinen Freunden vom Motorradstammtisch in *München* verabredet. Da ich und *Gudrun* von ihrer Wohnung in *Erding* aus losfuhr, trafen wir uns jedoch erst am Salzburgring. Für *Gudrun* war es der erste Kontakt mit den Chaos-Brüdern vom Stammtisch.

Mit von der Partie waren, *Michael* auf der *Horex*, *Klaus* auf seinem *Goggo* Roller, *Joe* unser Benjamin in der Gruppe, der noch kein eigenes Fahrzeug hatte, fuhr bei *Uli* auf der *Triumph* mit. In Traunstein holten sie *Goofy* mit seiner *NSU Max* ab.



Der Roller von *Klaus* wurde generell nur *Kartoffelsack* genannt, weil er mit seiner ausladenden Verkleidung eben wie ein gefüllter Sack aussah. *Michi* hat sich in *Salzburg* mit seiner *Horex* spontan zum Rennen in seiner Klasse angemeldet und hat sich dabei beachtlich geschlagen. Ich habe mit meiner Super-8 Kamera das Renngeschehen festgehalten und dabei den Rennlärm auf eine Kassette aufgenommen. Beides, der Film und die Tonaufnahmen haben die Zeit überstanden. *Joe* hat seit ca.1985 die Obhut der Kassette übernommen. Bei Treffen legt er sie ab und zu, zur Freude der damaligen Teilnehmer in seinen Recorder.

Auf der Heimfahrt sind wir alle zusammen über *Traunstein* gefahren um *Goofy* nach Hause zu begleiten. Zunächst hatte *Michael* ein paar kleinere Probleme mit losvibrierten Teilen an seiner *Horex*. Nach kurzer Reparaturpause ging's weiter.

Gudrun saß bei *Klaus* auf dem *Goggo*, als bei dem Roller das Benzin knapp wurde. Eine Tankstelle war nicht in Sicht, so musste *Klaus* jeden Tropfen nutzen der im Tank war. Um den Vergaser mit den letzten Resten zu versorgen, musste er seinen Roller von Zeit zu Zeit schräg legen, damit die Schwimmerkammer wieder mit Benzin geflutet werden konnte. Dazu mussten er, sowie *Gudrun* jedes Mal aufstehen und während der Fahrt den Kartoffelsack zur Seite neigen. Es sah aus wie eine zirkusreife artistische Einlage. Aber es half und reichte bis zur nächsten Tankstelle.

Dann fing meine *BMW* an Zicken zu machen. Da es inzwischen schon dunkel war, fuhren wir mit Licht. Die Ladekontrollleuchte glimmte vor sich hin. Könnte mal wieder der Regler sein, war's aber nicht. Nach einigen Minuten war offensichtlich kein Ladestrom mehr vorhanden, denn nun wurde auch das Abblendlicht schwächer. Wir machten unter eine Straßenlaterne halt. Mit Hilfe der Scheinwerfer habe ich die Kohlen getauscht, wie ich es in der letzten Zeit schon öfter habe machen müssen. Es wäre nun übertrieben zu sagen „*ich kann das schon im Schlaf*“ aber, auffallend war es schon, wie oft ich die Kohlenbürsten wechseln musste. Es war alles eine Folge meiner Reparatur 1 Jahr zuvor, als ich auf meinem Weg nach *München* in *Tübingen* mit Reglerbrand liegen geblieben bin. Damals hatte ich mir u.a. auch die Lauffläche des Ankers abdrehen lassen. Die Werkstatt hatte aber nicht sauber zentriert und somit eine Unwucht in den Kollektor gedreht, so dass nun die Kohlen sprangen und dabei Funken sprühten und sich sehr schnell aufrieben.



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



Aus Sicherheitsgründen, hat sich *Klaus* entschlossen *Gudrun* und mich mit nach *Erding* zu begleiten. Und das war gut so! Unterwegs fiel die Elektrik erneut aus. Meine Batterie war so leer gelutscht, dass wir das Licht ausmachen mussten. *Klaus* eskortierte uns bis nach Hause und blieb auch noch über Nacht, da es nun schon in Richtung Mitternacht ging.

Was für einen Eindruck musste dieser Ausflug auf *Gudrun* gemacht haben? Offensichtlich nicht den allzu schlechtesten.

Wir waren zwar ein chaotischer, langhaariger Haufen, unsere Fahrzeuge benötigten ständige Pflege und Zuspruch, aber wenn es darum ging sich zu gegenseitig zu helfen, dann gab es keine Diskussionen. Wir alle haben noch viele gemeinsame Ausfahrten gemacht und sind bis heute (2022) ein mehr oder weniger engem Kontakt, blieben gute Freunde und treffen uns weiterhin ca. einmal pro Jahr bei irgendeiner Gartenfete. Den Stammtisch mit dem monatlichen Treffen gibt es ebenfalls noch.

Oberbechingen 1982 ca. 300km

In diesem Jahr wollten wir, d.h. der Münchner Motorradstammtisch, wieder in *Oberbechingen* treffen. Diesmal haben wir, *Gudrun* und ich, uns in *Kleinberghofen* mit *Joe* und *Gerold* verabredet. *Joe* war damals noch nicht 18 und kam deshalb mit seine grünen „Frosch“, eine grasgrün angestrichenen *Vespa* Roller. Dieser Roller war aber auch nicht mehr das neueste Modell und hatte so seine Macken. Ab und zu verlor er an Leistung und dann musste die „Flöte“ gereinigt werden. Keine 20km nach dem Treffpunkt war es mal wieder soweit. *Joe* war aber gut darauf vorbereitet. Schraubenzieher raus, Schalldämpfer abgeschraubt, Staurohr herausgenommen und ein paarmal geklopft und durchgeblasen, so dass der Russ herausfiel. Schnell wieder zusammengebaut und schon nach wenigen Minuten ging es weiter.

Als wir in *Oberbechingen* ankamen waren die anderen schon da. *Michi* und *Christoph* waren diesmal mit ihrem Nachkriegs *DKW Coupe* und nicht mit den Mopeds unterwegs. Das Treffen verlief im Großen und Ganzen wie das des Vorjahres.

Da ich nun aber schon meine unrestaurierte *NSU 601 TS* hatte, hoffte ich wertvolle Kontakte zu einem bekannten *NSU* Sammler machen zu können. Herr *Motzke* *NSU* Teile-Händler und, in Veteranenkreisen bekannt wie ein bunter Hund, sammelte *NSU*. Davon speziell alles was mit der Post zu tun hatte. Er war mit einem *NSU 501T* Gespann (*Bj. 1929*) auf dem Treffen. Da an diesem Fahrzeug schon recht viele Teile identisch mit meinem 35er Model waren, habe ich mir einige Detailbilder gemacht. Sie sollten mir bei meiner Restaurierung helfen.

Ich startete mehrer Versuche mit ihm in Gespräch zu kommen. Aber er war wie die meisten Vertreter der Veteranenszene, er hörte am Liebsten sich selber reden und ging auf keine meiner Fragen richtig ein. (*ich gehöre vielleicht auch zu dieser Spezies?*) Was für mich noch schlimmer war, war der Umstand, dass er mitten im Satz abbrach, um sich anderen Bekannten zu zuwenden. Er lies mich einfach links liegen. So war ich erst einmal für die Restaurierung meiner *NSU* auf mich selber gestellt.

Die *BMW* lief zu diesem Zeitpunkt wie ein Uhrwerk und so gibt es in diesem Bezug nichts über Reparaturen zu berichten.



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



Florenz Ostern 1982

ca. 1500km



Nachdem das Motorradtreffen 1981 in *Florenz* so toll war. Haben wir, d.h. *Klaus* und ich, am Stammtisch kräftig Werbung gemacht. So waren wir im folgenden Jahr eine recht ansehnliche Truppe.

Ich hatte über Winter ein „*Pflegekind*“ angenommen. *Ralph*, hat mir seine *BMW R25* mit *Steib LS200* zum Fahren in der kalten Jahreszeit über-

lassen. Er war technisch nicht sehr versiert und wollte bei schlechtem Wetter sowieso nicht fahren. Also habe ich ihm jedes Frühjahr sein Gespann wieder auf Vordermann gebracht. Dafür durfte ich es im Winter nutzen. Ich traf *Ralph* an einer Kreuzung beim Waldfriedhof in *München* im Februar 1980 zum ersten Mal. *Ralph* hat am Straßenrand an seinem Gespann gebastelt und ich, mit der *R24* unterwegs, habe angehalten um zu fragen ob ich ihm helfen könne. Es stellte sich dabei heraus, dass ihm Tags zuvor der Sprit ausgegangen war. Da es spät in der Nacht war, hat er sein *BMW* Gespann stehen lassen und ist mit der Tram nach Hause gefahren. Tags drauf, also jetzt als ich ihn traf, wollte er Benzin nachfüllen und stellt dabei fest, dass über Nacht ein paar s.g. „*Witzbolde*“ den Lenkungsdämpfer inkl. Reibscheibe abgeschraubt und weggeworfen hatten. Die Teile hatte er glücklicherweise in der Nähe im Gras verstreut wieder gefunden, aber wusste nun nicht genau, ob sie komplett sind und wie sie montiert werden. Für das Fahren mit dem Gespann ist diese Einrichtung äußerst wichtig, da sie das flattern der Gabel verhindert. Ich konnte ihm zum Glück helfen. Bei dieser Gelegenheit erzählte er mir von einem monatlichen Stammtischtreffen, das in dem ich auch *Klaus* zum ersten Mal traf.

Wie gesagt, *Ralph* hat mir sein *R25* Gespann überlassen. Damit konnte ich nun für die *Florenz Tour* auch meine „*Freundin*“ *Gudrun* mitnehmen.

Wir trafen uns bei *Michi*, der uns das erste Stück mit seinem *Horex* Gespann begleitete. Wir, das waren *Klaus, Michael, Gerold, Matti, Franz, Uli, Andi, Wolfgang* und *Yogi* und natürlich ich mit *Gudrun*. *Matti* fuhr unsere *R24*, da er kein eigenes Motorrad besaß. Wenn ich mich recht erinnere, fuhr *Franz* eine deutsche *250er Trimuph*, die unrestauriert war. Was sie aber zum unverwechselbaren Objekt machte, war der festinstallierte Einkaufskorb auf dem vorderen Kotflügel..

Die erste Etappe sollte zum *Gardasee* gehen, wo wir planten auf der Promenade in *Torbole* zu übernachten. Wie nicht anders zu erwarten, war *Michi* noch nicht fertig und hat noch an seiner *Horex* gebastelt. Mit erheblicher Verspätung ging's dann los. Der erste Stop war die nächste Tankstelle, da *Michi* vergessen hatte zu tanken. Doch dann ging richtig los. Unsere Tour ging zunächst





Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



zum *Kochelsee*. Dort hat sich Michi dann von uns verabschiedet und fuhr wieder nach München zurück. Wir fuhren weiter zum *Zillerberg* mit seinen berühmten 17% Gefälle. Dann weiter nach Innsbruck und die Brenner-Talstraße rauf auf den Pass. In einer scharfen Rechtskurve vor *Matrei* unterschätzte ich die Geschwindigkeit des Gespanns gewaltig. Plötzlich kam der Seitenwagen ohne Vorwarnung hoch. Ich hatte gerade mal ein paar Monate Gespannerfahrung und das war offensichtlich noch zu wenig um alle Situation richtig einzuschätzen. Das Adrenalin schoss in meinen Körper. Die grauen Zellen arbeiteten auf Hochtouren. Ich konnte in diesem Moment nicht gegenlenken, da ich sonst auf die Gegenfahrbahn gekommen wäre. Mir kamen mehrere Autos entgegen. So nahm ich blitzschnell das Gas weg und lehnte mich so gut wie es ging in Richtung Seitenwagen. Irgendwie bin ich entlang der Mittellinie mit dem Beiwagen in der Luft, um die Kurve gezirkelt. Ich war in Sekunden klitsch nass geschwitzt. Mein Herz klopfte mir im Hals. Ich benötigte eine ganze Weile um mich wieder zu beruhigen. Nicht auszudenken was geschehen wäre wenn ich den Beiwagen nicht wieder auf den Boden bekommen hätte.

500m vor dem Brennerpass, musste *Michael* mit seiner *Horex* an einem kleinen Parkplatz anhalten. Seine Elektrik hatte schlappgemacht und die Batterie wurde nicht mehr geladen. Viele Ideen und Hinweise wie man es reparieren könnte wurden gemacht. Nur *Michael* war sich sicher, dass er das Problem auf der Straße, mit den vorhandenen Hilfsmitteln, nicht lösen kann. Wir anderen versuchten ihn zu Überzeugen, dass er mit uns weiter fahren solle, damit wir das Problem in einer Werkstätte in Italien beheben können. Darauf wollte er sich nicht einlassen. So drehte *Michael*, am frühen Nachmittag um und fuhr zurück nach *München*. Wir setzten nun, schon mit mehren Stunden hinter unserem Zeitplan, die Reise fort.



Später, während des Treffens in *Florenz* trafen wir ein paar Kieler Motorradfahrer. Einer von ihnen hieß *Benno* und fuhr eine *Yamaha 500*. Sie erzählten uns, dass bei Kufstein an der Grenze, einen nachtblindem *Horexfahrer* getroffen hatten, der bei strömenden Regen an seiner Motorradelektrik rumgeschraubt hat. Das konnte nur *Michael* gewesen sein. Irgendwie hatte er es aber dann dennoch geschafft sich in der Nacht noch bis nach *München* durchzuschlagen

Wir kamen erst bei Dunkelheit in *Torbole, Gardasee*, an. Dort schlugen wir, sicherheitshalber, die Zelte nicht auf der Promenade, sondern im noch nicht eröffneten Bungalowpark (*Europark*) auf, in dem mein Bruder im Sommer seine Windsurfschule betrieb. Das Tor am Park war offen, so dass wir nicht über den Zaun steigen mussten.

In der Früh nach dem Frühstück trennten wir uns in zwei Gruppen, *Gerold, Ulli* und seine Freunde, also alle mit moderneren Fahrzeugen, fuhren voraus. Wir wollten uns gegen Mittag am Rande der Abruzzen zum Mittagessen treffen. Irgendwie haben wir uns aber dann doch aus den Augen verloren. So fuhren *Klaus, Matti, Franz* und ich mit *Gudrun* alleine weiter. Wir haben diesmal eine andere Route gewählt als im Jahr zuvor, als wir nach dem *Florenz-Treffen* weiter nach *Griechenland* fuhren.



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



In *Florenz* haben wir dann den Rest der Meute wieder getroffen. Der *MOTO Club Firenze* hatte für das Treffen das alte Schwimmbad am *Hippodrom* gemietet. Dort haben wir dann unsere Zelte aufgestellt.

Am nächsten Tag sind wir zur gemeinsamen Rallye aufgebrochen. Dieses Mal war es kein Massenstart, wie im Jahr zuvor, sondern jeder hatte den Streckenverlauf mit eingezeichneten Kontrollposten bekommen, die bis zu einem bestimmten Zeitpunkt erreicht sein mussten. Es lag in der Natur der Sache, dass ich mit dem *BMW R25* Gespann eine etwas langsamere Gangart hatte, als die Solomaschinen. Zur Mittagszeit verabredeten wir uns aber auf einen Punkt, der in etwa bei der Hälfte der Gesamtstrecke lag.

Es säumten viele Leute den Straßenrand und winkten uns freudig zu. Sogar Kleinkinder auf dem Arm ihrer Eltern mussten uns, mit handgreiflicher Unterstützung zuwinken. Es war ein schönes Gefühl soviel Begeisterung zu erleben. Etwa nach dem ersten Drittel der Tage-



Start in Florenz

setappe, winkte uns *Franz* in einem kleinen Ort vom Straßenrand zu und zeigt uns an, dass es Probleme gab. Als wir hielten sahen wir *Matti* mit unsere *R24* stehen. Neben *Uli* und *Kirsten* waren auch noch *Klaus* und *Andi* dabei. Irgendwas mit dem Antrieb war nicht in Ordnung. Ich packte mein Werkzeug aus dem Beiwagen aus und zerlegte den Hinterradtrieb von dem ungewohnte Geräusche ausgingen. Sogleich fiel mir eine Mutter entgegen. M10x1 aber nur 3mm stark. Sie sollte ein Zahnkranz fest auf der Welle halten. Normalerweise wird sie mit einem Blech gegen aufdrehen gesichert, aber das hat hier offensichtlich nicht funktioniert. Bei dem Versuch die Mutter wieder fest zu ziehen, stellte sich nun heraus, dass ihr Gewinde abgeschliffen war und sie durchdrehte. Nun war guter Rat teuer! Ostersonntag 13:00h in einem kleinen italienischen Ort mit geringsten Sprachkenntnissen. *Kirsten* und *Uli* habe sich mit der alten Mutter in der Hand auf den Weg gemacht, um irgendwo eine Ersatz aufzutreiben. Nach weniger als einer Stunde kamen sie wieder. Freudestrahlend überreichten sie mir die neue Mutter.

Sie hatten Glück und trafen in einer geschlossenen Tankstelle noch den Besitzer an, der sich gerade anschickte Siesta zu machen. Ich weis nicht genau wie *Kirsten* und *Uli* es angestellt haben, jedenfalls hat der Werkstattbesitzer im weißen Sonntagsstaat in seiner Werkstatt nach einer M10x1 Mutter gesucht, und sie auf die entsprechende Stärke zurechtgesägt. Gerüchte sind im Umlauf, dass *Kirsten* nach einer „*Mamma*“ gefragt haben soll. Das Ganze hatte übrigens keine einzige Lira gekostet.

Für uns war es nun zu spät noch mit der Rallye weiter zu machen, so entschlossen wir uns außer Konkurrenz auf der Rallyestrecke langsam wieder in Richtung Zeltplatz, d.h. *Florenz*



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



zu fahren. Kurz vor *Florenz* habe wird dann noch bei einem gemeinsamen Abendessen in einer Pizzeria, den glücklichen Ausgang der Reparatur gefeiert.

Gudrun und ich sind dann tags drauf mit *Klaus*, *Matti* und *Franz* wieder gemeinsam über die Landstrassen nach Hause gefahren. Die anderen blieben noch länger, oder haben die Autobahn gewählt. Unterwegs ist bei *Franz* die hintere Auspuffhalterung gebrochen. Da haben wir kurzerhand, mein *Tesa*-Gewebeband um Auspuff und Rahmenrohr gewickelt und fertig war diese Reparatur. Ich glaube diese provisorische Halterung hatte *Franz* ein Jahr später immer noch an seiner *Triumph*.



Rückfahrt mit Franz

Kurz vor *Sterzing* hat uns eine *XT500* mit Kieler Nummer überholt. Auf dem Beifahrersitz saß *Benno*, unser bekannter vom *Florenzer* Treffen. Er hatte eine Kamera am Anschlag und fotografierte uns während der Fahrt. In *Sterzing* musste ich nochmals tanken, dann ging es die letzte Steigung zum Brennerpass hoch. Inzwischen ist es empfindlich kalt geworden und *Gudrun* hat sich so gut eingemummelt wie es nur ging. Es hatte auch schon leichter Schneefall eingesetzt, aber die Straßen waren noch frei.

In der S-Kurve ca. 3km vor der Grenze, sah ich *Benno* mit gezückter Kamera hinter der Leitplanke stehen. Ich wusste sogleich, dass er nur auf uns gewartet hat. Also habe ich vor der Kurve etwas mehr Gas gegeben als notwendig und habe mich showmäßig auf die Bei-

wagenseite gelehnt. Dazu musste ich allerdings ein Lenkerende loslassen, was das Ganze spektakulärer aussehen lässt. Es war aber gewiss nicht beabsichtigt den Beiwagen abheben zu lassen. Trotz aller Gewichtsverlagerung konnte ich aber dies nicht vermeiden.

So entstand ein spektakulärer Schnapsschuss.

Minutenspäter, an der Grenze zu *Österreich* haben wir auf *Benno* kurz gewartet. Er hat uns



Benno's geniales Brennerfoto

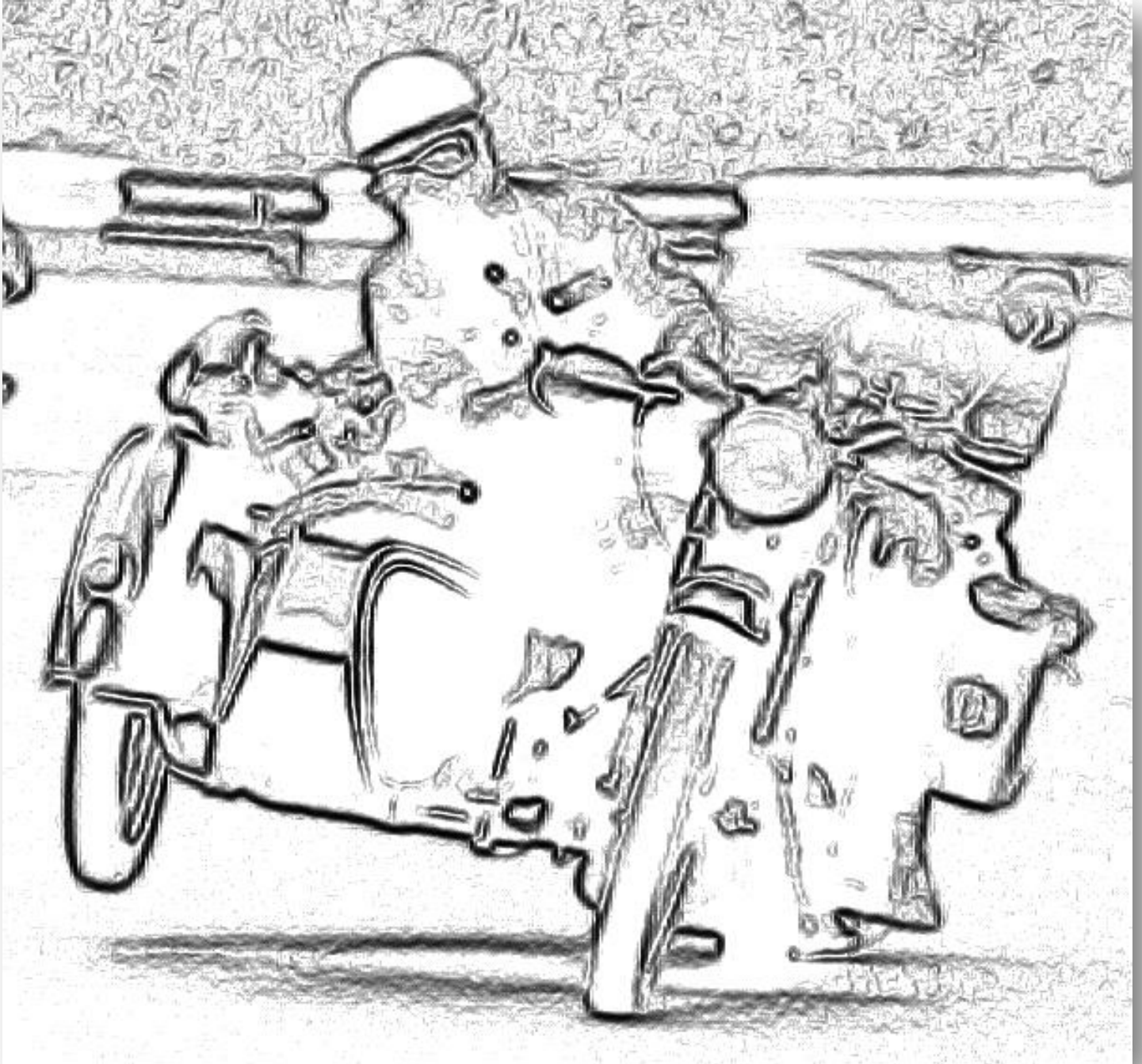
versprochen das Bild zu schicken. Ein paar Monate später, kam es tatsächlich-



Repara-Touren Teil IV
Münchner Jahre 1981 - 1985
Martin Hofmann
1974 – 2023



Es ist seither eines meiner Favoriten-Bilder. Deshalb wurde es für mich auch ein Objekt für graphische Spielereien.



Alles in allem waren die ca. 1500km ohne große Probleme mit *Ralfs* Gespann verlaufen. Das sollte sich jedoch 1983, im darauf folgenden Jahr, ändern.



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



Florenz Ostern 1983

ca. 1800km



Natürlich wollten wir uns auch in diesem Jahr wieder in *Florenz* treffen. *Klaus* und ich hatten aber vor, zusammen mit *Gudrun* im Beiwagen, vorher noch nach *Monte Carlo* und dann die *Via Aurelia* an der *Adria* entlang nach *Florenz* zu fahren. Dafür nahmen wir uns Urlaub und fuhren eine ganze Woche früher los.

Klaus hatte im seines Geologiestudiums für die Woche nach Ostern eine Exkursion auf *Elba* belegt.

Von *Florenz* aus wollte er mit seinem Moped gleich weiter nach *Elba* fahren.

Klaus hatte inzwischen auch einen Seitenwagen an seine *Triumph BDG* montiert. Das erleichterte das Packen wesentlich.

Gudrun und ich fuhren diesmal mit der *R24* an die ich Ralfs Beiwagen montiert hatte. Die vordere, untere Aufnahme des Dreipunktanschlusses lag etwas ungünstig und der vordere Seitenwagenanschluss ließ sich nicht verstellen. So kam es dass der Beiwagen nicht optimal ausgerichtet werden konnte. Die Folge war eine wesentlich zu starke Vorspur. Das Gespann lies sich zwar gut fahren, aber das Beiwagenrad radierte gewaltig auf der Straße. Dieser Umstand, und dass die *R24* eigentlich nicht für Beiwagenbenutzung gebaut war, sollte mir noch einigen Ärger bereiten.

Das ich bei dieser Fehlerhaften Einstellung den TÜV Eintrag bekommen habe, habe ich einem gutmütigen Ingenieur vom TÜV Erding zu verdanken. Mit einem Brief von *BMW* gewappnet, in dem erwähnt wurde, dass die Post in den 50er das Modell *R24* mit Lastenbeiwagen gefahren hat, startete ich den Versuch.

Der technischen Prüfung der Anschlüsse war okay. Nun sollte noch der Bremstest folgen. Dazu hatte der recht misstrauische Prüfer einen seiner Kollegen aufgefordert in den Beiwagen zu sitzen um das Gesamtgewicht und damit die Schubkraft zu erhöhen. Nach einem kurzen Anlauf bremste er. Das Hinterrad blockierte. Dasselbe dann noch mal mit der Vorderradbremse. Die Wirkung war wie erwartet – schwach, oder besser gesagt – nicht existent! Er dreht um und bremste noch einmal. Das gleiche Ergebnis. Er schüttelte vehement den Kopf. Ich sah schon meine Felle davon schwimmen. Er kam aber nicht dazu mir seine Zweifel zu erklären, da er von einem dritten Kollegen ans Telefon gerufen wurde. Der Prüfer im Beiwagen meinte, während wir auf den Chef-Ingenieur warteten, dass mit der Bremse nicht viel los sei. Ich versuchte ihm zu erklären, dass 1949 die Bremsen nicht besser waren und dass... und, und, und.... Ich redete wie ein Buch. Nach ein paar Minuten rief der Chef-Ingenieur von der Bürotür, dass er jetzt einen wichtigen Termin hätte und sein Kollege soll die Abnahme fertig machen. Nun habe ich mich in den Beiwagen gesetzt, während der zweite TÜV Beamte den Bremstest wiederholte. Hinterradbremse – okay, Vorderradbremse – okay. Woher kommt nun die plötzliche Wirkungssteigerung? Von dem Beiwagen aus habe ich gemeint zu sehen, dass er das Fußpedal zur Unterstützung der vorderen Bremse eingesetzt hat. Als er mir die Papiere mit dem TÜV Stempel übergab, murmelte er so was wie „lassen sie sich mit diesem Gespann hier nie wieder sehen“. Ich hab's im gedankt und auch befolgt.



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



Nun zurück zu unserer Reise nach *Monaco* und *Italien*. Da wir diesmal nur zu dritt waren, gab es nur wenig Verzögerung und wir sind eigentlich recht pünktlich losgefahren. Alles lief gut, bis wir am *Kochelsee* ankamen. Da fuhr *Klaus* plötzlich an die Seite und stieg ab. An seinem Gespann war die vordere, obere Verbindung seines Vierpunktanschlusses gebrochen. Er konnte zwar auch mit drei Anschlüssen fahren, aber die Stabilität war dadurch doch beeinträchtigt und deshalb haben wir bei der nächsten Tankstelle haltgemacht und nach einer Ersatzschraube gefragt. Glücklicherweise war eine Schraube in ausreichender Länge und Stärke auffindbar. Nach einer Stunde waren wir schon wieder unterwegs.

Am *Ziller Berg* mit seinen 17% Gefälle fuhr *Klaus* voraus. Mit dem Wissen um meine schwachen Bremsen, habe ich im zweiten Gang den Motor dazu benutzt meine Geschwindigkeit zu reduzieren. Als ich am Fuß des Berges ankam, hat *Klaus* schon neben seiner Triumph auf uns gewartet. Zu meiner Überraschung erzählte er mir, dass sein Gaszug gerissen sei. „*Du meinst wohl den Bremszug*“ verbesserte ich ihn. Nein, es war der Gaszug! Damit sein Zweitaktmotor geschmiert wird, musste, er trotz des Gefälles, ab und zu Gas geben. Durch das Benzin-Ölgemisch werden dadurch sowohl die Lager als auch der Kolben geschmiert. Hätte er das nicht getan, dann wäre die Gefahr eines Kolbenklemmers sehr groß gewesen. Nach weiteren 20 Minuten hatten wir einen Ersatzzug montiert und konnten weiter gen Süden tuckern.



Kochelsee - Anschlussbolzen gebrochen

Hinter der Grenze, zwischen *Sterzing* und *Brixen* ging dann der Motor meiner *BMW* aus. Kein Zündfunke mehr! Die Suche nach der Ursache dauert etwas, aber wir haben sie gefunden. Das Zündkerzenkabel war auf der Zündspulenseite lose. Das Kabel ist bei der *BMW* angelötet und nun mussten wir uns etwas einfallen lassen, wie wir ohne LötKolben,

dies am Straßenrand bewerkstelligen können. Wir benutzten unser Propangaskocher und einen Schraubenzieher, den wir über der Flamme erhitzen, Es funktionierte.



Sterzing – Zündkabel abgefallen

Nach einer guten Stunde ging's weiter. Doch nun sollte sich der Ärger häufen. Nach einer Distanz von ca. 30 km hatte ich den ersten Kolbenklemmer. Ein kurzes Rollen mit gezogener Kupplung, kühlte den Zylinder soweit ab, dass der Motor sofort wieder ansprang, als ich wieder einkuppelte. Einpaar km später das gleiche Spiel.

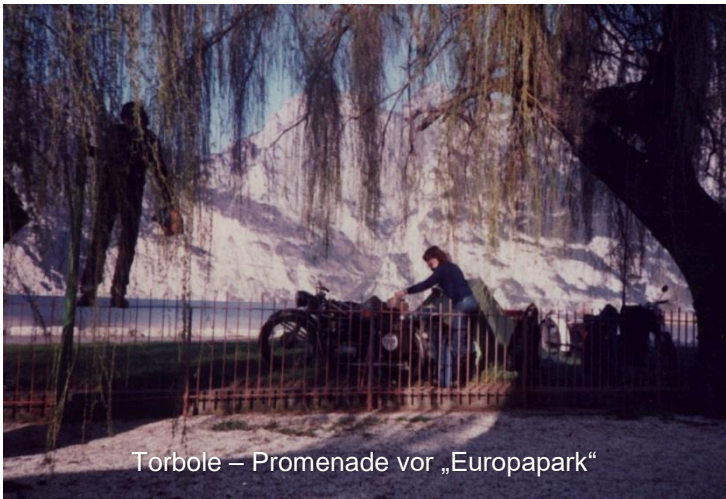


Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



Nach dem dritten Klemmer hielten wir an und berieten was der Auslöser sei. Wir waren etwas ratlos. Langsam fuhren wir weiter. Ca. 10 km vor dem *Gardasee*, unserem Etappenziel für den ersten Tag, musste ich anhalten, da nu fast kein Vorwärtskommen mehr war. Ein Klemmer jagte den Nächsten. In einer Bar bei *Rovereto* machten wir eine weitere Stunde Pause, um den Motor komplett abkühlen zu lassen und weitere Ideen zu sammeln, warum nun die Klemmer so gehäuft auftraten. Ich kontrollierte die Zündung, die nach meinem Ermessen aber exakt eingestellt war. Mangels einer OT Anzeige, hatte ich nur die Position der Fixierschrauben zu dem Verstellslotz am Unterbrecher als Maßangabe. Sobald ich ca. 1mm vom Verstell-Slotz sehen konnte, war die Stellung richtig. Also was könnte es noch sein? Die Zündspule vielleicht? Zumindest war dies das letzte was wir in Behandlung hatten. Unsere Reparatur mit dem heißen Schraubenzieher hat ihr u.U. nicht gut getan. Der Plan war, sich noch bis zum *Gardasee* zu „klemmen“ und dort in *Riva* eine neue Zündspule aufzutreiben.



Torbole – Promenade vor „Europapark“

Leichter gesagt als getan. Mit Mühe kamen wir, im Dunkeln und mit mehr als 5 Stunden nach unserem ursprünglichen Zeitplan, im *Europapark – Torbole* an.

Am nächsten Tag, sonnig und warm, bin ich mit *Klaus* auf die Suche nach einer 6V Zündspule gegangen. Nach mehreren erfolglosen Versuchen haben wir endlich ein ausfindig gemacht. Für umgerechnet weniger als 20.-DM war sie ausgesprochen günstig.

Der Einbau erwies sich allerdings als nicht sehr einfach, aber irgendwie haben wir es geschafft.

Nun musste eine Versuchsfahrt her, um sicher zu stellen, dass das Problem nun behoben war. *Klaus* schlug vor eine Tour über den *Lago di Ledro* zum *Passo di Tremalzo* und dann über eine unbefestigte, kleine und mit vielen Serpentinaen gespickte Straße zurück nach zum *Gardasee* zu machen. Auf der Route runter an den See gäbe es auch noch eine Bergsteigerhütte, in der man toll essen könnte, sagte *Klaus*. Das Beste dabei ist, dass die Bezahlung nach eigenem Gutdünken gemacht wird. Das hörte sich gut an und so fuhren wir am frühen Nachmittag los. Anfangs ging's recht gut, doch als es in Richtung Pass ging und die Steigung meiner *BMW* zusetzte, verlor sie mehr und mehr an kraft. Klemmer hatte ich zwar keinen, aber die Reibung des Kolbens war so stark, dass ich die letzten 5km vor dem Pass im ersten Gang fahren musste. Oben am Pass angekommen lag rechts und links Schnee. Die Straße querte sogar einen Skihang, auf dem noch einiger Betrieb herrschte. Wir fuhren zwischen



Passo di Tremalzo



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



den Skifahrern und unter dem Lift durch, aber nach weiteren 100m versperrte uns eine Schranke den Weg. Auf einem Informationsschild konnten wir lesen das die Straße, die zurück zum Gardasee führen sollte, wegen den winterlichen Bedingungen noch geschlossen war. Uns blieb nichts anderes übrig als denselben Weg zurück zu fahren, den wir gekommen waren. *Gudrun* war stinke sauer, dass wir vom warmen *Torbole*, für nichts in die kalten Höhen gefahren waren. Ein zweites Mal überquerten wir den Skihang und ich ließ die *BMW* soweit wie möglich den Berg im Standgas hinunter rollen. Die Rückfahrt machte kein Problem, was mir wieder etwas Mut machte, dass das Problem mit den Kolbenklemmern erledigt war.

Also sollte der nächste Tag uns Richtung *Monaco* bringen. Wir hatte zwar einen Tag Verspätung, aber da war noch genügend Zeit um doch noch rechtzeitig in *Florenz* anzukommen. Am nächsten Tag ging es nach dem Frühstück in Richtung Süden. Wir wählten die westliche Seite des *Gardasees*. Schon nach wenigen Kilometer machte sich der bekannte Leistungsverlust wieder deutlich bemerkbar. Bei einem Restaurant, ca. 5km vor *Limone sul Garda* fuhr ich auf den Parkplatz raus und musste enttäuscht feststellen, das unsere bishe-



Ölpumpen-Check

rigen Bemühungen nicht das gewünscht Ergebnis gebracht hatten. Neue Theorien über die Ursache wurden geschmiedet. Die Zündspule konnte es nun doch nicht mehr sein, da wir ja eine Neue eingebaut hatten. Der Zündzeitpunkt konnte es nicht sein, da ich aus langer Erfahrung wusste wie der Unterbrecher eingestellt sein musste. Was blieb nun noch übrig? Was passiert, wenn die Ölpumpe nicht mehr richtig fördert? Ja, natürlich, das musste es sein! Schlechte Schmierung resultiert in größerer Reibung, was wiederum die Klemmer erklärte. Also ran ans Werk. Das Vorderad haben wir aufgebockt. Eine alte 2

Liter Gurkendose, die wir aus dem Müll des Restaurants gezogen haben fungierte als Öl-Auffangwanne.

Nach einer Stunde hatte ich die Teile der Ölpump in den Händen. Alles schien in Ordnung zu sein. Die Zahnräder und der Antrieb waren einwandfrei. Etwas ratlos bauten wir alles wieder zusammen. Nun war guter Rat teuer. Wir hatten keine Idee mehr was wir sonst noch tun könnten.

Ich entschloss mich die Zündung nun doch noch mal zu prüfen und exakter einzustellen. Bei der genaueren Überprüfung von OT und Zündung viel es mir wie Schuppen aus den Haaren! Der Unterbrecher war total auf Früh gestellt. Die Theorie mit dem 1mm sichtbaren Stellschlitz stimmte zwar, nur dass es das andere Ende des Schlitzes betraf. Die Probefahrt zeigt dann ein eindeutiges Resultat. Meine *BMW* lief wieder wie in alten Tagen. Eine kleine Korrektur die normalerweise nicht länger als 15 Minuten benötigt und nur einen Schraubenzieher benötigt, hat uns 60.-DM und drei Tage gekostet! Ich hätte mich Ohrfeigen können.



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



Inzwischen war es schon früher Nachmittag und der Himmel war bedeckt. So entschlossen wir uns noch eine Nacht in *Riva* zu verbringen. Diesmal habe wir uns in der Jugendherberge eingeknistet. Was für ein Glück! In der Nacht hatte es heftig zu regnen begonnen. In der Früh waren die Schauer noch so stark, dass wir unseren Aufenthalt in *Riva* um einen weiteren Tag verlängerten. *Monte Carlo* und *Via Aurelia* waren nun aber perdue. Bei diesem Umweg, von ca. 650km, hätten wir zeitlich nicht mehr geschafft, rechtzeitig in *Florenz* anzukommen.

Mit vier Tagen Verspätung fuhren wir nun in Richtung *Genua*. Von *Riva* entlang des Westufers nach *Brescia*, *Piacenza*, *Boppio*, *Genua* – so sollte die Tagesetappe sein. In *Boppio* machten wir noch eine Kaffeepause, bevor es ein wunderhübsches Tal hinauf ging. Auf der

anderen Seite ging es hinunter nach *Genua*. Auf halber Höhe musste der Kaffee wieder raus, so machten wir an einem Bildstock eine Pinkelpause. Die Schlucht war an der Stelle sehr tief und steil. *Klaus* stand an der Kante und hat uns gerufen mal zu schauen. Es war unglaublich! Damit meine ich nicht die atemberaubende Schönheit der Schlucht, sondern dass der gesamte Hang übersät war mit ausgebrannten „Ewiger Lichte“ Überall Teelichter mit dem roten Windschutz, soweit das Auge



reicht. Es müssen Hunderte gewesen sein. Offensichtlich war dies die einfachste Art sie zu entsorgen, aber vielleicht stand auch ein religiöser Brauch dahinter. Wie ich die Italiener einschätzte, war es aber eher das Erste.

Am Straßenrand lagen noch ein paar Schneefetzen und der Wind blies unangenehm. Bevor wir zu arg auskühlten fuhren wir weiter. Es waren noch wenige Kilometer bis zum Pass. Ich fuhr wie gewöhnlich voraus. Auf einer langen Geraden, mit mäßiger Steigung ging es gut voran. Die Straße war trotz des sonnigen Wetters in Schattenregionen noch feucht. Am Ende der Geraden war eine scharfe Kurve angezeigt. Wir waren ca. 100m davor, als uns ein mittelgroßer Kleintransporter entgegenkam. Offensichtlich hat der Fahrer seine Geschwindigkeit unterschätzt. Auf jeden Fall hatte der Fahrer nicht mit der feuchten schlüpfrigen Fahrbahn gerechnet. Sein Transporter geriet ins Schlingern. Der Versuch gegenzulenken resultierte in immer größeren Amplituden, die das Heck des Wagens gefährlich weit auf unsere Straßenseite ausscheren ließ. Ich fuhr geistesgegenwärtig soweit nach links wie es die Leitplanke zuließ. Die Schlucht war hier zwar nicht mehr so tief, da wir in der Nähe des Passes waren, aber Leitplanken waren an dieser Stelle doch sehr sinnvoll. Ich sah schon die Breitseite des Transporters auf mich zukommen. Das Heck mit den Schlussleuchten war zu greifen nah. Just auf meiner Höhe, das Pendeln hat inzwischen die gesamte Straßenbreite eingenommen, wurde das Heck wieder auf die Gegenfahrbahn gedreht. Da *Klaus* nur knapp hinter mir fuhr, ward der Transporter schon an uns vorbei, bevor er wieder auf die falsche Fahrbahn rutschen konnte. Mit Herzklopfen bis hinauf zum Hals blieben wir ste-



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



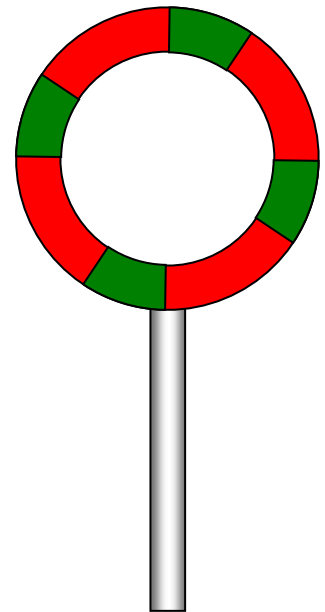
hen. Ein Blick zurück zeigte uns nur, dass der Fahrer sein Fahrzeug nun wieder unter Kontrolle gebracht hat und weiterfuhr, als wenn nicht geschehen wäre. Wir inspizierten den Beiwagen, da ich so nah an der Leitplanke entlang fuhr, nahm ich an, dass die ganze Kotflügelseite verkratzt sein müsste. Auch *Klaus* der hinter mir fuhr war dieser Meinung. Offensichtlich habe ich aber hier Millimeterarbeit geleistet. Nicht der kleinste Kratzer war zu sehen.

Nach ein paar Minuten schimpfen und nach dem sich die erste Empörung und das Herzrasen gelegt hatte, fuhren wir weiter. Kaum um die besagte Kurve gekommen waren wir aus dem Wald und im strahlenden Sonnenschein. Der Schnee war weg und die Straßen waren komplett trocken. Auf dem Weg runter nach *Genua* wurde es zusehend wärmer.

Wir vermieden es in die Stadt reinzufahren, so nahmen wir eine südlicheren Route. *Klaus* erzählte uns bei einem kleinen Zwischenstop im Hafen, dass es eine äußerst interessante Küstenstraße in Richtung Süden gäbe. Sie nutzt die alte Bahnstrecke. Da diese einspurig war, ist es aber nicht möglich sie gleichzeitig in beiden Richtungen zu befahren. Ich fragte mich wie das funktionieren sollte. *Klaus* fand nach kurzem Suchen die Straße. Zwei oder drei Fahrzeuge warteten schon auf die Einfahrt in den ersten Tunnel. Die Regelung wann man reinfahren durfte und wann nicht war denkbar einfach. Vor der Tunneleinfahrt, war ein „Durchfahrt Verboten“ Schild aufgestellt. Der rote Kreis war viermal mit grünen Segmenten unterbrochen. Also dies bedeutete, fünf Minuten Einfahrt und 10 Minuten warten. Ein allgemeine Uhr zu Abgleich habe allerdings ich nicht gesehen. Die Italiener haben offensichtlich viel Vertrauen in die Genauigkeit ihrer Uhren.

Als wir so dastanden und auf unseren Zeitpunkt für die Einfahrt warteten, fuhr ein PKW mit relativ hoher Geschwindigkeit an uns vorbei und verschwand in dem dunklen Loch. Mutig dachte ich. Als aber nur ein paar Sekunden später ein Linienbus aus dem Tunnel uns entgegen kam, da kam ich aus dem Staunen nicht mehr heraus. Was ist mit dem Auto passiert? Die Lösung war, dass ca. 25m nach der Tunneleinfahrt eine Straße rechts abzweigte, welche zu Häusern oberhalb des Tunnels führte. Der Autofahrer macht wohl dieses Harakiriunternehmen öfters.

Unsere Zeit war gekommen und wir fuhren in den Untergrund ein. Diesmal war *Klaus* vor mir. Unsere 6V Funzeln war für diese Umgebung allerdings völlig ungeeignet. Null Tunnelbeleuchtung, keine Katzenaugen, und kohlrabenschwarz. Ich glaube da war noch der gesamte Ruß der Dampflokomotiven zentimeterdick an den Wänden. Unsere Augen hatten sich auch noch nicht an die Dunkelheit gewöhnt. Durch all diese widrigen Umstände fand *Klaus* es am Besten sich an die Rücklichter des vor ihm fahrenden Autos zu heften um schnell und sicher durch zu kommen. Für mich und *Gudrun* blieben dann die blauen Zweitakt-Schwaden und das schwache Rücklicht der *Triumph*. Mein Problem war nur, dass ich die Geschwindigkeit von *Klaus* und seinem Vordermann nicht halten konnte, und so kam es dass ich den Sichtkontakt nach wenigen Minuten verloren hatte. Ich fuhr von da an mehr nach Gefühl, als dass ich was wirklich Gesehen hätte. Natürlich wurde ich dadurch nun auch extrem langsam. Längere und kurze Tunnelabschnitte wechselten sich ab. Irgendwann war aber so finster, dass ich komplett anhielt um mich zu orientieren. Ich erschrak gewaltig, als ich meine Hand nach links ausstreckte und mein Lenkerende nur wenige Zentimeter von der Wand entfernt war.





Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



Mir kam es wie eine Ewigkeit vor und war natürlich die ganze Zeit von der Angst getrieben, dass inzwischen der Gegenverkehr Einfahrt habe. Zwischen zwei Tunneln wartete *Klaus* an einer kleinen Seitenausfahrt. Von dieser Stelle aus hatte man einen fantastischen Blick aufs Mittelmeer. Da dieser Abschnitt eine Sackgasse war und es auch schon zu dämmern begann, haben wir uns kurzer Hand entschlossen hier unser Zelt aufzuschlagen.

Am nächsten Morgen ging es dann weiter in Richtung *Pisa*. Die Serie an einspurigen Tunnel war nach wenigen Kilometer vorbei und wir konnten wieder gelassener an die Sache rangehen. Wir fuhren so lange es ging auf kleine Seitenstraßen. Kurz vor *Pisa* gab es noch einen kleinen Notstop, aber es war nichts Ernsthaftes. Die Motorräder liefen wie (*laute*) Nähmaschinen. In *Pisa* haben wir uns unter die Touristen gemischt. Leider war zu diesem Zeitpunkt der „*Schiefe Turm*“ für Besucher gesperrt, so dass wir uns mit einem Foto vor dem Turm begnügen mussten.



Noch eine paar Mitbringsel für die Lieben Daheim gekauft, und schon hatte wir genug Kultur getankt und waren auf dem Weg nach *Florenz*. Am späten Nachmittag, aber einen ganzen Tag früher als geplant kamen wir im „*Vecchio Bagno*“ beim *Hippodrom*, dem Treffpunkt und Campingplatz für das Motorradtreffen an.

Wir nutzten den Vorteil der Frühankömmlinge und reservierten „*besten*“ Platz für unser Zelt. Natürlich möglichst nahe am Zaun, so dass wir die Ankömmlinge gut sehen konnten. Dadurch werden wir bestimmte keinen unserer Kumpels aus *München* verpassen.

Haben wir auch nicht, aber....

Na ja, was wir bei der Platzwahl für unser Zelt nicht bedacht hatten, war das Geländeprofil. Wir haben unser Zelt an dem tiefsten Punkt des Areals aufgebaut. Dies sollte sich in der



ersten Regennacht als großer Nachteil herausstellen. *Klaus* und ich machten morgens gegen 4:30h gleichzeitig die eine laute Aussage: „*Scheiße!!!*“ Denn wir hatten ca. 1cm bis 2cm hoch Wasser in unserem Zelt stehen. Ohne viele weitere Worte packten wir drei all unser loses Gepäck und warfen es die Beiwagen. Das Zelt, das von allen Seiten mit Wasser versorgt wurde, habe wir kurzerhand etwas höher auf den Hügel gezogen und notdürftig wieder aufgestellt. Wir schnappten unsere nassen Schaummatte und die nassen Schlafsäcke und verzogen uns auf die große überdachte Terrasse Badehauses. Dort waren wir allerdings nicht die Ersten. Es hatte offensichtlich auch noch einige andere nasskalt erwischt. Trockene Plätzchen waren rar und so drängten wir uns zusammen. Nach ca. 1/2h hatte dann ein Nachtwächter Erbarmen mit all den nassen Leuten und hat sie ins Haus gelassen.



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



Er machte aber jedem klar, dass er uns spätestens um 6:00h wieder rausschmeißen muss. Alles war besser als draußen im Regen zu sitzen. So bekamen wir dann doch noch eine Mütze voll Schlaf.

Pünktlich um 6:00h ging dann der Nachtwächter durch die Gänge und trompetet durch die hohle Faust sein Aufstehständchen: „*trrararara trrararara – avanti - avanti*“. Langsam kam wieder Leben in die Bude. Einer nach dem anderen räkelte sich und schälte sich aus dem Schlafsack. Die wenigen hartnäckigen, die wohl noch einen zu hohen Alkoholpegel hatten, bekamen dann noch ein oder auch zwei extra Ständchen gepäpert. Mit einer Engelsgeduld hat es der uniformierte Nachtwächter geschafft wieder alle Gäste ins Freie hinaus zu komplimentieren.

Inzwischen hatte es glücklicherweise aufgehört zu regnen. Wir betrachteten unsere Baustelle. Mittlerweile war der Platz an dem unser Zelt ursprünglich stand zu einem ca. 4m² großen und 10cm bis 25cm tiefen See angewachsen. Nun kamen auch langsam unsere Freunde aus ihren Zelten. Sie sind zwar auch nicht ganz Ungeschoren davon gekommen, aber es war bei ihnen bei weitem nicht so tragisch wie bei uns.

Die Gruppe aus *München* ist auch dieses Mal wieder ohne *Michi* angekommen. Er hat es leider wieder nicht geschafft und musste kurzfristig umdrehen. Aber *Uli, Joe, Kirsten, Gerold* und *Marilyn*, waren da.

Nun ging es dran den neu entstandenen See, an dem zuvor noch unser Zelt stand, zu entwässern, da erste Ausläufer bis ins Vorzelt von *Gerold* ragten, Mit meinem Klappspaten ging das ganz gut. Der Maschendrahtzaun bewährte sich als Wäscheleine hervorragend. Wir haben die Situation final recht gut gemeistert und die Sonne tat ihr zusätzliches damit Schlafsäcke und Klamotten wieder abtrockneten.

Am frühen Vormittag machten wir uns auf um an der Rallye teilzunehmen. Der Weg war gut beschrieben. Da unsere BMW mit dem Seitenwagen und *Gudrun* als Passagier und ihren 12PS, doch etwas schwach auf der Brust war, fuhren wir alleine. Das Wetter war inzwischen zwar etwas sonnig, aber so richtig warm wie die Jahre zuvor wollte es nicht werden.

Unterwegs fiel mir eine ältere *Moto Guzzi Falcone* mit einem kuriosen Beiwagen auf. Anstelle von dem Sichtfenster, war eine Sperrholzplatte mit relativ kleinem Sehschlitz montiert. Auf dem Motorrad saß jemand im leuchtend-orangen Regenkombi mit Integralhelm. Wir überholten das Gespann kurz nach dem Start. Schon bei der ersten steileren Steigung, ich musste mich zwischen zweiten und dritten Gang hin und her quälen, überholte uns mit sonorem *-pot pot pot pot ...* die *Guzzi* wieder. Dabei fuhr sie permanent mit der gleichen niedrigen Drehzahl. Sie hatte wohl einige PS mehr als wir und so brauchte man bei Steigungen nicht runterschalten. Dieses Spiel wiederholt sich noch einige Male, sobald es bergab ging war ich vorne und bei Steigungen war es dann wieder umgekehrt. Am frühen Nachmittag, hatte ich den *Guzzi-Fahrer* aus den Augen verloren. Er war inzwischen wieder hinter uns und es ging flach und flott voran. Ich war auf der Suche nach einem geeigneten Pinkelplatz. Hin-



Moto Guzzi Falcone Bj. 1935



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



ter einer Kurve war ein recht breiter Seitenstreifen genau die richtige Stelle um zu halten. Gerade als ich mich für die Weiterfahrt fertig machen wollte, hörten wir schon wieder das allzu bekannte: pot pot pot pot Diesmal fuhr er aber nicht an uns vorbei, sondern bog auch auf den Seitenstreifen ein und stieg ab. Als er seinen Vollvisierhelm abnahm, war die Überraschung groß! Erst einmal fiel schulterlanges, schneeweißes, gewelltes Haar auf seine Schultern und dann hätte es gut und gerne mein Großvater sein können. Ich schätzte ihn auf Anfang 70. Mit eindeutigen Gesten macht er mir klar, dass etwas mit seinem Gespann nicht in Ordnung sei und dass ich mir es mal anschauen sollte. Mein italienisch war so gut wie nicht existent, ebenso wenig konnte er englisch, geschweige deutsch. Aber die



Sache war offensichtlich – sein oberer Dreipunktanschluss war gebrochen. Da es kein Vierpunktanschluss wie bei *Klaus* war, ähnelte nun sein Gefährt mehr dem eines Pendelgespanns. Ich packte mein Werkzeug aus und mit einigermaßen festem Draht habe ich ihm den Anschluss am Rahmen festgezurr. Ich machte ihm klar langsam und vorsichtig zu fahren und dass wir ihm folgen und helfen würden, falls dieser abenteuerliche Konstrukt nicht funktioniert. Wir fuhr nun auf dem direkten Weg zurück nach *Florenz*. Glücklicherweise verlief das aber planmäßig. Mangels eines Rückspiegels ist er von Zeit zu Zeit auf-

gestanden und hat sich mit dem ganzen Oberkörper zu uns umgedreht und geprüft, ob wir noch da sind. Dabei hat er uns auch regelmäßig mit erhobenem Daumen signalisiert, dass alles in Ordnung ist. Durch Ortschaften wurden entgegenkommende Auto mit einer Handbewegung zum langsamen und vorsichtigen fahren aufgefordert. So kamen wir gut und sicher wieder am Ausgangspunkt an.

Wir haben den *Guzzi*-Fahrer am nächsten Morgen bei der Frühstücksausgabe wieder getroffen. Er hat mir seine Enkelin vorgestellt und dabei eine Flasche Rotwein als Dankeschön in die Hand gedrückt.

Zu meiner Schande muss ich gestehen, dass ich weder weiß wie er heißt, noch dass ich irgendwelche Erinnerungsfotos von ihm gemacht habe.

Inzwischen zeigte sich das Wetter mehr wechselhaft und kalt. Es wechselten sich kleinere Schneeschauer mit längerem Sonnenschein ab. Da die Tagestour diesmal wieder in die Berge gehen sollte, dort es aber in der Nacht recht viel hingeschneit hatte, wurde sie von der Organisation abgesagt.

So entschlossen sich *Gudrun* und ich schon einen Tag früher abzureisen, so wie es *Klaus* auch machte. Er fuhr allerdings, wie bereits erwähnt nach *Elba* weiter, während *Gudrun* und ich, uns wieder in Richtung Norden aufmachten.

Es war schnell gepackt. Wir verabschiedeten uns von allen Bekannten und fuhr noch vor 12:00h los. Kaum hatten wir die letzten Vorstadtausläufer hinter uns gelassen, kam ein metallisches „ding kling ding kling“ aus Richtung Hinterrad zu meinen Ohren. Natürlich fuhr ich

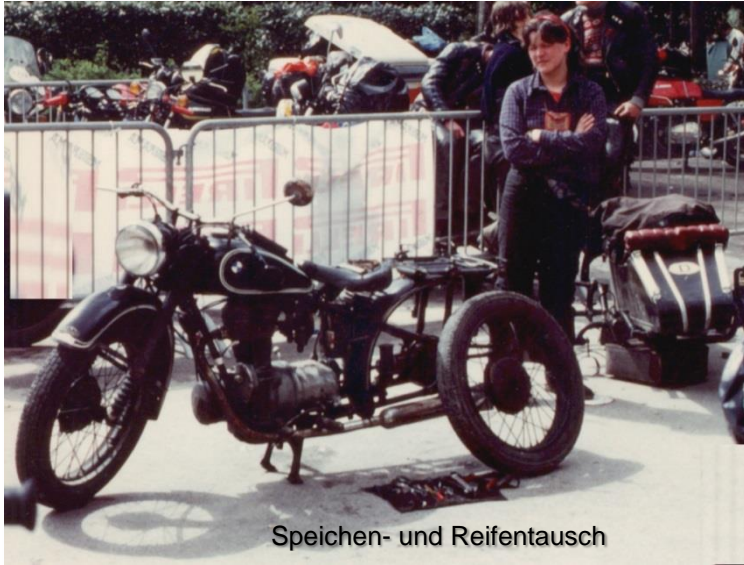


Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



sofort an den Straßenrand und suchte die Ursache. Die Sache war offensichtlich – Speichenbruch! Zwei meiner Hinterradspeichen staken soweit heraus, dass sie an der Schutzblechverstrebung streiften. Da gab es kein Zögern. Umdrehen und vorsichtig zurück zum Motorradtreffen fahren. Dort hatte ich wohl die besten Chancen Ersatzspeichen aufzutreiben. Eine Stunde nach unserer Abfahrt waren wir wieder zurück. Nun haben wir gemeinsam, mit unseren noch anwesenden Freunden, das Malheur genauer angeschaut. Der Schock war groß, als wir neben den beiden defekten Speichen, auch noch, den bis auf die Leinwand heruntergefahrenen, Beiwagenreifen entdeckten. An zwei Stellen war der Reifen



Speichen- und Reifentausch

schon so dünn, dass man meinte den Schlauch sehen zu können. Falls die Geschichte mit den Speichen nicht passiert wäre, dann hätten wir ca. eine halbe Stunde später mit Sicherheit einen Plattfuss gehabt.

Über den *Moto Club Firenze* wurde dann ein Geschäft ausfindig gemacht, welches uns am Ostermontag-Nachmittag Ersatzspeichen und einen passenden Seitenwagenreifen verkaufte. Von den Speichen kaufte ich mir gleich zwei von jeder Größe, man weiß ja nie was noch kommt. Der Reifen hatte zwar die richtige

Größe von 3.25" x 19" aber es war ein „*Pirelli Phantom*“ und für Hochgeschwindigkeit produziert. d.h. die Gummimischung war butterweich. Das Resultat aus dieser Tatsache zeigte sich dann 700km später, als wir wieder zuhause einbogen. Der Reifen war schon wieder bis auf das Gewebe herunterradiert. Normalerweise hielt bei mir ein Gespannreifen bis zu 5000km. Aber noch waren wir nicht Daheim.

Es war jetzt schon späterer Nachmittag, als wir sowohl Speichen als auch Beiwagenrad gewechselt hatten. So blieben wir nun doch noch eine Nacht und fuhren dann erst am nächsten Morgen los. Durch die gebrochenen Speichen vorsichtig geworden, zogen wir es vor die Autobahn zu nehmen, um die Speichen sowenig wie möglich zustressen. Das war auch vernünftig, denn auf der Höhe von *Bologna*, nach nur 130km, musste ich schon wieder eine Speiche ersetzen und dann waren der zwei wieder in *Sterzing*, nach ca. 470km, kurz vor dem *Brenner* fällig. Dort schlugen wir auch unser Zelt auf.

Nach einer kalten Nacht in ca.1000m Höhe fuhren wir vorsichtig in Richtung *Deutschland*. Ich hatte nun keine Ersatzspeichen mehr und war deshalb etwas unsicher, ob wir es noch bis nach Hause



Nachtlager bei Sterzing



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



schaffen können. An der *österreichisch-deutschen* Grenze in *Kufstein* waren schon wieder einige Speichen gebrochen. Nun entschied ich mich auf die Landstraße auszuweichen, da konnte ich langsamer fahren. Ich hoffte dadurch noch bis *Rosenheim* zu kommen. Am Ortseingang fing dann mein Hinterrad an beträchtlich zu eiern. Wir hielten bei einer kleineren Mopedwerkstatt an. Bei einer Überprüfung zeigte sich, dass inzwischen schon 6 der 32 Speichen gerissen waren. Der Motorradladen war wegen der Mittagspause aber geschlossen. Wir warten die 35 Minuten bis zur erneuten Öffnung. Der Inhaber nannte uns eine Werkstatt in *Rosenheim* bei der wir weitere Speichen bekommen konnten. Kurz darauf waren wir dort. Leider waren die vorrätigen Speichen nicht in der gewünschten Länge verfügbar. Aber in so einer Situation nimmt man was man bekommt.

Diesmal war es nicht möglich die Speichen im eingebauten Zustand zu wechseln, so wie zuvor in *Bologna* in *Sterzing*. So musste ich das Hinterrad ausbauen, den Reifen von der Felge wuchten, die überlangen Speichen einziehen und den Schlauch samt Mantel wieder montieren. Ungeduld lohnt sich nicht. Das habe ich dabei gelernt. Beim Aufpumpen füllte sich der Schlauch nicht. Da ich den Reifen mit einem großen Schraubenzieher in die Felge gezwungen habe, hatte ich in meiner Hektik, möglichst schnell nach Hause, nach *Oberding*, zu kommen, ein Loch in den Schlauch gestochen. So musste ich erneut den Mantel von der Felge wuchten, den Schlauch heraus ziehen und flicken und das Ganze wieder zurück auf die Felge. Diesmal aber ohne Schraubenzieher-Hilfe. Nun hat es geklappt. Körpergewicht, 4 Stiefelabsätze und jede Menge Schmierseife bewirkten Wunder. Bei dieser Aktion wurde auch deutlich, dass mein *Pirelli* Mantel für dieses Gespann nicht besonders geeignet war. Nach nur 600km war von dem ursprünglichen Profil nur noch wage Vermutungen zu sehen. Alles abradert. Die letzten 50km bis *Oberding* musste er aber noch halten.

Am späten Nachmittag waren wir wieder glücklich zurück in unserer Dachwohnung in *Oberding*. Nach notdürftigem Auspacken haben *Gudrun* und ich, uns in die Badewanne zurückgezogen und die gesamte Reise Revuepassieren lassen. Das Resultat war wie schon viele Male zuvor: „....und schön war es doch!!“



Rückfahrt von Florenz mit Ralfs BMW R25 Gespann April 1982

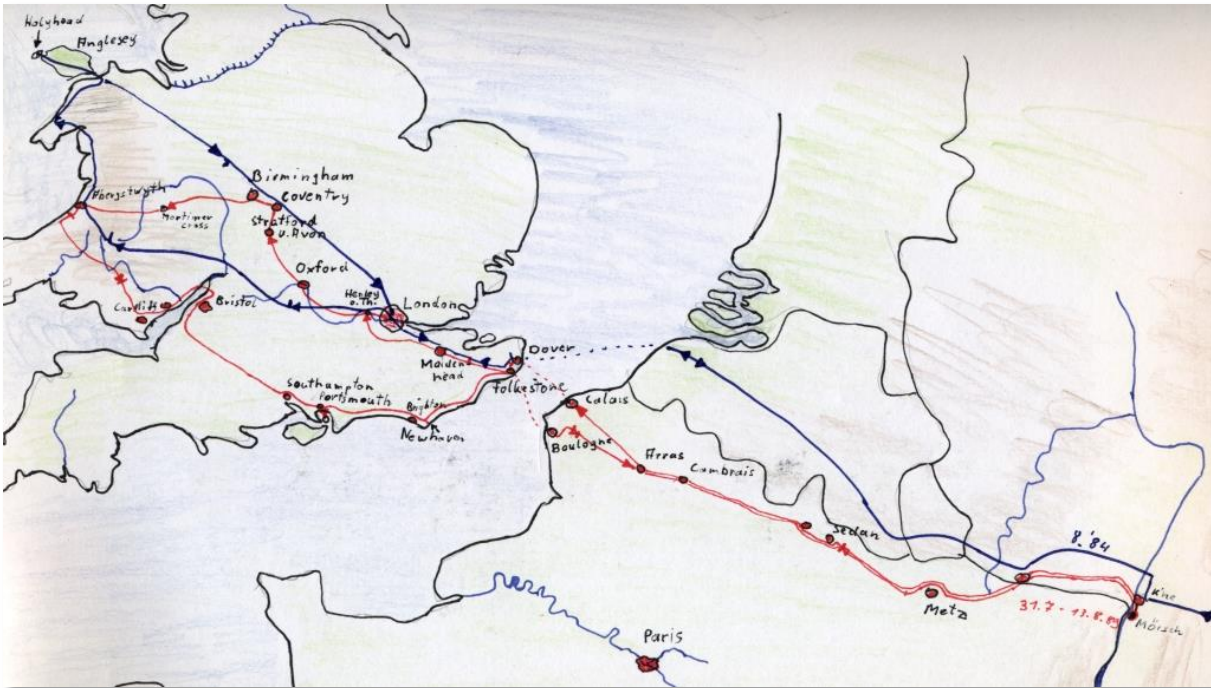


Repara-Touren Teil IV
Münchner Jahre 1981 - 1985
Martin Hofmann
1974 - 2023



Mit Uli nach England / Wales

08.1984 ca. 3500km

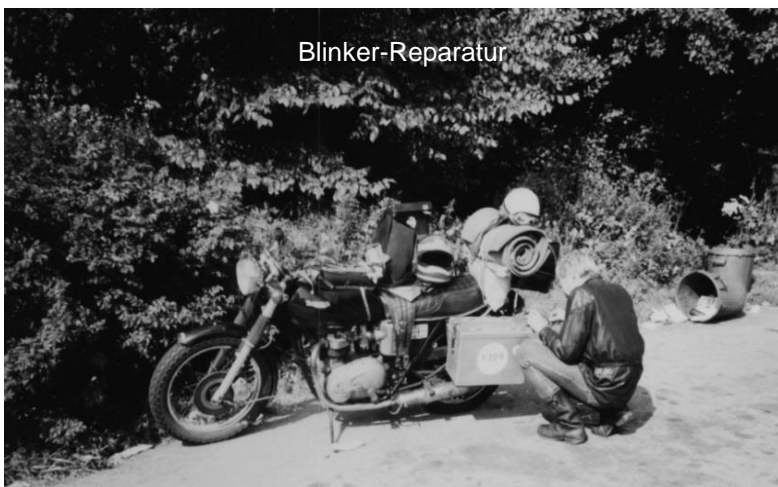


Wie es genau dazu kam, weis ich heute nicht mehr, aber das Resultat eines Stammtisches war wohl, dass ich *Uli* meine Begleitung nach *Wales* und nach *Mittel-England* auf seiner Triumph „*Bonneville*“ zusagte.

1.Tag

Wir trafen uns auf der BAB Raststätte bei *Walldorf*. *Gudrun* hat mich, nach einem Wochenendbesuch bei meinen Eltern in *Achern*, dort abgeliefert. Nach kurzem Warten traf *Uli* auf dem Parkplatz ein. Er war die Nacht zuvor bei Freunden in *Heidelberg*.

Kurzes Verstauen von meinem Gepäck, noch kürzere Abschiedsszene und schon ging es los in Richtung *Luxemburg* und *Belgien*. Ich war diesmal Sozius, bot mich aber an, jederzeit den Lenker zu übernehmen, falls *Uli* es wünscht. Nach einer Rast, kurz nach der belgischen Grenze, inkl. Blinker-Reparatur, ging es via *Brüssel* nach *Oostende*. Der Feierabendverkehr rund um *Brüssel* machte uns etwas sorgen, da wir die Fähre nicht verpassen wollten. Es ging aber alles gut. Das Schiff lag schon im Hafen, wurde aber noch mit LKWs und Waren beladen. Wir kauften unsere Tickets und bekamen einen Platz für das Motorrad im Bauch der Fähre zugewiesen.



Blinker-Reparatur

Wir kauften unsere Tickets und bekamen einen Platz für das Motorrad im Bauch der Fähre zugewiesen.



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



Ca. 3h später betraten wir englischen Boden. Inzwischen war es schon Nacht, aber *Uli* kannte sich aus. So steuerte er sogleich den ersten Campingplatz an. Ich musste seine schnelle Umstellungsfähigkeit auf den Linksverkehr bewundern. Schon beim ersten „*Round About*“ wäre ich mit 100%iger Sicherheit rechts eingebogen – doch für *Uli* war das offensichtlich kein Problem. Im Gegensatz zu mir, auch während des gesamten Aufenthalts nicht. Ich ertappte mich beim geistigen Mitfahren noch ein paar Mal, während der Reise durch UK, wie ich in die falsche Richtung abgebogen, oder gar auf der falschen Straßenseite gefahren wäre.

2.Tag

Die erste schöne Überraschung kam am nächsten Morgen. Unser Zeltplatz lag direkt auf den berühmten Kreidefelsen bei Dover. Es war ein fantastischer Blick auf den „*Channel*“ mit *Frankreich* im Hintergrund.

Von *Dover* aus sind wir in Richtung *London* gestartet. *Uli* hatte eine Einkaufsliste von *Micha* und auch ich brauchte ein paar Kleinigkeiten. In *London* gab es ein Spezialitätenshop für *Morocycle-Spareparts*. In *London* fungierte ich mit dem Stadtplan-Buch auf *Ulis* Rücken, als Navigator. Als wir ihn gefunden hatten stellte sich heraus, dass er nur an wenigen Tagen in der Woche und zu recht limitierte Uhrzeiten geöffnet hatte. Wir entschieden uns auf der Rückfahrt nochmals vorbeizuschauen, da wir die Teile nicht durch ganz *England* transportieren wollten.



Nach einem ersten Erlebnis von originalem „*Fish'n Chips*“ in einer Packpapiertüte, ging es weiter in Richtung *Gloucester*. Vorher machten wir noch einen Halt in *Oxford*.

Irgendwo auf halber Strecke nach *Wales* haben wir in einer Seitenstraße zwischen Hecken und Gemäuer einen kleinen freien Platz für unser Zelt gefunden. Es stellt sich generell als schwierig heraus geeignete (*wilde*) Schlafplätze zu finden, da in *England* so gut

wie alles eingezäunt und/oder privat ist.

3.Tag

Das erste Frühstück war fürstlich. Wir machten Tee mit „*Ham & Eggs*“

Weiter ging's auf kleineren Strassen in Richtung *Wales*. Anhand der Ortsnamen wurde sofort augenfällig, dass wir in einer anderen Kulturlandschaft waren. Um von „*Llandeilo Graban*“ nach „*Llanrwtyo Wells*“ zu kommen fährt man über „*Llanelwedd*“, „*Llanfechan Garth*“ und „*Llangammarch*“.



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



Also, ich hatte so meine Schwierigkeiten mir diese unaussprechlichen Ortsnamen länger als 1 Station zu merken. Deshalb mussten wir des Öfteren anhalten, um erneut auf der Karte nach dem nächsten Anfahrtspunkt zu suchen und uns sich den sperrigen Namen einzuprägen. Unser Ziel war eine etwas abgelegene Jugendherberge in den *Cumbrian Mountains* in der Nähe vom „*Llyn Brienne*“ Stausee.

In „*Llanrwtyo Wells*“ bogen wir auf eine schmale Strasse ab, die in die Berge führte. Sie hatte gerade mal eine Fahrzeugbreite und wurde alle paar Meilen von einem Viehgitter unterbrochen. Hier in den Bergen gab es noch viel Schafzucht und durch die Gitter wurde verhindert, dass sich die Schafe nicht auf und davon machen konnten. Das Tal war komplett Baumlos, hatte aber einen romantischen Anstrich. Weit und breit kein Fahrzeug, keine Häuser. Nach ca. 10km kamen wir an einen Abzweig, an dem wir laut unserer Karte zu unserer angepeilten Jugendherberge nach links abbiegen sollten. Wir waren aber äußerst unsicher, ob wir am richtigen Punkt waren, da die Straße, welche da vor uns lag, eher einem Feldweg glich. Nach längerer Beratung entschieden wir uns es zu versuchen.



Strasse zur Jugendherberge

Etwa 1 – 2km nach dem Abzweig, tauchte linker Hand eine Baustelle auf. Vor einem Haus mit angrenzender Ruine, lagen haufenweise Zementsäcke, Steine und Holzbalken. Wieder standen wir da und diskutierten ob das die Jugendherberge sein könnte. Und wenn ja, ob sie überhaupt für Gäste geöffnet wäre.

Da entdeckte ich doch tatsächlich, irgendwo zwischen all dem Baumaterial, angelehnt an einem Stapel Bausteine, das vertraute grüne Dreieck mit dem JH Zeichen. Nun war es sicher, dass wir doch richtig waren. Und das Gebäude war tatsächlich in Betrieb. Wir waren noch nicht einmal die einzigen Gäste.

Der Herbergsvater hätte gut den *Almöhi* spielen können. Dicker grauer Schafwollpullover, schlapperige, ausgetragene und geflickt Breitcordhose und ausgelatschte, viel zu große Filzpantoffeln, Das Gesicht geschmückt von einem grauen Vollbart und lachenden freundlichen Augen, da fühlte man sich doch gleich Zuhause.

Wir teilten ein 6 oder 8 Bettzimmer mit zwei oder drei weiteren Gästen. Der Aufenthaltsraum hatte einen offenen Kamin und Mobiliar, welches auch schon bessere Zeiten gesehen hatte.

Der Herbergsvater erklärte mir wie man mit dem öffentlichen Telefon ins Ausland telefonierte uns so spendierte ich erst einmal ca. 50 Pennies (etwa 1,50DM) um es auszuprobieren. Es klappte auf Anhieb. Meine Geliebte war am anderen Ende. Wir ratschten und erzählten was so in den letzten paar Tagen passiert ist. Ich hatte schon weiteres Kleingeld in der Hand um bei Bedarf schnell was nachzahlen zu können. Wir ratschten weiter und ich erfuhr von der *Odysee*, die *Gudrun* auf dem Heimweg von *Heidelberger* Raststätte nach *Oberding* durchgemacht hatte. Langsam gingen mir die Neuigkeiten aus, aber der Fernsprecher ver-



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



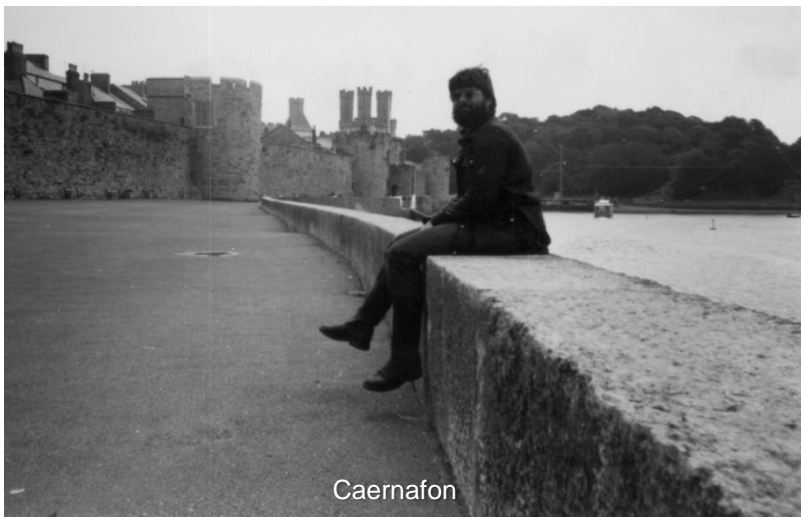
langte immer noch nicht nach einer neuen Münze. Ich glaube so nach ca. 15 - 20 Minuten wünschten wir uns alles Gute, freuten uns schon auf ein Wiedersehen und legten auf. Ich glaube ich hätte für die 50 Pennies auch 2 Stunden telefonieren können.

Die Nacht war etwas unruhig. Grund waren nicht die vielen Leute im Zimmer, von denen manche auch etwas schnarchten, sondern Myriaden an winzig kleinen Fliegen, die einem ständig am Ohr vorbei flogen und mit Ihrem surren den letzten Nerv töteten. Außerdem haben sie gebissen, so dass ich bei dem ersten Tageslicht entdeckte, dass meine Oberarme aussahen wie ein rot getüpfeltes Kleid. Die Arme waren übersät mit guten Hundert von 2 – 3mm großen, kreisrunde, rote Flecken, welche nun auch noch anfangen zu jucken. Um 6 Uhr hielt ich es nicht mehr länger im Schlafsack aus. Ich flüchtete ins Freie. Bis zum Frühstück streunte ich ums Haus. *Uli* hatte von der Fliegenplage nicht viel mitbekommen, da er sich vollkommen in seinen Schlafsack eingemümmelt hatte, so dass nur noch die Nasenspitze zu sehen war.



Die Jugendherberge

4.Tag



Caernafon

Wir fahren weiter nach *Aberystwyth*, einen schönen Strandbadeort. Nach einem zweiten Frühstück fahren wir nordwärts an der Küste entlang. In *Caernarfon*, einer ehemaligen römischen Siedlung, planten wir uns die römischen Ausgrabungen anzusehen. Was wir aber zu sehen bekamen, war dann doch etwas enttäuschend. Auf einer relativ kleinen Fläche am Ortseingang waren ein paar Mauerreste zu sehen, welche die Umrisse von Gebäuden markierten.

Wesentlich interessanter erschien uns die Burgruine im Stadtzentrum. Ein Kassensturz zeigt jedoch, dass wir uns den Eintritt nicht leisten konnten. Es war Freitagnachmittag und die Banken waren schon geschlossen. Unser Bares reichte überschlagsweise für zwei Übernachtungen auf einem Campingplatz, etwas zu essen und zwei Tankfüllungen. Also war uns das Risiko zu hoch ganz ohne finanzielle Reserve dazustehen. So fahren wir weiter auf die Insel *Anglesey*, die durch einer schönen alten „*Stahl*“ Brücke (*weltweit die erste ihrer Bauart*) mit dem Festland verbunden



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



ist, um nach *Holyhead* zu gelangen. *Holyhead* ist der westlichste Zipfel der Insel, von wo man die Fähre nach Dublin nehmen kann.

5.Tag

Der Campingplatz war wesentlich günstiger, als erwartet und wir blieben deshalb zwei Tage. Zum Baden war das Wasser zwar zu kalt, aber es gab einen Sandstrand und viele Felsen zum Klettern.

Wir genossen den motorradfreien Tag, fuhren einkaufen und hielten Ausschau nach einer Bank in der wir am Montag wieder Geld einwechseln konnten.



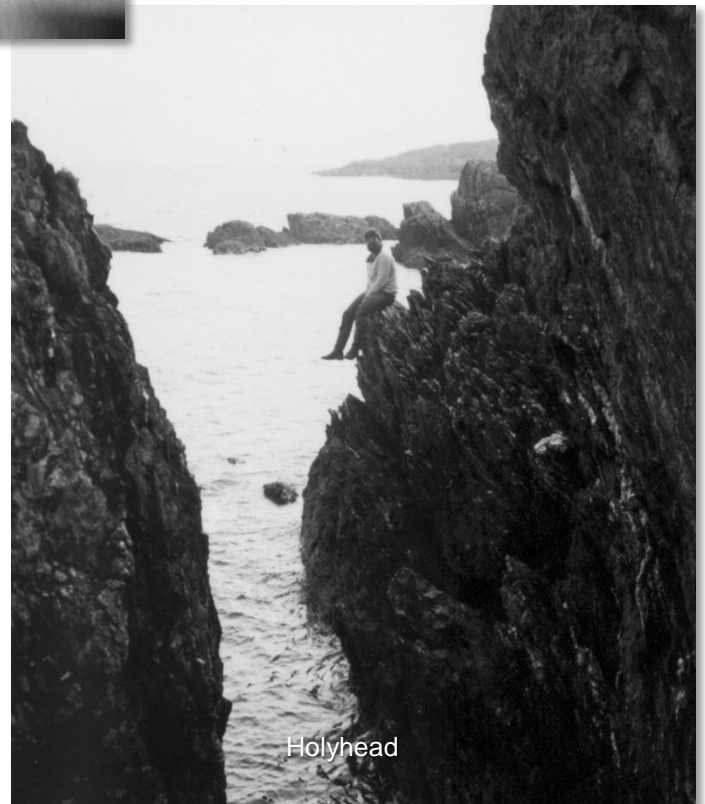
Wir hatten, da unser Teebeutelvorrat sich dem Ende zuneigte, originalen „*English Breakfast Tea*“ eingekauft. Die Überraschung kam dann am nächsten Morgen beim öffnen der Packung. Es stellte sich heraus, dass ich mich beim Kauf aus Versehen für offenen Tee entschieden hatte. Was tun? Zum Glück hatte ich noch ein paar ungebrauchte Socken. Kurz mit klarem Wasser gewaschen, Tee hinein und ab ins kochende Wasser. Der selbst gemachte Teebeutel war ja zum

Glück wieder verwendbar und leistete uns auf dem Rest der Reise gute Dienste.

6.Tag

Als erstes füllten wir unseren Bargeldbestand wieder auf. Mit ein paar Pfund in der Tasche lässt es sich sorgenfreier reisen. Es sollte nun in Richtung *Liverpool / Manchester* weitergehen. Vorher wollten wir aber noch das Dorf mit dem längsten Ortsnamen besuchen. Als Beweis wurde ein Foto geschossen.

Erst später erfuhr ich, dass der Name nicht historisch entstanden ist, sondern nur als Touristen-Gag. Wie man sieht hat das auch bei uns gewirkt.





Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



Llanfairpwll gwyngyllgogery chwyrndrobwll llantysilio gogogoch
 ʔan ʔair puʔ gwin gəʔ go ge ri χwɪrn dro buʔ ʔan tə ʔi lio gogo ʔgo:χ (Lautschrift)

Wir verließen *Anglesey*, wieder über die für mich sehr eindrucksvolle Brücke. Kurz danach blieb *Uli* stehen. Er meinte der Motor höre sich nicht normal an. Mir war allerdings nichts aufgefallen. *Uli* macht ein paar Proberunden und kam mit besorgter Miene zurück. Die nachlassende Leistung seiner *Triumph*, der in den letzten Tagen erhöhte Ölverbrauch und vor allem das fremde Geräusch, all das machte *Uli* ernsthaft Sorgen.

Uli entschied sich nicht weiter nach Norden zu fahren, sondern auf dem kürzesten Weg zurück nach *München*. Natürlich aber nicht ohne in *London* die Ersatzteile für *Micha* einzukaufen.

Da wir wieder das Problem hatten einen geeigneten Schlafplatz zu finden, hat sich *Uli* entschlossen auf einer Farm nachzufragen, ob wir unser Zelt auf einer Wiese in der Nähe des Hauses aufstellen dürfen. Es war kein Problem. Wir durften auch das Frischwasser aus dem außen liegenden Wasserhahn benutzen.



Übernachtung vor London



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



7.Tag.

Gegen Mittag kamen wir in *London* an. Nun lotste ich *Uli* mit dem Stadtplan auf seinem Rücken quer durch Stadt. *Uli* hatte zwei Adressen. Bei der ersten fand er nicht geeignetes, so mussten wir auch noch zu der zweiten Adresse in dem Stadtteil *Battersea* fahren.

Wir haben den Laden leider verschlossen vorgefunden. Wir waren für diesen Tag zu spät dran. Ein Zettel an der Tür sagte „*Wednesday mostly open*“. Morgen war „*Wednesday*“, aber wir wussten leider nicht ob der Laden aufmacht. Die Auslage war sehr interessant und versprach das Gewünscht zu finden. So standen wir etwas ratlos vor dem Laden und überlegten wo wir die Nacht verbringen könnten. Ich wollte wenigstens einmal auf der Reise „*Bed & Breakfast*“ machen. Ein etwas älterer Herr gesellt sich zu uns und schaute auch interessiert in die Auslage. Wir fragten ihn, ob er wisse ob der Laden morgen wieder aufmacht. Aber auch er konnte es uns nicht sagen. So fragten wir ihn, ob er ein *B&B* in der Nähe wüsste. Der Mann schüttelte erst den Kopf und sagte uns dann was in einer Geschwindigkeit und mit ständiger und mehrfacher Wiederholung einzelner Worte, so dass es uns beiden schwer fiel ihn zu verstehen.

Mein Englisch war zu der Zeit noch ziemlich schlecht, so dass ich mit der Zeit seine permanenten Wiederholungen von Wörtern und Satzfragmenten zu schätzen lernte. Ich hatte dadurch mehr Zeit hatte deren Sinn zu verstehen.

Er macht ein paar Anmerkungen zu Hotels und dann lud er und plötzlich zu sich in die Wohnung ein. Wir waren etwas überrascht, aber er bestand darauf.

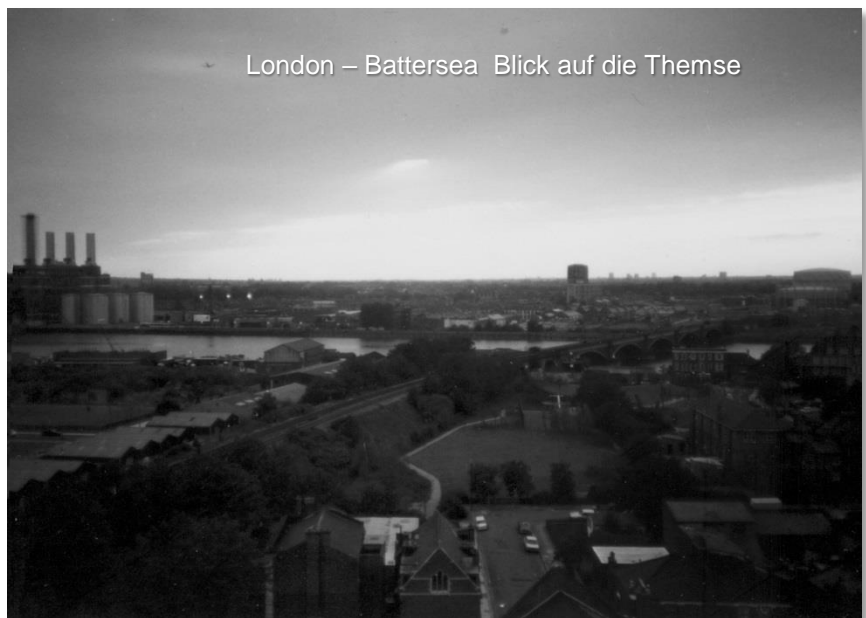
Wir folgten ihm mit gemischten Gefühlen. Einerseits waren wir froh ein billiges Dach über dem Kopf zu haben, andererseits wussten wir nicht auf was wir und da einließen.

Als wir in die Nähe seiner Wohnung kamen füllte ich mich an Szenen aus dem Film „*Clockwork Orange*“ erinnert. Hochhaus, Graffiti, eingetretene Aufzugtüren, Schmutz und Dreck in allen Ecken. Unser Gönner wohnte im 10. oder 11. Stock mit Blick auf die Themse.

Die 2 Zimmer Wohnung mit etwa 50m² hatte Bad/WC eine kleine Küche mit einem Resopal-Tisch und 2 Stühlen, einen kaum größeren Wohnbereich mit zwei Sesseln und ein Schlafzimmer.

Der gesamte Küchenschrank war voll gestopft mit Büchern – Büchern über die Fliegerei im ersten Weltkrieg. In Vitrinen und auf Schränken standen überall Flugzeugmodelle. Voller Stolz zeigte er uns alles was er über Richthoffen „*The Red Baron*“ hatte. Wir erfuhren nun, dass er pensionierter *RAF* Soldat war, seine Familie; Frau und Tochter, ihn aber vor ein paar Jahren verlassen hatten.

Als Schlafplatz für uns hat er im Wohnbereich die beiden Sessel zusammen geschoben. *Uli* hat sein Schlafsack daneben auf dem Boden ausgebreitet.



London – Battersea Blick auf die Themse



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



Bevor wir uns schlafen legten sind wir noch um die Ecke zum *Thai*-Imbiss gegangen, um mal wieder „*Fisch & Chips*“ in Packpapier mit viel „*Vinegar*“ zu essen. Danach hat uns unser Pilot A.D. in seine Bar entführt. Dort gab es ein paar Bier und nette Gespräche mit Gästen, die wesentlich besser zu verstehen waren. Gegen 21:30h gingen wir zurück in die Wohnung und legten uns schlafen. Nur der Hausherr nicht. Er ging noch einmal zurück in die Bar. Obwohl in England damals noch die Sperrstunde um 10:00h eingeläutet wurde, kam er erst sehr viel später nach Hause. Wir waren von seinem Vertrauen, zwei Wildfremde allein in seiner Wohnung zu lassen, sehr geehrt.

8.Tag

Das Frühstück fiel etwas spärlich aus, denn in seinem Kühlschrank gab es nur ein Glas Jam (*Orangenmarmelade*) und etwas Milch für den Tee. Der Tee war aber so dünn, dass man dafür keine Milch benötigte. Angesichts der gähnenden Leere in seinen Vorrat lehnten wir zwar ab etwas zu frühstücken, aber er bestand darauf. So gab es eine Scheibe Toast mit Jam und eine Tasse Tee.

So nett er auch war sein pausenloses Gerede und die ständigen Wiederholungen gingen uns mittlerweile doch etwas auf die Nerven. So fragte er uns bestimmt zum 5ten mal, wo wir nun hinfahren und wir antworteten zu 5ten Mal, dass es nun zurück nach Deutschland geht, weil unser Motorrad ein Problem mit dem Motor hat. Wir waren etwas zu früh am „*Motor Cycles & Spare*“ Laden. So mussten wir noch eine halbe Stunde bis zur



Eröffnung um 10h warten. Immer ein Auge entlang der Straße, ob nicht unser Herbergsvater wieder auftaucht, waren wir ggf. bereit zur Flucht. Wir haben unserem „*Londoner Herbergsvater*“ aber, nachdem wir zurück zu Hause waren, ein Carepaket mit Schwarzwälder-Schinken und Kirschwasser als Dankeschöne geschickt.

Nun standen wir vor dem Laden, wussten aber nicht, ob gerade heute so ein „*mostly open on Wednesday*“ Mittwoch war. Um 10:30h war der Laden immer noch geschlossen. Wir fragten einen „*Bobby*“ der gerade die Strasse entlang kam, ob er vielleicht wisse, ob heute aufgemacht wird. Natürlich wusste er es auch nicht, aber er griff zum Funkgerät und machte den Besitzer ausfindig. Nach kurzer Zeit erfuhren wir, dass der Ladenbetreiber bis in ca. 20 Minuten kommen wird und für uns öffnet. Was für ein Service!

So konnten wir unsere Einkaufsliste abarbeiten. Ich erstand für meine in Restaurierung befindlichen *NSU* einen Fahrersattel und einen Benzinhahn. Den Sattel musste ich noch etwas Anpassen, aber der Schiebehahn passte sofort.



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



Auch *Uli* bekam das Meiste was *Micha* aufgeschrieben hatte. Wir schnürten alles irgendwie auf das Gepäck und fuhren dann Richtung *Dover* und die Nachmittagsfähre noch zu erreichen.

Wir mussten nicht lange warten und waren deshalb schon am späten Nachmittag wieder in *Belgien*. Kurz vor der luxemburgischen Grenze hauten wir uns in die Büsche, diesmal ohne dass wir das Zelt aufbauten.



9.Tag

Nach einem Frühstück in *Luxembourg* entschieden wir uns über *Lothringen* und *Elsass* zurück nach *Achern* zu fahren. Nachdem ich bisher nur *Sozius* war, durfte ich die letzten 150km nun doch noch mit der *Triumph Bonneville* fahren. *Uli* schärfte mir aber ein, dass ich nicht zu schnell beschleunigen sollte, da ihn das Geräusch im Motor weiterhin große Sorgen bereite.

Nach einer weiteren Nacht in bei meinen Eltern, fuhr *Uli* allein weiter nach München.

14 Tage später erzählt mir *Uli*, dass er die Ursache des Geräuschs gefunden hatte und dass wir richtig Glück gehabt hatten, dass wir überhaupt noch zurück fahren konnten. Ein Ölabbstreif-Ring hat sich in Wohlgefallen aufgelöst. Das erklärte auch den hohen Ölverbrauch. Es war wirklich großes Glück, dass die Fragmente, die in den Motorraum gelangten, keinen größeren Schaden angerichtet haben

10.Tag

Ich holte unser neues Auto von der Werkstatt ab. Neues Auto ist vielleicht übertrieben, es war ein ca.10 Jahre alter *Renault R12* den wir 14 Tage zuvor von entfernten Bekannten meiner Mutter geschenkt bekamen. Er hatte einen Lagerschaden an der Kurbelwelle, was auch deutlich durch lautes Klopfen und Nageln zu hören gewesen war. Auf der Fahrt nach *Achern* (vor der *Englandtour*) holten wir ihn in *Stuttgart* ab. *Gudrun* fuhr mit dem *DAF* hinterher. Ich fuhr den *R12* und merkte schnell, dass bei 90 im 4.Gang das Klopfen am geringsten war. So hoffte ich zumindest noch die 130km bis *Achern* zu kommen, um den Motor dort reparieren zu lassen.

Die Hoffnung erfüllte sich leider nicht. Bei *Rastatt* gab es einen dumpfen Knall, eine kleine blaue Wolke stieg aus dem Motorraum auf, der Motor war in der gleichen Sekunde still. Es folgte zwei bis drei lauterer Klings und Klongs von der Bodenregion des Fahrzeugs und



Repara-Touren Teil IV Münchner Jahre 1981 - 1985

Martin Hofmann
1974 – 2023



dann sah ich im Rückspiegel etwas Kleines, Längliches, Schwarzes auf der Autobahn hüpfen. Ich lenkte den nun kraftlosen *R12* auf den Seitenstreifen und schaltete die Warnblinkanlage ein. *Gudrun* mit den Kindern im Auto hielt ebenfalls an.

Als erstes öffnete ich die Motorhaube um mir den Schaden zu begutachten. Doch da war nichts zu sehen. Ich lief auf dem Seitenstreifen zurück zu dem verlorenen Teil und identifizierte es als Pleuel. Natürlich hob ich es auf, um es als Souvenir mitzunehmen, was aber sich als Fehler herausstellen sollte. Natürlich war das Pleuel glühend heiß und ich wollte es so schnell wie möglich wieder loswerden. So flog es im hohen Bogen über die Leitplanke, bevor ich mir ernsthafte Brandblasen holen konnte. Nun nahm mich *Gudrun* mit dem *DAF* an den Haken und wir schleppten den *R12* die letzten 40km ab. In *Achern* bekam er dann während der Englandreise für ca. 2.500.-DM einen Austauschmotor. Das war nun unser neues Auto.

Den *DAF*, der schon sehr unter Rost litt, haben wir danach *Uli* geschenkt.

Mit Joe + Steffi nach Neckarsulm 06.1985 ca. 400km



Im Juni 1985 war ein *NSU* Motorradtreffen in *Neckarsulm*, mit Besuch im *NSU* Museum angesagt. Da *Gudrun* auf unser 2 Monate alte *Lisa* aufpassen musste, fuhren ich, mit *Steffi* auf dem Soziussitz, mit der *BMW R24* und *Joe*, der gerade 18 geworden ist und seinen Laubfrosch, den grünen 50ccm Roller, auf die Seite gestellt hat, mit seiner neuen Errungenschaft einer *NSU Max*, alleine nach *Neckarsulm*.

Wir hatte unser Zweimann-Zelt und Koch Geschirr gepackt.

Da es nur ein Wochenendausflug war, brauchten wir nicht viel an Klamotten. Eine Satteltasche reichte dafür aus. Die andere Satteltasche war mit Raviolidosen und anderen Fressalien voll gestopft. Obwohl es eigentlich schon Sommer sein sollte war es aber noch empfindlich kalt. Auf halber Strecke fing *Steffi* an erbärmlich zu frieren. So hielten wir in der Nähe von *Aalen* an und kauften ihr ein paar Nylon-Strumpfhosen. In einer Hauseingangsnische mit mir und *Joe* als Sichtschutz zog *Steffi* sich die Strumpfhose an. Von nun an war es ihr nicht mehr so kalt. Der Treffpunkt in *Neckarsulm* lag direkt am Neckar und war gut ausgeschildert. Wir bauten unser Zelt auf und richteten es ein. *Stefanie* bestand darauf uns zu bekochen. So gab es am Abend Ravioli a la *Steffi*. Und wie es uns geschmeckt hat. Vor allem als sie auch noch darauf bestand den Abwasch zu machen, waren *Joe* und ich wunschlos glücklich. Sie war gerade mal 9 Jahre alt und wollte alle „häuslichen Pflichten“ übernehmen. *Joe* und ich ließen sie gewähren, es war ja auch so bequem.

Am Abend besuchten wir noch *Joese* Großmutter, die ganz in der Nähe wohnte. Sie war von *Steffi* und ihrem freundlichen Wesen sehr beeindruckt. *Steffi* hinterließ einen so tiefen Eindruck, dass sich *Joe's* Oma noch 10-12 Jahre später an sie erinnerte.

Wir nahmen an der Rundfahrt nicht teil und schauten lieber der Parade alter Motorräder als Zuschauer zu. Die Heimfahrt war etwas angenehmer, da die Temperatur nun doch noch etwas gestiegen war.

Technische Pannen gab es diesmal keine! Soll auch vorkommen, wenn auch selten.

Diese kleine Ausfahrt war die Letzte, welche von *Oberding* ausging. 3 Monate später sind wir nach *Rheinstetten* umgezogen. Von nun an hatten wir auch ein zweites Motorrad. Unsere in 4 Jahren restaurierte *NSU 601TS* hatte inzwischen den *TÜV* bestanden und die Zulassung bekommen. So konnten ab jetzt gemeinsame Ausflüge planen.