



# REPARA-TOUREN TEIL V



NSU 601TS  
Martin Hofmann 1974 – 2023

## Inhaltsangabe:

Der Kauf der NSU 601 TS Juli 1981 .....	2
Restauration (1981 – 1985).....	3
Der Seitenwagen – Erste Planung (1984).....	6
Der Seiten Wagen – Canterbury (1985).....	6
Der Seitenwagen – Harso (1990) .....	11
Apropos Fahrzeug Museum Marxzell ...	16

### Kaufvertrag

zwischen Verkäufer Josef Detter, 8858 Neuburg/Donau  
und Käufer Martin Hofmann, 8 München 70

über ein Motorrad mit Beiwagen, Marke NSU TS 600, Baujahr 32-33ca  
Motor Nr. 190505  
Rahmen Nr. 885080  
ccm 592

Kaufpreis 1600.--(Eintausendsechshundert)  
Zahlung bei Übergabe.

Neuburg/Donau 25.7.1981

Verkäufer

Käufer



# REPARA-TOUREN TEIL V

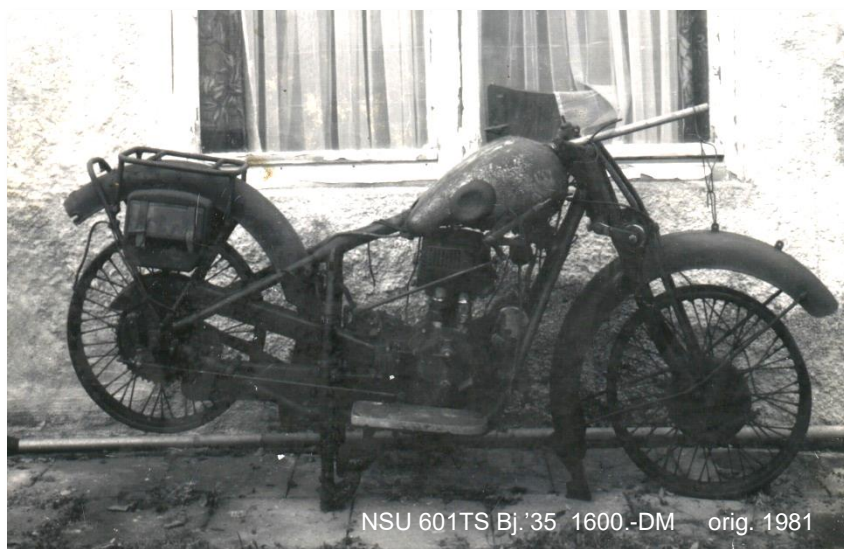


NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023

**Der Kauf der NSU 601 TS**

**Juli 1981**



Die Geschichte mit Bezug auf eine „Taurus“ in Meran, beschäftigte den gesamten Stammtisch. (s. letztes Kapitel von Griechenland Tour)

Der Tausch der Taurus mit einer betriebsbereiten 250er BMW war allerdings schon ein Problem, denn unser eigenes Budget und das unserer Stammtisch-Freunde reichte nicht aus um eine restaurierte 250er BMW zu erwerben. Klaus und ich unternahmen in den folgenden Monaten mehrere Versuche ein Motorrad

aufzutreiben, welches für uns, bzw. für ihn bezahlbar war. Ich fuhr mit sogar von München nach Seebach im Schwarzwald um Willi, von dem ich ja meine R24 hatte, eines seiner BMWs abzuschwatzen. Doch Willi zierte und windete sich. Er hätte sogar eine, aber die hätte er von einem Freund für einen Appel und ein Ei bekommen, deshalb könne er sie nicht verkaufen. So ein Unsinn! Er meinte aber, wenn wir vielleicht ein anderes gleichwertiges Vorkriegs Motorrad hätten, dann könnte wir nochmals darüber reden. Er gab uns auch noch zwei drei weitere Adressen, von denen er wusste, dass dort mal 250er BMWs standen. Leider alles Fehlanzeige. Aber Willis Tauschangebot stand ja noch im Raum. In einer Diskussion während eines Stammtischabends, wurde eine Adresse in Neuenburg an der Donau genannt. Ich glaube es war Christoph. Dort gab es einen älteren Sammler, einen Herrn Detter, der eine Vorkriegs NSU mit Beiwagen verkaufen wollte. Am nächsten Wochenende fuhr der gesamte Stammtisch nach Neuenburg um sich das Teil mal anzuschauen. Es war eine total vergammelt und verrostete NSU 601 TS Baujahr 1935. Einige Teile, wie Sattel, Auspuff und Lampe fehlten. Der Beiwagen war wertlos und sehr arg verrottet. Das Boot hatte keinen Boden mehr und stellenweise war der Rahmen auch schon komplett

durchgerostet. Herr Detter wollte 1600.-DM dafür. Klaus war hin und hergerissen. 1600.-DM waren immer noch viel Geld und als Student sehr schwer aufzutreiben. Er telefonierte mit Willi, der aber offensichtlich kein Interesse daran hatte. Als Klaus dann von dem Kauf absah, war meine Stunde gekommen. Ich habe die NSU 601 TS gekauft und in den nächsten vier Jahren restauriert. Die Taurus blieb leider ein unerfüllter Traum.



Taurus, Bj. 1938, 500ccm, Königswelle - Das wäre sie vielleicht gewesen?



# REPARA-TOUREN TEIL V



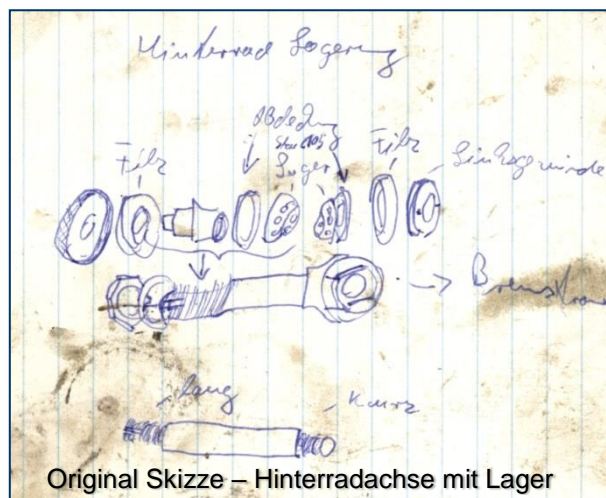
NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023

## Restoration (1981 – 1985)

Der Aufbau der NSU erlebte Höhen und Tiefen. Es gab Zeiten, da war ich jedes Wochenende beschäftigt, aber es gab auch 12 Monate am Stück, da ist gar nichts gelaufen.

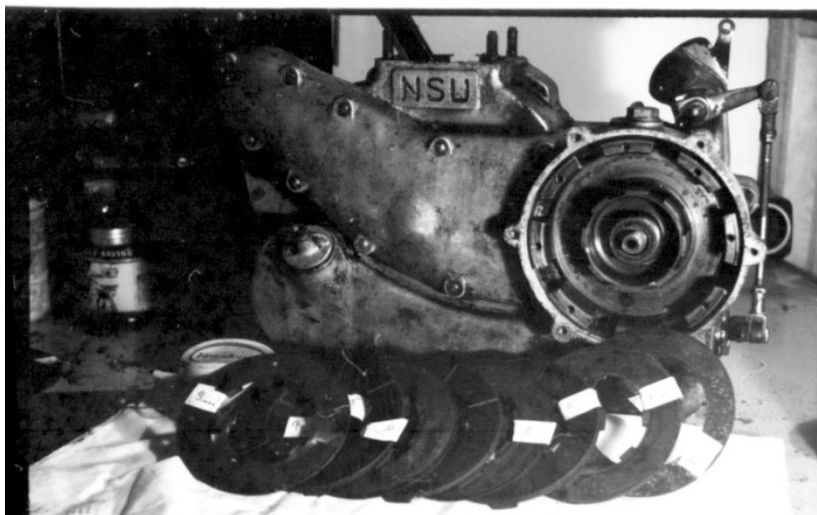
So eine Restoration über 4 Jahre kann natürlich ein ganzes Buch füllen. Es fängt an mit: zerlegen, dokumentieren, reinigen, fotografieren, nach Originalteilen suchen, Literatur kaufen und nach hilfreicher Information suchen, sandstrahlen, lackieren und verchromen lassen, mit Qualitäten hadern oder freuen, sich mit Firmen wegen verloren gegangener Teile streiten (z.B. BOSCH-Spezialmutter für Lampenbefestigung und Originalabdruck von Tankemblem), Dichtungen schnitzen, löten, auf Fertigung von Teilen wie z.B. den Auspuff mit Krümmer warten, (ca. 2 Jahre mit an die 100 Versprechungen es demnächst anzugehen) Dann geht es weiter mit, zusammenschrauben, nochmals auseinander, reißen neu distanzieren, Motor in



Original Skizze – Hinterradachse mit Lager

Rahmen einbauen, fluchen über jeden neuen Kratzer im Lack, sich freuen wenn mal wieder ein Teil passt und sitzt, Tank schon mal drauflegen (damit's zumindest so aussieht wie ein fertiges Motorrad), Kabel ziehen, Räder neu lagern, Kette kürzen, Auspuff anpassen, Sattel neu beziehen, Tank befestigen, Elektrik anschließen, Öl und Benzin in den Tank – Benzinhahn auf, Schwimmkammer tupfen, Zündschlüssel drehen - 1.Versuch – nix, 2.Versuch – nix, 3.Versuch – Peng (Ein Lebenszeichen?!)

4.Versuch – nix, 5. Versuch.... (1/2h und mehrere Fehlzündungen später, außer Atem und schon mit leicht schmerzender Fußsohle, und der x-ten Hebel- und Gas-Stellungen) ...45.Versuch – der Motor brüllt los, nimmt Gas an und stinkt erbärmlich. Meine Werkstatt hatte ca. 12m<sup>2</sup> und befand sich in einem ehemaligen Kartoffelkeller. Dementsprechend infernalisch laut hallte es von den Wänden.



Trotz des Erfolges war meine Freude etwas getrübt. Der Sound klang nicht wie erwartet

sonor, sondern eher blechern. Aber da kennt „Mann“ sich ja aus. War es doch bei der NSU Fox das Gleiche und damals hat man sich mit Topfkratzer aus Stahlwolle im Dämpfer beholfen. Topfkratzer wurden sogleich besorgt und sorgfältig in dem Dämpfer platziert. Inzwischen Firm im Anlassen, Gas auf 1/3, Choke auf 1/2 und Zündung auf Spät – etwas Benzin durch den Zisch-Hahn ansaugen und dann mit vollem Körpergewicht auf den Kickstarter springen – na, das hörte sich doch schon viel besser an. Es war genau das Poltern und



# REPARA-TOUREN TEIL V



NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023

Brummeln was man von einem 600er Eintopf erwarten kann. Ca. 1 Minute lang habe ich mich an der neuen Tonlage in allen Drehzahlbereichen erfreut. Doch plötzlich fing mein Krümmer an zu leuchten. Erst dunkelrot um sich aber recht schnell in wenigen Sekunden in ein leuchtendes orange zu verwandeln. Da hatte ich mit meiner Topfkratzeraktion offensichtlich einen Hitzestau produziert. So musste es von nun an doch ohne diese zusätzliche Soundregelung gehen.



NSU 601TS Bj.'35 1600.-DM orig. 1981

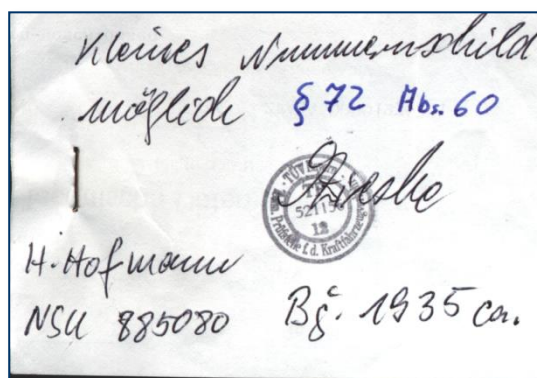
Wie bereits mein ältester Bruder mit seiner frisch restaurierten *BMW*, stand ich nun auch vor dem Problem, die nun fahrbereite *NSU* aus dem Keller in die Freiheit zu bringen. Tür und Treppe waren breit genug und es gab auch keine Winkel wie damals Zuhause. Also dachte ich mir, dass ich es mit der Motorkraft im ersten Gang und ein paar Brettern schaffen sollte. Das erwies sich aber als Fehleinschätzung. So musste mir der Werkstattvermieter *Gerhard* mit seinem

Auto und Abschleppseil helfen. Es war trotzdem eine haarige Sache, aber irgendwie haben wir es mit gemeinsamen Kräften geschafft.

Bei aller Arbeit die ich während der Restaurierung hatte, ohne die Unterstützung und mannigfache Hilfe von Freunden, die Adressen wussten, auf Märkten nach brauchbaren Teilen suchten und mit Tipps beratend zur Seite standen, wäre die *NSU* nicht in dem Zeitraum wiedererstanden. An dieser Stelle, stellvertretend für alle anderen Helfer einen speziellen Dank an *Stefan H.* der sich um den Kolben-Ersatz (*ein modifizierter 2l BMW Kolben*) und den Lackierer gekümmert hatte.

Mit dem TÜV *Erding* hatte ich sowohl gute, als auch schlechte Erfahrungen gemacht, je nachdem an wen man geriet. Mit der *NSU* allerdings lief fast alles wie am Schnürchen. Nur *Gudrun* musste sich wegen des kleinen Nummerschilds etwas mit den Behörden herumschlagen. Das Landratsamt verlangte eine amtliche Beglaubigung, für die Zulassung des kleineren Moped-Nummerschilds. Aber mit dem schriftlichen, amtlich gestempelten „*Fresszettel*“ vom TÜV *Erding*, hat es dann doch noch geklappt. *Gudrun* und der Beamte auf dem Landratsamt haben dafür aber einige Akten der StVO gewälzt, um die besagte Verordnung zu finden.

§72 Absatz 60 besagt nämlich, dass bei nicht ausreichender Beleuchtung ein kleineres Nummerschild zulässig ist.



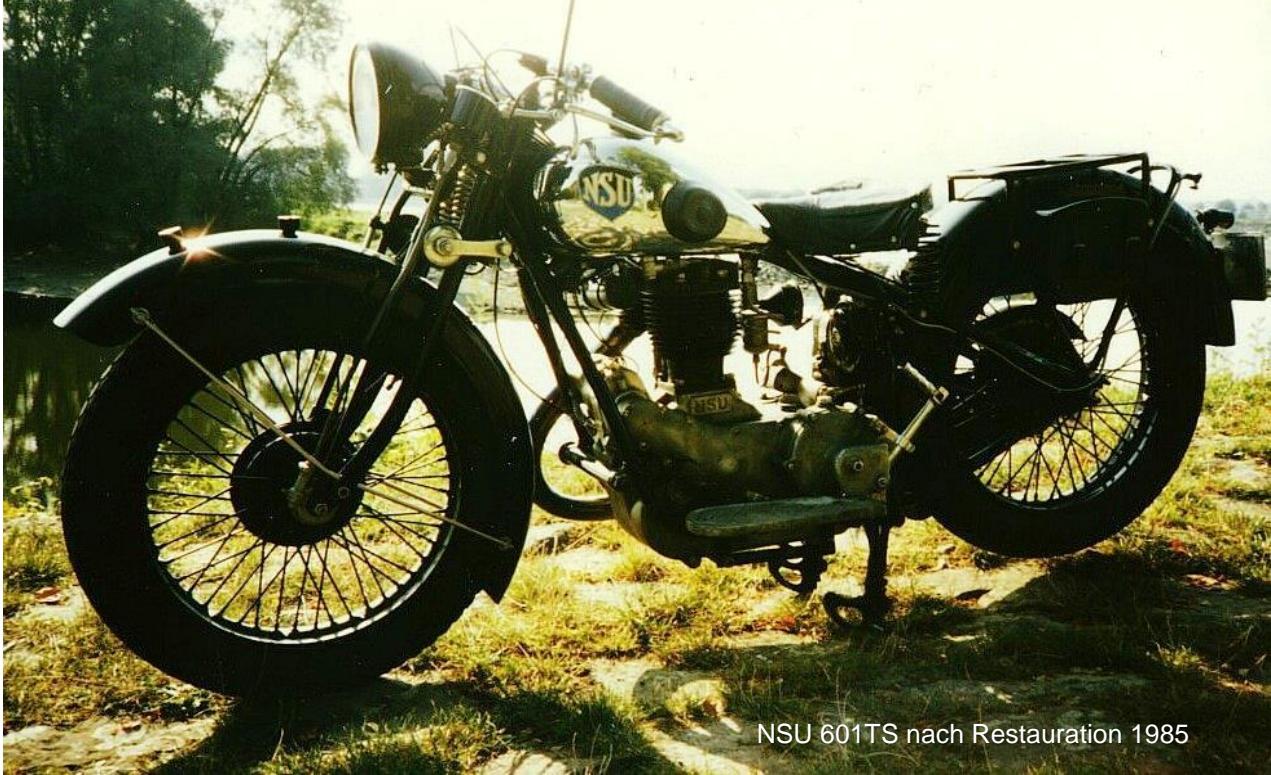


# REPARA-TOUREN TEIL V

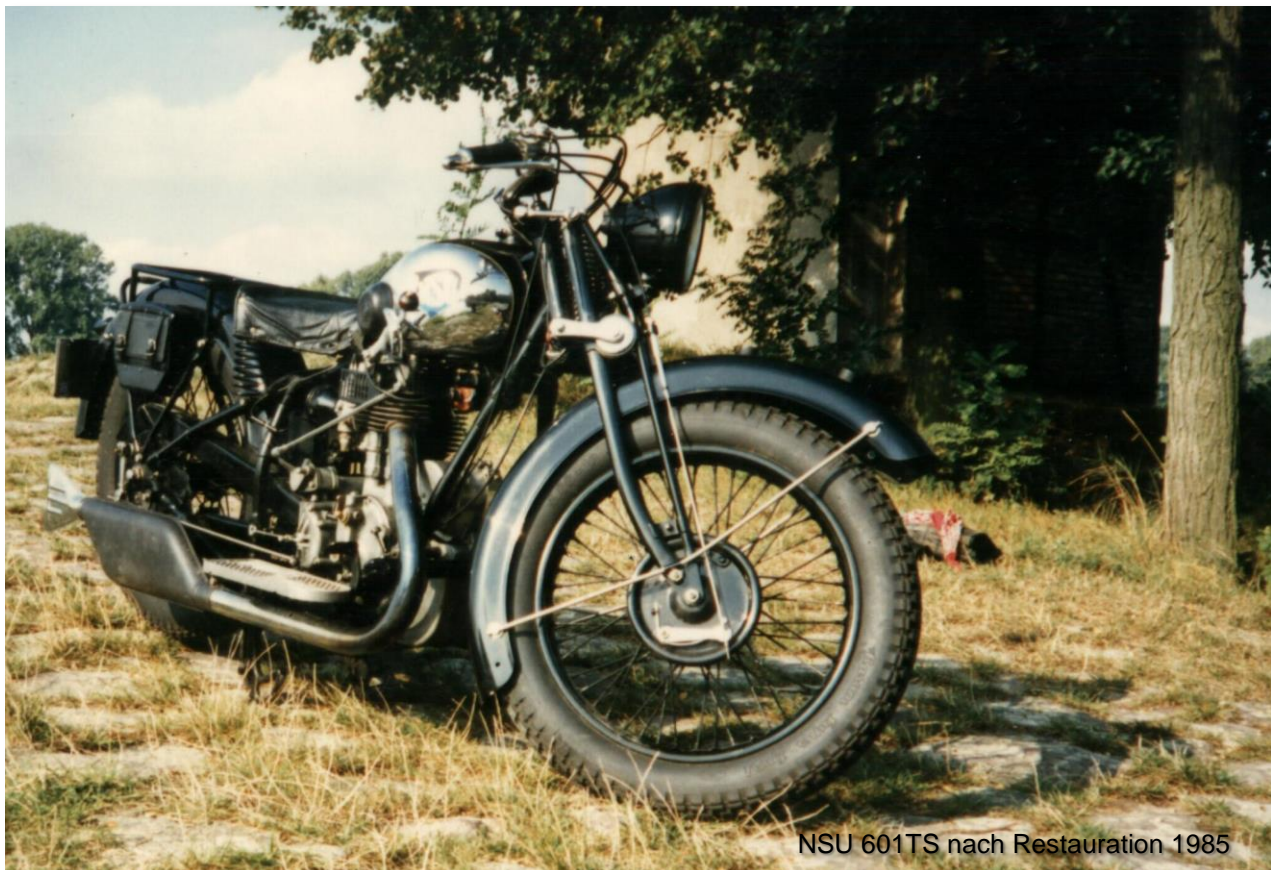


NSU 601TS  
Martin Hofmann 1974 – 2023

So bekam ich im August 2005 die amtliche Zulassung für meine *NSU 601 TS!*  
4 Jahre nach dem Kauf – was für ein Tag!



NSU 601TS nach Restauration 1985



NSU 601TS nach Restauration 1985



# REPARA-TOUREN TEIL V



NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023

## Der Seitenwagen – Erste Planung (1984)



Mitte 1984, als sich eine Fertigstellung der NSU abzeichnete, macht ich mir Gedanken über einen geeigneten Beiwagen. Wie ich aus der Literatur erkennen konnte, war die 601 TS speziell für Beiwagenbetrieb entwickelt worden und den sollte sie auch bekommen.

Da Vorkriegsbeiwagen rar und teuer waren, wollte ich mich an einen Eigenbauwagen.

Ein 1:1 Modell aus Pappkarton um die Dimensionen zu prüfen und das Material berechnen zu können hatte ich auch schon hergestellt. Nur kam dann der beruflich bedingte Umzug nach Baden-Württemberg dazwischen und so ist es bei der Planung geblieben.



## Der Seiten Wagen – Canterbury (1985)

Im September 1985 zogen wir nach Rheinstetten bei Karlsruhe. Wie wir die gesamte 3 Zimmer-Wohnung, inklusive Pflanzen, plus Werkstatt, Ersatzteile und drei Motorräder (NSU 601 TS; BMW R24 und zerlegter BMW R23) in den Transporter bekommen haben, ist mir heute noch schleierhaft.

Auf dem Veterama Markt im Oktober '86 habe ich mir einen Beiwagen gekauft, der erstens in unser kleines Budget passte und mit dem ich meine beiden Mädels, Steffi und Lisa mitnehmen konnte. Es war ein britischer Canterbury mit zwei hintereinander liegenden Sitzpositionen.

Die Verhandlungen auf dem Markt liefen recht gut. Während originale Steib, Kali und Stoje Beiwagen selbst im desolaten Zustand nicht unter 1200.-DM angeboten wurden, sollte der Canterbury nur 800.-DM kosten. Er war aus Sperrholz mit Aluminiumverkleidung und hatte Tür und Rolldach. Der Boden war neu, allerdings konnte man den Kofferraum nicht öffnen – der Vierkant-Schlüssel fehlte. Aus gutem Grund wie ich später feststellen sollte.

Der Verkäufer liefert mir das Monstrum am Sonntagabend nach der Veterama an und lud es vor der Haustüre ab. Ich hatte vor den Beiwagen auf unserem Balkon im 1.OG zu restaurieren. Leider hatte ich sein Leergewicht von mehr als 100kg nicht berücksichtigt. Es



# REPARA-TOUREN TEIL V



NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023

erwies sich als unmöglich das Monstrum über das Balkongeländer zu hieven. Auch die Nachbarschaftliche Hilfe führte zu keinem Ergebnis. Glücklicherweise konnte ich für die Restaurierung Keller und Garage bei meinen Eltern, im 50km entfernten *Achern*, nutzen.

Ein erster Blick in den Kofferraum zeigte, warum es keinen Schlüssel dafür gab. Die Holzwände in dem Kofferraum-Bereich waren total morsch. Das Sperrholz konnten mit der bloßen Hand zerbröseln werden. Das war natürlich keine Substanz für eine Restaurierung. So entschloss ich mich für einen kompletten Wiederaufbau.

Ich nahm mit Pappkartons am Original alle Maße ab und baute den kompletten Aufbau aus 10mm Sperrholzplatten nach. Wie beim Original wurde der Beiwagen mit einem 0.5mm starken Alu-blech verkleidet und schwarz/rot lackiert. Ich wählte den zweifarbigigen Anstrich, damit der doch etwas monströse Kasten etwas schlanker wirken sollte.

Das Arbeiten mit Holz und Aluminium, sowie wie mit Farben waren neu für mich, haben mir aber sehr viel Spaß gemacht.



Früh übt sich... Lisa beim ersten Probesitzen 1987

Aus einer 2mm starken, geriffelten Alu-Abdeckplatte bastelte ich mir später auch einen Beiwagenbremshebel inklusive der zugehörigen Aufnahme, da die Bremsbacken im Seitenwagenrad schon vorhanden waren. So hatte ich final zwei Fußbremsen. Eine Bremse fürs Motorrad und eine weitere für den Beiwagen. Dies war auch dringend notwendig, da die Vorderradbremse der *NSU* einen Wirkungsgrad von  $\leq 0$  zeigte. Eine Tatsache die ich bis heute nicht zufriedenstellend lösen konnte. So fuhr ich (*ohne Beiwagen-Zulassung und mit recht instabilem Dreipunkt-Anschluss*) die 50km von *Achern* nach *Rheinstetten*. Auf halber Strecke, zwischen *Sinzheim* und *Baden Oos*, musste ich noch eine kleine Schraube der Kupplungsmechanik ersetzen, die sich wohl durch die Vibrationen gelöst und selbstän-



# REPARA-TOUREN TEIL V



NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023

dig gemacht hatte. Mangels Ersatzteile habe ich kurzerhand an einer anderen, weniger kritischen Stelle, eine passende Schraube demontiert und meine Kupplung damit wieder in Funktion gebracht.

Laut Gemeindewaage besaß der Beiwagen nach der Restaurierung 135kg Leergewicht. Mit nominellen 14PS und einem Leergewicht der NSU von 185kg, war das schon eine sehr optimistische Kombination. Dieses Ungewöhnliche habe ich dann an meine definitiv untermotorisierte NSU montiert und bin damit zum TÜV nach Karlsruhe gefahren. Eigentlich nur um zu erfahren, was man alles bei einer Erweiterung der Betriebserlaubnis berücksichtigen muss. Ich benutzte den



Jungfernfahrt Achern – Rheinstetten mit Canterbury 1987

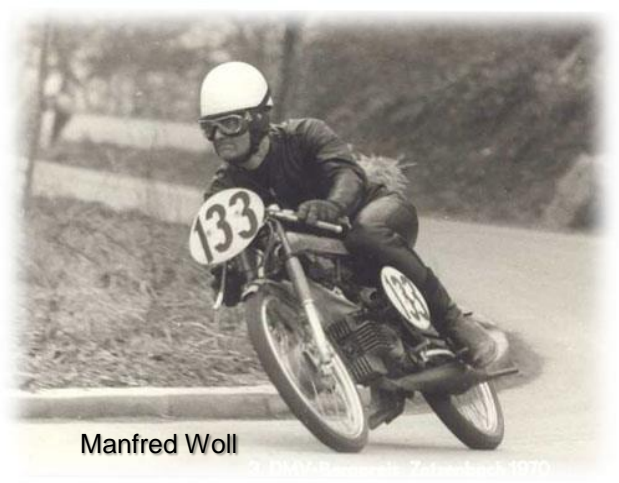
originalen Dreipunktanschluss, der aber in Spur und Stabilität einiges zu wünschen übrig ließ. Ich habe deshalb nicht erwartet, dass ich den Beiwagen gleich eingetragen bekomme.

Was ich dann allerdings beim TÜV Karlsruhe erleben musste war an Borniertheit kaum noch zu überbieten.

Das Allererste was mir der Prüfer vor die Nase hielt, ich kam nicht einmal dazu „Guten Tag“ zu wünschen, war ein Auszug aus der StVO. „Beiwagen wahlweise einzutragen ist nicht mehr möglich!“. Das kann ja heiter werden, dachte ich mir und es wurde heiter, aber nur für die Prüfer. Plötzlich hatten gleich drei Prüfer Zeit sich um mein Unikum zu kümmern. Es wurde sogar über die Grube geschoben, um es von unten zu betrachten. Die Drei zerlegten mir meinen Traum in ganz kleine „Albtraum“-Stücke.

Es wurden so viele Mängel aufgezeigt, dass sie mir deutlichst zu verstehen gaben, es am

besten kein zweites Mal mehr zu versuchen. Ich konnte mich sogar glücklich schätzen, dass sie mich mit meinem wackeligen Gespann wieder nach Hause fahren ließen und ihn nicht gleich aus dem Verkehr zogen.



Manfred Woll

In dieser verfahrenen Situation kam mir eine Straßenbekanntschaft zu Hilfe. Ich traf Joe, einen DKW Fahrer im Ort und ratschten ein bisschen. Daraufhin trafen wir uns zwei bis drei Mal. Bei diesen Treffen gab er mir den Hinweis auf den TÜV Landau. Dort arbeite angeblich ein Ingenieur der ein Faible für alte Motorräder hatte. Bei ihm käme man mit allem



# REPARA-TOUREN TEIL V



NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023

durch, Hauptsache es ist alt.

So machte ich mich ans Werk. Ich versuchte alle gefundenen Mängel so gut es ging zu beheben. Dann besorgte ich mir einen Anhänger und einen Gutachter-Termin bei besagtem Herrn *Woll*.

Herr *Woll* begutachtete den Beiwagen mit gemischten Gefühlen, glaubte mir aber, dass das Ganze kein Eigenbau ist. Die einzige Auflage die ich noch bekommen habe war, dass die Kunststoffscheiben einen Unbedenklichkeitsstempel benötigten. Man wollte sicher gehen, dass sie aus *Makralon*® seien und daher unzerbrechlich sind. Ich versprach ihm das noch zu erledigen und bekam einen offiziellen Rahmenstempel.

In den nächsten Wochen erledigte ich alle Anforderungen. In *Iffezheim* bei einem Beiwagenhändler bekam ich die benötigten Anschlüsse, damit ich den *Canterbury* stabil an 4 Punkten am Rahmen befestigen konnte. Mit viel Sorgfalt und mit Hilfe alter Literatur stellte ich Spur und Sturz ein.

Ca. 3 Monate später machte ich einen neuen Termin bei Herrn *Woll* um das Gespann abnehmen zu lassen. Diesmal fuhr Gudrun mit der *BMW R24* mit nach Landau um die TÜV Plakette für die nächsten zwei Jahre zu bekommen.

Während sich Herr *Woll* dem *NSU*-Gespann annahm, kümmerte sich ein anderer Ingenieur um *Gudruns BMW*.

Der erste Satz den Herr *Woll* zu meinem doch recht ungewöhnlichen Gespann sagte war: „*So ein schönes Motorrad, aber so ein hässlicher Beiwagen! Also den trage ich ihnen wahlweise ein*“ Also es geht doch!!

Mit dem anderen Ingenieur, der die *BMW* prüfte hatten wir weniger Glück. Ihm war die laxen Art und Weise, wie sein Chef (*Herr Woll*) mit Oldtimer umging, offensichtlich ein Dorn im Auge. Er prüfte die Vorderradbremse indem er Bremshebel und Lenker mit beiden Händen umklammerte und mit aller Kraft zudrückte. Nach kurzem Widerstand macht es „*pling*“ und das Seil sprang aus dem Lötnippel. Mit dem Kommentar „*So das war's*“ drehte er sich um und verschwand. Von Herrn *Woll* bekam ich den Tipp zur *VW Werkstatt* gegenüber zu gehen und das Bremsseil dort neu zu verlöten.

Nach ca. 1/2h hatte ich das neu verlötete Bremsseil wieder montiert. Herr *Woll* hatte inzwischen alle Eintragungen für meinen Beiwagen erledigt und mir empfohlen möglichst bald einen besser geeigneten Beiwagen für meine *NSU* zu suchen.

Er übernahm auch die Nachuntersuchung der *BMW*. D.h. er prüfte mit Zeigefinger und Daumen an Bremshebel und Lenker die Festigkeit meiner



Mit dem *Canterbury* bei Aberystwyth – Wales 1989



# REPARA-TOUREN TEIL V



## NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023

Nippel-Reparatur. Ein knappes „Okay“ und schon war die TÜV Plakette für die nächsten zwei Jahre auf dem Nummerschild. Überglücklich fuhren wir beide wieder nach Hause. Nun konnten wir Reisepäne schmieden bei denen wir die gesamte Familie und die Motorräder einbeziehen konnten.

A		B	
1 Fahrzeug- und Aufbauart	KRAD Motorrad	1	1
2 Fahrzeughersteller	m. Leistungsbeschränkt.	2	2
3 Typ und Ausführung	NSU	3	3
4 Fahrzeug-Ident.-Nr.	TS 601	4	4
5 Antriebsart	885080	5	5
6 Leistung kW bei min <sup>-1</sup>	Otto	6	6
7 Hubraum cm <sup>3</sup>	0116	7	7
8 Höchstgeschwindigkeit km/h	105	8	8
9 Nutz- oder Aufladegewicht kg	k10/4350	9	9
10 Hubraum des Tanks m <sup>3</sup>	592	10	10
11 Sitz- / Liegeplätze	2	11	11
12 Sitz- / Liegeplätze einseitig		12	12
13 Höhe über		13	13
14 Höhe über		14	14
15 Leergewicht kg	185	15	15
16 Zul. Achslast kg vorn		16	16
17 Zul. Achslast kg hinten		17	17
18		18	18
19		19	19
20		20	20
21		21	21
22		22	22
23		23	23
24		24	24
25		25	25
26		26	26
27		27	27
28		28	28
29		29	29
30		30	30
31		31	31
32		32	32
33		33	33
34		34	34
35		35	35
36		36	36
37		37	37
38		38	38
39		39	39
40		40	40
41		41	41
42		42	42
43		43	43
44		44	44
45		45	45
46		46	46
47		47	47
48		48	48
49		49	49
50		50	50
51		51	51
52		52	52
53		53	53
54		54	54
55		55	55
56		56	56
57		57	57
58		58	58
59		59	59
60		60	60
61		61	61
62		62	62
63		63	63
64		64	64
65		65	65
66		66	66
67		67	67
68		68	68
69		69	69
70		70	70
71		71	71
72		72	72
73		73	73
74		74	74
75		75	75
76		76	76
77		77	77
78		78	78
79		79	79
80		80	80
81		81	81
82		82	82
83		83	83
84		84	84
85		85	85
86		86	86
87		87	87
88		88	88
89		89	89
90		90	90
91		91	91
92		92	92
93		93	93
94		94	94
95		95	95
96		96	96
97		97	97
98		98	98
99		99	99
100		100	100

Obwohl der Beiwagen für die NSU mit ihren 14PS total überdimensioniert und mit 136kg Leergewicht eigentlich viel zu schwer war, haben wir damit zwei lange und großartige Urlaube bzw. „Reparatouren“ gehabt. 1988 ging es durch Frankreich ans Mittelmeer und auf der Via Aurelia dann nach Italien. Zurück führte uns der Weg von Genua an den Gardasee und weiter über den Brenner-Pass nach München und Stuttgart. Drei Wochen und einige Abenteuer später kamen wir wieder glücklich Zuhause in Rheinstetten an.

Ein Jahr Später, 1989, ging es wieder quer durch Frankreich aber mit dem Ziel Großbritannien. Während der Restaurierung hatte ich dem Beiwagen in einer glückliche Minute versprochen, dass er noch einmal seine Heimat sehen dürfe. Dieses Versprechen hatte ich damit erfüllt. Der eigentliche Grund war aber, dass ich meiner Familie auch mal die Gelegenheit geben wollte mit eigene Augen zu sehen wie schön England und Wales ist und ein das zu zeigen, was ich ein paar Jahre zuvor mit Uli erlebt hatte.



NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023

Ich habe mir aber mit den (*negativen*) Erfahrungen, welche ich in den beiden Repara-Touren nach Frankreich und Großbritannien gemacht hatte, mich an den gut gemeinten Hinweis von Herrn *Woll* erinnert. Und so habe ich mich 1990 nach einem, für meine 14PS (*schwache*) NSU 601 TS, besser geeigneten Seitenwagen umgesehen. Im Fahrzeugmuseum *Marxzell* wurde ich fündig.



In der Carmarque 1988

### **Der Seitenwagen – Harso (1990)**

Ich habe mit meinem *Canterbury*-Gespann das Fahrzeug (*und Kuriositäten*-) Museum in *Marxzell* besucht. An der Kasse saß *Wolfgang Reichert*, der ältere Sohn des Museumsgründers. Ihn fragte ich ob er Interesse an einem Tausch hätte. Er bekäme meinen restaurierten *Canterbury* gegen einen geeigneten Vorkriegs-Beiwagen aus seinem Fundus. Er schaute sich mein Ungetüm nur kurz an und meinte das könne man machen. Er hätte in dem neu gebauten Museumsgebäude eine *Ariel Square-Four* aus den 50er Jahren stehen, zu der der Beiwagen, der ebenfalls in dieser Dekade gebaut wurde, gut passen würde. Ich solle mich in seinem Lager mal umschauen, ob da was für mich dabei sei. So fuhren wir zu einer großen Scheune, die ca. 2km talaufwärts lag. Neben vielen Schrottautos standen auch einige Schmuckstücke in der halb zerfallene Scheune. Im Keller hatte er noch etwa 15 Beiwagen gebunkert. Ich käme leider etwas zu spät, meinte *Wolfgang*, da er erst vor kurzem ein Paar LKW Ladungen voll auf den Schrottplatz hatte karren lassen.

Ich brauchte aber nicht allzu lange suchen und hatte schnell meine Wahl getroffen. Es war ein Beiwagen der dem *Steib TR 500* nicht unähnlich war. Eine kleine Tür zum einsteigen, Kofferraum zum Aufklappen mit Ersatzreifenhalterung und vor allem die Blattfederung des Bootes, in Form eines großen „C“, hatten mir sofort gefallen. Den wollte ich haben. Kein Problem meinte *Wolfgang*, ich sollte nur den *Canterbury* auf einem Anhänger anliefern, so das wir ihn gleich in die neue Halle verfrachten können.



Bereits eine Woche später war es soweit. Ich hatte einen Anhänger organisiert und mit Mühe beladen. In *Marxzell* angekommen, war *Wolfgang*'s jüngerer Bruder *Hubert* an der Kasse. Er wusste nichts von der Abmachung zwischen *Wolfgang* und mir. Auch wollte *Hubert* meinen englischen Beiwagen nicht haben. Nach einem längeren hin und her hat er dann seinen Bruder angerufen und sich den Deal bestätigen lassen. Er wollte aber weiterhin



# REPARA-TOUREN TEIL V



NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023



Harso Boot – originaler Zustand 1990

nichts damit zu tun haben. Daher sollte ich warten bis *Wolfgang* da sei. Der tauchte ca. 1/2h später auf. Wir schufteten tierisch um den Anhänger die hintere Zufahrt hinauf, um zum Hintereingang der neuen Halle zu bekommen. Die neue Halle war vollgestopft mit Sportwagen, Feuerwehrautos, Motorräder. Von der Decke hing sogar ein Hubschrauber. Irgendwie haben wir es gemeinsam aber dennoch geschafft den Beiwagen bis zur eingeklemmten *Ariel* hin zu bugsieren.

Im dem oberen Tal-Lager angekommen, fragte mich *Wolfgang*, welche Beiwagen ich mir nun auserwählt hätte. Da zeigte ich wieder auf meinen Wunschkandidaten. Doch nun kam, für mich völlig überraschend, ein promptes „*Nein, den gebe ich nicht her. Der gehört zu einer Gnom de Rhone, dazu habe ich ja auch noch das Motorrad.*“ Alles Lamentieren und Hinweise, dass das aber so ausgemacht war halfen nichts. „*Den da*

*kannst du haben*“ *Wolfgang* zeigte mir einen kleinen zigarrenförmigen Beiwagen, der daneben stand. Dieses Objekt war in einem recht desolaten Zustand war. Der Beiwagen, auf dem Emblem am Heck war „*HARSOWERK Wiesbaden*“ zu lesen, war wohl das Opfer eines Brandes geworden und vom Lack waren nur noch Fragmente erhalten. Ansonsten sah

er aber komplett aus. Durchrostungen waren keine zu entdecken. Wenn ich den nicht nehme, dann kann ich mir meinen *Canterbury* gleich wieder abholen. Das wollte ich natürlich auch nicht, und so habe ich zähneknirschend und vor mich hinfluchend den Beiwagen auf den Hänger geladen.



Harso Schriftzug – originaler Zustand 1990

Als Wertausgleich hat *Wolfgang* dann noch einen *NSU 501T* Motor aus dem Ausstellungsraum im Museum geholt und mir als Bonus dazu gegeben. Das war zwar nicht abgemacht gewesen, aber vielleicht hat ihn doch sein schlechtes Gewissen gedrückt.

Der *NSU 501T* Motor (*Bj. 1929*) passte zwar nicht in meine *601TS*, war aber ein gutes Tauschobjekt und so kam ich ca. ein Jahr später zu einem 4 Gang *TS* Motor, was sich für den Gespannbetrieb als äußerst positiv herausstellte.



# REPARA-TOUREN TEIL V



NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023

Wieder Zuhause, wurden zuerst jede Menge Fotos gemacht. Danach habe ich den *Harso* zerlegt und die Rahmenteile im Keller und das Boot auf dem Balkon untergebracht. Diesmal war es ein leichtes das kleine ca. 40kg leichte Blechboot in den 1. Stock zu hieven. Besonderes Augenmerk habe ich auf die Schrift- und Zierlinien Fragmente gehabt. Ich wollte ihn ja so original wie möglich restaurieren.

Von dem Schriftzug *Harso* war gerade mal das „H“ und ein Teil vom „o“ zu erkennen. Mit den Abzügen in der Hand und den Beiwagenteilen im Auto fuhr ich dann zu meiner bevorzugten Lackiererei *Frascoia* in *Kappelrodeck*. Herr *Frascoia* war in der Szene bekannt und hatte zuvor schon meine *BMW R24* lackiert und hand-liniert. Herr *Frascoia* klagte zwar, dass es mit seinen Augen nicht mehr so gut ging, hat aber den Auftrag trotzdem angenommen. Auf seinen Hinweis hin, ich in dem Dorf *Lauf* bei einem Privatbetrieb die *Harso* Teile Sandstrahlen und brachte sie danach gleich zum Grundieren wieder nach *Kappelrodeck*.

Das Ergebnis ein paar Monate später konnte sich sehen lassen. Herr *Frascoia* hatte perfekte Arbeit geleistet. So langsam fing ich an den Beiwagen zu schätzen und zu lieben, auch wenn er ursprünglich nicht meine erste Wahl war.

Per Annonce und in einem direkten Brief an den s.g. „*Beiwagen Papst*“ (*M. Franitza*) macht ich mich auf die Suche nach weiteren „*Harso*“ Besitzer und Informationen.



Harso Schriftzug – nach Restaurierung 1991



Von Herrn *Franitza* bekam ich die Info, dass er zwar von der Marke „*Harso*“ gehört habe und dass die Firma in den 30ern Beiwagen hergestellt hätte, aber gesehen hätte er noch keinen. Aus Würzburg kam dann noch eine Kopie einer „*Harso*“ Broschüre, welche offensichtlich mit der handgefertigt wurde, aber das war's. Es sah so aus als ob ich hier ein Unikat ergattert habe. Nun war ich sogar froh, dass ich diesen und nicht den großen „*Gnom de Rhone Beiwagen*“ hatte. Es ist natürlich auch für



# REPARA-TOUREN TEIL V

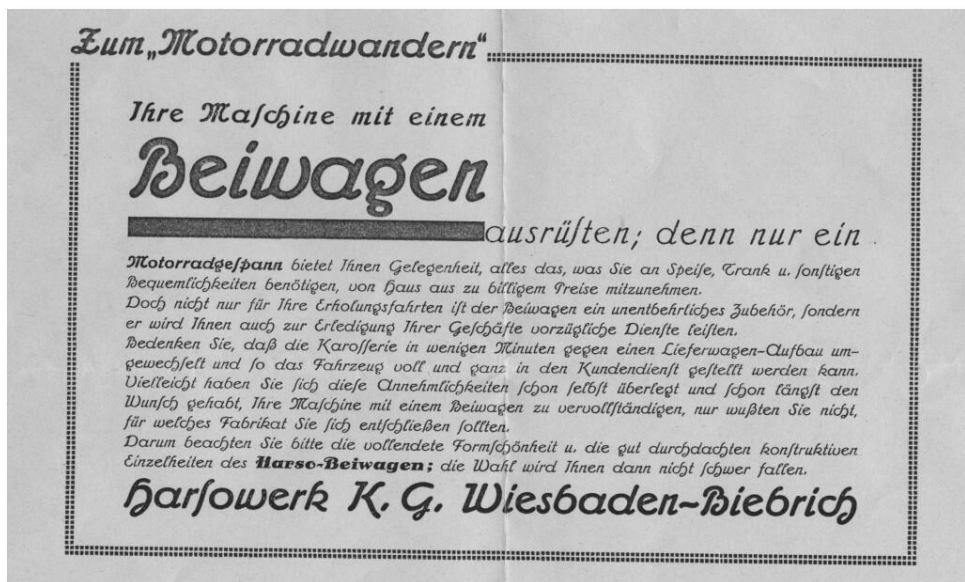


NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023

das Motorrad mit seinen 14PS von Vorteil gewesen ca. 40kg weniger Eisen zu schleppen. Außerdem passte er genau zum Jahrgang 1935 meiner NSU. Und bildhübsch war er noch dazu.

Auch 17 Jahre später, als ich via Internet Kontakt zum „Harso Club“ aufnahm, stellte sich heraus, dass der Club zwar ein Motorrad der Firma Harso restaurierte, aber keine weiteren Adressen von einem zweiten Beiwagenbesitzer kenne. Vorerst bleibt der Beiwagen offensichtlich der Letzte seiner Art.



Ich besorgte mir entsprechende Anschlussteile bei Kali und machte dann, nach drei Jahren, wieder ein Termin bei Herrn Woll beim TÜV Landau. Mit allen Unterlagen, auch wenn sie spärlich waren, machte ich mich auf den Weg. Er konnte sich noch an mich und den Canterbury erinnern. „Gratuliere, der passt doch wesentlich besser zur NSU“ war sein Kommentar. Der Eintrag in die Pa-

piere war somit kein Problem.



Harso Gespann 1991

Die erste größere Reise (1992) mit diesem Beiwagen sollte uns dann nach Holland führen. Steffi, nun bereits 16 Jahre alt, hatte andere Interessen. Außerdem ist der Harso für 2 Personen ungeeignet. Daher war diesmal war nur noch Lisa dabei.

Damit sie bei Regen nicht nass wurde, hat Gudrun ein Regenponcho mit Ösen versehen, so dass wir es an den entsprechenden Klips am Beiwagen befestigen konnten. Lisa hat dieser Behelfs-Konstrukt aber nicht sehr gefallen Sie war unter dem Poncho in ihrer Bewegungsfreiheit doch recht eingeschränkt.

Nach diesem Holland-Urlaub stellte sie eine Forderung auf. „Wenn sie nochmals mitfahren soll, dann müsste ich ein Verdeck mit Scheibe basteln“, war ihr Kommentar.



# REPARA-TOUREN TEIL V



NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023

Beim nächsten Sperrmüll habe ich daher ein Kinderwagenverdeck mitgenommen und die Mechanik benutzt um ein entsprechendes Klappverdeck zu fertigen. Für die Frontscheibe habe ich mir eine Scheibe für *Steib* Beiwagen gekauft, aber die labbrige Kunststoffscheibe gegen eine größere und wesentlich stabilere *Makralon*®-Scheibe getauscht. Diese wurde mit Klips versehen, damit man das Verdeck daran befestigen kann. *Gudrun* hat aus schwarzem Kunstleder das Verdeck genäht.

Auch wenn es nicht perfekt war, so war es funktionell und sah gar nicht schlecht aus.

Nur *Lisa* ist danach nie wieder mit uns und den Motorräder in Urlaub gefahren. Da waren inzwischen andere Urlaubs-Interessen wie z.B. Pony-Farm wichtiger.

Das verwendete Kunstleder war aber schon nach wenigen Jahren verzogen und begann spröde und durchlässig zu werden, so dass wir uns entschlossen es durch einen Cabrio Verdecksstoff zu ersetzen. Da Tuch kostete uns ein Vermögen, aber hält dafür nahezu ewig. Auch hier hat *Gudrun*s Nähkunst wieder tolles geleistet.



NSU 601TS mit *Harso* Beiwagen 1995

Inzwischen ist mein Gespann, mit dem wohl letzten einsatzbereiten *Harso* Seitenwagen, auch in einem Buch verewigt:

*Karl Reese „Deutsche Seitenwagen von 1903 bis 1960“ (1. Auflage 2011) Seite 65*

Auch 30 Jahre nach der Verheiratung sind die Beiden, **NSU & Harso**, ein unzertrennliches Gespann!



# REPARA-TOUREN TEIL V



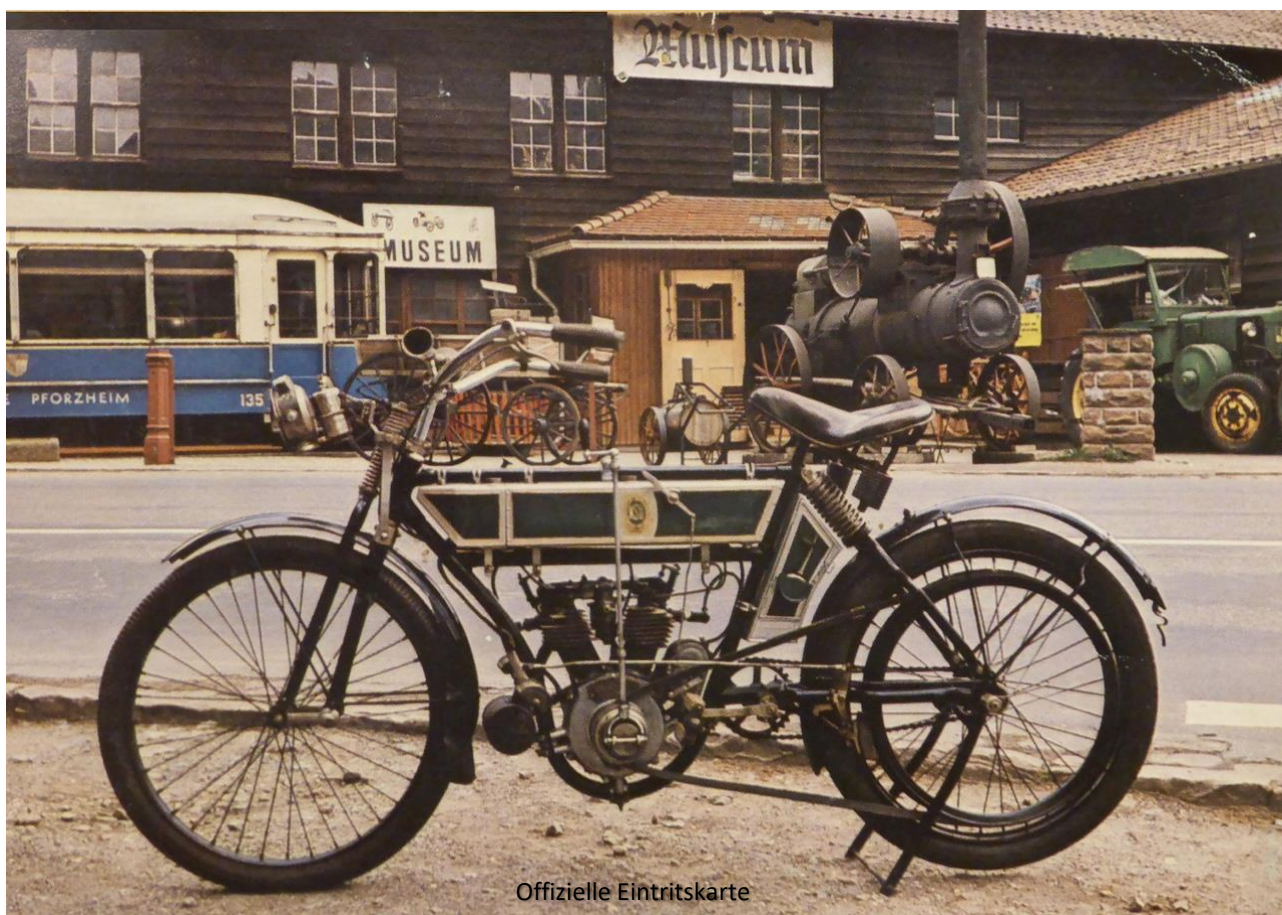
NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023

## ***Apropos Fahrzeug Museum Marxzell ...***

Wikipedia.org sagt dazu: Das Museum wurde 1968 in einem ehemaligen Sägewerk im damaligen Pfaffenroter Ortsteil Marxzell von Bernhard Reichert eröffnet und befindet sich seitdem in Familienbesitz. Der Beginn der Sammlung Reichert geht bis in das Jahr 1958 zurück. Bernhard Reichert sammelte Autos, Lokomotiven, Straßenbahnen und Zweiräder zunächst noch auf seinem Privatgelände im Karlsruher Stadtteil Durlach. Als Bernhard Reichert 1984 starb, führten seine Witwe Klara und seine beiden Söhne das Museum weiter.<sup>[1]</sup> Die Ausstellung mit Innen- und Außengelände ist dem Thema Mobilität im weitesten Sinne gewidmet. So gehören rund 200 Automobile, von den Anfängen des Automobilbaus bis zur Gegenwart, über 350 Motorräder und Mopeds, über 170 Fahrräder, über 20 Feuerwehrautos, ein Feuerwehrhubschrauber, über 100 Traktoren, Straßenbahnen, Lokomotiven, Kutschen, aber auch Motoren, landwirtschaftliche Maschinen sowie diverse technische Geräte zur Sammlung. Zur Sammlung gehört auch ein ausgestopftes zweiköpfiges Kalb und ein Dienstwagen von Günther Klotz, ein Mercedes-Benz 220, Baujahr 1962. Das älteste Auto der Sammlung ist ein Millot aus dem Jahr 1898.

Im historisch eingerichteten Kinoraum werden Kurzfilme aus den Anfängen des Automobils gezeigt. Ein kleines Wasserkraftwerk erzeugt in den Kellerräumen größtenteils den Strom für die Beleuchtung und den Betrieb des Museums. Die Exponate werden im Gebäude des ehemaligen Sägewerks, dessen Kellerräumen und in einer angebauten Halle ausgestellt. Im Juni 2013 wurde die Ausstellungsfläche um den ersten Stock dieser Halle auf insgesamt über 3600 Quadratmeter erweitert.



Offizielle Eintrittskarte



# REPARA-TOUREN TEIL V



NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023

Ich kann folgendes dazu sagen: Mein Vater fuhr Ende der 60er mit Muttern und Meinereiner schon kurz nach der Eröffnung zu dem Marxzeller Fahrzeug-Museum. Ich war schon damals tief beeindruckt von allen Exponaten. Egal, ob es Fahrzeuge waren mit 4 oder 2 Rädern, oder der Citroen mit Ketten, oder all die automatischen Musikinstrumente, oder auch das doppelköpfige Kalb mit 6 Beinen, oder auch der Hocker den man zur kleinen Tritt-Leiter aufklappen konnte. Aber am meisten hängengeblieben sind die Filme, die man in dem kleinen Kino links neben der Kasse zu sehen bekommen hat. Vor allem der letzte Film mit *W.C: Fields* war der Kracher und bringt mich bis heute regelmäßig zum Lachen. Vielleicht wurde sogar mit diesem frühen Besuch, ich war wahrscheinlich gerade mal so um die 15 Jahre alt, der Samen zu meiner Liebe für alte Fahrzeuge und Technik im Allgemeinen gelegt?



1977 am Museum Marxzell

In dem Museum wurden und werden weiterhin in der Regel alle Fahrzeuge unrestauriert ausgestellt. Man kann daher die Geschichte welche die Objekte erlebt hatten daher oft nachvollziehen. Das ist ein Flair den nicht jeder Besucher zu schätzen weiß. So kommt es mitunter auf der der Web Seite des Museum zu wüsten Kommentaren. Ich persönlich halte das Konzept aber für richtig und genieße jedes Mal den Aufenthalt



1977 am Museum Marxzell

An einem Wochenende, irgendwann im Sommer 1977, ich war zu der Zeit auf der Chemie-Schule in *Karlsruhe*, bin ich mit meiner *BMW R25/0* zu meinen Eltern nach *Achern* gefahren. Diesmal habe ich aber nicht die B3, sondern eine Route über das *Albtal* nach *Gernsbach – Baden-Baden – Steinbach – Bühl* gewählt. In Marxzell bin dabei in ein Motorradtreffen geraten. Trotz des heftigen Regens haben sich da eine ganze Menge an Fahrzeugen versammelt. Sie machten sich gerade für eine Ausfahrt fertig. Erinnern kann ich mich deutlich an eine britische vorkriegs *Rudge*, die nur mit einem Krümmer ausgestattet war. Entsprechend infernalisch war dann auch der Lärm als sie gestartet wurde. Sowas hatte ich vorher noch nie gesehen, geschweige denn gehört.

Auch später besuchte ich regelmäßig das Museum. Speziell wenn wir Gäste hatten, war das Sammelsurium der *Reichert* Familie immer eine Überraschung unsere Besucher. Da es unmöglich war alle Kuriositäten und technische Besonderheiten innerhalb eines Besuchs zu erfassen, gibt es auch Freunde die später nochmals nachfragten ob wir da mal wieder hingehen könnten. Was für eine Frage, oder? Klar machen wir das!



# REPARA-TOUREN TEIL V



NSU 601TS

Martin Hofmann 1974 – 2023

Nachdem ich 1990 meinen „*Canterbury Carmobil*“ in der 1985 erbauten neuen Halle deponiert hatte bin nahezu 1-2 Mal pro Jahr dort gewesen und habe jedes Mal nach dem Eröffnungstermin gefragt. Ich wollte ja irgendwann meinen ehemaligen Zweisitzer mal wieder sehen. Die Antwort die ich in den nächsten 22 Jahren von *Wolfgang* erhielt, war: „Am Pfingsten“. Aber das Jahr hatte er wohlweislich nie dazu gesagt.

2-3 Mal durfte ich, einmal auch mit einigen Moped-Freunden aus München, dann aber doch in neue Halle, obwohl sie offiziell noch nicht für Publikumsverkehr freigegeben war. 2013 war es dann soweit. Ab nun war die Halle mit 600m<sup>2</sup> zusätzlicher Ausstellungsfläche für alle Besucher zugänglich.



Ab nun konnte ich meinen ehemaligen Beiwagen, der uns zumindest auf zwei größeren Touren durch Frankreich, Italien und Großbritannien gute Dienste geleistet hat, wieder öfters sehen und dabei in Erinnerungen schwelgen.