



Repara-Touren Teil VI
 NSU 601TS
 Martin Hofmann
 1988 – 1989



Inhaltsangabe:

Frankreich / Italien	August 1988	ca. 2600km	2
1.Tag	ca. 180km	Rheinstetten – Wattwiller	3
2.Tag	ca. 150km	Wattwiller – Besancon	4
3.Tag	0km	Camping Besancon	5
4.Tag	ca. 250km	Besancon – Lion / Vernioz	5
5.Tag	ca. 300km	Lion/Vernioz - Vauvert	7
6.Tag	ca. 50km	Camping Le Cheval Blanc - Strand.....	8
7.Tag	ca. 200km	Arles –St. Gilles.....	10
8.Tag	ca. 160km	St. Gilles nach Ventimiglia	11
9.+10.Tag	0km	Camping Villagio Medina	13
11.Tag	ca. 160km	“Via Aurelia”	14
12. Tag	ca. 12km	Caming Arezona – <i>Voltri</i>	18
13.Tag	ca. 300km	<i>Voltri</i> – Gargnano (Lago di Garda).....	22
14.Tag	ca. 420km	Gargnano (Lago di Garda) – Oberding.....	24
15. Tag	ca. 10km	Niederding	25
16. Tag	ca. 270km	Niederding – Stuttgart (<i>Axel</i>).....	25
17. Tag	0km	Stuttgart (Lagerreparatur)	26
18. Tag	ca. 100km	Zurück in Rheinstetten	27
Ca. 20 Jahre	„ <i>Nachwehen</i> “		29



Frankreich / Italien August 1988 ca. 2600km

Rundtour durch Frankreich & Italien in 10 Etappen





Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



1.Tag ca. 180km Rheinstetten – Wattwiller

Anfang August 1988 war es endlich soweit. Wir, d.h. *Gudrun* auf der *BMW R24* und ich auf meiner *NSU 601TS* mit den beiden Kindern im frisch restaurierten Canterbury Beiwagen, waren bereit zu unserem ersten gemeinsamen Motorradurlaub.

Die *BMW* bekam von mir zwei Satteltaschen verpasst, die wir aus Aluminiumblech zimmerten und mit schwarzem Kunstleder überzogen, damit sie farblich in etwa zum Motorrad passten. Die originalen Ledertaschen, welche auf der *Griechenland-Repara-Tour* gute Dienste geleistet hatten, waren zu schmal und zu niedrig. Mit den neuen Satteltaschen haben wir das Volumen um gut 30% vergrößert, was sich als sehr hilfreich erwies.



Mit vier Personen auf zwei Motorräder, das bedeutete, dass man sich sehr genau überlegen muss was man alles mitnimmt.

Die eine Satteltasche war für die Kleidung der Kinder, die andere für *Gudrun's* und meine Klamotten vorgesehen. Ein paar T-Shirts, etwas Unterwäsche, Socken und viel „*REI in der Tube*“ musste reichen. Das Ganze für wurde jeweils in einem Behältnis von ca. 15cm x 40cm x 40cm untergebracht. Der Tankrucksack auf der *BMW* beinhaltete Nahrungsmittel und Kochgeschirr. So war die *BMW* schon voll bepackt.



Ein Dreimannzelt, 4 Schlafsäcke und 4x Isomatten wurden in einen großen Seesack gestopft und der *NSU* auf den Gepäckträger geschnallt. Im Beiwagen mit seinem 136kg Leergewicht saßen unsere beiden Mädchen. *Steffi* war 12 und *Lisa* 4 Jahre alt. Zusammen dürften sie ca. 50kg auf die Waage gebracht haben. Dazu kamen Werkzeug, 5l Benzin, 6l Öl und einige Ersatzteile. Ich nehme mal an, dass da noch ca. 100kg zu dem Leergewicht noch dazu kamen.

Mit gerade mal 14PS aus 600ccm und einem Seitenwagen mit gut und gerne 250kg zu den 185kg des Mopeds plus meinen ca. 75kg, wagten wir die Tour nach Südfrankreich und entlang der Küste nach *Genua* und über den *Brenner* wieder zurück. Zunächst war nur *Südfrankreich* geplant, aber während der Tour wurde der Plan erweitert.

Zunächst fuhren wir auf der B36 von *Rheinstetten* aus nach Süden und trafen gegen Mittag bei Tante *Ruth* und Onkel *Martin* in *Emmendingen* ein. Dort gab es als Willkommensgruß



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



ein kleines Grillfest. Es wurde uns zwar angeboten das Zelt auf der Wiese hinter Onkel *Martins* Wohnung aufzustellen, aber wir wollten das „*Urlaubsgefühl*“ und dazu gehörte für uns das Übernachten im Ausland, auch wenn es nur wenige Kilometer hinter der französischen Grenze sein sollten.

Und so fuhren wir am späteren Nachmittag weiter ins *Elsass*. In der Nähe von *Wattwiller* (*bei Cernay*) haben wir einen Campingplatz ausgemacht. Der Campingplatz lag auf einer Anhöhe am Rand der *Vogesen*. Das war die erste Nagelprobe für meine *NSU*. Die Anfahrt war nicht sonderlich steil, trotzdem quälte sich mein 3-Gang-Gespann den Berg hinauf. Der 2. Gang war zu schwach, aber der Erste drehte mit voller Drehzahl. So war es ein ständiges



Rauf- und Runterschalten. Einmal verschalten und schon stand das Gespann. Das Anfahren am Berg mit dem zusätzlichen Gewicht erwies als ziemlich schwierig. Aber mit schleifender Kupplung und gutem Zureden haben wir es dann doch noch auf den Campingplatz geschafft. Es dämmt bereits als wir unser Zelt für die erste Nacht aufbauten. Es war zwar für 4 Personen etwas eng aber wir haben uns gut arrangiert.

2.Tag ca. 150km Wattwiller – Besancon

Heute war für uns der erste richtige Urlaubstag. Wir fuhren durch nette Dörfer in Richtung *Belfort*. Rechter Hand der thronte der höchste Berg der *Vogesen*, der *Grand Ballon*.

Wir fuhren ab *Belfort* auf der *Rue National „N83“*. Diese Strasse sollte für die nächsten Tage unsere Richtung bestimmen.

Kurz nach *Belfort* machte mich *Steffi* auf ein seltsames Knackgeräusch aufmerksam. Wir hielten bei einem Straßencafe an und ich untersuchte die Ursache.

Nun hörte ich es auch sobald ich im am Motorrad kräftig rüttelte, knackste es deutlich am Hinterrad. Meine Diagnose war schnell gemacht. Vielleicht zu schnell. Nein, nicht vielleicht, es war zu voreilig.

Aber zu diesem Zeitpunkt war ich mir sicher, was ich da hörte war eindeutig das Hinterradlager. Offensichtlich hatten die Kegelrollenlager im Hinterrad etwas zu viel Spiel. Also bockte ich die *NSU* auf den Hauptständer und baute das Rad aus. Mit wenigen Handgriffen habe ich die Lager etwas fester angezogen. Nach dem Einbau ca. 30 Minuten später testete ich das Ganze noch einmal. So'n Mist - leider knackste es immer noch! Also war meine erste Diagnose doch falsch. Beim genaueren Hinsehen fand ich die Ursache. Es war der hintere Seitenwagenanschluss. Die Anschlussglocke hatte sich etwas gelockert und knackste deshalb unter Belastung in den Kurven. Keine 2 Minuten später war das Problem behoben. Dummerweise hatte ich nicht daran gedacht das Hinterradlager wieder zu lösen, was sich 16 Tage später als kapitaler Fehler herausstellen sollte. Aber in dem Moment war ich nur froh, dass sich das Problem als so einfach zu lösen herausstellte.



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



Lisa fühlt sich im Canterbury offensichtlich wohl

Wir nutzten die Gelegenheit des Zwangsstopps und machten in dem Bistro nebenan gleich eine kleine Pause. Beim zwei „Cafe au lait“ und „Chocolate“ besprachen wir unsere nächste Etappe.

Danach fuhren wir, nun ohne Knacksen vorbei an *Montbeliard* durch das wunderschöne Tal der *Doube* bis *Besancon*. Dort schlugen kurz wir unser Zelt zum zweiten Mal auf. Direkt neben dem Campingplatz lag ein Schwimmbad. Es war zwar erst früher Nachmittag, trotzdem entschlossen wir uns zwei Tage zu bleiben und uns mit den Kindern einen Tag im Freibad zu entspannen.

3.Tag 0km Camping Besancon

Die Kinder sollten sich auch mal bewegen können und nicht den ganzen Tag in dem engen Beiwagen sitzen. So sind wir nach dem Frühstück ins benachbarte Schwimmbad gegangen. Zum Mittagessen haben wir uns wieder am Zelt getroffen. Als *Gudrun* vom Abspülen des Geschirrs zurück kam ist sie barfuss in eine Biene getreten. Mit unserer Bordapotheke haben wir den Stich verarztet und versucht den Schmerz so wie die Anschwellung zu lindern.

Am Nachmittag ging es mit den Kindern nochmals in Schwimmbad. Die Reparatur vom Vortag hatte ich schon vollkommen vergessen, ansonsten hätte ich wohl besser den Druck am Hinterradlager wieder etwas gelockert. Am nächsten Tag sollte es weiter auf der „N83“ in Richtung Süden gehen.



4.Tag ca. 250km Besancon – Lion / Vernioz

Am nächsten Morgen war der Himmel stark bewölkt. Es versprach kein schöner Tag zu werden. Zum Glück fing es erst unterwegs an zu regnen, so konnten wir unser Zelt noch trocken einpacken.

Am Ausgang von *Besancon* thronte ein riesiges Kastell auf einem Hügel über der *Doube*. Das wäre bestimmt auch ein lohnendes Ausflugsziel gewesen. Leider wussten wir vorher nichts davon und nun war der Trieb gen Süden zu groß.

Ein längerer Anstieg von ca. 5km erwartete uns jetzt. Ich quälte meine *NSU* mit 20 km/h – 30km/h nach oben. Zeitweise hatte ich eine größere Reihe an Autos hinter mir, die mich auf der kurvenreichen Strecke nicht überholen konnten. Kurz vor Ende der Steigung fing es an zu regnen. In der nächsten halbe Stunde steigerte sich es vom Niesel zum richtig starken Regen. Aus diesem Grund fuhr ich bei *Arbois* von der der „N83“ ab um in der Stadt eine Rast zu machen. Im Zentrum fanden wir ein Cafe in dem wir mit Kaffee, Schokolade und Croissant ein ausgiebiges französisches Frühstück genossen. Noch während wir bei unserem Frühstück saßen hörte es zu regnen auf. Nun kam tatsächlich die Sonne wieder her-



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



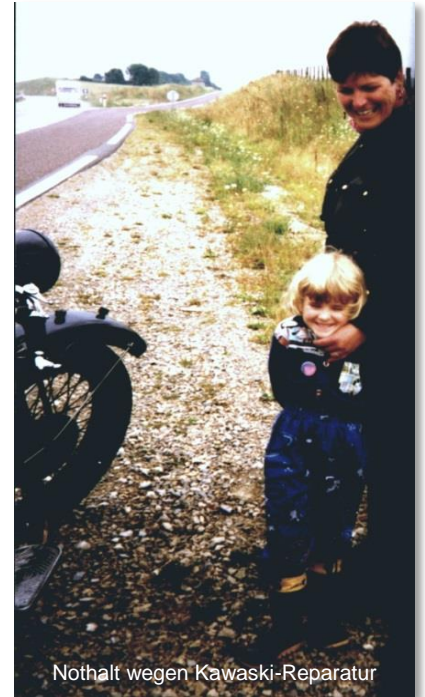
aus. Das waren nun natürlich schönere Aussichten für die Weiterfahrt. So machten wir uns wieder auf den Weg. Die Straße war leider teilweise vierspurig ausgebaut. Man fühlte sich zeitweise wie auf einer Autobahn. Aber das war nicht so wichtig, wollten wir doch so schnell wie möglich nach Süden kommen.

Ca. 15km vor *Bourg en Bresse*, auf der Höhe von *Coligny*, sahen wir einen Kawasakifahrer mit einem offensichtlichen Problem am Straßenrand stehen. Deshalb hielten wir an. Er konnte ein bisschen englisch. Den Rest haben wir uns mit „*Händen und Füßen*“ verständigt. Es war schnell klar, dass sein Ritzel auf der Well durchdrehte und dass ich hier nicht helfen konnte. Er fragte mich ob ich ihn die ca. 15km nach *Bourg* fahren könnte, da dort der nächste Motorradladen mit Kawasakersatzteilen wäre. In die andere Richtung, nach *Lons le Saunier*, von wo er herkam und in dem sein Vertragshändler saß, wäre es mehr als doppelt soweit.

So ließ ich *Gudrun* und die Kinder am, Straßenrand zurück und fuhr mit dem Pechvogel auf dem Rücksitz der *BMW* nach *Bourg*. Nach kurzem Suchen fanden wir den Motorradshop. Leider stellte sich heraus, dass sie das gewünschte Teil nicht vorrätig hatten. Nach einem kurzen Telefongespräch hatte man das Ersatzritzel in einem Laden ca. 30km nördlich von unserem Treffpunkt gefunden. So fuhren wir wieder zurück bis zu der Stelle wo ich meine Lieben zurückgelassen hatte. Sie warteten geduldig auf uns. Es waren inzwischen schon ca. 1,5h vergangen, seit dem ich sie am Straßenrand der „*D1038*“ alleine gelassen habe. Der Kawasakifahrer bedankte sich bei uns für die geleistete Hilfe, auch wenn sie nicht zu dem angestrebten Resultat geführt haben. Er entschloss sich selbst per Anhalter weiter nach Norden durchzuschlagen, während wir in Richtung *Bourg en Bresse* weiter fuhren, um dort die nun notwendige Mittagspause zu machen.

Pünktlich zum Feierabendverkehr kamen wir in *Lyon* an. Es war grausam. Staus vor jeder Ampel. Wir hatten nur einen Wunsch: so schnell wie möglich raus aus der Stadt. So haben wir das Zentrum gemieden und sind auf der Ausfallstrasse, im weiten Bogen um *Lyon*, weiter Richtung Süden gefahren. Ca. 10 km nach der Stadtgrenze haben uns zwei Motorradfahrer hupend und winkend überholt. Es waren unser gestrandeter Kawasikfahrer und ein Unbekannter. Offensichtlich hat er das Ersatzteil bekommen und war nun auch auf seiner Fahrt gen Süden.

Ca. 25km südlich von *Lyon* Camping bei *Vernioz* verließen wir die Schnellstraße und haben einen Campingplatz angesteuert. Er lag in mitten von Feldern, weitab von jeglichem Verkehr. Was für eine Erholung, nach dem Stress der Großstadt. Zelt aufbauen, Wäsche waschen, Abendessen kochen und früh zu Bett, das war genug Programm für diesen Abend.



Nothalt wegen Kawaski-Reparatur



Campingplatz bei Vernioz



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



5.Tag ca. 300km Lion/Vernioz - Vauvert

Das Wetter hatte sich inzwischen stabilisiert. Purer Sonnenschein und wolkenloser Himmel waren genau das, was wir uns von Südfrankreich vorstellten und auch erwarteten. Noch lagen ca. 300km bis zum Mittelmeerstrand vor uns. Aber da gab es keinen Zweifel, den werden wir heute noch locker erreichen.

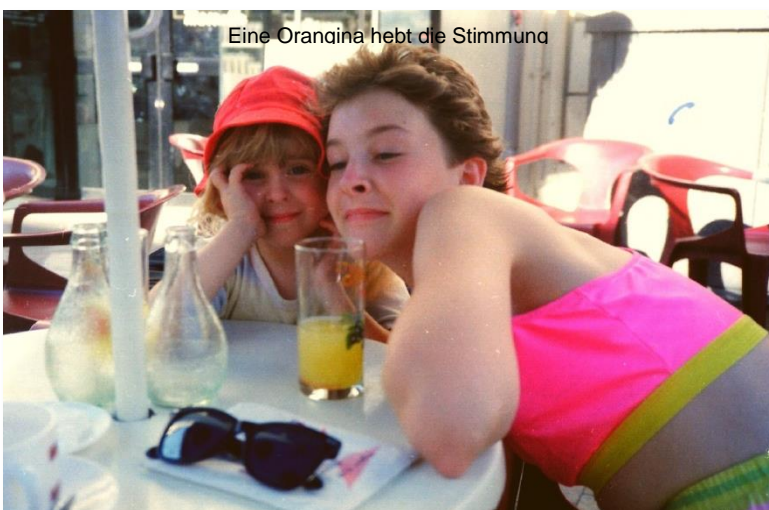
Wir fuhren nach einer halben Stunde über die *Rhone* und blieben danach überwiegend rechts des Flusses; da auf dieser Seite die Straße (D86) relativ klein und deshalb nur wenig befahren war.

Nach ca. 100km machten wir in einem kleinen Städtchen eine kurze Rast, natürlich mit dem inzwischen schon obligatorischen 2x „Orangina“ und 2x „Cafe au Lait“

Der nächste Halt sollte dann *Avignon* sein. Ganz ohne Problem haben wir aber die berühmte *Pont d'Avignon* nicht erreicht. Irgendwie wurde mein Motorrad immer schwammiger. Vor allem in Kurven war es schwer den Lenker ruhig zu halten. Er schlackerte und schlingerte manchmal recht heftig. So fuhr ich in einem Dorf zur Seite um nach der Ursache zu forschen. Ich brauchte nicht lange zu suchen. Mein Lenkkopflager hatte zuviel Spiel. Das war nun eine der leichteren Übungen. Die Rohrzange ausgepackt und etwas an der 36er Lenkkopfmutter gedreht, und schon war die Welt wieder in Ordnung. Keine 15min später waren wir schon wieder auf der Straße.



Pause in Avignon – Gudrun hat schon Bräune angenommen



Eine Orangina hebt die Stimmung

In *Avignon* parkten wir vor der Altstadtmauer und spazierten durch die Gassen. Es war aber schon etwas später als wir ursprünglich kalkulierten, deshalb wollten wir den Aufenthalt nicht zu weit ausdehnen. Viele der antiken und mittelalterlichen Gebäude haben uns zwar beeindruckt, aber noch mehr die Menschenmassen, die sich durch die engen Gassen quälten. Sehr schnell haben *Gudrun* und ich den Grund gesehen. Wir waren in der Mitte eines Straßenkünstlerfestivals mit all den Begleiterschei-

nungen gelandet. Eine Zeitlang versuchten wir *Lisa* von einem riesigen, klassischen Kinderkarussell fernzuhalten, was sie ja durch ihr Größe und den vielen Passanten noch nicht sehen konnte.



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann
1988 – 1989



Da das Karussell aber auf einem zentralen Platz und etwas erhaben stand lies es sich doch nicht ganz vermeiden, dass *Lisa* es entdeckte. Der Protest war erstaunlich gering und mit einer „*Orangina*“ als Ersatz verstummte er vollständig.

Es stand zwar auch noch *Arles* auf dem Plan, aber die Zeit war schon soweit fortgeschritten, dass wir das Vorhaben strichen, um einen Campingplatz näher am Meer zu suchen. Bei *Vauvert* wurden wir fündig: Campingplatz „*Le Cheval Blanc*„. Der Campingplatz war recht einfachausgestattet, aber mit Schwimmbad und abendlicher Disco war für Unterhaltung gesorgt.

Es waren zwar immer noch ca. 25km bis zum Strand, aber ich wusste noch von meiner VW-Bus Reise nach *Biarritz*, dass es dort keine offiziellen Campingplätze gab. Außerdem dämmerte es bereits und das Risiko im Dunkeln durch die Gegend zu fahren wollten wir nicht eingehen.

Wie schon erwartet war für Unterhaltung gesorgt. Musik, Tanz und „*Miss Camping*“-Wahl waren angesagt. Nicht so unser Ding, aber immerhin mal etwas anderes.

So krochen wir an dem Tag etwas später in unsere Schlafsäcke, mit dem Vorsatz Morgenfrüh mal länger liegen zu bleiben.

6.Tag ca. 50km Camping Le Cheval Blanc - Strand

Die Morgensonne auf unserem Zeltdach hat schnell Temperaturen erzeugt, die uns aus den warmen Schlafsäcken trieben. Wir haben ausgiebig gefrühstückt und die Bade- und Spielsachen gepackt. Auf Schleichwegen und kleinsten Nebenstraßen sind wir in Richtung „*Plage de Piemancon*“ aufgebrochen, dem Strand, den ich ca. 10 Jahre zuvor kennen lernete. *Steffi* durfte heute bei *Gudrun* auf dem Sozius mitfahren, da wir ja diesmal für den Tagesausflug mit leichtem Gepäck reisten.





Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



Die *Camarque* ist flach, d.h. man kann weit sehen. Ab und zu kleine Wäldchen, aber überwiegend Gras und Sumpf. So sahen wir weit vor uns Rauchschwaden über und neben der Straße, aber keine Feuerstellen. Der Rauch stand eigentlich sehr lokal auch wenn er seine Form ständig änderte. Wir kamen rasch näher, aber sahen die Quelle des Rauches immer noch nicht. Als wir dann mitten durch die dunkle Wolke fuhren war alles klar. Es war kein Rauch, sondern Myriaden an kleinen Mücken, die über der erwärmten Straße tanzten. Da hieß es Mund und Augen zu und so schnell wie möglich durch.

Schnell verschwanden auch die Wäldchen und es waren nur noch Weiden, Sumpfgas und Wasserflächen zusehen. Auf den Weiden die berühmten *Camarque Pferde* und in den Sümpfen *Flamingos*. Leider waren die Vögel soweit draußen dass man sie eher erahnen musste.

Nun war es nicht mehr weit bis zum „*Plage de Piemancori*“, aber wegen fehlender Beschilderung, musste ich mehrfach anhalten und nach dem richtigen Weg suchen. Die Richtung war zwar klar, aber die Straßen machten manchmal unerwartete Richtungsänderungen, die mich dann doch etwas irritierten. Als wir dann aber zu den Salinen kam, wo man in riesigen flachen Becken Meerwasser verdunsten lässt, da wusste ich aus der Erinnerung dass wir nun gleich am Wasser waren.

Noch eine letzte Düne und nun sah man das MEER! Na ja, sagen wir mal wir haben den Strandbereich erreicht aber das Meer war noch ca. 100m – 200m entfernt und von parkenden Autos und ein paar Schnellimbisswagen verstellt. Der Sandstrand ist hier recht breit. Ich wollte aber die Motorräder in Sichtweite haben.



So habe ich *Gudrun* überredet mit den Fahrzeugen näher an das Wasser heranzufahren. Sie wollte zuerst nicht, da sie wusste wie schwierig das Fahren bzw. Lenken auf gekiesten Straßen war. Aber, als sie sah wie einfach ich mit dem Gespann über den Sand fuhr, hat sie es doch gewagt. Und siehe da, es funktionierte besser als befürchtet. Doch nach ca. 50m grub sich das Vorderrad der *BMW* in den lockeren Sand und der Lenker bekam ein Eigenleben. Die Situation entwickelt sich aber für *Gudrun* so überraschend, dass sie das Gleichgewicht verlor. Außerdem saß ja auch noch *Steffi* auf dem Rücksitz und beschleunigte das umkippen zusehends. Passiert ist natürlich nichts, da die *R24* im Prinzip schon stand und der Sand weich & locker war. Aber ich musste mir doch mein Päckchen an lautstarken Vorwürfen abholen, weil ich doch auf der Schnapsidee, mit dem Motorrad auf dem Strand zu fahren, bestanden hatte.



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



Es wurde trotzdem ein schöner Strandtag. Für die Kinder war es das erste Mal am Meer. Stundenlang wurde gebadet und Sandburgen gebaut (*wie es sich für eine typischen Deutschen gehört*)

Erst nach mehreren Stunden machten wir uns auf den Heimweg.

Der Himmel war mit einem Wolken-schleier verhangen, so dass es zwar hell, aber nicht zu heiß war. Niemand achtete daher auf die Kraft der Sonne die auch durch eine dünne Wolkenschicht ihr Unwesen treibt.

So gab es am folgenden Tag ein

böses Erwachen. *Lisa* und *Steffi* hatten sich einen granatenmäßigen Sonnenbrand geholt.



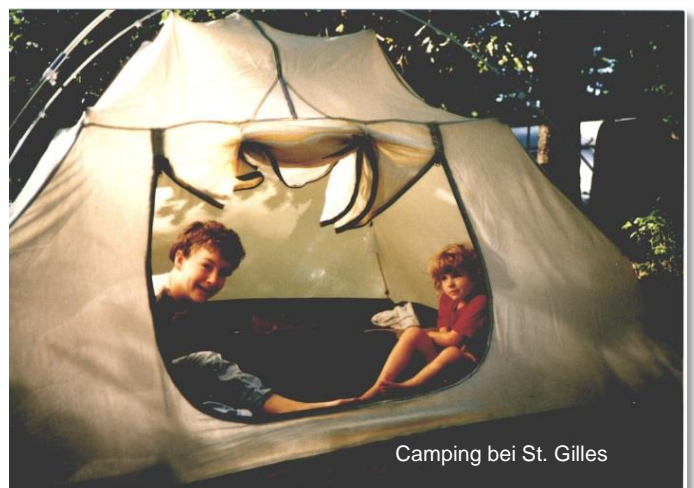
7.Tag ca. 200km Arles –St. Gilles

Nach kurzer Beratung, auch wegen des Sonnenbrands unserer Kinder, entschlossen wir uns auf der *Via Aurelia* in Richtung *Italien* zu fahren. Mit den roten Rücken unserer Kinder war der Strand vorerst sowieso tabu. Auch ein weiterer Tag nur auf dem Campingplatz zu verbringen schien uns nicht so verlockend, wie eine Fahrt entlang der Mittelmeerküste.

So machten wir uns auf der *D10* gen Osten, über *Aix en Provence* zur Küste bei *Cannes*. Meine einzige Sorge war, wie kann ich den Verkehr in *Marseille* vermeiden. Ich wollte nicht schon wieder durch das Gewühle einer Großstadt stauen, so wie wir es in *Lyon* erlebt hatten. So wählten wir eine etwas nördlichere Route.

Sehr bald machte uns der starke Wind vom Meer, der hier noch nicht durch Berge und Täler gebremst wurde, zu schaffen. Die Straße führte über freies Gelände geradewegs nach Osten, wobei der Wind von Süden wehte. Mein Gespann rüttelte und schüttelte. Ich musste auch etwas dagegen lenken, damit ich nicht aus meiner Fahrspur auf die Gegenfahrbahn gedrückt wurde. Aber durch die über 350kg Masse meines Gespanns lies es sich gut handeln. Anders war es mit der Solo-BMW. *Gudrun* kämpfte mit der Situation und musste des Öfteren in Schräglagen fahren, die sonst nur von Kurvenstrecken her kannte, um nicht auf die falsche Fahrbahn geblasen zu werden.

Bei *Aix en Provence* war es höchste Zeit eine Pause einzulegen. Dort nahmen wir ein verspätetes Frühstück ein. Wir besprachen die weitere Route.





Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



Wir bemerkten schnell, dass wir unser eigentliches Etappenziel an diesem Tag nicht erreichen werden, da der Seitenwind uns zu sehr zu schaffen gemacht hatte. So fuhren wir noch ca. 2h um dann bei *St. Gilles* wieder unser Zelt aufzuschlagen. Der Wind hat glücklicherweise in den vorgelagerten Hügeln nachgelassen und ist am Schluss gänzlich eingeschlafen.

Es war schon am Ende der Hauptsaison. Daher haben wir noch ein ruhiges Plätzchen für unsere Bleibe aussuchen können. Die Einzige Bedingung war, dass unsere Motorräder außerhalb des Geländes parken mussten.

8.Tag ca. 160km St. Gilles nach Ventimiglia

Früh morgens wurde noch während die Kinder schliefen zusammengepackt. Wir wollten heute noch *Italien* erreichen.

Die Wetter zeigte sich von der besten Seite, strahlend blauer Himmel und kein Wind. Das Frühstück haben wir heute absichtlich klein gehalten, da wir irgendwo in Strandnähe etwas ausgiebiger frühstücken wollten.

Der Sonnebrand bei *Steffi* und *Lisa* hat immer noch kein ungetrübtes baden zugelassen. So fuhren wir zuerst in Richtung *Frejus* und *San Tropez*. Unterhalb der Strassen lagen viele einsamen Buchten mit traumhaften Stränden. Wie man aber von Land ohne Schiff hinunter an die Sandstrände kam, war mir nicht klar. Keine Parkbuchten oder Treppen waren zu sehen. Die Landschaft bekam nun den Charakter, den ich mir von der *Cote Azur* vorgestellt hatte. Links Berge, vor uns eine kurvenreiche Küstenstrasse mit vielen kleinen Buchten und rechts das Mittelmeer.



In der Nähe von *San Tropez* haben wir auch ein Cafe mit Zugang zum Strand gefunden, in dem wir ausgiebig frühstücken wollten. Natürlich konnten wir den Kindern nicht verwehren nun auch nochmals in Wasser zugehen. Doch das T-Shirt war diesmal Pflicht. So erstreckte sich unser Frühstück über gut zwei Stunden, bevor wir weiter fahren konnten.

Die Laune war Dank des super Wetters und der Abwechslung von Landschaft, Dörfer und Städten, sehr gut. Die Motorräder arbeiteten zwar hart, bei kurzen Steigungen, kurvigen



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



Gefälle, langsam fahren im dichten Verkehr auf den Uferpromenaden der Städte, aber sie liefen recht tapfer. Bis jetzt gab es keinen Grund sich zu beklagen.

Wir fuhren weiter durch *Cannes* und *Nice* nach *Monte Carlo*. Nun war *Italien* unser Ziel nicht mehr weit. Dennoch, fast hätten wir es an dem Tag nicht mehr erreicht.

Wir tuckerten mal wieder unsere Motorräder am Hafen und der Promenade entlang auf der jährlich die Boliden der Formel 1 ihre Runden drehen. Am Ende der Promenade gibt es einen längeren, relativ steilen, Anstieg (*Boulevard d'Italie*) an dessen Ende der Abzweig nach *Ventimiglia* lag. Wie üblich gab ich schon auf dem flachen Teilstück etwas mehr Gas, um den Schwung mitzunehmen. Mit jedem Meter wurde die *NSU* langsamer. Schnell in den 2. Gang zurück schalten. Aber irgendwie hat meine Maschine nicht mehr richtig gezogen. Erster Gang eingelegt, aber sie wurde trotzdem immer langsamer. Ca. 50m vor dem retteten Abzweig, bei dem es wieder flacher wurde, ist sie dann stehen geblieben. Mitten auf der Hauptstrasse am steilsten Stück stand ich nun da, mit Kind und Kegel. Zum Glück haben meine Bremsen verhindern können, dass ich wieder rückwärts die Steigung hinab fuhr. Ich habe *Gudrun* gebeten, sie solle bitte oben an dem Abzweig nach *Italien* warten, da ich nun einen weiteren Versuch starten werde.

Rückwärts gewendet (*der Verkehr war zum Glück relativ gering*) und zur Kühlung des Motors im Leerlauf wieder zur Promenade runtergerollt. Nun wissend, dass ich jeden km an Geschwindigkeit brauchen werde um die Anhöhe zu schaffen, nahm ich einen langen Anlauf und bin nun mit Vollgas und einem Lärm wie er sonst nur zum Formel 1 herrscht, über die Promenade „gebrettert“. Na ja, sagen wir mal mit ca. 70km/h, viel schneller ist die *NSU* mit dem Gepäck und Seitenwagen eh nicht gelaufen. Das gleiche Spiel wie zuvor. Der dritte Gang war schnell aufgebraucht, schalten ohne Kupplung ist zwar etwas lauter, aber man verliert dabei nicht so viel Schwung und kann die Restgeschwindigkeit etwas mitnehmen. Aber auch der zweite Gang verlor viel zu schnell an Kraft. Also noch den Ersten reingewürgt und der *NSU* laut zugeredet. „*Komm schon, du schaffst es, du schaffst es!*“ Wie in Zeitlupe näherten wir uns der rettenden Abzweigung. Der Motor war wieder kurz vor dem Abwürgen, aber es wurde nun schon flacher – die Geschwindigkeit die schon nahezu auf 0,5km/h sank, steigerte sich langsam wieder. Noch 20m, noch 10m – puuuh geschafft! Wir waren bei *Gudrun* angekommen. Warum ich das zweite Anlauf-Experiment weiterhin mit den Kindern im Beiwagen machte, ist mir heute ein Rätsel. 50kg weniger hätten dem Motor bestimmt geholfen die Steigung etwas besser zu nehmen.

Nach diesem Experiment war es klar, wir wollten eigentlich über die Alpen zurück, aber mit der aktuellen Leistung schaffen wir nicht einmal den Brenner. Die Entscheidung war schnell getroffen. Wir würden den ersten Campingplatz in *Italien* ansteuern und ich werde dort versuchen die Ursache für den drastischen Leistungsabfall zu finden und zu beheben.

Gleich hinter der Grenze, kurz vor *Ventimiglia* sind wir einem Hinweisschild „*Bungalow Park – Bar – Tavola Calda – Piscina – Villagio <Medina>*“ gefolgt. Die Strasse war klein und führte kurvenreich in die Berge. Zum Glück waren hier die Steigungen für meine *NSU* erträglich. Nach ca. 2-3km kamen wir auf einen recht abgelegenen Campingplatz an. Der Platz war zum Glück recht leer, so dass wir kein Problem hatten ein Fleckchen für unser Zelt und Motorräder zu bekommen. So abgelegener Campingplatz auch war, so teuer war er auch. Aber die Betreiber und Gäste waren sehr nett und er hatte einen Swimmingpool, was vor allem unsere Kinder freute.

Hier sollte nun für die nächsten beiden Tage unsere Station sein.



9.+10.Tag 0km Camping Villagio Medina



Die Episode in *Monte Carlo* gab mir zu denken. Mit einem Motor mit der schwachen Leistung, sah ich keine Chancen die Alpen zu überqueren. Es war deutlich zu spüren, dass der Motor so gut wie keine Kompression mehr hatte. Also musste ich handeln. Noch wusste ich nicht was mich erwartet.

Während sich der Rest der Familie am Pool vergnügte, habe ich den Sattel und Tank demontiert um an den Zylinderkopf zu kommen. Die 6 Kopschrauben waren auch schnell gelöst, aber der Zylinderkopf wollte sich nicht abnehmen lassen. Ein

Stück Holz und leichte Hammerschläge brachten Bewegung in das Geschehen. Mit einem knirschenden Geräusch löste sich die Abdeckung plötzlich.

Ich sah sofort den Grund aller Probleme. Kolbenboden, Brennraum und Ventilteller, waren mehrere millimeterdick mit Ölkohle verkrustet. Entsprechend schwarz und Verölt war auch die Zündkerze. (*Ob Gudruns Bräune von der Sonne kam, oder daher, dass sie ständig hinter mir herfuhr und die unverbrannten Rückstände der NSU abbekam, hätte man sich zu diesem Zeitpunkt schon fragen können*)

Nun kam die zeitaufwendige Reparatur. Mit dem größten Schraubdreher aus meinem Werkzeugsortiment und dem Hammer habe ich die Ölkohle Stück für Stück gelöst, wobei ich sehr vorsichtig dabei vorgegangen bin, damit ich nicht mehr kaputt macht als es eh schon war. Da ich nicht wusste wie weit der Ruß schon in den Ventilsitz eingedrungen war, habe ich mich auch noch entschlossen den Zylinder komplett abzunehmen, um die Ventile auszubauen und zu reinigen. Es hätte ja u.U. auch ein gebrochener Kolben- oder Ölabbstreifring sein können, der zu dem Leistungsabfall führte. Der Kolben zeigte zwar kleinere Fraßspuren, war aber ansonsten in Ordnung

Mit einer Schraubzwinde und einem kleinen Rohr mit Fenster, aus meiner Werkzeugkiste, habe ich die Ventildfedern gespannt und die Haltekeile entfernt. Sogar eine Mini-Dose mit Ventilsitz-Schleifpaste und einen Saugnapf mit Stiel zum Drehen der Ventile fanden sich in meinen Reparatur-Utensilien. Das mit dem Saugnapf erwies sich als wenig Erfolgreich, da er, durch die eingebrannte Ölkruste, keinen richtigen Halt auf dem Ventilteller fand. So benutze ich meine Grippzange und drehte unter gleichzeitigem Ziehen die Ventile in ihrem Sitz. Ich war natürlich immer darauf bedacht, dass kein Schleifsand in die Ventilfehrung eindrang. Trotz aller Vorsicht konnte ich es nicht ganz vermeiden.

Mit viel klarem Wasser wurde der Zylinder wieder gereinigt. Ob die Reinigungs- und Schleif-Aktionen zum Erfolg führen würden, wird sich nach dem Zusammenbau zeigen. Die Montage der Ventile erwies sich als etwas schwieriger als erwartet, da die Haltekeile nicht in die Kerbe des Ventilschaftes rutschen wollten.



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



Zur Montage des Zylinders habe ich *Gudrun* gebeten mir bei dem Zusammendrücken der Kolbenringe zu helfen. Er ließ sich überraschend leicht montieren. Die Kopfdichtung musste nochmals erhalten, da ich davon keinen Ersatz dabei hatte. Nun noch Tank und Sattel montiert, dann konnte ich eine Probefahrt wagen.

Nun war es schon wieder später Nachmittag. *Lisa* war inzwischen die Attraktion des Campingplatzes „*Bella Bionda*“ hier, „*Bella Bionda*“ dort. Gäste und Gastgeber waren von ihren blonden Locken und dem sonnigen Gemüt mehr als angetan. Vor allem *Massimo* ließ es sich nicht nehmen *Lisa* auf dem Arm zu nehmen und herumzutragen.

Zum Abendessen gab es Pasta und Salat aus „*Mama's*“ Italienischer Küche.

Danach wagte ich meine Probefahrt. Einmal die 3km runter zur Hauptstrasse und mit Volldampf wieder den Berg hinauf. Die Reparatur war gelungen. Meine *NSU* hatte wieder die Kraft, die ich von ihr gewohnt war. Auch wenn es vielleicht nicht ganz die nominellen 14 PS waren, so war es deutlich mehr, als ich noch an der Steigung in *Monte Carlo* zur Verfügung hatte.



Lisa war der Star – „Bella Bionda“



Lisa & Steffi genießen den freien Tag

Der nächste Tag sollte nun auch für mich ein freier Tag werden. Die Weiterfahrt war gesichert und wir hatten noch genügend Urlaub. Also war keine Hektik angesagt.

Wir ließen alle unsere Ausgaben bei „*Mama*“ in der Katina anschreiben. Frühstück, Getränke, Abendessen. Dadurch war uns nicht bewusst, was sich da alles an Kosten anhäuften. Die originalen ligurischen „*Gnocchi con Pesto*“ waren besonders gut (*Empfehlung von Mama*) Man gönnte sich auch ein Bierchen mehr, da es heiß war und man nicht mehr fahren musste. Es war

ein richtig schöner, relaxter Tag, den wir alle sehr genossen.

11.Tag ca. 160km „Via Aurelia“

Am nächsten Morgen kam dann die große Abrechnung, die schon etwas unser Budget sprengte. Wir konnten zwar die Rechnung begleichen, aber unser Bargeld wurde nun knapp. Für solche Fälle hatte *Gudrun* aber vorgesorgt und noch ein paar Traveler-Schecks dabei. 1988 hatten wir noch keine Kreditkarte mit direktem Zugang zum Konto. In den



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



nächsten Tagen wollten wir uns daher etwas einschränken, wenn das Geld wieder bis nach Hause reichen sollte. Waren wir doch am entferntesten Punkt unserer Reise angelangt.

Bei der ersten offenen Bank wurden die Schecks in Lira eingelöst. Es waren in etwa 300.000 Lira (ca. 300.-DM)

Unsere Kalkulation war: ca. 800km bis Erding (*Gudruns Eltern*), was in drei Tagen zu bewältigen wäre. Das entsprach ca. 80l Benzin und 1l Öl. Macht ungefähr 160.000 Lire.

Also blieben noch ca. 60.-DM pro Tag für Verpflegung und Unterkunft für 4 Personen. Ja, das war locker zu machen. Zumindest auf dem Papier.

Die *Via Aurelia* (SS1) entlang der Küste ist eine herrliche Straße (*wenn nur der Verkehr nicht wäre*). Sobald man aus den Städten ist, schlängelt sie sich entlang am Fels, durch Pinienalleen und vorbei an riesigen Agavenstauden. Manche waren gerade in voller Blüte, andere bereits abgestorben. Unterhalb die Eisenbahn und das Mittelmeer, oben die Autobahn, welche durch Tunnel und über Brücken geführt wurde. Es ging in den Städten entlang der Promenaden und durch Seebäder mit langen Sandstränden, sowie durch hohe Häuserschluchten. Die Strecke war sehr abwechslungsreich. Auch das Wetter passte – Sonne pur!

So fuhren wir mit genügend Finanzen in der Tasche beruhigt in Richtung *Genova*.

Unser Weg führte uns durch *San Remo*, *Imperia* nach *Alberga*. Hier machten wir eine kleine Pause zur Stärkung. Wir hielten uns aber nicht lange auf, da wir noch einiges an Kilometer vor uns hatten.

Weiter ging's durch *Savona* nach *Varazze*. Nun passierte etwas völlig Unerwartetes. Etwas bei dem mein „Schutzengel“ mir definitiv zur Seite stand.

Wir fuhren eingesäumt von Bäumen ein kleines kurvenreiches Gefälle hinunter und kamen in eine kleine Ortschaft, die man aber erst nach einer Rechtskurve sehen konnte. Nicht weit vor mir, in ca. 50m Entfernung, stand ein *Fiat* der links abbiegen wollte, aber wegen des Gegenverkehrs noch auf eine Lücke wartete. Ich ging vom Gas runter und bremste. Keine Reaktion – meine *NSU* fuhr gerade so weiter als wenn ich nichts getan hätte. Ich sah das Heck des *Fiats* mit nahezu unverminderter Geschwindigkeit auf mich zu kommen. Mit aller Kraft habe ich die Vorderradbremse gezogen, bin aufgestanden und habe mein gesamtes Körpergewicht auf die Fußbremse verlegt – es half nichts! Das Motorrad fuhr ungebremst weiter.

Nun ratterten meine kleinen grauen Zellen, wie noch zuvor in meinem Leben. Die Situation wurde in Sekunden analysiert. Nur noch wenige Meter.

Rechts war eine Hauswand – zu eng; gerade aus war der *Fiat* – Totalschaden an der *NSU*, zumindest die Vordergabel wäre irreparabel hinüber; links der Gegenverkehr, aber mehr Platz als rechts. Könnte klappen, wenn der entgegenkommene *Cola*-Laster jeden Millimeter seiner Seite nutzt. Ein verbeulter Kotflügel am Seitenwagen war auch eher zu reparieren, als eine gebrochene Vorderrad-Gabel.

Zwei Meter vor dem unvermeidlichen Crash reagierte ich instinktiv, ohne wirklich zu wissen was und warum ich es tat. Durch die Motorbremse und geringer Restreibung meiner Bremsen war die Geschwindigkeit inzwischen auf ca. 20km/h gesunken. Ich fuhr nach links auf die Gegenspür und auf der Höhe vom Heck des *Fiats* schlug ich den Lenker voll nach rechts um wirklich jeden Millimeter Platz zu nutzen. Dann Augen zu und an der linken Seite des *Fiats* entlang geschrappt. Jeden Augenblick habe ich den Schlag vom entgegenkommenden Kleintransporter erwartet. Krrrk...klonk...krrrrk. – plötzlich drehte sich mein Gespann nach rechts und ich kam quer vor dem *Fiat* zum Stehen.



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann
1988 – 1989



Zuerst konnte ich mich nicht rühren. „Wie ist der Cola-Laster an mir vorbeigekommen?“ schoss es mir durch den Kopf. Dann der zweite Gedanke: „Die Kinder im Beiwagen, wie haben sie die Situation erlebt und wie werden sie es verkraften?“ Aber Steffi und Lisa haben mich nur halb verschlafen angeschaut und wussten überhaupt nicht was passiert war. In dem Fiat saß ein Ehepaar, so um die 40 Jahre alt. Sie stiegen aus und die erste Frage war. „Come vai bambini?“ Das war wie eine Erlösung. Ihnen war das Wohl unserer Kinder wichtiger, als der Schaden an ihrem Auto, den ich durch meine Aktion verursacht hatte. Gudrun nahm sich der Kinder an. Wir fuhren etwas auf die Seite, um die Strasse für den restlichen Verkehr wieder frei zu machen.

Die Schadensanalyse am Fiat ergab: eingedrückter und verbeulter Tankdeckel, ein 30cm langer Kratzer vom Tankstutzen bis zum Außenspiegel und ein abgerissener Spiegel, bei dem das Gehäuse mehrere Sprünge hatte. Ich suchte nach meiner internationalen grünen Versicherungskarte, musste aber feststellen, dass ich diese Zuhause vergessen hatte. Noch während wir uns mit Händen und Füßen versuchten zu verständigen, hielt eine Carabinieri-Streife an und fragten was los sei. Der Fiatfahrer schickte sie aber weiter, da wir uns schon so gut wie einig waren. Er gab sich tatsächlich mit 100.000 Lire zufrieden und wünschte uns eine gute Fahrt.

Ich konnte mir zunächst nicht erklären was zu dem Totalausfall meiner Bremsen geführt hatte. Das Bremspedal war schwammig und es war kein Endpunkt zu spüren. Nach kurzer Besprechung fuhren wir langsam, sehr, sehr langsam weiter, immer mit genügend Abstand zu voraus fahrenden Fahrzeugen und mit dem Motor als Bremse. Wir wollten in der Nähe der nächsten größeren Stadt unser Nachtlager aufschlagen, so dass die Suche nach möglicherweise benötigten Ersatzteilen eher erfolgreich sein konnte. So fuhren wir noch ca. 15km und waren noch ca. 2,5km von Voltri, einer Vorstadt von Genua entfernt, als mein Motor aus heiterem Himmel Fehlzündungen bekam und beim Ziehen der Kupplung sofort abstarb. „Kolben-Klemmer“ war mein erster Gedanke. Der Gedanke



Motorschaden ca. 3km vor Voltri



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



lag nahe, da es an dem Tag sehr warm war und der Motor durch die reduzierte Geschwindigkeit wohl nicht genug Kühlung bekam.

Also etwas rollen lassen und Kupplung erneut loslassen. Es rumpelte and rasselte im Kurbelgehäuse, zwei bis drei lautstarke Fehlzündungen – dann stand ich. Weit und breit keine Häuser in Sicht. Rechts, ca. 5m unterhalb der Strasse ein öffentlicher Strand und links davon ein größerer Parkplatz für die Badegäste. Noch einmal versuchte ich den Motor mittels des Kickstarters zum Laufen zu bringen. Aber bis auf zwei/drei infernalische Fehlzündungen und lautes metallisches scheppern sagte die *NSU* nichts.

Glück im Unglück – der Parkplatz. Zumindest konnten wir dadurch von der Strasse weg. Ich schob das Gespann auf den Parkplatz und machte mich gleich an die Ursachenforschung. Für mich war es klar: das ist ein defektes Kurbelwellenlager – daher auch das metallische Scheppern und Klappern.

In Gedanken zerlegte ich schon den Motor – aber das ging ja gar nicht, da mir der wichtige 36er Schraubenschlüssel fehlte.

Wir richteten uns schon darauf ein, die nächste Zeit auf dem Parkplatz verbringen zu müssen.

Ich nahm mir *Gudruns R24* und fuhr nach *Voltri* um das fehlende Werkzeug zu besorgen.

Direkt am Ortseingang, an der ersten roten Ampel hielt ich neben drei italienischen Motorradfahrern. Sie bewunderten die *BMW R24* und ich fragte sie (*auf Englisch*) nach einer Werkstatt. Einer der drei, *Enrico* auf einer *500er Aprilia*, konnte recht gut englisch und führte mich sofort zu seiner Motorradwerkstatt, die nur 100m von uns in der *Vico Limisso*, einer kleinen Seitenstraße, lag. Dort erklärte *Enrico* dem Meister mein Problem und schaffte es tatsächlich, dass ich den 36er Schraubenschlüssel geliehen bekam.

Zusammen fuhren wir zurück zu meiner Familie und dem Wrack.



Campingplatz zwischen Via Aurelia SS1 und Eisenbahn



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



Enrico bekam große Augen, als er *Gudrun* und die Kinder sah und dann noch meine *NSU* mit dem monströsen zweisitzigen Beiwagen.

Er entschied kurzerhand, dass wir hier nicht bleiben konnten. Das sei zu gefährlich. So fuhr er Heim und kam kurze Zeit später wieder mit dem Auto seiner Mutter, einem *Fiat 700*, zurück. Der kleine Wagen wurde mit Zelt, Schlafsäcken, Klamotten und andere Utensilien vollgepackt und *Enrico* fuhr mit den Mädels zum „*Scoglio dell'Aguglia*“ einem Campingplatz den wir ca. 2 km zuvor passiert hatten.

Enrico hatte mir angeboten mich am anderen Morgen mit seiner *Aprillia* zu der Werkstatt, von der ich das Werkzeug geliehen bekam, abzuschleppen. Dort sei die Reparatur leichter. So habe ich die *BMW* genommen und bin hinterher gefahren.

Welch glücklicher Umstand *Enrico* getroffen zu haben! Er war beim Militär und hatte diese Woche gerade Urlaub und sich nun alle Zeit für uns genommen. Ich wage es nicht von Zufall zu reden, da solche Situationen eher mit Schicksal (*im positivsten Sinne*) zu umschreiben sind.

Enrico hatte alles mit dem Campingplatzbetreiber geregelt und sich verabschiedet. Vorher haben wir uns noch bei ihm bedankt und ich habe mich mit ihm für den anderen Morgen verabredet.

Was für ein Tag! Aber trotz allem Unglück hat er doch gut geendet. Die Familie ist gut auf einem Campingplatz gelandet und wir haben die freundliche Hilfe eines „*Ureinwohners*“ gewonnen.

Als ich mit Gudruns *BMW* auf dem Campingplatz „*Scoglio dell'Aguglia*“ bei Arenzano ankam, war sie schon dabei das Zelt aufzubauen. Der Campingplatz, bisher der Teuerste den wir hatten, lag unterhalb der *Via Aurelia* und der Autobahn. Auf der anderen, Seite in Richtung Meer, verlief über einen Damm die Eisenbahn entlang. Es gab aber eine Unterführung zum Strand. Der Strand hatte schwarzen Kies, der bei Sonneneinstrahlung sehr, sehr heiß war. Das Wasser war zudem relativ ölig, denn der Hafen von *Genua*, der Größte am Mittelmeer, war nicht weit östlich. Und der zweitgrößte Hafen, von *Savona*, war in der entgegengesetzten Richtung, auch nicht viel weiter weg.

Trotzdem, es war weitaus besser als auf dem Parkplatz zu übernachten. Auch wenn die ganze Nacht durch immer wieder Züge fuhren und die Autobahn nicht zu überhören war. Ein paar Spaghetti zum Abendessen, duschen und ab in den Schlafsack. Während des Abendessens tauchte *Enrico* nochmals auf und erkundigte sich ob alles in Ordnung sei. Er überbrachte auch die besten Grüße von seinen Eltern. Es war ein gutes Gefühl zu wissen, dass sich noch jemand um unser Schicksal Sorgen macht.

Kaum waren wir eingemummelt, hörten wir weitere Ankömmlinge ihr Domizil aufschlagen direkt neben unserem Zelt aufschlagen.

12. Tag 12km Caming Arezona – Voltri

An diesem Morgen war ich früh wach. Die Ursache des Motorschadens und wie ich ihn beheben sollte ging mir nicht aus dem Kopf.



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



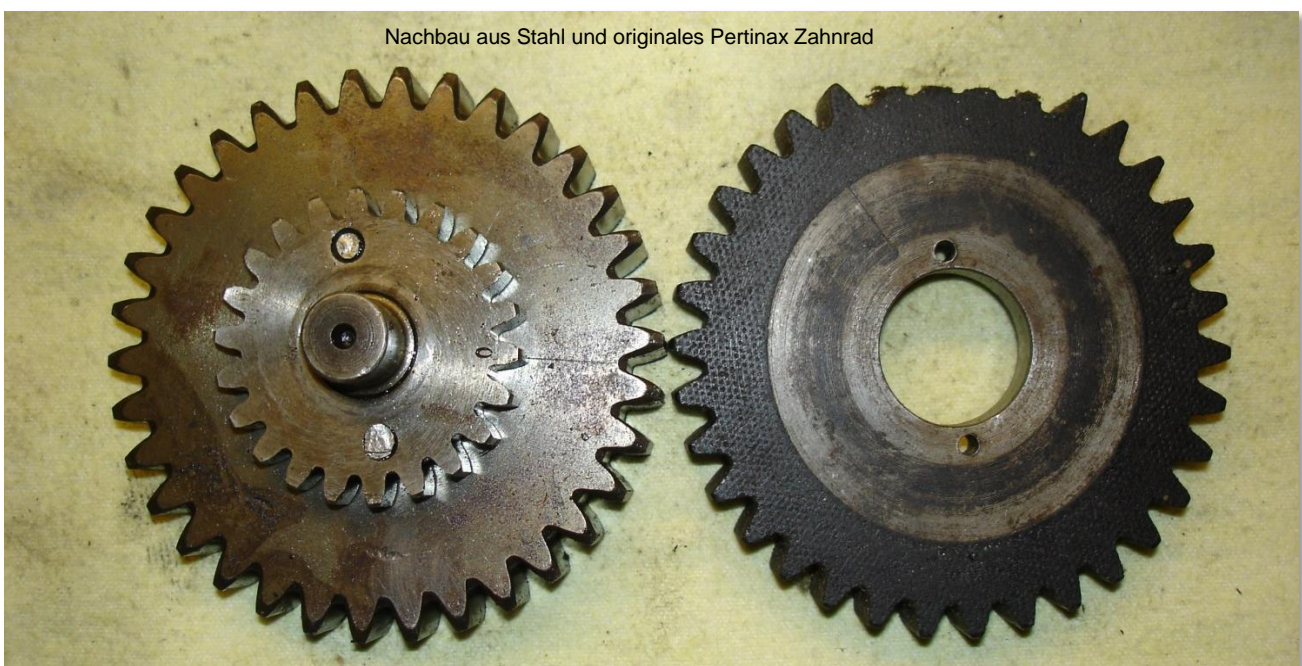
Ich ließ meine Familie zurück und wünschte ihnen einen angenehmen Tag. Am Parkplatz war noch alles wie wir es am Vortag verlassen hatten. Ich schraubte den Beiwagen ab. Noch während ich werkelte, tauchte auch schon *Enrico* auf. In meinem Werkzeug hatte ich u.a. auch ein dickeres Seil, das wir an das Heck seiner *Aprillia* banden. Das andere Ende wickelte ich zweimal um meinen *NSU* Lenker und hielt das Ende mit einem Knoten verstärkt, in der linken Hand und klemmte es am Lenker fest. So konnte es nicht rutschen, aber ich konnte es im Notfall auch sofort wieder los lassen. Die *BMW* und der Beiwagen blieben so lange auf dem Parkplatz.

Obwohl es nur wenige km zu der Werkstatt waren, war die Abschlepperei doch sehr anstrengend. Meine Bremsen gingen ja immer noch nicht, trotzdem musste ich auf ein ständig gespanntes Seil achten. *Enrico* war sich der Situation offensichtlich nicht so bewusst und fuhr recht flott dahin. Aber final haben wir es unfallfrei geschafft und ich parkte vor der Tür seiner *Aprillia* Werkstatt.

Da war das staunen groß. So ein Motorrad wie meine *NSU 601TS* hatte man vorher noch nicht gesehen. Der alte Eisenhaufen versprühte mal wieder seinen ganzen Charme und ich bekam alle Unterstützung die ich mir nur wünschen konnte.

Nach wenigen Minuten tauchte auch *Enrico's* Freund *Giorgio* auf. Er erkannte die Lage sofort und verschwand wieder um einen Tisch zu besorgen. Die Reparatur fand nämlich auf der Strasse statt. Zunächst hieß es Auspuff abbauen, Tank lösen, Lichtmaschine entfernen, Zylinder demontieren. Ich war gerade dabei den Motor aus dem Rahmen zu lösen, da kam *Giorgio* mit einem Kinder-Schreibpult um die Ecke. Das war natürlich ideal um die weitere Arbeit an dem Motor im Stehen durchzuführen, zumindest solange das Wetter mitspielt. Um an die Kurbelwellenlager, die vermeintliche Ursache, zu kommen, musste ja der Motor total zerlegt werden. Nach ca. einer halben Stunde haben wir dann mit gemeinsamen Kräften den Motor aus dem Rahmen gehievt und aufs Pult gestellt.

Als erstes baute ich die Kupplung aus und schraubte den linken Seitendeckel ab. Dahinter





Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



befinden sich die Zahnräder für Verbindung der Kurbelwelle zur Kupplung und zum *Bosch B-145* Generator. Was ich da sah lies all meine Theorien wie ein Kartenhaus zusammen fallen. Die eigentliche Ursache war nicht ein defektes Kurbelwellenlager, sondern es war das *Pertinax*-Zahnrad zum Generator, dem 4 Zähne fehlten. Dadurch stimmte natürlich der Zündzeitpunkt nicht mehr und das erklärte auch die heftigen Fehlzündungen. Ich wusste nicht, ob mich freuen, oder Ärgern sollte. Denn um an diese Zahnrad zu kommen, hätte ich den Motor nicht mühevoll ausbauen müssen. Aber zumindest hatte ich die Fehlerquelle schnell lokalisiert. Das war schon als Erfolg zu werten.

Den Verlust der vier Zähne ist durch eine konstruktive Besonderheit der *NSU* zurückzuführen. Das originale Zahnrad ist aus *Pertinax* gefertigt, eine Art Kunststoff der 20er Jahre. Papier und Harz wurden miteinander verpresst, so dass daraus etwas recht hartes und zähes wurde. Offensichtlich um den Lärm, und/oder auch den mechanischen Stress auf den Generator zu reduzieren, hatte man hier diese Lösung bevorzugt. Allerdings hatte man eine gerade Anzahl an Zähnen gewählt, was zur Folge hatte, dass immer die gleichen 4 Zähne die geballte Kraft der Benzinguemischexplosionen zu Spüren bekamen. Mit der Zeit wurde diese 4-5 extrem belasteten Zähne abgenutzt und irgendwann waren die *Pertinax*-Zähne nicht mehr existent.

Ein Jahr später habe ich mir einen zweiten *NSU* Motor (*Baujahr 1936 mit 4 Gänge*) besorgt. Beim Zerlegen ist mir sofort dieses spezielle Zahnrad aufgefallen. Auch der Vorbesitzer hatte offensichtlich das identische Problem. Anstelle der 4 kritischen Zähne, hatte er Schrauben in das *Pertinax* hineingedreht und so abgeschliffen, dass das Zahnrad wieder voll funktionsfähig war. **Genial!** Diese Idee hätte ich in *Genua* auch gut gebrauchen können. Es hätte uns viel Zeit und Ungewissheit erspart.

Als nächstes baute ich das Hinterrad aus um nach der Ursache der versagenden Bremse zu forschen. Das Ergebnis war offensichtlich. Kaum hatte ich das Rad ausgebaut fand ich überall schwarze Ablagerungen, die von den Gummipuffern des Ruckdämpfers herrührten.

Diese Gummistücke sehen wie Käseecken aus und dämpfen bei Anfahren und Bremsen, bei jedem Lastwechsel den Stress auf Kette und Motor. Bei der Restauration hatte ich zwar einen Blick darauf geworfen, aber entschieden, dass alles Bestens sei. Das rächte sich jetzt. Durch das ständige auf und ab der Küstenstrasse und durch die vielen Beschleunigungs- und Bremsvorgänge, bei recht hoher Außentemperatur, hatte sich der 50 Jahre alte Gummi irgendwann verflüssigt und in der Bremsstrommel verteilt. Eine mit Gummi belegte Bremsstrommel wirkt erfahrungsgemäß nicht bremsfördernd.

So war auch hier klar was zu richten sei. Aber wo bekomme



Notrenariertes *Pertinax*-Zahnrad aus



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

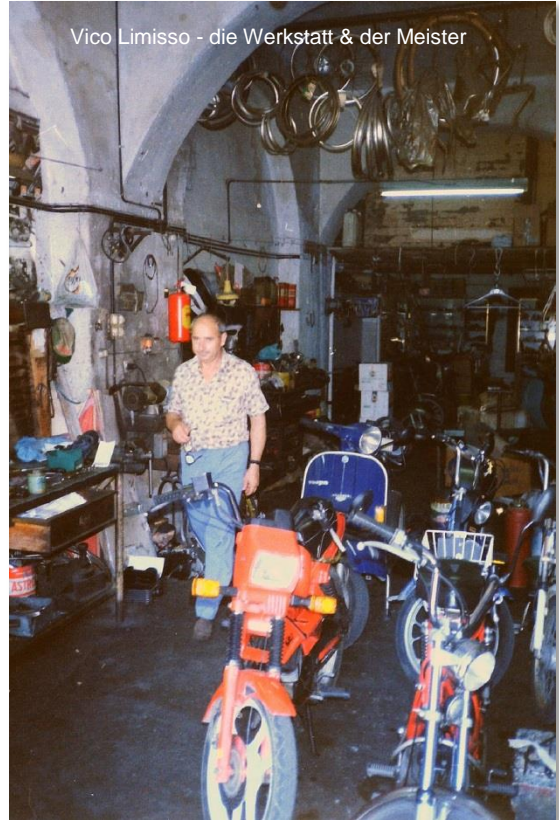
1988 – 1989



entsprechendes Gummimaterial her? Ca. 2.5cm dick und genug um die 8 Dreiecke zu schnitzen.

Enrico lieh sich erneut das Auto seiner Mama *Lucia* aus und fuhr mit mir in die Stadt um verschiedene Werkstätten abzuklappern. Ein paar mögliche Adressen von Werkstätten die Zahnräder fräsen können haben wir in *Enricos* Werkstatt erfahren. Eine dicke Gummiplatte mit den richtigen Ausmaßen hatten wir tatsächlich recht schnell besorgt.

Die Sache mit dem Zahnrad zeigte sich aber als wesentlich schwieriger. Es war „*Ferro Augusto*“, was so viel bedeutet, dass alle *Italiener* Urlaub machen und so gut wie alle Werkstätten und Firmen geschlossen sind. Enttäuscht kamen wir nach drei Stunden Suche und nach gut und gerne 50km Fahrt so gegen 14:30h wieder zurück und erzählten *Enricos* Mechaniker von unseren erfolglosen Versuchen. Doch da schlug mal wieder unser allgegenwärtige Schutzengel zu. Just in diesem Augenblick der Frustration über die erfolglose Suche, hielt sich ein Besucher in der Werkstatt auf, der von einer Fräserei ganz in der Nähe wusste, die noch auf hatte.



Also fuhr *Enrico* mich dahin. Tatsächlich, es waren kaum 2 km! Und vorher hatten wir halb *Genova* von Nord nach Süd und von West nach Ost nach einer mechanischen Werkstatt durchgekämmt. *Enrico* erklärt dem Werkstattmeister mein Problem, was ja schon anhand des defekten Zahnrads sehr offensichtlich war.

Wir hatten Glück. Er versprach das Teil bis am nächsten Morgen 10h zu fertigen.

Überraschenderweise fuhren wir wieder zurück zur *NSU*, die immer noch in der Seitenstraße ohne Motor stand. Nun baute ich den Motor wieder in den Rahmen ein und schloss alle Kabel und Bouten-Züge wieder an. Inzwischen hatten wir ca. 16:00h

Nun schnitzte ich mir noch die Ruckdämpfer-Dreiecke aus der dicken 25mm starken Gummiplatte. Es war allerdings schwieriger als ich dachte. Mit dem Messer schneiden ging nicht, da der Gummi selbst bei viel Kraftaufwand nur etwas nachgab, aber ansonsten sich nicht rührte.

Als nächstes habe ich es mit der Metallsäge versucht. Dies klappte nun schon etwas besser, hat aber fürchterlich gestaubt und gestunken, da das Sägeblatt schon nach wenigen Zügen sehr, sehr heiß wurde. Durch die hohe Reibung neigte die Säge auch zum Klemmen. Mit Schmierseife und Wasser auf der Schnittstelle ging es aber dann final doch recht flott voran.

Auch das Einlegen der sechs Dreiecke war ein Kraftakt, da sich der Gummi sehr sträubte in die vorgesehene Position zu rutschen. Mit, kleineren Korrekturen an der Form, Schmierseife, gutem Zureden und kräftigen Hammerschläge hat es aber dann doch noch geklappt.



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



Am frühen Abend (ca. 19:00h) stand dann die *NSU* fast komplett wieder da. Nur das Zahnrad fehlte noch. Über Nacht durfte ich das Motorrad in der Werkstatt abstellen. In Italien ist das wohl eine gute Idee!

Enrico hatte mich den ganzen Tag betreut. Zwischendurch hat er auch noch *Gudrun* und den Kindern geschaut und sie über die Fortschritte informiert. Was wäre wohl ohne seine selbstlose Hilfe passiert? Zum Glück musste ich mir darüber keine Gedanken machen.

Am Abend erzählten mir *Gudrun* und die Kinder über ihren Tag. Na ja, Camping am Meer war ja recht schön, aber der schwarze super-heiße Strand, auf dem man nicht barfuß gehen konnte und das ölige Wasser, dessen Ölfilm nicht einmal nach dem ausgiebigen Duschen komplett zu entfernen war, haben die Freude doch etwas getrübt. Auch unsere Zelt-nachbarn, die in der Nacht über die Verspannungsschnüre gestolpert sind und dabei Heringe ausgerissen hatten trugen nicht zum Wohlbefinden bei. Aber wer will in dieser Situation klagen? Wir hatten unverschämt viel Glück im Unglück!

13.Tag ca. 300km Voltri – Gargnano (Lago di Garda)

Am nächsten Tag haben wir um 10:00h tatsächlich das, nun aus Stahl gefertigte, Ersatz-Zahnrad bekommen. Gerne gab ich dem *Mechanico* für die Über-Nacht Anfertigung unseren zweiten 100.000 Lire-Scheck. Der Einbau war dann mit Hilfe von *Enrico* und *Giorgio* schnell erledigt. Die Testfahrt verlief ebenfalls erfolgreich, so dass wir zurück zum Parkplatz am Meer fahren konnten, um den Beiwagen wieder anzubauen. Welchen Ärger ich mir mit dem Ersatz-Zahnrad aus Stahl in den folgenden 20 Jahren einhandelte, war mir zu dem Zeitpunkt nicht bewusst. Doch dazu später mehr Details.



Leider hatte sich jemand über Nacht am auf dem Parkplatz abgestellten *Canterbury* Seitenwagen zu schaffen gemacht und meine Landkarten und andere Kleinigkeiten geklaut. Zum Glück hatten sie dabei aber weder das Verdeck noch andere Teile beschädigt. Es war zwar ärgerlich, aber zu verschmerzen. *Enrico* entschuldigt sich tausendmal für seine Landsleute. Er war Anhänger der „*Lega Nord*“ die eine politische Trennung *Italiens* in *Nord-* und *Süd-Italien*. Er schimpfte auf die *Süd-Italiener* und war zu 100% überzeugt, dass die Übeltäter *Süd-Italiener* waren. Auch wenn wir seine doch recht radikale Ansicht nicht teilen konnten, *Enrico* war und bleibt unser Engel in der Not.

Danach sind wir zurück zum Campingplatz gefahren, haben das Zelt abgebaut und alles wieder auf die Mopeds und im Beiwagen verstaut. Die beiden Nächte auf dem teuren Campingplatz fraßen nun aber fast unser gesamtes Barvermögen auf. Einen weiteren *Traveler-Scheck* hatten wir nicht. In dieser Situation haben uns die Familie *Canepa*, *Enricos* Eltern



Repara-Touren Teil VI NSU 601TS Martin Hofmann 1988 – 1989



erneut aus der Patsche geholfen. Beim Abschied gab uns *Enrico* weitere 100.000 Lire als Leihgabe, so dass wir, sollte nichts Unvorhergesehenes passieren, uns zumindest wieder bis Deutschland zu *Gudruns* Eltern durchschlagen können.

Gegen 14:00h habe wir uns nochmals in vor der Werkstatt getroffen und ein Abschiedsfoto mit all den „*Helfer in der Not*“ gemacht.



Dann ging's wieder los und zwar direkt in Richtung Heimat. Mit den geliehenen 100.000 Lire und weitere 20.-DM hatten wir umgerechnet ca. 120,-DM für die Rückreise zur Verfügung. Damit konnten wir uns keine größeren Ausgaben mehr leisten. Der rettende „*Hafen*“ *Niederding* (bei *Erding*) lag ca. 700km entfernt. Die *BMW* konnte mit einer Tankfüllung (12l) ca. 350km schaffen da sollten zwei Mal tanken reichen. Bei einem Spritpreis von umgerechnet 1,10 DM in *Italien* und 0,85 DM in Deutschland sollte 25 DM (ca. 25.000 *Lira*) reichen. Anders war es bei der *NSU*. Da musste ich alle 130km den Tank mit ca. 10l Benzin nachfüllen. Daher mussten wir mit ca. 50.000 *Lira* rechnen. Also blieben uns noch $\frac{1}{4}$ der Leihgabe für Nahrungsmittel solange wir in *Italien* waren.

Wir fahren das pittoreske *Ovada* Tal hinauf. Dabei kam der Gedanke auf, dass man sich in der (*fernen*) Rente da vielleicht niederlassen könnte. *Gudrun* konnte sich das ebenfalls vorstellen. Doch bis zur Rente waren es ja noch über 30 Jahre, daher konnte man sich mit konkreten Schritten etwas Zeit lassen. Über *Tortona* ging's nach *Piacenza*. Dort musste ich tanken und hielt an einer *Agip* Tankstelle. Da es nun schon später Nachmittag war, gab es als kleines Abendessen belegte *Panini* für *Lisa* und *Steffi*. *Lisa* mit Ihren blonden Locken und sonnigen Gemüt war mal wieder das *Highlight* der Tankstellenbetreiberin. Ein „*Bella Bionda*“ folgte dem nächsten. *Lisa* wollte Bonbons aus dem großen süßen Angebot der



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



Auslage. Doch wir mussten hart kalkulieren und haben versucht ihr beizubringen, dass es im Moment nicht geht. Das ließ die Kassiererin nicht gelten und so durften *Lisa* und *Steffi* sich je eine Tüte Süßes nehmen, ohne dass wir sie berechnet bekamen.

Weiter ging's auf Landstraßen in Richtung *Gardasee*. Wir fuhren über *Cremona* und *Brescia* bis *Gargnano*. Nun find es an zu dämmern. Für Camping hatten wir kein Geld mehr übrig, so suchten wir in den Rebhängen, die sich linkerhand am Berg entlang zogen, am Waldesrand ein abgelegenes Plätzchen. Den Zeltaufbau sparten wir uns, da wir ja auch nicht auffallen wollte und es eh schon spät war. Die Kinder schliefen im Beiwagen, der mit seinen 2,3m genügend Platz bot. *Gudrun* und ich legten die Iso-Matten neben dem Beiwagen direkt auf den Boden. Zunächst haben wir gut geschlafen. Jedoch mitten in der Nacht wachten *Gudrun* mit einem Fluch auf den Lippen auf: „iiiihhh...!\$&%\$... Was ist denn das? Mach mal Licht!“ Ich schaltete die Taschenlampe an. Was für eine eklige Überraschung. Wir waren umzingelt von Horden an Nacktschnecken, die alle die Wärme unserer Iso-Matten bzw. bei *Gudrun* sogar den Schlafsack suchten! Zwei dieser schleimigen Gesellen hatten es bereits in *Gudrun's* Schlafsack geschafft. Wie bei einer Sternfahrt krochen mehrere Dutzend dieser orangen Kreaturen aus allen Richtungen auf uns zu. Nun haben wir im Dunkeln schnellstens doch noch zumindest das Innenzelt aufgebaut. *Gudrun* hat noch notdürftig die Schleimspuren in ihrem Schlafsack entfernt, bevor wir uns, nun durch die Zelt-Wand gegen die *Invasoren* geschützt, wieder schlafen legten.

Als wir am nächsten Morgen aufstanden haben sogar zwei Nacktschnecken in dem unteren Türspalt des Beiwagens entdeckt. Wie die es geschafft hatten, die freien ca. 25cm zum Boden zu überbrücken, war eine gute Frage. Ich vermute die Schnecken müssen den Umweg über den Beiwagenreifen und Kotflügel gemacht haben.

14.Tag ca. 420km Gargnano (Lago di Garda) – Niederding

Wir sind bei Sonnenaufgang aufgestanden und haben so schnell als möglich zusammengepackt. Da wir noch über 400km vor uns hatten bedeutete dies ca. 9h – 10h Fahrzeit. Die Kinder haben wir schlafen lassen. So fuhren wir die wunderschöne Küstenstraße mit ihren vielen Tunnels und ausblicken auf den *Gardasee* wieder weiter nach Norden. Vorbei an *Riva del Garda* ging es das *Dro-Tal* hinauf. Nach ca. 2h haben wir bei *Vezano* eine Frühstückspause eingelegt. Nach dem Kassensturz und Kalkulation was wir noch für die verbleibenden 350km an Spritkosten haben werden, gönnten wir den Kindern eine heiße Schokolade und zwei *Croissants*. Für *Gudrun* und mich musste je ein *Cappuccino* genügen. Nun blieben uns umgerechnet noch 40,-DM für die letzte Etappe nach *Oberding*. Nach dieser kurzen Unterbrechung ging's westlich nach *Trient* ins *Brennertal*. Von hier aus gab es eigentlich nur noch eine Richtung. Auf nach Norden! Auf der *SS12* fuhren wir mit nur einer Tankstellen-Unterbrechung hinauf auf den 150km entfernten *Brenner-Pass*. Manche der Steigungen waren für mein Motorrad schon ein Qual, aber da musste es durch.

Ab dem *Brenner-Pass* ging's, um die Mautgebühr für die *Brenner-Brücke* zu sparen, auf der *Brenner-Landstraße* bergab nach *Innsbruck*. Ab war es dann relativ eben, so dass wir auf der Autobahn weiter über *Kufstein* bis *Rosenheim* fuhren. Nun wählten wir wieder Landstraßen in Richtung *Erding* Da dies der direktere, kürzere Weg war. In dem rettenden *Niederding*, kamen wir dann am späten Nachmittag, erschöpft aber glücklich an. *Gudrun's* Eltern, *Wilma* & *Berthold*, mussten uns wohl für verrückt halten, vor allem nach dem wir alle unsere Abenteuer der vergangenen 14 Tage erzählt haben. Den bösen Unfall bei *Varazze* haben wir aber wohlweislich verschwiegen.



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann
1988 – 1989



Nach einem üppigen Abendessen haben *Gudrun* und ich uns ein ausgiebiges Bad gegönnt. *Gudrun* die Stolz auf ihren dunklen Teint war, den sie sich auf dieser Mittelmeer-Reise erworben hatte, staunte nicht schlecht. Noch keine 5 Minuten in der Wanne, begannen dunkle Rinnsale über Ihr Gesicht zu laufen. Von der Schläfe über die Wangen hinunter zum Hals. Unter Zuhilfenahme von Seife und Waschlappen konnte die gesamt Bräune abgewaschen werden. Es waren nämlich die Öldämpfe aus meinem Auspuff, die sich Tag für Tag auf ihrem Gesicht angelagert und Ihr die vermeintliche Mittelmeerbräune vorgegaukelt hatten.

15. Tag 10km Niederding

Bei Wilma & Berthold, *Gudruns* Eltern gönnten wir einen Tag Pause. Die Sonne schien strahlend vom weiß-blauen bayrischen Himmel. Unsere Eltern haben ein kleines Fest im



Schrebergarten geplant. *Gudruns* Bruder Klaus zusammen mit seinen Kindern Anja & Andreas und Neffen Schorschi waren ebenfalls mit von der Partie.

Wilma hatte etwas Zuhause vergessen, da bot ich Ihr an, sie mit der *NSU* im Beiwagen die 3km nach Niederding zu fahren. Anfangs hatte

Wilma sich etwas ge-

ziert, aber als alle auf Sie einredeten hatte sie nachgegeben. So fuhren wir am Garten los und mussten zunächst durch den Ort *Oberding*, in dem *Gudrun* aufgewachsen ist und sie mit Bertold bis vor kurzem gewohnt haben. Durch den Ort rutschte Wilma im Sitz immer tiefer, so dass sie schon gar nicht mehr aus dem Fenster schauen konnte. Wilma fürchtete, dass man sie erkennt. Die Sprüche die dann kommen würden wollte Wilma sich ersparen. Auf der Rückfahrt war sie aber schon wesentlich mutiger und blieb aufrecht sitzen.



16. Tag ca. 270km Niederding – Stuttgart (Axel)

Ausgestattet mit neuen Finanzen brachen wir am nächsten Tag, nun wieder sorgenfrei, nach Stuttgart auf. Dort wollten wir bei *Axel* & *Ulla* in der *Kloppstock*-Straße übernachten. Die Tour über *Aichach*, *Dillingen an der Donau* und *Gingen an der Brenz* nach *Geislingen* verlief pannenfrei. Aber irgendwann fing es an meinen Hinterrad an zu knirschen. So kurz vor unserem Tagesziel, wollten wir aber nicht anhalten. Daher nutzten wir für die finalen 35km die 4 spurig ausgebaute *B10* nach *Stuttgart*. Bei *Axel* und *Ulla* angekommen verschoben wir die Schadensanalyse auf den nächsten Tag.



17. Tag 0km Stuttgart (Lagerreparatur)

Als wir am nächsten Morgen zum abgestellten Motorrad kamen, war das Erste was uns in Augen stach eine Visitenkarte die hinter den Scheinwerfer geklemmt war. Ein Herr Zapf aus einer ca. 2,5km entfernten Straße, hatte uns eine kurze Nachricht auf der Rückseite seiner Visitenkarte hinterlassen. (s. Bild)

Es freut mich, wo Sie überall herankommen. Ich habe Sie am Samstag auf der Brennerlandstr. überholt.



Axel kontrolliert ob ich alles richtig mache

So motiviert machten wir uns auf die Fehlersuche. Die Ursache für das hässliche Geräusch war schnell lokalisiert. Eines meiner Hinterradlager hatte den Geist aufgegeben. Das war wohl das unschöne Resultat meiner Aktion vom 2. Reisetag, als ich das Hinterradlager fester angezogen hatte, um das Knacksen bei Lastwechsel zu beheben. Die Ursache war zwar der Beiwagen-Anschluss, was ja ebenfalls schnell korrigiert war, aber ich hatte danach versäumt das zuvor festgezogene Lager wieder auf ein leichtes Spiel zu öffnen. So hat das Hinterrad-Lager die letzten 2000km Schwerstarbeit verrichtet, um dann kurz vor Stuttgart den Dienst zu versagen.

Zusammen mit Axel haben wir die NSU auf den Hauptständer gehievt und den Ausbau des Hinterrads durchgeführt. Axel fuhr dann mit mir zu einer Werkstätte in der wir die Abdeckungen der Hinterrad-

Lager lösten. Die Abdeckungen sind flach mit zwei Bohrungen für einen Spezialschlüssel. Außerdem hat eine der Schrauben ein „Linksgewinde“, was ich nicht sofort erkannte. Final sind wir bis zum defekten Lager vorgestoßen und konnten es mit Hilfe eines geeigneten Abziehers aus der Werkstatt auch aus seinem Sitz ziehen. Nun brauchte ich aber einen adäquaten Ersatz. Axel telefoniert etwas herum und fand glücklicherweise ein Geschäft, welches die richtige Größe auf Lager hatte. Am späten Nachmittag war wieder alles zum Einbau bereit.

Da gesellte sich ein in weiß gekleideter Herr aus der Nachbarschaft zu uns und half tatkräftig mit. Unsere Warnungen, dass man die NSU nur scharf anschauen muss, um ölig schwarze Finger und Flecken auf Hose und Hemd zu bekommen, hatte ihn aber nicht gestört. Ohne zu zögern hat er aktiv mitgeholfen.



Hinterradreparatur mit Nachbarschaftshilfe



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



18. Tag ca. 100km Zurück in Rheinstetten

Die letzten 100km verliefen Pannenfrei, so dass wir schon gegen 12:00h Mittags glücklich Zuhause in *Rheinstetten* ankamen.

Schnell wurde ausgepackt. Wäsche sortiert und Kinder in die Wanne gesteckt. Beim Sortieren der Unterlagen wie Straßenkarten, Rechnungen und Pässe haben wir doch tatsächlich unser Notgroschen von 50,-DM gefunden, den wir total vergessen hatten! Hätten wir in *Voltri* daran gedacht, dann wäre die Strecke nach *Niederding* doch wesentlich entspannter gelaufen

Da unser Kühlschrank noch leer war, sind wir in die Sportheim-Gaststätte *Forchheim* zum Abendessen gefahren. Als wir zu einem hinteren frei Tisch gingen, wurde ich von einem mir völlig unbekannt Mann angesprochen: „*Schon wieder da? Wie war denn der Urlaub?*“ Ich antwortete automatisch „*Klasse!*“, hatte aber bestimmt zwei riesengroße ?? in meinen Augen. Woher weiß dieser mir Fremde Mann, dass wir heute aus unserem Urlaub zurückgekommen sind? Nun wurde der Fragesteller ebenfalls unsicher. „*Ähm, bist Du nicht der XXXX?*“ Ich antwortete wahrheitsgemäß „*Nee, den kenn ich nicht*“ Nun entschuldigt er sich und versicherte mir, dass ich in *Forchheim* einen 100%igen Doppelgänger hätte.

Wir waren in den vergangen 2,5 Wochen ca. 2700km gefahren und hatten alle Hürden die sich uns in den Weg stellten gemeistert. Allerdings wäre dies ohne unsere „*Schutzengel*“ nicht möglich gewesen. Angefangen von meinem persönlichen Schutzengel der den Unfall glimpflich ausgehen ließ und mechanische Schäden so gelegt hat, dass daraus keine weiteren kritischen Situationen entstanden sind. Aber auch alle Schutzengel die uns unterwegs geholfen unser Mopeds wieder fahrbereit zu machen bzw. dass wir weiterfahren konnten als uns das Geld ausging.

Im Nachhinein nochmals vielen Dank an *Enrico, Luisa, Luciano Canepa, Giorgio, die Mechanici aus Voltri, Wilma & Berthold, Axel & Ulla* und den unbekannt *Stuttgarter Herr* in der schneeweißen Kluft.

Die Familie *Canepa* aus *Voltri* bekam in den nächsten Tagen ein Päckchen von uns, mit dem geliehenen Geld und eine Flasche Schwarzwälder Kirschwasser als Dankeschön, geschickt. Wir haben sie auch herzlich zu uns eingeladen.



1991 Familie *Canepa* zu Besuch in Rheinstetten
Claudia, Luisa, Luciano, *Enrico* – Martin & Lisa

Enrico und seine Freundin (Claudia?) waren dann auch ein 1990 Gäste bei uns. Sie kamen mit dem Motorrad. Ein weiteres Jahr später 1991 kam *Enrico* mit seinen Eltern *Lucia & Luciano* zu Besuch. Es war das erste Mal, dass seine Eltern außerhalb *Italiens* Urlaub machten. Wir fühlten uns geehrt und boten ihnen ein volles Programm.



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann
1988 – 1989



Auch wir sind in den folgenden Jahren mit *Wilma & Bert* Nach *Voltri* Gefahren, aber diesmal mit unserem „*Super-Auto*“, einem *Subaru Libero*. Auch wenn diese Reise ohne technische Pannen vonstattenging, gab es genug Situationen die uns noch Jahren danach Gesprächsstoff boten. So war z.B. „*Passo di Prallo*“ ein Schlagwort welches *Wilma* und *Bert* regelmäßig zum Lachen anregte.



Danach waren nochmals mit meiner Mutter bei den *Canepas*. Zusammen haben wir damals bei *Canepas* ein gemeinsames Abendessen „*Gnocchi da Genuese*“ zubereitet. An Weihnachten haben wir und *Enricos* Eltern uns regelmäßig Glückwunsch-Karten zugeschickt, bis dieser kleine Briefwechsel leider eingeschlafen ist. 2007 kamen noch Fotos von *Enricos* 2 jährigen Sohn *Daniele*, aber ab ca. 2008 hat *Enrico* auf E-Mail Anfragen nicht mehr geantwortet. So ist der Kontakt zu unseren „*Engel aus Voltri*“ final leider abgebrochen.

Ein weiterer Versuch 1994 mit unseren Mopeds über den *Gotthard-Pass* nach *Genua* zu fahren scheiterte leider an den Problemen die mir die Lichtmaschine der *NSU* bereitete. Wir mussten, nach vier Tagen und mehreren vergeblichen Versuche die B-145 LS Lichtmaschine wieder zum Arbeiten zu überreden, umdrehen. Doch auch wenn das wohl folgen des Zahnrad-tausches in Stahl war, ist es eine andere Geschichte die später erzählt werden soll.

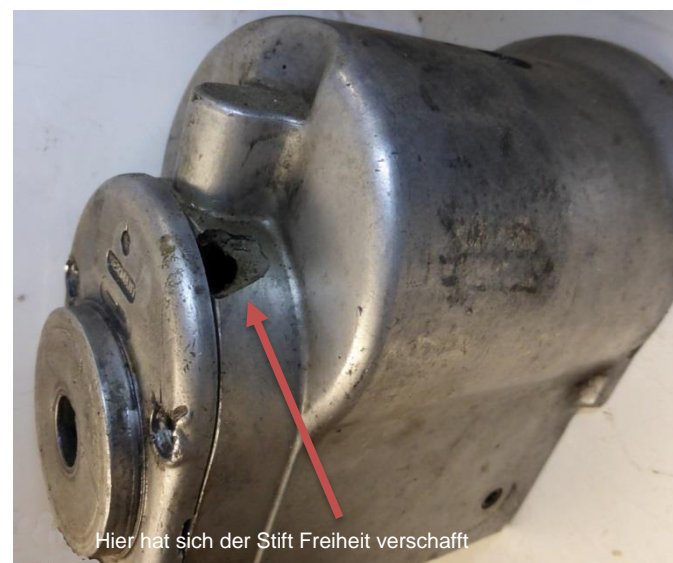
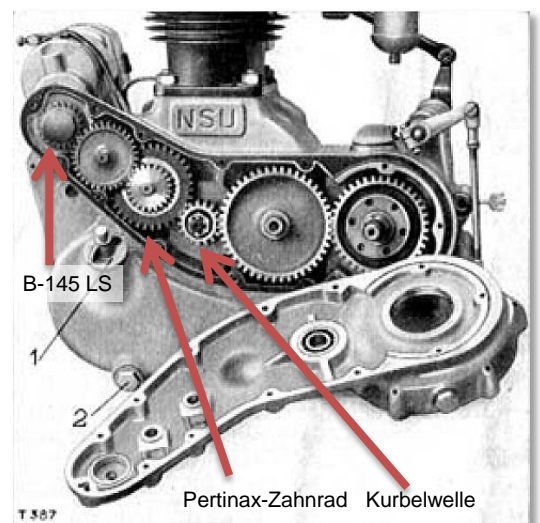


Ca. 20 Jahre „Nachwehen“

Nach dieser 2600 km Tortur, zumindest war es das für die NSU, entschloss ich mich den Motor zu überholen. Ich ließ den Zylinder hohnen, die Ventilsitze neu einschleifen und gönnte ihr einen neuen Kolben mit leichtem Übermaß. Denn in 1989 wollte ich mein Versprechen, welches ich dem *Canterbury*-Beiwagen während der Restauration machte, einlösen. So sollte es im folgenden Jahr nach *England* gehen! Und auf dieser Reise wollte ich solche Situationen wie sie uns beim Anstieg in *Monte Carlo* passierten vermeiden. Der schnelle Ersatz des Generator-Antrieb-Zahnrads aus Stahl hatte uns zwar in *Voltri* aus der Misere geholfen, aber genau diese Tausch-Aktion hat mir in folgenden 25 Jahren sehr viel Ärger bereitet, ohne dass ich diesen Ärger auf den damaligen Material-Wechsel von *Pertinax* auf Stahl erkannte.

Die Konstrukteure des NSU Motors haben wohlweislich dieses Zahnrad aus dem weicheren und etwas elastischen *Pertinax* eingebaut. Es sollte nämlich den Stress bzw. Schlag der bei jeder Zündung auf die Kurbelwelle bzw. auf die Antriebsräder übertragen wird lindern. Mit dem Stahl-Zahnrad wurden diese Kraft aber ungedämpft an den Generator weitergegeben.

So passierte es 1991, also 3 Jahre nach dem Wechsel von *Pertinax* zu Stahl, dass sich bei der Lichtmaschine der Stift, der das kleine Zahnrad auf der Ankerwelle fixiert, abriss und das Zahnrad frei auf der Achse drehte. Meine erste Reparatur, war auf Grund meiner Ignoranz bzw. Dilettantismus, der Anfang allen Übels. Ich ersetzte diesen Stift mit einem harten 3mm Bohrer-Stück, anstatt es mit einem weicheren/zäheren 3mm Press-Stift zu befestigen, den man ggf. zur Fixierung wie eine Niete hätte aufbördeln können. Bei der Heimfahrt eines



kurzen Ausflugs nach *Weingarten*, flog der gehärtete Stift aus seiner Bohrung und durchschlug das Gehäuse meiner *Bosch B145 LS* Lichtmaschine. Nun fing ich an auf den Märkten nach Ersatz für den *B145 Generator* zu suchen. In den folgenden Jahren kaufte ich mindestens 4 dieser Lichtmaschinen, die jedes Mal, je nach Zustand, so zwischen 350,-DM bis zu 700,-DM (*Magnetzündler*) kosteten. Dabei lernte ich, dass es da alle möglichen *B-145* Modelle gab die zwar alle ähnlich aussehen, aber dann final doch nicht passten. So gab es welche mit flachen statt mit abgerundeten Böden. Diese konnte man nicht montieren, da die Höhe der Antriebsache nicht mit

der Aufnahme im Motor übereinstimmt. Da gab es Modelle mit links und rechtdrehenden Wellen (*B145 LS* & *B145 RS*) mit den entsprechenden geschliffenen Nocken für das kor-



Repara-Touren Teil VI

NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



rekte Öffnen des Unterbrechers. Da gab es *B145* Lichtmaschinen unterschiedliche Konen auf der Antriebseite, so dass sie mit dem Konus des 2fach geschlitzten Mitnehmer-Rad nicht übereinstimmen. Da gab es auch welche die den Verstell-Mechanismus für Frühzündung genau spiegelbildlich zu der originalen Lichtmaschine hatten. An vielen der alten Lichtmaschinen wurde bereits herumgebastelt und korrigiert, so dass diese ebenfalls nicht mehr im originalen Zustand waren. All dies lernte aber ich erst nachdem ich diverse Modelle auf dem Tisch hatte.



Nach mehreren Versuchen die Lichtmaschine (*Batteriezünder*) zu reparieren und guter vieler guten Ratschläge, meiner inzwischen gewonnenen *NSU* Freunde, allen voran *Jochen*, habe ich mich dann entschlossen tiefer in die Börse zu greifen und habe mir für 700,-DM einen Magnetzünder von einem Fachbetrieb für Veteranen-Lichtmaschinen (*Fa. Osterhaus*) gekauft, so wie ihn 80% der *NSU* T und TS Fahrer eingebaut haben. Die Behörden-Maschinen haben diesen Generator-Typ in den 30er Jahre ebenfalls benutzt. So war dies zumindest kein Stilbruch.

Der Vorteileine Magnetzünder ist, dass der Magnet genug Strom für die Zündung liefert, auch wenn die Batterie ggf. leer *gezuzelt* ist. Mit meinem Batteriezünder war ich aber immer auf die 6 Volt Batterien-Spannung angewiesen. Fiel sie unter 5,5V hatte ich kaum noch eine Chance die Maschine zum Laufen zu bringen. Aber auch mit diesem Magnetzünder hatte ich kein Glück. Der Motor lief zwar im Leerlauf, nahm aber so gut ewig kein Gas an. Es war mir nicht möglich den Zündzeitpunkt so einstellen, dass der Motor auch unter Last Geschwindigkeit aufnahm.



Daher bin ich wieder zurück auf den Batteriezünder gegangen und habe mir, aus all den Sammelsurium an Ersatzteilen, einen passenden zusammen gebastelt. Ja aber leider nur *gebastelt*, denn nach 150km, oder nach 500km, oder nach 1200km, immer wieder ist mir die Lichtmaschine kaputt gegangen. Sei es, dass sich das interne Antriebs-Zahnrad von der Welle löste, weil der Stift abriss oder rausflog, sei es, dass mir der lose Stift zwischen die Zahnräder geschleudert wurde, die auch den Anker drehten und die Ankerachse abriss, (*inzwischen habe ich drei davon!*) immer wieder war es

dieser **Bosch B145** Generator, der über all die Jahre hinweg uns größere Reisen vergällte. Ich habe dann, nach mehreren frustrierenden eigenen Versuchen, mich entschlossen ab nun nur noch (s.g.) Fachleute mit der Restaurierung der *Bosch* Generatoren zu beauftragen. „*Fachleute*“? Auch da musste ich viel Lehrgeld bezahlen! Von *Fa. BMZ* bekam ich meine überholte Lichtmaschine, bei der, schon nach der allerersten Ausfahrt, von vielleicht 60km, der die Abdeckung der Zahnräder inkl. der Lagerschalen wieder lose war. Mein Feh-



Repara-Touren Teil VI

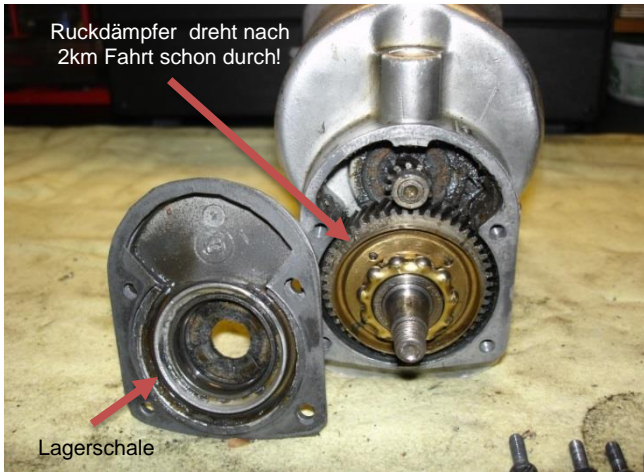
NSU 601TS

Martin Hofmann

1988 – 1989



ler-Analyse zeigt, dass sie zur Befestigung des Seitendeckels nicht die originalen *Bosch*-Senkkopf-Schrauben mit spezieller Kröpfung benutzt hatten, sondern DIN Schrauben. DIN



Senkkopf Schrauben haben einen andern Winkel am Kopf und passen sich somit nicht dem Konus im Gegenstück an. Auf meine Reklamation hin bekam ich die borierte Antwort „Das ist ganz normal. Ich ziehe ebenfalls nach jeder Fahrt die Schrauben nach“

So probierte ich einen weiteren sogenannten Oldtimer-Fachbetrieb für diesen Generatortyp. Aber auch hier war das Ergebnis wenig zufriedenstellend. Nach genau 2km Fahrt leuchtete meine Ladekontroll-Lampe schon wieder auf. Diesmal war es der Ruckdämpfer für den Ankerantrieb der durchdrehte.

Meine Generator-Sorgen waren in der *NSU*-Blockmodell-Gemeinde inzwischen wohl bekannt. So gegen 2010 bot mir Lutz an den, für mich nutzlosen Magnetzünder gegen eine *B154 L* Lichtmaschine zu tauschen, die seines Wissens noch nie eingebaut war. Ich aber zögerte das neue Produkt einzubauen und wurschtelte mit meinen geflickten Geratoren weiter.



Der ganze Spuck endete erst 2016, als ich mir bei Franz ein nachgefertigtes *Pertinax* Zahnrad für den Antrieb des Generators kaufte und dann auch noch die jungfräuliche Lichtmaschine von Lutz einbaute. Seither gab es keinen Ausfall mehr. Parallel dazu habe ich mir mit viel Sorgfalt drei weitere Lichtmaschinen aus meinem inzwischen angewachsenen Fundus aufgebaut. All meinem Wissen über mögliche Fehlerquellen und Schwachstellen dieser alten Technik, ha-

be ich genutzt. Press-Stifte und Zahnräder habe ich mit *Loctite* gesichert, zusätzlich habe ich auch noch Messing-Hülsen aufgebracht, damit der Haltestift nicht wieder herauswandern kann.

Hätte ich mir gleich nach den ersten Lichtmaschinen-Ausfälle intensivere Gedanken über die ursprüngliche Ursache gemacht, nämlich dem Zahnrad aus Stahl, dann hätte ich mir wohl eine Unmenge an Frust, Ärger und Kosten gespart.

1990 bin ich, über Tauschhandel des 501 T Motors aus Marxzell, zu einem 601 TS 4Gang Motor gekommen. Da ich damals, so unwissend wie war, ein weiteres Malheur mit fehlenden *Pertinax*-Zähnen vermeiden wollte, habe ich mir bei einer deutschen Zahnradfirma ein weiteres Stahl-Zahnrad anfertigen lassen. Diesmal bekam ich allerdings nicht am nächsten Tag, sondern erst nach mehr als 4 Wochen und gekostet hat es auch das 2,5 Fache! Das zeigte mir erneut was für ein unverschämtes Glück wir in *Italien* hatten.