



REPARA-TOUREN TEIL VII



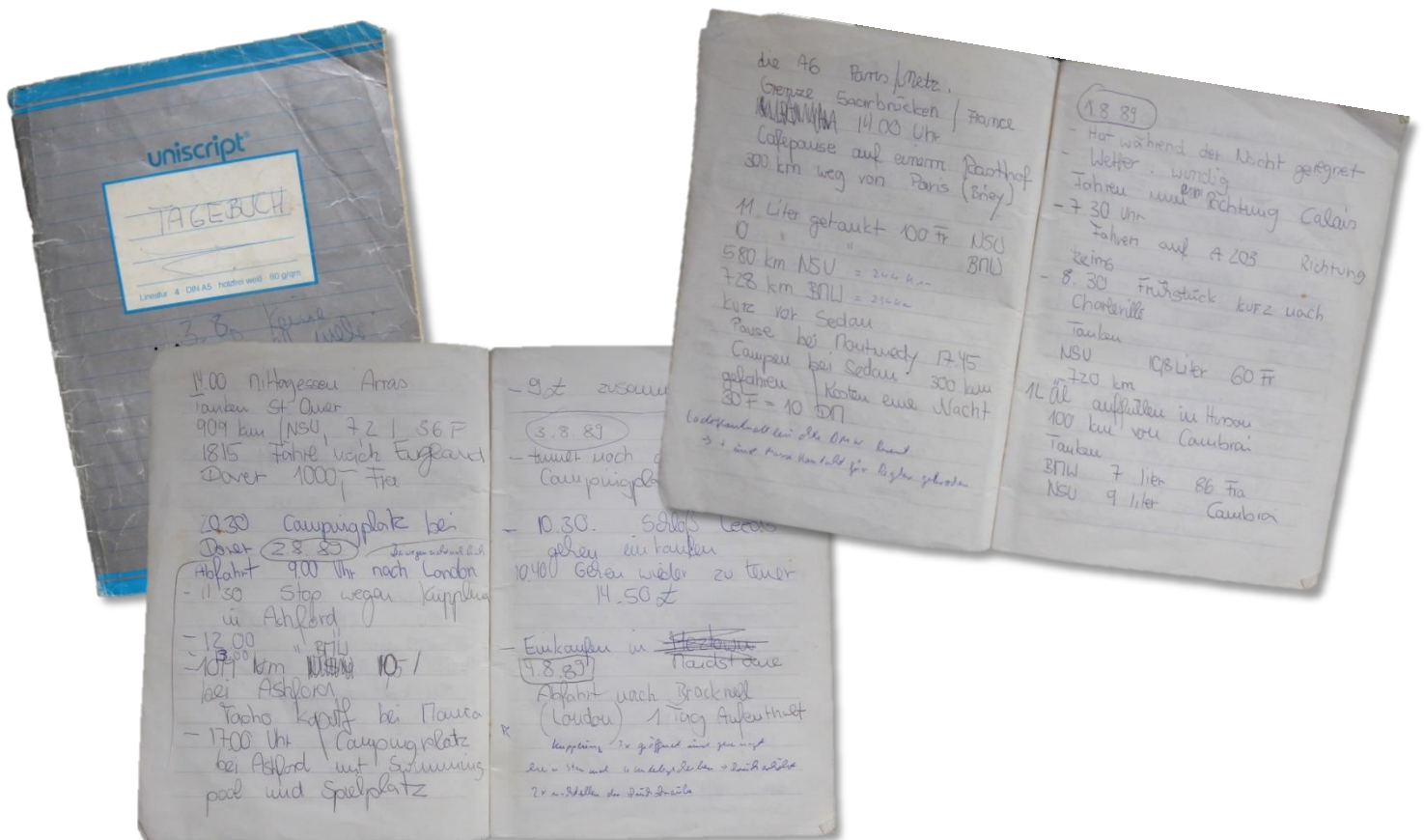
Martin Hofmann 1974 – 2023

Inhaltsangabe:

England-Tour	Juli / August 1989 ca. 2500km	2
1. Tag	31.07.89 ca. 350 km Rheinstetten – Sedan	3
2. Tag	01.08.89 ca. 320 km Sedan – Folkestone	4
3.Tag	02.08.89 ca. 55 km Folkestone – Harrietsham	5
4. Tag	03.08.89 ca. 26 km Harrietsham	7
5.Tag	04.08.89 ca. 165km Harrietsham – Henley on Thames	9
6. Tag	05.08.890 km London	9
7. Tag	06.08.89 ca. 110km Henley on Thames – Stratford upon Avon	11
8.Tag	07.08.89 ca. 170km Stratford upon Avon – Mortimer Cross	13
9. Tag	08.08.89 ca. 125 km Mortimer Cross – Llanrhystud	16
10. Tag	09.08.89 0 km Llanrhystud	17
11. Tag	10.08.89 ca. 115 km Llanrhystud – Brecon Beacon	19
12.Tag	11.08.89 ca. 257 km Brecon Beacon – Hayling Island	21
13. Tag	12.08.89 ca. 230 km Hayling Island – Boulogne	23
14. Tag	13.08.89 ca. 620 km Boulogne – Rheinstetten	25
Die Motorradfahrt nach England (Erinnerungen von Lisa 2005)		29
31.07. – 13.08.1989 Übersichtskarten		33

Infokasten „Steffis Tagebuch“

Zur weiteren Information werde ich für jeden Tag noch Steffis Reisetagebuch-Notizen beifügen. Anfänglich sind Ihre Notizen noch detailliert, aber mit zunehmender Dauer der Reise werden Steffis Kommentare immer spärlicher. Trotzdem sind die Notizen sehr hilfreich die einzelnen Situationen wieder in Erinnerung zu rufen. Der Aufbau ist in etwa wie in ihrem Heft. Meine eigenen zusätzlichen Kommentare, welche damals zusätzlich eingetragen habe, habe ich in **blau** dargestellt.





REPARA-TOUREN TEIL VII

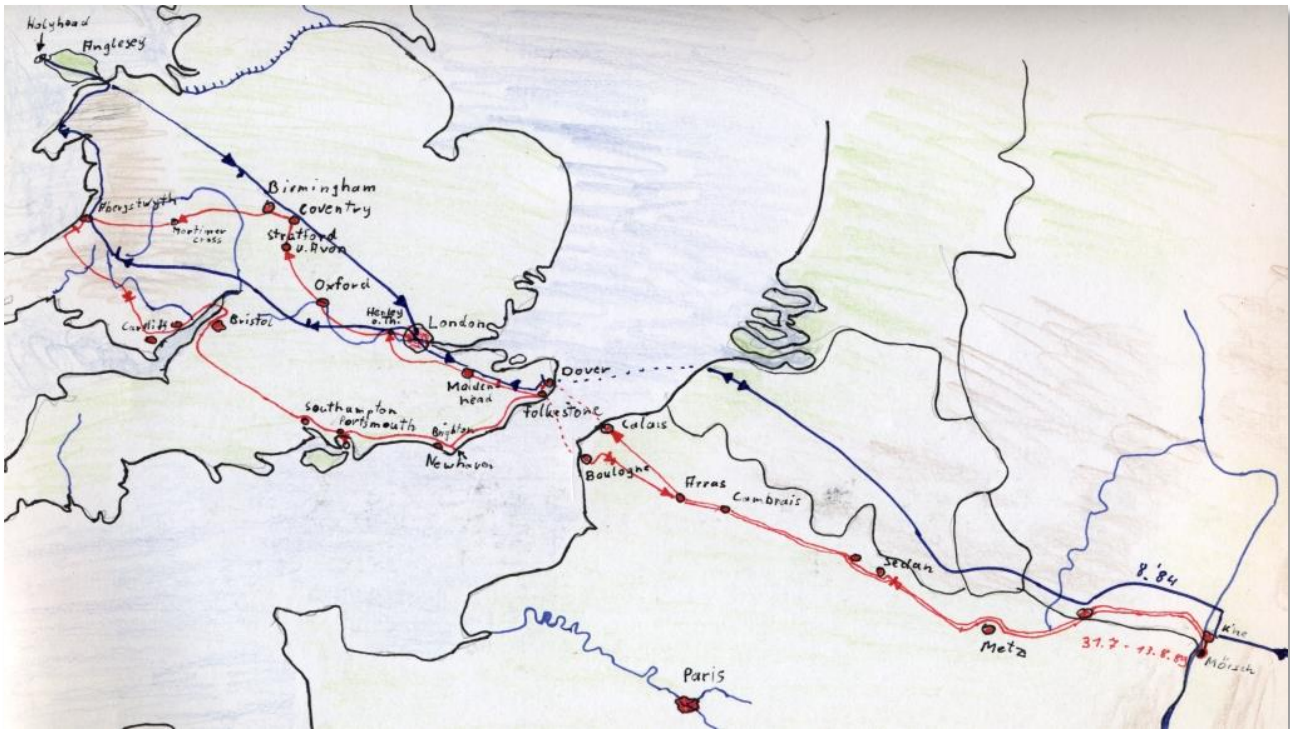


Martin Hofmann 1974 – 2023

England-Tour

Juli / August 1989

ca. 2500km



Der Plan war schon lange gemacht, aber ob wir es wieder wagen sollten, nur ein Jahr nach unserer *Südfrankreich / Italien Repara-Tour*, schon wieder eine so lange Reise anzutreten? Das hing eindeutig von der Zuverlässigkeit der NSU ab. Sie machte mir seit einiger Zeit Probleme beim Beschleunigen. Der Motor drehte hoch, aber die Zunahme an Geschwindigkeit ließ zu wünschen übrig. Im 4. Gang bei voller Drehzahl gerade mal 60km/h, das deutete wohl auf eine verölzte Kupplung hin. Ich zerlegte die Kupplung und reinigte die Scheiben vom Öl, welches von der Motorseite über die Getriebe-Welle eindringen konnte. Die Welle war nur mit einem Filzring abgedichtet. Es war zwar noch eine spiralförmige Fräsung auf der Welle die das Öl wieder zurück in den Motor fördern soll, aber ich bezweifle deren Wirkungsgrad. Da dieser Ölverlust über das Kupplungsgehäuse offensichtlich nicht unnormal war, haben die Konstrukteure bei NSU vorsorglich eine große Schraube oberhalb der Kupplung vorgesehen und einen Auslauf im unterhalb. Im Handbuch steht beschrieben, dass man im Bedarfsfall bei laufendem Motor und gezogener Kupplung etwas Benzin durch die Öffnung fließen lässt um damit die Kupplungsscheiben von dem Öl gereinigt werden. Apropos „Ölverlust“: Laut Handbuch von 1935 ist ein Ölverbrauch von 1Liter auf 300km als normal anzusehen!

So entschlossen wir uns nach meiner Reparatur eine kleine Probefahrt nach *Mutschelbach* zu meinem Ex-Chef (*Hr. Dr. Scheidecker*) auf einen Kaffee zu machen, um hinterher zu entscheiden ob wir es wagen können. Auf der Strecke über *Waldbronn* und *Karlsbad* gab es einige kleinere Steigungen, die zeigen sollten, ob die Kupplung nach meiner Reinigungsaktion wieder richtig arbeitet. Mit *Lisa* im Beiwagen fuhren wir los. Schon an der ersten Steigung hinter *Ettlingen* jubelt der Motor wieder in den hohen Drehzahlen, wir aber krochen mit 10km/h bis 15km/h den Berg hinauf. Ich fluchte leise vor mich hin, weil ich den Urlaub schon im Geiste abschrieb. Bis zu *Scheideckers* hat sich die Maschine aber wieder erholt und hat nun ganz normal gezogen. (*was man halt als „so normal“ bezeichnen kann,*



Martin Hofmann 1974 – 2023

bei 14PS und einem beladenen 135kg Seitenwagen). Auch die Heimfahrt verlief ohne jegliches Klagen. Für mich war es sonnenklar, das Reinigen hat gefruchtet und nun greifen die Kupplungsscheiben wieder – alles Okay – packen und los geht's. So sind wir vier dann zwei Tage später voll gepackt mit Zelt, Isomatten, Schlafsäcke Klamotten, einig Grundnahrungsmittel, Werkzeug, Ersatzteile und viel, viel HD50 Öl nach England aufgebrochen.

1. Tag 31.07.89 ca. 350 km Rheinstetten – Sedan

Die beiden Kinder ihm Beiwagen und Gudrun hinter mir auf ihrer BMW R24s ging's in Richtung Landau – Pirmasens – Metz nach Sedan.

Kurz nach Annweiler, natürlich an einer ungünstigen Stelle, hat es Steffi nicht mehr ausgehalten und wir mussten auf dem schmalen Seitestreifen anhalten, damit sie sich in die Büsche schlagen konnte. Natürlich wurde dieser Halt auch gleich dafür genutzt, um noch ein schnelles Vesper dazwischen zuschieben.



Mittagessen bei Sedan

Steffis Tagebuch

Englandreise

BMW 474 km

NSU 336 km

Am Montag den 31.07. fahren wir nach vielen Nachdenken um 10:35 los Richtung Frankreich. Es ist bewölkt und windig Nicht allzu gutes Wetter. Alles ist bepackt. Jetzt wird erst noch an der AVIA Tankstelle Forchheim getankt. Dann kann's losgehen.

Wir fahren auf der A35 bis Landau und auf der B10 Richtung Saarbrücken. Um halb eins eine kleine Pause. Nach 100km wird die NSU nochmals getankt. In Zweibrücken (Pfalz) Nun (13.00) fahren wir auf die A6 Paris/Metz.

Grenze Saarbrücken / France 14.00 Uhr
Cafepause auf einem Rasthof 300 km weg von Paris (Briey)

11 Liter getankt 100 Fr NSU

0 " " BMW

580 km NSU

728 km BMW

Kurz vor Sedan

Pause bei Montmedy 17.45

Campen bei Sedan 300 km gefahren \Kosten eine

Nacht 30F = 10 DM

Ladekontrollleuchte BMW brennt

→ + und Massekontakt für Regler gebrochen

Weil die Streckenführung auf Landstrassen zwischen Saarbrücken und Metz ungünstig war, haben wir dieses Stück von ca.80km auf der Autobahn zurückgelegt. Kurz vor der Abfahrt bei Briey machten wir eine Mittagspause. Bald würden wir wieder auf der Landstraße sein. Ich war schon gespannt was wir an Mautgebühren für die Strecke zu zahlen hätten. Der Kassierer in dem Maut-Häuschen hatte aber nur Blicke für unsere alten Fahrzeuge, schmunzelte und winkte uns durch. Die Mopeds liefen wie am Schnürchen und machten zunächst keinerlei Probleme. Ich sah mich voll und ganz bestätigt in meiner Vermutung, dass ich Kupplung erfolgreich repariert hatte.

Kurz vor Sedan haben wir auf einem Parkplatz noch zu Abend gegessen. Wir entschlossen uns möglichst bald einen Campingplatz zu suchen. Schon ein paar Kilometer später wurden wir fündig. Das Wetter sah inzwischen nicht mehr sehr einladend aus. Es zogen immer mehr dicke schwarze Wolken auf. So beeilten wir uns mit dem Zeltaufbau und dem Verstauen aller Utensilien. Aber glücklicherweise fing es dann doch nicht an zu regnen, oder zumindest war es nur so wenig, dass es nicht erwähnenswert ist.

Auf dem Campingplatz suchte und fand ich das Problem mit der leuchtenden Ladekontrolllampe

der BMW. Die beiden abvibrierten/gebrochenen Kontakte zum Regler waren schnell gefixt.



Martin Hofmann 1974 – 2023

2. Tag 01.08.89 ca. 320 km

Heute sollte es nach England gehen. Wir fuhren weiter durch den Norden Frankreichs nach *Calais*. Anfangs haben wir unsere Regenklamotten angezogen, da die Wolken recht und links unserer Route sehr bedrohlich nach Regen ausschauten. Aber wie durch Geisterhand öffnete sich die dunkle Wolkenwand, auf der Route die wir gewählt hatten, immer wieder. Ein paar wenige Tropfen, das war alles. Je weiter wir nach Westen kamen, desto schöner ist das Wetter geworden. Gegen 14:00h war ein Mittagessen in *Arras* angesagt. Von hier aus waren es noch 110km bis zur Fähre in *Calais*. So um 17:00h kamen wir dort an. Ich hätte ja den „*Hoover Craft*“ bevorzugt, aber der passte preislich nicht in unser Budget und müsste auch schon Tage im Voraus gebucht werden. So haben wir für ca. 1000 Franc (ca. 300,-DM) die normale Autofähre nach *Dover* genommen. Sie fuhr so gegen 18:15h ab. Ein perfektes Timing!

Am frühen Abend, nach ca. 2h Überfahrt, es war ungefähr 19:30h britischer Zeitrechnung, betraten wir in *Dover* englischen Boden. Ich war schon irgendwie stolz, dass ich das Versprechen, welches ich dem Beiwagen während der Restaurierung gegeben hatte, nämlich dass er noch einmal sein Herkunftsland befahren darf, erfüllen konnte. Von meiner 1984er Tour mit *Uli* wusste ich noch, dass es kurz nach *Dover* einige Campingplätze direkt an der Strasse gab. Doch der erste Versuch schlug fehl, da sagte man uns: „*Camp Side Full!*“ Wir verstanden das gar nicht. Da waren doch nur ein paar Zelte ziemlich verstreut aufgebaut und dazwischen waren noch gut und gerne jeweils 4m Abstand. „*Wer nicht will der hat schon!*“ war unser Gedanke. Der nächste Campingplatz hatte nur Caravans aufgenommen.

Steffis Tagebuch

1.8.89

- Hat während der Nacht geregnet

- Wetter: windig

Fahren um ~~8:00~~ Richtung *Calais*

-7.30 Uhr Fahren auf A203 Richtung *Reims*

- 8.30 Frühstück kurz nach *Charleville*

Tanken NSU 10,8Liter 60 Fr

-720km 1L Öl auffüllen in *Hirsoy*

100 km von *Cambrai*

Tanken BMW 7 liter 86 Fra

NSU 9 liter *Cambrai*

14.00 Mittagessen *Arras*

Tanken *St. Omer*

909km /NSU 7,2 l 36F

18.15 Fähre nach *England Dover* 1000,-Fra

20.30 Campingplatz bei *Dover*

Sedan – Folkestone



Also weiter in Richtung *Folkestone*. Dort das gleiche. Das Tor war geschlossen und an ihm war ein großes Schild befestigt – „*Camp Side Full!*“. Wir schüttelten nur unsere Köpfe, denn auch hier war noch massig Platz zwischen den Zelten. Nun schoben wir aber schon etwas Pannik. Denn es begann inzwischen langsam zu dämmern und wir hatten noch keine Bleibe für die Nacht gefunden. Wir entschlossen uns es nochmals bei dem ersten Campingplatz zu versuchen. Auf den ca. 5km zurück mussten wir ein steileres Straßenstück hochfahren. Genau an dieser Steigung dort rutschte nun plötzlich meine Kupplung wieder durch. Auf der 650km langen Strecke durch Frankreich machte die Kupplung kein einziges Mal ein Problem. Daher hatte ich diese Sache mit der rutschenden Kupplung schon total verdrängt.

Am Campingplatz angekommen fing ich an mit dem Besitzer zu diskutieren. So viel Platz, und wir hätten auch nur ein kleines Zelt, und es wird jetzt dunkel, und die Kinder, und, und, und...! Er erklärte mir, dass in es in *England* ein Gesetz über den Mindestabstand von 10'



Martin Hofmann 1974 – 2023

zwischen den Zelten gäbe (ca. 3m von Hering zu Hering) und dass sein Platz-Kontingent ausgeschöpft ist. Missachtet er das Campingplatz-Belegungs-Gesetz, dann kann es teuer für ihn werden. Aber er sah auch unsere aktuelle Notlage und ließ sich erweichen. So musste ich versprechen in aller Herrgottsfrüh das Zelt wieder abzubauen und schleunigst weiter zu fahren, bevor eine Kontrolle kommt. Puuuuh... da hatten wir mal wieder Glück gehabt. Es war schon recht spät und dunkel, als wir das Zelt endlich aufgebaut hatten.

3.Tag 02.08.89 ca. 55 km Folkestone – Harrietsham

Gleich in der Früh haben wir das Zelt wieder abgeschlagen und nur ein schnelles Frühstück verdrückt. Noch vor 8:00h waren wir wieder unterwegs. Ich hoffte inständig, dass das Problem mit der Kupplung sich wieder von selbst lösen würde, wie schon 4 Tage zuvor bei der Testfahrt nach *Mutschelbach*. Leider war es diesmal nicht der Fall. In *Folkestone*, gerade mal nach 10km entschloss ich mich die Aktion des Trockenlegens zu wiederholen. Ich schickte meine drei Lieben spazieren, da das Zerlegen nun doch etwas Zeit in Anspruch nehmen würde. Durch den links angeschlossenen Beiwagen war die Kupplung nur sehr schwer zugänglich und ich musste einige Tricks anwenden um an alle Schrauben heranzukommen. Aber darin hatte ich inzwischen ja schon etwas Übung durch meine Reparaturversuche Zuhause. Nach ca. 1,5h war alles wieder Abfahrtbereit. Ich war guter Dinge und überzeugt jetzt funktioniert wieder alles wie früher.

Ein weiterer Grund meiner guten Laune war folgende Begebenheit. Während der Reparatur hatte ich beobachtet wie ein Auto, nur einige Meter entfernt, am Straßenrand hielt und der Beifahrer mit einem Stapel Briefe und Couverts ausstieg. Auf dem Gehsteig an einer Straßenlaterne war ein gelber Plastikmülleimer befestigt. Es war einer von dem Typ, der gegen Regen eine Abdeckung hatte, so dass man den Abfall durch eine ca. 20cm hohe Öffnung hineinwerfen musste. Die Person ging nun direkt auf den



Kupplungsreparatur
Folkestone

„postgelben“ Abfalleimer zu und warf die gesamte Briefe und Umschläge hinein. Auf dem Weg zurück zum Auto brach die Fahrerin hinter dem Lenkrad in schalendes Gelächter aus. Der Mann machte auf dem Absatz kehrt und kramte die gesamte Post wieder aus dem Mülleimer, um sie danach schimpfend & brummelnd in den 2m entfernten roten Briefkasten zu werfen. Offensichtlich fand er diese Situation überhaupt nicht lustig. Mir ging es aber eher wie der Fahrzeuglenkerin, die sich über den Fauxpas ihres Beifahrers überhaupt nicht beruhigen konnte. Ich denke der „Postbote“ war ein (*humorloser*) Deutscher, da er so zielstrebig auf den „gelben“ Schlitz zugesteuert ist, statt auf den britisch *roten* Briefkasten.

Der erste Kilometer verlief zwar normal, aber dann ging es mit dem Durchrutschen der Kupplung schon wieder los. Sobald ich in den dritten Gang schaltete gab es keine wesentliche Beschleunigung mehr. Gerade mal 45km/h – 50km/h, mehr waren nicht drin. So hielt ich in der nächsten Stadt, in „*Ashford*“, wieder an und nahm mir vor die Reinigung der Kupplungsscheiben diesmal besonders gründlich durchzuführen. Ich wollte die Scheiben



REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

nun zusätzlich auch noch mit Schmirgelpapier aufrauen. Diesmal schickte ich die drei Mädels zum Einkaufen. Nach 2 ½ Tagen hatte sich unser Vorrat doch schon etwas gelichtet. Als sie zurück kamen war ich noch mitten im schmirgeln. Trocknen konnte ich eh nichts, weil auf der kurzen Strecke von weniger als 25km gar kein Öl dazwischen kriechen konnte.

Aber auch der nächste Versuch bracht uns auch nur 2km bis 3km weiter. Speziell da nun die Straße am Ortsende von *Ashford* leicht anstieg, war das Vorankommen für meine *NSU* sehr, sehr schwierig. Wir krochen mit vielleicht gerade mal 10km/h den Hügel hinauf. Ich war nahe an der Verzweiflung. Die grauen Zellen ratterten unaufhörlich. Inzwischen kam ich zu der Überzeugung, dass nicht Öl die Ursache sein kann, sondern eher Verschleiß. Die Kupplungsscheiben waren nach 34 Jahren offensichtlich soweit abgenutzt und die Federkraft reichte nicht mehr aus um den Kraftschluss vernünftig zu machen.

Auf einem Parkplatz kurz hinter *Ashford* hielt ich erneut an und gab meiner Familie zu verstehen, dass ich nun mit meinem Latein am Ende sei. Ich bräuchte Ersatzteile und zwar neue Kupplungsbeläge! Ansonsten würden wir auf dem Parkplatz festsitzen. Also zerlegte ich die Kupplung zum dritten Mal innerhalb von 4 Stunden um die Kupplungsscheiben auszubauen. Während dieser Aktion kam ein Polizist vorbei und fragte ob er helfen könne. Ich zeigte ihm mein Problem und fragte, ob er hier in der Gegend eine Firma kenne, die Kupplungsbeläge herstellt und belegen kann. Nach kurzem Überlegen verneinte er meine Frage. Na Bravo, da habe ich meiner Familie was eingebrockt. Gestrandet auf einer Insel, 700km von Zuhause!

Steffis Tagebuch

2.8.89 *Beiwagen zieht nach links*

Abfahrt 9.00 Uhr nach London

- 11.30 *Stop wegen Kupplung in Ashford*

- 12.00 *„BMW“*

- 13.00 *1019 km ~~NSU~~ 10,5l bei Ashford*

Tacho kaputt bei Mama

- 17.00 *Uhr Campingplatz bei Ashford mit*

Swimming pool und Spielplatz

- 9 £ *zusammen*

← *Kupplung 3x geöffnet und gereinigt
beim 3ten Mal 4 Unterlegscheiben → Druck
erhöht*

2x nachstellen der Druckschraube

Ich habe mir die Konstruktion der Kraftübertragung nochmals genauer angeschaut. Dabei sind mir vier metallene Nasen an der äußeren Druckglocke der Kupplung aufgefallen. Sie dienten offensichtlich als eine Art von Verdrehenschutz. Wenn ich da jeweils eine poplige Unterlegscheibe auflege und die Kupplungsdruckfeder wieder spanne, dann müsste der Andruck doch um den 1mm der Scheibenstärke höher sein?! Das sollte doch einen ähnlichen Effekt haben, wie wenn man etwas dickere Beläge hätte, *isn't it?* Ein Versuch war es auf alle Fälle wert. Und tatsächlich, es war **die** Lösung und natürlich auch **die Erlösung!** Nun rutschte nichts mehr durch. Der Motor konnte seine Kraft wieder vollends auf die Kette und das Hinterrad übertragen.

Das eine Problem war zwar glücklich behoben, aber nun hatte der Tachometer bei *Gudruns*

BMW seinen Geist aufgegeben. Aber dies war im Vergleich zur rutschenden Kupplung ja ein geringes Übel und konnte auch dann behoben werden, wenn wir wieder zuhause sind.

Der Bastel-Tag war nun aber schon fast wieder vorbei. Wir hatten gerade mal 45km geschafft. So machten wir uns schleunigst auf die Suche nach dem nächsten Campingplatz. Der nette Polizist hatte uns auf der Karte gezeigt, dass in Richtung *Maidstone*, ca. 5km von unserer aktuellen Reparaturstelle, bei *Harrietsham* einer liegt. So war es kein Problem ihn



Martin Hofmann 1974 – 2023

zu finden. Diesmal haben wir auch sofort ein Plätzchen bekommen. Die britische Regel mit dem großen Abstand von Zelt zu Zelt hatte schon was für sich. Wenn man da an die italienischen Verhältnisse zurückdenkt, wo man die Heringe vom Nachbarn unter seinem Überzelt hatte *Nein Danke!* Dann schon lieber Regeln wie hier in England!

Wir entschlossen uns hier zwei Tage zu verbringen bevor es weitergehen sollte. Dabei könnte ich ja ohne Gepäck ausprobieren, ob meine Unterlegscheiben-Reparatur hält. Und ja, die Reparatur hat das gehalten, was ich mir damit erhoffte.



Die Unterlegscheiben blieben übrigens noch gut ein Jahr in der Kupplung, bevor ich mir Material bei *Jurid* besorgte und eine etwas dickere Kupplung-Scheibe anfertigen ließ. Ich ließ in diesem Zusammenhang auch gleich den Seitendeckel so modifizieren, dass ich anstelle der Filzdichtung einen Simmering einbauen konnte. Dazu musste ich die Öl-Nut an der Welle abschleifen lassen. Diese Kombination hat den Übertrag an Öl ins Kupplungsgehäuse und damit auch den Öl-Verbrauch drastisch reduziert. Die im Handbuch angegeben 1l Öl auf 300km, habe ich durch diese Umbaumaßnahme auf ca. 1l auf 700km verbessert. Es tropfte zwar immer noch, aber die Flecken wurden über die Jahre immer kleiner. Inzwischen, nach zwei weiteren neuen Simmeringen, ist die Dichtfläche auf der Welle so gut, dass der Verbrauch sogar <1l auf 1000km ist. Mit verölter Kupplung habe ich seit dieser Umbau-Maßnahme keine Probleme mehr gehabt.

4. Tag 03.08.89 ca. 26 km Harrietsham

Nach dem vorherigen *Repara-Tour-Tag* und mehr als 700km im Sattel, haben wir eine Pause eingelegt. Die Motorräder hatten auch einen kleinen Check notwendig. Öl & Kettenspannung prüfen, Kontakte reinigen, Kupplung nachstellen und diverse andere Kleinigkeiten richten.

Lisa, gerade mal 5 Jahre alt, vergnügte sich auf dem Spielplatz mit eine paar englischen „*Kids*“ Alle paar Minuten kam sie gelaufen und fragte: „was heißt Hallo auf englisch?“, „was heißt ich komme aus Deutschland auf englisch?“, was heißt dies, was heißt jenes, und, und, und.....

Wie *Lisa* die gelernten Phrasen und Sätze auf dem Weg vom Zelt zurück zum Spielplatz behalten hat wissen wir nicht, aber offensichtlich gab es für sie keine größeren Sprachbarrieren.

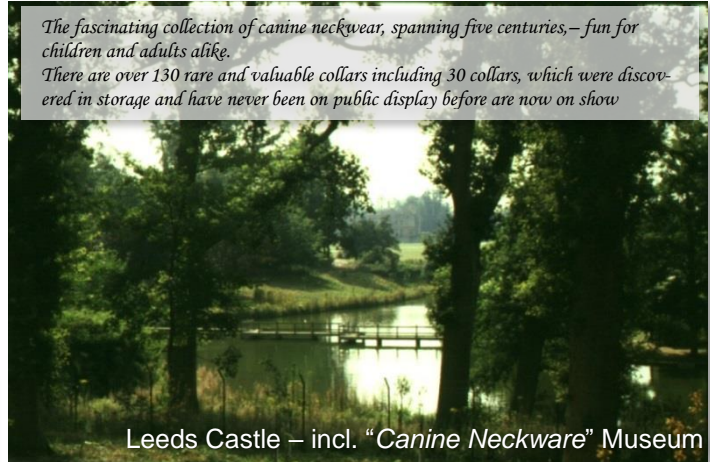




Martin Hofmann 1974 – 2023

Auf Grund des relativ trockenen Sommers, war an manchen Orten Englands das Wasser knapp. So war an den Bäumen auf dem Campingplatz Schilder angebracht, auf den aufgefordert wurde, dass man doch bitte das Abwasser vom Waschen und Geschirreinigen den Bäumen gönnen soll und nicht in den Abfluss zu kippen

Gegen Mittag haben wir uns entschlossen das nahe liegende *Leeds Castle* mit dem „berühmten“ Hundehalsband Museum zu besuchen. (ca. 5km) In einer Broschüre wurde es als sehr sehenswert beschrieben. Und das war es auch. Zumindest aus der Entfernung. Als wir bei der Einfahrt aufs Gelände den Eintrittspreis von mehr als 14,00£ pro Person



Leeds Castle – incl. „Canine Neckware“ Museum



lasen (ca. 45,- DM), war die Entscheidung schnell gemacht. Das war schon sehr heftig und für unser Budget viel zu hoch. Und soooo...interessant waren Hundehalsbänder nun doch auch wieder nicht, oder? Also begnügten wir uns mit einem „Leeds Castle“ Foto vom Zaun aus.

Kurz vorher, auf der Fahrt zum „Castle“,

bekam ich gerade mal 1km nach dem Campingplatz einen riesen-großen Schreck. Plötzlich ein Krachen und Schepfern unten vom Motorblock. Krrrrck ... Brrrrck... kraaaack.... Trrrrck... Für mich klang es, als ob mir alle Lager-Kugeln und Lager-Rollen auf einmal aus ihren Schalen gesprungen sind. Selbst das Ziehen der Kuppung gab keine Abhilfe. Mit klopfendem Herzen und wildesten Vorstellungen, was es mir nun zerbröselt hat und wie es mit defekten Motor weitergehen soll, brachte ich meine *NSU* zum Stehen.

Welche Erleichterung, als ich die Ursache für den infernalischen Lärm sah. Mein Kettenblech hatte sich mit der Kette verhakt und gewirkt wie unsere Pappdeckel-Motoren**, die wir im Alter von 10-12 Jahren an unseren Fahrräder montiert hatten, nur dass ein Blech wesentlich infernalischer klingt. Mit einer Zange das verbogene Blech wieder hochgebogen und schon war's repariert. Wenn doch nur alle Reparaturen so einfach wären!

**Der s.g. Pappdeckelmotor : einen gefalteter Pappdeckel wird an der Querverstrebung des Vorderradschutzblechs montiert: verbunden mit einer Schnur am Lenker zum Aktivieren, so dass eine der Papphälften beim Fahren durch die drehenden Speichen rattert

Steffis Tagebuch

3.8.89

- immer noch am gleichen Campingplatz

Harrietsham

- 10.30 Schloß Leeds gehen einkaufen

10.40 Gehen wieder zu teuer

14.50£

- Einkaufen in ~~Meztown~~ Maidstone



Martin Hofmann 1974 – 2023

5.Tag 04.08.89 ca. 165km Harrietsham – Henley on Thames

Das Wetter hatte sich in den letzten beiden Tagen wesentlich gebessert. Wir hatten inzwischen einen bayrisch blau-weißen Himmel. Heute ging es südlich um London rum nach Westen. Auf der A20 & A25 fuhren wir über Maidstone, Sevenoaks nach Dorking. Von da an führte die Route wieder gen Norden. Auf dem Weg nach Maidenhead streiften wir das berühmte Ascot. In Maidenhead machten wir einen kleinen Stadtbummel und kauften das Notwendigste ein. Auf der Suche nach einem Campingplatz sind wir nach zwei Fehlschlägen final im 20km entfernten Henley o. Thames gelandet.



An dem Tage gab es keine besonderen technischen Vorkommnisse. Unsere Motorräder liefen die 150km wieder ohne Probleme. Die Kupplung zeigte glücklicherweise keine Schwächen mehr.

Wir hatten uns für „Henely o. Thames“ als Nachtlager entschieden, da es in der Nähe der Hauptstadt lag und Bahn-Anschluss zum Londoner Zentrum hatte.

Wir schlugen auf dem fast leeren Campingplatz unser Zelt am entferntesten Ende, direkt an einem Weidezaun, auf. Auf der anderen Seite grasen friedlich ca. 30 – 40 Schafe. Große und kleine, alte und junge, beige, braune und schwarze; wie niedlich allerdings nur bis zum nächsten Morgen.

Steffis Tagebuch

Steffis Tagebuch

4.8.89

Abfahrt nach Bracknell (London) 1 Tag

Aufenthalt

Tanken Dillford

NSU 1165 km

10,7l NSU

15.00 Campingplatz bei London

2 Tage Aufenthalt

mit Schlafkonzert 12€

6. Tag 05.08.890 km London

So mit den ersten Sonnenstrahlen wachten die Schafe auf und versammelte sich offensichtlich zur „Morgentoilette“ an einem Wassertrog, der leider nur wenige Meter von unserem Zelt an dem Zaun stand. Aber anstatt auf direktem Weg, also quer über die Wiese, liefen alle erst einmal auf geradem Weg direkt bis zum Zaun und dann ihm entlang im Gänsemarsch mit weniger als 1m Abstand direkt an unserem Zelt vorbei, hin bis zur nahen Tränke. Dabei hatten sie sich offensichtlich viel zu erzählen. Das war ein vielstimmiger Chor Mähäh.....ääh, Möhööhö.....öh, Mäh....öh, und das in allen Tonlagen und Lautstärken.

Unter diesen Bedingungen war an ein friedliches Ausschlafen nicht mehr zu denken. Außerdem bretzelte die Sonne bereits auf unser Zelt und wärmte es schnell auf.



REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Das Wetter hatte sich nun eindeutig entschieden sich der Jahreszeit anzupassen. Es war heiß und fast wolkenlos. Heute sollte ein motorradfreier Tag werden denn wir fuhren mit dem Zug nach *London*.

Im *Paddington Station* stiegen wir aus und waren über die Schlange an Taxis erstaunt, welche entlang des Bahnsteigs aufgereiht standen und auf Gäste warteten. So etwas hatte ich auch noch nirgends gesehen. Neben dem Lärm, der durch die ein- und ausfahrende Züge, sowie dem regen Publikumsverkehr in der Halle dröhnte, war auch der Gestank der Auspuffgase, der wartenden Taxis, sehr lästig.



Camping Henley on Thames



Buckingham Palace – das Foto musste sein

Wir durchquerten den *Hyde Park*, vorbei an dem leider verwaisten *Speakers Corner* in Richtung *Buckingham Palace*. Dort versuchten wir einen Wachwechsel zu erhaschen, kamen aber wohl nicht zum richtigen Zeitpunkt. Mit unserer kleinen Kamera machten wir aber dennoch ein Suchbild. Wo ist Der Mann mit der Bärenfellmütze?

Die Wachen waren so weit weg vom geschlossenen Tor das man sie auf dem Bild suchen muss.

Wir sind dann noch zum *Westminster Abbey* vorgelaufen. Nun begannen aber unsere Töchter etwas zu rebellieren. So nahmen wir die U-Bahn um zum *Tower* zu fahren. Dort wollten wir die Kronjuwelen bewundern. Als wir aber die lange Menschenschlange vor dem Eingang warten sahen, Verging uns die Lust. Mindestens eine Stunde warten und dafür auch noch Eintritt zahlen, da haben wir doch lieber eine Pizza vorgezogen, die es ohne langes Warten gab. Noch ein bisschen bummeln in der *Carnaby Street*,



London – wer hat da wen verhaftet?

ein paar Andenken, wie z.B. einen Bobby-Helm kaufen und schon war es wieder Nachmittag und für uns Zeit sich auf den Heimweg nach *Henley on Thames* zu machen. Für *Lisa* war der Tag doch etwas zuviel. Durch die Gluthitze, den Schweiß und die langen Strecken zu Fuß, hatten sich ihre Innenschenkel an der Hose wundgerieben. Wir haben ihr ein großes T-Shirt übergeworfen und sie von der störenden Hose befreit. Danach ging es ihr wieder wesentlich besser.

Steffis Tagebuch

5.8.89

London Stadt → mit *Bahn*

Wieder in *Henely on Thames* angekommen, haben wir uns mal ein echtes englisches Essen gönnt. Wir haben im *Beefeater* ein „*English Dinner*“ zelebriert. Es war überraschend



Martin Hofmann 1974 – 2023

gut. Haben wir doch im Vorfeld der Reise, viel über die angeblich „*nicht vorhandene*“ englische Küche gehört.

7. Tag 06.08.89 ca. 110km Henley on Thames – Stratford upon Avon

Wieder wurden wir von unseren tierischen Nachbarn (*den Schafen*) geweckt. Wie schon Tags zuvor gab es das wenig unterhaltsame Morgenkonzert. Zu diesem Zeitpunkt wussten wir noch nicht, dass wir auf den nächsten beiden Campingplätzen ebenfalls tierische Nachbarn haben würden. Pferde in *Oxford* und Kühe in *Mortimer Cross*. Aber diese morgendliche Schaf-Parade blieb einzigartig.

Nach dem Frühstück ging's weiter in Richtung Nordwesten. Schon nach ca.

45km machten wir in *Oxford* halt und schauten uns ein wenig die Stadt an. Es war Sonntag und alle Läden waren geschlossen. Nach ca. 1h waren wir schon wieder zurück bei unseren „*Mopeds*“. Für unsere Mädchen waren Stadtbummel ohne Shopping nichts.



Oxford – Bridge of Sight



55km später, bei *Tidmington* machten wir unser Mittagspause im „*Red Lion*“. Aufmerksam gemacht durch das große Schild am Straßenrand, „*Children Welcome*“, hielten wir an. Es war ein typisches britisches Pub mit Restaurantbetrieb. Ich fragte den Barkeeper warum manche Restaurants dieses Schild „*Children Welcome*“ an die Straße stellten? Seine Erklärung war, dass bis vor kurzem ein (*uraltetes*) Gesetz existierte, welches Kindern aus Jugendschutz-Gründen verbot einen Raum zu betreten in dem man einen Zapfhahn sieht. Das heißt der Schankraum war nur für Erwachsene

offen. Diese Vorschrift hielt viele Familien davon ab in Lokalen Essen zu gehen, die kein separates Zimmer hatten. Nun war dieses Gesetz zwar aufgehoben, aber aus alter Gewohnheit mieden Familien weiterhin diese Pubs, so dass man hoffte mit dieser Werbung mehr Gäste zu bekommen. Na, das hat ja in unserem Fall auch gut geklappt, *hasn't it?*

Ca. 2h Stunden später nach einem ausgiebigen Mittagessen (*Fish 'n Chips*) kamen wir in dem nur 25km entfernten *Stratford upon Avon* an. Wir suchten uns ein Picknick-Plätzchen



Stratford upon Avon – Picknick am Avon

in einem Park am *Avon*, zwischen all den anderen Besuchern. Nebenan auf einem Sportplatz spielten zwei Crickets Teams. Die waren traditionsgemäß kaum voneinander zu unterscheiden. Es spielte eine Mannschaft in weiß, gegen eine in weiß (*mit ein bisschen beige*). Es sah schon entfernt nach Baseball aus, aber auch nach 20 Minuten beobachten konnte man keine eindeutigen Spielregeln ausmachen.



REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Da wir nicht mehr all zu weit von *Coventry* waren, wo wir uns am nächsten Tag, wie schon vor einigen Wochen verabredet, mit unserem Arbeitskollegen *Eirian* treffen wollten, hielten wir nach dem Picknick am *Avon* Ausschau nach einem Zeltplatz.

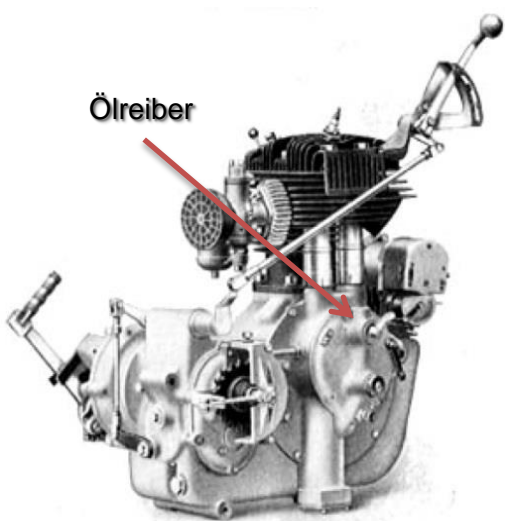
Wir fanden einen, sind aber dafür gut 10km in Kreis gefahren. Er war auf einem Pferderennplatz. Natürlich hatten wir daher sowohl am Abend, wie auch in der Früh Gewieher und Geschnaube. Es war aber wesentlich dezenter als das Geblöke der Schafe.



Camping Stratford upon Avon

Die in *Steffis* Tagebuch erwähnten Hitze-Probleme sind mir nicht mehr in Erinnerung, aber generell wohl bekannt.

Die *NSU 601 TS* besitzt auf der rechten Motorseite einen speziellen Hebel, direkt über der Ölpumpe. Damit kann man einen Teil vom Ölstrom über einen speziellen Kanal in dem Zylinder direkt auf den Kolben leiten. Dadurch wird der Kolben zusätzlich gekühlt und geschmiert. So konnte bei Bergfahrten und allen Situationen bei der der Motor Gefahr lief zu heiß zu werden, einem Kolbenfresser vorgebeugt werden. Der Ölverbrauch steigt natürlich beim Benutzen dieser zusätzlichen Kühl-Funktion drastisch an. Die Armen, die da hinter einem herfahren. Sie bekommen die volle Dröhnung an zusätzlich verbranntem Öldunst ab. *Gudrun* auf ihrer *BMW* war hierbei, wie schon auf den Reisen zuvor, immer die Leidtragende. Dieser Hebel, „*Öltreiber*“ genannt, hat noch eine weitere Aufgabe. Dreht man den Hebel so weit wie es geht nach vorne, dann sprudelt Öl aus einer kleinen Öffnung, welche unterhalb des Öltreibers



Steffis Tagebuch

6.8.89

Fahrt nach Oxford

Tanken in Hanley

NSU 4,7l 1236 km

BMW 10,0 l

Problem mit Zündung → heißer Tag
Durch erhöhte Ölzufuhr (Öltreiber)
konnte

Mangel behoben werden

11.30 In Oxford

12.30 Sind zurück

17.00 Uhr Campingplatz 4£
in Stretford – Upon – Avon

10km im Kreis gefahren um C-P zu
finden

angebracht ist. Dieses Loch ist als eine einfache Kontrolle gedacht, ob die Ölpumpe ordnungsgemäß fördert.

Mir ist es in dem selben Jahr an einer Ampel in *Ettlingen* aus Versehen passiert, dass ich unbewusst mit dem Fuß den *Öltreiber* auf diese vordere Stellung gedreht habe. Aus welchem Grund auch immer, wahrscheinlich aus Gewohnheit, habe ich beim Warten auf Grün nach unten gesehen. Mich hatte fast der Schlag getroffen, als ich Motoröl aus meiner Maschine herausschäumen sah. Geistesgegenwärtig drehte ich den Hebel wieder zurück und das Sprudeln hörte schlagartig auf. In diesem Moment aber wusste ich noch nicht was da real passiert war. Ich nahm an, ich hätte eine Verschluss-Schraube verloren und dass nun aus dem Gewindeloch mein Öl austreten



REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

konnte. An der nächsten Tankstelle in *Busenbach* hielt ich an, um den Vorfall genauer zu untersuchen und die Öffnung gegebenenfalls mit einer Ersatzschraube zu verschließen. Bei dieser Untersuchung stellt sich aber heraus, dass die Öffnung aus der das Öl quoll, gar kein Gewinde hat! Zunächst wurde ich nicht ganz Schlau daraus, aber beim Nachlesen im Handbuch klärte sich alles auf. **Ölpumpenkontrolle** – das war's! Alles okay ... Kartoffelpüree!

8.Tag 07.08.89 ca. 170km Stratford upon Avon – Mortimer Cross

Inzwischen war es schon Routine,Aufstehen, Morgentoilette, Frühstück herrichten, Kinder wecken, frühstücken, aufräumen, Zelt einpacken, Schlafsäcke und Schlummerkuller in den Seesack stopfen und alles auf den Motorrädern fest verzurren. Ca. 1,5h nach dem Aufstehen waren wir wieder abfahrfertig.

Heute wollen wir uns bei *Bruker UK* mit *Eirian* treffen. *Gudrun*, schon seit 1988 bei *Bruker* beschäftigt, kannte *Eirian*, einer unserer englischen Verkaufskollegen, schon 1 Jahr länger. 1988 bei einem Besuch in Deutschland, hatten *Gudrun* und *Eirian* ausgemacht, falls wir 1989 tatsächlich nach England fahren sollten, ihn auf alle Fälle zu besuchen. Wir könnten bei ihm übernachten, da er ein großes Haus mit genügend Platz habe. So wurden im Jahre 1989, als klar war, dass wir die Großbritannien-Tour machen, einige Informationen über die Reiseperiode und möglichen Zeitpunkt für das Treffen in *Coventry* getauscht.

Ich selbst, zu dem Zeitpunkt ebenfalls bereits seit 7 Monaten bei *Bruker* beschäftigt, kannte *Eirian* noch nicht persönlich, da ich in einer anderen Abteilung angestellt war. Erst 2 Jahre

später 1991 wechselte ich auch zur NMR Abteilung. Aber auf meiner allerersten Service-Auslandsreise, Ende Januar '89, musste ich nach Großbritannien. Erstes Ziel war *Bruker UK* in *Coventry*. So kannte ich schon den Ort und zwei oder drei Kollegen. Aber die Stadt *Coventry*, mit seinen über 300.000 Einwohnern, ist groß. Wie soll ich, ohne Stadtplan, *Bruker UK* in der *Banner Lane* finden? Ich machte mir aber keine großen Sorgen. Irgendwie wird mich meine Nase schon dahin führen. Auf



Bruker Coventy – Banner Lane

meinen Orientierungssinn konnte ich mich schon immer verlassen.

So fuhren wir über *Warwick* in Richtung *Coventry*. Wenige Kilometer vor *Coventry* bog ich in einer Vorstadtsiedlung falsch ab. Das heißt, ich umfuhr eine Verkehrsinsel und landete auf der rechten Spur! Sofort meldete sich mein „Schutzengel“ im Beiwagen (*Steffi*) und mein zweiter Schutzengel, der mir permanent folgte (*Gudrun*) und brachten mich wieder auf den rechten Weg, oder besser gesagt auf die linke Seite.

Mir ist das Wechseln auf die falsche Straßenseite später sogar nochmals passiert. Auch da hatte mich *Steffi* sofort lautstark und gestenreich darauf aufmerksam gemacht. Wobei in diesem aktuellen Fall auch noch dazu kam, dass uns ein LKW auf meiner Fahrbahn entgegen kam. Uuupps! Nochmal alles gut gegangen.

So kamen wir nach nur ca. 30km, am südlichen Ortsrand von *Coventry* an. So in etwa wusste ich noch, dass *Bruker* ziemlich im Westen an der Stadtgrenze lag. Daher fuhr ich



REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

immer meiner Nase nach. Als wir offensichtlich die ersten Häuser *Coventrys* passierten war mir ich aber dann doch nicht mehr so sicher.

Am ersten *Round-About* fragte ich in der rechts liegenden Tankstelle nach der *Banner Lane*. Zu meiner großen Überraschung sagte man mir, dass die *Banner Lane* direkt hier, am Kreisverkehr, beginnt. Nur ca. 300m weiter war schon die Einfahrt zu *Bruker*. Stolz wie ein Honigkuchenpferd, dass ich die britische Niederlassung unserer Firma so schnell gefunden hatte, fuhren wir auf's Gelände.

Wir parkten direkt vor der Warenannahme und gingen hinein um nach *Eirian* zu fragen.

„Sorry, Gudrun and Martin from Bruker Germany. We are having an appointment with *Eirian*.“ Ich weiß nicht wie oft ich mir vorher im Stillen diesen Satz vorgesagt hatte. Mein Schul-Englisch war leider nicht so gut wie ich es mir wünschte. Nun war aber alles so einfach. Der Mann an der Warenannahme machte noch einige witzige Bemerkungen über unsere Motorräder. „You will need a parachute using such bikes“ und andere ähnliche Kommentare bekamen wir zu hören. Dann wurde nach dem Verbleib von *Eirian* geforscht. Die Gebäude von *Bruker Coventry* waren neu und erst zwei Jahre zuvor bezogen worden. Man hat sie für insgesamt ca. 150 Personen geplant. Aber im Moment waren hier gerade mal etwas mehr als 50 Beschäftigte tätig. 2/3 der Räumlichkeiten standen ungenutzt leer. So hat man durch die hohle Hand quer durch die Halle gerufen „*Eiriaaaaaan!!*“ „Where is *Eirian*?“ ---- „*Eirian is in Karlsruhe*“ kam es aus der hintersten Ecke zurück.

Wir wurden zu dem Rufer hingeführt und erklärten, dass wir von *Eirian* eingeladen sind ihn zu besuchen. Man lachte herzlich und meinte er sei gestern erst, wegen einer Kunden-Demo nach *Karlsruhe* abgereist. So wurde nun bei *Bruker in Karlsruhe* angerufen und eine Verbindung mit *Eirian* hergestellt. „Gudrun??“ ... „*Eirian??*“ ... „Gudrun where are you?“ ... „In *Coventry*, trying to meet you. Do you remember?“ „Oh, no, no, no! Sorry! I forgot about that! – How long do you plan to stay? – Can we meet later? I'll be back on Thursday“ So, oder so ähnlich, war das Telefonat welches *Gudrun* mit *Eirian* führte. Leider hat es auch mit dem angedachten späteren Treffen nicht mehr geklappt. Wir haben uns zwar nochmals telefonisch gesprochen, als *Eirian* von seiner Reise wieder zurück war, aber die Distanz nach *Wales* war für *Eirian* zu diesem Zeitpunkt, für ein so kurzes Treffen, schon zu groß.

Eirian hat sich danach immer wieder, auch noch zig Jahre später, für seine damalige Vergesslichkeit bei uns entschuldigt. Wir waren zwar enttäuscht, aber so schlimm war es nun auch wieder nicht.



Bei meinem ersten Besuch bei *Bruker UK* im *Januar 1989* erzählte man mir von dem *National Motorcycle Museum*, welches vor den Toren *Coventrys* in Richtung *Birmingham* liegt.



REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Meine Kollegen haben gemeint ich sollte mir das Museum unbedingt anschauen. Interessanter als Hundehalsbänder schien es mir auf alle Fälle zu sein.

So fuhren wir gegen Mittag nach Norden in das nahegelegene „National Motorcycle Museum“. Der Eintritt mit 3£ für Erwachsene und 2£ für Steffi (*Lisa war noch frei*) war dann doch so, dass wir es uns locker leisten konnten.

Was für eine Überraschung! Mehrere Hallen voll mit hunderten perfekt restaurierten britischen Motorrädern aus allen Zeitperioden. Alle Objekte fein säuberlich aufgereiht, mit Informationstafeln versehen und auf einem Sand/Kiesbett gestellt, so dass mögliche Öltropfen aufgefangen werden. Es hatte den Anschein, dass alle Exponate fahrbereit wären. Vielleicht waren sie das auch.

Mir hat das Museum mit all seinen Motorräder natürlich hervorragend gefallen und ich hätte da auch den gesamten Tag verbringen können. Aber bei meinen Mädels war die Begeisterung etwas gedämpfter. Aber immerhin gab es nach dem Rundgang im Restaurant ein paar gut belegt Hamburger, das war dann auch okay. Mir ist vor allem das Gespann im Eingangsbereich im Gedächtnis geblieben.

Da wurde das Motorrad zum reinen Antriebsmittel degradiert. Rahmen, Motor, Tank und eine aufwändig Konstruktion für die Umleitung der Lenkung in den Seitenwagen. Der Fahrer saß hier nämlich selbst im Beiwagen. Leider habe ich mir von diesem Kuriosum kein Foto gemacht. Nach drei Stunden, so gegen 14:00h haben wir uns dann auf den Weg nach Westen begeben. Ich wollte, wie bereits einige Jahre zuvor mit *Uli*, nach *Aberystwyth, Wales* ans Meer.



Abfahrt nach Mortimer Cross

Wie üblich haben wir uns wieder auf unser Glück verlassen und planten uns am späteren Nachmittag nach einem Campingplatz umzuschauen. Die Route führte über *Bromsgrove, Warwick und Leominster*. Nach ca. 2,5h und 100km kamen wir nach *Mortimer Cross*. *Mortimer Cross*, einem Ort, der meiner Erinnerung nach nur aus einer Kreuzung und einem Lokal mit Camping-Möglichkeiten bestand.

Hier stellten wir uns Zelt für die nächste Nacht auf. Der Platz war so gut wie leer. Wir waren die vielleicht die dritten oder vierten Gäste. Und 2,5£ für die Nacht war schon extrem günstig. Zufrieden stellten wir fest, dass hinter unserem Zelt der Zaun einer gut bevölkerten Kuhweide verlief. Nun konnte ja nichts mehr schief gehen. Erst die Schafe, dann die Pferde und jetzt Kühe als Nachbarn. Außerdem gab es in einem Gehege am Gebäude auch noch eine Unmenge an Meerschweinchen, wenn ich mich recht erinnere.

Steffis Tagebuch

7.8.89

9.10 Abfahrt

1358 km 1l Öl

Besuchen Bruker England

1394 km NSU

Tanken 11l in Coventry

11⁰⁰ – 14⁰⁰ Besuch National Motorcycle Museum

Mama tankt 2,2 l Gallon zu Worcester

17.20 Uhr Campingplatz in Mortimercross

2.50£ NSU 1508km

Eine lustige Begebenheit werde ich aber nicht vergessen. *Gudrun* kam gerade vom WC, das Gesicht etwas errötet, aber mit einem verschmitzten Lächeln. Sie erzählte mir folgende



Martin Hofmann 1974 – 2023

Geschichte: Auf der Damentoilette hing ein gemaltes Bild vom Adam mit einem aufgesetzten Feigenblatt. Lange überlegte sie es sich, ob sie mal unter das Blatt schauen sollte. Aber warum nicht, man war ja allein – doch kaum hat sie das Blatt angehoben schrillte im Zimmer nebenan, wir nehmen an es war der Schankraum, eine Klingel. Sofort ließ *Gudrun* das Blatt wieder los und überlegte sich mit hochrotem Kopf, wie Sie, ohne weitere Aufmerksamkeit zu erregen, zum Zelt zurückkommen konnte. Es war allerdings erst später Nachmittag und wohl noch keine Kundschaft da. Sie schlich sich aus der Toilette, sah aber auch niemanden, der ihre weibliche Neugierde mitbekommen hätte.

9. Tag 08.08.89 ca. 125 km Mortimer Cross – Llanrhystud

Heute soll's nach *Wales* gehen. Wir fahren weiter in Richtung Westen. Auf das Frühstück hatten wir verzichtet. Das wollten wir später nachholen. Zunächst musste ich noch in *Penybont* tanken, damit die *NSU* restlichen 110km nach *Aberystwyth* genügend Sprit hat. Nach ca. 1h hielten wir auf dem Parkplatz vor einem Land-Hotel mit dem Namen „*Black Lion*“ an. Wir diskutierten ob wir uns ein Frühstück im Hotel leisten konnten und wollten gerade weiterfahren, als ein Mann aus einem Seiteneingang herauskam und fragte ob er uns irgendwie Behilflich sein könnte.

Ich erklärte ihm, dass wir eigentlich nur einen Kaffee und für unsere Kinder Tee und ein paar Snacks haben wollten. Kein Problem, wir sollen nur reinkommen, war seine Antwort. So stiegen wir wieder ab und macht es uns in der „*Lounge*“ dem Gästeraum gemütlich. Offener Kamin, ein paar Sessel und zwei bis drei Tische, aber nichts war doppelt. D.h. das gesamte Mobiliar war aus mehreren Perioden der Weltgeschichte zusammengetragen.



Hotel Louch Black Lion - bei Nantmel

Trotzdem, oder gerade deshalb war es urgemütlich und für uns „*very british*“

Während wir auf unsere Getränke warteten, bin ich noch schnell zum Lebensmittelhändler

über die Strasse gegangen, um mir eine neue Schachtel Zigaretten zu kaufen. Aber wen treffe ich da im Laden? Unseren netten Hotelinhaber! Er kaufte gerade ein paar Packungen Kekse, damit er etwas zum Frühstücks-Kaffee beilegen konnte. Wir genossen die britische Atmosphäre wohl mehr als die Getränke. Der Preis für den „*Snack*“ war auch fair, so dass wir mit allem zufrieden waren.

Nun ging es weiter nach



vor Ponterwyd - Wales

Aberystwyth, über kahle Berge und durch baumlosen Täler, die ich schon von meiner Reise mit Uli 1984 kannte. Ab und zu waren auch



Martin Hofmann 1974 – 2023

Gegen Mittag waren wir dort.

Wir stellten unsere Gefährte am Straßenrand ab und machten einen kleinen Spaziergang am Strand. Dabei fiel mir meine Kamera auf den Boden und die Filmabdeckung sprang auf. So sind einige Bilder durch das eindringende Licht leider verloren gegangen.

In der Stadt selbst gab es keinen Campingplatz. Deshalb sind wir an der Küste entlang weiter nach Süden gefahren. Nach ca. 15km wurden wir bei dem Ort *Llanrhystud* fündig.

Wir schlugen am *Llanrhystud Beach* Campingplatz unser Zelt auf. Das Wetter war super, sonnig und warm. Aber baden im Meer konnte



Steffis Tagebuch

8.8.89

Tanken NSU

1547 km 10,4 l

Pennybond

- In Aberystwyth am Meer

- Campingplatz am Meer nahe von Aberystwyth

- Waren am Meer

man vergessen. Das Wasser war so „Frisch“, da trauten sich nicht einmal unsere Kinder rein. Am nächsten Tag wollten wir noch mal zurück nach dem pittoresken *Aberystwyth*, um mit der Zahnradbahn auf den Haus-Berg zu fahren. Doch dann hat das leider Wetter umgeschlagen und es hat in der Nacht angefangen zu regnen. Es sollte aber unser einziger Regentag auf der gesamten Tour werden.

10. Tag 09.08.89 0 km Llanrhystud

Die Nacht, oder eher gesagt der Morgen war reichlich ungemütlich. Draußen regnete es seit ein paar Stunden. Wir bereiteten uns seelisch darauf vor den Tag zu viert im kleinen Dreimannzelt zu verbringen. Es regnete den ganzen Morgen und langsam drang das Wasser an den Zeltnähten nach innen ein. Es bildeten sich mehr und mehr Tropfen, speziell da wo die Zeltstangen das Innenzelt berührten. Wir mussten was dagegen tun. Das Außenzelt neu verspannen half nichts. Da kam *Gudrun* auf die Idee die Nähte mit *Labello* zu imprägnieren. So machten wir uns in einer Regenspauze ans Werk und verbrauchten einen Großteil des Fettstifts um unser Zelt abzudichten. Da die Nähte sich aber schon mit Wasser voll gesaugt hatten war die Wirkung gering. Danach sind wir den Kilometer noch ins Dorf gelaufen um Kleinigkeiten einzukaufen. Während wir in dem Laden waren kam ein neuer Regenschauer mit starkem Wind auf. Wir warteten bis das Schlimmste vorüber war und gingen erst wieder zurück als der Regen und Wind sich beruhigten.

Wir fanden unser Zelt ziemlich windschief, mit einigen herausgerissenen Heringen, vor. Unser Zelt Nachbar, ein älterer Herr, kam zu uns herüber und erzählt uns, dass eine Sturm-Bö das Zelt fast weggeweht hätte und er es notdürftig wieder aufgebaut habe. Er lächelte dabei so verschmitzt, dass ich dazu neige zu glauben, dass er bei seiner Geschichte etwas übertrieben hatte.



REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Wir konnten uns nicht vorstellen, wie wir eine zweite Nacht mit Regen trocken überstehen sollten. Alles war klamm und feucht. Unsere *Labello*-Reparatur war inzwischen auch schon wieder komplett wirkungslos.

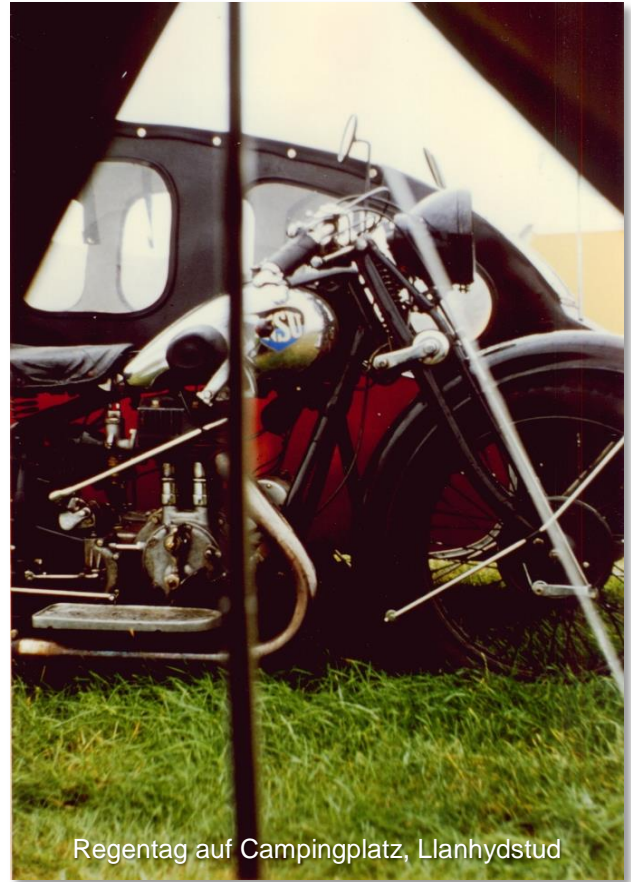
Wir hatten aber Glück, denn am späten Nachmittag beruhigte sich das Unwetter und als ich der Nacht prüfend aus dem Zelt schaute, da sah ich einen Sternenhimmel, wie ich nur noch in Griechenland auf Kreta gesehen hatte. Ich wusste gar nicht, dass es soooo viele Sterne gab. Am mondlosen Himmel leuchteten sie so hell und klar, als wenn ihn jemand geputzt und poliert hätte. Das musste ich unbedingt *Gudrun* zeigen. Die Hoffnung auf einen neuen sonnigen Tag stiegen wieder und damit auch unsere allgemeine Stimmung.

Steffis Tagebuch

9.8.89

- Immer noch am gleichen Campingplatz
- Waren im Dorf einkaufen
- Regnet und stürmt
- Zelt undicht

14.30 Es hellt sich im Süden auf



Regentag auf Campingplatz, Llanhydystud



Martin Hofmann 1974 – 2023

11. Tag 10.08.89 ca. 115 km Llanrhystud – Brecon Beacon

Bei strahlendem Sonnenschein stiegen wir aus dem Zelt. Der stürmische, grausige Regentag war schon wieder so gut wie vergessen.

Das Zelt war zwar noch nicht komplett abgetrocknet, aber so lange wollten wir nicht warten. Gleich nach dem Frühstück wurde alles zusammengepackt und weiter ging's in Richtung Aberaeron – Lampeter.



Abreise Campingplatz, Llanhydstud



In der Nähe von *Llandoverly* machten wir Rast an einem einsam dastehenden, typisch englischen, *Inn*. Es gab auch einen Kinderspielplatz hinterm Haus, und so konnten sich *Lisa* und *Steffi* etwas austoben. Vor allem *Gudrun* machte sich ständig Sorgen, dass es unseren beiden Mädchen langweilig werden könnte und dass sie sich in der Enge des Beiwagens nicht wohl fühlen würden.

Wir wundern uns auch heute noch, dass damals nie ein Wort der Klage kam. Es war eng, es war laut und holprig. Trotzdem schienen sie sich die Beiden nicht unwohl zu fühlen.

Nach der ausgiebigen Pause und einem netten Gespräch mit dem Wirt über Gott und Welt (*speziell das damals relative neue dezimal System für Britische*

Währung und das Fahren auf der „falschen“ Seite) fuhren wir weiter nach *Sennybridge* zum *Brecon Pass*. Das Wetter zeigte sich nun von der schönsten Seite. Es war schon wieder richtig sommerlich warm. Der lange, stetige Anstieg auf den Pass machte meinem Motorrad schwer zu schaffen. Hier half nicht einmal der Öltreiber mehr. Das Motorrad wurde mit jedem Meter langsamer, obwohl die Steigung eigentlich gar nicht so steil war. Den letzten Kilometer fuhr ich im ständigen Wechsel zwischen ersten und zweiten Gang. Der erste Gang jubelte in höchsten Drehzahlen



Mittagspause bei Llandoverly



REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

und er Zweite sackte sofort wieder ab. Endlich oben am Pass angekommen, hielt ich an um den Motor abkühlen zu lassen und nach der möglichen Ursache für den Leistungsabfall zu suchen.

Gudrun und die Kinder hatten sofort die rote Telefonzelle, welche auf dem Pass stand, im Visier. Von hier aus wurden Oma und Opa in Deutschland angerufen.

Inzwischen hatte ich (*glücklicherweise*) auch die Ursache des drastischen Leistungsabfalls



gefunden. Es war kein Tropfen Öl mehr im Motor! Zumindest zeigte der Ölstab nichts mehr an. Da konnte ich wirklich von Glück sagen, dass dem Motor bei der Tortur nichts Schlimmeres passiert war. Ein Kolbenfresser hätte das Aus sein können. Ich kippte den letzten Liter *HD50* Öl in meine *NSU* und hoffte dass damit alles behoben sei. Ab hier ging es auch wieder bergab. Da konnte sich mein Motorrad von den vorherigen Strapazen wieder erholen. Zum Glück verbrauchte die *BMW* so gut wie kein Öl. Daher hatte ich noch genügend dünneres *HD30* Öl für den Rest der Strecke.

Steffis Tagebuch

10.8.89

- 1673 km *NSU* tankt in *Mainford* 7,8l

BMW tankt 11l 7£50

- Bei 1730km 1l Öl bei *NSU* in *Bergen* nachgefüllt.

Oma angerufen

Campingplatz bei *Mertfyr-Tydfi* / am Stausee
mit Brombeeren

Nur 30km später, an einem kleinen Stausee bei *Nant Ddu vor Merthyr-Tydfil* bauten wir unser Zelt erneut auf. Hier, auf dem *Grawen Camping* Platz, trafen wir ein nettes Pärchen, die ebenfalls mit ihrem Motorrad schon einige Zeit unterwegs waren. Sie waren Holländer, die nun nach 14 Tage Dauer-Regen von *Schottland* in den Süden *Englands* geflüchtet waren. Da hatten wir, mit nur einem wirklichen Regentag ja richtig Glück gehabt.



Martin Hofmann 1974 – 2023

12.Tag 11.08.89 ca. 257 km Brecon Beacon – Hayling Island

Da wir im Prinzip schon seit einem Tag wieder in Richtung Heimat unterwegs waren, hat uns plötzlich der Stalltrieb gepackt. Anstatt, dass wir *Exeter* und *Darkmoore*, eine der schönsten Ecken *Englands*, durchfahren und genießen, haben wir uns für die direkte Rückfahrt nach Hause entschieden. Wir haben dann sogar *Stonehenge* links liegen lassen, obwohl es nur ca. 15km von unserer Route entfernt lag. Man hatte uns aber vorher noch gesagt, dass es sich nicht lohne, da man in 50m Abstand einen Zaun um den Steinkreis gezogen hätte, um die Touristenströme fernzuhalten. Man sähe also so gut wie nichts.

So fuhren wir zunächst in Richtung *Cardiff* und *New Port*. In der ersten Stunde war es noch sehr ländlich, was sich aber dann aber mehr und mehr änderte. Auf der Karte konnte ich keine direkte Route finden die nicht durch die große Industriestädte ging. Bei der Route über die Landstraßen würde es zusätzlich ca. 80km bedeuten, da diese Straßen wieder weit ins Landesinnere gehen würden, um eine Brücke über den *Severn* zu finden. So haben wir uns entschlossen zum ersten Mal eine größere Strecke auf der Autobahn zurückzulegen. Wir sind kurz vor *Cardiff* bei *Tongwynlais* auf die *M4* abgebogen.

Dass ich mich immer noch nicht mit dem englischen System der *Meilen*, *Unzen* usw. angefreundet hatte, sieht man an der Situation, dass ich ein Hinweisschild an der Auffahrt zur *M4* zuerst völlig falsch interpretierte. Da wurde eine Raststätte in 10M angekündigt. Ohne zu überlegen dachte ich: „10m?? - Das geht ja gar nicht!! Die Raststätte kommt vielleicht direkt im Anschluss an die Auffahrt“. Ich wollte nämlich für eine kleine Pause dort anhalten. Da kam aber keine Raststätte!. Ich brauchte bestimmt 1-2km in denen ich überlegte was die Angabe bedeuten sollte. Schließlich viel es mir wie Schuppen aus den Haaren. Ach du Schande „10M“ das ist ja eine Meilenangabe. So machten wir dann erst kurz nach *Bristol*. also nach 50km Autobahnfahrt eine kleine Pause.

Nach *Bristol* verließen wir die Autobahn und fuhren südwestlich über *Bath* und *Salisbury* nach *Southampton*. Unterwegs kam uns ein Motorradfahrer entgegen, der uns nicht nur, wie allgemein üblich, mit einer lockeren Handbewegung grüßte, sondern deutlich zum Anhalten aufforderte. Die folgende Konversation erwies sich aber als ziemlich schwierig.

Er sprach einen der strengsten britischen Dialekte, die ich bis dahin gehört hatte. Ich verstand praktisch nichts. In meinen Ohren klang es eher so:

„Hi, dujenoaboikschoa?“

“Hello, parten me?“

„ Doo yeah coame from boykchoaw“

„Sorry, I'm German, my English is not as good“

“Boakshoa?!“

Ich glaube er hat den Begriff “Boakshoa?!“ fünfmal wiederholt, bis ich etwas wie “*Bike Show*“ herausfiltern konnte. Er war offensichtlich auf der Suche nach einem Motorradtreffen, welches irgendwo in der Nähe stattgefunden hatte. Da musste ich ihn leider enttäuschen. Er macht noch irgendeine schöne Bemerkung über unsere beiden „*Mopeds*“ und fuhr weiter.

Im weiteren Verlauf, wir fuhren gerade auf einer Hauptstraße durch eine Vorstadtsiedlung. Der Verkehr war schon relative dicht. Vielleicht schon der Anfang vom Feierabendverkehr. Da überholte mich *Gudrun* und gestikuliert. Ich verstand zwar nicht exakt was geschehen war, aber das wird sich zeigen. An der nächsten möglichen Kreuzung sind wir in eine Seitenstraße abgebogen und haben angehalten.



REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Nun sah ich was *Gudrun* meinte. Ich hatte nur noch ein halbes Nummerschild. Die andere Hälfte lag abvibriert irgendwo auf der Straße und wurde von den Fahrzeugen malträtiert, die da ständig darüber hinwegfahren. Nun Stieg ich um auf die *BMW* um mir das fehlende Teil wieder zu holen. Laut *Gudrun* musste es so vor ca. 1km passiert sein.

Der Umstieg auf die Solomaschine machte mir mehr Probleme, als mir lieb war. Nicht wegen dem fehlenden Stützrad, sondern wegen dem fahren auf der linken Seite. Es war für mich auch nach 10 Tagen *Großbritannien* immer noch nicht selbstverständlich. Ich vermisste meinen Beiwagen als Orientierungshilfe. „*Seitenwagen am Straßenrand!*“; „*Seitenwagen am Straßenrand!*“;, immer wieder habe ich mir das unterwegs gedacht, damit ich beim Abbiegen, im Kreisverkehr und auf einsamen Landstraßen auf der für



England richtigen Seite fuhr. Und dies hatte ja auch bis auf die zwei Situationen, bei denen mich *Steffi* wieder auf den richtigen Weg gebracht hatte ja auch ganz gut geklappt. Und nun saß ich auf der Solo-*BMW*. Da musste ich mich so konzentrieren auf der für mich „*falschen*“ Seite zu fahren, dass es richtig anstrengend war und ich mich erst wieder auf meinem Gespann wohl fühlte.

Ich fand das Nummernschildfragment am vorhergesagten Ort, leicht gefalzt und durch mehrere Autoreifen geplättet. Notdürftig wurde es befestigt, da wir nicht zuviel Zeit verlieren, da wir ja noch einen Campingplatz suchen mussten. Den Not-Halt haben ich dann auch gleich genutzt 1l Öl nachzufüllen. Ab jetzt musste ich HD30, das Reserve-Öl für die *BMW*, benutzen. Da die *BMW* aber so gut wie kein Öl verbrannte, war dies nicht so kritisch.

Steffis Tagebuch

11.8.89

- Abfahrt 9.30 (1740km)
- hat die Nacht über geregnet
- regen teilweise
- blauer Himmel in entgegengesetzter Richtung
- Tanken in Bristol

NSU 1840 km 10l

BMW 6,9l 7£

- 19.30 Campingplatz (2025km) in Hayling Island

½ Nummerschild verloren

1l Öl

Bei *Portsmouth (Hayling Island)* haben wir uns nach dem Übernachtungsplatz umgeschaut. Auf der Karte waren zwei rote Zelte eingezeichnet, also waren da die Chancen größer eine Platz zu ergattern. Direkt am Eingang des ersten Campings prangerte ein großes Schild „**NO Motorcycles**“ Da es schon relativ spät war, bin ich, zusammen mit *Lisa*, trotzdem zur Anmeldung gegangen und habe höflich gefragt, ein bisschen von meine Kindern erzählt, nebenbei das Alter der Motorräder erwähnt und versucht etwas Mitleid zu erregen. Aber auch *Lisa* mit ihrem sonni-

gen Gemüt verfehlte nicht die erwünschte Wirkung. Nach kurzem Zögern, haben wir dann doch einen Platz für unser Zelt zugeteilt bekommen, aber mit der Auflage, dass wir nicht auf dem Platz herumfahren, sondern nur zur An- und Abfahrt unsere Motorräder benutzen. Wieder einmal haben uns *Lisa* mit ihrem Charme und unsere alten Mopeds, geholfen.



Martin Hofmann 1974 – 2023

Als wir beim Abendessen vor unserm Zelt saßen, sind zwei ältere Damen vorbeigekommen und haben unsere Motorräder bewundert „*They are a treasure*“ haben sie gemeint und dass wir sie gut pflegen sollten. Ein anderer Platzbewohner, hat *Gudruns BMW* mit den Augen förmlich zerlegt und *Gudrun* Unmengen Fragen dazu gestellt. Sie war schon etwas stolz, dass auch mal ihre *BMW* die erste Attraktion war. Mein britischer Beiwagen ist in seinem Heimatland weniger aufgefallen, was wir am nächsten Tag etwas besser verstehen lernten.

13. Tag 12.08.89 ca. 230 km Hayling Island – Boulogne

Heute wollten wir noch mit der Fähre wieder aufs Festland. Von *Newhaven* ging ein Schiff nach *Dieppe*, damit könnten wir unsere ehemaligen Nachbarn, *Elisabeth* und *Gebhard*, besuchen. Sie waren erst vor kurzem nach Frankreich gezogen und wohnten ca. 60km südwestlich von *Dieppe*. Wir hatten mit ihnen vor der Reise über die Möglichkeit gesprochen. Auf der Fahrt zur Fähre haben wir auf der Küstenstraße, von *Worthing* kommend, *Brighton* erreicht. Da haben wir auf der Promenade nochmals kurz angehalten, da der Strand mit dem pittoresken „*Brighton Pier*“ mit seinen auf großen Stegen angelegten Restaurants uns aus mehreren Filmen (z.B. mit *Alec Guinness*) bekannt war. Doch was wir sahen, war recht enttäuschend. Es waren nur noch halb oder ganz zerfallene



Brighton - Promenade mit Pier



Fragmente der alten Herrlichkeit zu sehen. Die ersten 10-20 Meter der Stege waren abgerissen, wahrscheinlich damit man keinen Zugang mehr zu den maroden Gebäuden mehr hatte. (inzwischen, Jahre später, hat man offensichtlich den touristischen Wert der viktorianischen Piers erkannt und sie nach dem verheerenden

Brand 2003, wieder restauriert und mit Spielcasino und anderen geldfressenden Attraktionen ausgestattet)

Da es von unserem Campingplatz zum Hafen von *Newhaven* nicht allzu weit war, waren wir nach ca. 100km noch vor Mittag später am Hafen in *Newhaven*. Leider stellt sich heraus, dass die nächste Fähre erst wieder am späten Abend fuhr. Solange wollten wir nicht warten.

In einem *Beef-Eater* Restaurant nahmen wir ein verspätetes Frühstück ein. Für *Lisa* gab es noch einen „*Match Box Doppeldecker Bus*“ als Souvenir. Wir beschlossen nun die 120km bis *Folkstone* zu fahren und von dort aus nach *Boulogne* überzusetzen. Es hielt uns nun nichts mehr auf der Insel und wir wollten nun unbedingt wieder aufs Festland und dann ab nach Hause!



Martin Hofmann 1974 – 2023

Wir wählten die Route entlang der Küste. Ca. 1h vor *Folkestone* hatten wir eine weitere nette Begegnung. Uns kam ein weiteres zweisitziges Gespann entgegen. An einer Bushaltestelle hielten wir an und tauschten eine paar Nettigkeiten aus. Wir waren nicht wenig erstaunt, als aus dem Beiwagen ein älteres Ehepaar ausstieg. Es waren die Schwiegereltern des Fahrers. Er beschwerte sich ein wenig, dass sein *Honda CB500* mit ihren 32PS etwas zu schwach sei für den großen Beiwagen. Erst in der vorherigen Woche hatte er es deutlich bemerkt, als er mit seiner Frau sowie den Zwillingen



Honda CB 500 mit „Busmar Astral“ Beiwagen

im Beiwagen und einen zusätzlichen Beifahrer auf Rücksitz einen Ausflug gemacht hat. Was sollte ich da, mit meiner Beladung und den nominellen 14PS, sagen? Nach ca 10 Minuten Geplauder verabschiedeten wir uns und fuhren weiter Richtung Fähre.

Wie in *Newhaven* so fuhr auch in *Folkestone* die Fähre erst relativ spät. So mussten wir doch noch ein paar Stunden warten. Ich nutze die Zeit um Kleinigkeiten an den Mopeds zu richten. Vor allem habe ich nun an der *NSU* das Nummerschild besser fixiert und die angebrochene Halterung des Rücklichts, aus irgendwelchen Kunststoffteilen, neu geschnitzt. Der Mann vom Kartenhäuschen passte auch auf den Parkplatz für die warteten Fahrzeuge auf. Er war meines Erachtens schon weit im Rentenalter, aber noch ziemlich rüstig. Während meiner Reparatur besuchte er uns mehrfach und erzählte von seiner wilden Jugend. Viel verstand ich nicht, aber eines konnte ich nicht überhören. Er hatte mal eine „*Brough Superior 100SS*“ und würde sie wohl gerne noch besitzen. Na, welcher Motorradliebhaber würde das nicht?

Auf der Überfahrt nach Frankreich waren meine Mädels sehr tapfer und haben trotz der relativ rauen See und dem schaukelten Schiff in der Kombüse Essen gefasst. Ich bestellte mir erst einmal nichts, was sich final als gute Entscheidung herausstellte. Von dem Essen blieb nämlich mehr übrig, als ich selbst noch vertilgen konnte. Die frische Luft auf Deck hat nach dem üppigen Mahl gut getan und allem „Über“ entgegengewirkt.



Abschied von England



REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Als die Fähre in *Boulogne* festmachte war es schon dunkle Nacht. Unser Plan war, erst einmal raus aus der Stadt. Dann werden wir schon ein ruhiges Plätzchen für unser Nachtlager, irgendwo an einer Seitenstrasse, finden. Mit unseren 6V Funzeln sieht man aber ja so gut wie nichts. Entweder wir fuhren durch hell beleuchtetes, aber bewohntes Gebiet, oder wir waren im stockfinsternen Wald. Und da konnte man nichts sehen. So fuhren wir dann doch noch ein beträchtliches Stück, bevor ich, ca. 20km außerhalb von *Boulogne*, eine kleine Seitenstraße fand, die mir für unser Nachtlager geeignet schien. Die Straße sah eher aus wie ein breiter Forstweg. Ca. 50m von der Hauptstraße entfernt war auch eine kleine flache Ausbuchtung, auf der wir unsere Maschinen nebeneinander stellten. Die Kinder bekamen ihre Schlafsäcke in den Beiwagen und *Gudrun* und ich spannten das Ar-

meeponcho, welches mir schon in Griechenland gute Dienste geleistet hatte, zwischen Beiwagen und *BMW* auf. Darunter breiteten wir unsers Iso-matten und Schlafsäcke aus. Aber kaum lagen *Gudrun* und ich in den Schlafsäcken, fuhr schon der erste Wagen an uns vorbei. Klar, eine Ausnahme, wer fährt denn schon in der Nacht quer durch den Wald! Denkste! Die gesamte Nacht fuhren immer wieder Autos auf dem Waldweg ... und zwar in beide Richtungen!

In der Früh, beim Blick auf die Straßenkarte, fand ich den Grund des nächtlichen Umtriebs. Die vom mir ausgesuchte Seitenstraße war eine direkte Verbindung, und somit eine Abkürzung, zwischen den Bundesstraßen N341 und N928 Und da in *Avoult* dem nächsten Ort offensichtlich eine Samstagabend-Disco gab, sparte man sich den einen Kilometer Umweg in dem man quer durch Wald die kleine Seitenstraße benutzte.

Steffis Tagebuch

12.8.89

- Abfahrt 8.30

- Tanken in Haylnig

NSU 2024 km 10 l

BMW 7,8l

- 11.30 in Newhaven / Fähre geht aber erst

um 18.45 fahren weiter nach Folkstone

- Tankt NSU+BMW 10m vor Folkstone

BMW 7l 6,90£

NSU 2186 km 10l

Folkston 2208

Rücklichthaltung - neu gesägt

Kupplung nachgestellt / Druckschraube

Fähre um 19.15

Ankunft in Boulogne um 10.30

Übernachten an der Landesstraße D341

20km nach Boulogne

14. Tag 13.08.89 ca. 620 km Boulogne – Rheinstetten

6:15h es wurde schon hell, aber der Verkehr vorbei an unserem provisorischen Schlafplatz hatte immer noch nicht aufgehört. Während der gesamten Nacht waren pro Stunde 1 – 4 Autos an uns vorbeigefahren. Für uns zwei unter der Plane war eine recht unruhige Nacht. Jetzt, da der Tag bereits graute war an Schlafen nicht mehr zu denken. Zumindest für *Gudrun* und mich. Die Kinder schliefen den Schlaf der Unschuldigen. Sie waren im Beiwagen in ihren Schlafsäcken eingemummelt. Wir packten unsere wenigen Sachen und verließen den Platz bereits 20 Minuten später.

ca. 7:30h vor Arras – Lisa schläft





REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023



ca. 7:30h vor Arras – Steffi schläft

Die Sonne schien von einem wolkenlosen Himmel und die Dörfer durch die wir nun fuhren waren noch ruhig. Es war Sonntag und da schläft man auch bei den Franzosen etwas länger. Ab und zu sahen wir auch Angler, welche den Morgen und den „frühen Wurm“ nutzten um einen Fisch zu fangen. Aber das war's dann schon an Personen die wir sahen.. Ansonsten schien ganz Frankreich noch zu schlafen.

Wir waren nun ca. 700km von Zuhause. Da heißt wir haben noch eine Übernachtung einge-

plant. Wo dies sein wird überließen wir unseren Mopeds. Mal sehen wie weit wir heute noch kommen werden.

Wir hielten an einem schönen Plätzchen an, um mit unseren Kinder ein gemeinsames Frühstück zu machen. Aber die schliefen immer noch tief und fest. Der vorherige Tag war für sie doch wohl anstrengender als wir gedacht hatten. So fuhren *Gudrun* und ich, ohne die Kinder zu wecken, weiter bis *Arras*. Als wir so gegen 9:30h dort ankamen waren die Beiden Schlafmützen aufgewacht. So suchten wir ein kleines Cafe, um bei Kaffee, Schokolade und Croissant, die heutige Etappe zu besprechen. Bis *Metz* sollten wir es eigentlich schaffen. Von dort waren es dann noch ca. 200km nach Hause. Also würde es eine gemütliche Spazierfahrt für den letzten Tag werden.



ca. 7:30h vor Arras

Die Fahrt quer durch Frankreich verlief nahezu ereignis- und reibungslos. Nur ca. 12km vor *Montmedy* ging mir nach 172km, seit dem letzten Tankstopp in *Arras*, der Sprit aus. Es war das erste Mal auf dieser Reise, dass ich meinen 5l Benzinkanister benutzen musste. In Ermangelung einer Reserve-Stellung meines Benzin-Hahns kommen solche Ereignisse ohne Vorankündigung. Eine 12l Tankfüllung, bei einem mittleren Verbrauch von 7,1 l / 100km, reicht theoretisch für 169km. Allerdings hängt dies sehr stark von der Wegstrecke und den Wetterbedingungen ab. Lange Steigungen und Gegenwind lassen den Verbrauch schnell ansteigen. Daher habe ich in der Regel bereits nach 120km nach einer Tankstelle Ausschau gehalten. Manchmal, speziell in ländlicher Gegend war es allerdings schwierig rechtzeitig eine (*geöffnete*) Tankstelle zu finden.



REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

So gegen 18:00h waren wir bei Metz. Wir nahmen für das kurze 50km Stückchen bis Saarbrücken wieder die Autobahn. Gegen 19:00h überquerten wir die Grenze nach Deutschland.

Bei Zweibrücken, an einem Rastplatz neben der Bundesstraße, machten wir eine Pause für das Abendessen. Hier waren ein paar Findlinge so arrangiert, dass sie uns an das links liegen gelassene Stonehenge erinnerten. Wir empfanden es als ein kleiner Ersatz für die verpasste Gelegenheit.

Ein Blick auf die Karte und das addieren der Kilometerangaben zeigte uns, dass es von hier nur noch ca. 150km bis Rheinstetten waren. Also, das war so nah an unserem ersehnten eigenen Betten ..., Da suchen wir uns doch keinen Übernachtungsplatz mehr, die paar Kilometer sitzen wir auf der linken Backe ab. Wir entschieden uns spontan heute noch Heim zufahren.

Noch ahnten wir nicht wie anstrengend und gefährlich die letzten 3,5 Stunden werden sollten.



Ab Pirmasens wurde es rasant dunkel und wir kämpften mal wieder mit der Lichtausbeute unseren 6V Funzeln. Das war aber nicht das eigentliche Problem. Es war Sonntagabend und plötzlich, wie aus dem Nichts, waren auf der B10 die LKW'S in Richtung Rheintal unterwegs. Wir mit ca. 65 – 70 Km/h im Dunkeln auf der Landstraße und dann noch die LKWs mit & ohne Anhänger sowie auch Sattelschlepper, die es alle offensichtlich eilig hatten, ihr Ziel noch vor Montagmorgen zu erreichen, im Genick. Gudrun meinte es zu Gut und hielt zu mir einen größeren Abstand, damit die Laster uns überholen konnten. Das funktionierte

zwar bei Ihrer Solomaschine, aber für das Überholen meines breiteren Gespanns gab es nicht so viele Straßenabschnitte bei denen man mehr als 400m bis 500m voraus sehen konnte. So sah ich irgendwann nur noch große leuchtende Scheinwerfer in meinem Rückspiegel, die bei mir den Eindruck erweckten, dass der Brummer mit einem Abstand von nur wenigen Metern hinter mir herfuhr. „Jetzt ja nicht Bremsen!! ich habe ja kein Bremslicht“ so war mein Mantra. „Bei nächster Gelegen fährst Du rechts raus und wartest auf Gudrun“ war mein Gedanke. Nur, da kam lange, lange keine Gelegenheit! So fuhr ich bestimmt eine weitere halbe Stunde ohne einen Ausweichplatz zu finden. Ich wurde immer nervöser, da ich nicht wusste was mit Gudrun ist. Zwei oder drei der Tanklaster und Sattelschlepper

Steffis Tagebuch

13.8.89

6.45 Uhr Abfahrt

9.00 Arras an einer Tankstelle Rast

- Tanken bei Arras

NSU 11l 2356 km 1l Öl

BMW 7,6l 105 F

10km vor Montmedy Benzin bei NSU ausgegangen

ca. 4l Reserve gegeben 2528km

BMW 7,2½ l 91 Fr

NSU 2540 km 7,5l

Kurz vor Saarbrücken tanken

BMW 5l 65 Franc

NSU 2664 km 7,5l



REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

überholten mich zwar, aber ich sah immer nur weitere große Fahrzeuge in meinem Rückspiegel. Endlich, in *Annweiler angekommen* fand ich einen Ausweichplatz auf dem Gehweg um die Straße freizugeben. Der LKW, der schon seit einiger Zeit an mir klebte, hupte ein paar Mal und zog vorbei. Ich weiß nicht mehr wie viele Fahrzeuge sich zwischen uns geschoben hatten, aber es waren nicht wenige. Nach einem für mich schier unendlichem Warten, sah ich endlich das fahl gelbe Licht der BMW um die Ecke kommen. Was für eine Erlösung.

Gudrun war mit den Nerven total fertig. Sie hatte sich die identischen Gedanken gemacht wie ich. Mein Rücklicht, die so genannte „*Bosch-Warze*“ entspricht ja nicht dem heutigen Stand der Technik. Ein 5 Watt Birnchen mit einer beleuchteten Fläche von ca. 2cm Ø war absolute zu dunkel für den modernen Verkehr. Trotz allen Strapazen fuhren wir weiter. Die letzten 50km würden wir nun auch noch schaffen. In Landau auf die Autobahn und über die Rheinbrücke, dann ist es geschafft.

Gegen 22:30h bogen wir überglücklich auf unserem Stellplatz in der Margeritenstraße ein.

Über 700km und ca. 14h im Sattel und 1,5h bis 2h Pause, das war auch für uns etwas zu viel. Wir konnten uns zwar kaum noch regen, die Gesäße taten weh, die Genicke schmerzten und stachen, die Hände waren klamm, aber wir waren zu Hause.

Aber ich bin mir sicher, dass wir spätestens 2h später gesagt haben: „*Aber schön war es schon!*“

Statistik

23 ⁰⁰ h	Tachostand 2828km	Zuhause
NSU	- Tank	~ 10l
BMW	- "	~ 7l
NSU	Öl fehlt	1,2l
BMW	fehlt	½ l
Statistik		
Km	(lt. NSU) 2828km – 336km = 2492km	(lt. Tourenplaner 2562 km)
Öl	NSU 6l → 1l / 415 km	(lt. Handbuch 1l / 300km)
	BMW 1l → 1l / 2500km	
Sprit	NSU 176,3l → 7,07 Liter / 100km	
	BMW 97,6l → 3,78 Liter / 100km	



Martin Hofmann 1974 – 2023

2005, also 16 Jahre nach dieser Reise, hat ich Lisa mir ihre Erinnerungen von dieser Fahrt aufzuschreiben. Sie war damals gerade mal 5 ½ Jahre alt und konnte sich trotzdem noch an einiges erinnern. Ihre Version der 14 Tage Englandtour wird nun im letzten Kapitel beschrieben: (p.s. Die Bilder habe ich nachträglich eingefügt)

Die Motorradfahrt nach England (Erinnerungen von Lisa 2005)

Mir wurde die schwierige Aufgabe übertragen über unsere Motorradreise nach England zu berichten. Nun muss ich dazu sagen, dass ich zu dem Zeitpunkt etwa vier oder fünf Jahre alt war und ich mich verständlicherweise nur bruchstückhaft daran erinnern kann.



Lisa 1987 (3,5 Jahre)

Aber nun gut, ich will schließlich meinem Ruf als „Memorystick“ der Familie gerecht werden, und erkläre hiermit feierlich:

„Ich kann mich noch ganz genau daran erinnern! Da war ich vier oder fünf Jahre alt, als...

... wir mit unseren Motorrädern in Richtung England aufgebrochen sind. Zu diesem Zeitpunkt hatten wir noch den alten Beiwagen, Marke Eigenbau. Seltsamerweise hat er irgendwie den Namen „der englische Beiwagen“ bekommen. Warum genau, weiß ich nicht. Er war rot und schwarz mit geschwungenen Übergängen angestrichen, was ja bekanntlich nicht gerade Englands Nationalfarben sind. Es bleibt also die Überlegung, dass er entweder



Lisa 1988 (4,5 Jahre)

den Namen deshalb erhalten hat, weil er in der Form an ein englisches Taxi erinnert hat oder weil es, wenn es geregnet hat, innen genauso nass war wie draußen. Der Beiwagen bot sowohl mir als auch meiner Schwester Platz. Die Sitze waren hintereinander angeordnet, was zur Folge hatte, dass der Wagen in Länge sogar Papas NSU übertraf.

An und für sich waren wir im Beiwagen rundum be-



REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

schützt; er hatte ein Dach und sogar eine kleine Tür zum Ein- und Aussteigen. *Steffi* saß meistens vorne, weil sie die Ältere von uns beiden ist.

Trotz des Rundum-Schutzes musste ein Helm getragen werden. Für meinen kleinen Kopf hatten wir nur einen Skihelm, der knallrot leuchtete.

Die Fahrt mit der Fähre, die nun mal unternommen werden musste, um auf die Insel zu kommen, ist der erste Zwischenstopp, der mir noch vage im Gedächtnis geblieben ist. Während Mama mit einem mulmigen Gefühl übers Deck wankt®, vergnügte ich mich unter Deck in einer Art Smällland¹. Ers-



Abfahrt vom Campingplatz Llanrhystud, Wales

teres kann ich nur schätzen, aber es würde mich verwundern, wenn sich Mama auf hoher See damals wohl gefühlt hätte ©. Mir jedenfalls kam die Fahrt viel zu kurz vor, was aber wahrscheinlich an der Ablenkung lag.

Das nächste Erlebnis, welches mich auch zu obiger Aussage bewegt hat, war die Fahrt am ersten Regentag. Ich weis nicht mehr, wie viele Tage der Regen auf sich warten ließ, aber dem Klischee von England zufolge, dürfte es nicht allzu lange gedauert haben. Der einsetzende Niederschlag war so heftig, dass wir anhalten mussten, damit meine Eltern sich ihre Regenschutzanzüge anziehen konnten. Währenddessen quälten sich im Beiwagen langsam aber sicher die ersten Regentropfen durch die Ritze zwischen Dach und Seitenwand. Und je länger wir standen, umso nasser wurde es. *Steffi* und ich, da wir eigentlich geglaubt hatten im Trockenen zu sitzen, machten sofort einen Aufstand.

Resultat war viel Gewusel über unseren Köpfen, da jeder irgendwie versuchte das Dach innerhalb kürzester Zeit möglichst wasserdicht zu machen und sei es indem man eben das Dach kurz abmachte. Dies hatte noch mehr Nässe zur Folge. Schließlich fuhren wir, ohne bei den Abdichtungsversuchen Erfolg gehabt zu haben, los, um ein trockenes Plätzchen zu finden.



REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Es hat sicherlich noch ein paar Tage geregnet, denn *Steffi* und ich waren vorwiegend im Zelt und damit beschäftigt Armbänder zu zeichnen. Wir hatten spezielles Druckerpapier dabei, dessen Ränder gelocht waren, und auf jedem zweiten Bogen war ein dicker Streifen aus Pappe an der linken Seite angebracht. Man konnte ihn leicht abziehen. Bemalt und an beiden Enden zusammengeklebt ergab sich ein wunderschönes Armband. Allerdings waren diese Papierstreifen Mangelware, da sie ja nicht auf jedem Blatt waren. Ich glaube, gegen Ende des Urlaubs gab es durchaus schon mal einen Kampf um den letzten unbemalten Papierstreifen.



Einzigiger Regentag Campingplatz Llanrhystud, Wales

Selbstverständlich waren auch viele trockene und sogar sonnige Tage dabei. Abends hörte man dann die Grillen zirpen.

Auf einem der Campingplätze stand ein kleines Häuschen in der Form eines Schuhs. Es war gerade mal so groß, dass ich durch die Tür passte. Vielleicht musste ich mich sogar schon bücken. Es war ganz offensichtlich für Kinder gemacht worden, allerdings so selten besucht, dass innen überall schon Spinnweben waren. Jeden Tag traute ich mich Stück für Stück weiter hinein, nur um dann nach ein paar Minuten ängstlich wieder rauszurennen.



REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Zu guter Letzt fällt mir der Ausflug durch London ein. Ich habe einen Bobby-Helm bekommen, den damals die Polizisten noch getragen haben. Anscheinend war der Marsch für mich recht anstrengend und meine Hose sehr unbequem. Zumindest hat man mir das im Nachhinein gesagt. Ich weiß nur noch, dass ich nur mit einem T-Shirt Größe XXL bekleidet durch London gewandert bin. Damit meine ich wirklich **nur** mit einem T-Shirt, mal abgesehen von dem Bobby-Helm auf dem Kopf.



Ich kann mich nicht erinnern jemals einen Motorrad-Urlaub erlebt zu haben, der nicht einen schönen Gesamteindruck hinterlassen hat. Ich höre immer noch gerne den Gasbrenner, weil er mich daran erinnert, wie wir gemeinsam vor dem Zelt auf den .Schlummerkullern² saßen und unser Mittagessen hatten. Bis heute esse ich beim Zelten am liebsten die kleinen knusprigen Vollkornbrothälften, nur mit Butter bestrichen.

Und ich finde: Drei Personen in einem Drei-Mann-Zelt ist reine Platzverschwendung ©"

Staffort, den 05.05.05

Lisa Hofmann

¹ Ein, in einem schwedischen Möbelhaus befindlicher Kinderspielplatz mit Ballgruben und Rutschen

² Für Außenstehende: Isomatte



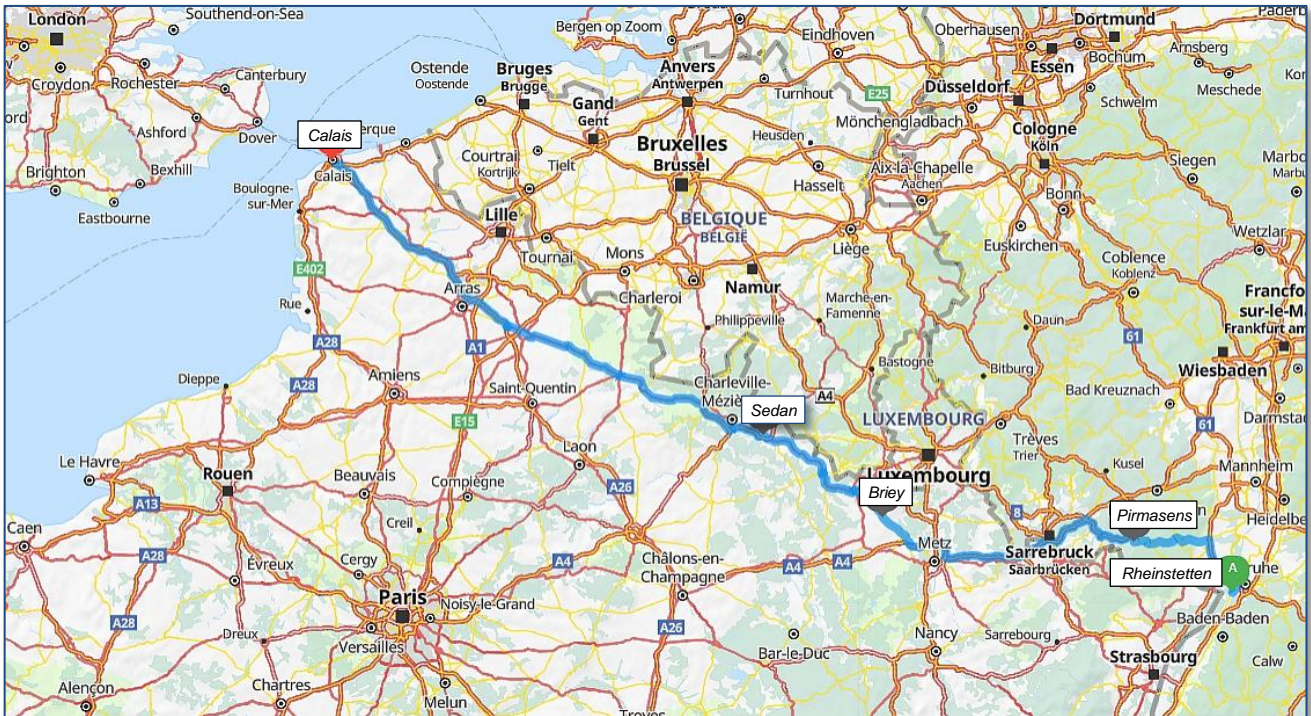
REPARA-TOUREN TEIL VII



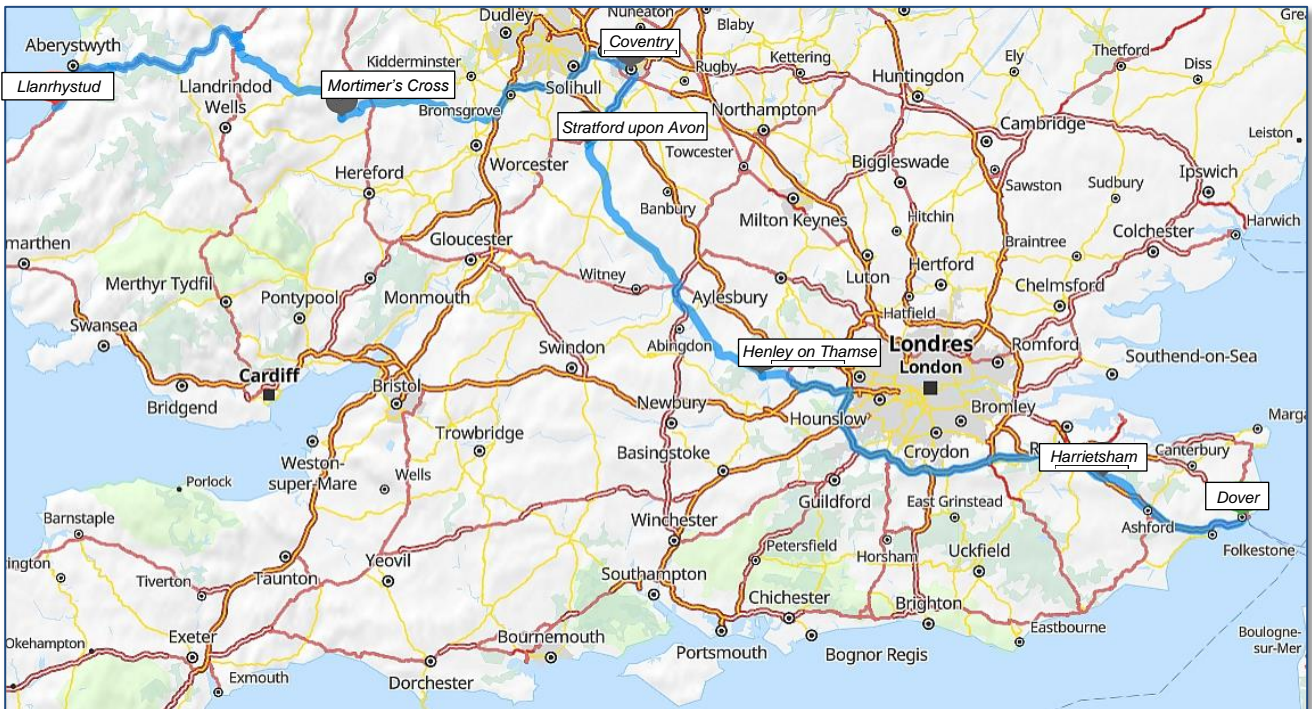
Martin Hofmann 1974 – 2023

31.07. – 13.08.1989 Übersichtskarten

- Tag 1 Rheinstetten – Sedan
- Tag 2 Sedan - Dover



- Tag 3 Dover – Harrietsham
- Tag 5 Harrietsham – Henley on Thames
- Tag 7 Henley on Thames – Stratford upon Avon
- Tag 8 Stratford upon Avon – Mortimer*s Cross
- Tag 9 Mortimer’s Cross - Llanrhystud





REPARA-TOUREN TEIL VII



Martin Hofmann 1974 – 2023

- Tag 11 Llanrhystud – Brecon Beacon
- Tag 12 Brecon Beacon – Hayling Island
- Tag 13 Hayling Island – Boulogne sur Mer (*Nachtlager*)



- Tag 14 *Nachtlager* – Rheinstetten

