



REPARA - TOUREN TEIL VIII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Inhaltsangabe:

1990 bis 1994 Harso Beiwagen & NSU 601 TS 4-Gang Motor	2
Fahrt nach Amsterdam im Sommer 1992 ca. 1200km	7
Gespanntreffen beim AMSC Leonberg 1992 ca. 180km	16
Gespanntreffen beim AMSC Leonberg 1993 ca. 180km	20
Bericht: Gespanntreffen Leonberg 1993 (Bikers <i>Live!</i> Ausg. 01/02-1994)	23
Gespanntreffen beim AMSC Leonberg 1994 ca. 50 km	25
Gespanntreffen beim AMSC Leonberg 1995 ca. 180km	25
Gespanntreffen beim AMSC Leonberg 2004 ca. 180km	26



REPARA-TOUREN TEIL VIII



Martin Hofmann 1974 – 2023

1990 bis 1994 Harso Beiwagen & NSU 601 TS 4-Gang Motor

Die Jahre 1989 bis 1991 wurden ausgiebig genutzt einen neuen (alten) Harso-Beiwagen zu besorgen und zu restaurieren (s. *Repara-Touren Teil V*)

Fahrzeugschein		Schlüsselnummern			Zul. Achst. kg		v.		m.		s.						
KA-M 8729		zu 1	090007	zu 2	0037	zu 3	0000006										
Das vorstehende amtliche Kennzeichen ist Vorname, Name, (ggf. auch Geburtsname), Firma MARTIN HOFMANN		1	KRAD, MOTORRAD	M. LEISTUNGSBESCHRAENK.		17		Halter u. / od Gleisketten		18		Zahl d. Achsen					
geb. am 06.05.1955 Postleitzahl, Wohnort/Firmensitz, Straße und Haus-Nr. 7512 RHEINSTETTEN MARGERITEN STR 7		2	NSU-MOTORENWERKE			20		Vordr. mittlen u. hinten		4.00-19		19		davon abge- triebene Achsen			
ggf. Postleitzahl, Standort, Straße und Haus-Nr.		3				21		Hinten od. vorn		4.00-19							
für das nebenstehend beschriebene Fahrzeug zugeteilt worden. Anmeldung zur nächsten HU im 05.93 7500 KARLSRUHE 03.06.91		4	Fahrzeug- ident. Nr.	885080		22		Vordr. mittlen u. hinten									
Landratsamt Karlsruhe Stabsstellenverkehrsamt		5	OTTO	016		23		Überdruck am Bremsanschluß		24		Erfüllungs- bremse		25		Zweitelungs- bremse	
Unterschrift		7	Leistung kW bei min. ¹	K10 /4350		26		Anhängerkupplung DM 761-Form u. Größe									
		8	Hohraum cm ³	592		27		Anhängerkupplung Prüfzeichen									
		9	Nutz- oder Auflagelast kg			28		Anhängerschl. kg bei Anhängern mit Bremse				29		bei Anhänger ohne Bremse			
		10	Hauptmaß des Tanks m ³			30		Standgeräusch dB (A)		82D		31		Fahr- geräusch dB (A)		84D	
		11	Steh- / Liegesitze	2		32		Tag der ersten Zulassung		01.07.35		FARBE:		00			
		12	Maße über alles mm	L: -		33		Bemerkungen		FG.-NR. AM RAHMENR							
		13	Leergewicht kg	185		15		Zul. Gesamt- gewicht kg		365							
		14															
		OHR LI. UNTERH. RAHMENGABEL DIEBST. SICH. LOSES ZUBEHÖR KETTE M. SICHERH. SCHLOB. ZF. 1. WW. KRAD M. BEIW. MOT ORRAD M. LEISTUNGSBESCHR. 1900-01 DAMIT Z.F. 6 85 ZF. 1 2 2 ZF. 14 320 ZF. 15 500 BEIWAGEN CANTERBURY GB TP530 88137 LEERG. 135 KG. ZUL. GES. 235 KG. BEREIF. 3.25-1 6 REINF. GESCHL. UNGEBREMST LINKSANSCHLUßL. BAUJ. 195 2*ZF. 14:270; ZF. 15:500:BEIWAGEN HERST. HARSO/WIESBADE N-BIEBERICH(BJ.CA 1935, TP53091241, BEREIF. 3.50-19, U NGEBREMST, MAX. BELADUNG 100 KG)*															

Im Juni 1991 war es soweit. Der Harso Beiwagen wurde in die Papiere eingetragen und ist bis heute (*Stand 2023*) der ständige Begleiter der NSU.



Ich bin damals dem VFV (Veteranen-Fahrzeug-Verband e.V.) beigetreten um mehr Informationen über das Beiwagenmodell zu bekommen. In dem VFV Magazin habe ich eine Anzeige geschaltet mit der Bitte um Hinweise und ggf. Bilder über die Beiwagen Produkte der Firma Harso - Bieberich

Das Ergebnis war spärlich, aber immerhin bekam ich eine Kopie eines Prospektes zugesandt.

Außerdem hatte mir Herrn M. Franitza, der damalige „Beiwagen-Papst“, den Hinweis gegeben, dass ich da ein ganz seltenes Stück erworben hätte. Die Firma Harso habe in den 30er Jahren Motorräder mit eigenem Motor und diverse Beiwagen hergestellt. Bilder hätte er keine. Erst Jahre später (2008) bekam ich von Karl Reese (VFV Gründer & Ehrenpräsident †2019), einem bekannten Spezialisten für Oldtimer Motorräder, noch detailliertere Informationen zu der Firma Hartmann & Sohn. Herr Reese war zu diesem Zeitpunkt schon 78 Jahre alt, wollte aber noch ein Buch mit allen deutschen Seitenwagen-Herstellern zusammenstellen. Zu dem angekündigten Foto-Termin in 2009 und ggf.



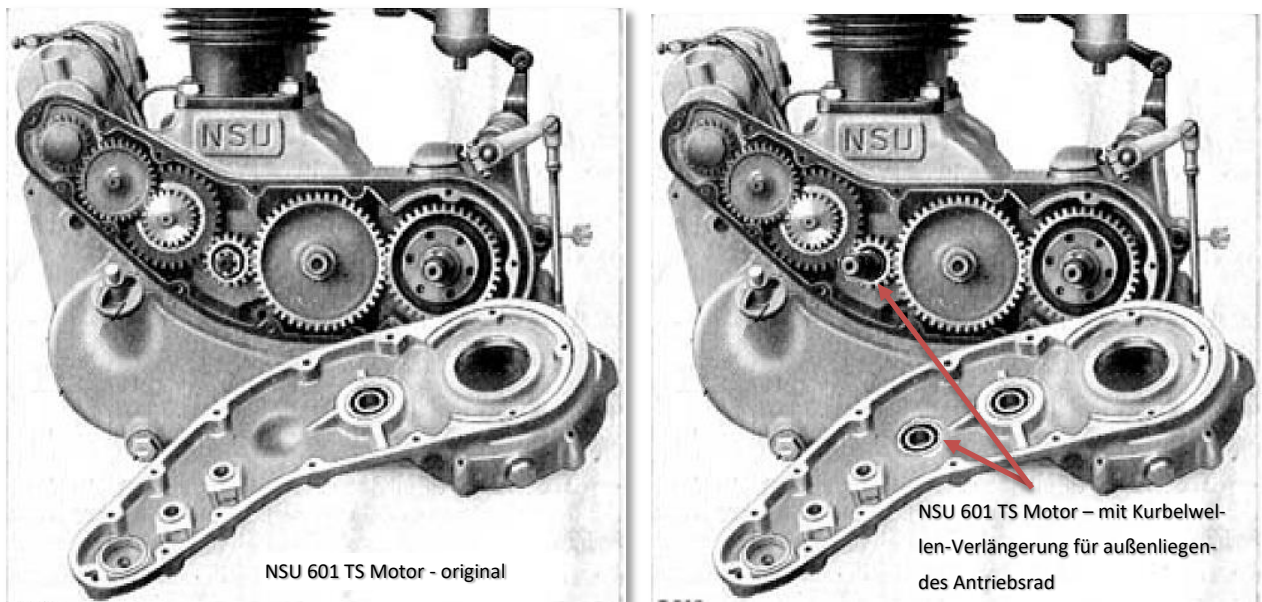
REPARA - TOUREN TEIL VIII



Martin Hofmann 1974 – 2023

einem Bericht in im *VFV* - Magazin kam es dann aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr. Aber mein Bild von dem *NSU-Harso* Gespann hat er in dem Buch „*Deutsche Seitenwagen von 1903 bis 1960*“ verewigt.

Bei dem Beiwagentausch 1990, hatte ich von *Wolfgang* aus seinem *Marxzeller Museum* ja auch noch einen verstaubten *NSU 501T* Motor (*Bj. ca. 1929*) als Wertausgleich bekommen. Diesen Motor habe ich dann ebenfalls über Kleinanzeigen im *VFV* Magazin zum Tausch gegen einen *601 TS (Ersatz-)*Motor annonciert. Ich hatte Glück und es meldeten sich zwei Interessenten, so dass ich noch 1991 sogar den von mir angestrebten Motor mit 4-Gang-Getriebe bekommen habe. Ab 1936 wurden die 4-Gang-Motoren von *NSU* in den *TS*-Modellen verbaut. Er hatte sogar lt. Literatur 16PS und damit 2PS mehr als mein originaler 3-Gang Motor von 1935. Für das Tauschgeschäft sind wir zunächst nach *Freiamt* im *Schwarzwald* gefahren, aber der dort angebotene Motor war in einem so desolaten Zustand, dass ich das Angebot nicht angenommen habe. Beim nächsten Versuch in *Bad Buchau (am Federsee)* hat es dann aber schon geklappt. Dieses Aggregat war zwar eine Zeit lang als „*Standmotor*“ zweckentfremdet worden, sah aber ansonsten noch relativ gut aus. Durch den Einsatz als externen Antrieb, wenn ich mich recht erinnere für eine Bandsäge, hatte der Motor eine Verlängerung der Kurbelwelle durch den Gehäusedeckel nach außen, mit einem außenliegenden Zahnrad. Wie bei so alten Scheunenfund-Objekten üblich, fehlten leider sowohl die *Bosch B-145 LS* Lichtmaschine, als auch der *Amal 6/015* Vergaser.



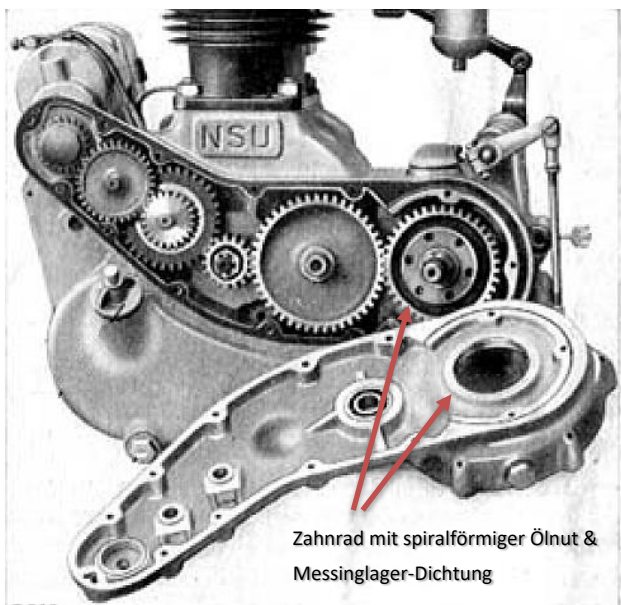
Ich habe den Motor trotzdem genommen, denn diese fehlende Teile, sowie die seitliche bananenförmige Zahnrad-Abdeckung konnte ich ja von meinem 3-Gang Motor übernehmen ... und die 4 Gänge für den Beiwagenbetrieb schienen mir es Wert.

In den nächsten 3 Jahren habe ich den *601 TS* 4 Gang Motor (*nach der Motornummer-Liste Bj. 1936*) wieder hergerichtet. Auf Grund der Erfahrungen mit dem 3-Gang Motor und den grässlichen Vibrationen bei höheren Drehzahlen habe ich die Kurbelwelle auch gleich auf den neuen, 30g leichteren (*2000er BMW-*) Kolben auswuchten lassen. Die Firma *Höckle*, die für Kurbelwellenreparaturen bekannt war, verwies mich aber an die *Fa. Staschel* in *Bremerhaven*. Sie hatten den Kurbelwellen-Service leider beendet und alle dafür notwendigen Maschinen an die *Fa. Staschel* verkauft. Da ich durch meinen Beruf des Öfteren bei



Martin Hofmann 1974 – 2023

Bruker in *Bremen* aufhielt, war es aber nicht so schwierig die Teile persönlich in *Bremerhaven* vorbeizubringen und ein ½ Jahr später wieder abzuholen. Außerdem ließ ich mir in *Mannheim* noch ein Ritzel mit 20 statt der originalen 18 Zähne anfertigen. Damit erhoffte ich eine weitere Reduzierung der Vibrationen, da der Motor damit nicht mehr so hoch drehen musste. Hat ja auch funktioniert. In der Ebene schaffte ich etwa 5-10km mehr an Endgeschwindigkeit und das bei geringerer Drehzahl. Aber auch der nun ½ so schwere Beiwagen und die nominellen 2PS mehr des 4-Gang Motors haben wohl dazu beigetragen. Allerdings erkaufte ich mir mit den 2 zusätzlichen Ritzel-Zähnen Nachteile bei Gegenwind & Steigungen ein. Der Motor schwächelte wesentlich schneller in solchen Situationen. Da wir aber in der *Rheinebene* wohnten war dies für mich kein Problem. 2013 sind wir nach *Bernbach* in den *Schwarzwald* gezogen. Den Wechsel in 1993 auf das 20 Zähne Ritzel hatte ich längst verdrängt. Als ich aber 2022 notgedrungen am Getriebe reparieren musste, da ist mir das originale Ritzel mit 18 Zähnen wieder eingefallen. Ich habe es nun montiert und frage mich warum ich dies nicht schon wesentlich früher gemacht habe. Nun kommt die *NSU* Steigungen im 4. Gang hoch, bei denen ich zuvor schon mit dem Dritten zu kämpfen hatte. Dass die 2 Ritzel-Zähne weniger, so viel in der Leistungssteigerung ausmachen, hätte ich mir nicht gedacht. Fahre ich nun aber eben bzw. auf Gefällstrecken, dann bin ich geneigt in einen „5ten Gang“ zu schalten, da nun die Geräuschkulisse und Vibrationen durch den höher drehenden Motor mir noch unbekannt sind. Ich werde mich mit der Zeit wohl daran gewöhnen.



gante Lösung. So entschloss ich mich die Dichtung vom Motor zur Kupplung umzubauen. Im Original-Motor ist auf dem letzten Zahnrad, auf dem der Kupplungskorb montiert wird, eine Lauffläche mit einer spiralförmigen Öl-Nut eingefräst, welche das nach außen dringende Motorenöl wieder zurück in den Motorblock leiten soll. Da diese Zahnrad-Lauffläche in dem Bananen-Deckel mit einem Messing-Lager abgedichtet wird, ist der Wirkungsgrad in Bezug auf ein Abdichten beschränkt. Verölte Kupplungen waren wohl an der Tagesordnung. Dazu gibt es

Da ich schon bei der Restaurierung des 4-Gang Motors war, wollte ich nun auch den horrenden Ölverbrauch von ca. 2l Öl pro 1000km reduzieren. Es waren zwar ca. 1/3 weniger Verbrauch als die 1l/300km die im Handbuch standen, aber im Vergleich zur *BMW*, die weniger als 1l/1000km brauchte, war es bei weitem zu viel. Außerdem hatte ich beim Abstellen der Maschine jedes Mal einen mehr oder weniger großen Ölfleck unter dem Kupplungsgehäuse. Ich habe zwar immer ein Lappchen zum darunter legen parat gehabt, aber das war keine ele-

Einstellen der Kupplung.

Macht sich nach längerem Gebrauch ein Schleifen der Kupplung bemerkbar, so kann dieselbe verölt sein und ist mit Benzin.

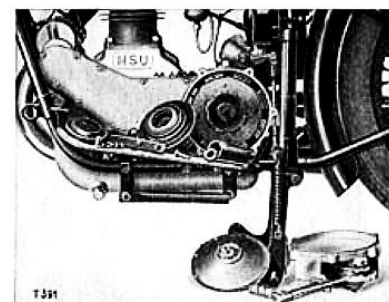


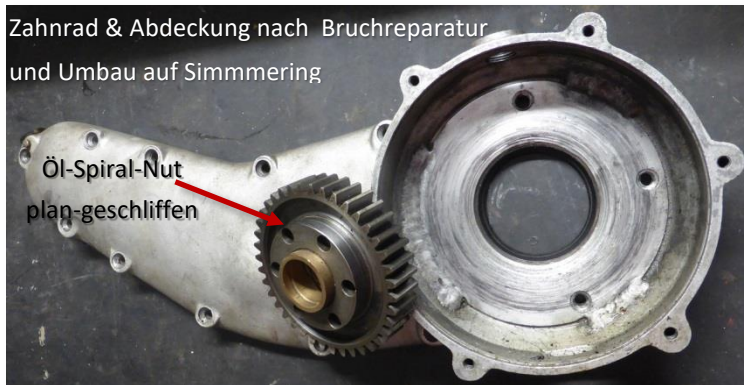
Abb. 19 — Kupplungs-Ausbau.

das zwischen die ausgekuppelten Lamellen durch die hierfür vorgesehenen Stufen gespritzt wird, auszuspülen; hierbei dreht man zweckmäßig die Kupplung. Hat die Druckstange nicht genügend Luft, so muß man die Druckspindel so einstellen, daß am Kupplungshebel etwas Spiel vorhanden ist und trotzdem noch vollständig ausgekuppelt werden kann.

spezielle Anweisungen im Handbuch. Im Boden des Kupplungsbereichs gibt es extra ein Loch, damit die oben eingefüllte Reinigungsflüssigkeit auch wieder ablaufen kann.

Ich wollte das Problem einer verölten Kupplung mit einer flexiblen *Simmerring*-Dichtung lösen. Dazu musste die Öl-Nut auf dem Zahnrad plan geschliffen werden und das originale Messing-Lager auf die Außenmaße des Simmerings erweitert werden. In Karlsruhe fand ich eine mechanische Werkstatt, die meine Wünsche umsetzen wollte. Nach einiger Zeit, fragte ich nach, ob man meine Objekte schon in Angriff genommen hätte. Da gestand man mir am Telefon, dass leider etwas schief gelaufen sei und ich doch bitte mal kommen solle, so dass man das Malheur gemeinsam besprechen könne. Mir schwante Übles und meine Befürchtungen wurden bei der Sichtung noch übertroffen. Statt das Messing-Lager im bananenförmigen Seitendeckel auszufräsen, hat man versucht es mit der Presse aus dem Deckel zu drücken. Das hatte leider nicht funktioniert, so dass der Lagerring mit samt dem Innenteil herausgebrochen war !!!

Was für ein **SCHEISS!**



Nun hatte ich einen Seitendeckel mit Loch für die Kurbelwellen-Verlängerung und einen weitem mit heraus gebrochenem Kupplungslager. Das hieß aber auch, ich hatte **kein** funktionierendes Teil mehr. Man entschuldigte sich tausend Mal und versprach mir, dass sie den Seitendeckel kostenfrei reparieren werden. Sie haben das auch gemacht, aber es hat Monate gedauert bis ich ihn wieder bekam. Ich

war natürlich froh, dass die Reparatur final geklappt hatte und baute die Abdeckung auch gleich an den Motor. Nun kam der nächste Schreck! Durch das Schweißen der heraus gebrochenen Stücke, hatte sich der Deckel in Bezug auf seine Dichtfläche um ca. 5mm verbogen. Das ließe nicht mit einer stärkeren Dichtung ausgleichen! So montierte ich den Deckel zunächst ohne Papierdichtung und zog die 13 Schrauben so stark an, wie es per Hand ging. Ich wollte ja nicht dass bei dieser Aktion die Gewinde im Motorblock ausreisen, daher habe ich hierbei etwas Vorsicht walten lassen. Dann nahm ich meinen Gasbrenner und er-

hitzte den Seitendeckel großflächige so gut es ging. Stetig habe ich die Schrauben rundherum weiter angezogen, so dass der verbliebene Spalt an der vorderen Spitze final kleiner 1mm war. Nach dem erkalten hoffte ich, dass der Deckel in der Form blieb. Naja, etwas besser war es schon, aber bei weitem nicht optimal. So nutzte ich um den verbliebenen Spalt auszugleichen dann 2mm starkes Dichtungspapier 1994 war der 4-Gang Motor komplett restauriert. Nun wurde der 3-Gang Motor ausgebaut und ersetzt. Dass der Kupplungskorb dann bei dem eigentlich dilettantisch reparierten Seitendeckel an der Rückwand geschliffen hat, habe ich erst wesentlich später festgestellt.





REPARA-TOUREN TEIL VIII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Der Ölverbrauch der NSU hatte sich durch meine Maßnahme ad hoc auf ca. 1l/1000km reduziert. Von 2010 auf 2011 habe ich über Winter den NSU-Motor erneut generalüberholt. Inzwischen, hatte ich auch die Wellenöffnung am Standmotor-Deckel professionell schließen und auf Simmering-Einsatz umbauen lassen. Da bei diesem Objekt die Dichtungsfläche nicht verzogen ist, ist er wieder am 4-Gang Motor verbaut. Nun passte wieder alles. Seit 2011, mit dem dritten im Deckel verbauten *Simmerring*, ist der Ölverbrauch noch weiter gesunken und auch der bisher obligatorische Ölfleck unterhalb des Kupplungsgehäuses ist so gut wie verschwunden. Auch wenn der Weg zu diesem positiven Ergebnis Anfangs schmerzlich war, so hat sich der Aufwand dann doch gelohnt.



1991 Jönnä und Lisa testen das Platzangebot im neuen Beiwagen – noch ist der 3Gang Motor verbaut!



Herbst 1991 Familie Hofmann fährt zum Drachensteigen!



1993 Harso mit Verdeck



Martin Hofmann 1974 – 2023

Repara-Tour nach Amsterdam im Sommer 1992 ca. 1200km

Nach dem der neuen Beiwagen *Harso* nun einsatzbereit war, haben wir uns in 1992 *Amsterdam* als Ziel gesetzt. Steffi war mit Ihren 16 Jahren an einem gemeinsamen Motorrad-Urlaub nicht mehr interessiert. Außerdem stand ja nun auch nur ein Sitzplatz im *Harso* zur Verfügung. Wir hatten zwar eine Abdeckung gegen Regen für den Beiwagen, der war aber nicht für Passagiere gedacht. Daher modifizierten wir einen Regen-Poncho mit Ösen die man am Beiwagen festklipsen konnte. *Lisa* konnte dann im Bedarfsfall durch die Kopöffnung nach draußen schauen und war dennoch vor der Nässe geschützt. Wir hatten zwar nicht viel Regen auf dieser Reise, aber die zwei-, dreimal, mit erheblichen Einschränkungen in ihrer Bewegungsfreiheit, haben für *Lisa* ausgereicht uns vor die Wahl zu stellen. Entweder wir bauen ein richtiges Klappverdeck auf den Beiwagen, oder sie will nicht mehr mitfahren. Und so machte ich mich 1993 ans Werk und baute ein auf dem Sperrmüll gefundenes Kinderwagenverdeck so um, dass es auf dem *Harso* montiert werden konnte. Die Frontscheibe wurde vergrößert und mit Klips versehen. *Gudrun* nähte aus Cabrio-Verdeckstoff eine passende Hülle. Das Ergebnis konnte sich wirklich sehen lassen. Es war zwar nicht professionell, erfüllte aber alle Auflagen, die *Lisa* uns vorgegeben hatte



1994 Harso mit angepassten
Kinderwagen-Verdeck

So weit, so gut. Aber auf große Urlaubsfahrt mitgefahren ist *Lisa* dann doch nur noch ein einziges Mal in 1994. Sie war inzwischen 10 Jahre alt und Ferien auf dem Ponyhof waren viel interessanter als die **Repara-Touren** mit den Eltern.

Aber auf der Fahrt 1992 in die Niederlande war sie ja noch dabei. Mit drei Personen war das Packen wesentlich einfacher auch wenn das Platzangebot nun geringer ausfiel. Der alte Koffer von Joe hatte genügend Volumen um das Zelt und alle Schlafsäcke, unterzubringen. Im Heck des Beiwagens waren Werk-





REPARA-TOUREN TEIL VIII



Martin Hofmann 1974 – 2023

zeug, kleinere Ersatzteile, 2l HD50 & 1l HD30, so wie 5l Reserve Benzin untergebracht. Die Satteltaschen an der *BMW* waren gut gefüllt mit Klamotten und der Tank-Rucksack mit Essgeschirr und etwas Essen. Die Isomatten wurden quer hinten am Gepäckträger der *BMW* befestigt..



So gerüstet ging es los. Während der Rotphase an der Kreuzung der B36 mit der Pulverhaus Straße, an der ersten Ampel in *Karlsruhe*, also genau 6 km nach dem Start, ging *Gudrun* die *BMW* aus. Ich fuhr mit dem Gespann auf den Radweg und *Gudrun* gesellte sich, nach ein paar vergeblichen Versuchen die *BMW* wieder zum Laufen zu bringen, dazu. Na, das kann ja heiter werden, wenn die erste Panne schon 10 Minuten nach der Abfahrt auftrat. Die dunkle Lade-Kontrollleuchte trotz eingestecktem Zündschlüssel machte uns schnell klar, dass der Stromfluss unterbrochen war. Doch die Frage war, **wo!** Da gab es ja



dutzende an Möglichkeiten. Lag es am Zündschloss in der Lampe? ... oder in der Lichtmaschine?

Keine Ahnung warum, aber meine erste Handlung nach der Diagnose „*Stromausfall*“, war etwas an dem Minus-Pol Kabel der Batterie zu ziehen. Und siehe da, das Minus-Kabel war lose. Der Anschluss war innerhalb der Batterie ab-vibriert, so dass von außen betrachtet alles wie normal aussah. Nun musste *Lisa* aussteigen, damit ich an das Werkzeug herankam, welches hinter ihrem Sitz verstaut war. Nach wenigen Minuten war das Minus-Kabel ab-isoliert, eine neue Öse aufgebracht, verklemmt und wieder an dem Minus-Pol montiert. Nun ließ sich die *BMW* wieder starten. Nach ca. 20 Minuten konnten wir weiterfahren. Hoffentlich war das ein gutes Omen, dass wir den Fehler so schnell gefunden hatten und er so simple in der Behebung war.

Da wir vorankommen wollten haben wir die ersten 40km bis Landau die damals sehr gering frequentierte A65 benutzt. Während der Fahrt ist mir plötzlich siedend-heiß eingefallen, dass ich die Straßenkarten für *Deutschland* und *Benlux* Zuhause vergessen hatte einzupacken. Ohne dies Orientierungshilfen wollte ich die Tour nicht durchführen. So hielten wir in *Annweiler am Trifels* an und suchten einen Bücherladen, wo wir die benötigten Karten kaufen konnten.

Nun war ich wieder beruhigt und weiter ging's durch den Pfälzer Wald in Richtung *Pirmasens*, vorbei an *Kaiserslautern*, über den *Hunsrück* ins *Moseltal*. In der Nähe von *Bernkastel-Küs* überquerten wir die *Mosel* und fuhren über *Bitburg* bis *Prüm*. Dort fanden wir an einem kleinen Stausee einen Campingplatz.

Am nächsten Tag fuhren wir durch die *Hohe Venn* nach *Belgien*. Bis kurz vor *Liege(Lüttich)* waren die Straßen noch so wie wir sie liebten. Aber je näher wir der großen Stadt kamen, desto schlimmer wurde es mit dem Verkehr. Außerdem führten alle Fernzielhinweise in Richtung *Brüssel*, so dass es für mich schwieriger wurde die geplante Nordroute zu finden. Wir entschlossen uns kurzerhand bis zu holländischen Grenze die Autobahn zu nutzen damit wir möglichst schnell wieder in ländlichere Gegenden kamen.

Doch die LKW Fahrer in *Belgien* machten uns diesen Plan sehr schnell zunichte. Da wir mit max. 80km/h vorankamen, die LKWs aber ca. 5km schneller waren, klebten sie uns, sprich *Gudrun* die hinter mir fuhr, regelrecht am Nummernschild. Für das Überholen waren die +5 km zu wenig aber auf Anstand halten konnten wir sie auch nicht. Wenn man so einen Brummi mit 30 Tonner hinter sich hat, so dass man nur noch den Kühlergrill und die Scheinwerfer im Rückspiegel sieht, dann liegen die Nerven schnell blank. Dazu kam dann noch, dass *Gudrun* Abstand zu mir hielt und sich LKWs zwischen uns drängten. Ohne Sichtkontakt war es mir gar nicht mehr wohl in meiner Haut. *Gudrun* litt unter den rigorosen belgischen LKW Fahrer, die sich recht rücksichtslos verhielten. Bei einer Parkbucht hielt ich an, damit *Gudrun* wieder aufschließen konnte. Sie wollte die Autobahn so bald als möglich verlassen, um dem LKW Stress zu entgehen. Ich konnte ihr nur zustimmen. So verließen wir bei der nächsten Ausfahrt die Autobahn und fuhren nun wieder auf kleine Landstraßen gen Norden und zur holländischen Grenze. Bei *Poppel* (B) überquerten wir die Grenze nach den *Niederlande*. Nun fühlten wir uns wieder wohler. Warum auch immer, aber in den *Niederlanden* fuhren die LKW Fahrer wesentlich rücksichtsvoller und entspannter. Aber nun waren auch keine Autobahnstrecken mehr dabei.

Über *Tilburg* und *Utrecht* ging es auf Landstraßen weiter nach Norden in Richtung *Amsterdam*. Noch vor *Amsterdam* bogen wir nach nun Westen ab um zu unserem eigentlichen Ziel „*Zandvoort*“ zu gelangen.



REPARA-TOUREN TEIL VIII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Wie so *Zandvoort*? Diesen Nordsee-Ort, in der Nähe von *Amsterdam*, hatte ich deshalb ausgewählt, weil ich 1973, also 19 Jahre zuvor, mit meinen Freunden *Axel & Werner* und unseren Fahrräder ein paar Tage südlich von *Zandvoort* in den Dünen übernachtet haben. Mit dem Zug fuhr ich nach *Amsterdam*, verbrachten aber einen nervigen Tag auf dem Bahnhof, weil unsere Fahrräder an der deutsch-niederländischen Grenze dummerweise ausgeladen wurden. So sind wir dann am späten Nachmittag, als wir unsere „Gefährten“ wieder hatten, gleich ans Meer aufgebrochen. Daher hatten wir damals von *Amsterdam* nur den Feierabendverkehr gesehen. Diesmal wollte ich neben der *Nordsee* auch mal was



1973 Axel & am Strand bei Zandvoort



1973 Werner & Ich auf dem Weg nach Gouda

von *Amsterdam* sehen. 1973 sind wir von dort in 10 Tagen über *Gouda*, *Hertogenbosch*, *Spa*, *Luxembourg* und *Metz* wieder nach Hause geradelt. Auf den ca. 690km hatten wir nur einen Platten, weil das Reifenprofil von Werners Fahrrad bis auf das Gewebe herunter gefahren war. Also, eigentlich war das 1973 auch schon eine Art „*Repara-Tour*“ und zwar bereits schon die Dritte! Denn 1971 ging es mit dem Fahrrad in den *Pfälzer Wald* und nach *Heidelberg* (ca. 370km) und 1972 war die Umrundung des *Bodensees* mit Rückfahrt via *Schaffhausen* und *Basel* (ca. 570km) an der Reihe. Doch diese Geschichten sind bereits in einem separaten Fotoband verewigt und sollen hier in diesem Zusammenhang nicht vertieft werden.

In *Zandvoort* fanden wir keinen Campingplatz so fuhr ich in Richtung Süden den Dünen entlang und hielt nach einem Zeltplatz Ausschau. Nach wenigen Kilometern auf der Höhe von *Noordwijkerhoud* fanden wir einen. Doch wir wurden leider abgewiesen weil er angeblich schon voll belegt war. Es erinnerte uns an unsere England-Tour 3 Jahre zuvor: „*Campsite Full*“ obwohl man noch genügend Lücken sah in die unser kleines Dreimann-Zelt gepasst hätte. Man gab uns aber einen Tipp. Ein paar Kilometer weiter bei *Katwijk* da gäbe es ein „Jugendzeltplatz“ der sollte noch Kapazitäten haben. So fuhr ich die ca. 5km und tatsächlich bekamen wir auf einer freien Wiese ein Platz für unser Zelt. Nicht weit davon entfernt stand eine Art „*Jugendhaus*“, welches tagsüber als Anmeldestation und Kiosk für den täglichen Bedarf diente, Nachts aber als „*Disco*“. So was kannten wir ja schon von unserer Tour 1988 nach Südfrankreich. Am Campingplatz „*Le Cheval Blanc*“ spielte man Abend auch zu Unterhaltung der Jugend Musik der moderneren Art. Es waren tatsächlich hauptsächlich Jugendgruppen auf dem Zeltplatz. Mit unseren 34 bzw. 38 Jahren fühlten wir uns in der Umgebung bereits als *altes Eisen*. Aber man ist doch so alt wie man sich fühlt, oder nicht? In der ersten Nacht taten wir kaum ein Auge zu. Die extrem laute Musik die da von



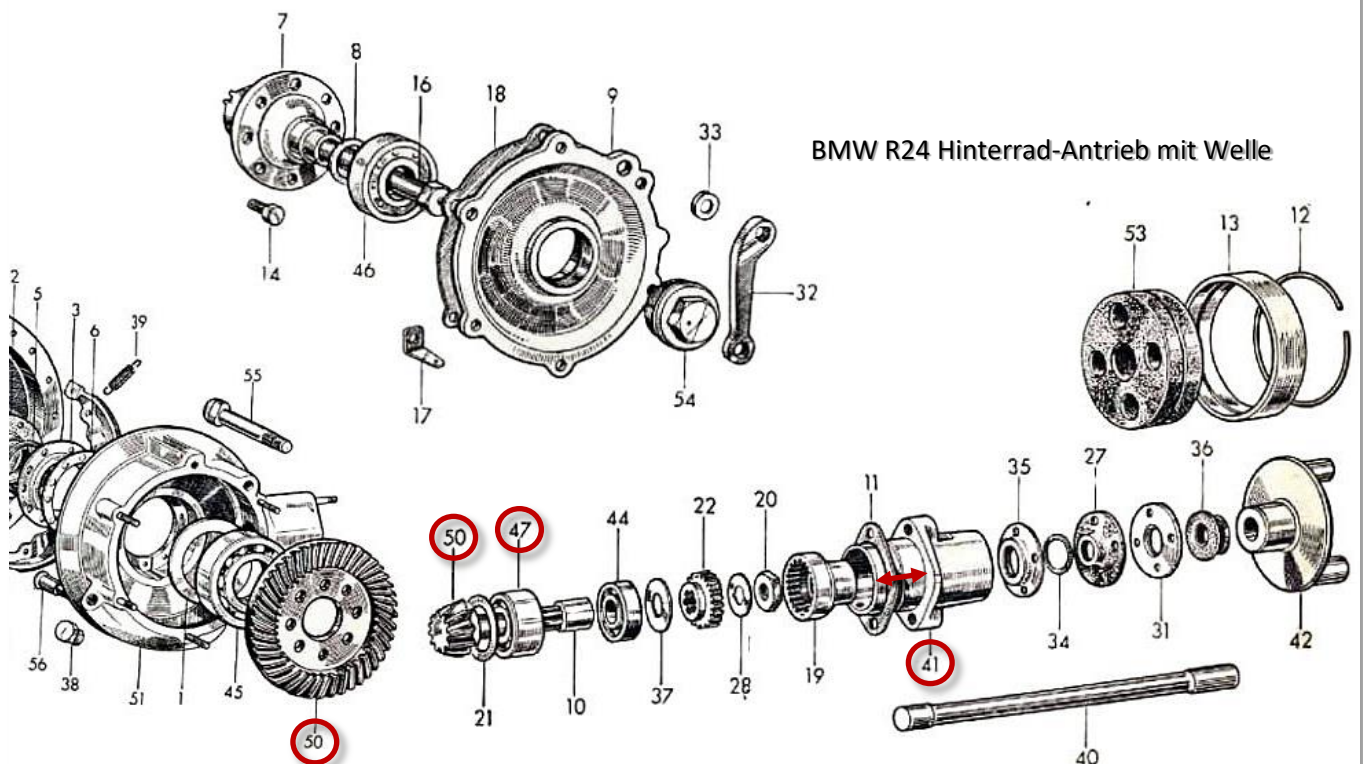
Martin Hofmann 1974 – 2023

dem Haus herüberdröhnte und das bis weit in die Früh ließen einen ruhigen Schlaf erst gar nicht zu. Erst mit der Dämmerung wurde es ruhig.

Unser Entschluss, an diesem Campingplatz keine weitere Nacht zu verbringen, stand schnell fest. Wir wollten es nun doch nochmals am gestrigen Campingplatz versuchen, da wir dort keine Nachtbeschallung erwarteten. Mit *Lisa* an der Hand und lautes Klagen über die vorherige Nacht, sowie die Erklärung, dass wir nur ein winzig kleines Zelt haben und nicht viel Platz bräuchten hat es dann doch noch geklappt. Ich denke das Versprechen, dass wir mit unseren Mopeds nicht unnötig auf dem Platz herumfahren, mussten wir auch noch abgeben.

Es war noch recht früh am Tag, daher wollten wir nun endlich unser *Sight-Seeing-Tour* nach *Amsterdam* starten um den Flair der alten Stadt und nette Lokale genießen. Leider, oder vielleicht besser gesagt „glücklicherweise“ kamen wir nicht weit. Kaum dass wir den Campingplatz verlassen hatten, blieb *Gudrun* stehen. Sie hatte äußerst hässliche Geräusche aus dem Hinterradbereich gehört und daher sofort angehalten. Der Motor lief normal, aber sobald man die BMW bewegte knirschte es überdeutlich im Hinterradgetriebe. So war die Fahrt nach dem ca. nur 25 km entfernten *Amsterdam* bereits nach nur 200 m beendet. Wir schoben die BMW zurück auf den Zeltplatz.

Ich baute den Hinterrad-Antrieb aus. Beim Ausbau der „Kardan“-Welle kamen mir schon ein paar Edelstahl-Kugeln entgegen. Die Ursache war damit schnell erkannt. Das Doppelreihen-Kugellager #3303B der Ritzel-Welle (s.u. Nr. 47) hatte es zerlegt. Einige der losen Kugeln sogar in den Antrieb gefallen. Wie gut, dass *Gudrun* da sofort reagiert hatte. Die losen Stahlkugeln hätten den gesamten Hinterrad-Antrieb beschädigen können. Bekannterweise gibt der „*Klügere*“ nach. In diesem Fall wäre das die Verzahnung des Ritzel-Kegelrads (Nr. 50) und der großen Zahnradscheibe vom Achsantrieb (Nr. 50) gewesen.



Nun war guter Rat, gefragt. Wo bekomme ich nun ein Ersatzkugellager her? Sie sind zwar genormt, aber ein Doppelreihen-Kugellager ist dann doch nicht alltäglich.

Mein erster Gang nach der Fehler-Diagnose war zur Anmeldung des Campingplatzes. Und tatsächlich halfen sie mir aus der Patsche. Sie suchten aus dem Telefonbuch einen Kugellagerhändler in der Nähe und kündigten mein Kommen an. Es war bereits Freitagnachmittag und ich beeilte mich, dass ich noch vor Büroschluss dort ankomme.

Als ich mein defektes 3303B Lager auf den Tisch legte, schüttelt man aber mit dem Kopf. So was haben sie nicht auf Lager und sie bezweifelten, dass sie es besorgen könnten ... Da stand ich nun und war zunächst recht hilflos. Was ging mir in dem Moment alles durch Kopf. Familie gestrandet in Holland! Bekomme ich da überhaupt einen Ersatz für das Lager? Und falls Ja, wie lange würde es dauern? Und wie geht es weiter, falls nicht? Dann kam von dem Händler, der meine prekäre Situation sah ein „Aber“ vielleicht kann man mit

2x #6303 Standard-Kugellager aushelfen? Sie haben identischen Innen- und Außen-Durchmesser wie mein defektes Lager, sind aber mit je 14mm Breite, zusammen etwas breiter als mein originales Doppelreihen-Kugellager welche 22 mm Breite aufwies.

In meiner Not sagte ich dass ich den Vorschlag annehme. Daraufhin erfuhr ich, dass ich kommenden am

Montag so ca. ab 10:00h die beiden 6303 Lager abholen könnte.

So fuhr ich ohne Kugellager wieder zurück zu Gudrun und Lisa, aber mit der Hoffnung, dass ich in drei Tagen die Lösung des Problems in den Händen halten würde.



Wir sind dann am Samstag zu dritt auf der NSU nochmals nach dem ca. 8km entfernten Zandvoort gefahren und haben dort an der Nordsee-Promenade Kaffee getrunken und Eis gegessen. Außerdem haben wir die riesige „Malboro“ Schachtel bestaunt, die in etwas 500m Abstand auf dem Meer schaukelte.

Der Sonntag war Strandtag. Der Zugang zum Strand lag ca. 2km entfernt und daher fuhren wir mit unseren Strandsachen im Beiwagen zu dritt zum Parkplatz, von dem aus der rechts und links eingezäunte Weg über die ca. 30m hohen Dünen zum Strand führte. Für mich auffallend war, dass die gesamten Dünen mit Stacheldraht von den Wegen abgetrennt waren und Schilder das Betreten der Dünen abseits der Wege verboten. 1973 gab es diese



Ohren Qualle

Einschränkung noch nicht. Damals hatten wir unsere Schlafsäcke direkt in dem Dünen sand ausgebreitet.

Wir verbrachten mehrere Stunden am Strand Lisa war anfangs noch mutig. Auch die paar Ohren-Quallen die farblose Gelee-Fladen am Strand herumlagen störten sie nicht. Sie stieg tapfer in das kalte Nordseewasser. Aber als sie die ersten Quallen im Wasser um Ihre Beine schwimmen gesehen hatte, da war es mit der Toleranz vorbei. Von nun an mied sie die Nordsee, wie der Teufel das Weihwasser. Uns war das Wasser



REPARA-TOUREN TEIL VIII



Martin Hofmann 1974 – 2023

eh zu kalt und so tat ich was alle deutschen Nordsee-Urlauber machen, ich baute mit *Lisa* eine Sandburg.

Als wir am frühen Nachmittag vom Strand wieder auf den Parkplatz hinter den Dünen gingen, kam uns ein recht großer Vater mit seinem ca. 12 jährigen Sohn entgegen. Kaum dass die Beiden an vorbei bei waren, hörte ich hinter mir „Martin?“ rufen. Ich drehte mich um und stellte fest, dass der Mann grinste und sich richtig freute, dass er mit seiner Vermutung lag. Nur Meinereiner wunderte sich, wieso der Fremde meinen Namen und anscheinend auch mich als Person kannte. Die offensichtlichen Fragezeichen in meinen Augen veranlassten ihn mir auf die Sprünge zu helfen. Er war einer unserer holländischen Arbeitskollegen. Ca. 1 Jahr zuvor hatte er bei einem *Bruker* HPLC-Installation in der Nähe von *Brüssel* unterstützt. Da ich aber schon mein Leben lang Schwierigkeiten habe, dass ich Personen, außerhalb der mir bekannten Umgebung kaum wiedererkenne, passieren solche Situationen immer mal wieder. Nach einem kurzen freundlichen Plausch und dem Versprechen uns bald bei *Bruker* in *Rheinstetten* zu treffen verabschiedeten wir uns. Zu dem Treffen in unserer Firma kam es final dann doch nicht mehr, da er ½ Jahr später *Bruker Holland* verlassen hatte.

Am folgenden Montag fuhr ich mit der *NSU* zu dem Kugellager-Fritzen und holte mir die beiden bestellten Lager ab. Zurück auf dem Campingplatz macht ich mich gleich an den Einbau. Die Ernüchterung folgte schnell. Beim Montieren der Schutzglocke (41) stellt sich heraus, dass ich sie nicht bis zum Anschlage einschieben konnte. Da die beiden Ersatzlager nun nominell 4mm stärker waren, als das originale Doppelrollen-Lager, blieb am Zusammenschluss ein mehre Millimeter breiter Spalt, den man unmöglich abdichten konnte. So ein Mist! Da blieb mir nichts anderes übrig, als das Ende der Schutzglocke mit meiner Metallbügelsäge um die 4mm zu kürzen. Was mich ursprünglich bewog, zu meinem Werkzeugsatz eine Metallbügelsäge zuzufügen, weiß ich nicht mehr, aber diese Entscheidung hatte mir nun sehr geholfen.

Mit der verkürzten Schutzglocke konnte ich den Antrieb wieder korrekt zusammenbauen. Die Probefahrt verlief ebenfalls erfolgreich. Allerdings war uns nun die Lust auf Amsterdam vergangen. Froh dass die *BMW* wieder einsatzbereit war, beschlossen wir uns am nächsten Tag wieder auf den Heimweg zu machen. Diesmal wollten wir Belgien meiden und wählten daher eine östlichere Route um bei Aachen die Grenze zu überqueren.

Zunächst ging es Richtung *Gouda* und dann weiter nach *s’Hertogenbosch*. Irgendwie kam mir die Gegend bei *Gouda* noch bekannt vor, auch wenn es schon fast 20Jahre her war, als wir drei, *Axel*, *Werner* & ich, dort mit dem Fahrrad unterwegs waren. Die gesamte Zeit hielt ich Ausschau nach bekannten Punkten. Kurz nach *Gouda* auf der Straße nach *Stolwijk*, da ist es dann passiert. Es war wie ein „**Flash**“! Links neben der Straße, hinter einem größeren Graben und Radweg, war eine Brücke die über eine kleinen Kanal zu einem Bauernhof führte. Ich fuhr in Gedanken





REPARA-TOUREN TEIL VIII



Martin Hofmann 1974 – 2023

über das Gesehene noch ca. 200 – 300 Meter weiter, bis ich anhielt und *Gudrun* erklärte was iwas mir da gerade passiert ist: „*Das war eindeutig der Bauernhof von Henk Oudens und seiner Frau, wo wir 1973 unsere Hängematten auf gehängt hatten. Ich möchte aber sicher gehen und nachfragen*“ So drehten wir um und fuhren auf den Hof. Die drei Bäume die damals für unsere Hängematten im perfekten Dreieck mit ca. 3m Abstand standen nd der Grund waren zu fragen ob wir sie nutzen könnten, die gab es zwar nicht mehr, aber alles andere sah noch so aus wie ich es in Erinnerung hatte.

Mit *Lisa* an der Hand ging ich zur Haustür und tatsächlich, da stand „H. OUDENES“ an der Klingel. Frau *Oudenes* öffnete die Tür und schaute recht unsicher auf mich und *Lisa*. Ich versuchte ihr zu erklären, dass ich mit zwei Freunden, *Fietse & Hangmats* vor 19 Jahren bei ihnen auf dem Hof übernachtet hatten. Leider verstand sie bis auf *Fietse & Hangmats* so gut wie nichts. Auch der Versuch mit Englisch brachte uns nicht weiter. Da rief sie jemanden im Haus und ihre 18 Jahre alte Tochter kam an die Tür. Sie konnte Englisch und auch etwas Deutsch und hat ihrer Mutter nun als Übersetzer fungiert. Schnell hellte sich das zuvor noch recht kritische Gesicht von Frau *Oudenes* auf, als sie verstand wer ich bin und warum ich bei ihr geklingelt habe. Sie erzählte uns, dass ein Jahr nach uns nochmals

Bei Familie Oudenes



drei Jungen aus Köln bei ihnen wegen Übernachtung angefragt hätten. Es seien 16-17 jährige Fußballer gewesen. Ob das so stimmte, oder ob sie unseren 2 tägigen Aufenthalt 1973 damit meinte, war mir nicht klar. Aber das war ja auch egal. Sie rief nach ihrem Mann *Henk*. Auch er konnte sich noch an die drei „*Buben*“ erinnern. Die Tochter plante nach der Schule in Heidelberg zu studieren. Natürlich luden wir sie ein uns besuchen zu kommen. Dazu wurden nun die Adressen getauscht. Aber wie bei so spontanen Treffen üblich, hat sie sich nie bei uns gemeldet. Leider ☹

Lisa hatte nebenan noch ein zutrauliches Pferd entdeckt, welches für sie natürlich interessanter war, als das Gespräch der Erwachsenen. Nach gut einer Stunde wurde noch ein Familienfoto gemacht. *Henk* und seine Frau haben sich dafür extra noch umgezogen.



Danach ging es weiter. Ca. 10 km Kilometer später überquerten bei *Bergam-*





REPARA-TOUREN TEIL VIII



Martin Hofmann 1974 – 2023

bacht mit einer Fähre den *Waal (Nebenarm des Rheins)*. Das Übersetzen kostete uns erneut etwas unsere Fahrzeit. Aber nicht nur aus Zeitgründen, sondern auch aus Einfachheit den Weg über den *Rhein* und zur Grenze bei *Aachen* zu finden, nahmen wir noch vor *s-Hertogenbosch* die Autobahn. Das Autobahnfahren in Holland war wesentlich entspannter als in *Belgien*. Aber trotzdem freuten wir uns auf die Landstraßen in *Deutschland*.

An dem Autobahnkreuz bei *Geelen*, wo der Abzweig nach *Aachen* abgeht, stand auf der Auffahrt zur A76 ein Motorradfahrer. Er hatte offensichtlich eine Panne. So hielten wir natürlich auf den Seitenstreifen an und fragten ob wir helfen könnten. Ich weiß zwar nicht mehr was sein Problem war, aber dass er unser Angebot dankend ablehnte, daran kann ich mich noch erinnern. Wahrscheinlich war es nichts Kritisches. Am späten Nachmittag erreichten wir die Grenze nach Deutschland. Für einen Besuch von *Aachen* war es nun zu spät, da wir ja noch einen Platz für unser Zelt suchen mussten.. Wir studierten beim Grenzübertritt die Karte und beschlossen auf der A4 und A44 um *Aachen* herumzufahren, um dann auf der B258 die ca. 20km nach *Monschau* zu fahren. Dort war auf unserer Straßenkarte ein Zelt-Symbol zu sehen. Hoffentlich haben die noch ein freies Plätzchen für uns.

Auf halber Strecke, ca. 10km vor *Monschau* wurde meine *NSU* plötzlich laut. Nicht dass es besorgniserregend gewesen wäre. Der neue Ton war eher etwas sonorer und knatternder. Ein kurzer Blick in Richtung Auspuff genügte. Die hintere Aufhängung am Dämpfer war eingerissen, so dass die Abgase ein weiteres Schlupfloch hatten. Na, bis zum Zeltplatz sollte die Lasche noch halten. Ca. 1.5 km hinter *Monschau* bekamen wir auf dem *Campingplatz Perlenau* ohne Probleme einen Platz um unser Zelt aufzubauen.

Am nächsten Tag fixierte ich den Dämpfer mit etwas Draht am Rahmen. Der Riss hatte sich durch die permanenten Vibrationen bereits deutlich vergrößert. Was auf den letzten paar



Monschau - Idylle

Kilometern auch schon deutlich zu hören war. Der Ton wurde immer lauter und sonorer. So abgesichert konnte der Auspuff sich zumindest nicht selbständig machen, auch wenn die Befestigungsglasche komplett abreißen sollte.

Am Nachmittag gingen wir zu Fuß in das pittoreske historische *Monschau*. Wir aßen dort zu Abend und planten die Strecke nach Hause. Die verblieben 330km sollten wir in 7h schaffen, sofern nicht unvorhergesehenes passieren sollte.

Wir kamen früh los. Unser erste Fernziel war *Kaiserlautern* und von nach *Neustadt* und entlang des *Pfälzerwalds* nach *Landau*. Für die letzten 60km bis *Rheinstetten* gönnten wir uns die relative neue Autobahn A65. So haben wir es mit ein-zwei Pausen in ca. 8h geschafft und waren so gegen 16:30 Zuhause. Die Lasche war nun tatsächlich komplett ausgerissen, aber mein Hilfskonstrukt mit dem Draht hatte den Dämpfer in Position gehalten.

Das Anschweißen der Lasche erwies als etwas schwierig, weil das relative dünne Dämpferblech mit der massiven Lasche unterschiedliche Wärmeverteilung hatte. Man musste höllisch aufpassen, damit man mit dem Schweißgerät kein Loch in dem Dämpfer brennt. Ich weiß nicht mehr wer der Fachmann war, aber er hat es prima hinbekommen.

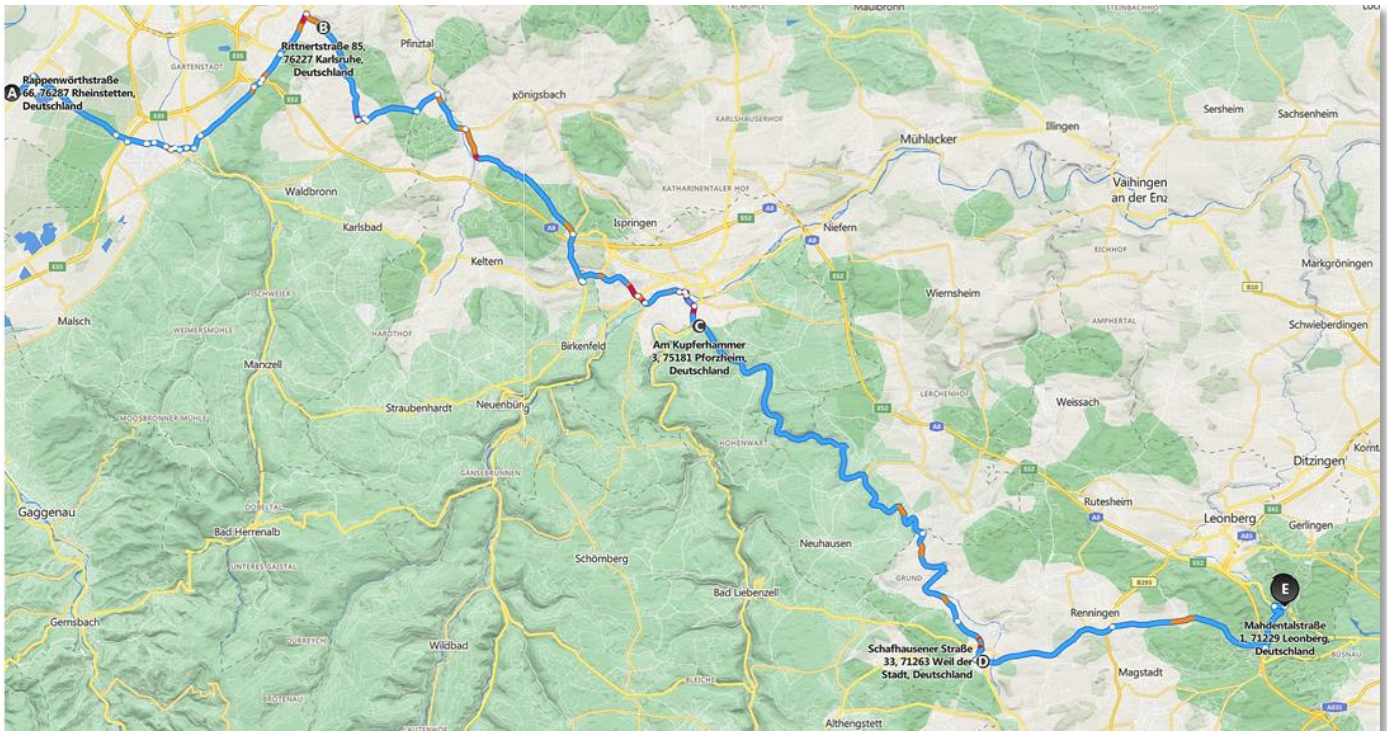


Martin Hofmann 1974 – 2023

Gespanntreffen beim AMSC Leonberg 1992 ca. 180km



Durch Anzeigen in „Motorrad Classic“ bekam ich Kenntnis von einem Motorradtreffen für Gespanne auf dem *Solitude* Gelände bei Leonberg. Anfangs war das Treffen Anfang November. Später hat man es einen Monat vorgezogen und es am 2. Wochenende im Oktober stattfinden lassen. Dieser Termin kollidierte aber mit der *Veterama* in *Mannheim*. Das war wohl auch der Grund, dass ich nach drei Treffen nicht mehr teilgenommen habe, weil mir der Besuch auf der *Veterama* mit all seinen Facetten wichtiger war. Oft bekamen wir auch Besuch von unseren Freunden aus *Bayern*, die extra wegen der *Veterama* angereist waren und bei uns übernachteten.



Anfang **November 1992**, nun schon mit dem neuen *Harso* Beiwagen war es das erste Mal, dass ich nach *Leonberg* auf das Gespanne-Treffen gefahren bin. *Norbert*, ein Klassenkamerad von *Steffi*, wollte bei mir im Beiwagen mitfahren. *Norbert* gerade mal 17 Jahre alt, restaurierte damals ein englisches Motorrad. Ich meine es war eine *Norton* aus den *1950ern*. Als Gegenleistung, für den Mitfahrerservice, haben wir vereinbart, dass ich nach seiner Restaurierung auch mal eine kleine Runde mit seiner restaurierten Maschine drehen darf. Leider haben wir uns, nach seinem Abitur, aus den Augen verloren, so dass ich die Fahrt auf seinem „*Engländer*“ leider nicht genießen konnte. Obwohl - einmal, ca. 3-4 Jahre nach dem 92er Treffen, haben wir uns zufällig bei einem Autosattler in *Ettlingen* getroffen. *Norbert* machte dort eine Sattler-Lehre. Aber seine *Norton* war zu dem Zeitpunkt leider immer noch nicht einsatzbereit.



REPARA-TOUREN TEIL VIII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Das Wetter war für die Jahreszeit noch recht passable. Zumindest schien nun, nach ein paar Regentagen, die Sonne wieder und zudem war es nicht zu kalt. Ich wählte für die Anfahrt eine meiner Lieblingsstrecken – das *Würmtal* zwischen *Pforzheim* und *Weil der Stadt*. Wenig Verkehr und 28 km eine Kurve an der anderen. Mit dem Gespann und dem Gewicht meines Beifahrers im Seitenwagen, machte das so richtig Spaß, speziell wenn dann auch noch das Wetter mitspielt.



Über *Remchingen* und *Warmbronn* sind wir zum s.g. *Glems-Dreieck* gefahren. Was uns da auf der Wiese, gegenüber dem Start/Ziel Gebäude der ehemaligen *Solitude*-Rennstrecke, erwartete war unbeschreiblich. Motorräder und Seitenwagen jeglicher Bauart. Wir suchten uns einen geeigneten Platz für unser Zelt. Die Wiese war zwar noch gut befahrbar, aber durch den Regen der vergangenen Tage doch schon etwas grenzwertig. Nach dem Zeltaufbau haben wir uns angemeldet und all die Gespanne bewundert. Und was es da alles zu sehen gab:



moderne s BMW Gespann



Cambridge Seitenwagen



Seitenwagen mit Hundehütte



Marienkäfer Design



REPARA-TOUREN TEIL VIII



Martin Hofmann 1974 – 2023



Yamaha FJ mit Comete Seitenwagen



MotoGuzzi - Pendelgespann



BMW R75 mit Anhänger



MZ mit Seitenwagen aus „Starfighter“-Tanks



Norbert bestaunt ein Münch-Mammut-Gespann

Angefangen von klassischen Beiwagen für BMW, MZ und Co., der originale von Harley, über moderne schnittige „Fludern“, bunt lackiert im Marienkäfer Design, bis hin zu einem Moto Guzzi Pendelgespann. Es war nahezu alles vorhanden was der Markt anbot. Auffallend waren aber auch Eigenbauten, wie die aus „Starfighter F104“ Tanks gefertigten Seitenwagen an zwei MZs. Genauso Interessant war der Seitenwagen mit integrierter Hundehütte, oder das BMW R75 Gespann mit Anhänger.



REPARA-TOUREN TEIL VIII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Der Besitzer des Pendelgespanns erzählte von den Vorzügen und Nachteilen der Konstruktion. Er meinte Kurven fahren ist damit viel einfacher und eigentlich wie beim Solo fahren, Er meinte Kurven seien nun sogar etwas schneller zu durchfahren. Aber an der Ampel muss man aufpassen! So sei es ihm anfangs passiert, dass er aus alter Gewohnheit bei Rot stehen geblieben ist, aber die Füße weiterhin auf den Fußrastern behielt. Er hatte schlicht vergessen, dass er nun ein Pendelgespann fährt. So kam es, dass sich die Guzzi in Richtung Beiwagen neigte und seinen rechten Fuß einklemmte. Er war so hilflos wie ein Käfer auf dem Rücken. Wartende Autofahrer mussten ihn aus der Klemme Befreien in dem sie die die Guzzi wieder aufzurichteten.



Die meisten Anwesenden waren aber nur Tages-Besucher die am späteren Nachmittag wieder verschwunden waren. Es wurde schon früh dunkel. Im Zelt des AMSC Leonberg gab es Getränke und Essen. Danach ging es ans Lagerfeuer zu Öl- & Benzin-Gesprächen.



In der Nacht hat es dann aber wieder angefangen zu regnen, so dass der wolkenverhangene Himmel zu einem frühen Aufbruch drängte. Die Wiese sah nach dieser nächtlichen Dusche und nachdem die ersten Gäste schon aufgebrochen waren, entsprechend aufgeweicht aus. Überall Pfützen und tiefe matschige Spurrillen, die sich in Richtung Ausgang vereinigten. Wir beeilten uns nun ebenfalls das Zelt abzubauen und aufzubrechen, bevor die Wiese völlig un-

fahrbar werden würde. Auf das Trocknen des Überzelts mussten wir verzichten, da es schon wieder anfang leicht zu nieseln. Die Temperatur war zwar nicht frostig, aber bei der Feuchtigkeit empfindet man auch höhere einstellige Werte als äußerst unangenehm. Erinnerungen an die 1te Januar-Tour, mit *Gudrun* bei ca. 2°C übers Sudelfeld nach Erding ca. 10 Jahre zuvor, wurden wach.

Wir fuhren die gleiche Strecke zurück, welche wir gekommen waren. Das kurvenreiche *Würmtal* konnte keiner von uns beiden genießen. Uns war klamm und kalt. In *Pforzheim* musste ich tanken. Den kurzen Aufenthalt wollte nutzen meine, inzwischen klitschnassen, Lederhandschuhe etwas aufzuwärmen. Dazu legte ich sie auf den warmen Zylinderkopf meiner *NSU*, während ich den Tank füllte und bezahlte. *Norbert* blieb derweil im Beiwagen sitzen. Er war eh zu steif, um sich für die paar Minuten aus dem Boot zu quälen. Die Überraschung kam, als wieder in meine aufgewärmten Handschuhe schlüpfen wollte. Ja, sie



Martin Hofmann 1974 – 2023

waren schon schön warm, aber an jeweils zwei Fingern war das nasse Leder der beiden Handschuhe so sehr zusammen geschrumpft, dass es für mich unmöglich war, sie mit meinen Finger wieder auszuweiten! So hatte ich innerhalb von weniger als fünf Minuten meine guten ledernen Handschuhe ruiniert. Zum Glück hatte ich noch ein Paar im Ersatz. Dazu musste nun aber *Norbert* doch aus dem Seitenwagen schälen, damit ich an den Gepäckraum hinter seinem Sitz heran kam. Die dünneren Ersatz-Handschuhe waren zwar eher was für wärmere Tage, aber zumindest waren sie aktuell noch trocken und meine Finger passten in die all die dafür vorgesehen Bereiche.



Zuhause angekommen war es wie jedes Mal nach so einer Tour. Kaum war man wieder aufgewärmt Zuhause, waren all die kleinen Leiden vergessen. Natürlich wollte ich nächstes Jahr wieder dabei sein. Das war doch gar keine Frage.

Gespanntreffen beim AMSC Leonberg 1993 ca. 180km

Dieses Jahr wollte *Lisa* mitfahren. Mama erlaubt es unter der Voraussetzung, dass ich vorsichtig fahre und dass der Regen aufhört. Wir, das heißt *Lisa* und ich, hatten Glück und am Reisetag war keine Regen angesagt. Über das Wochenende sollte sogar noch die Sonne rauskommen. Und so fuhren wir positiv gestimmt los. Ich wählte die bewährte (Lieblings-) Strecke durch das *Würmtal*.

Die 2h Tour verlief reibungslos. Ein „kleineres“ Problem ergab sich erst bei der Ankunft auf *Glemsecker-Gelände*. Die tagelangen Regenfälle vor dem Treffen, hatten die Wiese schon so tief aufgeweicht, dass es schwierig werden könnte für sein Zelt einen weniger matschigen Platz zu finden und dann auch noch mit dem „Moped“ dort hinzukommen. Eine geeignete Stelle,



von dem Veranstalter mit etwas Stroh notdürftig trockengelegt, haben wir in ca. 30m Entfernung gesehen ... und ja, es war nicht so einfach mit dem Gespann dort hin zu kommen. Es war fast wie bei einer festgefahrener Schneedecke, oder eher noch, wie bei Glatteis!



REPARA-TOUREN TEIL VIII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Nach wenigen Metern Rutschpartie bat ich *Lisa* aus dem Beiwagen auszusteigen und mein Vorwärtskommen mit Schieben zu unterstützen. *Lisa* war mit Begeisterung dabei. Mit gemeinsamen Kräften, d.h. die nominellen 14PS meiner *NSU* und *Lisas* Schubkraft, hatten wir die Stelle erreicht, an der wir unser Zelt aufstellen wollten.



Das Aufstellen des Zelts ging noch einigermaßen gut, auch wenn die Stiefel durch den daran kleben Matsch immer schwerer wurden. Schwieriger wurde es dann die klebrige Erde nicht ins Zelt zu tragen. Das bisschen Stroh vor der Hütte war nur eine dürftige Hilfe und ist mit der Zeit ebenfalls durchgeweicht. Glücklicherweise waren am Eingang weitere Strohballe auf gestapelt, bei denen man sich bei Bedarf bedienen konnte. Den ganzen Nachmittag kamen weitere Gespanne eingetrudelt. Nach wenigen Stunden war von der ursprünglichen Wiese nichts mehr zu erkennen.

So wurde jeder Gang zum Versorgungszelt, bzw. auf die Toilette, zu einem kleinen Abenteuer mit Verrenkungen am Zelteingang, damit wir unseren Schlafbereich möglichst nicht mit dem Matsch kontaminieren. Den Abend verbrachten *Lisa* und ich im Versorgungszelt. Es war beheizt, es gab warmes Essen und man konnte trockenen Fußes an Tischen sitzen.

Wir sind aber schon früh schlafen gegangen, da weder die Temperaturen noch die Bodenverhältnisse für einen Aufenthalt am Lagerfeuer geeignet waren. ...und die üblichen „Benzingespräche“ waren auch noch nichts für *Lisa*.



REPARA-TOUREN TEIL VIII



Martin Hofmann 1974 – 2023

Der Morgen war wieder trübe und Wolkenverhangen. Wir haben noch notdürftig, klamm und schmutzig, im Gemeinschaftszelt gefrühstückt und einen baldigen Aufbruch nach Hause beschlossen. Der Abbau des Zelttes ging natürlich nicht ohne Matsch-Spuren von sich.

So fuhren wir schmuddelig wie wir waren wieder nach Hause. Bei Berghausen, 20km vor dem ersehnten aufwärmenden Bad, musste ich nochmals kurz anhalten, denn *Lisa* musste so dringend pinkeln, dass sie die ca. 1/2h bis nach Hause nicht mehr ausgehalten hätte. So eingepackt, wie *Lisa* war, war das ein etwas aufwendiger Akt, bis sie sich von Handschuhen, Helm, Jacke, Pullover, Ski-Überhose und was sonst noch befreit hatte. Aber was blieb Ihr anderes übrig?

Zuhause, wurden wir aber nicht wie Helden begrüßt, die ein Abenteuer besonderer Art gemeistert hatten, sondern eher wie auswärtsige Spinner, die nicht sofort umgedreht sind, als man den Zustand des Geländes gesehen hatten. Gut, eigentlich war der Spinner nur auf mich gemünzt, und *Lisa* war das bedauernswerte Opfer. Doch *Lisa* verteidigte unser Entscheidung mit ihren begeisterten Erzählungen, wie tief der Matsch war und dass sie geholfen hatte die *NSU* auf den Zeltplatz zu schieben, und generell wie toll die beiden Tage waren. Sie wollte im nächsten Jahr unbedingt wieder dabei sein.

Das Matschtreffen im November 1993 hatte es sogar in die Zeitschrift „*Bikers-Live*“ geschafft. Aber nicht nur das Treffen und seine Teilnehmer wurden lobend erwähnt, sondern auch meine *NSU* hatte dem Redakteur angetan, so dass sie in dem Bericht mit Bild verehrt wurde.

Auf den folgenden zwei Seiten ist die Kopie des Berichts abgebildet:



Lisa hat es offensichtlich gefallen

Bericht: Gespanntreffen Leonberg 1993 (Bikers Live! Ausg. 01/02-1994)

Szene

Leather Weather

Der November ist ins Land gezogen, und auf der Strasse wird es für uns langsam richtig glitschig. Wer jetzt noch nach autofreien Bikertreffen Ausschau hält, muß sich schon gut umhören.

Jedenfalls fand am ersten Novemberwochenende zum siebten Mal das Gespanntreffen des AMSC-Leonberg statt. Am Rande der ehemaligen Rennstrecke Solitude wurde traditionell eine Viehweide für Camping und Party angemietet. Für mich war das eine willkommene Gelegenheit, um einmal Kontakte wegen meines alten Felber-Bootes zu knüpfen. Obwohl der Himmel während des gesammten Wochenendes seine Schleusen geöffnet hatte, kann man nicht behaupten, das Treffen fände immer im strömenden Regen statt. Nein, nicht immer...! Umso erstaunlicher ist, daß sich kaum jemand ernsthaft darüber geärgert hat.



Gelände-Gespann Wasp/XS-650 und „Staubsauger“ Herkules Wankel

»Bei dem Wetter kann man wenigstens geil driften«

Die Gespannfahrer sind halt schon ein besonderes Völkchen. Wo für viele Solomaschinen die Saison jetzt endgültig ausklingt, fängt für sie der Spass erst so richtig an. „Wenn’s glatt ist, kann man geil driften“ und „Ab minus zehn Grad ist es wenigstens nicht mehr so verdammt warm im Thermoboy“ – solche Aussagen vermitteln am ehesten die Einstellung der Allwetterbiker am abendlichen Lagerfeuer. Ein Engländer bemerkt noch lapidar: „Sei zufrieden, es könnte ja auch hageln!“ Weit über hundert Gespanne belagern in der Dämmerung das Gelände und immer tiefer arbeiten sich die Neuankommlinge mit ihren Maschinen durch den Morast.



REPARA-TOUREN TEIL VIII



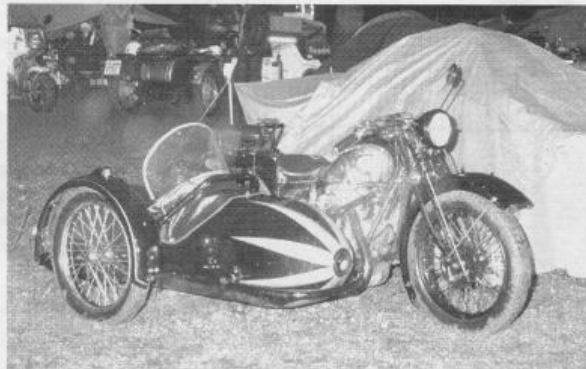
Martin Hofmann 1974 – 2023



Wie das Wetter war, ist auf dieser Aufnahme unverkennbar

Die umherstehenden Mopets lassen ziemlich gut auf die unterschiedlichen Charaktere ihrer Fahrer schliessen. Ob Vorkriegs-NSU, Hoffmann Gouverneur oder futuristische Ufos im Bananen-Design - auch vor den wildesten Umbauten haben ihre Besitzer nicht haltgemacht. Und überhaupt, wer zuhause in der warmen Werkstatt gerade vom XS 650-Chopper träumt, der sollte sich langsam beeilen, solange man noch günstig an Aufbaufahrzeuge herankommt - ob EML, SR 500 oder die XS, Jammy-Gespanne stehen hoch im Kurs. Allein von der 650er war ein halbes Dutzend verschiedenster Eigenbau-Konstruktionen unterwegs. Geile Optik, satter Sound und reichlich Power reizen die Gespannbauer immer mehr!

Alter schützt vor Fahren nicht, also warum nicht mit dieser NSU ...



Inzwischen knurrt mein Magen und ich tiefe Richtung Wirtszelt. Das bietet gerade mal Platz für 50 Personen, was für reichlich Bewegung sorgt, weil die meisten Leute eh' nur Nachschub für's grosse Lagerfeuer holen. Das Feuer selbst wird ständig mit frischen Paletten gefüttert, während Glühwein und Bierseeligkeit für eine lustige Atmosphäre sorgen. Es regnet zwar immer noch in Strömen, aber das macht inzwischen wirklich nichts mehr aus. Um das Feuer sind reichlich Strohhallen verstreut, so daß wir langsam wieder festen Boden unter den Füßen bekommen. Bei der Stimmung ist es dann auch ziemlich spät geworden.



... oder doch lieber futuristische Ufo-Banane?

Hippi

Gespanntreffen beim AMSC Leonberg 1994 ca. 50 km

Im folgenden Jahr hatte *Lisa* uns überredet die Fahrt zu dem Treffen zusammen mit ihrer Freundin *Sofie* zu machen. Das Wetter war in Tagen zuvor trocken gewesen, so dass diesmal keine Schlammschlacht zu befürchten war. An dem besagten Wochenende schien



Lisa testet ihre neue Motorrad-Kluft - Passt !

sogar die Sonne und somit war es auch nicht zu kalt. Wir packten nur das Nötigste für eine Übernachtung zusammen und verstauten alles in dem großen Koffer den ich vor Jahren von *Joe* geschenkt bekommen habe. Der Koffer wurde auf den Gepäckträger des Beiwagens geschnallt und die restlichen Klamotten im Fußraum bzw. im Tankrucksack untergebracht. Man sollte nicht glauben was man auf einem Motorrad mit Seitenwagen alles transportieren kann, gell? *Sofie* saß im Beiwagen und *Lisa* hinter mir auf dem Sozius.

Bis *Kleinsteinbach* lief alles normal. Doch kurz vor *Singen (Pfinzta)*, gerade mal 25 km von *Rheinstetten*, leuchtete die Ladekontroll-Leuchte meiner *NSU* auf! Mal wieder!

1994 war die Zeit in der ich selten weiter als 100 – 200 km kam, ohne dass meine *Bosch B-145 LS* Lichtmaschine mit irgendeinem Fehler streikte. Da ich auch diesmal nicht genau wusste was zu dem

Ausfall der Stromerzeugung geführt hatte, und ich keinerlei Lust verspürte mit den beiden 10 jährigen Mädels Anfang November am Straßenrand Reparaturen durchzuführen, die dann ggf. doch nicht zum Erfolg führten, habe ich mich bei den Beiden entschuldigt und klar gemacht, dass ich unter diesen widrigen Umständen leider nicht nach Leonberg auf das Treffen fahren kann. So sind wir umgedreht und waren Nach ca. 1,5h wieder Zuhause in Rheinstetten. *Lisa* & *Sofie* nahmen es leichter als ich befürchtete. Statt Camping gab es für die Mädels dann eine gemeinsame Übernachtung in *Lisa* Zimmer und das war offensichtlich ein guter Ersatz.

Im folgenden Jahr war *Lisa* bereits 11,5 Jahre alt und hatte inzwischen andere Interessen, als mit Papa Anfang November mit dem Motorrad auf Treffen zu fahren.

Gespanntreffen beim AMSC Leonberg 1995 ca. 180km

So kam es, dass *Gudrun* 1995 sich bereit erklärte mit mir nach *Leonberg* zu fahren, aber nur, wenn wir am selben Tag wieder zurück fahren würden. Im kalten Zelt übernachteten wollte sie nicht. Als Erinnerung an dieses Treffen bleibt mir aber nur die Jahresplakette „1995“ da ich offensichtlich keine Bilder als Gedankenstütze gemacht habe. Aber vielleicht waren wir ja auch mit dem Auto dort?



Martin Hofmann 1974 – 2023

Gespanntreffen beim AMSC Leonberg 2004 ca. 180km

9 Jahre später, im Oktober 2004 wagten *Gudrun* und ich nochmals eine Tagestour, zu dem Gespann-Treffen an der ehemaligen *Solitude*-Rennstrecke. *Gudrun* fuhr mit ihrer *BMW R24* und ich mit meinem *NSU* Gespann. Das Wetter war perfekt. Wir hatten Altweiber-Sommer mit ca.25°C und strahlender Sonnenschein. Die Maschinen liefen perfekt und machten uns dieses Mal keinerlei Probleme. Trotz des super Wetters waren es nur relativ wenige Teilnehmer, aber dafür waren ein paar ausgesuchte Raritäten dabei. Neben einigen bemerkenswerten Oldtimern wie z.B. Imme und Nimbus, gab es wieder eine diverse Auswahl an verschiedenen Gespannen. Ein- und Doppelsitzer, uralte und moderne Seitenwagen, alles

war vertreten. Aber der große Hingucker auf diesem Treffen war das 4 Zylinder Vorkriegsmotorrad „Hess“ mit Beiwagen. Unterlagen dazu habe ich leider nicht gefunden, daher weiß ich nicht, ob dieses Modell eine perfekte Restauration, oder ein sehr gelungenes Replika neueren Datums ist.



Revolutionäre IMME



4 Zylinder Nimbus mit Flachstahl-Rahmen



Harley-Davidson Gespann aus den 1920ern





REPARA-TOUREN TEIL VIII



Martin Hofmann 1974 – 2023



Leider war das Treffen begleitet von dem infernalischen Lärm der von der benachbarten Go-Cart-Rennstrecke herüberdröhnte. Dort wurde der Kurs offensichtlich für Rennmotorräder missbraucht, die alle keinen Dämpfer hatten.

Nach kurzer Zeit war uns der permanente laute Geräuschpegel so lästig, dass wir uns gerne wieder auf den ca. 90 km langen Heimweg machten.



Seither haben wir das Treffen, welches inzwischen nur noch unregelmäßig alle 3-4 Jahre stattfindet, nicht mehr besucht.