

# Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Ausgabe 1 / 2016



- Enfield á la carte
- IGG-Treffen
- Anhänger mit 60
- Schraubertipps
- EGT-Impressionen
- und vieles mehr...

# In dieser Ausgabe:

Editorial	2
IGG Treffen im Wechsel der Jahreszeiten	3
Enfield á la carte	5
Das Anhängertreffen am Falltorhaus	9
Impressionen vom EGT 2015	11
Hambacher Fest 2016	12
Motorradfreundliche Stadt gesucht	13
Immer schön langsam	14
Burgen-Schlösse-Tour	16
Martins Schrauberseiten	18
Termine	20



## Impressum

Herausgeber:  
IG Gespannfahrer e.V.  
Schalkwiesenweg 53, 50488 Frankfurt

Redaktion:  
Ralph Hutwelker  
Martin Köpper  
Christina Lüders  
Carsten Wolters

Telefon: 069/769890  
redaktion@iggespannfahrer.de  
Layout u. Gestaltung: Carsten Wolters  
Auflage 250

Druck:  
Marli GmbH  
Gemeinnütziges Unternehmen  
für Menschen mit Behinderungen  
Carl-Gauß-Str. 13-15  
23562 Lübeck

## Editorial



Ein weiterer Elefantentreiber liegt euch nun endlich vor, obwohl keiner mehr - angesichts der begrenzten

Möglichkeiten und Ressourcen einer Hobby-Redaktion - so recht an das Gelingen glauben wollte. Allen Widrigkeiten zum Trotz haben wir uns große Mühe gegeben und einen Strauß an verschiedenen Themen rund um das Dreirad zusammengestellt.

Ich hoffe, dass wir mit dem Mix eine gute Entscheidung getroffen haben und ein interessanter Elefantentreiber entstanden ist.

Einen Schwerpunkt haben wir in der vorliegenden Ausgabe dem Thema Gespann mit Anhänger gewidmet. Ausgangspunkt war die

abschließende Ablehnung eines Petitionsbegehrens durch das Verkehrsministerium. Die Begründung zeigt, dass eine erneute Befassung in nächster Zeit nicht mehr ansteht und jedes weitere Bemühen mittels einer Petition vermutlich dem Anliegen wenig förderlich ist. Wir werden mit Sicherheit andere Wege finden müssen um an unser Ziel zu kommen. Manchmal ist es mitunter hilfreich weniger offensichtlich eine Sache voran zu treiben. Durch den Dienstboteneingang geht es schließlich auch, es muss nicht immer die Eingangshalle sein.

Zudem können wir euch passend dazu wieder einen wunderbaren Beitrag von Erich Krieger über das letztjährige Hängertreffen am Falltorhaus präsentieren.

Außerdem erhaltet ihr ein paar Impressionen von der Schlösser und Burgen Fahrt 2014, sowie von den IGG-Treffen 2015. Martin Köpper ist wieder mit einem tollen Schrauber-Beitrag vertreten und zudem gibt es einen Artikel zum letzten Gespannumbau im Kundenauftrag von Vitus Bülter - eine Royal Enfield mit einem Kaliboot.

Euer Ralph

# IGG Treffen im Wechsel der Jahreszeiten

Winter, Frühling, Sommer, Herbst - in diese Abfolge der Jahreszeiten sind die Treffen der IGG über das Jahr hinweg in dessen Verlauf eingebettet!

## Wintertreffen

Beginnend mit dem Wintertreffen bei Christina und Andree in Wewelsfleth. Dort treffen wir uns zu Beginn des Jahres, wenn alles ruht und sich unter Schnee und Kälte – während einer Zeit der Stille und Erholung - die Gelegenheit bietet das Vergangene zu überdenken.

Es ist Zeit, die Dinge neu zu ordnen und wieder in Ordnung zu bringen.

Wewelsfleth ist ein kleines intimes Treffen, zu dem meist nur wenige den Weg finden, gleichwohl werden diese Wenigen immer mit großer Herzlichkeit und Selbstverständlichkeit begrüßt, bewirtet und versorgt. Der Weg an die Elbe lohnt sich allemal und lässt einen gerne wiederkommen.

## Frühlingstreffen

So wie der Winter Menschen und Natur Luft holen lässt, so lässt der

Frühling aus einem kleinen Kern alles neu erblühen.

Dabei ist er oft unbeständig, schöpft aber aus dem Vollen und ist Sinnbild des Wechsels. Obwohl traditionell immer am ersten Maiwochenende, ist das Frühlingstreffen doch öfter als nötig auch Opfer dieser Unbeständigkeit. Eine Garantie für langanhaltendes trockenes Wetter gibt es leider nicht.

Und der eine oder andere Schauer kann einem das Treffen durchaus sogar mal verhaseln. Wenn sich der wechselhafte April dann aber doch einmal früher verabschiedet hat, kann der Mai seinem Namen als Wonnemonat mit Wärme und viel Sonne zur Ehre gereichen.

Für die IGG bietet sich mit dem Frühlingstreffen die Möglichkeit jedes Jahr neue Örtlichkeiten kennen zu lernen, obschon wir zugegebenermaßen etwas 'Nordlastig' sind. Es ist die Zeit des Neuanfangs und der Erneuerung. Folgerichtig findet in dieser Zeit auch die Hauptversammlung der IGG und alle zwei Jahre die Vorstandswahl statt.



Ausfahrten gehören natürlich dazu!

## Sommertreffen

Wenn das Wetter dann langsam beständiger und meist auch anhaltend wärmer wird. Wenn wir Pfingsten und das Treffen in Neuerkerode hinter uns gelassen haben. Wenn sich also langsam das Ende des Schuljahrs ankündigt, dann endlich sind wir im Sommer angelangt und das Sommertreffen der IGG kommt in Sicht.

Dieses nun begrüßt uns Mitte Juli mit langen Tagen, milden Abenden und kurzen Nächten. Die Örtlichkeiten haben in den letzten Jahren ein paar Mal gewechselt und wir sind von Winsen an der Aller über den Campingplatz Wiesengrund in Malliß (Großes Dankeschön noch mal Uwe 'Blase' Blasius) auf dem Campingplatz im Grönegau-Park Ludwigsee angekommen. Ob dieser auf Dauer unser Domizil bleibt, ist abzuwarten.

Bis auf weiteres gehen wir jedoch davon aus, schließlich haben wir

(Fortsetzung auf Seite 4)



Es gibt sie noch - die gute Lagerfeuerromantik beim IGG-Frühlingstreffen.

## Interessengemeinschaft Gespannfahrer

mit Karlheinz Willmann als engagierten Gespannfreund einen fabelhaften Organisator und soviel sei angemerkt: „Die Örtlichkeit passt einfach“. Und Annelieses Tochter versorgt uns mit leckeren Steaks und Würsten aus der Schlachtereier.

Etwas abseits, quasi auf eigenem Terrain, haben wir viel Platz uns auszubreiten. Soviel, dass selbst für ein großes Bierzelt noch Platz wäre.

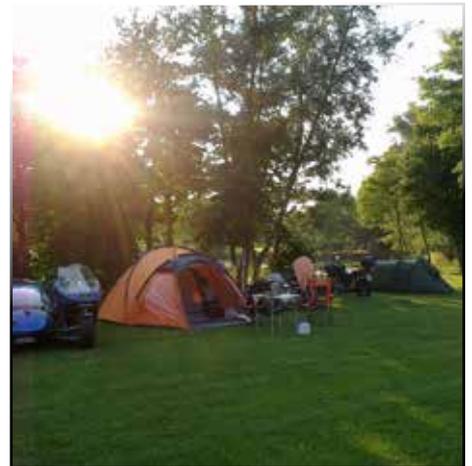
### Herbsttreffen

So wie das Jahr mit dem Herbst seinen Abschluß findet, schließen wir den Reigen unserer Treffen mit dem Herbsttreffen in Hornburg bei den Motorradfreunden Iberg. Der Herbst ist Zeit der Ernte und des Teilens. Für mich auch die Zeit gepflegter Gastfreundlichkeit und des Genusses, so dass mich mein Weg jedes Jahr wieder zu den Ibergern führt.

Diese kümmern sich mit großer Selbstverständlichkeit und Hingabe um die Gäste des Treffens. Schon allein das Frühstück ist legendär und wäre Grund genug, jedes Jahr wieder zu kommen. In diesem Zusammenhang sei an dieser Stelle einmal ausdrücklich besonders Karina und Ulli gedankt. Natürlich danken wir auch allen anderen Ibergern. Aus dem nahen Berßel, aus Braunschweig und Hannover kommen jedes Jahr eine Reihe von Gespannfreunden am Samstag Nachmittag zu Kaffee und Kuchen auf einen Tagesbesuch.

Noch eine besondere Anmerkung zum Schluss, weil mir gerade im letzten Jahr in dieser Hinsicht bei den Freunden in Hornburg etwas aufgefallen ist, was - wie ich meine - heute nicht mehr selbstverständlich ist.

Da waren doch tatsächlich etliche junge Leute, die mit uns gefeiert haben, mit handgemachter Musik und Gesang ohne Verstärker. Alles ohne Krawall und Mucke die das Zwerchfell erbeben lässt.



Zeit zum abschalten



Auszeit

So kann das Jahr langsam ausklingen, für den einen oder anderen eröffnet sich mit dem Herbst und dem kommenden Winter die beste Zeit zum Gespann fahren. Bei vielen werden die Gespanne oder Motorräder aber weggeschlossen und in Ordnung gebracht und gewartet. Es werden Umbau-Projekte angegangen und Verbesserungen geplant.

Und schließlich bereitet man sich auch mental auf das nächste Jahr vor und hofft, alle bei guter Gesundheit auf einem Treffen wieder begrüßen zu können...

... eine gute Gemeinschaft ist unsere



Gemeinsam geht's besser

# Enfield à la carte

Zwei Möglichkeiten, die gute alte Enfield auf 3 Räder zu setzen

von Vitus Bülter

Heute, da Motorräder immer mehr mit Bits und Bytes, elektrisch angetrieben und mittels Computer elektronisch geregelt werden, wächst bei vielen Zeitgenossen der sehnstuchtsvolle Wunsch nach den einfachen Dingen. Wie zum Beispiel Motorräder, die noch mit normaler Schulbildung, ohne einen Bachelor in Informatik oder einem Masterabschluss für Fahrzeugbau beherrschbar sind.

Man wünscht sich sehnlichst ein Motorrad, das man mit einem einfachen Werkzeugsatz mitten in der Pampa reparieren kann.

Einfach ein Fahrzeug das - rein praktisch gesehen - eigentlich überall auf der Welt funktioniert, welches nicht besonders schnell, aber dafür robust und mit einem kleinen Werkzeugsatz zerlegbar ist. Solche Fortbewegungsmittel gewinnen - in unserer medialen Allgegenwärtigkeit der Trends und Moden - immer mehr Anhänger und Freunde.

Der in diesem Sinne gegenwärtige Trend findet seinen Widerhall in immer neuen Umbauvarianten wie Bobber, Bratstyle oder Vintage.

Vor allem der sogenannte Vintage Style ist gegenwärtig angesagt und zur Losung der Szene geworden. Selbst Grossisten wie Tante Loui-



Was für ein Auspuff!

se, Polo und Hein Gericke haben dieses Marktsegment entdeckt.

Alte und weniger alte sogenannte Youngtimer lassen sich stilgerecht mit mehr oder weniger Aufwand zu einem echten Hingucker aufwerten. Besonders beliebt für diese Umbauaktionen sind die Zweiventiler der weiß-blauen Marke, Ein- und Zweizylinder jeglicher Couleur oder einfach ein japanischer Vierzylinder.

Da wird mittels eines mehr oder weniger gelungenen Ersatzes technisch überholter Fahrwerkskomponenten wie etwa der Federbeine oder einer Telegabel, etwas Motortuning, besseren Gasdurchsatzes mit offenen Ansaugstutzen das Motorrad aufgepimpt. Oder die Lackierung wird zum Teil aufwendig erneuert und bewusst auf alt getrimmt - künstliche Patina überzieht das Gefährt - ohne wirklich zu rosten. Sitzbänke werden zum Teil bis auf die reine Optik reduziert und ein langer Ritt ist mit diesen dünnen Sitzbrettern eigentlich nicht zumutbar.

Manchmal wird allerdings auch die Lösung mit dem großen breiten Sattel oder Einzelsitz gewählt.

Ich muss gestehen, dass mir diese Lösung persönlich am ehesten entgegen kommt. Sie taugt am besten für den langen aber bequemen Ritt, der dann gerne auch mal noch etwas länger dauern kann.

Vor vierzig Jahren waren viele



mit ihrer XT, SR, CB, CX oder ähnlich einfach gestrickten Motorrädern auf dem Weg nach Indien - oder weiter - unterwegs.

Heute kommen ähnlich einfach gestrickte Motorräder aus Indien und China zurück, auch wenn diese inzwischen ebenfalls mit einer Einspritzanlage versehen sind (Umweltgesetze und Abgasvorschriften machen das notwendig).

Trotz alledem sind die Motoren genau genommen recht einfache Arbeitstiere geblieben und leben eher im niedertourigen Bereich des Motorenbaues. Es sind keine Hochleistungssportler, sondern auf Dauer getrimmte Motoren, die ohne Spezialwerkstatt oder Internetanschluss nach Milwaukee oder München auskommen.

## Carina

Wenn es dann noch so was von very british, mit einem Schuss Commonwealth, einem Blechboot von Kali und einem italienischen Namen wie Carina daher kommt, wird es schlicht zum einem Klassiker der Gemeinde.

## Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Genauso solch ein Klassiker ist das Bülter-Carina-Gespann! Der Name ist Programm, so steht es zumindest im Brief. Dort findet man in der Rubrik D1 die Typbezeichnung Carina und unter (2) Hersteller: Bülter.

Die FIN des Gespannes ist im übrigen der Geburtstag des Ehegatten der Besitzerin. Für die Typbezeichnung wählte Vitus Bülter auf Wunsch von Reinold den Vornamen der Besitzerin.

Wenn ihr Mann jetzt morgens mit dem Gespann zur Arbeit fährt, kann er mit Fug und Recht behaupten, dass er mit Carina unterwegs ist, oder Carina fährt mit Carina und er fährt mit seiner VN 1500 mit Bobby.

Vorbild für Carina war im Übrigen das von Andreas Öttl gefertigte Enfield Gespann für Martin Frantzas Wüstentripp Yesterday.



Nachdem der Beitrag über das Enfield-Gespann mit dem Sidecar One in Motorrad Gespanne 102 erschienen war, gab es für Reinold nur eines: genau so einen Beiwagen wollte er an die Enfield seiner Frau haben.

Carina und Reinold wollten mit dem Beiwagen für stabile Verhältnisse sorgen. Das Elend bei manchen Motorrädern ist einfach die Höhe der Sitzbank oder des Sattels. Wenn die Beine nicht mehr weiter wachsen und der feste Boden ab und zu beim Anhalten einmal ausgeht, dann muss halt ein Beiwagen her.

Nun gut, ein Sidecar One ist es nicht geworden, aber das montierte Kaliboot steht diesem in nichts nach. Die Lösung mit den beiden

Enfield-Federbeinen im Verbund mit der Hinterradschwinge einer Enfield am Beiwagen hat was und ist praktisch, weil zur Not tauschbar.

Wer weiß wozu das noch mal nützlich sein könnte.

Die Lösung für den hinteren Hilfsrahmen von Vitus Bülter hingegen - finde ich persönlich - ist der Lösung von Andreas Öttl vorzuziehen, da sich die

bültersche Variante zum einen besser in das Gesamtbild der Enfield einpasst und wahrscheinlich obendrein stabiler sein wird. Zugegeben, angesichts der Fahrleistungen sind das natürlich eher akademische Überlegungen und praktisch nicht so relevant. Auch die Verlegung des Auspuffs auf die linke Seite wird wohl jegliches Abgasproblem zu einer rein theoretischen Überlegung werden lassen.

Nebenbei erlaubt diese Lösung die problemlose Benutzung des Kickstarters der Enfield.

Das Ergebnis, kann man sagen, überzeugt voll und ganz, zumal die Schlichtheit der Erscheinung des Umbaus von Vitus Bülter mit der Lackierung in Rein-Schwarz unterstrichen wird. Nur die Radabdeckung des Beiwagens will nicht recht ins Bild passen, vielleicht hätte eine schwarze Radabdeckung am Seitenwagenrad und eine Wiederholung der Zierstreifen am Boot das Bild noch ein wenig mehr abgerundet.

Im Herbst des vergangenen Jahres hatte ich das Vergnügen und durfte das Gefährt ein wenig über den Hof, sowie die Straße rauf und runter, bewegen. Gerade soviel um beurteilen zu können, ob die Fahrwerksabstimmung und die Auslegung der Fahrwerks-Geometrie gelungen sind.

Obwohl Vitus Bülter die originale Vorderradgabel beibehalten hat, sind die



Lenkkräfte nicht sonderlich hoch, das Gespann fährt sich sehr leichtgängig und bedarf lediglich beim Bremsen etwas Nachdruck und einer vorausschauenden Fahrweise. Aber was will man von den beiden Trommelbremsen in Hinterrad und Beiwagen auch schon erwarten.

Diese Lösung ist eigentlich seit über vierzig Jahren vollständig überholt, hält sich bei der Enfield aber bis heute.

Einen weiteren Vorteil hat die oben genannte Lösung mit der Schwinge und dem Hinterrad natürlich, alle Räder sind gleichgroß und es bedarf nur einer Reifengröße, so dass diese sich untereinander problemlos tauschen lassen. Es reicht zur Not zwei Ersatzreifen der gleichen Reifengröße auf große Fahrt mitzunehmen, wenn man wieder mal nach Indien unterwegs sein sollte.

(Fortsetzung auf Seite 7)



## Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Selbst bei den Speichen bedarf es nur einer einzigen Größe für alle drei Räder. Sollten also unterwegs einmal neue Speichen fällig werden, voilà es ist immer die gleiche gefordert und zur Not kann man bei den anderen Rädern schon mal räubern. So ein Speichenrad fährt sich schließlich auch mit zwei oder drei Speichen weniger noch ganz passabel.

Hinterrad und Beiwagenrad sind, wie gesagt, gleich - inklusive der jeweiligen Bremstrommel - das Kettenblatt wurde beim Seitenwagenrad allerdings abgedreht, da es bei der Enfield fest mit der Bremstrommel verbunden ist.

Diese ist (original) über einen Ruckdämpfer mit der Radnabe verbunden. Die Übersetzung der Solomaschine wurde beibehalten.

Als Bereifung hat Vitus Bülter rundum Reifen der Dimension 3.25 X19 (Heidenau) Stolle für den Winter gewählt, allerdings ist auch die Größe 3.50 eingetragen und genehmigt, leider ist diese Größe nicht als Stollenreifen erhältlich.

Ein besonderes Merkmal bei Umbauten von Vitus Bülter ist dessen Angewohnheit, nach Möglichkeit Teile aus dem Großserienbau der Autoindustrie in seine Umbauten zu implementieren. So finden sich oft Teile aus dem Raiffeisensegment oder aus dem Angebot des Volkswagenkonzerns entnommene Teile. Der Lenkungsdämpfer beispielsweise stammt vom VW Käfer 1302/1303, dessen Dämpferstange ein Uniballgelenk M8 erhielt.

Die Zündung wurde auf eine verschleißfreie elektronische Sachse-Zündung umgerüstet und die Lichtausstattung besteht aus Traktorleuchten mit Metallgehäuse am Beiwagen nach vorne und hinten sowie am Maschinenheck.

Am Motorrad wurde das hintere Blinkerlicht in die hintere Schlussleuchte integriert (Die auf den Fotos zu sehende seitlich angebrachte

Blinkleuchte ist der TÜV Logik geschuldet). Alle drei Leuchten sind gleich, mit Ausnahme der vorderen Leuchte am Beiwagen, diese ist als Begrenzungslicht ausgeführt. Alle Lichter (außer das Hauptlicht) sind mit LEDs versehen. Am Trittbrett des

Beiwagens wurde zudem noch ein Tagfahrlicht mit sechs LEDs angebracht, welches über ein separates Arbeitsrelais angeschlossen ist.

### Noch ein wenig Fahrwerks-Daten des Enfield Gespanns:

Das **Leergewicht des Gespanns** beläuft sich auf schlichte **250 Kg**. Da die **Solo Enfield** allein schon **187 Kg** wiegt, bringt sie allein schon  $\frac{3}{4}$  des Gespann-Gewichts auf die Waage. Kalibeiwagen und Hilfsrahmen wiegen soviel wie eine durchschnittliche Sozia. Das heißt, ist der Beiwagen leer braucht der Motor nicht mehr als üblich im 2-Personenbetrieb zu bewegen.



Mit einer **Spurbreite von 1150 mm** hat Vitus Bülter einen guten Kompromiss zwischen Wendigkeit und Hebel gegen zu frühes Steigen des Beiwagens gefunden. Allenfalls der **Vorlauf von 310 mm** und die **Vorspur 20 mm** bremsen das Gespann bauartbedingt doch etwas mehr ein, bewegen sich aber im üblichen Rahmen dessen was für ein



Fahrzeug dieser PS-Klasse üblich ist.

Sicher hätte der Seitenwagen noch ein wenig näher an die Maschine rücken können, aber viel schneller wäre das Gespann dadurch wahrscheinlich auch nicht mehr geworden.

**Der Radstand** ist natürlich für jemanden der ansonsten mit einem Walkürengespann unterwegs ist etwas kurz geraten. Aber angesichts der erwartbaren Fahrleistungen geht er mit **1375 mm** in Ordnung. Vor allem der Umstand, auch ohne Nachdruck in der Lenkung um die Ecke zu kommen, lässt über vieles hinwegsehen.

(Fortsetzung auf Seite 8)

## Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Die Enfield ist natürlich kein Hi-End-Gerät oder Technologieträger mit viel Schnickschnak, sondern eher etwas für Puristen, die mit Vibrations, Charme und einem bemerkenswerten Antritt daher kommt.

Die Qualitäten des von Vitus Bülter hergerichteten Gespannes liegen demnach ganz klar nicht im objektiv messbaren Bereich von Beschleunigung, Bremswert oder Höchstgeschwindigkeit.

Sollte das Gespann einmal schneller als 100km/h fahren, wird es sich wahrscheinlich kurz vor dem freien Fall befinden.

Vielmehr werden subjektive Qualitäten angesprochen und Fahrer als auch Bootspassagier finden sich bereits nach wenigen Metern angenehm emotional umgarnt und gefangen.

Ein breites Grinsen will einfach nicht mehr aus dem Gesicht. Das Geräusch der nach links verlegten Auspuffanlage hat etwas Meditatives an sich. Damit kann man sich der Entschleunigung des Fahrens getrost überlassen. Das man am Berg unter Umständen nur noch mit sechzig bis siebzig Stundenkilometern unterwegs ist, stört einen bei diesem Gespann nicht im Geringsten.

Dass die Enfield vorwiegend als Wintergespann erhalten soll, ist eigentlich schade, doch für den Sommer hat Reinold ja noch die VN 1500 mit Bobby. Aber möglicherweise bringt die Enfield ihn ja dazu, sich ein wenig zu entschleunigen und das

Dolce Vita eines Sommers – vielleicht durch die Toskana – zu entdecken.

Zum Schluss noch eine bedauerliche Mitteilung: Leider baut Vitus Bülter keine Gespanne mehr. Zum Jahresende 2015 hat er seinen Betrieb dicht gemacht und das Bülter-Carina war gewissermaßen das letzte Bülter Gespann. Schade.



Nummernschild auf dem Vorderrad mit FIN

# 16me - 16e

# INTER ASB - VZB

## Internationaal Zijspantreffen

## Rassemblement International de Sidecars

aux terrains du  
op de terreinen van  
**CAMPING  
LA CHARBONNIERE**  
Rue de la Chapelle 20  
6880 Cugnon

21 tot 24 Juli  
21 au 24 Juillet

# 2016

[www.asbvzb.be](http://www.asbvzb.be)

# Motorräder, Gespanne, Anhänger

## Das Anhängertreffen am Falltorhaus

Mittwoch, 3. Juni 2015

Das Anhängertreffen am Falltorhaus findet wieder statt und man mag es kaum glauben, bereits das elfte Mal. Unseren Camplet-Faltwagen haben wir an's V-Max Gespann gehängt. Die Außentemperaturen sind angenehm, der Helm sitzt und los geht's.

So war unsere Ausgangslage, als wir uns auf den Weg in den Vogelsberg machten. Bei gutem Wetter kamen wir am Biker-Treff „Falltorhaus“ an. Nach der Begrüßung von Uli und Team, klappten wir unseren Camplet auf und am folgenden Morgen betätigte sich Erich erst einmal als Gärtner. Er schnitt am Rand der Wiese die überhängenden Zweige der Bäume und Büsche ab. Dadurch konnten die späteren Teilnehmer des Treffens besser in den Schatten rücken, denn im Ganzen hatten wir wieder mal herrliches Wetter. Lediglich in der Nacht von Freitag auf Samstag gab es etwas Regen.

2015 gab wieder viele Eigen- und Umbauten an Hängern und Motorrädern zu besichtigen. Die ersten, die am Donnerstag ankamen waren Jürgen und seine Frau auf einem 1100er Goldwing-Gespann, mit einem sehr seltenen Gepäckanhänger.

Hartmut und sein Kollege aus Soest kamen mit ihren Ural-Gespannen, beide mit einem Schweizer Armee-Anhänger, Baujahr 1943 im Schlepp.



Ural-Gespann mit Schweizer Armee-Anhänger



Vom Rummelplatz zum Anhängertreffen. Eine Goldwing mit Autoscooteranhänger.

So ein Anhänger hätte auch super zu den Zündapp Wehrmachtsgespannen eines Tagesbesuchers gepasst.



Immehin nicht in Oliv - die alte Zündapp

Uta und Reiner aus Schorndorf kamen mit zwei - von Reiner selbst aufgebauten - Suzuki Bandit-Gespannen. Hängerseitig baute er einen Heinemann-Anhänger um. Mit viel Liebe zum Aluriffelblech in gelb und blau - eine super Arbeit.



Eine der beiden Bandit-Gespanne

Die Gespannfreunde Hellweg - ein großer Club mit kreativen Mitgliedern - waren wieder mit einigen Teilnehmern vertreten.

Heike und Uwe kamen mit einer 1800er Goldwing, einen Kauf-feld-Anhänger (Autoscooter) im Schlepptau, der vor 3 Jahren auf unserem Treffen bereits einmal zum Verkauf angeboten worden war.

Überhaupt wechselten hier schon etliche Anhänger den Besitzer. Die Clubmitglieder haben die unterschiedlichsten Anhänger-Umbauten, so beispielsweise ein Gepäckanhänger mit Tandem-Achse, einen Mini Wohnwagen von Delfs - auf einen Baummarktanhänger montiert mit reichlich Stauraum - und einen umgebauten Heinemann-Anhänger. Harald hat sich mittlerweile einen kleinen Wohnwagen selbst gebaut.

Lothar, der dieses Jahr stolze 80 Jahre wird, hatte mit seiner Freundin wohl noch einen anderen wichtigen Termin. Jedoch ließen es sich die beiden nicht nehmen, von Leverkusen auf das Anhängertreffen zu kommen und im Kreis der Hängergemeinde eine Nacht im Zelt zu verbringen.

Auch Thomas aus Offenberg konnte diesmal nur eine Nacht bleiben. Er kam mit seiner 1100er Honda European und einem wunderschönen selbstgebauten Airstream-Wohnwagen, trotz einer An-fahrt von über 500 km.

(Fortsetzung auf Seite 10)

## Interessengemeinschaft Gespannfahrer



Mario hatte letztes Jahr nur einen Gepäckanhänger und überraschte alle mit seinem 1 Meter breiten ebenfalls selbst gebauten Airstreamer, ähnlich wie der von Thomas.

Mario zog ihn hinter einer 1500er Intruder. Die Besonderheit bei seinem Wohnwagen: Er drückt auf den Knopf einer Fernbedienung und mit einem summenden Geräusch schiebt sich die Seitenwand nach außen und vergrößert so die Liegefläche zum Doppelbett.



Bonsai-Airstream mit Slideout

Zu den beiden Airstreamern gesellte sich noch ein mit Alu verkleideter Eigenbauwohnwagen aus Holz, hinter einem 1500er Goldwing-Gespann.

Frank aus Gera, inzwischen in Österreich wohnhaft, kam mit einer 1600er VN, und einem hübsch mit Folie beklebten Einradanhänger von Schmidt.

Alfons war ebenfalls mit einen Schmidt Einradanhänger gekom-

men, den er hinter einer W650 KAWA mit Königswelle zog.

Helmut aus Borken mit einer VN 1500 unterwegs, hat bereits vor über 11 Jahren aus einem Volvo-Kardankreuzgelenk eine Anhängerkupplung angebaut. Seinen Einradanhänger hat er selbst geschweißt und mit einem Race (mit Kotflügel) vom Roller und einer großen Alukiste vom Baumarkt versehen.

Unser treuer Thorsten kommt seit dem 1. Treffen immer mit seiner Guzzi und OBL-Anhänger. Er hat seit Anfang an immer gebrauchte Lederkleidung dabei, die er zum Verkauf an den Anhänger hängt. (Bildung\_2697)

Dieses Jahr hatten wir sogar Besuch aus Belgien, die mit einer 1300er Yamaha und einem mit Gasumbau versehenen 1500er GL Gespann kamen.

Am Samstag gab es wieder die beliebte Tombola, mit 150 verkauften



Losen und ebenso vielen Gewinnen, ein voller Erfolg.

Hauptgewinn war diesmal eine hochwertige Motorradjacke, gespendet von der Firma Gernot.

An dieser Stelle bedanken wir uns herzlich bei allen Sponsoren, die uns wieder tatkräftig unterstützten, die Zeitschrift Motorrad, Sidecar, Gespanne und Trike, Firma Louis, Gernot sowie bei der Stadt Schotten, die uns völlig überraschend freundlicherweise ein paar hübsche Artikel zukommen ließ.

Wir freuen uns auf rege Teilnahme im kommenden Jahr.

**Das Treffen findet vom 02. bis 05.06.2016 am Falltorhaus Schotten statt.**

Wir sehen uns ...

Elke Krieger

Es gibt mittlerweile viele Freunde des Anhängers.

# Impressionen vom EGT 2015

Das Euro Gespanntreffen in Hatzfeld/Reddighausen war 2015 in einer Hinsicht ganz ungewöhnlich und eher selten: es war vor allem trocken und sonnig. Entsprechend hatte die Teilnehmerzahl zugenommen und der vermehrte Zuspruch ließ sich vor allem am Samstag auf der Händlermeile beobachten.

Teilweise war so viel ‚Verkehr‘, dass kaum noch ein Durchkommen war. Nun gut, sicherlich lag das auch an den vielen ausgestellten Motorradgespannen, die Zahl der Ausstellungsstücke hatte, so mein Eindruck, vor allem am Samstag während des Nachmittags zugenommen. Das lag vermutlich vor allem an dem Umstand, dass vor den Händlerständen - zu den eigentlichen Ausstellungsstücken - noch reihenweise Kundengespanne platziert wurden.

Durch diesen Umstand hatten wir es mit dem IGG Stand mitunter nicht ganz einfach den Verein zu präsentieren, zumal wir links und rechts von zwei Händlern eingeklemt wurden und nicht wie die Pro-



Haben wir etwa Nachwuchsprobleme...?

fis mehr als vier Gespannen präsentieren konnten.

Etwas mehr in den Hintergrund der Händlerphalanx gerückt, konnten wir aber ein wunderbares Stück Gespanntechnik präsentieren, das Bülterische Ducati-Gespann mit Lefèvre Technik. Vitus Bülter Junior lieh uns das in der letzten Ausgabe besprochene Ducati-Gespann freundlicherweise als Ausstel-

lungsstück für den Stand der IGG. Und wie nicht anders zu erwarten, war das Gespann vor allem von jüngeren Leuten oft umlagert.

Zeitlich konnten wir den Stand leider nur von Freitagabend bis Samstagabend mit Personal besetzen, mit nur vier Personen erreicht man so schnell seine Grenzen. Bestimmt wäre unter Umständen am Sonntag auch noch das eine oder andere nette und aufschlussreiche Gespräch zu Stande gekommen, aber was nicht ist, geht auch nicht.

So aber war am Samstagabend einpacken angesagt, damit wir rechtzeitig zur Pokalverleihung in der Halle waren, und das Gespann von Vitus Bülter Junior mussten wir auch noch an selbigen zurück geben.

Am Samstag schließlich konnte dann durch Bernhard Götz von Motorrad Gespanne wieder einmal der - seit nunmehr vier Jahren von der IGG gestiftete Pokal - für den jüngsten Gespannfahrer überreicht werden. Bernhard wies in diesem

(Fortsetzung auf Seite 12)



## Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Zusammenhang dankenswerter Weise noch einmal ausdrücklich auf die IGG als Stifter des Pokals und das Engagement des Vereins hin und rückte uns so zumindest verbal etwas mehr in den Vordergrund.

Sei's drum, das nächste Mal werden wir mehr Platz zur Verfügung haben und sicherlich personell besser aufgestellt sein.

Als besondere Überraschung ging der Pokal 2015 an ein Geburts-

tagskind. Der junge Mann war am Freitag mit einem NSU Max Gespann gekommen und konnte gewissermaßen als besonderes Geschenk am Samstag den Pokal der IGG zur Feier seines 19ten Geburtstags entgegen nehmen.

Den Pokal für 2016 haben wir schon vorbereitet und sind gespannt wie ‚alt‘ der jüngste

Gespannfahrer dieses Jahr ist. Damit wird die IGG bereits das fünfte Mal einen jungen Gespann-Enthusiasten mit diesem Pokal auszeichnen.



Albert Sücker, der uns am Samstag eine ganze Weile am Stand besuchte, hat freundlicherweise jede Menge Bilder gemacht und so einige Impressionen vom Treffenplatz, den vielen verschiedenen Gespannen und unterschiedlichsten Menschen gemacht.

### Neu im IGG-Shop

(s. Seite 24)



## Hambacher Treffen 2016

Seit Jahren beteiligt sich die IGG am Hambacher Bikerfest, der zentralen Veranstaltung der MID (Motorradinitiative Deutschland).

Als Mitgliedsverein sind wir vor allem seit langem - vor allem durch unseren früheren Vorsitzenden Andreas (Golo) Golombowski - regelmäßig repräsentiert. Andreas hat dabei in den letzten Jahren vor allem bei der Veranstaltung am Hambacher Schloss die Grußworte seitens der IGG überbracht und die inhaltliche Ausrichtung der MID entscheidend mitgeprägt.

2015 sind wir beim Hambacher Bikerfest als IGG erstmals offiziell mit einem eigenen Stand auf dem Partygelände in Frankenstein gewesen. Durch eine Baustelle mit Vollsperrung der B 37 war die Anfahrt jedoch äußerst umständlich und erforderte einen Umweg von über 80 km hin und zurück. Hinzu wäre noch der Korso durchs Elmsteiner Tal gekommen und das schien uns dann doch etwas viel Verkehr an einem Tag.

Also sind wir lieber auf dem Partygelände geblieben und haben uns einen ordentlichen Sonnenbrand geholt. Durch die Umleitung und Sperrung der Bundesstraße war zum einen die erhoffte Besucherzahl leider relativ niedrig, was aber der Stimmung keinen Abbruch tat.

Unsere Gespanne fanden am Nachmittag jedoch trotz allem reges Interesse und wurden eingehend bestaunt, erstaunlicher Weise war vor allem das Valkyriegespann war oft Gegenstand des Interesses. Besonders die Größe des Beiwagens hatte es so mancher Familie angetan.

Es gibt also noch Hoffnung auf Nachwuchs in der Gespannszene. Man muss sich nur trauen und nach entsprechenden Angeboten suchen. Mal sehen, vielleicht bieten wir als IGG ja zukünftig mal so etwas wie Schnupperfahrten für Interessierte an. Dazu suchen wir noch entsprechende Partner, die uns mit ihren Gespannen behilflich sind.



# Motorradfreundliche Stadt 2016 gesucht

Preisverleihung anlässlich des 18. Hambacher Bikerfests am 6. August 2016

(MID/rhf) Bereits zum siebzehnten Mal schreibt die MID – Motorrad Initiative Deutschland e.V. ihren Preis „Die motorradfreundliche Stadt in Deutschland“ aus. Auch in 2016 soll wieder eine Stadt, eine Gebietskörperschaft oder eine Behörde dafür geehrt werden, daß sie sich mehr als andere für motorisierte Zweiradfahrer einsetzt.

Zehn Städte und Gemeinden, von Eckernförde bis Garmisch, tragen diesen in Europa bis heute einmaligen Titel. 2004 wurde erstmals eine Behörde, die Niederlassung Euskirchen des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, als besonders motorradfahrerfreundlich ausgezeichnet. Dort wurde unter anderem der „Unterfahrerschutz Modell Euskirchen“ entwickelt, durch den eine folgenschwere Kollision gestürzter Zweiradfahrer mit scharfkantigen Schutzplankenpfosten verhindert wird. In letzten Jahr war sogar ein ganzer Landkreis, der Kreis Höxter, der Preisträger.

„Es müssen nicht unbedingt revolutionäre Neuerungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgesetzt worden sein, um den Preis zu erhalten“, sagte Rolf „Hilton“ Frieling, der 1. Vorsitzende der MID, zum Start des Wettbewerbs für 2016. „Wichtig ist, dass man sich angemessen und nachhaltig für die Interessen von Motorrad- und Rollerfahrern einsetzt. Denn das motorisierte Zweirad als umwelt- und ressourcenschonende Alternative zum Individualverkehr auf vier Rädern muß auch in unserem Land adäquat gefördert werden, was immer noch nicht selbstverständlich ist.“ „Interessant sind für uns

Konzepte, die über das Einrichten von ein paar Motorradparkplätzen in der Innenstadt hinausgehen“, so Frieling.

„Motorisierte Zweiräder leisten nicht nur einen Beitrag zur Verhinderung des Verkehrsinfarkts in unseren Innenstädten. Sie sind für viele Menschen das einzig bezahlbare Verkehrsmittel im Regionalverkehr. Angesichts von ca. 4 Millionen zugelassenen Einspurfahrzeugen alleine in Deutschland spielen sie zudem für den Tourismus eine immer größere Rolle. Investitionen in die Verkehrssicherheit und in die Infrastruktur für Zweiradfahrer zahlen sich also schnell wieder aus. Im Regelfall profitieren davon auch andere Verkehrsteilnehmer und hier insbesondere die Fahrradfahrer.“

„Nachdem wir in diesem Jahr keine würdige Preisträgerin gefunden hatten, hoffen wir für das Jahr 2016 wieder auf viele interessante Bewerbungen“, ergänzte Hans Kaiser, 2. Vorsitzender der MID. Vorschläge können ab sofort formlos bei der MID eingereicht werden. Die Preisverleihung erfolgt anlässlich des 18. Hambacher Bikerfests, das vom 5. bis 7. August 2016 am historisch

bedeutsamen Hambacher Schloß in der Nähe von Neustadt an der Weinstraße veranstaltet wird. Zu diesem Event mit bundesweiter Bedeutung werden erneut hunderte von Bikern auf ihren „heißen Öfen“ erwartet, die unter dem Motto „Für Verkehrssicherheit – Gegen Diskriminierung“ unter anderem auch gegen die Sperrung von Straßen nur für Motorradfahrer wie z.B. im nahe gelegenen Elmsteiner Tal demonstrieren werden.

Verbunden ist das Hambacher Bikerfest mit einer zünftigen, zweitägigen Biker-Party mit allem, was dazu gehört. Denn neben dem ernsthaften, politischen Hintergrund soll der Spaß natürlich nicht zu kurz kommen.

Ansprechpartner für Informationen zum Hambacher Bikerfest, zu möglichen Sponsoring- Aktivitäten und insbesondere für Nennungen zur Auszeichnung „Die motorradfreundliche Stadt in Deutschland“ ist Rolf „Hilton“ Frieling, MID – Motorrad Initiative Deutschland e.V.

Im Internet (<http://hambach.mid-motorrad.de/>) stehen die Texte der Reden und zusätzliche Fotos aus 2015 zur Verfügung.



## Kontakt Daten:

Rolf Frieling  
Feuerbachstraße 38  
60325 Frankfurt am Main.  
Tel.: 069 / 7 24 06 80  
Fax: 069 / 97 20 36 99  
E-Mail: [frieling@t-online.de](mailto:frieling@t-online.de)

# Immer schön langsam

Zulässige Höchstgeschwindigkeit für Motorräder mit Anhänger



## Von Petitionen und was man anders machen könnte ...

Am 7.01.2014 wurde eine Petition mit der Nummer 48417 im Bundestag eingereicht. Das Anliegen seitens des Petenten an den Bundestag war, man möge eine Änderung der StVO vornehmen, mit dem Ziel die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Motorräder mit Anhänger um zwanzig km/h von sechzig auf achtzig km/h auf Landstraßen, Bundesstraßen und Autobahnen anzuheben.

Das Ansinnen beinhaltet, bei genauerer Betrachtung, eigentlich nichts anderes als die Gleichstellung von Motorradfahrern mit den anderen Verkehrsteilnehmern – hauptsächlich jenen mit PKW - und somit eine Legalisierung der faktischen Verhältnisse, sprich gelebter Praxis.

Hinter diesem Begehren steht zudem der Versuch, neben der Veränderung der untauglichen deutschen Verkehrsrechtssituation, auch zu einer Annäherung an europäische Verhältnisse zu kommen, wie sie in der unmittelbaren Nachbarschaft vorzufinden sind.

Nun gut, einschränkend muss man zugeben, dass man an französische Verhältnisse wohl nie heran

kommen wird. Allerdings reichte schon eine Angleichung an Österreich und die Benelux-Staaten, oder z.B. die Schweiz und Italien. Damit wären wir zum Teil schon am Ziel des Petenten, wenn nicht gar drüber.

Und schließlich wäre noch anzufügen: Es ist allein schon aus Gründen des Selbstschutzes jedem Verkehrsteilnehmer (gleich welcher Nationalität) auf Bundes- und Landstraßen und im Besonderen auf bundesdeutschen Autobahnen angeraten, sich bitteschön mit mehr als sechzig km/h über die Bahn zu bewegen.

Selbst wenn man die obligatorischen Achtzig einhält, kommt man ab und zu in den Genuss das Weiße in den Augen der auffahrenden „Expressguttransporter“ zu erkennen.

Dichtes Auffahren von vierzig Tonnen bewegter Masse vermag am Ende den voraus fahrenden Motorrad- oder Gespannfahrer durchaus dergestalt verunsichern, dass man nicht einzuschätzen weiß, ob man im nächsten Moment überrollt, auf den Seitenstreifen oder in den Graben geschubst wird.

Mitunter machen Vertreter der Brummi-Zunft oder der Sprin-

ter-Fraktion regelrecht Jagd auf langsamere Verkehrsteilnehmer. Fahrer von Oldtimern oder kleineren Gespannen kennen diese Jagdszenen sicher zur Genüge.

Leider ist festzuhalten, dass auch diese Petition, wieder einmal, ein ergebnisloses Bürgerbegehren geblieben ist, da es von Seiten der Motorradhersteller und des IVM keinen Regelungsbedarf gibt.

Mit dieser einseitigen Wahl an Interessenvertretung wurde das Ergebnis der gutachterlichen Expertise seitens des Ministeriums bereits im Vorfeld festgelegt.

Obwohl - wie nachzulesen ist - um eine wissenschaftliche Klärung bemüht, wurde am Ende nur eine Erörterung wirtschaftlicher Argumente geführt. Seitens der Fahrerverbände, als Vertreter der Motorrad- und Gespannfahrer, wurde keine Expertise eingeholt oder gar nachgefragt.

Das wundert nicht, will doch die Motorradindustrie auch keine Anhänger verkaufen, sondern am besten Motorräder, die immer schneller und stärker werden.

Allerdings ist das Thema damit noch nicht vom Tisch, denn die Einschätzung seitens der Industrie und des Ministeriums, dass es keinen Regelungsbedarf gebe, werden wir uns als Betroffene nicht zu eigen machen.

Am Ende sind es wir, als betroffene Fahrer, die sich notwendig und zwangsläufig immer im Bereich der permanenten Geschwindigkeitsübertretung bewegen. Denn wir riskieren Punkte und Führerschein.



Hier passt sie wohl - die Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 KM/H

## Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Sobald wir uns den herrschenden Verkehrsverhältnissen anpassen, nehmen wir den permanenten Rechtsbruch wissend in Kauf, mit der Folge auch entsprechend sanktioniert zu werden.

Wer erwischt wird muss den Ordnungshütern glaubhaft versichern nicht bemerkt zu haben, wie schnell man gefahren ist. Sonst kann es entsprechend teuer werden und viele Punkte kann man sich nicht mehr leisten.

Die besagte Petition stellt, wie gesagt, nicht den ersten Versuch dar, Sie ist vielmehr einer von vielen Versuchen die praxisferne Regelung in der StVO zu ändern. Was im PKWBereich schließlich gelungen ist (inzwischen sind dort gar hundert km/h erlaubt, wenn das Fahrzeug entsprechend ausgerüstet ist), sollte im begrenzten Maße auch für Motorräder möglich sein.

Interessierte Leser der Zeitschrift Motorrad-Gespanne werden sich daran erinnern, das dieses Thema Martin Franitza bereits in der Januar-Ausgabe 2008 eine ausführliche Behandlung im Editorial wert war.

Er hat damals von einem Pyrrhussieg gesprochen und davor gewarnt, weitere solcher Erfolge zu feiern. Man muss sich noch einmal vergewissern was damals geschehen war.

Damals war die Petition als unterstützenswert eingestuft und an das Ministerium zur Prüfung weitergeleitet worden. Martin Franitza hat damals darauf verwiesen, das die Petition damit wohl als beerdigt gelten kann. Es wundert nicht, das er damit Recht behalten sollte.

Das Problem als solches ist nicht neu und im Bundestag bereits seit den 90igern als solches bekannt und identifiziert. Versuche zur Beseitigung gibt es nachweislich schon seit über dreißig Jahren.

Das dem Ansinnen bis heute noch kein Erfolg beschieden war, und es infolgedessen natürlich auch

nicht zu einer Problemlösung kam, liegt, so lässt sich vermuten (vielleicht?), an einer falschen Fragestellung. Mir zumindest drängt sich die Frage auf: Worin besteht denn eigentlich der konkrete Regelungsbedarf?

Für das Ministerium ist die Frage schon vorab erledigt, folgt man seiner Erklärung für die Ablehnung der Petition. Für die Ministerialbürokratie - d.h. für den Juristen - handelt es sich dabei um die Regelung im Sinne der Gefahrenabwehr durch einen Eingriff in den Straßenverkehr und damit stellt die Geschwindigkeitsbeschränkung auf sechzig km/h eine bewährte Unfallverhütungsvorschrift dar, die sich als erfolgreiche Problemlösung anbietet. Soweit so gut, rechtlich betrachtet wird die Geschwindigkeitsbeschränkung als probates Mittel auch in anderen Bereichen der Verkehrsregelung angewandt und ist oftmals auch geboten.



Langsam fahren schafft alle!

Als Problemlösung ist das unter Umständen zum Teil sogar noch der günstigste Fall. Damit ist das Ministerium zunächst einmal auf der sicheren Seite. Schließlich wird ja gefragt wie man die Gefährdung durch diese Fahrzeugkombination für Fahrer derselben und andere Verkehrsteilnehmer verringern bzw. gering halten kann.

Als Motorradfahrer kennen wir uns ja zur Genüge damit aus: entweder wird die softe Version der Geschwindigkeitsbeschränkung gewählt oder es droht die verschärfte Version als generelles Fahrverbot.

Mit letzteren kennen wir uns inzwischen aus, man denke nur an die vielen Streckensperrungen.

Doch soweit muss es ja im Zusammenhang mit der Anhängerfrage nicht kommen, denn schließlich haben wir ja kein Massenphänomen zu regeln, sondern eher die Ausnahme.

Und genau da liegt meiner Meinung nach das Problem aller bisherigen Versuche, es wird immer versucht den Tatbestand, d.h. das Problem als solches, als Regel darzustellen, obwohl genaugenommen, das Fahren mit Anhänger schon immer als Ausnahmetatbestand geregelt war.

Das Motorrad oder Gespann mit Anhänger wird üblicherweise als Quelle der Gefahr identifiziert. Dabei geht aber mitnichten zwangsläufig von der Kombination von Motorrad und Anhänger oder Gespann und Anhänger eine erhöhte Gefahr aus. Zumindest im Falle von Motorradgespannen kann man billigerweise davon ausgehen, dass hier die gleichen oder doch zumindest vergleichbare fahrdynamische Zustände herrschen wie im PKW-Bereich.

Möglicherweise fehlt es den Bundestagsabgeordneten und der Ministerialbürokratie an praktischer Erfahrung mit solchen Fahrzeugkombinationen. Vielleicht existiert so etwas in deren Realitäten ganz banal einfach nicht.

Deshalb haben wir uns überlegt ob es nicht hilfreich wäre, zum Beispiel anlässlich der Deutschlandfahrt der Bikerunion 2017 die letzten 30 km bis zum Treffen-Ort ein paar Kollegen mit Anhänger vorweg fahren zu lassen. Es müssen nicht einmal sehr viele sein die die letzten Kilometer der Sternfahrt anführen und dabei die Geschwindigkeit vorgeben.

Ralph Hutwelker

# Interessengemeinschaft Gespannfahrer

## Auf Tour

### Deutschland Schlösser Burgen Landschaft - Tourenzielfahrt 2014 des BVDM

Vor ein paar Jahren hatte ich schon einige Mal davon gehört. Heinz hatte bei der Brückenfahrt mitgemacht und Kalli hatte vor längerer Zeit auch davon erzählt. Wie das aber genau vonstatten geht, davon hatte ich bis dato keinerlei Vorstellung.

#### 2014 war es dann soweit.

Urlaubsmäßig waren für dieses Jahr keine längeren Reisen drin, weil die verfügbare Zeit an einem Stück nicht ausreichte. Es war maximal eine Woche am Stück drin, dafür fünf mal übers ganze Jahr verteilt, und das entspricht nun wirklich nicht unserer Vorstellung von Urlaub.

Also haben wir uns eine Alternative überlegt, wenn uns sowieso nur kurze Zeiträume zur Verfügung stehen, dann wollten wir diese über das ganze Jahr verteilen und sinnvoll füllen.

Die Tourenzielfahrt des BVDM bot sich in dieser Hinsicht optimal an. Die Zeiteinteilung für das Abfahren der Ziele ist generell offen, es bestehen keine Vorgaben seitens



des BVDM, nur der Zeitpunkt der Abgabe bzw. die Einsendung der Liste und der Bilder als Powerpoint oder PDF wird vorgegeben und es können vom Teilnehmer mehrere Motorräder benutzt werden.

Letzteres war durchaus von Vorteil, da ich so die Möglichkeit hatte, schnell mal nach der Arbeit in der ‚näheren‘ Umgebung das eine oder andere Ziel anzufahren. Oder bei der Solotour mit dem Schwager ein paar Ziele unterwegs aufzulesen, so zum Beispiel Schloss Augustusburg in Sachsen.

Die meisten Ziele haben wir allerdings mit dem Gespann abgefahren und zum Teil auf dem Hin- oder Rückweg zu verschiedenen Treffen eingeplant.

Also haben wir uns kurzerhand bei der Tourenzielfahrt des BVDM angemeldet und unseren Obulus von 15 Euro entrichtet.

Die Regularien sind relativ einfach und kurz zusammengefasst.

Der BVDM verschickt eine Liste mit Zielen mit geringer, mittlerer und hoher Gewichtung. Die Gewichtung der Ziele erfolgt über eine entsprechende Punktwertung des jeweiligen Zieltes. Die Anzahl der gewerteten Ziele wiederum ist ins-

gesamt begrenzt.

Zunächst werden maximal 20 Ziele gewertet, plus maximal 20 Ziele, deren Anzahl bei Punktgleichheit der ersten 20 Ziele zusätzlich gewertet werden. Außerdem gibt es als Bonuspunkte ein paar Sonderziele bzw. Auflagen die als Extrapunkte zählen.

Also eigentlich ganz einfach, was ist zu machen? Man muss nur die gelisteten Schlösser und Burgen in ganz Deutschland anfahren, Moped am Ortsschild und Schloss resp. Burg fotografieren, zack fertig und weiterfahren zum nächsten Ziel. Wo, so fragt man sich, ist das Problem?

Das Problem liegt am Ende in den Entfernungen, die zusammen kommen. Denn die am höchsten gewichteten Zielen sind insgesamt, könnte man sagen, maximal von einander entfernt.

Die Aufgabenstellung ist also generell lösbar und nicht besonders schwierig. Wenn einen dann aber der Ehrgeiz packt und man schließlich auch gewinnen will, dann ist der Aufwand doch recht groß und mit nicht unerheblichen Kosten verbunden, zumal wenn der Spritpreis wieder mal hoch ist.

## Interessengemeinschaft Gespannfahrer

So stellt sich zum Beispiel immer die Frage: Wie muss ich die nächste Etappe planen, um zeitlich den geringsten Aufwand zu haben, als auch mit möglichst kurzen Wegen ans nächste Ziel zu gelangen und welche Ziele kann man sinnvoll miteinander kombinieren. Also eine typische Mini-Max- Aufgabe, minimaler Aufwand für maximalen Ertrag.

Jetzt werden einige sagen, es geht doch nicht darum zu gewinnen, vielmehr ist der Weg das Ziel und die Tourenzielfahrt ist schließlich auch nach dem Motto konzipiert: „Wenn man schon quer durch Deutschland fährt, dann sollte man davon auch etwas haben. Der touristische Aspekt des Reisens soll sich mit dem Erfahrungs- respektive Bildungszweck vereinen“.

Also nicht nur schnell zum nächsten Treffen, abends abschädeln und hoffen bis zum Sonntag wieder fahrbereit zu sein. Nein, schließlich ist man inzwischen auch aus diesem Alter heraus und meist auch mit der eigenen Frau unterwegs.



Wir sind also bei der Verbindung von Motorradfahren und Kultur angelangt. Und romantisch kann es auch sein, einige Bilder sprechen da für sich und das eine oder andere Kleinod hätte ich nie gesehen. Aber ganz ohne Ansporn und Aussicht auf einen Gewinn ...? Nur dabei sein ist auch langweilig und immerhin habe ich jetzt ein tolles Kochbuch und eine passende Schürze zum Grillieren oder kochen.

Für uns bot sich also an, wie bereits erwähnt, die Tourenzielfahrt

in mehreren Etappen über das gesamte Jahr zu verteilen. Schon allein aus dem Grund, da wir sowie so mehrfach im Jahr unterwegs sind um verschiedene Treffen anzufahren.

Da war unter anderem ein Treffen in Mecklenburg-Vorpommern zu Ostern oder das VG-Treffen an der Weser, als auch die Treffen der IGG und natürlich das Euro-Gespann-Treffen in Weißwampach/Luxemburg.

Immer ging es in eine andere Richtung und immer konnten wir ein paar Ziele unterwegs anfahren und somit auf der Liste der anzufahrenden Schlösser oder Burgen abhaken.

Sicher, manches mal haben wir auch noch eine Extratour hinzufügen müssen wie im Falle Bad Bentheim oder Schleswig, aber das war es uns wert.

Im Sommer haben wir uns dann aufgemacht eine längere mehrtägige Reise übers verlängerte Wochenende durch den Süden Deutschlands zu unternehmen.

Also dann, einmal den Rhein aufwärts nach Lörrach und von dort aus einen Abstecher in den Schwarzwald zur Hohenzollernburg und nach Sigmaringen, über das Allgäu zum Schloss Hohenschwangau an den Inn nach Burghausen mit Deutschlands längster Burganlage. Von dort ging es dann wieder zurück nach Frankfurt. Unterwegs haben wir noch so wunderbare Burgen wie zum Beispiel die Tannenburg in Bühlertann besucht.

Eine zweite längere Fahrt über drei Tage führte uns entlang des Hunsrücks ins Saarland an die Saarschleife und durch die Eifel und den Westerwald wieder nach Hause. Hinzu kamen dann noch einige Tagestouren durch den Odenwald, das Mittelrheintal, die Wetterau oder nach Franken.



Insgesamt kann man sagen, haben wir fast ein Drittel mehr Ziele angefahren als von uns zuletzt eingetragen worden sind. Sprich, wir haben nur zweidrittel der angefahrenen Ziele in die Wertungsliste eingetragen. Am Ende war es, ganz ehrlich, eine mathematische Entscheidung was sich dort wiederfand.

Aber Spaß hat es trotzdem gemacht und das eine oder andere Ziel ist uns mit Sicherheit einen weiteren Besuch wert und auf unserer internen „müssen-wir-nochmal-hin“ Liste verzeichnet.

Das Saarland zum Beispiel schreit nach Wiederholung (weil die Leute da super drauf sind) und Burghausen als auch Bühlertann wollen wir mit Sicherheit nochmal besuchen. Und der Kochelsee ist sowieso inzwischen einer meiner Favoriten. Hohenschwangau und Neuschwanstein hingegen können mir in Zukunft gestohlen bleiben. Denn ich weiß inzwischen, darin liegt für mich der eigentliche Nutzen der Tourenzielfahrt: es gibt mit Sicherheit lohnendere Ziele mit weniger touristischem Auflauf, wie zum Beispiel die Tannenburg oder Burg Rabenstein oder die Burg Guttenberg oder Gelbensande in Mecklenburg-Vorpommern, oder, oder, oder, ... oder!

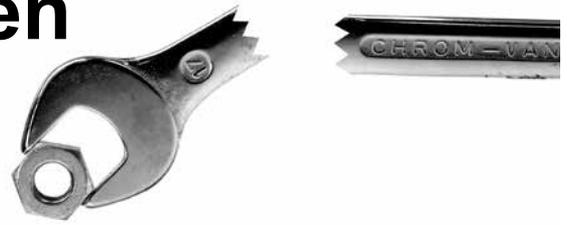
Dieses Jahr fahren wir übrigens wieder mit, diesmal sind Ruinen das Ziel, aber nur so zum Spaß, denn im Urlaub wollen wir für mindestens vier Wochen nach Portugal und nach Malaga in Südspanien, wenn die Zeit reicht.

Ralph H.

# Martins Schrauberseiten

w.r.wagner / pixelio.de

Beim ZEUS - der Tankeinfüllstutzen ist defekt...



*Eigentlich wollte ich nur ...*

... das obere Lenkschaftlager wechseln.

Aber wie das oft so is' „explodier-te“ das Thema recht schnell. Im Rahmen der „zu feiernden Tupper-party“ um an das eigentliche Lager heran zu kommen, mußte auch der Tankstutzen ausgebaut werden. Is' zwar lästig aber vier Schrauben entfernen und das Ding abziehen stellt nun keinen Aufwand dar.

*Dachte ich ...*

Als ich die Schrauben entfernt hatte wurde mir ob der nun freigelegten „hochpräzisen“ Befestigungsbohrungen des Tankstutzens das erste Mal schlecht, das zweite Mal als ich den Tankstutzen genauer betrachtete:



Das Teil aus thermoplastischem Kunststoff war nicht nur vollkommen krumm, sondern der eigentliche Stutzen auch noch über die gesamte Länge gerissen. Naa prima ...

Aber, hast ja ,n Teilekatalog. Eben die Nummer ,rausgesucht, toll das Ding kost ja keine 20 EUR. O.k. wird bestellt, Thema erledigt.

*Dachte ich ...*

Zum Einen ist es ein spezielles Side-Bike-Teil, zum Anderen schon lange nicht mehr lieferbar...wiedermal begann die große Recherche.

Natürlich gibt der freie Teilemarkt nicht wirklich etwas Brauchbares her, von Preisen und dem nötigen Zerlegungsgrad für eine eventuelle Umrüstung mal ganz abgesehen.

Wenn dann auch noch das Ein-schlüsselsystem des Zeus (für Zündung, Lenkschloss, Sitzbank, Kofferraum UND eben der Tankdeckel) erhalten bleiben soll wird's sehr, sehr spannend, sprich, brauchbare Lösungen reduzieren sich auf fast...NULL.

O.k., was tun sprach Zeus, die Götter sind besoffen bzw. „das Kind ist in den Brunnen gefallen“. Irgendwann entschied ich mich für eine Reparatur:

- Der Stutzen wurde gründlichst gereinigt und entfettet.
- Benzinresistente 2K-Dicht- und Klebmasse wurde in den dafür weiter geöffneten Spalt eingebracht.
- Am äußeren Umfang habe ich einen „Panzerring“ aus Alu mit obigem Dichtmittel „nass in nass“ aufgezogen.

Das Ganze sieht dann so aus:



Hier kann man sehr gut sehen das das Dichtmittel seine Aufgabe erfüllt. Natürlich wurde überschüssiges Dichtmittel noch entfernt und die innere Oberfläche geglättet. Mit einem neuen O-Ring für die innere Abdichtung kann dann wieder eingebaut werden. Alles is' gut.

*Dachte ich ...*

Irgendwie ließ mir das alles jedoch keine Ruhe. Gedanken wie „das Teil gibt's nich' mehr, was is' wenn deine Reparatur nicht hält“ usw. gingen mir durch den Kopf.

Wenn dieser Stutzen schon mal gereinigt vor einem liegt sollte man die Chance für eine Vermessung nutzen, um im Bedarfsfall zumindest eine korrekte Zeichnung vorliegen zu haben. Außerdem, diesen Plastikzeugs gefällt mir eigentlich überhaupt nicht.

Gut. Dann ist halt messen angesagt.

Es hat schon einiges an Aufwand bedeutet von diesem total krummen und verzogenem Ding brauchbare Maße zu gewinnen. Ich weiß nicht mehr wie oft ich die Zeichnung korrigieren mußte.

Letztlich entschied ich mich aus fertigungstechnischen Gründen für eine dreiteilige Ausführung, da mir der Zerspanungsanteil bei Verwendung eines Rohlings aus einer 110er Welle viel zu groß war bzw ist (*siehe Bild 3*)

Die drei weiteren Zeichnungen erspare ich mir hier, sie würden den Umfang des Artikels bei Weitem sprengen. Später, viel viel später lag dann folgendes aus einer korrosionsbeständigem Alulegierung vor mir:

# Interessengemeinschaft Gespannfahrer

## Tankstutzen "ZEUS"

Blatt 1 von 4

Maßstab 1:1

### Neuanfertigung Alternative 2:

durch drei einzelne Teile:

Teil 1: Flansch, herzustellen aus AW5754 H22, AlMg3

Teil 2: Stutzen, herzustellen aus AL MG SI 1,

Qualität: F28 EN AW-6082

Teil 3: Schlauchtülle, herzustellen aus Strangpressprofil-Alu

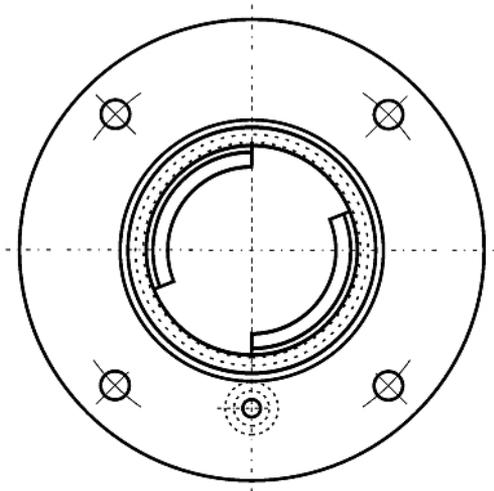
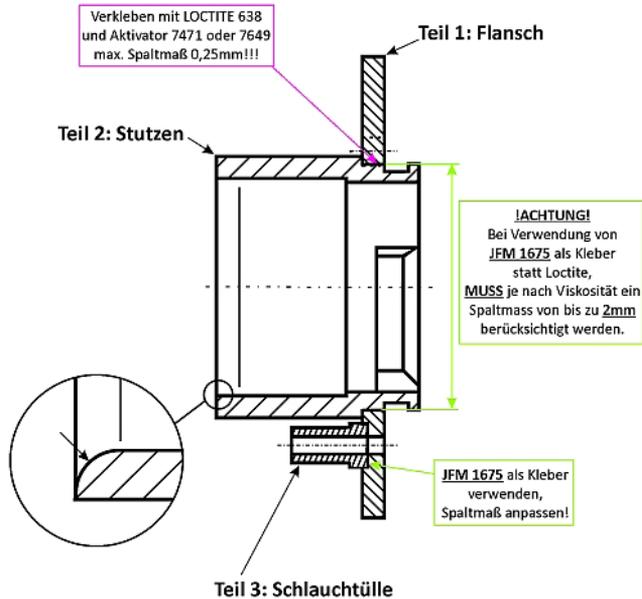


Bild 3

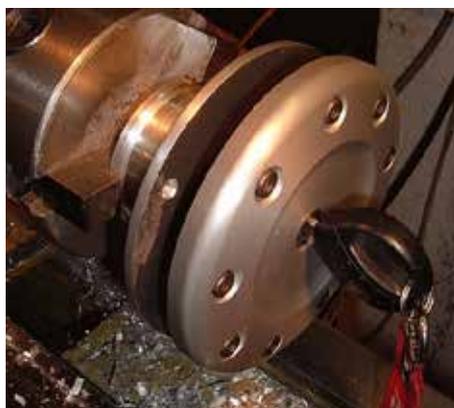


Und logischerweise passt auch der Tankdeckel und läßt sich abschließen. (Auf dem Bild während der ersten „Anprobe“ in der laufenden Fertigung...)

Im Rahmen dieses Artikels habe ich ganz bewußt den gesamten Fertigungsaufwand auf ein (hoffentlich für jeden verständliches) Minimum gekürzt. Viel zu groß wäre die Menge der zu beachtenden Details.

Euer Martin

Vor dem Verkleben des Flansches mit dem eigentlichen Stutzen musste ich natürlich noch die Einbaufähigkeit des Flansches in die Verkleidung sicherstellen, da es kaum möglich war einen vernünftigen Lochkreis der Befestigungslöcher zu ermitteln. Ebenso wollten mehrere verschiedene Winkel beachtet werden. Hier blieb nur die Möglichkeit sich mit der guten alten Pappschablone schrittweise dem Ideal zu nähern.



### PS:

Eine Nachfertigung in Kunststoff hätte mich bei Abnahme von 10 Stück pro Stück ca. EUR 120,- gekostet.

So entstanden knapp EUR 15,- Materialkosten ...

## Termine

### Inklusion rasant

Ein Förderprojekt der Aktion Mensch

#### Wer wir sind:

Die Lebenshilfe ist eine bundesweite Vereinigung von und für Menschen mit geistiger Behinderung. Die Lebenshilfe Wohnen NRW gemeinn. GmbH und die Lebenshilfe Wohnverbund NRW gemeinnützige GmbH sind als Träger von derzeit 13 stationären Wohneinrichtungen der Behindertenhilfe und weiteren 7 ambulanten Diensten in NRW tätig.

Ziel ist es, den Menschen mit geistiger Behinderung durch individuelle Unterstützungsangebote ein Höchstmaß an Teilhabe und Selbständigkeit zu ermöglichen, sie in ihrer Entwicklung zu unterstützen und sie zu einem weitestgehend selbstbestimmten Leben zu befähigen.

Die Lebenshilfe Wohnen/Lebenshilfe Wohnverbund NRW GmbH verfolgt dabei konsequent das Ziel der Teilhabe und Inklusion.

#### Sommerfest

Am **02. und 03.07.2016** planen wir ein großes Sommerfest am Schloß Gimborn unter dem Motto „Inklusion rasant“. Teilnehmen kann jedermann, mit und ohne Behinderung. Das Rahmenprogramm wird derzeit geplant. Zum ersten Mal möchten wir eine Sternfahrt zum Schloss Gimborn und eine Gespannfahrt für Menschen mit Behinderung organisieren.

Wir haben auch private Motorradfahrer zur Verfügung, die an der Sternfahrt teilnehmen könnten.

Wir stellen uns ein großes Sommerfest vor, bei dem Menschen sich begegnen, kennenlernen, gemeinsam feiern.



# Interessengemeinschaft Gespannfahrer



## Seniorenausfahrt Offenbach am Main



Hallo liebe Gespannfahrer,

wir suchen Gespannfahrer aus dem Rhein-Main-Gebiet (gerne auch von weiter weg) die bereit sind, Gäste einer Tagespflegeeinrichtung aus Offenbach, mit einer Ausfahrt ein paar ereignisreiche Stunden zu schenken.

Leider kann das nur an einem Werktag vormittags / nachmittags stattfinden.

Im Anschluss an die Ausfahrt lädt uns das SeniorenZentrum noch zu Kaffee und Kuchen ein.

Wer Zeit und Lust hat mal eine etwas andere Fahrt zu unternehmen, melde sich bitte bei

Ralph Hutwelker  
Schalkwiesenweg 53, 60488 Frankfurt am Main  
Telefon 069-769890  
email: [vorstand@iggespannfahrer.de](mailto:vorstand@iggespannfahrer.de)

## Termine

### **BMW Motorradfreunde Westfalen**

Uwe Gutowski Rosenweg 14 59192 Bergkamen

### **10. Jahre BMW-Motorradfreunde-Westfalen Einladung zum Blau Weißen Jubiläums-Treffen**

Liebe Motorradfreunde

**Es** ist wieder soweit: Am **2.-Juli-Wochenende (08. bis 10. Juli 2016)** findet das 7.Treffen nicht nur für BMW-Biker statt. Bei uns sind von Ariel bis Zündapp alle Motorräder/Fahrer willkommen. Wie in den Vorjahren natürlich wieder mit Übernachtungsmöglichkeiten (Zelt oder Hotel/Pension) oder auch „nur“ als Tagesveranstaltung für die „Einheimischen“ des Münsterlandes, des nahen Ruhrgebietes, aus dem Sauerland, dem benachbarten Niedersachsen und und und...

**Selbstverständlich** bieten wir wieder Altbewährtes, wie eine tolle Gemeinschaft, Klönschnack, alkoholische Getränke (für die, die nicht fahren müssen), allerlei Leckeres für Leib und Seele, Musik aus der Dose, Benzingespräche u.v.m.

**Natürlich** gibt es auch wieder verschiedene Ausfahrten – je nach Anspruch und Gusto. Auch die Oldtimerfreunde haben wir wieder eingeladen.

**Für** die richtige Einstellung der Motoren sowie Einbau spezieller Zündkerzen bietet das bekannte Team von MGM Technik wieder seinen Service an, um so in etwas müde gewordenen Triebwerken die Pferdestärken wieder richtig auf Trab zu bringen.

**Ach** ja, es gibt auch etwas zu gewinnen: Neue Freundschaften und Kontakte, Erfahrungen von Bikern für Biker – und viele Preise bei der Tombola. Und dann sind da noch die Pokale, die auf neue Besitzer warten: Größte Gruppe, weiteste Anreise, ältester Teilnehme usw. Na, ihr wisst schon...

**Wer** auf den Geschmack gekommen ist, der schaut auch mal auf unsere Homepage: [www.bmw-motorradfreunde-westfalen.de](http://www.bmw-motorradfreunde-westfalen.de). Hier gibt es die neuesten Informationen und ein Online-Anmeldeformular zu unserem Treffen.

**Wir** freuen uns auf ein Wiedersehen!

Es grüßt herzlich aus Bergkamen

Uwe Gutowski



## Termine

# Ab in die Schweiz

Um das Interesse als begeisterte Gespannfahrer zu stärken, haben wir für den Juli 2016, inspiriert durch das Euro-Gespann-treffen in Deutschland, erstmals ein Internationales Gespanntreffen in der Schweiz bzw. Domat/Ems im Kanton Graubünden organisiert.

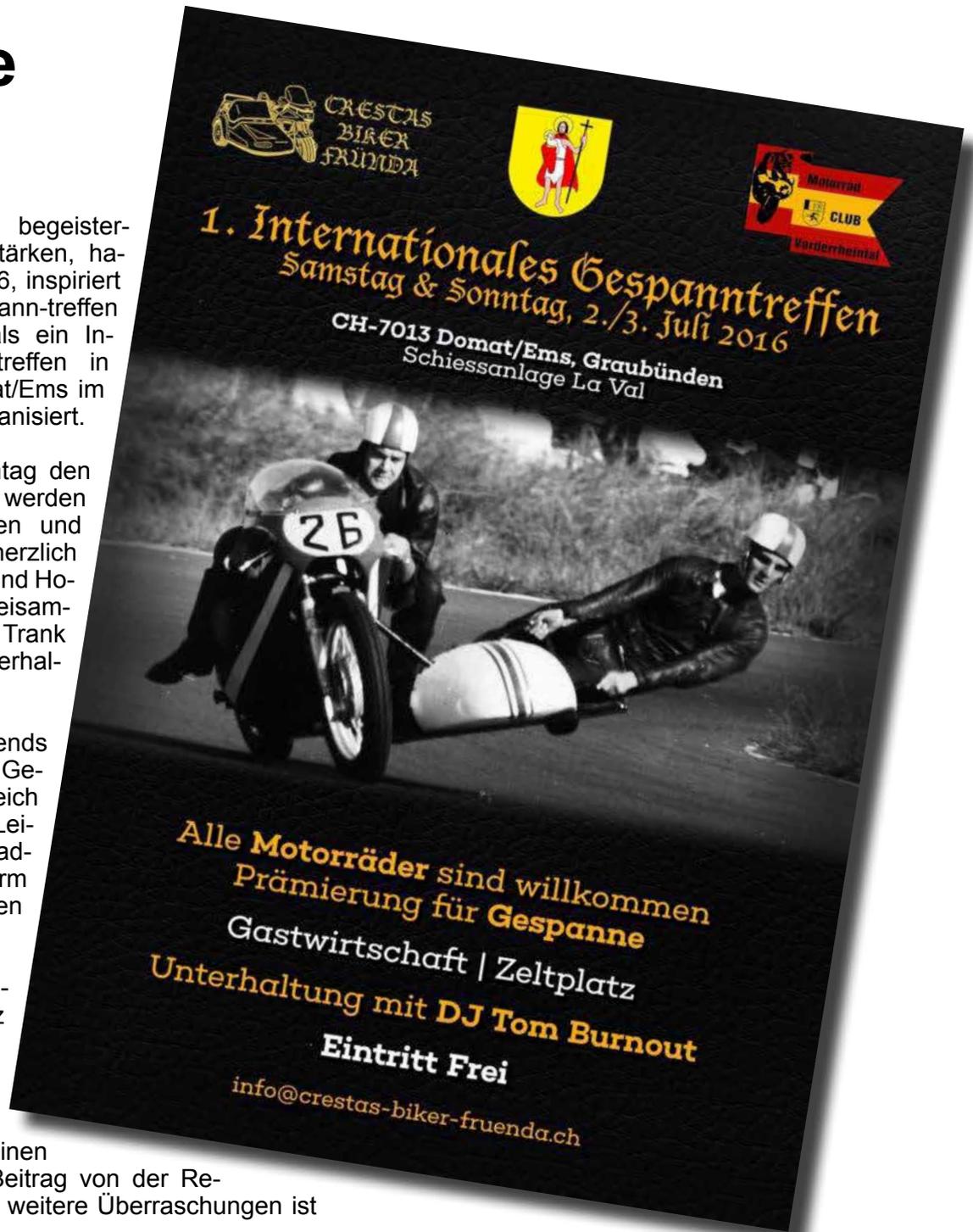
Am Samstag und Sonntag den 02. und 03. Juli 2016 werden alle Gespannfahrer/innen und Motorradfahrer/innen herzlich eingeladen, Interessen und Hobbies bei geselligem Beisammensein mit Speiss und Trank sowie musikalischer Unterhaltung auszutauschen.

Der Höhepunkt des Abends ist die Prämierung der Gespanne. Dies soll zugleich einen Anreiz bieten die Leidenschaft des Motorradfahrens in jeglicher Form mit Gleichgesinnten teilen zu können.

Für Gastwirtschaft, Unterhaltung und Zeltplatz ist von unserer Seite gesorgt. Als krönender Abschluss bietet der Bäuerinnen-Landfrauenverein Imboden einen köstlichen Brunch als Beitrag von der Region für die Region. Für weitere Überraschungen ist gesorgt.

Falls wir Euch mit unserem Treffen begeistern konnten, haltet euch den Termin frei und schaut bei uns vorbei, es wird sich lohnen. Wir freuen uns über eine zahlreiche Teilnahme und heißen alle herzlich willkommen!

Bei Fragen oder Wünsche dürft ihr uns auf der E-Mail: [info@crestas-biker-fruenda.ch](mailto:info@crestas-biker-fruenda.ch) gerne kontaktieren.



Weitere Infos sieht ihr auf unserer Homepage:

[www.crestas-biker-fruenda.ch](http://www.crestas-biker-fruenda.ch)

Grüße aus Domat/Ems

Eure Crestas Biker Frunda

# Dies und Das



Anstecker 1)



Aufnäher 2)



Aufkleber 3)



Flockfolien 4)

- 1) Anstecknadeln  
Gold (nur für Mitglieder) oder Silber  
29x 29mm: € 4,00
- 2) Aufnäher  
65 x 75 mm: € 2,50
- 3) Aufkleber (weiß oder transparent)  
210 x 250 mm: € 2,00  
90 x 110 mm: € 0,50  
60 x 75 mm: € 0,25
- 4) Flockfolie (weiß oder schwarz)  
zum Aufbügeln

## Sicherheitstraining & Gespann Kurse

Infolge der Masse an Terminen für Sicherheitstrainings für Motorradfahrer ist es uns nicht mehr möglich diese einzeln aufzuführen. Stattdessen listen wir hier auf, wer Sicherheitstrainings für Motorradfahrer durchführt.

Bundesverb. d. Motorradfahrer e.V.  
Carl-Zeiss-Strasse 8  
55129 Mainz  
Tel.: 06131/50 32 80,  
Fax: 06131/50 32 81  
Email: [info@bvdm.de](mailto:info@bvdm.de)

Motorradakademie e.V.  
Neue Landstr. 25  
35232 Buchenau  
Tel: 06466/91 17 90  
Fax: 06466/9117 91  
Email: [info@motorrad-akademie.de](mailto:info@motorrad-akademie.de)  
[www.motorrad-akademie.de](http://www.motorrad-akademie.de)

Motorrad Action Team  
Leuschnerstr. 1  
70174 Stuttgart  
Tel: 0711/182 19 77  
Fax: 0711/182 20 17  
Email: [actionteam@motorpresse.de](mailto:actionteam@motorpresse.de)  
[www.motorradonline.de](http://www.motorradonline.de)

MSC Winkelmesser e.V.  
Gartenstr. 3  
61184 Karben  
Tel.: 06039/46127

[www.winkelmesser-frankfurt.de](http://www.winkelmesser-frankfurt.de)



[www.mid-motorrad.de](http://www.mid-motorrad.de)

## Gespanntraining

Bundesverband der Hersteller und Importeure von Kraffrädern mit Beiwagen e.V. (BVHK),  
Geschäftsstelle: Falk Hartmann  
Postfach 1254, 55205 Ingelheim  
Tel.: 06132/23 73  
Fax: 06132/18 74

Gespanne werden vom BVHK gestellt

2-Tages-Training: Frühjahr & Herbst in Reinheim/Odenwald.  
Kostenbeteiligung

Beim Institut für Zweiradsicherheit (IFZ) gibt es jedes Jahr eine aktuelle Zusammenstellung von ca. 1000 Sicherheitstrainings. Diese ist kostenlos gegen einen frankierten und adressierten C-5-Umschlag erhältlich.

Anschrift:

Institut für Zweiradsicherheit (IFZ),  
Postfach 120 288, 45314 Essen

# “Kennst du stress press?”

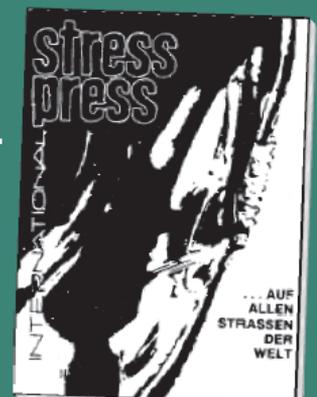
Das Motorradheft der Basis. Seit 1976.

Nicht kommerziell. Einmalig. Jeder kann mitschreiben.

Erscheint vier Mal im Jahr (meistens), Sommer- und Wintertreffen, StressNetz, uvm.

Probeheft gratis gegen eine 1-Euro-Briefmarke bei:  
Achim Ritter, Vor den Kämpen 19, 30851 Langenhagen

Für Leute, die nix erleben, ungeeignet! Nicht kommerziell, dafür aber einmalig!



[www.stresspress.de](http://www.stresspress.de)