

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Ausgabe 1 / 2017

- Savage Umbau
- KAWA 1100
- IGG-Treffen
- Schraubertipps
- Treffenkalender
- und vieles mehr...



In dieser Ausgabe:

Editorial	2
Savage mit Kali	3
Russisch Roulette	4
Gespannster	5
Frühlingstreffen und die JHV	8
Sommer, Sonne und Kutschfahrten	9
Jahresausklang beim Herbsttreffen	10
Eine besondere Art des Reisens	11
Hängertreffen Schotten	12
Martins Schrauberseiten	14
Seniorenausfahrt Offenbach	17
Hambacher Bikertreffen	18
Termine	ab Seite 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



Aufgrund der Anregungen unseres Gespannfreundes Arnd Ginkel haben wir uns als Interessengemeinschaft getreu unserem Motto „**Gemeinschaft ist Programm**“ entschlossen eine Initiative zur Etablierung eines Netzwerkes zu starten, und hoffen im Verlauf des Jahres einen qualifizierten „Beraterkreis“ oder sagen wir einfach die notwendige Anzahl Berater zusammen zu bekommen.

Das heißt - bei Bedarf - Gespannfreunde benennen zu können, die bereit sind Gespann-Neulingen beim Kauf eines gebrauchten Gespannes oder bei der Auftragserteilung für ein Neugespann und/oder beim Aufbau eines solchen beratend zur Seite zu stehen. Nach intensiven Diskussionen in-

nerhalb der IGG sind wir betreffend den Anforderungen an die beratenden Netzwerker zu folgenden Überlegungen gekommen.

Das Angebot soll ohne rechtliche oder vertragliche Bindungen gestaltet werden. Es soll lediglich im Sinne eines intermediären Hilfeangebots verbindlich sein. Gedacht ist an ein Beratungsverhältnis mit geburtshelferischen Zügen.

Die Berater oder „**Paten**“ - wie Arnd Ginkel sie nennt - sollten über ein gewisses Maß an technischer und fahrerischer Kompetenz verfügen und zudem eine realistische Selbsteinschätzung ihres Leistungsvermögens und ihrer Möglichkeiten haben.

Schließlich erscheint uns eine gewisse räumliche Nähe als notwendige Voraussetzung, damit sich die

Patenschaft auf einer persönlichen und vertrauensvollen Basis entwickeln kann.

Wer sich also dazu berufen fühlt, ist herzlich eingeladen mitzuwirken und Neulingen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Die IGG stellt sich als vermittelnde Instanz zur Verfügung und ist gerne bereit Gespann-Neulinge und Paten zueinander zu bringen.

Zugleich wollen wir eine Plattform entwickeln, auf welcher man Termine zum Durchchecken und vermessen von gebrauchten Gespannen bekommen kann. Gegenwärtig sind wir noch im Gespräch mit verschiedenen Werkstätten die über das notwendige Wissen und Knowhow verfügen um eine Gespann fachgerecht zu begutachten.

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Ein weiteres Thema ist wieder einmal das Fahren mit Anhänger hinter dem Gespann bzw. Motorrad. Im Bundestag werden wir mit ziemlicher Sicherheit gegenwärtig keine besondere Aufmerksamkeit für unser Anliegen erhalten, damit ist für uns das Thema allerdings noch nicht vom Tisch. Wir arbeiten gemeinsam mit der MID daran, die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Motorräder und Gespanne mit Anhänger auf vernünftige achtzig Stundenkilometer anzuheben. Damit würden wir uns im Vergleich mit anderen Staaten in einem vernünftigen Bereich befinden.

In dieser Ausgabe des Elefantentreibers findet ihr eine Tabelle mit den Höchstgeschwindigkeiten auf Landstraßen und Autobahnen von mehr als dreißig Staaten weltweit (Seite 12).

Die Werte haben wir der Internetseite von Thomas Bergmann aus Tiefenbach entnommen, zu finden unter „www.motorrad-hänger.de“. Wer die Liste aufmerksam durchgeht, wird feststellen, die Republik Italien steht dort unter Vorbehalt. Das liegt daran, dass das Ziehen von Anhängern mittels Motorrad eigentlich untersagt ist. Aber wie so

oft ist das Recht immer auch eine Auslegungsfrage.

Hier bedarf es noch einer rechtsgültigen Auslegung der italienischen Straßenverkehrsordnung Codice della Strada.

Euer Ralph

Savage mit Kali

Text: Ralph Hutwelker

Bei Bülter's, sprich Vitus sen. und Vitus jun., ist wieder mal nach langer Zeit ein Gespann vom Hof gerollt. Vitus Bülter Senior hatte das Gespann vor Jahren bereits einmal konventionell aufgebaut, die Savage mit einem Velorex vereint und das Motorrad dabei im Wesentlichen so belassen wie es von Suzuki geliefert wird.

Die Savage sollte vor allem als Kleinkindertransporter dienen und der Umbau einen gewissen finanziellen Rahmen nicht überschreiten.

Das kleine Gespann wurde schließlich entsprechend seiner Bestimmung bewegt und hatte auch so manche Fahrt im Winter über gepökelte Straßen mit gemacht. Doch irgendwann wurde eine umfangreiche Restaurierung des Gefährts notwendig und in Auftrag gegeben.

Nach umfangreichen Renovierungsarbeiten, die den Zahn der Zeit -sprich Pilz und Rostbeseitigten, wurde das

Gespann mit einem neuen Beiwagen versehen und stramm auf Bobber gestrippt.

Inzwischen ist vieles, was an Suzuki erinnerte, neuen Teilen gewichen. So sind Tank und Sitz von Harley Davidson, der Tacho von Daytona, Die Schutzbleche aus dem Aftermarket Bereich.

Rahmen, Räder und Motor jedoch wurden beibehalten. Bei den Rädern wurde sogar das Beiwagen-

rad an das Hinterrad angeglichen. Dort dreht sich nun das gleiche Rad wie im Heck des Motorrades.

Insgesamt ist das Gespann auf Wendigkeit ausgelegt und mit lediglich 106cm Spur knapp über einem Meter geblieben. Das Leergewicht, so Vitus Bülter, hat sich auf nunmehr 210kg reduziert und mit der Beibehaltung des zulässigen Gesamtgewichts von 500kg ergibt das eine respektable Zuladung von 290kg. (Fortsetzung auf Seite 4)



Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Ehrlich, da kann man wirklich neidisch werden. Wer hat schon so viel Zuladung offiziell eingetragen. Der K103 von Kali ist natürlich ein echter Hingucker und sitzt auf einem extrem schmalen Beiwagenrahmen. Das fette Savage-Hinterrad am Beiwagen überzeugt und rundet den optischen Eindruck gelungen ab. Die kleinen Heckleuchten aus dem Traktorenhandel kennen wir ja schon vom Enfield-Gespann.

Die Optik des Gespannes ist vor allem durch das weggelassene dominiert. Die Reduktion auf das wesentliche überzeugt vollständig, auch wenn man noch weiter gehen könnte. Beispielsweise die Elektrik durch den Lenker oder konsequent Taster verbauen und so weiter, aber je diffiziler der Umbau wird,

umso teurer wird der Spaß natürlich. Und irgendwann sagt man sich „geht's noch“?

Ja, natürlich wenn das Portemonnaie ganz weit aufgeht, dann geht da noch jede Menge. Allerdings ist ja nicht aller Tage Abend, das Gespann hat ja schon einige Jahre hinter sich und stellt die zweite Ausbauvariante dar, wer weiß was da noch kommt.

Der Umbau überzeugt wieder mal mit durchdachten Detaillösungen und zeigt uns, dass weniger oftmals doch einfach mehr ist.

Mir persönlich gefällt vor allem die ausgesprochen dezente Farbge-



bung, die nach dem Motto - „an mein Motorrad kann eigentlich jede Farbe, Hauptsache sie ist Schwarz“ - daher kommt.

Russisch Roulette

Text: Arndt Ginkel

Gespannkauf, gebraucht oder neu, Gespannbau in Eigenleistung oder unter Mitwirkung eines Gespannherstellers ist für den Gespannovizen und die Gespannovizin eine echte Herausforderung. Für den zukünftigen „User“ ohne tiefere technische Kenntnisse kann das Unterfangen gelingen, muss aber nicht. Die anfänglich eher unsichere Annäherung an Thema und Objekt beginnt mit einem Besuch im Internet, bei der Fachpresse, Messebesuchen oder einem Tag der offenen Tür bei einem Gespannhersteller. Sätze wie: „Was haben Sie vor, was wollen Sie ausgeben, das machen wir immer so, da muss man ...“ prasseln hernieder. Hier bereits eine Entscheidung zu treffen, ist in meinem Rückblick ein selbst erlebtes „Russisches Roulette“.

Ohne einen erfahrenen Gespannfahrer/in an der Seite, der, einem

Paten gleich, ohne wirtschaftliches Interesse, den Weg zum Motorradgespann begleitet, ist diese hoch emotionale Zeit der Versuch, mit verbundenen Augen ein Mienenfeld zu durchqueren. Ja es geht, auch im Lotto wird gewonnen, aber um im Bild zu bleiben: Es ist nur eine Kugel in der Trommel.

Im Idealfall wohnt ein ehrenamtlicher Gespannpate in der Nähe. Bei einem Gespräch wird Wunsch und Wirklichkeit abgeklärt. Es folgt möglicherweise die Überprüfung, ob das Gespannfahren „in Echt“ bei einem Gespannfahrerlehrgang der Erwartung entspricht. Ist der Wunsch gefestigt, werden Gespannhersteller und Gespannbauer sprichwörtlich ins Visier genommen. Termine in Begleitung des Paten werden vereinbart, die den Ablauf eines möglichen Auftrags, die Atmosphäre des Betriebs bis hin zu einem Angebot darstellen.

Der Pate ist Beobachter und Ratgeber zu gleich. Das ihm entgegengebrachte Vertrauen lässt ihn einen sachlichen Blick auf den Werdegang des Gespanns haben. Beim Gebrauchtkauf verfügt er unter anderem auch fahrerisch über die Fähigkeiten das Fahrzeug zu beurteilen.

Wie finden Pate und „Patenkind“ zusammen? Hier wären die Gespannpresse, die Interessengemeinschaften und Foren gefordert.

Die Rubrik „Gespannpate“ als Kontaktbörse.

Gespannster

Text: Arndt Ginkel

In das rote Ding gesetzt geht es dem Wind entgegen, „Halt dich fest“ klingt mir noch in den Ohren, ebenso wie das Bollern des Motors neben mir.

Heute, über fünfzig Jahre später weiß ich: es war das Gespann eines Nachbarn. Das hat mich, Straße rauf, Straße runter, fürs Leben geprägt.

Es folgt die übliche Laufbahn eines Babyboomers, der das motorisierte Zweiradabenteuer auf dem Kleinkraftrad beginnt und auf diversen Motorrädern älter wird. Gleichwohl, ob in Schotten, auf der Veterama oder in freier Wildbahn, Gespanne ziehen meine Blicke an. Zunächst, für viele Jahre, ohne Begehrlichkeiten zu wecken.

Das sollte sich, über fünfzig Jahre nach dem „Halt dich fest“ ändern. Der Wunsch nach einem eigenen Gespann lässt mich nicht mehr los. In der Folge wird das Budget wachweich abgesteckt und der Plan in der Familie und im Freundeskreis veröffentlicht.

Aber, wie heißt es doch so schön: Reden ist Silber, Schweigen ist Gold. Es kam wie es kommen musste, alle erdenklichen und dem Gespannfreund wohlbekannten Argumente werden aufgefahren, um mich von meinem Ansinnen abzubringen. So hatte ein mir genetisch sehr nahestehender Zeitgenosse die hervorragende Idee: „Mach doch erst mal ein Fahrtraining“, offensichtlich in der leisen Hoffnung, dann habe sich das mit dem Gespann schnell erledigt.

Frohgemut trat ich also schnellstmöglich zu einem Fahrtraining des BVHK an. Ein zweitägiger Kurs mit Höhen „herrje, ich fahre auf zwei Rädern“, und Tiefen „gibt es das auch mit Servolenkung“, bestärkte mich eher in meinem Entschluss.

Es bleibt dabei, ein Gespann muss her und folglich wird ein Plan erstellt. Dieser sieht vor in überschaubarer Zeit und unter Einhaltung des Budgets ein Motorrad, diverse Gebrauchtteile und einen Beiwagen zusammenzutragen und von einem professionellen Gespannbauer zu einem Gespann komplettieren zu lassen.

spannbauer finden, der das Projekt mit einer Schwinggabel, einem Lenkungsämpfer, einem Schutzblech, Bremsen, Rädern und Gespann tauglichen Stoßämpfern komplettiert und letztlich Motorrad und Seitenwagen vereinte. Zum krönenden Abschluss nur noch die technische Abnahme seitens des TÜV und die Zulassung des so erstellten und fahrfertigen Gespanns



Es wurde eine Kawasaki Z 1100 ST inclusive einem Berg Ersatzteile erstanden und die Garage damit zunächst gefüllt. Alle Teile die nicht gebraucht wurden fanden rasch einen Käufer, womit sich das verfügbare Budget wieder etwas auffüllte. Hinzu kam ein unerwarteter mittlerer dreistelliger Lottogewinn, wodurch sich die Belastung des Budgets auf Null reduzierte. Nun fand auch noch ein Jewell Elegance in passablem Zustand den Weg in die heimische Garage. Ein kompletter Anschlusssatz von Carell fand sich im Laufe der Zeit bei 123meins. Somit konnte das Gespannprojekt langsam in die Fertigungsphase übergehen. Nun musste sich nur noch ein Ge-

durch die zuständige Behörde. Der Weg zu den ersten eigenen Gespann-Kilometern erschien mir zu diesem Zeitpunkt durchaus überschaubar.

Argwöhnisch von meinem Budget beobachtet, telefonierte ich quer durch die Republik. Den Zuschlag bekam schließlich ein Gespannbauer ganz in der Nähe. Nahezu gleichzeitig schlug hingegen auch die Prüfempfehlung des TÜV Hessen hohe Wellen.

Daraus resultierte, dass die folgenden anderthalb Jahre im Wesentlichen aus Warten bestanden. Die hessische Aussichtslosigkeit

(Fortsetzung auf Seite 6)

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

für kleine ambitionierte Gespannhersteller führte infolge der misslichen Umstände um TÜV und Bündelungsbehörden in Hessen zur Migration des Projekts ins benachbarte Bundesland über den großen Strom.

Preis und avisiertes Termin sowie das Fehlen der hessischen Prüfpflicht ließen hoffen. Für März des kommenden Jahres war die Auslieferung versprochen, doch in dem kleinen Dorf jenseits des großen Stroms kommt einiges aus dem Tritt, Krankheit und Schicksalsschläge lassen das Projekt abermals stocken.

Als unheilbarer Optimist war ich natürlich sofort überzeugt, dass alles kommt wie es kommen soll. Wie heißt es doch in Köln: „Et kütt wie et kütt“.

Dieser Freiraum wurde kurzerhand mit dem Einlassen einer Motorrad Hebebühne in den Garagenboden und dem Anbringen eines Kettenzuges an der Decke überbrückt, um das Gespann, nach seiner Heimkehr, fertigstellen zu können.

Aus März wurde also September und das noch ungetübte Gespann trat schließlich auf einem gemieteten Anhänger den Weg in sein neues zu Hause an. Auf der neuen Hebebühne platziert und nach ausgiebiger Begutachtung des Ganzen begann ich mit den Fertigstellungsarbeiten wie der Montage der Bremsen, der Elektrik und einiger stilistischer Anpassungen.

Anfang Oktober war es endlich soweit. Der Roll-out mit roter Nummer, die finale Probefahrten vor der TÜV-Abnahme in Rheinland-Pfalz und anschließender Zulassung in Hessen.

Zu früh gefreut, denn schon nach wenigen Kilometern beginnt sich die vorsätzlich vom Gespannbauer in umgekehrter Richtung verbaute Steckachse mit ihrer Mutter in das Kardangehäuse zu fressen – Ergebnis: „Kardantotalschaden“! Das Gespann wurde erneut auf ei-

nen gemieteten Anhänger geladen und zurück über den großen Fluss zum freundlichen Gespannbauer kutschiert. Zum meinem Glück hatte ein befreundeter Kawasaki Spezialist Mitleid mit meiner geschundenen Seele und spendierte einen Endantrieb aus seinem Fundus – danke.

Die Instandsetzung fand dann unter Kostenbeteiligung meinerseits statt – sei's drum und ich stellte fest, dass der Weg nicht immer das Ziel ist. Auf hessisch: „Isch erscher misch net unn wenn isch veregg vor Zorn!“

Mitte November die Erlösung, das Gespann hatte TÜV und wurde im Hochtaunuskreis problemlos zugelassen, es folgten endlich an etlichen Schnee und regenfreien Tagen Fahrten in die Umgebung. Die verblasste Lehrgangserfahrung wurde durch reichlich Praxis aufgefrischt.

Mit jedem gefahrenen Kilometer macht sich allerdings auch Ernüchterung breit, das Gefährt ist bockhart und die Beschwichtigungen aus der Szene „das muss so sein“ machten das Fahren auf Land- und Kreisstraße mit ruppigem Asphalt nicht erträglicher.

Das Zappeln in der Lenkung beim Anfahren und das haltlose Hopsen über Flicker und Kanaldeckel waren eine Tortur für Körper und Geist. Das seelische Gleichgewicht droht aus den Fugen zu geraten. Erst der Besuch bei einem Gespann Hersteller a. D. in der nahen Wetterau führte zur Erleuchtung im Dunkel der seltsamen Fahreigenschaften.

Die federseitige Abstimmung der HCS-Dämpfer an Motorrad und Seitenwagen war extrem hart und unsensibel geraten. Der kulante Austausch aller Federn brachte einen enormen Fortschritt hinsicht-

lich des Fahrkomforts.

Die Befestigung des Lenkungsdämpfers, der bei Geradeausfahrt völlig zusammengeschoben war, wurde geändert und ein kräftigerer Dämpfer verbaut. Nach dieser Operation haben schlechte Straßen ihren Schrecken weitgehend



verloren. Wäre da nicht ein bisher verborgen gebliebenes Flattern und Zittern beim Bremsen.

Guter Rat war gefragt und nach ausgiebigen Diskussionen im Freundeskreis schnell gefunden. Die Meinung war einhellig und das Urteil zunächst endgültig: „Die Bremsscheiben haben sich sicher unter der Last des Gespanns verzogen“.

Ein paar neue, alte, aus dem Lager meines Freundes schienen rund zu laufen. Doch nach ein paar 100 km stellte sich das gleiche Verhalten wieder ein.

Nun wurden Nägel mit Köpfen gemacht und neue Scheiben von EBC geordert und verbaut, mit dem Ergebnis, dass die gelochten Scheiben das Geräusch eines Krauthobels machten und das Bremsergebnis auch nicht besser als das der Vorgänger war.

Es folgten weitere 6000 km die mich schließlich völlig genervt wieder zum Gespannbauer der ersten Stunde führten. Dort offenbarte sich ein Seitenschlag von 6,5 Zehntel an der linken Scheibe. Ohne viel Aufhebens wurden am

(Fortsetzung auf Seite 7)

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Bremsscheiben Adapter der Smart Felge ein paar Zehntel abgedreht, jedoch ohne Erfolg im eingebauten Zustand.

Ein Telefonat mit dem Hersteller der Nabe offenbarte, dass die komplette Radnabe mit Felge und Adapter schlagfrei gedreht wurde und nur nach vorheriger Markierung ihrer Teile zueinander zerlegt werden darf.

Ja, ja, Ich bin schon ein „Dabbes“, und völlig naiv was den Gespannbau betrifft, das muss doch nicht erwähnt werden, das weiß doch jeder. Mit guter Miene zu bösem Spiel erfrage ich einen Termin zur Instandsetzung, wir hatten inzwischen wieder einmal Anfang Mai, und bekam den Bescheid ich könne in zwei Wochen anrufen, um zu erfahren, wann es möglich ist?! Erinnerungen wurden wach.

Fazit meinerseits: „Zeit spielt in der Gespannwelt keine Rolle“.

Um einiges an Erfahrung reicher geworden, der Fundus an Gespann Erfahrung nimmt inzwischen einen durchaus nennenswerten Raum in meinem Leben ein, machte ich mich auf die Suche nach einer geeigneten Dreherei.

Zeitgleich begann der Umbau der Schwimmsattelbremse auf Brembo Festsättel im Taunus. Die vorhandenen Bremsanker wurden um geschweißt um die Brembos aufzunehmen.

Nach erfolgter Transplantation zeigten sich bereits auf der Heimfahrt ein miserabler Druck der Handbremspumpe und eine lächerliche Verzögerung.

Auf dem Hof meines Kawasakifreundes fiel auf, dass sich der linke Bremssattel beim Zug am Bremsgriff etwa um 2 mm zur Scheibe verdrehte. Da blieb also mein Druckpunkt! Die Haltetaschen am Bremsanker waren aus 4 mm Bandstahl, oder wie einer meiner besten Ratgeber im hohen Norden bemerkte aus 4 mm Blech.

Nach Rücksprache mit dem Schöpfer der umgeschweißten Bremssattelhalter wurde beschlossen erst einmal den Seitenschlag aus der Bremse zu drehen und anschließend neue Bremsanker zu fertigen.

Das komplette Vorderrad verbrachte in der Folge drei Wochen in einem Zerspanungssanatorium im Hintertaunus um anschließend mit den Worten „hat nix gekostet“ die Heimreise anzutreten. Dort angekommen wurde keine Zeit verloren und das Ergebnis im eingebauten

sich nicht auf dem Nabenrohr der Radlager, sondern auf der gegossenen Alufelge ab.

In gefühlt 30 Sekunden drehte der Fachmann 1 mm auf der Rückseite des Adapters ab und wenige Minuten später war das komplette Rad mit Nabe und Bremsscheiben montiert. Die Messuhr zeigt noch ein Seitenschlag von 3 Hundertstel.

Das ging mir dann doch zu schnell. Eine Woche wäre schon rasant gewesen. Ich tröste mich mit der



Zustand mit einer Messuhr geprüft. 6,5 Zehntel Seitenschlag, alles unverändert – wirklich preiswert.

Den nächsten Vormittag verbrachte ich nach einer Dreherei telefonierend, die das Trum von einem Vorderrad komplett einspannen und Parallelität herstellen kann. Erst ein Hilferuf an einen treuen Gespannfreund führte mich zu einem CNC Dreher in der Nähe von Bad Schwalbach. Mit großem Sachverstand wurde die Konstruktion durchgemessen. Im Ganzen und jedes Bauteil einzeln.

Das Ergebnis: der Freidreher des Adapters der linken Bremsscheibe ist zu knapp. Der Adapter stützt

Erkenntnis das Zeit laut Albert Einstein relativ ist und außerhalb des Gespann-Universums schneller vergeht.

Die neuen Bremsanker wurden schließlich von einem Gespannfahrenden Schweissfachmann in solider und präziser Ausführung angefertigt.

Der Vollständigkeit halber sollte noch gesagt werden, dass da noch der Motorschaden von 2015 inklusive Komplettinstandsetzung mit anschließendem Motorschaden war. Erwähnenswert wären auch die falschen Kupplungsscheiben, die für große Freude beim Anfahren

(Fortsetzung auf Seite 8)

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

ren sorgten, die zu groß dimensionierte Handbremspumpe mit brutalem Druckpunkt nach 10 mm Hebelweg, der Fußbremszylinder der mit dem gebremsten Seitenwagenrad nicht zurecht kam und letztlich der Winkeltrieb des Kardans

der mir das Lied vom mahelnden Lager vorspielte.

Ohne den Fernberater aus Wulsbüttel, den hilfsbereiten Kawaspezialisten und den stets aufmunternden Gespann Stammtisch in

Orschel wäre ich noch nicht so weit

Das Abenteuer Gespannbau: „Ein großer Schritt für mich ein kleiner Schritt für die Menschheit“.

Das Frühlingstreffen und die JHV

Oder, in der Kürze liegt die Würze ...

Text: Dietrich Müller-Link **Fotos:** Hans Peter Moschner

Während des Frühlingstreffens findet traditionell auch die Jahreshauptversammlung der IGG statt. Das war im vergangenen Jahr Sonnabend, der 7. Mai. Der Vorstand hatte rechtzeitig eingeladen. Alle 2 Jahre ist die Tagesordnung etwas umfangreicher, da Vorstandswahlen durchzuführen waren.

26 GespannfreundInnen hatten sich eingefunden, davon waren 25 Mitglieder der IGG.

Die Versammlung wurde vom 2. Vorsitzenden Torsten Kasten geleitet, da Ralph Hutwelker aus privaten Gründen verhindert war.

Nach den Berichten der einzelnen Vorstandsmitglieder und dem positiven Bericht der Kassenprüfer, wurde der Vorstand durch die Ver-



sammlung für das Jahr 2015 entlastet.

Nachdem Martin Köpper zum Versammlungsleiter gewählt worden war, beschlossen die Anwesenden auf seinen Vorschlag hin, den gesamten Vorstand in einem Wahlgang zu wählen. Die „Altmitglieder“ hatten im Vorfeld ihrer Wiederwahl zugestimmt und wurden nun bei 4 Enthaltungen zu „Neumitgliedern“ des Vorstandes.

Im abschließenden Tagesordnungspunkt „Verschiedenes“ wurden neben den weiteren Treffenterminen 2016 auch die für 2017 und weitere interne Punkte besprochen.

Die Versammlung war um 11:11 Uhr eröffnet worden und wurde um 12:08 Uhr geschlossen ... in der Kürze liegt die Würze!



Sommer, Sonne und Kutschfahrten

IGG Sommertreffen 2016

Text: Ralph Hutwelker

Kleiner Umweg gestattet? Warum nicht, statt einfach ohne die beste Ehefrau der Welt nach Melle zu fahren, hab ich kurzentschlossen den Weg über das Saarland genommen. Bitte schön, einmal St.Wendel, Passagier einladen und losgeht es zum Sommertreffen. Es war zwischen den Alternativen Zeitersparnis oder Spritsparen abzuwägen. Wir haben uns für die Zeitersparnis entschieden.

Also ein wenig über Landstraßen bis zur Mosel geschraddelt, noch ein Stück durch die Eifel und schließlich über die A1 Richtung Osnabrück/Melle. Ohne Anhänger läuft das auch ganz gut, ein Schnitt von knapp hundert ist dann auch machbar.

Sicher, auf der Autobahn muss es dann schon recht flott voran gehen und das Expresstempo macht sich bemerkbar – da geht unter 13 Liter nix mehr – was angesichts von lediglich 20 Liter Tankvolumen manchmal zu Sorgenfalten und

Schweißausbrüchen unter dem Helm führt.

Die letzten Meter vor Melle ist sogar der Reservekanister schon längst umgefüllt und die Tageskilometeranzeige bewegt sich auf 200km zu. Wo ist die nächste Ausfahrt, und wo ist die Tankstelle, Dramatik pur. Am Ende reicht es dann doch noch, es findet sich in Bissendorf unweit des Zeltplatzes eine „Tanke“, ein letztes Mal das Fäschchen voll machen und schon sind wir kurz darauf am Ludwigsee.

Die üblichen Verdächtigen sind natürlich schon lange da. Es ist alles vertreten vom Wohnmobil über den Knuddel-Wohnwagen bis zur Dackelgarage. Karl-Heinz Willmann und Karl-Heinz Stürmer haben Bänke, Stühle und Pavillons aufgebaut, ein Getränkeanhänger mit ausreichender Beschickung sprich trinkbarer Flüssigkeiten ist vor Ort und eine Grillgelegenheit auch vorhanden.

Anneliese hat über ihre Tochter Birgitt Essbares in Bioqualität bereitgestellt und bis wir mit unserem Zeltaufbau fertig waren, waren die Anwesenden auch schon mit dem Essen fertig. Natürlich gab es noch ausreichend viele Steaks, Würste und Beilagen um unseren Hunger zu stillen, Anneliese und ihrer Tochter sei gedankt.



Samstag Nachmittag Kutschfahrt mit drei echten Pferden und riesigem Planwagen, Birgitt konnte für die IGG eine Kutschfahrt der Sonderklasse buchen.

Also dann, anspannen und rauf aufs Gespann. Mit drei Pferdestärken und ausreichend Prosecco versehen, geben wir uns der ultimativen Entschleunigung des Alltags hin. So werden wir durch das Osnabrücker Umland gefahren.

Es ergeben sich dabei völlig neue Perspektiven, vor allem wenn all die hochmotorisierten Verkehrsteilnehmer mit teils mehr als hundert Pferdestärken hinter uns auf ein Vorbeikommen warten müssen. Selbst potente Mopeds müssen ab und zu lange warten bis ein gefahrloses Vorbeikommen gesichert ist. Der Planwagen und die Pferde flößen offensichtlich angesichts ihrer Masse den anderen Verkehrsteilnehmern gehörigen Respekt ein.

Wie dem auch sei, nach etwa zwei Stunden (oder waren es mehr?)

(Fortsetzung auf Seite 10)

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

sind wir wieder zurück und genießen den Nachmittag auf dem Campingplatz.

Insgesamt war alles gelungen, das Treffen ging unaufgeregt und gemütlich zu Ende. Das Wetter hat auch gehalten und uns mit Sonne

verwöhnt. Vor allem auch wegen der Rückfahrt über Land mit viel Zeit und ohne Stau haben sich die Fahrt nach Melle und das Treffen gelohnt.

Besonders gedankt sei nochmals unseren beiden Karl Heinze (Will-

mann und Stürmer), Anneliese und Tochter Birgitt.

Wir sehen uns 2017 dann wieder in Malliß.

Eine schöne Tradition

Jahresausklang beim Herbsttreffen

Text: Thorsten Kasten (Taler), Ralph Hutwelker **Fotos:** Karina; Carsten Wolters

Das letzte Herbsttreffen fand vom 28.10. bis 30.10.2016 auf dem Clubgelände der Motorradfreunde Iberg statt. Die Organisation lag - wie bisher - wieder bei Thorsten Kasten (Taler) dem 2. Vorsitzenden der Interessengemeinschaft von Deutschland und seinem eingespielten Team.

Karina und Ulli als eingespieltes Team sorgten wie immer für ein leckeres Frühstück, andere Clubmitglieder versorgten die Gäste mit Getränken und anderen Leckereien.

Dieses Mal waren weder Sturm, noch Regen oder Schnee zu verzeichnen und so nutzten einige das ruhige Herbstwetter für eine Tour durch den nahegelegenen Harz oder einen Stadtbummel durchs schöne Goslar. Nachmittags war ein stetes Kommen und Gehen, weit über 40 Tagesgäste waren mit Gespann oder Solo vorbei gekommen und bevölkerten so das Treffengelände der Motorradfreunde Iberg. Selbst der eine oder andere Camper gesellte sich am Samstag noch hinzu und blieb über Nacht.

Lecker Kuchen

Die IGG spendierte wie üblich Kaffee und Kuchen und abends wurde nach einem deftigen Essen (Grill-Haxe) und Bier in der Hubraumstube Kameradschaftspflege betrieben und gefachsimpelt.

Der Kuchen sowie die Haxen wurden bis auf den letzten Krümel weggeputzt, einige waren leider zu spät dran bzw. angekommen und bekamen leider nur noch „trockenes“ Brot..

HaPe aus Frankfurt ließen wir um Mitternacht zu seinen sechzigsten Geburtstag hochleben und morgens wurde er mit einem ex-



Ein toolles Team ist für die IGG - Gäste da.

tra Frühstück von Karina und Ulli bedacht.

Auch 2016 war das Treffen wieder vollauf gelungen und man sieht, dass es sich zunehmender Beliebtheit erfreut.

Nach einem gemütlichen Sonntagsfrühstück setzten sich die Gespanne in Bewegung zurück in Richtung Heimat.

Interessengemeinschaft Gespannfahrer



Gut gefüllter Platz beim Herbsttreffen



Platzrunde

Farbspiel in Hornburg

Eine besondere Art des Reisens

Mit dem Anhänger unterwegs

Text: Ralph Hutwelker **Fotos:** Elke und Erich Krieger

Viele können sich Motorradfahren nur als das große Versprechen von Freiheit auf zwei Rädern vorstellen, dabei ist das Motorrad meist schnell, laut und dynamisch. In unsere Zeit reduziert sich das Angebot der Sitzplätze zunehmend auf einen einzigen Sitzplatz und alle Mitreisenden bewegen eine eigene Maschine.

Diese Art des Reisens entspricht voll und ganz dem herrschenden Zeitgeist. Man teilt ein Hobby, aber bitteschön jeder für sich. Da scheinen selbst Supertourer mit zwei Sitzplätzen und Tourenvollausrüstung zuweilen ein Anachronismus zu sein, ganz zu schweigen von

Gespannen, in die man locker eine ganze Familie mit Gepäck packen kann. Wenn dann zu allem Überfluss auch noch ein Anhänger hinter dem Motorrad oder Gespann mitgeführt wird, geht den meisten Zeitgenossen einfach die notwendige Phantasie aus. Die erstaunten Blicke aus vorbeifahrenden Autos oder beim Tankstopp sprechen Bände und man ist sofort Gegenstand mehr oder weniger sachkundiger Erörterungen.

Die meisten können sich einfach nicht vorstellen, was sich alles in dieser Hinsicht realisieren und sogar problemlos über die Straßen chauffieren lässt.

Wer sich einen Überblick hierzu verschaffen will, der muss einfach mal in den Vogelsberg nach Schotten ans Falltorhaus fahren. Vom 1.-5.Juni findet dort das nunmehr dreizehnte Hängertreffen statt. Die Gemeinde der Motorrad- und Gespannfahrer mit Anhänger wächst, und die Anhänger werden zunehmend stylischer und auch komfortabler.

Einen Eindruck vermittelt der Beitrag zum letztjährigen Anhänger-treffen von Erich Krieger, dem Organisator des Treffens, in diesem Elefantentreiber.



Hängertreffen Schotten

Text und Fotos: Elke und Erich Krieger

Anfang Juni war es wieder soweit, das nunmehr 12. Anhänger-treffen fand wieder am Falltorhaus bei Schotten statt. Wie üblich war für das Wochenende Unwetter angekündigt. Es stand uns also wieder ein Treffen mit einem Mix aus Sonne und Regen bevor.

Wir kamen am Donnerstagmittag natürlich bei Regen an. Wir waren allerdings überrascht, dass trotz des widrigen Wetters schon einige Anhängerbegeisterte anwesend waren und aufgebaut hatten.

Im Verlauf der nächsten zwei Tage füllte sich der Platz zusehends, bis sich schließlich mit ca.20 Solo- und 30 Gespannfahrer eine ansehnlich Menge Anhängerfreunde eingefunden hatten, die am Falltorhaus campen.

Als größere Gruppe waren auch die Gespannfreunde Hellweg wie-

der mit einer Gruppe mehrerer Anhängerfahrer da.

Es ist schon erstaunlich, wie individuell sich die Szene mittlerweile gestaltet: vom einfachsten Gepäckanhänger bis zum Hitech-Airstreamer mit ausfahrbarer Wand ist so ziemlich alles zu finden. Nachläu-

fer mit nur einem Rad

und Wohnwagen werden hinter So-

lomaschinen und Gespannen gezogen. Es lässt sich

ferner beobachten, dass die Zahl der Gepäckanhänger abnimmt zu Gunsten selbstgebauter Wohnwagen.

Samstagabend wurden dann, bei endlich besserem Wetter, wieder
(Fortsetzung auf Seite 12)



Friedrich kam extra 530km aus Zürich angereist, mit seiner R1150GS, die zum Parallelschwenger umgebaut war. Auch der 1m breite Avantgarde-Campingtrailer ist Eigenbau und für alle Fahrzeuge geeignet, 2017 soll er in Serie gehen.

Tempolimit für Motorräder und Gespanne mit Anhänger auf Landstraßen und Autobahnen

A	Österreich 80/100	GB *	Großbritannien 70/96	P	Portugal 70/120
AL	Albanien 70/80	GR	Griechenland 80/80	PL	Polen 70/80 o 80/80
B	Belgien 90/100	H	Ungarn 70/80	RO	Rumänien 70/90
BIH	Bosnien-Herzegowina 80/80	HR	Kroatien 80/80	RUS	Rußland 70/90
BY	Weißrußland (Belarus) 70/90	IRL	Irland 80/100	S	Schweden 80/80
CH	Schweiz 80/80	I	Für Italien gilt eigentlich ein generelles Verbot für Motorräder. Das Verbot scheint aber nicht für Gespanne zu gelten.	SK	Slowakei 90/90
CY	Zypern 80/100	L	Luxemburg 70/90	SLO	Slowenien 80/80
CZ	Tschechien 80/80	LT	Litauen 70/70	SRB	Serbien 80/100
D	Deutschland 60/60	LV	Lettland 80/80	USA	Vereinigte Staaten von Amerika 88 bis 120 (unterschiedliche Regelungen in den jeweiligen BSt)
DK	Dänemark 80/80	M	Malta 80/80		
E	Spanien 70/90	MK	Mazedonien 80/80		
EST	Estland 70/90	MNE	Montenegro 80/80		
F	Frankreich 90/130	N	Norwegen 80/80		
FIN	Finnland 80/80	NL	Niederlande 80/90		
FL	Fürstentum Liechtenstein 80/80	NZ	Neuseeland 90/90		

* (GB) Anhänger sind nur für Motorräder über 125ccm Hubraum zulässig. Der Anhänger darf maximal 1m breit sein. Die Länge darf 2,5. Nicht überschreiten. Das Gesamtgewicht darf mehr als 150kg o. 2/3 des vollgetankten Fahrzeuggewichts sein.

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

die reichlich verkauften Lose für unsere Tombola gezogen.

Für die zahlreichen Sachpreise will ich mich ausdrücklich bei unseren Sponsoren, Motorrad-Gespanne, Sidecar Traveller, Motorrad, IGG, Trikemagazin, Louis, Polo, Obi und der Stadt Schotten bedanken, die uns damit teils schon sehr lange behilflich sind und unser Treffen

unterstützen.

Das nächste Hängertreffen, dann schon das dreizehnte, findet in diesem Jahr vom 1.-5.Juni statt, natürlich wie immer am Falltorhaus bei Schotten (siehe Seite 21)

Wir wünschen eine gute pannen- und unfallfreie Anreise und freuen uns auf reges Interesse.



Michael und Wilma kamen auf zwei Guzzys und hatten dieses Jahr auch einen Einrad Anhänger von Andreas Schmidt.



Torsten, der wie jedes Jahr als einer der treuesten Teilnehmer da war, kam mit seinem California-Gespann und dem Obi-Hänger. Bei seinem kleinen Flohmarkt bot er wieder günstige Lederkleidung an.

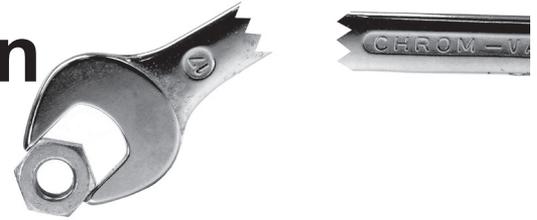


Mario fuhr eine 1500er Instuder und hatte den besten Anhänger für schlechtes Wetter. Bei dem 1m breiten Airstream werden die 4 Stützfüße per Fernbedienung ausgefahren. Ebenfalls per Fernbedienung wird ein Teil am Wohnwagen auf 2 Schlafplätze verbreitert.



Wolfgang und sein Bruder kamen mit Uralgespannen und Gepäckanhänger.

Martins Schrauberseiten



Dichtung und Wahrheit

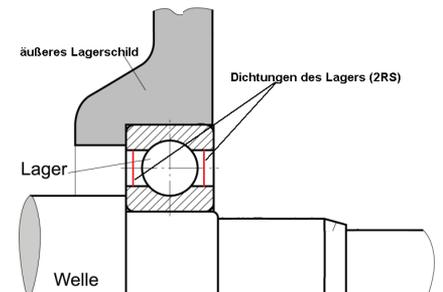
Beim unserem letztjährigen Frühjahrestreffen angekommen ließen mir die schwarzen Flecken auf den Gusspeichen des SW-Rades keine Ruhe. Die Fingerprobe ergab eine schmierige Konsistenz verbunden mit körnigem Abrieb. O.K., also aufbocken, Rad runter und mal schauen. Die Befürchtung bestätigte sich alsdann: die Abdichtung der SW-Radachse, bzw. deren Lager befand sich in Auflösung, na prima... Also holen wir ein wenig Zweckoptimismus aus der Ecke: bis nach Hause wird's wohl noch reichen...

Jetzt stand erstmal (wieder) die große Recherche an. Um überhaupt den Aufbau verstehen zu können und somit die Vorgehensweise der Reparatur festlegen zu können, waren die folgenden Abbildungen sehr hilfreich:

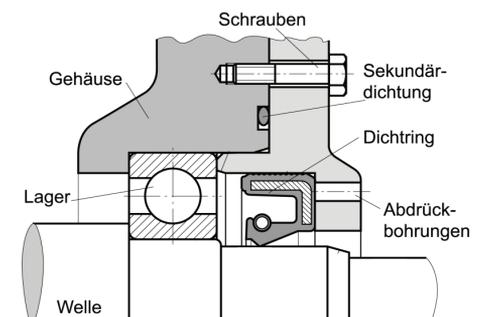
- Die Kette wird per Tauchschmierung mit Getriebeöl geschmiert.
- Im Auslieferungszustand ist keine Be-/Entlüftung vorhanden. (Anmerkung des Verfassers: Ungeschriebenes Maschinenbaugesetz ist eigentlich, jeden Hohlraum damit auszustatten.)
- Die gedichteten Achslager begnügen sich mit ihrer Fettfüllung.
- Der Raum zwischen den Kugellagern ist ölfrei.
- Also muss das Öl die vier lagereigenen Dichtringe passiert haben um nach außen auszutreten...
- Ergo: Lager erneuern
Abdichtung entscheidend verbessern
Be-/Entlüftung einbauen

Vertieft man sich in die Details der Abbildungen, gelangt man wieder ganz schnell zu Thema „Rotstift“, auch hier hat derselbige eine technisch einwandfreie Lösung verhin-

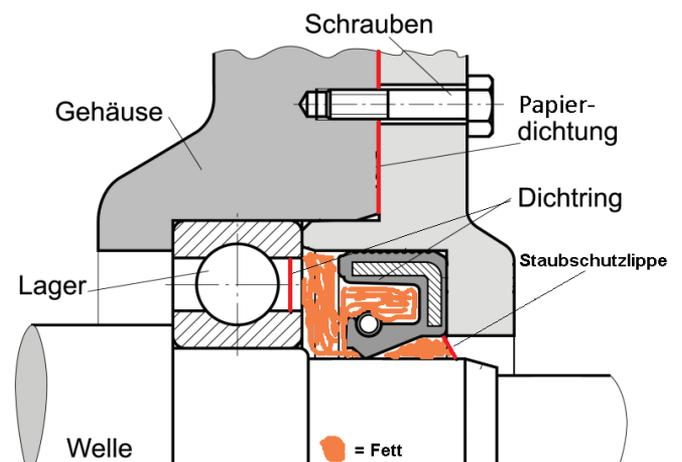
dert.



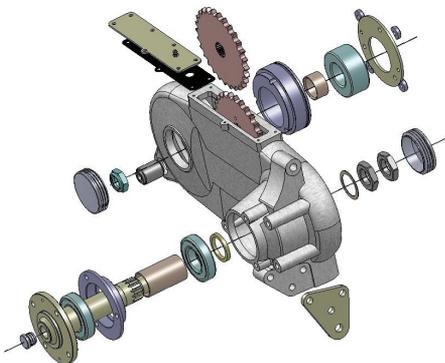
So hat das Side-Bike gebaut: Dieses ist das äußere Achslager, das innere ist ebenso ausgeführt. Die Dichtringe sollen nur den Schmierstoff im Lager halten. Verschmutzung fernhalten fällt ihnen schon schwer...



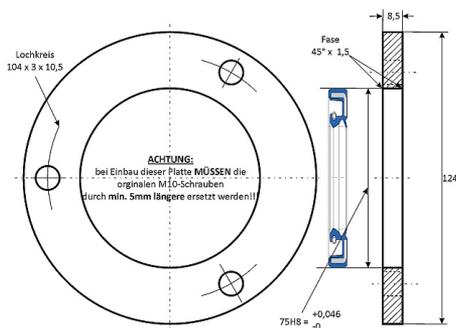
Nach Stand der Technik sollte das eigentlich so aussehen:



Ich entschied mich noch einen Schritt weiter zu gehen:



Interessengemeinschaft Gespannfahrer



Natürlich mußte dazu noch ein Haltering für den Wellendichtring angefertigt werden.

Damit habe ich nach außen DREI geschmierte Dichtungen. Das sollte wohl reichen.

Auch wenn beide Lager, der zusätzliche WeDi und dessen Haltering schon seit ein paar Tagen auf den Einbau warteten, ist in diesem Bereich mit „eben mal schnell“ überhaupt nichts erreicht.

Im Rahmen meiner Info-Suche bekam ich von einem Zeusfahrer die Aussage, „Ist mit normalem Werkzeug was man so hat zu erledigen“.

Diese Aussage kann nur jemand treffen, der noch nicht selbst diese Arbeit ausgeführt hat und MUSS ARG BEZWEIFELT werden.

Um sich überhaupt dieser ganze Geschichte nähern zu können, MÜSSEN mehrere Grundvoraussetzungen gegeben sein:

- Eine Hebevorrichtung oder Grube ist zwingend notwendig (weil sich die Muttern der Radachse nur von unten erreichen lassen)
- Aus Platzgründen sollte das SW-Federbein unten ausgehängt werden (dadurch läßt sich der Kettenkasten etwas absenken; schafft dringend benötigten Platz)
- Eine Nuss SW46 mit min. 3/4“-Antrieb und ein entsprechender Knebel sind unabdingbar, ebenso ein entsprechender Drehmomentschlüssel (besten Dank nochmals an dieser Stelle an Dietrich!!!)
- Bei den Muttern (schmale Bauform!) ist von einem Anzugsdrehmoment von 330Nm auszugehen. Zum Lösen wird also

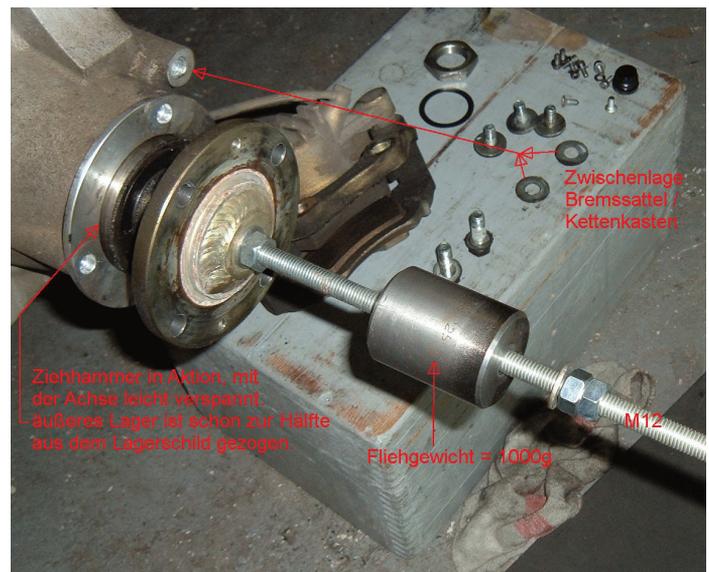
ein Hebel mit 1m wirksamer Länge benötigt, der mit 33kg belastet wird.

- Ein handelsüblicher 3/4“-Knebel weist eine Länge von 40cm auf. Hier müßten 70kg gezogen werden...viel Spaß dabei...
- Beim Aufsetzen der Nuss ist darauf zu achten, das nicht aus Versehen die Nuss zu weit aufgesteckt wird und beide Muttern gleichzeitig greift. Ein Lösen wäre damit praktisch unmöglich, deswegen Federbein unten aushängen und Schwinge absenken.
- Ein selbstgefertigter zweiteiliger Zentrierung für die Nuss hat sich bestens bewährt.

im Kettenrad und erleichtert die spätere Montage des Kettenrades auf der Achse erheblich.

Sooo, die Radlager sind gewechselt, ein zusätzlich WeDi ist verbaut, die Schmierung der Lager wurde verbessert und Belüftung ist eingebaut.

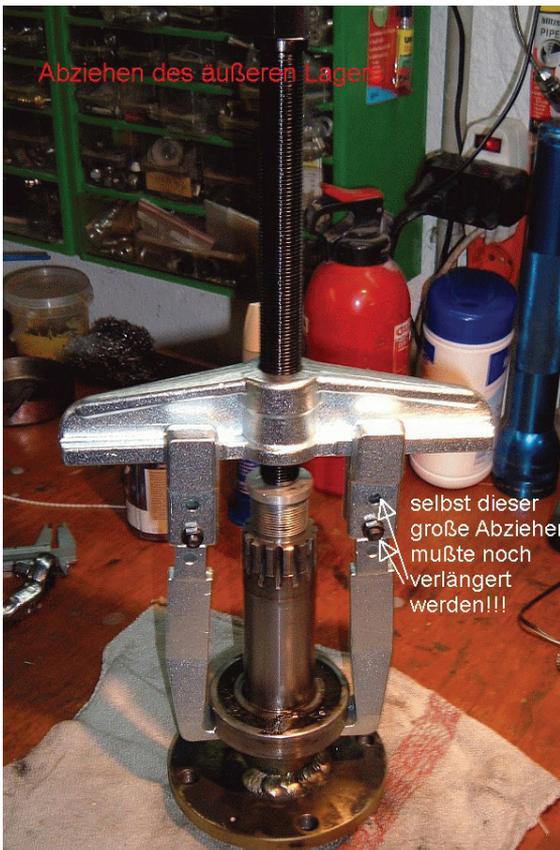
(Fortsetzung auf Seite 16)



- Das Kettenrad sitzt auf einer Längsverzahnung.
- Zum Ausbau der Achse MUSS die Kettenspannung verringert werden und über die Verzahnung eine entsprechend dimensionierte Zentrierhülse geschoben werden. Diese verbleibt nach Ausbau der Achse



Interessengemeinschaft Gespannfahrer



Hört sich alles ganz einfach an, oder?

Hier mal ein paar Bilder während der laufenden Arbeiten:

Bei aller Bescheidenheit sind jede Menge Fachwissen, Kenntnisse und Fähigkeiten gefragt. Wer dieses für sich verneinen muss, sollte sich dringend vertrauensvoll an seine Werkstatt wenden!!!

Viel Erfolg all jenen, die reparieren (lassen) müssen.

Euer Martin



Samstag, 01. Juli 2017 um 11:00 Uhr
im Einrichtungsverbund Steinhöring
Münchener Str. 39, 85693 Steinhöring

Wir bitten um eine kurze Info, ob Ihr an der Jumbofahrt teilnehmen werdet.

Auf Euer Kommen freut sich das Jumbo-Orga-Team
c/o Christian Beindner
0157 760 90 108
Jumbofahrt [at] web.de

Neu im IGG-Shop

(s. Seite 24)

Einkaufchip
5 Euro



Pin
4 Euro



Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Alte Schule

Seniorenfahrt in Offenbach/Main

Text und Fotos: Ralph Hutwelker



Am zweiundzwanzigsten um die Mittagszeit sollte es losgehen und zumindest trockenes Wetter war dringend gewünscht. Die Korrespondenz wurde zunehmend düsterer und die dringendste Frage war: Was machen wenn es regnet.

In der vorangegangenen Woche waren die Zeichen auf Regen gestellt, die Temperaturen sanken, der Tag der Seniorenausfahrt rückte immer näher und das Wetter schien sich zunehmend und andauernd auf schlecht bis regnerisch einzupendeln. Was blieb, war die Hoffnung auf eine kurzfristige und vielleicht doch dauerhafte Änderung der Wetterverhältnisse.

Passend zum Ereignis änderte sich das Wetter im Rhein-Main Gebiet jedoch schlagartig und wir wurden mit einem wahren Kaiserwetter und Temperaturen um die dreißig Grad Celsius belohnt. In vollem Ornat mitzufahren war fast unmöglich bis höchst anstrengend.

Ursprünglich hatten elf Fahrer mit Gespann zugesagt, am Ende wa-

ren immerhin neun gekommen. Klaus Pies, ein Mitarbeiter des Seniorenzentrums, hatte zusammen mit seinem Freund Hans Hartmann aus Offenbach eine Rundfahrt durch Offenbach organisiert. Mit neun Gespannen ohne Polizei eskorte durch den dichten Offenbacher Verkehr zu fahren hätte allerdings ein Übermaß an Rücksicht und Umschau gefordert und unverhältnismäßig lange gedauert.

Deshalb wurde sich vorsorglich darauf geeinigt, dass Klaus Pies mit seiner Goldwing eine Gruppe mit vier Gespannen führen würde und Hans Hartmann mit seinem Guzzi Gespann eine zweite Gruppe.

Somit bewegten sich zwei Gruppen um etwa zehn Minuten zeitversetzt am Kickers Stadion auf dem Biebererberg vorbei zum Baugebiet an den Eichen und über die Mühlheimer Straße bis zum Zwischenhalt am Büsing Palais

Dort wartete bereits Silke Schäfer vom Zentrum für Beratung und Begleitung am Seniorenzentrum mit

Erfrischungen und kümmerte sich um Fahrgäste und Fahrer. Nach etwa einer halben Stunde ging es zurück zum Seniorenzentrum. Bei weiter steigenden Temperaturen und einer stetigen Zunahme des Feierabendverkehrs wurde die Rückfahrt trotz verkürzter Wegstrecke eine echte Belastung für Fahrer, Mitfahrer und die Kupplung der Fahrzeuge.

Die Resonanz der Senioren war erfreulicherweise - trotz anfänglicher Skepsis - durchaus positiv bis begeistert. So erzählte mir beispielweise eine der Seniorinnen von ihren Erfahrungen in früheren Jahren, als sie selbst noch mit ihrem Mann mit dem Gespann unterwegs gewesen war.

Für manche hingegen war es das erste Mal, mit einem Motorrad beziehungsweise mit einem Gespann, zu fahren.

Hier zeigte sich wieder einmal, dass man mit Zuwendung und Umsicht viele Vorurteile und unbegrün-

(Fortsetzung auf Seite 18)



Gutes Wetter und gute Laune während der Ausfahrt.

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

dete Befürchtung überwinden kann. Bei jeder Menge Eis und kühlen Getränken im Anschluss an die Ausfahrt, zeigten sich die Mitarbeiter und die Gäste des Seniorenzentrums in ganzer Hinsicht begeistert von der Ausfahrt und luden die Gespannfahrer schon einmal vorsorglich für eine weitere Ausfahrt in 2017 ein.

Ich möchte an dieser Stelle nochmals bei Holger, Hans-Peter, Fritz, Detlev, Gabi, Rolf, Jürgen, Hans und Klaus bedanken, dass sie ihre Zeit geopfert haben und den Senioren einen unvergleichlichen Nachmittag spendiert haben.



Hambacher Bikertreffen

Grußwort der IGG

Text: Ralph Hutwelker

Ich habe lange überlegt, was ich euch als Grußwort zum Hambacher Bikertreffen sagen soll. Eines war für mich natürlich von vornherein klar: Meine Worte sollen auf jeden Fall einen Bezug hier zum Ort des Biker Festes und dessen Motto haben. So stehe ich voll und ganz hinter den Bemühungen der MID, die sich die Aufgabe gestellt hat, das Fahren mit dem Motorrad sicherer zu machen. Und ich unterstütze insbesondere auch deren Anliegen, die Akzeptanz von Motorradfahrern und Rockern zu stärken und Vorurteile und Benachteiligungen abzubauen bzw. abzuwenden.

Für mich persönlich steht Hambach als Synonym für Aufbruch, Freiheit, Unabhängigkeit und Selbstbestimmung.

Damit sind für mich die Bedingungen für Demokratie, als auch für das Motorradfahren schon einmal vorweg genannt. Man könnte noch Begriffe wie Respekt und Anerkennung hinzufügen. Aber: wie geht das zusammen?

Auf der einen Seite fordert man die Einlösung demokratischer Rechte und auf der anderen Seite erwartet man die staatliche Garantie, einem Hobby wie dem Motorradfahren ungehindert nachgehen zu können. Kollidieren hier nicht zwei gleichrangige Forderungen miteinander?

Nämlich zum Einen, die eigene Freiheit und Unabhängigkeit ausleben zu können, indem der Wert auf die Achtung seiner eigenen Interessen und Rechte gelegt wird,

und zum anderen die Zumutung der Anerkennung seitens des Anderen, die wie selbstverständlich gegeben sein soll. Wie kann es nun gelingen beiderlei Rechte zu respektieren und zu tolerieren?

Folglich, so meine ich, dies kann nur gelingen, wenn auch wir eigene Vorurteile abbauen und offener mit anderen Menschen umgehen. Die geforderte Toleranz wird genau in dem Moment bedenklich, wenn man selbst zum Opfer unreflektierter Gefühlslagen wird.

Ja zum Beispiel: wenn man schuldlos für Dinge in Haftung genommen wird, wie zum Beispiel für ein zu lautes Motorrad oder für Rennfahrten auf der „Hausstrecke“. Für Dinge, die man womöglich selbst

(Fortsetzung auf Seite 19)



Interessengemeinschaft Gespannfahrer

verurteilt. Und schließlich kennt jeder von uns Sätze wie: „ich hab ja eigentlich nichts gegen Motorradfahrer, wenn da nicht...!“

Oder: Es gibt halt solche und solche, aber die Raser (...) und die Lauten (...!) und außerdem!!!

Also Aussagen, in denen die eigene Einstellung im Unterschied zu denen der Anderen als Ausnahme betont und zugleich zur Regel erklärt wird. Und es sind vor allem immer solche gemeint, die nicht ins Weltbild oder in das wohlverdiente Wochenende respektive den Feierabend passen.

Als Motorradfahrer ist man somit öfters mit einer Reihe von Vorurteilen, Stereotypen und Diskriminierungen konfrontiert. Und Selbst ist man natürlich auch nicht frei und immer wieder geneigt, Andere in bestimmte Schubladen zu stecken. Ja irgendwie rutscht man da hinein, ohne genau sagen zu können, warum und weshalb man jetzt mit diesem oder jenem nichts zu tun haben will. Warum diese oder jene Ablehnung lediglich ein Gefühl ist, kann man i.d.R. nicht sagen.

Es sind vor allem eine Reihe negativer Stereotype, die uns als Motorradfahrer das Leben schwer machen.

Was immer in den Klagen der Beschwerdeführer gegen Raser und Lärmverursacher angeführt wird, stets lässt sich mit Sicherheit mindestens ein Exemplar dieser Zeitgenossen in der Lebenswirklichkeit unserer Mitmenschen finden.

Es wird dann aber nicht nur der konkrete Raser oder Krachmacher verurteilt, nein, denn es ist effektvoller, wenn man die Gleichung aufmacht: Motorrad=Krach oder Motorradfahrer=Raser oder besser noch zu gleichen Teilen eine Kombination aus allen Elementen.

Gleiches machen uns die Medien mit ihren reißerischen Headlines vor. „Die Todesreiter“ oder die donnernden Maschinen lassen sich einfach besser verkaufen. Eine Razzia des SEKs bei den Hells Angels oder den Bandidos ist in den Nachrichten um 19.00 oder 20.00 Uhr und auf Seite 1 der überregionalen Zeitung besonders gut platziert. Während eine Behinder-

tenfahrt mit Gespannen oder ein Toyrun eines Harley Chapter es gerademal in den Teil für Regionales schafft.

Ja, im Prinzip ist es immer wieder ein Dreiklang von Vorurteil Stereotyp und Diskriminierung, mit dem man als Motorradfahrer zu kämpfen hat. Und dieser Dreiklang speist sich aus einer unmittelbar empfundenen Ablehnung gegen alles was sich zunächst nicht recht einordnen lässt. Folglich, so scheint mir, haben wir es mit einem nicht durchbrechbaren Muster für mögliche Diskriminierung zu tun. So verstehe ich uns und unsere Arbeit in der MID, ob Biker Union oder IGG, als notwendige und wertvolle Gemeinschaft, die diese Muster aufdecken, wachrütteln und auf derlei Diskriminierungsansätze hinweisen und versuchen diese zu widerlegen.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen viel Mut und Erfolg in unserem weiteren Bemühen um die Sache.

Termine

Neuerkeröder Gespanntreffen

Der JUMBO-RUN der IGG

Vom **9. - 11. Juni 2017** findet bei Braunschweig, dass Neuerkeröder Gespanntreffen statt. Die Mitarbeitervertretung organisiert zusammen mit MotorradfahrerInnen der Region und der IGG Gespannfahrten für die in NeuErkerode lebenden Menschen. Auch Solomaschinen sind zur Streckensicherung und Begleitung sehr willkommen und erforderlich.

Infos gibt es hier:

www.gespanntreffen.de

Tel. 05305 / 20 13 87 (Sabine Bartsch)

Impressionen gibt es hier:

<https://www.youtube.com/watch?v=hazG6h6B0zk>



Seit vielen Jahren beliebt - Neuerkeröder Gespanntreffen

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Termine

Outdoorparty

Vom 14.-16.07.2017 findet unsere Outdoorparty auf dem Stockstädter Dorfplatz statt. Ein Wochenende in gemütlicher Runde – die Gestaltung der drei Tage kann beliebig erfolgen (Gespräche über Motorräder und Ausfahrten, Treffen bzw. Besuche durch andere Motorradclubs, Essen vom Grill), wird in diesem Jahr durch die Veranstaltung der

„MCS Sommernacht“ am 15.07.2017 geprägt. Am Abend spielt die Frankfurter Band „Winwets“ – wozu wir Euch alle sehr herzlich einladen. Zeitmöglichkeiten sind natürlich vorhanden.

Sommerfest:

Im Hof unseres Vereinsheims bieten wir kulinarische Spezialitäten vom Grill und aus der Pfanne. Umrahmt wird das gemütliche Beisammensein durch verschiedenste Highlights – lasst Euch überraschen!

Motorradclub
Stockstadt

MCS

WINWETS
PARTYROCK

Sommernacht

Samstag 15. Juli

Dorfplatz Stockstadt

Infos unter: www.motorradclub-stockstadt.de

**Schlapp-
Seppel**

URIG ECHT

QR Code



**CRESTAS
BIKER
FRUNDA**

www.crestas-biker-fruenda.ch



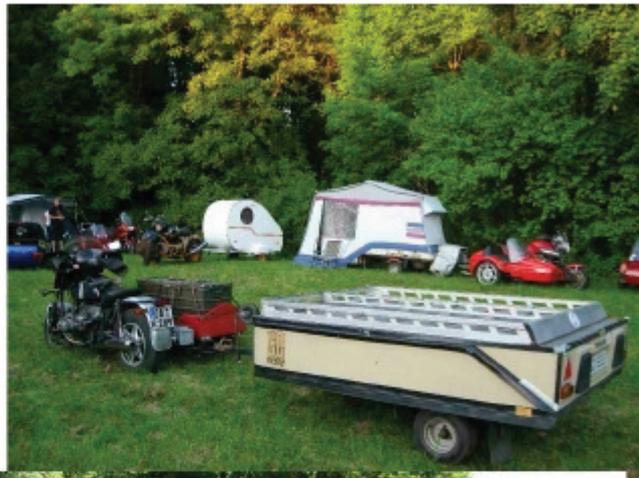
**GRISCHA
AMERICAN
MOTORCYCLES**
ALL YOUR HARLEY NEEDS
WWW.GRISCHAMOTORCYCLES.CH

2. Internationales Gespanntreffen
Freitag 30. Juni 16:00 bis Sonntag 2. Juli 14:00 2017

CH-7013 Domat/Ems, Graubünden
Schiessanlage La Val

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

13. internationales HÄNGERTREFFEN 1.- 5. Juni 2017



Einladung an alle, die sich ein Motorrad als Zugfahrzeug vorstellen können, also:

- Fahrer/innen von Gespannen, Solomotorrädern, Rollern und Trikes mit Anhängern
- Motorradfahrer/innen, die sich für einen Anhänger interessieren
- Händler und Verkäufer von Motorrad-Anhängern

1. bis 5. Juni 2017

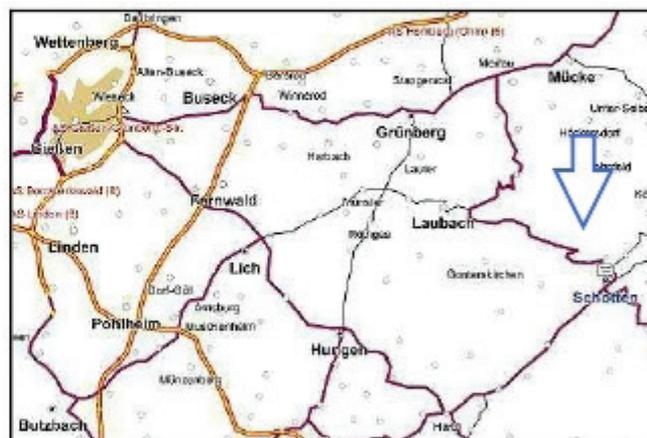
Falltorhaus, Außenliegend 22

D - 63679

Schotten/Vogelsberg

Geboten werden:

- Zelt-/Campmöglichkeit gratis
- Toiletten
- Speisen und Getränke im Restaurant „Falltorhaus“
- Selbstversorgermöglichkeit
- Tombola
- Spendenmöglichkeit zur Deckung der Veranstalterkosten



V.i.S.d.P.: Krieger, Stehler Straße 78, 69499 Weinhelm

Weitere Informationen und Anmeldung: Erich Krieger, Telefon 06201 / 69 769

Internet: <http://haengertreffen.de.tl>

An- und Abreise sowie Teilnahme erfolgen auf eigene Gefahr. Weder Veranstalter noch der Betreiber der Gaststätte haften.

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Termine



vom 30.06. - 02.07. in 93339 Riedenburg-Pillhausen

Programm

- Freitag 30.06. Erwärmen der Gespanne
Abendessen nach Karte und danach Bezugespräche am Lagerfeuer oder im Stadel. Ende ??????????
- Samstag 01.07. ab 8:00 Uhr Frühstück und dann Ausfahrt der Gruppe ab 18:00 Uhr gemeinsames Abendessen, vom Grillbuffet, anschließend Preisverteilung
- Sonntag 02.07. nach dem Frühstück geht es leider wieder nach Hause

Dies ist ein kleines familiäres Treffen, Zeltplätze sind vorhanden, es stehen im Kasthof nur 30 Betten zur Verfügung, ein Matratzenlager für 10 Personen ist ebenfalls vorhanden und das alles zu moderaten Preisen:

Zelten pro Person / pro Nacht 6.-- € Frühstück falls gewünscht 7.50 €
Matratzenlager pro P/J p. Nacht 6.-- € plus Frühstück (Schlafsack selbst mitbringen)
1 Bett incl. Frühstück ab 25.-- € **Nenngeld pro Person 5.-- €**
Stromanschluß vorhanden, pro Nacht 3.-- €

Es kann bereits ab 26.06. gezelte werden. Ideal als Basislager geeignet.
Betten stehen nur begrenzt zur Verfügung, daher ist Eile angesagt.
Bettenbestellung bitte nur unter 09447 698 ab 18:00 Uhr

Es laden ein:

Das Team vom Kasthof <http://www.kasthof.de/>
sowie Da-Fred-aus-IN vom Dreiradler-Stammtisch Ingolstadt
Weitere Infos unter 0841-55558 oder Zeus-Fred@Mail.de



Für Unfälle während des Aufenthalts sowie bei der An- und Abreise wird nicht gehaftet.
Bitte um Anmeldung bis 25.06.2017 um besser disponieren zu können.
Eine Anfahrtskarte kann angefordert werden.

Besuche uns auch im Forum unter: <http://forum.dreiradler.org>

Einladung zum internationalen 10. Gespanntreffen



vom 11. - 15. August 2017
in der Zehrmühle 94513 Schönberg

Programm

- Freitag 11.08. ab 10:00 Uhr Eintreffen der Gespanne
- Samstag 12.08. ab 8:00 Frühstück, um 10:00 Abfahrt einer Ausfahrt
anschließend Abendessen, danach Siegerehrung
Benzingespräche am Lagerfeuer
- Sonntag 13.08. gemütliches Beisammensein & pr. Ausfahrten Benzingespräche am Lagerfeuer
- Montag 14.08. gemütliches Beisammensein & pr. Ausfahrten Benzingespräche am Lagerfeuer
- Dienstag 15.08. ab 8:00 Frühstück und dann leider wieder die Heimreise (Feiertag in Bayern)

Dies ist ein kleines familiäres Treffen, Zeltplätze sind vorhanden. Eine Lokalität mit Spezialitäten der Region ist ebenfalls vorhanden und das alles zu sehr moderaten Preisen. **Jeder Teilnehmer hat ein Nenngeld in Höhe von € 5.-- zu entrichten. Dafür gibt es einen kleinen Snack und eventuell einen (Preis), das wäre dann ein Pokal.**

Auf dem nahe liegenden Zeltplatz kann auch schon früher gezelte werden, sehr geeignet als Basisstation, liegt sehr zentral. (Bayrischer Wald u. Österreich u. Tschechien)

Preise: pro Zelt / pro Nacht 5.-- € Frühstück falls gewünscht 6.-- €
Bett incl. Frühstück ab 20.-- € je nach Lage

Betten stehen nur begrenzt zur Verfügung, daher ist Eile angesagt.
Betten - Bestellung bitte nur unter 08554 - 9434090

Weitere Infos unter 0841 - 55558 oder Zeus-Fred@Mail.de

Es laden ein:

Da-Fred-aus-IN vom Dreiradler-Stammtisch Ingolstadt
und das Team der Zehrmühle <http://www.zehrmuehle.de>



Bitte um Anmeldung, auch der Camper, bis 05.08.2017 um besser disponieren zu können. Für Unfälle während der Anfahrt, des Aufenthalts u. der Abreise wird nicht gehaftet.
Ein Anfahrtskizze kann über E-Mail angefordert werden.

17me - 17e
INTER ASB - VZB
aux terrains du
op de terreinen van
CAMPING
LA CHARBONNIERE
Rue de la Chapelle 20
6880 Cugnon

21 tot 23 Juli
21 au 23 Juillet
2017

Internationaal Zijspantreffen
Rassemblement International de Sidecars

 www.asbvzb.be

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Beitrittserklärung zur Interessengemeinschaft Gespannfahrer e.V. (IGG e.V.)



1.Vorsitzender Ralph Hutwelker, Schalkwiesenweg 53, 60488 Frankfurt, Tel. 069/769890;
KassiererIn Anneliese Rubach, Tel. 0451/66820
Email vorstand@iggespannfahrer.de ; Internet www.iggespannfahrer.de

Den Antrag auf Mitgliedschaft und die Einzugsermächtigung ausfüllen, unterschreiben und per Post an
Anneliese Rubach, Marlistr. 11, 23566 Lübeck .
Der Jahresbeitrag für die Einzelmitgliedschaft beträgt 21 €, für die Familienmitgliedschaft 32 €.

Name, Vorname,	Familienmitgliedschaft <input type="radio"/>
Straße, Postfach	Geb. Datum
PLZ, Wohnort	Beruf
Telefon	
Email	Ich möchte den ET  als ePage <input type="radio"/>
Datum, Ort, Unterschrift	

Einzugsermächtigung der IGG e.V.

Hiermit erkläre ich mich bis auf Widerruf einverstanden, dass die IGG e.V. den von mir, laut Beschluss der Hauptversammlung der IGG e.V., zu zahlenden Jahresbeitrag von meinem Konto mittels Lastschrift abbuchen lässt.

Kontoinhaber

IBAN Nr.:

BIC:

Kreditinstitut

Postleitzahl, Ort

Datum

Unterschrift

Der Jahresbeitrag für die Einzelmitgliedschaft beläuft sich zurzeit auf € 21, für die Familienmitgliedschaft € 32 . Es wird zudem eine Aufnahmegebühr in Höhe von € 5 erhoben. Die Aufnahmegebühr entfällt, wenn der Beitritt während einer IGG-Veranstaltung oder einer Veranstaltung mit IGG - Beteiligung erfolgt.

IGG - Neu-Mitglieder bis zum 40.Lebensjahr erhalten auf Antrag und Nachweis der Teilnahme an einem gespannspezifischen Fahrsicherheitstraining eine zweijährige Beitragsbefreiung.

Die Mitgliederverwaltung erfolgt mit Hilfe der EDV. Die Daten der Mitglieder werden zu diesem Zweck unter Beachtung der gesetzlichen Bestimmungen gespeichert. Name, Anschrift, Telefonnummer und Emailadresse werden den Mitgliedern in einer jährlich aktualisierten Mitglied erliste bekannt gegeben.

Ralph Hutwelker (1.Vorsitzender) und Anneliese Rubach (KassiererIn) für die Interessengemeinschaft Gespannfahrer e.V..

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

Motorradakademie e.V.
Neue Landstr. 25
35232 Buchenau
Tel: 06466/91 17 90
Fax: 06466/9117 91
Email: info@motorrad-akademie.de
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
www.motorradonline.de

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

www.winkelmesser-frankfurt.de



www.mid-motorrad.de

Gespanntraining

Bundesverband der Hersteller und Importeure von Krafträdern 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?”

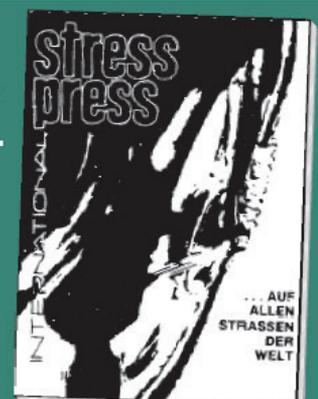
Das Motorradheft der Basis. Seit 1976.

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