

Themen

- Grußwort
- „Erfahrungen“ mit dem Zeus
- Trennung vom BVDM
- Südafrika 2004 (9)
- Mein Weg zum Gespann
- Der neue ET
- Termine
- Biker Union
- Helmsprechanlage

In dieser Ausgabe:

Grußwort	2
Was tun sprach Zeus	3
IGG Termine, Treffen,	5
Austritt der IGG aus BVDM	8
Südafrika 2004 (9)	9
Mein Weg zum Gespann	11
Staatssekretär zu Besuch bei der Biker Union in Dortmund	13
Die Bastelecke	14
Store, Such und Find Sicherheitstraining Gespannkurse Adressen	16

Nachruf



Die IGG trauert um

Herbert Meinert

Wir haben Herbert in der Zeit, in der wir mit ihm zusammen sein durften, als bescheidenen und zuverlässigen Freund kennengelernt. Sein Tod macht uns sehr betroffen. Wir vermissen ihn. Ruhe in Frieden IGG Vorstand und Freunde

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

ELEFANTEN



TREIBER

Der neue ET

Aller Anfang ist schwer

Der Elefantentreiber war in die Jahre gekommen. Auch entwickeln sich der Verband Christlicher Motorradfahrer (VCM) und die IGG immer weiter auseinander. Da Andreas Golombowski beide Zeitungen in Personalunion gemacht hat konnte er nicht immer so auf die spezifischen Eigenheiten der einzelnen Verbände eingehen.

Deshalb wurde schon seit längerem der Ruf nach einem „neuen Elefantentreiber“ immer lauter. Folgerichtig wurde dann auch ein neues Redaktionsteam gegründet, das aus Christina Lüders, Ralph Hutwelker und Andreas Golombowski besteht.

Anfänglich stellte sich dann auch die Frage nach Layout, Ausbau des Inhalts, Formats und so weiter. Auch musste erst mal ein gescheiter Weg der Kommunikation und der Arbeitsteilung gefunden werden. Das hat halt dazu geführt, dass sich der Erscheinungstermin des ersten „neuen Elefantentreibers“ immer wieder verzögert hat.

Diese grundsätzlichen Fragen sind nun geklärt und im Rahmen der Hauptversammlung, Anfang Mai in Grasdorf, werden wir mit den Teilnehmern noch einmal diskutieren ob es noch Verbesserungsmöglichkeiten gibt. Eine der schwierigsten zu klärenden Fragen war, welches Format der „neue Elefantentreiber“ nun zukünftig haben sollte.

Interessengemeinschaft Gespannfahrer



Hallo liebe Freunde des dritten Rades,

mit dem ersten Vorwort im Jahr 2009 darf ich Euch gleich auf mehrere erfreuliche Ereignisse hinweisen:

Der Elefantentreiber strahlt in neuem Gewand und zeigt damit, dass das neue Redaktionsteam seine Arbeit aufgenommen hat.

Näheres zum neuen Elefantentreiber und dem Redaktionsteam findet Ihr weiter hinten im Elefantentreiber.

Des Weiteren liegt auch dieses Jahr wieder eine hoffentlich schöne und angenehme Jahreshauptversammlung vor uns. Wie wir es bereits im letzten Jahr entschieden haben, werden wir uns dieses Jahr wieder in Grasdorf bei Holle treffen. Die Hauptversammlung wird wie gewohnt am Samstag den 2. Mai 2009 stattfinden und den üblichen Umfang von 2 Stunden haben. Da wir letztes Jahr einen neuen Vorstand gewählt haben, sind in diesem Jahr lediglich zwei neue Kassenprüfer zu wählen. Außerdem stehen einige interessante Plätze für das Herbsttreffen und die nächste Hauptversammlung in 2010 zur Diskussion.

Aber es gibt nicht nur erfreuliche Ereignisse: Am 8. Dezember ist

unser Mitglied Herbert Meinert im Alter von 67 Jahren verstorben. Viele werden ihn kennen und gerade mit Grasdorf hat es eine besondere Bedeutung. Als Herbert zum ersten Mal zu einem Frühlingstreffen nach Grasdorf kam, war es so früh, dass er den Platz nicht gefunden hat. Er wurde von seinen Freunden vermisst und nach einem kurzen Telefonat kam er dann doch nach Grasdorf. Allerdings war er schon wieder fast zu Hause in Bautzen als er den Anruf bekam.

Auch wird das Sommertreffen in gewohnter Weise am 2. Wochenende im Juli (10. bis 12. Juli) auf dem Campingplatz „Auf der Hude“ in Winsen an der Aller stattfinden. Das Herbsttreffen wird ebenfalls am gewohnten Wochenende stattfinden, über das Wo werden wir uns auf der Hauptversammlung ausgiebig unterhalten.

Ganz besonders möchte ich Euch allerdings auf ein Novum in unserem Terminkalender hinweisen. Es wird dieses Jahr vom 5. bis 7. Juni ein gemeinsames Treffen mit dem virtuellen Gespannfahrer-Stammtisch (VG) geben. Leider ist dieses Treffen zeitgleich mit der Behindertenausfahrt in Neuerkerode. Es gab und gibt in der Historie der IGG zwar schon einige Treffen die in Kooperation mit anderen Clubs und Verbänden stattfinden, wie z.B. das Hambacher Bikefest vom 7. bis 9. August 2009, welches gemeinsam mit den anderen in der Motorradinitiative Deutschland e.V. (MID) engagierten Verbänden ausgerichtet wird; oder die Behindertenausfahrt in Neuerkerode vom 6. bis 7. Juni welche die IGG gemeinsam mit der Kühlen Wampe und der Mitarbeitervertretung der Behinderteneinrichtung ausgerichtet. Ein Novum stellt dieses Treffen deshalb dar, weil bei diesem Treffen zwei

Organisationen zusammenarbeiten die sich ausschließlich dem Motorradgespann verschrieben haben. Da ja viele von uns ebenfalls auf der Internet-Plattform des VG aktiv sind, lag ein solches Treffen nahe. Im Voraus schon ein herzliches „Dankeschön“ an Ralph Hutwelker und Eckard Gehrmann, die dieses Treffen gemeinsam gestalten.

Ort des Treffens wird die Burg Lißberg in Ortenberg-Lißberg sein. Dieses Örtchen liegt im Vogelsberg quasi in Sichtweite des Hoherodskopf und des legendären Schottenrings. Also alle „Ritter und Burgfräuleins“ und die die es werden wollen sollten sich diesen Termin vormerken.

Es ist also ein interessantes Paket an Treffen und Veranstaltungen geschnürt und ich denke es wird für (fast) jeden was dabei sein.

Zum Schluss bleibt mir jetzt nur noch allen ein gesegnetes neues Jahr zu wünschen, eine schrottfreie Saison und allzeit genügend Asphalt unter den Rädern.

Euer Golo

Impressum

Herausgeber:

IGGespannfahrer e.V.

Hauptstr. 25 56414 Salz/Ww.

Tel.: 06435/8757

Fax: 06435/961652

Mobil: 0171/1715270

Redaktion

Ralph Hutwelker 069/769890

A. Golombowski 06435/8757

Christina Lueders 04829/1801

Layout u. Gestaltung: Ralph Hutwelker

Druck:

Diakonisches Werk Offenbach-

Dreieich- Rodgau

Konto-Nr.: 5 000 245 700

Volksbank Wolfenbüttel-Salzgitter

BLZ: 270 925 55

Auflage 120

ViSdP: für den Inhalt der Berichte und Artikel sind die jeweiligen Autoren.

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

**„Was tun“?!
sprach Zeus, „die
Götter müssen
besoffen sein“!**



Viel ist schon über den "Göttervater" geschrieben worden. Es flimmerten Reportagen über den Bildschirm, Vorteile wurden gelobt, Design besprochen, auch kundenorientierte Kritik drang zumindest an ein einigen Stellen durch.

Doch wer verfasst solche Artikel? Meist sind es Motorjournalisten die mal eben eine Runde drehen, im günstigsten Fall eine Tagestour in der Länge einer Tankfüllung verbringen.

Wie aussagekräftig sind deren Aussagen? Es ist schon ein gewaltiger Unterschied, ob ich mal eben 'ne Stunde durch die Gegend gurke, oder ob ich heute die 650km nach B schaffen will (muss), vielleicht auch noch mit Anhänger, regnet es dabei oder scheint die Sonne "aus allen Knopflöchern"?

Ich möchte mich hier nicht in Aufzählungen und Wiederholungen dessen ergehen, was schon in der entsprechenden Fachliteratur zu lesen war. Es kommt mir viel mehr darauf an, aus der normalen Nutzung sich ergebende Fakten zu beleuchten und evtl. Lösungsansätze zu bieten.

Es ist ja sehr lobenswert, wenn ein

Fahrzeug jede Menge Ausstattung serienmäßig mitbringt, aber wie zweckmäßig ist sie?

Nach nunmehr über 20tkm mit diesem Fahrzeug seien hier die Dinge aufgeführt, welche bisher am meisten auffielen.

Fangen wir vorn an

Scheinwerfer am "Motorrad"

Höchstwahrscheinlich aus optischen Gründen verwendet, haben sich die Ellipsoid-Scheinwerfer doch nicht als das "Gelbe vom Ei" heraus gestellt. Von etlichen Zeusfahrern habe ich Beschwerden über unzureichende Ausleuchtung gehört.

Außerdem gibt es hier anscheinend ein Hitzeproblem, sodass sich zumindest teilweise die entsprechende Linse trübt, was einen Austausch des Scheinwerfers erfordert. Ersatz ist auch von LOUIS (Preis attraktiv) oder Uli Jacken (Xenon-Licht!!!) zu beziehen.

Anscheinend vollkommen vergessen wurde, dass eine Birne auch mal durchbrennen kann. Am SW kein Problem (hielt bei mir gerade mal 7tkm), führt diese Arbeit am Motorrad zu erheblichem Arbeitsaufwand (Demontage der vorderen Verkleidung) oder zu fingerbrecherischen Verrenkungen.

Mittlerweile scheint die beste Methode zu sein, vorn das linke spitze Gitter herauszudrücken, um leichter an die Leuchten-Einheit zu gelangen (siehe Bild2)

Diese Vorgehensweise wird auch anzuwenden sein, sollte die linke vordere Blinkerbirne defekt sein.

Verkleidungsscheibe

Leider ist sie nicht wie die SW-Scheibe kratzfest (ab Modell "Prestige") beschichtet.

Was aber am meisten stört, ist die absolut unzureichende Aerodynamik:

Das geöffnete Helmvisier wird durch die Luftwirbel ab ca. 80 km/h permanent zugeschlagen.

Abhilfe

Meist werden kleine Spoiler oben drauf montiert (Bild3). Der Helm ist dann zwar dieser Wirbelzone entzogen, jedoch, da die Scheibe NICHT hinterlüftet ist (wie z.B. Honda ST1100), bildet sich zwischen Rückseite der Scheibe und der Front des Fahrers ein sehr stark ausgebildeter Unterdruck-/Wirbelbereich.

Versuche mit einer hinterlüfteten

Im Bedarfsfall dieses Gitter nach innen entfernen

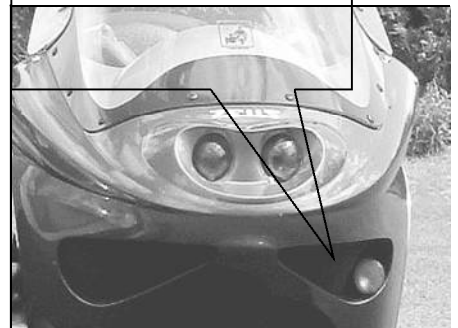


Bild 2



Bild3

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Was tun ...

Frontscheibe laufen bei mir schon etwas länger.

Anzeigeeinstrumente

Die komplette Einheit wurde von einem Peugeot PKW verwendet. Im Prinzip ist dagegen nichts einzuwenden, wenn sie denn den Anforderungen eines Motorrades angepasst wird, was leider nicht erfolgt ist (Kostengründe?). Die Zifferblätter sind silber/weiß. Es blendet kolossal, wenn die Sonne von hinten auf die Instrumente scheint; sie sind nicht mehr ablesbar. Die verwendeten Blinker-Kontrollleuchten sind gelinde gesagt nicht nur ein Witz, sondern schon fast lebensgefährlich: bei bedecktem Himmel gerade noch erkennbar, sind sie bei geringstem Sonnenlicht einfach nicht mehr da. Man fährt also ungewollt ständig blinkend durch die Gegend. Nach einem Beinaheunfall sann ich auf Abhilfe, es war mal wieder Eigenleistung gefragt. Grüne ultrahelle Leuchtdioden in der Nähe der Lenkergriffe lösten dieses Problem ein für alle mal (Bild5).

Mittlerweile geändert wurde die Positionierung der Ganganzeige/Schaltblitzes. Sie verdeckten in vorherigen Serien den KM-Zähler. Beim Einschalten des Lichtes wird die gesamte Instrumentenbeleuchtung abgeblendet. So auch der KM-Zähler. Ist er bei Sonnenlicht nur schwer ablesbar, so kann jetzt nichts mehr erkannt werden. Da man der Tankanzeige zumindest in



Bild5
der ersten Zeit nicht unbedingt trauen sollte und die Reststandwarmluchte viel zu dunkel ist, bleibt nur die Möglichkeit, während der Fahrt kurzfristig das Licht auszuschalten, um die gefahrene Strecke zu kontrollieren. Mittlerweile habe ich dieses Problem mit der Montage des guten alten Sigma-Fahrrad-Computer gelöst. Dadurch habe ich festgestellt, dass der originale Tacho 10% voreilt, wie auch der Wegstreckenzähler. Diesmal positiver Nebeneffekt: hält man sich an die Peugeot indizierte Geschwindigkeit, verlieren alle "Starenkästen" ihren Schrecken, da man eigentlich nie zu schnell sein könnte. Auch hat es mehrere Fälle gegeben in denen sich die Anzeigeneinheit durch eingedrungenes Wasser komplett "verabschiedet" hat. In den ersten Fällen hat der Zulieferer über Side Bike die Teile noch auf Garantie/Kulanz getauscht. Es kam was kommen musste, die Beanstandungen häuften sich. Mit dem Hinweis auf die Verwendung eines PKW-Teiles in einem Motorrad wies der Zulieferer weitere Ansprüche ab.

Wohl dem, der vor diesem Fehler verschont bleibt.

Tanköffnung

Aufgrund der Bauausführung der Tankanlage sollte die Zapfpistole beim Tanken immer sehr vorsichtig und nicht zu tief eingeführt werden. Die verbaute (wohl recht dünnwandige) Gummimanschette zwischen Einfüllstutzen und Hals des Behälters darf nicht verletzt werden. Auch sollte die Zapfpistole immer 90° nach links zeigen. Die Betätigung darf nur max. bis zur Hälfte gezogen werden.

Bei Nichtbeachten dieser Vorgehensweise wird man mit reichlich "überschäumendem" Kraftstoff "belohnt". Während der ersten Nutzungszeit konnte der Tank m. E. nur unzureichend gefüllt werden. Entweder sah man den Flüssigkeitsspiegel noch nicht oder es bildete sich eine große Benzinpfütze

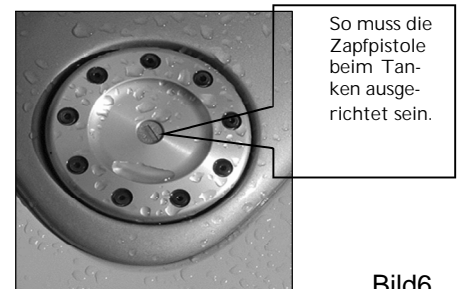


Bild6

unter dem Fahrzeug. Nachdem an dem Fahrzeug Garantiarbeiten durchgeführt waren, änderte sich dieses Verhalten. Anscheinend hatte die Werkstatt im Bereich Einfüllstutzen Änderungen durchgeführt. Leider haben sie mir nichts gesagt oder erklärt. Da es zu meinem Vorteil war, es kann jetzt fast bis "oben" getankt werden, habe ich nicht hinterfragt.

Kupplungspedal

Dieses ist, gerade im Vergleich zum Gaspedal, recht schwergängig

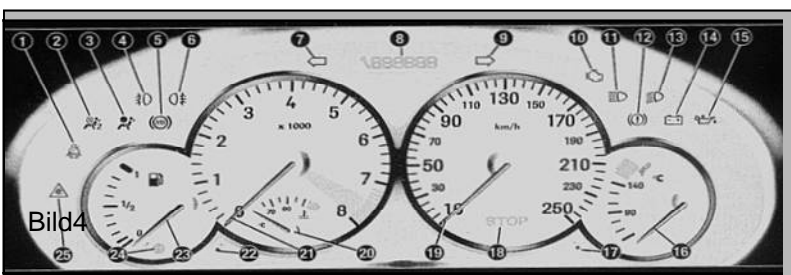


Bild4

IGG-Treffen, Behindertenausfahrten, Termine

IGG Termine

01.05.-03.05.09

Frühlingstreffen

Wo: Campingplatz Bergmühle in Grasdorf bei Holle (HI) Familie Krumm, Tel.:05062/1439.

Wir zahlen pauschal 8,00 € für ein Motorrad mit Zelt pro Nacht, jedes weitere Motorrad 2,50 € pro Nacht. Anzahl der Personen ist egal, Dusche 0,50 €, Getränke und Frühstück können bestellt werden. Einkaufsmöglichkeit in Holle, Zimmer gibt es in Grasdorf in den Kutscherstuben und Gasthaus Oheberg.

Am Samstag den **2.05.09 um 15.00 Uhr** findet unsere **Jahreshauptversammlung** im Gastraum des Campingplatzes Bergmühle statt. Weitere Informationen unter Tel: 05341/848782

05.06.-07.06.09

Burgtreffen von IGG und VG

Wo: in der Burg Lißberg in 63683 Ortenberg/Lißberg

Weitere Informationen:

Ralph Hutwelker 069/769890 oder Eckard Gehrman 0177/4214429

10.07.-12.07.09

5. Sommertreffen der IGG

Selbstversorgetreffen, wir haben diesmal einen Rabatt für den Platz ausgehandelt. Frühstück und Brötchen können bestellt werden. Es gibt eine Gaststätte auf dem Campingplatz. Die Schranke ist von 22.00-7.00 Uhr geschlossen.

Wo: Camping Winsen (Aller) Auf der Hude 1, D-29308 Winsen (Aller), Tel.05143/93199 ; Fax 05143/93144 www.campingplatz-winsen.de, weitere Infos unter: Tel. 05722 / 71623, martin.koepper@iggespannfahrer.de

23.10.09-25.10.09

Herbsttreffen der IGG

Wird auf der Hauptversammlung besprochen

29.05.09-1.06.09

Fuldaer Gespanntreffen

Anmeldung unter www.fuldaer-gespanntreffen.de
Tel.0661/90013419 oder 0163/6712409

11.06.09-14.06.09

5. Internationales Hängertreffen

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

Falltorhaus, Aussenliegend 22, D-63679 Schotten/Vogelsberg Zelt-/Campingmöglichkeit, Toiletten, Speisen und Getränke im Restaurant "Falltorhaus", Selbstversorgermöglichkeit. Freier Eintritt, Spendenmöglichkeit zur Deckung der Veranstalterkosten
Weitere Informationen und Anmeldung: Erich Krieger, 06201/69769
An- und Abreise erfolgen auf eigene Gefahr. Weder Veranstalter noch der Betreiber der Gaststätte haften.

07.08.09-09.08.09

Hambacher Bikerfest

„Hinauf, hinauf zur Burg“

Die Veranstaltung besteht aus zwei Teilen:

Samstag Festveranstaltung im Hambacher Schloß, mit Start zu einer Motorrad demo durch das Elmsteiner Tal. Von Freitag bis Sonntag Party im ca. 20 km entfernten Esthal mit Zeltmöglichkeit und Livemusik und Festveranstaltung im Hambacher Schloß, Tel. 06321/2691; Fax 06321/2691
Hans.Kaiser@t-online.de
<http://home.arcor.de/mid-motorrad/hambach/Hambach.htm>

28.08.09-0.08.09

Euro-Gespann-Treffen

Weiswampach/Luxemburg

Behindertenausfahrten

17.05.09

4.Pforzheimer Motorradtreffen für Menschen mit Behinderung

Gemeinsame Tour vom ca. 100km durch den Nordschwarzwald. Mit Grillparty und Konzert der Band BOB www.pforzheimer-motorradtreffen.de
Tel.01708662824
webmaster@pforzheimer-motorradtreffen.de

05.06.-07.06.09

10. Neuerkeröder Gespanntreffen unter dem Motto

„Menschen mit Behinderung eine Freude bereiten ...“

Wo: Sportplatz in Sickte / Neuerkerode (11km östl. von Braunschweig) unter dem Motto: Menschen mit Behinderung eine Freude bereiten und selbst dabei viel Spaß haben.
Infos unter www.gespanntreffen.de und Tel. 05305/201 387

27.06.09

Tour mit behinderten Kids Ludwigshafen/Oggersheim

SFM (Schule mit Förderschwerpunkt motorische Entwicklung) Karl-Lochner-Straße
Anmeldung und Auskunft haraldschnebel@web.de

03.07.09-05.07.09

16. Hochheimer Motorradgespanntreffen für Menschen mit und ohne Behinderungen

Motorradgespannfahrt 2009
Antoniushaus Hochheim
<http://home.arcor.de/gespannfahrt/>

12.09.09

Helen-Keller-Schule Rüsselsheim Behindertenausfahrt

Anmeldung und Auskunft n.boutroskikhail@gmx.de
Tel.06192-2069093

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Fortsetzung von Seite 4

... die Götter ...

und erfordert Kraft. Da es eine lackierte Oberfläche aufweist, kann man mit nassem Schuh sehr leicht abrutschen! Auswirkungen beim Rangieren in engen Bereichen kann sich jeder selbst ausmalen,

Abhilfe

Alu-Riffel-Blech in Form der Trittpläche zuschneiden und mit M8-Senkkopfschrauben befestigen (Bild7).

Gaspedal

Wie eben schon erwähnt, sehr leichtgängig. Gut zu dosieren, aber auf Langstrecke wird es unangenehm bis anstrengend, den Fuß immer in gleicher Stellung zu halten.

Abhilfe

Ideal wäre ein Tempomat. Da ABS vorhanden ist und somit eigentlich alle Parameter abgerufen werden können, ist es eigentlich unverständlich, dass diese Möglichkeit nicht vom Hersteller angeboten wird. Wesentlich einfacher, preiswerter und von daher effektiver, ist ein Blechstreifen auf dem Gaspedal. (Bild8). Der Fuß kann nun in gesamter Länge aufgesetzt werden oder auch mal in eine andere Haltung gebracht werden. Dabei kann immer noch das Pedal erreicht werden.

Sitzbank

Für meinen Geschmack ist der Sitz zu weich, die kleine "Beckenlehne" viel zu hart und daher für mich langstreckenuntauglich. Den nächsten Winter wird sie beim Polsterer zum Ändern verbringen müssen. Das Ärgerlichste ist jedoch, dass bei einem Fahrzeug dieser Preis-

klasse die Sitzbank nicht zum Klappen ausgelegt ist.

Möchte man den darunter verborgenen Gepäckraum erreichen, ist man gezwungen, die Sitzbank irgendwo abzulegen. Sie liegt also entweder auf dem Boden oder auf dem SW-Dach. Wie lange mag das gut gehen?

In der Garage hatte ich sie auf der Deichsel meines Anhängers platziert. Und...? Natürlich..., 21, 22, 23, BROCH!!! Das Teil lag unten und der Bezug war beschädigt!!! Abhilfe schafft hier nur der von mir entwickelte und gebaute "Magic Seat Lift" (Sitzbankheber). Ein klares Wort dazu. Entwicklung und Prototypenbau haben mich ein halbes Jahr intensiver Arbeit nach Feierabend und an den Wochenenden gekostet. Kalkulationen haben ergeben, dass ich ca. 500,- EUR dafür verlangen müsste.

Linker Fußschutz

Durch fehlende Frischluftöffnungen und mangelhafte innere Abdichtung gegen die heiße Abluft des großen Wärmetauschers wird der linke Fuß permanent heiß angeblasen.

Dadurch dass dieser "Fußschutz" direkt hinter dem Trittbrett des linken Fußes endet und durch die nun mal vorhandenen Luftströmungen wird der linke Oberschenkel während Regenfahrten von unten kräftig mit dem Wasser der Fahrbahn "geduscht".

Abhilfe

Entweder vorn unten die Verkleidung lochen (Bild 11; nur gegen die heiße Luft) oder den von Uli Jacken angebotenen "langen unteren Verkleidungskeil" (Bild12) montieren. Frischluft-Öffnung ab hier nach hinten verlängert.



Bild7

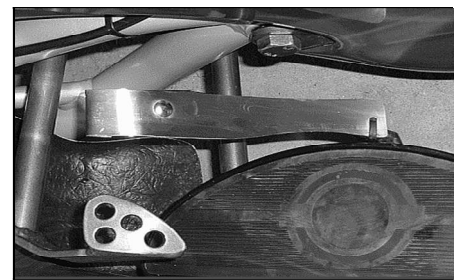


Bild8



Bild10



Bild11

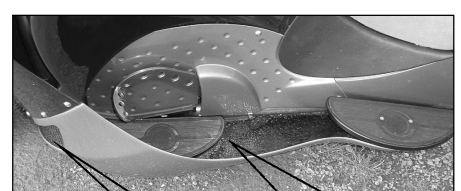


Bild12

Frischluft-
Öffnung

Ab hier nach hinten
verlängert

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

... müssen verrückt sein!

Rechter Fußschutz

Da der rechte Fuß ja fast immer auf dem Gaspedal steht und die Verkleidung wegen der Vorderradführung hier ausgespart werden musste, steht er immer im Fahrtwind. Erstaunlicherweise bekommt er trotzdem ziemlich wenig Spritzwasser ab.

Abhilfe

Wen die Zugluft hier stört, sollte den u. a. von Manfred Stahmer vertriebenen "Stofflappen" (Bild13) montieren. Es wurde auch schon Eigenbauten aus Makrolon und Verdeckstoff gesichtet, ist halt nur 'ne irre Fummelei.

Anhängerkupplung

Alter Heckbereich mit fünf Befestigungslöchern. Warum "in aller Welt" die hintere Lochblende zur Aufnahme der AHK "ins Schmale" rationalisiert wurde, kann eigentlich niemand so richtig verstehen! Im ursprünglichen Zustand konnte die AHK mittig in Fahrzeughängsachse montiert werden (Bild14), jetzt ist sie nach rechts versetzt und viel zu nah am sehr heißen Auspuffrohr (Bild15). Ist das Kugelmaul des entsprechenden Anhängers relativ klobig gebaut, lässt sich u. U. der gewünschte Anhänger nicht ankupeln!!!

Warum zur Befestigung der AHK M14-Bolzen verwendet werden, kann mir wahrscheinlich nur Jean-Claude Perrin erklären. Diese sind nur bei Bestellung einer Verpackungseinheit = 50 Stück beim Grossisten zu bekommen. Sage mir keiner wegen der Festigkeit! Bei max. 300kg Anhängelast hätten auch ganz locker M12 8.8 gereicht.

Abhilfe

50mm dicken Aluklotz analog zur AHK herstellen und mit entsprechend längeren Schrauben befestigen.

Ein anderer Punkt für eine Stellungnahme des Konstrukteurs: alle Zeus bis einschließlich Erstzulassung 2005 hatten eine max. Anhängelast von 300kg gebremst und ungebremst. Ab 2006 ungebremst nur noch 80kg!!! ???

Abdeckung Seitenwagen-Rad

Die originale Karosserieform (Bild16) gefällt in diesem Bereich zwar recht gut, da man aber selten nur bei Sonnenschein unterwegs ist, entpuppt sich der Zeus hier sehr schnell als wahre Dreckschleuder. Der betroffenen Bereich wird regelrecht "wasser- und sandgestrahlt". Wie lang der Lack das wohl aushält?

Abhilfe

Die käuflich zu erwerbende Abdeckung montieren (wem es gefällt) oder Eigenanfertigung aus Edelstahl (Bild17). Hier sieht man auch noch gut den Spritzbereich bei Betrieb OHNE die Radabdeckung.

Euer

Manfred

auch so etwas ist schon gesichtet worden.



Bild13

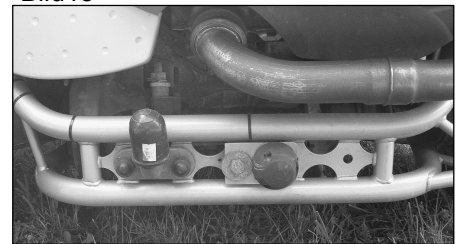


Bild14



Bild15



Bild16



Bild17

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Austritt der IGGespannfahrer aus dem BVDM

Was waren denn nun die Gründe, die dazu geführt haben, dass die IGG aus dem BVDM ausgetreten ist? Kann man diese Gründe nicht mal zusammenstellen? Diese Frage wird uns immer wieder von Mitgliedern gestellt. Und diesem Anliegen unserer Mitglieder möchten wir hiermit entsprechen und nachkommen.

Der BVDM unterstützt seine Mitgliedsclubs in vielfältiger Hinsicht, so die Aussage des BVDM und soweit auch die graue Theorie. Praktisch hat sich jedoch herausgestellt, dass diese Unterstützung sich auf Lippenbekenntnisse – zumindest gegenüber der IGG – beschränkt.

So standen unsere Mitglieder schon mal ohne Unterstützung, Ausrüstung und Material auf Messen, obwohl dies alles vom BVDM zugesagt war.

Auch die Mitgliederverwaltung, die der BVDM für die IGG Dienst leistend durchgeführt hat, war bedauerlicherweise mehr als dilettantisch. Die IGG hatte viele Mitglieder, die eine Doppelmitgliedschaft bei IGG und BVDM hatten. Hier ist es dann für den Verein und den Vorstand überlebenswichtig, dass ein sauberer Informationsfluss stattfindet.

Es gab Mitglieder, die ihren Beitrag fristgerecht beim BVDM geleistet haben ebenso wie andere Mitglieder, die Ihren Beitrag bei der IGG beglichen haben. Um jetzt den Mitgliedern die satzungsgemäßen Leistungen zugestehen zu können, die von der Zahlung des Mitglieds-

beitrags abhängen – hier ist der Vorstand der IGG in der Pflicht – muss auch hier der entsprechende Informationsfluss zwischen BVDM und IGG vorhanden sein. Zahlungseingänge und Mitgliederlisten müssen abgeglichen werden, schon um ungerechtfertigte Mahnungen zu vermeiden.

Dieser Abgleich hat über einen Zeitraum von 2 Jahren nicht stattgefunden, wir vom Vorstand konnten unsere satzungsgemäßen Verpflichtungen gegenüber den Mitgliedern nicht mehr nachkommen. Die aus diesen Verhältnissen resultierenden unschönen Vorgänge haben zu einem Mitgliederverlust in hohem 3stelligen Bereich geführt.

Erschwerend kamen noch, bedingt durch die prekäre Schatzmeistersituation des BVDM, steuerliche Probleme des BVDM hinzu. Es bestand die durchaus ernstzunehmende Gefahr, dass der Fiskus das Vereinsvermögen der IGG zur Regulierung hätte heranziehen können.

Auch ist es nicht besonders gut für das Selbstverständnis eines Vereins, der speziell für die Interessenvertretung der Gespannfahrer im BVDM gegründet wurde, wenn dieser die Aktivitäten des BVDM für Gespannfahrer aus der freien Presse entnehmen muss und ihm diese weder durch die Vereinszeitschrift noch durch direkten Kontakt zur Verfügung gestellt werden. Wir vom Vorstand empfinden ein solches Verhalten der IGG und ihren Mitgliedern gegenüber äußerst despektierlich.

Aus diesen Gründen waren wir vom Vorstand gezwungen die Notbremse zu ziehen und die Hauptversammlung – als oberstes Entscheidungsgremium der IGG – über die

Problematiken und mögliche Konsequenzen zu informieren.

Auf zwei ordentlichen und einer außerordentlichen Hauptversammlung wurde eingehend über die aus diesen Vorgängen zu ziehenden Konsequenzen diskutiert. Auch waren die Hauptversammlungen sich darüber im Klaren, dass die Beitragsrückerstattung des BVDM wegfällt, wenn die Entscheidung zu Ungunsten des BVDM ausfällt. Trotzdem wurde dann in einer einstimmigen Entscheidung ohne Enthaltung beschlossen den BVDM zu verlassen.

Auch wir sind der Meinung, dass die Verbände an einem Strang ziehen sollten. Allerdings lässt der BVDM hierbei jedwedes Engagement vermissen. Seit Jahren ist die Szene der Motorradfahrer in Deutschland zersplittert, was Administrationen (Bund, Länder, Gemeinden) und Medien immer wieder erfolgreich dazu verleitet, einzelne Gruppierungen gegeneinander auszuspielen. Allerdings hat in einer solchen differenzierten Szene auch jeder die Möglichkeit die Art des Clubs zu finden die ihm am Besten passt.

Einige Verbände, wie die Biker Union, der Verband Christlicher Motorradfahrer, die Bikers Cooperation und auch die IGG haben erkannt, dass gegenüber Gesellschaft und Politik nur ein gemeinsames Auftreten und Handeln zu Akzeptanz und Veränderungen führen kann. Aus diesem Grund wurde Ende der 90er Jahre die Motorradinitiative Deutschland e.V. (MID) als Koordinationsgremium der deutschen Motorradfahrerverbände gegründet.

Da dieses Koordinationsgremium sich streng dem gemeinsamen Handeln verschrieben hat – jedes

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Mitglied hat unabhängig von der Größe des Verbandes eine Stimme und ist auch im Vorstand vertreten - wurde es vom BVDM nach anfänglicher Unterstützung verlassen, da keiner der dort mitarbeitenden Verbände gewillt war, dem BVDM eine Führungsrolle zuzubilligen.

Die Idee der MID ist es, gemeinsam von allen Beteiligten getragene Themen zu bearbeiten und gegenüber Politik und Gesellschaft zu vertreten. Sie finanziert sich über die Mitarbeit der Mitgliedsverbände und aus einem gemeinsamen Motorradtreffen, dem Hambacher Bikerfest, das alljährlich am ersten Augustwochenende in und um dem für die deutsche Demokratie wichtigen Hambacher Schloss stattfindet. Hambach ist ein Ortsteil von Neustadt an der Weinstrasse, unweit des seit Jahren für Motorradfahrer gesperrten Elmsteiner Tals.

Wir hoffen Euch mit diesen Erläuterungen die Hintergrundinformationen gegeben zu haben, die notwendig sind, um die Vorgänge, die zum Austritt der IGG aus dem BVDM geführt haben, nach zu vollziehen.

Golo, für den Vorstand

Südafrika 2004 (9)

Immer wieder schauen wir nach Löwen aus, aber wir haben kein Glück, es ist einfach keiner zu entdecken. Sie können allerdings nicht sehr weit weg sein. Immer wieder weht der scharfe Raubtiergeruch den diese Großkatzen aussenden in die offenen Fenster unserer Autos, aber zu Gesicht bekommen wir sie nicht.

Wir haben jetzt bereits späte Mittagszeit, die Temperatur steigt, wir nähern uns der 40 Grad Celsius-Grenze, die Luft beginnt zu flimmern, die Straße verschwindet in der aufsteigenden Hitze. In der Wüste würde man sagen, wir hängen uns von einer Fata Morgana zur nächsten. Der psychologische Effekt ist riesig. Bei solch einem Anblick bekommt man fast augenblicklich Durst und man beginnt seine Wasservorräte ständig im Auge zu behalten.

Rechts von uns plötzlich eine Bewegung. Meine Schwester ruft: „Da ist eine Löwe!!!“ Toll, man kann ein kleines Stück vom Rücken sehen und die Schwanzspitze erahnen, aber sehen kann man das Vieh nicht. Eine Mähne sehen wir nicht, also ist es wohl eher eine Löwin. Dass sich das Tier an ein Warzenschwein – das man in einer Lücke des Gebüschs hervorragend sehen kann – heranpirscht, bestätigt die Vermutung, denn Löwen sind erbärmliche Jäger und überlassen das Jagen ihren Weibchen.

So richtig zwingend sieht das eigentlich nicht aus. Man hat den Eindruck, dass die Löwin eigentlich nur halbherzig die Chance ergreift – sie ist einfach zu faul um sich in der Hitze großartig anzustrengen, aber sie muss ja den Schein wahren.

Das Warzenschwein wittert die Gefahr und fängt an zu traben, die Löwin im Schlenkertrab hinterher, jetzt kann man schon eher erkennen, dass es sich um eine Löwin handelt – fotogen ist das ganze allerdings nicht. Es ist ziemlich dicht bewachsenes Buschland, die Löwin ist nur zwischen den Büschen schemenhaft zu erkennen

Als das Warzenschwein dann anfängt richtig zu rennen ist es der Löwin bei diesen Temperaturen einfach zu viel. Soviel Einsatz will sie dann doch nicht bringen. Sie lässt also das Warzenschwein ein Warzenschwein sein und an der nächstbesten schattigen Stelle lässt



sie sich einfach wie ein nasser Sack zu Boden plumpsen.

Damit man mich richtig versteht: Für die Beschreibung dieser Begebenheit habe ich mehr Zeit gebraucht als sie tatsächlich gedauert hat. Und streckenmäßig hat das Ganze keine 50 m beansprucht. Nebenher fahren war nicht nötig.

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Fortsetzung Südafrika ...

Langsam sehnen wir uns nach einer erneuten Rast, nach Schatten und eine kalten Cola und vor allem einer Toilette.

So einfach anhalten und neben einen Busch zu gehen hat unkalkulierbare Risiken. Selbst Rastplätze haben so ihre Tücken wie uns 2005 in der Kalahari erzählt wurde.

Dort ist nämlich folgende Begebenheit passiert, die dann zum Einbau von selbst schließenden Schiebetüren bei den sanitären Einrichtungen geführt hat:

In der heißen und trockenen Jahreszeit hat sich ein Löwe, angezogen vom Wasser in einer sanitären Einrichtung, in eben dieser Einrichtung selbst eingeschlossen. Da die Tür nach innen aufging konnte er zwar rein, aber nicht mehr raus. Man geht davon aus, dass er mehrere Stunden, wenn nicht gar Tage in diesem Toilettenhäuschen festgesteckt hat. Jedenfalls kam irgendwann mal ein Jeep mit holländischen Touristen an diesen Rastplatz. Eine der Touristinnen hatte ein überaus eiliges Bedürfnis und ist in das Toilettenhäuschen gespurtet. Kaum hat sie die Tür geöffnet kam schon der Löwe raus gesprungen, der genauso entsetzt wie die Touristin war.

Zu größeren Verletzungen kam es auf beiden Seiten nicht. Die Touristin bekam ein paar Prellungen und Schürfwunden ab - die Verletzungen des Löwen sind nicht bekannt – als der Löwe in voller Panik aus der Toilette entfleuchte und dabei die Touristin einfach umrannte. Danach suchte der Löwe völlig geschockt das Weite.

Die Touristin hatte verständlicherweise auch einen gehörigen

Schock, allerdings ist nicht überliefert ob der Schock von der unerwarteten Begegnung mit dem Löwen herrührte oder von der Tatsache, dass der Löwe die Damentoilette benutzt hat.

Nach dieser Begebenheit wurden alle Toilettenhäuschen mit selbst schließenden Schiebetüren aus Stahlgitter ausgestattet, die verhindern, dass Tiere eindringen können und, da die Türen aus Gitterstäben bestehen kann man auch schon vorher überprüfen ob das Toilettenhäuschen nicht schon bewohnt ist. Die Toiletten sind selbstverständlich hinter einem Sichtschutz angebracht.

Da Begegnungen dieser Art normalerweise nicht so glimpflich ausgehen ist unsere Lust eben eine solche Begebenheit zu provozieren nicht gerade stark ausgeprägt, Jedenfalls schwimmen unsere Augen schon etwas als wir auf den Rastplatz in Tshokwane abbiegen. Aus dem Auto raus und schon gehen wir mit relativ schnellen Schritten Richtung Toilettenhäuschen.

Golo

Fortsetzung ...neuer ET

DIN A4 – wie bisher – oder DIN A5. Das Redaktionsteam hat sich dann dazu entschlossen das Format bei DIN/A4 zu belassen. Der Hauptgrund hierzu war die Textaufbereitung. 99 Prozent aller uns zugehenden Beiträge, seien es nun Reiseberichte, Presseerklärungen oder Termininfos, kommen mit Standardformaten, also als Word- und Excel-Dateien bei uns an. Und diese habe alle erst mal eine DIN A4 Formatierung.

Bei einer weiteren Nutzung des DIN A4 Formats können diese Beiträge problemlos in das DIN A4 Format des Elefantentreibers eingebunden werden. Der Aufwand ist also definitiv geringer.

Jedenfalls, jetzt liegt er vor, der „neue Elefantentreiber“, und wir sind auch einigermaßen stolz darauf. Für Euch, die ja Leser und auch zugleich unsere Informationsquelle sind, ist jetzt notwendig noch das „Wer-macht-was“ zu wissen.

Wir haben unsere Arbeitsbereiche wie folgt aufgeteilt:

Christina Lüders:

Lektorat und Korrektur

Ralph Hutwelker:

Layout und Gestaltung

Andreas Golombowski:Redaktion

Auch Eure Mithilfe brauchen wir dringend. Ohne Euch Leser können wir gar nichts machen. Bitte schickt uns alles was Ihr meint, dass es im Elefantentreiber stehen sollte, z.B. Reiseberichte, Schraubertipps, Termine, Anekdoten usw.usw.

In elektronischer Form, Texte als Word-Datei und Bilder als JPG-Datei, an die Email-Adresse:

et-redaktion@iggespannfahrer.de

Oder: Redaktion Elefantentreiber

c/o Andreas Golombowski

Hauptstr. 25,56414 Salz

Wir freuen uns schon auf Eure Beiträge.

Golo, für das Redaktionsteam

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Mein Weg zum Gespann

Von Ralf Buchinger (Raccoon)

Der Gespannvirus erwischte mich Eintausendneunhundertsechsunneunzig auf dem Guzzi-Treffen in Marktheidenfeld.

Dort schlich ich ständig um ein heruntergekommenes T3-Gespann und löcherte den Fahrer so lange mit Fragen bis es ihm zuviel wurde.

Er schnappte seinen Schlüssel und sagte: „Wir fahren jetzt mal“.

Da ich bisher ausschließlich Solomaschinen bewegt hatte, ging ich selbstbewusst zum Beiwagen, der Fahrer aber hatte anderes mit mir vor. Bevor ich mich versah, saß ich auf der laufenden Maschine und der Besitzer im Boot.

Nun kam das, was jeder Gespannfahrer als erstes erlebt: die ersten Meter denkt man, klasse das ist ja gar nicht so schwer, einfach Motorradfahren ohne Gleichgewicht halten zu müssen. Doch dann kommt die erste Rechtskurve und man lenkt, lenkt und lenkt – Mist - die Straße ist einfach zu schmal und da kommt auch noch Gegenverkehr. Ah, ah, da is'ne Baustelle, anhalten, durchatmen und beruhigen.

Der Besitzer des Gespannes ganz cool aus dem Kellerabteil: „So nun kennst du auch Rechtskurven, jetzt kannst du losfahren“.

Ich fuhr nur eine Strecke von circa zwei Kilometern und war patschnass geschwitzt. Als ich dann wieder auf den Platz fuhr, war mir klar: „Gespannfahren ist nix für Papas Sohn“. Nun sagte aber der Besitzer des dreirädrigen Ungetüms: „Nun bist du dran dich ins Boot zu setzen.“ Ich also mühsam in Selbiges geklettert und harrte der Dinge, die

da kommen sollten. Der Besitzer startete den Motor und zeigte mir, was man mit einem Gespann alles machen kann, wenn der Beiwagen besetzt ist. Die erste Rechts - Links Kombination nahm er eigentlich mit einer normalen Geschwindigkeit und meine Begeisterung wuchs. Als er dann noch ein bis zwei Briketts auflegte und ich in Dackelaughöhe durch die Kurven flog, wusste ich: „Ein Gespann muss her“!

Ich stieg zwar käseweiß mit einem flauen Gefühl im Magen aus dem Boot, aber ich war hellauf begeistert. Also ging ich los mir die ersten Infos zum Gespannbau einzuholen.

Doch da kam der erste Tiefschlag „ups, das ist ja richtig teuer“. Man soll sich eben nicht gleich mit einem Gespann-Treiber aus der Schweiz unterhalten der sich ein Armec Gespann hat aufbauen lassen. Also wurden die Pläne erst mal auf Eis gelegt.

Ich spulte also erst mal über die Jahre auf mittlerweile zwei Guzzis circa 150000 Kilometer in Deutschland, Skandinavien, Wales, Belgien, Frankreich, Ungarn, Österreich, Schweiz und Italien ab und dachte gar nicht mehr an ein Gespann.

Doch der Gespann Virus wuchs und gedieh tief in mir drin.

Was natürlich auch dadurch gefördert wurde, dass ich immer mal wieder Gespann-Fahrer kennenlernte.

Dann kam das, was irgendwann jedem passieren muss: mir lief das schönste, netteste, liebenswerteste Wesen auf der Welt über den Weg, und es war um mich geschehen.

Damit tauchten auch die ersten Probleme auf; meine Angebetete ist eigentlich nicht so begeistert vom

Motorradfahren wie ich, doch mit viel Liebe und Zuneigung schaffte ich es, meine Herzallerliebste auf den Soziussitz zu bekommen. Und siehe da, es machte ihr immer mehr Spaß, was natürlich Ihrem 6 jährigen Sohn nicht entging. Nun wollte er auch mit, was auf einem Solomotorrad mangels Sitzplätzen etwas schwierig ist.

Aber war da nicht noch was? So mit drei Rädern und drei Sitzplätzen? Genau, ein Gespann musste her. Also in die Garage und den Fahrzeugpark inspiziert; da steht eine Betagte Mille GT mit knapp 100000 km und eine California 1100 i mit knapp 70000 km.

Die Wahl fiel auf die Cali, da die Mille langsam anfing Mucken zu machen, also musste Sie schweren Herzens weg. Nun war nur noch die einsame Cali da, aber der finanzielle Unterbau für den Beiwagen war geschaffen.

Also Gespannzeitung besorgt und Infos beschafft. Ein neuer Beiwagen? Zu teuer! Also muss es ein Gebraucher sein, nur woher? Von einem Kumpel erfuhr ich, dass sein Bruder einen Dnepr Beiwagen zu verkaufen hatte. Also auf die Cali gesprungen und hingefahren. Doch dann die Ernüchterung, der Beiwagen war zwar in erstklassigem Zustand, nur leider ohne Regenverdeck und Windschutzscheibe. Da ich im Beiwagen ein Kind transportieren wollte fiel er aus der näheren Wahl.

Das hieß weitersuchen, mittlerweile hatte mich auf einen Watsonian GP eingeschossen, und meine Suche wurde etwas intensiver. Ich bekam auch diverse Beiwagen angeboten, darunter ein heruntergekommener Steib, beziehungsweise ein gebrauchtes MZ Boot mit Einschusslöchern. Die Angebotenen waren

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

mir aber alle zu leicht und nicht das Gesuchte.

Dann erzählte mir ein weiterer Bekannter von einem TÜV Angestellten, der wiederum einen kannte, der einen Watsonian zu verkaufen hatte.

Ich das Telefon geschnappt und nachgehakt. Und siehe da, es stimmte und das Allerbeste, er wohnte gar nicht so weit weg von Hattersheim. Zufälle gibt's, die Welt ist ja soooo klein.

Nun wurde nur noch ein Termin ausgemacht und das Teil in Augenschein genommen. Das Boot hing an einer Uralt BMW und war in einem sehr schlechten Zustand. Doch das Boot war umgebaut auf deutsche Lager und hatte ein gebremstes Beiwagenrad mit Autobereifung. Dazu gab es noch ein Regenverdeck, zwei Spritzdecken und eine Batteriehalterplatte. Da ich mich vom Schmutz und Rost nicht abschrecken ließ, wurden wir uns auch über den Preis einig, nur leider sollte ich ihn erst Anfang März bekommen. Ein Freund, der in einer Spedition arbeitet, transportierte mir den Bw zu einem Kumpel der eine große Garage hat. Dort wurde erst mal in Augenschein genommen, was ich da eigentlich gekauft hatte.

Die Cali wurde gestrippt und geguckt, woran ich den Bw eigentlich befestigen sollte. Ich dachte mir so in meiner jugendlichen Unbekümmertheit, vier Schrauben und fest ist das Ding. Scheibenkleister, ist doch nicht so einfach wie ich dachte. Also ich das Gespannfahrerhandbuch besorgt (hab ich mir schenken lassen) und mich erst mal schlau gemacht worauf es ankommt. Somit konnte es losgehen, Halterungen anfertigen lassen und Anschlussstücke besorgt. Die Ab-

stände, Vorspur, Radstand usw. festgelegt, Bw aufgebockt und angefangen mit dem Zusammenschrauben. Nach einigen Tagen schweißtreibender Arbeit war es geschafft, die ersten Meter mit MEINEM Gespann konnten in Angriff genommen werden.

Doch, oh Gott, was hab ich denn da gebaut, das Ding fährt total beschissen. Der Beiwagen steigt schon, wenn man nur an eine Rechtskurve denkt; von Geradeauslauf kann man erst recht nicht reden. Aber dank der tatkräftigen Hilfe von Leo, schafften wir es doch, das Gespann einigermaßen fahrbar zu machen. Nun noch die Elektrik und die Bremse anschließen und fertig war der Traum meiner schlaflosen Nächte. Fertig??? Nee, jetzt geht es ja erst richtig los. Erst mal das Gespann heil nach Hause bringen. Mann, sind das viele Rechtskurven, waren die vorher auch schon da? Dank penibler Einstellungen ist der Geradeauslauf perfekt, das Boot bleibt dort wo es hingehört und ich bekomme langsam aber sicher Gefühl für das dritte Rad

Die bisherigen Ausgaben bewegten sich so um die 2500 Euro und ich muss sagen, es hat sich gelohnt. Die Eintragung beim TÜV war auch kein Problem.

Mittlerweile bin ich mit der Reifenfrage beschäftigt. Für das Vorderad (Original) nutze ich den Metzler Block K und bin sehr zufrieden damit (hat bisher 7000 km runter und zeigt kaum Verschleiß). Bisher hatte ich auf dem Hinterrad Endurobereifung, doch werde ich demnächst auf ein 15 - Zoll - Hinterrad umbauen, denn Autobereifung ist bedeutend billiger und haltbarer .

Viele werden sich jetzt fragen, warum baut der sich denn nicht gleich

eine Vorderradschwinge ein? Das habe ich auch vor, irgendwann mal, vorerst jedoch lasse ich den originalen Vorderbau, denn ich komme ganz gut damit zurecht.

Wenn die Umbaumaßnahmen so weit beendet sind, werde ich wohl auch noch an einem Training für Gespann-Fahrer teilnehmen, denn was bei Solos was bringt, schadet bestimmt bei Gespannen auch nix.

Meine bessere Hälfte kann sich noch nicht so recht für das Gespannfahren begeistern, aber das hatten wir ja schon mal. Im Gegensatz dazu, muss ich den Kleinen mit dem Brecheisen aus dem Beiwagen holen, so begeistert ist er davon.

An dieser Stelle möchte ich auch mal den SPI Stammtisch in Rüsselsheim grüßen, irgendwann werde ich auch mal bei Euch aufschlagen.

Abschließend kann man sagen, der Aufbau eines Gespannes ist eine Menge Arbeit, aber ich würde es jederzeit wieder machen, denn Gespann fahren ist einfach GEIL.

Hiermit möchte ich mich ganz besonders bei Baritus, Leo und Uli 's Motorradladen in Frankfurt bedanken, die mich tatkräftig unterstützt haben.

Ohne Euch wäre ich gnadenlos untergegangen.

euern

Raccoon

Interessengemeinschaft Gespannfahrer



Kontakte der BU, nach dem Besuch. „Gerade bei den Themen Verkehrssicherheit, motorradfreundliche“ Straßeninfrastruktur und der Rolle des motorisierten Zweirads als umweltfreundliche Alternative im Individualverkehr gibt es eine Vielzahl von Anknüpfungspunkten für gemeinsame Aktivitäten. Bei uns in Nordrhein-Westfalen hat sich die Zusammenarbeit mit den Behörden in den letzten Jahren sowohl auf lokaler als auch auf Landesebene sehr positiv entwi-

Pressemitteilung

Eschborn, den 8. März 2009

Staatssekretär zu Gast bei der Biker Union e.V.

Günter Kozlowski informiert sich Vor-Ort über die Arbeit der größten Interessenvertretung für Motorradfahrer in Deutschland

(BU/rf) Auf Einladung der Biker Union e.V. (BU) besuchte der Staatssekretär im Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Herr Günter Kozlowski, am 07. März 2009 die Messe „MOTORRÄDER Dortmund“, um sich einen persönlichen Eindruck von der Arbeit der größten Interessenvertretung für Motorradfahrer in Deutschland zu verschaffen. Begleitet wurde er vom Landtagsabgeordneten Oskar Burkert (CDU),

der den Wahlkreis Hamm im Landtag von NRW vertritt und sich bereits mehrfach für die Anliegen der BU eingesetzt hat.

Der Besuch des Staatssekretärs setzt die Reihe hochrangiger Politikerkontakte fort, mit der die BU, die sich seit ihrer Gründung vor 23 Jahren für die Interessen der Motorradfahrer in Deutschland, der EU und in den relevanten UN-Gremien einsetzt, für eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Behörden wirbt. Nach dem Besuch beim damaligen Verkehrsminister von NRW, Herrn Oliver Wittke, in 2007, dem Termin mit dem Bundesverkehrsminister, Herrn Wolfgang Tiefensee, in 2008 und den Gesprächen mit den verkehrspolitischen Sprechern der Bundestagsfraktionen im Februar diesen Jahres konnte sich erstmals ein „Entscheidungsträger aus der Ministeriumsspitze“ mit eigenen Augen ein Bild davon machen, wie die Basisarbeit der BU funktioniert.

„Ich hatte keine rechte Vorstellung, was mich in Dortmund erwarten würde“, sagte der Staatssekretär zum Abschluß seines Besuchs. „Ich bin aber wirklich überrascht und beeindruckt von dem Engagement und den Ergebnissen, die von einer Organisation wie der BU erreicht werden können. Schließlich ist das alles die Arbeit von Freiwilligen.“

„Ich glaube, der Staatssekretär hat einen ganz guten Eindruck von der Themenvielfalt, mit der wir uns beschäftigen, mit nach Hause genommen“, kommentierte Dieter Schnabel, Verantwortlicher für politische



Bild 2: Dieter Schnabel, Oskar Burkert und Günter Kozlowski im Gespräch

ckelt. Die BU als unbequemer, aber konstruktiver Gesprächspartner wird dort mittlerweile sehr geschätzt. Dabei konnten wir unsere Kompetenz in Bezug auf die speziellen Belange von motorisierten Zweiradfahrern einbringen und viel für die Verkehrssicherheit von Motorradfahrern erreichen. Den für beide Seiten fruchtbaren Dialog werden wir beim geplanten Gespräch mit dem neuen Verkehrsminister in NRW Mitte des Jahres vertiefen“.

„In diesem Jahr haben wir eine Vielzahl von Wahlen, nicht nur im Bund sondern auch in Europa, in den Ländern und in den Kommunen“ fügte Dieter Schnabel an. „Da ist es wesentlich einfacher, offene Ohren bei den Politikern zu finden. Die Biker Union e.V. als parteipolitisch unabhängige Interessenvertretung wird ihre Kontakte zur Poli-



Fotos: Biker Union e.V.

Bild 1: Von links nach rechts: Oskar Burkert (CDU-Landtagsabgeordneter), Reiner Brendicke (Hauptgeschäftsführer des Industrie-Verbandes Motorrad Deutschland e.V.), Günter Kozlowski (Staatssekretär im Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen), Hans-Jürgen Weigt (Geschäftsführer TWIN Veranstaltungs GmbH) und Dieter Schnabel (Biker Union e.V.)

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

tik in den nächsten Monaten deutlich ausweiten, um auf die Probleme von uns Motorradfahrern hinzuweisen und konstruktive Lösungsansätze aufzuzeigen. Zudem findet in diesem Jahr wieder die Sternfahrt der BU nach Berlin statt, bei der wir deutlich machen wollen, daß nur gemeinsame Anstrengungen aller Beteiligten zum nachhaltigen Erfolg führen.“

Das knapp zweistündige Programm des Staatssekretärs und des Landtagsabgeordneten in Dortmund begann mit einem kurzen Messerumgang, bei dem sich der „hohe Besuch“ einen Überblick über das vielfältige Angebot verschaffte. Auf dem Stand des Instituts für Zweiradsicherheit e.V. (ifz) bekamen die beiden eine kurze Einführung in aktuelle Fragestellungen der Unfallforschung. Zudem begutachteten sie den Fahrsimulator des ifz für Motorräder. Die Firma SAP System Auto Parts GmbH stellte im Anschluss ihren Elektroroller E-max vor, der auf großes Interesse bei den beiden Politikern stieß. Auch eine kurze Stippvisite auf den Ständen des ADAC und der Polizei von Nordrhein-Westfalen durfte nicht fehlen. Höhepunkt war jedoch das Gespräch auf dem Stand der Biker Union e.V., bei dem Dieter Schnabel den Staatssekretär noch einmal offiziell im Namen der BU begrüßte und eine Mappe mit einer Präsentation über die BU übergab.

Informationen zur Arbeit der Biker Union e.V. und der in der MID Motorrad Initiative Deutschland e.V. unter

<http://www.bikerunion.de>

<http://www.mid-motorrad.de>.

<http://www.bu-sternfahrt.de>.

Hamburg, den 15. März 2009

Von Mitgliedern für Mitglieder

1. Burgtreffen



für Motorradgespanne

5.6.2009 - 7.6.2009

63683 Ortenberg/Lißberg

in der Burg Lißberg



Selbstversorgertreffen, Unkostenbeitrag für das ganze Wochenende, den Campingplatz, die Benutzung der Lagerküche, Aufenthaltsraum und sanitäre Anlagen Erwachsene 25€, Familien mit 1 Kind 60€, jedes weitere Kind 5€ . Tagesgäste zahlen auch 5€

Weitere Fragen beantwortet Ralph Hutwelker unter der Rufnummer 069/769890

Begrenzte Teilnehmerzahl, bitte rechtzeitig anmelden.

Die Bastelecke

Anregungen zum Selberbauen einer Helmsprechanlage

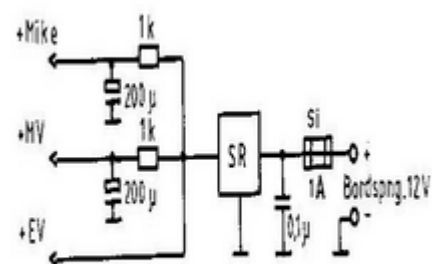
Da die Vielfalt von Wünschen, Helmarten und anderen Besonderheiten von Besatzung und Maschine hier nicht alle berücksichtigt werden können, soll dieser Beitrag nur eine Anregung zum Selbstbau sein. Ob eine Sprechgarnitur zur Verfügung steht, oder Mikrofon und Hörer getrennt vorhanden sind (günstiger für den Einbau in Integralhelme) ist ohne Bedeutung.

In den Schaltungen finden Bausätze aus dem Elektronikhandel / -versand Anwendung. Die Gestaltung der Anlage, wie Gehäuse, Anschlüsse, Unterbringung etc. bleibt dabei jedem je nach Gelegenheit selbst überlassen.

Das realisierte Gerät wurde in ein Gehäuse eingebaut, im Boot mit einer Klemme befestigt und wird über das Bordnetz mit Strom versorgt.

Die Grundschialtung besteht in jedem Fall aus Sprechgarnitur (oder Mikrofon und Hörer getrennt), der Stromversorgung, dem Mikrofonverstärker, dem Endverstärker und gegebenen Falls einem Umschalter.

Die Stromversorgung kann entwe-



BTd 1

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

der aus Batterie oder Akku (6 - 9V) erfolgen, dann ist nachfolgende Betrachtung gegenstandslos. Erfolgt sie jedoch über das Bordnetz, ist eine Stabilisierung wegen der unvermeidlichen Spannungsschwankungen und Störimpulsen notwendig. Die Schaltung (Bild 1) hat sich dafür gut bewährt.

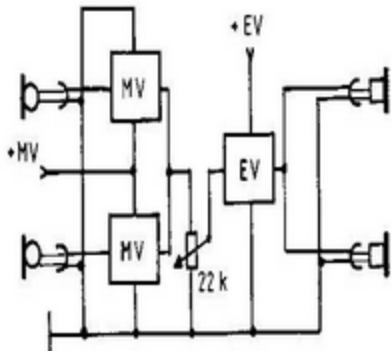


Bild 2

Die Stabilisierung (SR) wird mittels einer Spannungsreglerplatine (z.B. Conrad Best.Nr. 115576-25) und einem Festspannungsregler (z.B. Typ 7808 Best.Nr. 179221-25) aufgebaut. Ein Schalter ist nicht erforderlich, da die Spannung nach dem Zündschloß entnommen wird (in unserem Fall von der Seitenwagen-Begrenzungsleuchte, also Sprechen nur bei Licht, aber das ist während der Fahrt eh immer eingeschaltet). Die geregelte Spannung wird aufgeteilt und nochmals gesiebt für die Mikrofonspannung (+ Mike), falls das nicht auf der Mikrofonverstärkerplatine erfolgt, für den Mikrofonverstärker (+ MV) und dem Endverstärker (+ EV).

Bei Eigenstromversorgung werden diese Spannungen der Batterie/Akku direkt entnommen. Allerdings muß dann der Strom mittels Schalter abschaltbar sein.

Die Sprechanlage kann für zwei oder mehrere Teilnehmer aufgebaut werden. Bei mehreren Sprechstellen

werden der Zweifachschaltung weitere Sprechgarnituren parallel geschaltet.

Die Schaltung (Bild 2) ist geeignet, wenn keine Sprechgarnituren zur Verfügung stehen, da das Mikrofon Bestandteil des Bausatzes MV ist. Als Hörerkapsel eignen sich fast alle Kleinkopfhörer die im Handel sind. Als Bausätze fanden Verwendung:

Conrad Best.Nr. 195375-25 als MV und Best.Nr. 116831-25 als EV

Wer auf eine ständige Lautstärkeregelung verzichtet kann MV und EV direkt zusammenschalten, da auf den Platinen eine Pegelanpassung erfolgen kann (Trimmpoti).

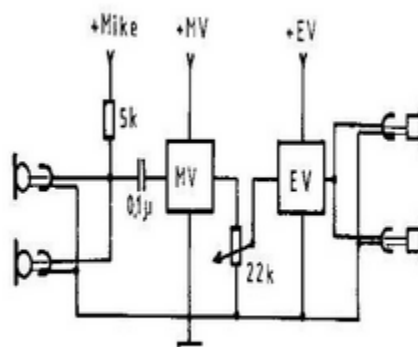


Bild 3

Eine zweite Variante (Bild 3) wurde mit Kemo-Bausätzen aufgebaut (für Sprechgarnitur). Als Bausätze fanden Verwendung: Kemo Nr. B090 als MV und Kemo Nr. B182 als EV.

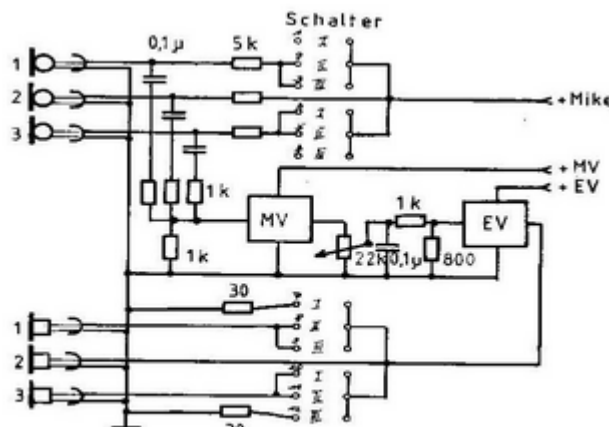


Bild 4

Natürlich können auch Bausätze anderer Hersteller verwendet werden, denn diese Grundschaltungen sollen ja nur als Anregungen dienen.

Um die Anlage umschaltbar zu gestalten (dritte Sprechstelle abschaltbar, damit das Kind im Boot schlafen kann), ist Schaltung (Bild 4) im Einsatz. Es wurde ein 3-stufiger Schalter mit 4 Ebenen eingefügt. (z.B. Conrad Best.Nr. 709298-25)

Schalterstellung I Teilnehmer 2 + 3

Schalterstellung II Teilnehmer 1 + 2 + 3

Schalterstellung III Teilnehmer 1 + 2

Dabei ist Teilnehmer 1 das Kind, Teilnehmer 2 der Erwachsene (oder das größere Kind) im Boot und Teilnehmer 3 der Fahrer.

In dieser Anlage ist Teilnehmer 2 ständig eingeschaltet und kann wahlweise Teilnehmer 1 (Ausschalten der Windgeräusche des Fahrers) oder Teilnehmer 3 (Kind kann schlafen) oder alle 3 Teilnehmer zuschalten.

Ich hoffe mit diesen Anregungen interessierten Bastlern einen Anstoß zum Selbstbau einer kostengünstigen Anlage gegeben zu haben. Es wurde absichtlich auf komplizierte Schaltungen, wie automatische Pegelanpassung, Windgeräuschfilter u.ä. verzichtet um Kosten und Aufwand in Grenzen zu halten. Außerdem hat sich im

praktischen Betrieb ergeben, daß darauf auch gut verzichtet werden kann.

Otto Herr

IGG Store



1



2



3



4



5

- 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 140 x 270 mm: € 2,50
- 5) Warnweste (stabile Ausführung mit
Klickverschluss), Gr. XL.: € 11,00

Sicherheitstraining &

Gespannkurse

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

Gespanntraining

Bundesverband der Hersteller und Importeure von Krafrädern 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. Sie kostenlos gegen einen frankierten und adressierten C-5-Umschlag erhältlich.
Anschrift:
Institut für Zweiradsicherheit (IFZ),
Postfach 120 288, 45314 Essen

Erste Hilfe Kurse

1. Hilfe Kurs mit Tour. Usingen, Altes Forsthaus, Infos: VCM, T. Trapp, Tel.: 06172/77 74 68 und 0172/667 27 60
Termine, z.B. Gruppen, Clubs und Vereine nach Vereinbarung.

Such und Find

Golo hat was zu verkaufen

Zylinderkopf Kawasaki
Z1/900/1000, VB 200 €,
Zylinder Kawasaki Z1/900/1000,
VB 150 €, Originalmaß, muss geschliffen werden
Tank Kawasaki Z1000 MKII, Z1000
ST VB 100 €
4-1 für Kawasaki Z1/900/1000, 150 €
Mit Papieren,
2x Achsantrieb Kawasaki Z1000ST,
VB 100 € Stk.
1 Tacho und 1 Drehzahlmesser,
50,00 € je Stück,
Hinterrad BMW, VB 100 €,
Vetter Verkleidung mit Seitenteilen,
VB 150 €,
XS1100 als Teileträger o. Restaurierung,
VB 600 €,
2 x CB250N (Doppelpack), VB 300 €
(aus 2 mach 1)
Infos: Andreas Golombowski,
Tel.: 0171/171 52 70
email: ago.duc.team@t-online.de

Zu verkaufen

Jawa 350-Gespann, Typ 640
VB: 1.500,-- Euro
Infos: Antje Passoke
Tel.: 05506 / 18 32