

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Ausgabe 1 /12

- IGG
- Wandel in der Szene
- Zeus Lenkerumbau
- Schülerpraktikum
- Wintertreffen
- Nachruf

ELEFANTEN



TREIBER

Winter adé

2011, 11 neue Mitglieder: Januar, Ingo Todt und Karl-Heinz Wehling; Juni, Gabriele Baumung, Wilhelm Keßler und Gertrud Kroha; Juli, Anja Neddermann; August, Peter Kreibich, Eckhard Gehrman und Walter Scheel; Oktober, Daniela und Thomas Kühn.

In dieser Ausgabe:

Editorial	2
Nachruf	2
Wozu brauchen wir die IGG heute	3
Neue Zeitschrift in der Scene Sidecar Traveller	5
Gedanken zum Vorstand der IGG	6
Neues aus der Bastelecke von Martin	8
Schüler-Praktikum beim Gespannbauer	10
IGG Wintertreffen Wewelsfleth	13
Termine	14
Dies und Das	15
IGG Mitglied werden/werben	16

Hallo liebe Freunde des dritten Rades,



da gab es nun doch noch einige (wenige) Tage mit Schnee und mit dem Gefühl im Winter unterwegs zu sein. Und wenn der Schnee nicht vorhanden war, so wurde es doch immerhin zeitweise knackekalt, das die Freude über wintertaugliche Kleidung groß war. Aber das ist alles Schnee von gestern und mittlerweile ist die Freude groß, das uns der Frühling mit warmen Temperaturen verwöhnt. Und es macht wieder Spaß seine Runden zu drehen, kleine oder bereits größere Touren zu unternehmen.

Wer noch Eintragungen für seinen Kalender sucht, wird auf Seite 14 des vorliegenden Elefantentreibers fündig und kann aus zwischen zahlreichen Terminen wählen. Ein wichtiger Termin ist zum Beispiel unser Frühlingstreffen vom 04. - 06.05.2012 in der Nähe vom Steinhuder Meer. Dort findet auch die Jahreshauptversammlung statt, wo diesmal auch der Vorstand von uns allen neu zu wählen ist. Über die Sinnfrage zum Verein, haben wir in der letzten ET-Ausgabe berichtet. Und auch diesmal findet sich dieses Thema im ET. Nutzt die Gelegenheit und kommt also zur Hauptversammlung und mischt Euch ein. Wie gesagt, es ist ein neuer Vorstand zu wählen.

Ansonsten bleibt mir, viel Spaß bei der Lektüre des druckfrischen ET's zu wünschen, verbunden mit dem besonderen Dank an Ralph Hutwelker, der federführend für die Erstellung unserer Zeitung, Verantwortung übernimmt.

Allzeit gute Fahrt wünscht

Carsten

Impressum
Herausgeber:
IG Gespannfahrer e.V.
Ringstr. 59b, 63505 Langensfeld
Mobil: 0171/1715270
Vorstand@iggespannfahrer.de
Redaktion
Ralph Hutwelker 069/769890
A. Golombowski 06435/8757
Christina Lüders 04829/1801
Carsten Wolters
et-redaktion@iggespannfahrer.de
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

Für den Inhalt der Berichte und Artikel sind die jeweiligen Autoren im Sinne des Presserechts verantwortlich. Die Redaktion behält sich vor Artikel und überlassene Bilder zu bearbeiten.

Nachruf



Als uns Ende 2011 die Nachricht vom plötzlichen Tod unseres Mitglieds Eberhard „Ebi“ Walde erreichte, waren wir sprachlos.

Wir haben Ebi durch IGG Freunde kennengelernt. Er kam spontan 2009 zum Frühlingstreffen nach Grasdorf. Und ebenso spontan gründeten wir den IGG-Ural-Stammtisch aus einer netten Bierlaune heraus.

Es war sehr angenehm, seine Ruhe und Gelassenheit erleben zu dürfen. Bei gemeinsamen Gesprächen ging es oft um mehr, als um die klassischen Benzingespräche. Er brachte sich mit seinen vielfältigsten Erfahrungen ein. Er wird uns fehlen.

Seiner Frau und seinem Sohn wünschen wir viel Kraft und den Mut, der bevorstehenden Zeit zu begegnen.

(Wozu) brauchen wir die IGG (heute)?



Wilfried Gödeker

Ich habe die Überschrift des ET 2/11 absichtlich etwas verfremdet, um deutlich zu machen, dass man diese Frage eigentlich immer wieder stellen kann (und muss). Wahrscheinlich hat man sich diese Frage bereits „am Rande des Büffeltreffens 1976“, der sagenumwobenen Gründung der IGG gestellt. Über die Antworten konnte man damals sicherlich ebenso streiten wie heute. Die Akteure sind andere, schon aus dem Grunde weil die meisten Zeitzeugen leider nicht mehr unter uns sind.

Die Situation damals hat Edmund schön beschrieben. Sie war sehr ähnlich der heutigen, wenn auch leicht anders. Gespannfahrer waren zu einer Randgruppe von Dinosauriern geschrumpft. Jegliches Wissen darüber drohte verloren zu gehen. Man fuhr CB 750, Z900 oder vielleicht ne R90S, aber kein Dreirad. Dreiräder waren Relikte aus den 50ern, als es den Menschen schlecht ging, Flüchtlinge noch in Notunterkünften wohnten. Ein paar Zündapps oder R25 hatten überlebt, weil man vergessen hatte, sie zu verschrotten, als der gebrauchte Lloyd Alexander vor der Tür stand.

Kein Autohändler nahm so 'n Ding in Zahlung.

Heute sind wir wieder zu einer kleinen Randgruppe der Motorradszene geschrumpft. Es ist nicht die Technik, die uns fehlt, sondern der Nachwuchs. Es ist die Technik, die den (kostengünstigen) Einstieg für den Nachwuchs immer schwieriger macht. Edmunds Forderung nach bezahlbaren Einsteigergeräten, die vielleicht sogar noch selbst gebaut werden, muss ich voll unterstützen. Auch das Erlernen des Gespannfahrens ist unabdingbar für die Gewinnung von Nachwuchs.

Ehrlich gesagt, bin auch ich erst 1989 zum Dreirad gekommen, wie die Jungfrau zum Kinde. Habe aber mit unseren Gespannen meine Kinder durch eine tolle Zeit fahren können und viele Kontakte pflegen wir noch heute.

Was war aber damals so anders? Ja, wir sprachen noch miteinander – nicht nur virtuell. Wir schrieben mit Stiften oder Schreibmaschinen auf Papier, mussten selbiges in Umschläge stecken und mit Briefmarke versehen in einen gelben Kasten werfen, der am Straßenrand stand. Schon nach 2-5 Tagen war diese Papiertüte dann beim Empfänger. Wenn es schnell gehen sollte, konnte man für viel Geld telefonieren oder ein Fax schicken. Das geht heute billiger und schneller. Für den Inhalt sind wir glücklicherweise immer noch selbst verantwortlich.

Anders als 1976 stehen wir jetzt an einem Punkt, wo Motorradfahrer insgesamt und nicht nur die Gespannfahrer Artenschutz verdienen, weil sie zu einer aussterbenden Spezies gehören.

Motorradfahren war für uns Teil der Revolte gegen Eltern und Establishment. „Born to be Wild“ - und sogar bei den Mädels konnte man mit seinem „Bock“ Eindruck schinden. Ältere, grauhaarige Fahrer? Nee, die waren so selten, dass man sie nicht wahrgenommen hat.

Heute ist die Situation umgekehrt. Nicht die Jugend, sondern die geriatrische Abteilung hat die Mehrheit. Sie haben jetzt das Geld und die Zeit, sich einen Jugendtraum zu erfüllen. Doch was kommt danach? Werden wir es schaffen, Gespannfahren HIP zu machen? Wie ist unser Image? Was hindert Jugendliche daran Gespann zu fahren? Vielleicht ist da ein Blick in unsere Satzung ganz hilfreich. Ja, Dietrich, sie ist aus einer anderen Zeit. Es stehen auch keine Antworten darin. Es werden aber Zweck und Ziele definiert. Wie diese Ziele erreicht werden, ist die Klammer, die die Mitglieder verbindet und sollte von allen Mitgliedern aktiv unterstützt werden.

Dem Punkt a) wurde in der Vergangenheit in Form von mehreren Treffen pro Jahr ausreichend Genüge getan. Wettbewerbe waren schon immer etwas schwieriger hin zu bekommen, wie ich auch aus meiner Zeit als Sportwart der IGG leidvoll berichten kann.

Bei Punkt b) ist die Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit schon auffallend größer. Seit dem Ausscheiden von Frank-Michael Wolf hat die IGG keine Initiativen mehr entwickelt, Gespannkurse für die Mitglieder anzubieten. Auf der letzten Seite des ET verweisen wir auf Gespann Trainings, die durch andere Organisationen angeboten werden und geben das Heft des Handelns völlig aus der Hand, anstatt eigenes Profil und Kompetenz zu zeigen.

Wichtige Punkte in diesem Zusammenhang sind c) und d). Besondere Bedeutung und entscheidenden Einfluss auf die Akzeptanz des Motorrades und damit auch des Motorradgespanns, hat das Führerscheinrecht. So sehr ich es begrüße, dass über das begleitete Fahren Jugendliche auf neuen Wegen in den wachsenden Straßenverkehr geführt werden, sehe ich darin auch eine der Hauptursachen für das sinkende Interesse bei der nachfolgenden Generation.

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Die Diskussion geht weiter! Was von uns im letzten Herbstheft angestoßen wurde, soll an dieser Stelle weitergeführt werden. Im vergangenen Dezember schrieb uns Wilfried Gödeker seine Sicht der Dinge zur IGG.



Unsere Satzung ist immer noch aktuell

§2 (2) beschreibt den Vereinszweck:

- a. Die Kontakte untereinander werden durch entsprechende Veranstaltungen und Wettbewerbe gefördert.
- b. Unterweisung seiner Mitglieder, insbesondere der Jugendlichen, in allen mit dem Straßenverkehr zusammen hängenden Fragen.
- c. Zusammenarbeit mit den Verkehrsbehörden (...) hinsichtlich der Erziehung zur Verkehrsdisziplin und Beherrschung der Technik.
- d. Einwirkung auf die Gesetzgebung im Sinne der Satzung.
- e. technische Information
- f. Öffentlichkeitsarbeit, durch Funk- und Presseinformation.

Der FÜHRERSCHEIN ist zu teuer, die Versicherung einer 125er ist für 16-17 jährige fast unbezahlbar. Junge Leute dieser Altersklasse sind von der Mitgliedschaft in der IGG ausgeschlossen.

Mit 17 ist der Schein für Papas Auto erst mal gemacht. Das Ersparte ist weg und mit 18 steht die Entscheidung an, ein Auto zu kaufen. Um ein (34 PS) Motorrad fahren zu dürfen, mit dem man sich nirgends sehen lassen kann, müsste man noch mal zur Fahrschule und dort einen Geldbetrag abdrücken für den man schon 3 abgetakelte VW Polo bekommt. Dann dauert es weitere 2 Jahre bis man endlich mit dem obskuren Objekt der Begierde fahren darf. Wenn man Pech hat, ist die Freundin gerade schwanger und man hat echt andere Sorgen.

Hier haben es die Verbände eindeutig versäumt, einen adäquaten Einstieg in den Motorradführerschein zu ermöglichen. Über den Rückgang der Schülerzahlen klagen mittlerweile auch bereits die Fahrschulen, die es sich kaum noch leisten können, teure Ausbildungsmaschinen bereit zu halten für Fahrschüler die nicht vorhanden sind. Aufgrund der Doppeljahrgänge wurden bei uns in Meppen im Jahre 2011 ca. 400 Abiturienten in die Welt entlassen. Darunter waren 2 Motorradfahrer.

Ich bin der festen Überzeugung, dass unsere Satzung immer noch hochaktuell ist. Wie wir die Forderungen erfüllen, welche Mittel wir einsetzen, welche aktuellen Fragen gestellt und beantwortet werden müssen, unterliegt stetiger Veränderung. Google und Facebook sind durchaus Mittel, die wir eine Weile einsetzen können.



Eine Brücke zwischen alter und neuer Technik

Solange wir allerdings den ELEFANTENTREIBER in Papierform per Post verschicken, weil es immer noch Mitglieder gibt, die keinen PC haben (oder bedienen können), ist es schwierig sich für nur einen Weg zu entscheiden, ohne eine Reihe von Mitgliedern auf dem Weg zurück zu lassen.

Aufgabe der IGG kann es nur sein, Brücken zu schlagen. Eine Brücke zwischen alter und neuer Technik, eine Brücke zwischen den Gespannfahrern und den übrigen Verkehrsteilnehmern, aber vor allem eine Brücke zwischen uns älteren und der jugendlichen Generation. Als Eltern oder Großeltern haben wir den Kontakt noch. Jugendlichen die Möglichkeit zu geben, aktiv eigene Erfahrungen zu sammeln, ohne den Geldbeutel über Gebühr zu belasten, wurde von uns mal als „Schnupper-Kurs“ verkauft und hat uns viele neue Mitglieder gebracht.

Auf entsprechendem Gelände Opas Gespann zu fahren, ist vielleicht der 1. Schritt eines Jugendlichen zu einer völlig neuen Karriere. Den Rahmen kann ein Verein organisieren und dabei auch noch jede Menge Spaß haben.

Wilfried Gödeker

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Seitenwagen-Reisende/r

Eine neue Zeitschrift in der Gespannszene.

Eine persönliche Betrachtung von Dietrich Müller-Link

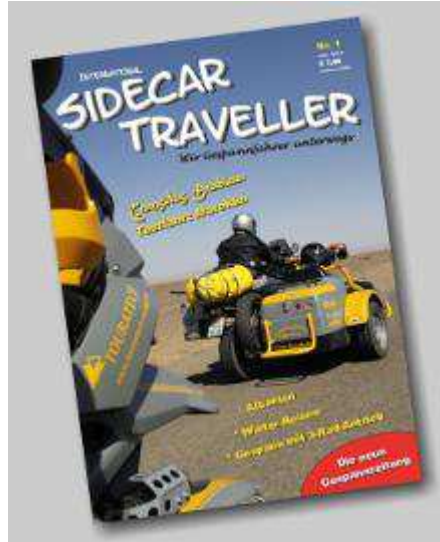
INTERNATIONAL
**SIDECAR
TRAVELLER**

Irgendwie muss ich da was verpasst haben, jedenfalls war ich von der Trennung der Herren Franitza und Götz gänzlich überrascht worden. Und dann war da die neue Gespann Zeitschrift – Sidecar Traveller. Jetzt haben wir endlich ein neues Wort für unsere Mitfahrer im Seitenwagen – auf Englisch. Das passt in unsere Zeit der I-Phones, Laptops, Personal Computers und Shows. Trotzdem, der Name klang irgendwie interessant und erinnerte mich an viele meiner Träume, die wahrscheinlich nie (mehr) wahr werden.

Nach kurzem Mailverkehr, Verzeihung Verkehr von elektronischen Briefen mit Heidi Franitza, lag dann das erste Heft vor mir: 305 Gramm Hochglanzpapier (Mittelwert aus 2 Haushaltswaagen), aufgeteilt in 80 Seiten bunter Information, zum Einzelpreis von € 7,80 und im Abonnement etwas preiswerter.

Zunächst interessierte mich der „Netto“-Inhalt, wie viel Werbung hatte ich mir da eingekauft? Ich kam auf knapp 10% bezogen auf die Seitenzahl. Das ist nicht ganz korrekt, denn der Leser findet noch an weiteren Stellen „Selbstanzeigen“ für das Sidecar-Traveller-Team und seine (kostenpflichtigen) Veranstaltungen. Im Vergleich zu „Stern“, „Bunte“ oder „Spiegel“ liegt das Verhältnis aber ausgesprochen gut. Dafür gab es von mir 5 Punkte auf einer Skala von 0 (ganz schlecht) bis 5 (sehr gut).

Damit war es dann natürlich mit der Neutralität vorbei, denn die Einschätzung der einzelnen Berichte mag letztlich jeder Leser für sich anders vornehmen. So möchte ich dann auch auf eine detaillierte Kritik dieser Einzelberichte verzichten und nur folgende Einteilung des redaktionellen Inhaltes vornehmen:



Die 8 Vollberichte wertete ich für mich selbst in Summe mit einer Punktzahl von 33, im Schnitt also mit Punktzahl 4,125 – was ich als recht gut empfinde.

Im Schnitt erreichte die 2. Kategorie bei mir eine Punktzahl von 3,555. Das sehe ich auch noch als gut

8 „Voll“ – Berichte, den Test „Evolution“ eingeschlossen und

9 „Einseiter“, Kurzberichte, Spotlights, Tipps oder ähnliches mehr,

Die „Vorschau“ blieb dabei unberücksichtigt

oberhalb des Durchschnitts an.

Nur mit der obigen Betrachtung kann man sicherlich kaum „Germanys next Top Magazine“ küren, zumal ich einen Vergleich mit anderen Zeitschriften des gleichen Genres gerne anderen Leuten überlasse. Aber ich glaube schon, dass sich die (meine) Endnote dann auch sehen lassen kann:

Das liegt dann nur 16 % unter dem Höchstwert und war für mich höher, als ich erwartet hatte (ohne dass ich hierzu besondere Gründe angeben könnte).

Wie der Titel schon sagt: Hier geht

es um Reisen, Gespannreisen und wer nicht selber kann oder will, der darf zumindest herrlich träumen. Die vielen guten Bilder führen den Leser in eine oftmals ganz andere Welt. Es ist gut, über den eigenen Horizont hinauszuschauen, einen

Punkte „Netto“-Inhalt = 5 Punkte	
+	
„Voll“ – Berichte mal zwei (höhere Gewichtung) = 8,25 Punkte	
+	
Einseiter und weiteres = 3,56	
Das macht in der Summe	16,81
Geteilt durch 4 (Anzahl der bewerteten Kategorien plus Gewichtung)	
ergibt 4,20	

kleinen Blick in das Leben in anderen Ecken der Welt zu werfen und damit vielleicht auch das eigene Leben und die eigene Umfeld neu zu bewerten.

Dietrich Müller-Link

Februar 2012

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Noch mehr persönliche Gedanken – diesmal zum Vorstand der IGG



Es ist wahrscheinlich allgemein bekannt, wer bei der IGG im Vorstand „sitzt“, aber ich will die Mitglieder der guten Ordnung halber trotzdem einmal aufführen:

1. Vorsitz Andreas Golombowski

2. Vorsitz Martin Köpper

Kasse Astrid Steljes -

Sportwart Michael Damaschke -

Schriftführung Dietrich Müller-Link.

Der Vorstand (VS) wird jeweils für 2 Jahre durch die Mitglieder auf der Jahreshauptversammlung (JHV) am Frühjahrstreffen gewählt. Er gibt sich eine Geschäftsordnung (GO), in der u.a. die Aufgaben der einzelnen VS-Mitglieder festgelegt sind:

1. Vorsitz - *allgemeine Repräsentation der IGG . Vertretung der IGG bei anderen Clubs und Verbänden der Motorradszene, MID und BAG-MO Vertretung nach außen.*

2. Vorsitz - Vertretung der IGG bei anderen Clubs und Verbänden der Motorradszene, Öffentlichkeitsarbeit.

Kassierer/in - Mitgliederverwaltung und Verwaltung des Vereinsvermögens, Verwaltung der Dokumente.

Sportwart - (Touristikmeisterschaft) Betreuung sportlicher Aktivitäten sowie Treffen der IGG.

Schriftführung Protokollführung
Verbreitung von Pressemitteilungen
Vereinsregister.

Nachdem Andreas im Spätsommer 2010 einen schweren Schlaganfall erlitten hatte, ist er auch jetzt nur sehr bedingt einsatzfähig. Alle anderen VS-Mitglieder sind glücklicherweise in „Lohn und Brot“ und stellen einen Teil ihrer persönlichen Freizeit für die oben genannten Aufgaben der IGG, und damit den Mitgliedern zur Verfügung. Dieser Zeitrahmen kann ausgesprochen unterschiedlich sein, was sicherlich jedem einleuchtend ist. Ich z.B., der die Schriftführung macht, bin beruflich ca. 120 Tage im Jahr im Ausland. Da ist Freizeit ohnehin äußerst knapp, wenn zum Haushalt 36 Beine gehören (und es ist kein Hamster o.ä. dabei!). Außerdem teilt meine Frau mein Hobby nicht mit mir...

Welchen Vorrang der einzelner Vorstände der IGG in seinem privaten Leben einräumt, bleibt letztlich ihr oder ihm überlassen. Dabei gibt es jedoch gesetzliche Verpflichtungen, die jeweils keinen Aufschub dulden. Dazu gehören u.a. die Einziehung der Mitgliedsbeiträge am Anfang des Jahres und die Führung des Vereinsregisters bei dem zuständigen Amtsgericht gleich nach Vorstands-Neuwahlen. Soviel zu den formellen Dingen, wobei noch eines unterstrichen werden soll: Die IGG „lebt“ nicht durch den Vorstand, sondern ausschließlich durch ihre Mitglieder – EUCH! Der Vorstand ist nur eine ausführende Gruppe („Organ“) von Mitgliedern.

Womit hat sich nun der Vorstand in den letzten Monaten „beschäftigt“, ohne dass ich dabei an die Besuche bei den IGG-Treffen denke? Dabei ist eine solche „Beschäftigung“ nicht notwendigerweise eine Sache fester Termine, z.B. einer VS-Sitzung, sondern eher ein gedanklicher Austausch auf Treffen, bei Telefonaten

untereinander oder per E-Mail.

Da ist zu erst einmal die Frage nach dem „Sinn“ der IGG, oder auch „Brauchen wir die IGG (noch)?“. Dies ist im letzten ET von Edmund Peikert ja schon angesprochen worden und kann, wenn ihr (die Mitglieder!) dies wünscht, sicherlich auf der Hauptversammlung weiter diskutiert werden.

Ein ganz anderes Thema ist die Kommunikation unter uns. Das besondere an der IGG ist ja, das die Mitglieder aus vielen Teilen Deutschlands kommen, ganz im Gegensatz z.B. zum Schützenverein von „Anno dunnemol“ aus „Andershausen“ oder so. Ich glaube die IGG hat es nie erlebt, dass wirklich alle Mitglieder einmal gemeinsam an einem Platz waren. Da kann kommen wer will und jeder hat die Freiheit, auch wegzubleiben, wenn z.B. die Anfahrt zu weit oder das Wetter zu schlecht ist. Trotzdem und vor allem aber, gibt es eine Liste mit ALLEN Mitgliedern und die kann man zumindest anrufen. Viele haben auch E-Mail, das fällt manchem leichter, vor allem, wenn man sich (noch) nicht so gut kennt. Dann gibt es die vielen Foren, wie z.B. Twitter, Facebook, WKW und viele andere. Auf denen könnten wir uns treffen, aber augenscheinlich ist das Interesse gering, denn sonst hätte es ja schon jemand angefangen, oder? Vielleicht sind aber auch die Interessierten bereits lange dabei – ohne IGG? Aber die „Moderne“ ist ja nicht ganz spurlos an uns vorübergegangen – es gibt ja noch das Internet und unsere Seite dort. Ja, das Thema hatten wir doch – auf der letzten Hauptversammlung in Hemeln 2011! Da klappten die Meinungen weit auseinander: Man war entweder mit dem derzeitigen Auftritt dort zufrieden

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

den, oder eben nicht. Gegensätzlicher geht es nicht. Hilfe wurde angeboten und sogar Bezahlung „ausgelobt“, nicht jede/r fand das gut, aber die Mehrheit. Nun der Vorstand „doktert“ immer noch an dieser Sache, denn die angebotene Hilfe blieb aus, gänzlich. Darüber kann auf der nächsten Versammlung (auch) gesprochen werden. Nicht ganz am Rande scheint mit dieser Sache möglicherweise auch die Frage des Nachwuchses verknüpft zu sein. Wenn ich früher (wann war das?) mit meinen 3 Rädern an Jugendlichen vorbeifuhr, drehten sich die Häuse. Heute kriegt auch ein „Burn-out“ die „Birne“ nicht vom Handy hoch, was möglicherweise auch an den Stöpseln liegt, die viele im Ohr tragen. Und, da fragte mich doch neulich die (junge) Verkäuferin beim Bäcker: „Was fahr'n Sie denn da? Das hab' ich ja noch nie geseh'n!“ Anmerkung: Ich war nicht mit meinem Alt-Benz unterwegs!

Dann gibt es die Frage nach (weiteren) Veranstaltungen, z.B. Treffen. Motorradmessen brauchen in diesem Zusammenhang wohl nicht (mehr) erwähnt zu werden. Die letzte JHV hat beschlossen, dass die IGG nur noch dort auftritt, wo auch der Bundesverband der Gespannhersteller dabei ist. Die Kosten können hoch, sehr hoch sein, aber schließlich wollen wir ja keinen ersten Platz für ein besonders „volles“ Girokonto erhalten. Wir müssen nur mit dem auskommen, was wir haben (andere „Institutionen“ denken da ganz anders!).

Nun, die IGG veranstaltet ein Treffen zu jeder Jahreszeit und ist maßgeblich am Jumbo-Run „Neuerkerode“ beteiligt. Das sind 5 Wochenenden oder 10 % der jährlich anfallenden Wochenenden. Ich finde, das ist ausreichend, denn immer muss sich auch einer vom Vorstand für die Ausrichtung verantwortlich fühlen. Konkurrenz (zu an-

deren Treffen) belebt hier meiner Meinung nach nicht unbedingt das Geschäft, den Zuspruch. Aber bitte, auch das kann auf der nächsten JHV diskutiert werden. Auch wird bei unseren Treffen gelegentlich die Frage aufgeworfen, ob denn nicht anstelle individueller „Essensrunden“ auch eine gemeinsame Tafel gedeckt werden kann. Man muss ja nicht gleich alle Lebensmittel mit anderen teilen. Obwohl für mich das Schöne an einer Mahlzeit sehr häufig die Vielfalt der angebotenen Speisen ist. Klar, wenn's „warm“ gibt, sehen die Dinge anders aus. Wenn wir aber gemeinsam tafeln, dann lernen wir uns auch (besser) kennen, können eventuelle Vorbehalte gegen einzelne Mitglieder abbauen, neue Freunde gewinnen. Das kann denn auch bis in den privaten Bereich außerhalb der IGG hineingehen.

Letztlich wurde kürzlich auch die Frage von (IGG-) Gespannkursen wieder aufgebracht. Sicherlich eine gute Sache, im Prinzip. Ich meine allerdings, dass wir uns den juristischen Fragen hierzu nicht stellen sollten. Das Thema ist sicherlich sehr komplex und in der heutigen Zeit steht der Veranstalter wohl mit mehr als nur einem halben Bein vor dem Kadi, wenn denn etwas passiert (Merke: Wenn etwas schief gehen kann, dann geht es schief“ oder „Der Margarinedeckel fällt immer auf die fettige Seite“). Dies ist meine persönliche Meinung und sie wurde im Vorstand oder in andere Runde auch nicht diskutiert. Lediglich aus einer Mail des 2. Vorsitzen-

den Martin Köpper weiß ich, dass wir diese Meinung teilen.

Zum Schluss möchte ich noch auf die im Mai anstehende Jahreshauptversammlung eingehen. Ganz besonders würde ich persönlich mich natürlich freuen, wenn wir wieder viele Mitglieder und Freunde der IGG begrüßen dürfen. Es ist ein neuer Platz, eine neue Gelegenheit mit alten Gewohnheiten zu brechen – nutzen wir sie!

Vorstandswahlen stehen an und bisher sieht es nicht so aus, als dass der Vorstand in seiner jetzigen Zusammensetzung bestehen bleiben wird. Aber abgesehen von den einzelnen Personen sind im letzten Jahr auch einige Dinge zu kurz gekommen. Hier sei vor allem die Kommunikation mit anderen Verbänden genannt, die Golo aus nachvollziehbaren Gründen nicht wahrnehmen können. Schon im ET vom Dezember 2010 hatte der Vorstand die Mitglieder um Hilfe gebeten.

Nachsatz:

Ihr habt es sicherlich beim Lesen gemerkt, dass ich hier vorständlerische Dinge und persönliche Gedanken vermischt habe. Wichtig war mir aber, dass eine breitere Diskussion um gewisse Dinge angestoßen wird. Und ich würde mir sehr wünschen, dass auch außerhalb des Vorstandes Zukunftsarbeit für unsere Gemeinschaft geleistet wird – DANKE.

Dietrich Müller-Link



Und Tschüss, bis die Tage!

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Neu aus der Bastelecke oder: Lenkerumbau am "Göttervater", auch Zeus genannt.

Wie sich der geneigte Leser erinnern mag, hatte ich schon früher mehrfach festgestellt, dass am Zeus vieles, aber doch nicht alles vom Hersteller umgesetzt wurde. Einen Spitzenplatz nimmt dabei nach wie vor die Sache mit der Ergonomie ein. Man sollte sich mal aus berufenem Munde erklären lassen, welche menschlichen Maße der Konstrukteur jeweils zugrunde gelegt hat.

Nun denn, bei mir war dieses Mal der Lenker Stein des Anstoßes. Wie jeder von uns weiß hat dieser gerade im Gespann nicht umsonst seine Namen. Man **lenkt** tatsächlich damit, im Gegensatz zum Pendant unserer Einspurkollegen. und dieses bedingt nun mal, dass er sehr gut in der Hand liegt und den ganzen Körper NICHT in irgendeine Zwangshaltung drängt.

Aber wie das bei neuen Produkten nun mal so ist, sind auch hierbei neue Wege beschritten worden. Ist also nix mit simpler 22mm-Rohrklemmung und eben mal neues Rohr montieren, siehe folgende Bilder:

Übrigens, der gezeigte Lenker IST NEU und **nicht krumm**, er ist tatsächlich so in allen Zeus verbaut. Eine ganze Weile habe ich gebraucht um zu verstehen was das, bitte schön, eigentlich soll. Im Prinzip ist es ganz einfach: die eigentliche Lenkachse steht im Fahrzeug nun mal nicht exakt senkrecht, sondern leicht zur Seite geneigt. Damit der Lenker aber (nicht nur von der Optik) in waage-

rechter Lage erscheint, wird Selbiger einfach entsprechend "krumm" zusammengelunkert.

Ich sollte also schon wesentlich tiefer in die Trickkiste greifen müssen, auch um durch eine geänderte Geometrie die Lenkkräfte etwas reduzieren zu können.

Ziemlich schnell stand für mich fest die originale Lenkerverkleidung weiter zu verwenden. Eine Optik wie im Bild unten wollte ich unbedingt vermeiden.

Das bedeutete natürlich, dass ich



Zurückverlegter Lenker am Zeus

den originalen Lenker weiter benutzen wollte, mit dem Vorteil, mich nicht um die Lenkerschalter und Griffe kümmern zu müssen (wer weiß, was hier noch für Geheimnisse schlummern?!). Donner-



wetter, die Schalter, die Kabel, sind die lang genug oder müssen noch "Verlängerungskabel" hergestellt werden? Abwarten...

Glücklicherweise konnte ich schon im Vorfeld günstig einen gebrauchten Originallenker erstehen. Vielen Dank noch mal an Uli Jacken für den tollen Service.

Daraus ergab sich nach einiger Tüftelei und diversen Trockenversuchen die Idee, wie sie rechts (Seite 11, Bild1) auf der Werkstattskizze zu sehen ist.

Mittels der nebenstehenden Grafik (Seite 11, Bild2) ermittelte ich zeichnerisch die Platzverhältnisse am Fahrzeug. Wäre doch sehr ärgerlich wenn sich der "neue Lenker" zu nah an der SW-Scheibe befände oder diese gar berühren würde.

Man nehme den zweiten Lenker, flexe alles weg was Rohr ist und schon hat man eine wunderbare Adapterplatte. Schweißnähte noch ein wenig auf der Drehbank entfernen, etwas verputzen schon ist man einen riesigen Schritt weiter. Alles noch mit einem 25mm hohen und 10mm starken Stahlrahmen verstärken...wunderbar, jetzt geht's weiter. Ein paar Distanzstücke wollten noch ausgemessen und anfertigt sein und auch die von mir so genannte "**Drehmomentstrebe mit Bundbuchse**" wurde hergestellt.

Diese Teile sind besonders wichtig. Lässt man die originale Konstruktion auf sich wirken, stellt

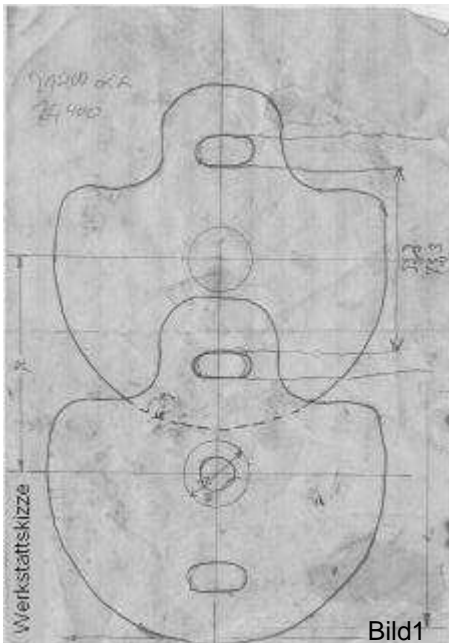


Originallenker Zeus



Originallenker von unten betrachtet

Interessengemeinschaft Gespannfahrer



man sehr schnell fest, dass die eigentliche Kraftübertragung beim reinen Lenkvorgang ausschließlich auf einer "kraftschlüssigen Verbindung" beruht. Da heißt es gut überlegen und rechnen, ja, auch beim Basteln bleibt einem das nicht erspart. Anpresskraft, Vorspannkraft und Anzugsdrehmoment gepaart mit Festigkeiten und Materialauswahl kreisen dann im Kopf herum und führten letztlich zur abgebildeten Konstruktion.

Glücklicherweise stellten sich die Kabel als lang genug heraus, hier war also kein Einsatz nötig, prima!

Da das Ganze jetzt noch ziemlich archaisch aussah, musste ich mir eine weitere Verkleidung einfallen lassen. Sie sollte aber möglichst die gestalterischen Rundungen des Fahrzeugs aufweisen. Ein bisschen Design muss schon sein...

So eben mal mit GFK herummanteln wollte ich einfach nicht, es musste auch anders gehen, aber so einfach wie möglich und wenn's irgend geht ohne Lackierarbeiten. Prima, habe ich dann doch ein halbwegs passendes Kunststoffteil in neutralem grau gefunden, umgeformt und angepasst...bitte schön!

Nach Endmontage endlich Probe sitzen und...**BINGO!**

Die von mir gewünschte Sitzposition und Körperhaltung ist erreicht. 70mm nach hinten und 25mm höher ist der Lenker nun befestigt, dies zeigt Wirkung.

Schon beim Rangieren in der Garage fallen die geringeren Lenkkräfte auf.

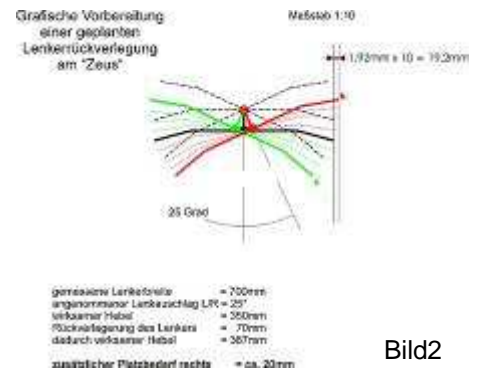
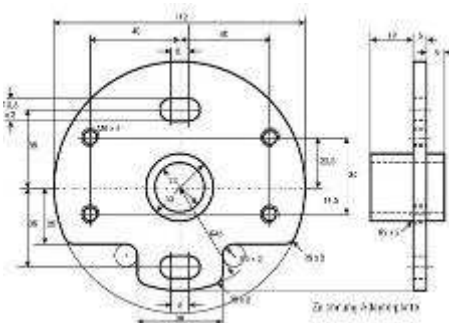


Bild2

Montage und Wirkungsweise von "Drehmomentstrebe" und Stahlrahmen.

Die "Drehmomentstrebe" verbindet die aus dem zusätzlichen Lenker erstellte Adapterplatte mit dem "normalen" Lenker und ist mit M12 Schrauben befestigt. Nur diese Gewindegröße lässt entsprechende Vorspannkräfte zu. Die beiden M12 Schrauben mit der Drehmomentstrebe sind also die hauptsächlich kraftleitenden Elemente. Die Zentrumsbohrung des Lenkers weist kein Gewinde auf, der Lenker wird ja normalerweise auf den Steuerschaft gesteckt und dort verschraubt. Deswegen muss in die Zentrumsbohrung des Lenkers von unten eine Bundbuchse mit Innengewinde eingebracht und gegen Verdrehen gesichert werden.

Der Stahlrahmen ist u-förmig und verbindet ebenfalls die aus dem zusätzlichen Lenker erstellte Adapterplatte mit dem "normalen" Lenker, wobei sie die durch die Rück- und Höherverlegung entstehenden Kippmomente aufnimmt.

Die Adapterplatte ist mit dem Steuerschaft verschraubt durch: 1 x M12 8.8 und 2 x M8 8.8

Der Stahlrahmen ist mit der Adapterplatte verschraubt durch: 4 x M6 8.8 und über den Flansch des Lenkers mit 1 x M8 8.8

Der Lenker ist verschraubt durch: mit dem Stahlrahmen 1x M8 8.8, mit der Adapterplatte/Steuerschaft 1 x M8 8.8, über die "Drehmomentstrebe" mit dem Steuerschaft 1 x M12 8.8



Fotos: Martin Köpper

**Euch Allen eine tolle Saison
Wünscht**

Euer **Martin**

Übrigens, wer auf **Rohrlenker umbauen** möchte, kann folgende Zeichnung im Maßstab 1:1 zum Eigenbau einer entsprechenden Aufnahme bei mir erhalten. Die Lenkerbefestigung erfolgt dann konventionell über die altbekannten Rohrklemmungen.

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Ein Betriebs-Praktikum bei einem Motorrad-Gespannbauer

Zur Person:



Markus Hutwelker ist Schüler am Lessing Gymnasium in Frankfurt am Main und ist inzwischen in der Einführungsphase der Oberstufe. Im Rahmen der Einführungsphase müssen die Schüler ein dreiwöchiges Betriebspraktikum absolvieren, sofern sie sich nicht für ein Auslandssemester entscheiden.

Markus ist gewissermaßen ins Gespann hinein gewachsen. Er fährt seit seiner Geburt im elterlichen Gespann mit und ist seit ca. 14 Jahren auf vielen Gespanntreffen im In- und Ausland unterwegs. Bereits mit zwei Jahren hat Markus über tausend Kilometer während des Sommerurlaubs im Gespann verbracht. So ein Lebenswandel kann nicht ohne Folgen bleiben, bereits vor zwei Jahren war für Markus eines sicher, wenn ein Motorrad, dann bitteschön eines mit Beiwagen. In den Osterferien beginnt er mit seinem Gespannbau.

Praktikumsbericht

Von Markus Hutwelker,
Frankfurt,

Wie kam es zur Wahl meines Praktikums?

landsaufenthalt oder einem dreiwöchigen Betriebs-Praktikum im Winter diesen Jahres. Ein Auslandsaufenthalt kam für mich nicht in Frage und hinsichtlich Betriebs-Praktikum (was und wo) hatte ich zunächst auch noch keine richtige Vorstellung. Allerdings war klar,



Meine Rebell

Letztes Jahr musste ich mich vor dem Übergang in die Einführungsphase entscheiden zwischen einem halbjährigen Aus-

landaufenthalt oder einem dreiwöchigen Betriebs-Praktikum im Winter diesen Jahres. Ein Auslandsaufenthalt kam für mich nicht in Frage und hinsichtlich Betriebs-Praktikum (was und wo) hatte ich zunächst auch noch keine richtige Vorstellung. Allerdings war klar,



Es ist geschafft, die Osterferien wurden genutzt und das Gespann gebaut. Honda Rebel 125 mit Velorex 562 mit MZ-Rad und 20er Achse. Davon der Besitzer und Schrauber.

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

aber zunächst nicht ganz sicher ob ich in eine Schreinerei gehen sollte oder lieber in eine Motorradwerkstatt.

Die Entscheidung war dann im Wesentlichen praktisch bestimmt, da ich erstens im Sommer diesen Jahres 16 Jahre alt werde und vor habe den Führerschein A1 zu machen und zweitens mein Moped immerhin ein „Dreirad“ werden soll. Das war für mich klar.

Passend dazu steht seit Langem in der hintersten Ecke unserer Garage eine 125er Honda Rebel, die ich zum Teil schon etwas restauriert und umgebaut habe. Nun soll sie bis zu meinem Geburtstag noch einen Velorex Beiwagen erhalten.

Deshalb habe ich mich entschieden meine Praktikumszeit in einer Motorradwerkstatt zu verbringen, in der Gespanne gebaut werden, um natürlich etwas über den Gespannbau zu lernen und praktisch zu sehen wie man so was macht.

Es musste also ein passender Betrieb in Frankfurt bzw. in der näheren Umgebung gefunden werden.

Zum Glück kennt mein Vater Vitus Bülter, einen Gespannbauer aus Grävenwiesbach bei Usingen. Die Entfernung dorthin ist auch nicht so groß und mit ca. fünfzig Kilometern Bahnfahrt durchaus innerhalb von anderthalb Stunden zu bewältigen. Ich habe mich dann im vergangenen Herbst bei Vitus Bülter um einen Praktikantenplatz beworben und bekam nach einer persönlichen Vorstellung von ihm auch die Zusage, dass er mich als Praktikanten nimmt.

Der Betrieb:

Gespannbau-Bülter

Es handelt sich um einen Inhaber geführten Familien-Betrieb, Vitus Bülter Senior ist Zweiradmechaniker und alleiniger Inhaber seines Gespannbaubetriebes, den er bereits seit vielen Jahren führt.

Derzeit bildet er seinen Sohn Vitus zum Zweiradmechaniker aus. Dass Meister und Lehrling auf den glei-



chen Namen hören war für mich erst mal etwas verwirrend und man weiß manchmal nicht wer gemeint ist, wenn zum Beispiel ein Kunde fragt, wo der Vitus ist. Die Atmosphäre in der Werkstatt ist für mein Empfinden sehr angenehm.

So hatte ich selbst als Praktikant das Gefühl z.B. die Abfolge der täglichen Arbeiten mitbestimmen zu können.

Am Anfang des Praktikums stellte mir Herr Bülter zudem einige Be-

rechnungsaufgaben für mein eigenes Gespann Projekt.

In der zweiten Woche bekam ich eine spielerische Aufgabe zum Kennenlernen von Bohrmaschine, Flex, Drehbank und allerlei anderem Werkzeug. Meine Aufgabe bestand darin kleinere Dinge an den in der Werkstatt befindlichen Motorrädern und Beiwagen zu übernehmen und dann meine Fertigkeit in der Anfertigung eines kleinen Modells zu zeigen. So entstand mein erstes eigenes fast selbst (außer der Schweiß-



Interessengemeinschaft Gespannfahrer

arbeiten) entworfenes und gebautes Modell eines Gespannes.

Ich nenne es Typ Markus Eigenbau der Firma Bülter. Das Modell besteht hauptsächlich aus altem Metallschrott, welchen ich in der Werkstatt finden konnte. So sind z.B. die Räder des Gespannes alte Kugellager aus Motorrädern.

Das Boot besteht aus sieben Blechresten, die zusammen geschweißt wurden. Ich habe diese dann mit der Flex geputzt und abgegratet. Auch die Schutzbleche der drei Räder am Gespann sind von mir gebogen und entgratet worden. Die Blinker Beleuchtung sind Schraubenmuttern der Größe sechs. Der Frontscheinwerfer ist ein ausgedientes Drehelement, das vor der Drehbank herum lag und als Müll entsorgt worden wäre. Der Tank besteht aus Aluminium und konnte aus diesem Grund nicht an der Rahmenkonstruktion angeschweißt werden. Die Verbindung der einzelnen Teile wurde mit Schweißdraht hergestellt.

Im Verlauf des Praktikums gingen mir die Arbeiten immer leichter von der Hand und ich hatte richtig Spaß daran, an den Motorrädern mit zu tüfteln. Auch fand ich es ganz spannend wie immer wieder für vermeintlich schwierige oder große Probleme stets einfache Lösungen gefunden wurden.



Protokoll eines Arbeitstages

Meine Aufgabe war zunächst das Anschließen aller elektrischen Geräte und Werkzeuge im Werkstattbereich.

Am Donnerstag den 02.02.2012 erwarteten wir schon früh um 9.00 Uhr den vom TÜV Hessen amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr. Wir hatten ein Motorrad der Marke Honda

zur technischen Inspektion, welches erneut eine Straßenzulassungsprüfung benötigte.

Der TÜV-Prüfer überprüfte Fahrzeugnummer, Fahrzeugpapiere und kontrollierte den technischen Zustand des Motorrades. Das Motorrad war technisch einwandfrei und erhielt die Prüfplakette bis 2014.

Nun ging es an die Reparaturarbeiten in der Werkstatt.

Vitus Junior und ich hatten die Aufgabe Langlöcher in ein Velorexboot zu bohren, damit dieses um ca. 2 cm weiter rechts platziert werden konnte. Damit der Kotflügel dann noch richtig passt, mussten wir ihn mit zwei Streben zusätzlich stabilisieren. Die Seitenwagenbeleuchtung musste fertig gestellt werden und auf Funktionsfähigkeit getestet werden.

Um 11.00 Uhr erwartete uns der Lackierer in Usingen. Dort hatten wir die Tage zuvor Felgen, Anschlussstücke, Streben und Klemmen für ein BMW-Gespann zum Pulvern abgegeben. Wir sollten die fertigen Teile abholen. Interessant fand ich, dass der Chef des Pulvereetriebes sich Zeit nahm und mir den Vorgang des Pulverns erklärte und zeigte. Dabei hat er für mich eine Metallzange in eine Halterung eingespannt und diese unter elektrisch negative Spannung gesetzt. Das Polyesterharzpul-



Interessengemeinschaft Gespannfahrer

ver selbst hat er zuvor elektrostatisch aufgeladen, so dass dieses mittels Druckluft durch die elektrostatischen Anziehungskräfte an der Metallzange gleichmäßig hängen blieb. Anschließend wurde das Pulver auf dem Objekt im Einbrennofen bei ca. 180 - 200 Grad Celsius verflüssigt und es bildete sich ein geschlossener Polyesterharzfilm auf der Zange.

Für den Nachmittag bestand meine Aufgabe darin, zwei Felgen neu zu bespeichen. Ich habe zunächst die alten Speichen entfernt und anschließend neue Speichen eingespannt. Dabei habe ich darauf geachtet, dass ich jede Speiche in die richtige Speichen Punze geschraubt habe.

Anfangs ging mir diese Arbeit ehrlich gesagt etwas schwer von der Hand, da die Radnabe sich immer wieder verschob und die Speichen dadurch wieder aus ihren Punzen rutschten. Doch mit der Zeit bekam ich ein Gefühl für die Technik des Speichens, so dass ich das zweite Rad schon doppelt so schnell ent- und wieder eingespeicht hatte.

Den Rest des Arbeitstages widmeten wir wieder dem Gespannbau. Es war auch noch genügend Zeit einige der pulverbeschichteten Streben an das BMW-Gespann anzuschrauben, so dass der Beiwagen entsprechend den vorgesehenen Werten an dem Motorrad befestigt war.

Im Großen und Ganzen war dieser Donnerstag ein typischer Arbeitstag in einem Gespannbaubetrieb.

Während meiner Praktikumszeit gab es aber auch Tage an denen der Kundenkontakt erheblichen Umfang an Arbeitszeit einnahm und die Werkstattarbeiten folglich zurück stehen mussten.

Nachschau

Insgesamt kann ich sagen, dass meine Erwartungen an das Praktikum zum größten Teil erfüllt wurden. Meine Vorstellung war eine anspruchsvolle Arbeit vorzufinden, Spaß an der Arbeit zu haben und wichtige Dinge rund um den Gespannbau zu erfahren, die mir hof-

fentlich bei meinem Eigenbauprojekt hilfreich sein werden. Meine Erwartungen und Vorstellungen wurden während der Zeit bei Herrn Bülter voll erfüllt.

Obwohl in dem Betrieb vor allem handwerklich gearbeitet wurde, durfte ich bei allen anfallenden Arbeiten und Aufgaben dabei sein und zuschauen, Hand anlegen und mit bauen.

Viele der notwendigen Arbeitsschritte wie bohren, flexen, drehen, schweißen usw. habe ich kennengelernt und auch selbst ausgeführt.

Das Schweißen ist für mich eine Fertigkeit, die ich, da ich noch nicht 16 Jahre alt bin, leider nicht selbst ausführen durfte. Mir scheint das Schweißen an sich mit dem Schwierigsten zu sein, da es sehr viel Können und Konzentration erfordert.

Gegen Ende meines Praktikums war auch mein eigenes reales Projekt schon ein etwas weiter vorgeschritten. Deshalb habe ich an meinem Motorrad schon mal die möglichen Ansatzpunkte für den Hilfsrahmen ausgemessen, Spurweite und Vorspur für mein Gespann bestimmt, Davon ist immerhin abhängig welche Fahreigenschaften das Gespann am Ende haben wird.

Und noch etwas hat sich ergeben, worüber ich mich sehr freue. Ich habe einen Beiwagen für meine Zugmaschine gefunden. Nun kann mein eigenes Projekt auch nach dem Praktikum weitergehen.

Herr Bülter hat mir dankenswerterweise die Möglichkeit angeboten in den Osterferien bei ihm in der Werkstatt mein reales Gespann aufzubauen. D.h. ich werde mit seiner Unterstützung die Ansatzpunkte fertigen, die ich für den Umbau benötige. Dann kann der Beiwagen an die Zugmaschine montiert und die Elektrik verlegt und angeschlossen werden.

Markus

IGG Wintertreffen 2012

Das diesjährige Wintertreffen in Wewelsfleth hat am Wochenende 20. bis 22. Januar stattgefunden.

Der Termin war lange im Vorwege angekündigt und über verschiedene Medien veröffentlicht. Nachdem nur wenige Anmeldungen eingegangen waren haben wir auf die „Spontanen“ gehofft, die sich schnell entschlossen auf den Weg machen. Die Vorhersage für das Wetter war dann aber so miserabel, dass auch den ganz Hartgesottene die Freude am Fahren schon im Vorfeld vergangen ist. Da hat es auch nicht mehr genützt, dass das Wetter dann tatsächlich ganz nett war, sogar die Sonne wurde gesichtet!!

Lange Rede – kurze Sinn: Es war ein sehr (!) kleines Treffen. Lediglich 12 Personen bevölkerten die abendliche IGG-Tafel. Tages-Gäste haben sich am Samstag nicht eingefunden – da hatten wir das Mittagessen ganz für uns. Das Kaffee-Trinken mit neuen Kuchen-Kreationen leitete nahtlos in die Abendveranstaltung über.

Es tat der Stimmung keinen Abbruch dass die Gruppe so klein war. Beide Abende waren lang, angefüllt mit Austausch über Erlebtes im vergangenen Jahr und Planung für das gerade frisch angebrochene.

Alles in Allem war für uns als Ausrichter des Treffens der Aufwand für vorangehende Planung und damit zusammenhängenden Überlegungen unverhältnismäßig groß gemessen an dem tatsächlichen Ereignis. Trotzdem: Es hat Spaß gemacht, und wird nicht das letzte Wintertreffen gewesen sein!!

Christina Lüders

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Termine, Treffen und IGG

4. bis 6.5.2012**IGG-Frühlingstreffen 2012**

Das Treffen findet auf dem Campingplatz Camping Erlengrund in der Nähe des Steinhuder Meeres statt.

Weitere Infos bei Dietrich Müller-Link, 05721 939021 oder schriftfuehrer@iggespannfahrer.de

5.5.2012**Jahreshauptversammlung der IGG**

Die Versammlung findet im Rahmen des Frühlingstreffens auf dem Campingplatz Camping Erlengrund statt.

17. bis 19.5.2012**46. Jumbo-Fahrt**

Hessisch Lichtenau
Reha Zentrum

Informationen unter www.jumbo-fahrt.de oder bei Irene Wernhardt
Tel.: 0561/45838

Email jumbo-fahrt@web.de

Anmeldung aus organisatorischen Gründen unbedingt erforderlich!
Bitte bis spätestens 3 Wochen vor der Veranstaltung.

1. bis 3.6.2012**Neuerkeröder**

Behindertenausfahrt

www.gespanntreffen.de

13. bis 15.7.2012**IGG-Sommertreffen**

Ort steht noch nicht fest, bitte unter www.iggespannfahrer.de in Erfahrung bringen

26. bis 28.10.2012**Herbsttreffen der IGG**


LANDGASTHOF LÜDERS
WEWELSFLETH bei Glückstadt/Elbe - TEL. 0 48 29/18 01

Der ideale Ausgangspunkt zum Touren durch den Norden

Was wir bieten: ☉ komfortable Zimmer ☉ Zeltwiese
☉ Rabatt für Motorradfahrer ☉ sattes Frühstück
☉ Restaurant ☉ Biergarten ☉ Kaffee-Tanken

Infos + Termine unter www.landgasthof-lueders.de



So vielfältig wie die Menschen in Neuerkerode... 1.-3. JUNI 2012

Mit: Jumbo-Run



Neuerkeröder Gespanntreffen

24. bis 26.8.2012**Euro-Gespann-Treffen in****Weiswampach (Luxemburg)**

IGG verleiht Pokal: Anreise für jüngsten Gespannfahrer der mit eigenem Gespann angereist ist.

18. bis 19.5.2012**4. Harley-Gespann-Treffen**

in Nürtingen (am Rande der Schwäbischen Alb). Informationen unter www.v2-gespanne.de oder unter 0174 9241695 (Rainer)

25. bis 28.5.2012**12. Fuldaer Gespanntreffen**

Infotelefon 0661 2910919,
m_kroenung@yahoo.de,
www.fuldaer-gespanntreffen

25. bis 27.5.2012**Italienisches Sidecar Meeting der Liguria-Sidecar-Group-Italia in Piemont,**

GPS: N 45° 01' 28'' – E 07° 57' 59''. Info bei Sergio +39 328 9445981 (spricht deutsch), sergio.diliddo@gmail.com
<http://www.touringgenova91.it/pdf/sidecarmeeting-td.pdf>

15. bis 17.6.2012**7. Gespann u. Motorradtreffen**

mit Kindern in 37647 Polle, Weserbergland.

Infos unter dreiradlerfamily@web.de

19. bis 21.6.2012**Postalm Gespanntreffen in Österreich**

Info: Blasius Dygruber A-5442
Rußbach, Paß Gschütt ++ (0)650 5442130

07. bis 08.7.2012**Gespanntreffen "Galopins" auf Schloss Moudon (CH)**

Camping, Abendessen, gemeinsame Ausfahrt.

Info: christoeff@gmail.com,
Tel. +41 21 6166912

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Dies und Das



Anstecker 1)



Aufnäher 2)



Aufkleber 3)



Flockfolien 4)



Warnwesten 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 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



Eine dänische Plattform, die einen Veranstaltungskalender enthält und die Möglichkeit bietet eigene Touren mittels eines Tourenplaners online zu planen und auf ein Navigationsgerät zu speichern.

Probiert es einfach mal aus.



<http://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



Biker Union e.V.
Die Interessenvertretung der Biker,
Rocker und Motorradfahrer

www.bikerunion.de

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Elefantentreiber 2012

IGG MITGLIED WERDEN

Ganz einfach, wie, was und warum. Was kostet die Mitgliedschaft?

Mitglied werden ist ganz einfach:

Den Antrag auf Mitgliedschaft und die Einzugsermächtigung ausschneiden, ausfüllen, unterschreiben und per Post an Astrid Steljes, Lehnstedter Str. 54 in 28201 Bremen, oder schickt Astrid ein Fax an die 0421 530909.

Bei Anmeldungen während einer IGG Veranstaltung entfällt die Aufnahmegebühr von 5,00 €.

Das Warum muss jeder für sich selbst beantworten. Aber vielleicht sind es ja die vielen netten Leute, die man in der IGG treffen kann, oder die Freundschaften die sich entwickeln. Möglicherweise ist es die Hilfsbereitschaft der IGG'ler. Der Mitgliedsbeitrag beträgt gerade mal 21 € für ein Jahr.



Interessengemeinschaft Gespannfahrer e.V.

1 Vorsitzender: Andreas Galambowski, Ringstr. 53b, 82265 Langenwiesenthal
Kassiererin: Astrid Steljes, Lehnstedter Str. 54, 28201 Bremen
Tel.: 0471 1715278
Tel.: 0173 4061088



Beitrittserklärung zur IG Gespannfahrer e.V.

Name, Vorname: _____
 Straße/Postfach: _____
 PLZ Wohnort: _____
 Geb.-Datum: _____ Beruf: _____ Nationalität: _____
 Telefon: _____ FAX: _____
 Handy: _____ Email: _____
 Ort: _____ Datum: _____
 Unterschrift: _____ Ehe-/Lebenspartner von Mitglied:

Einzugsermächtigung der IGG e.V.

Hiermit erkläre ich mich bis auf Widerruf damit 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: _____
 Kontonummer: _____ Bankleitzahl: _____
 Kreditinstitut: _____
 Ort: _____ Datum: _____
 Unterschrift: _____

Der Beitrag kostet zurzeit € 5,00 Aufnahmegebühr und € 21,00 Jahresbeitrag. Die Aufnahmegebühr entfällt, wenn der Beitrag auf einer Veranstaltung der IGG erfolgt.

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 E-Mail werden in der Mitgliederliste bekannt gegeben.

Einzugsermächtigung für die IGG e.V.



Name, Vorname: _____
 Straße/Postfach: _____
 PLZ Ort: _____

Hiermit erkläre ich mich bis auf Widerruf damit 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: _____
 Kontonummer: _____ Bankleitzahl: _____
 Kreditinstitut: _____

Ort: _____ Datum: _____

Unterschrift: _____

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 E-Mail werden in der Mitgliederliste bekannt gegeben.

----- Hier fallen (passend für Fensterumschlag) -----

Per Post oder Fax senden an (per Mail geht nicht wegen der Unterschrift):

Fax-Nr. 0421 530909
 Kassiererin Astrid Steljes

Astrid Steljes
 IGG e.V. - Kassiererin -
 Lehnstedter Str. 54
 28201 Bremen