

Elefantentreiber

Ausgabe 1/ 2019



1979 - 2019
40 Jahre
Interessengemeinschaft
Gespannfahrer (IGG)

In dieser Ausgabe:

Editorial	2
Vierzig Jahre IGG	3
Büffeltreffen in Ochtendung 1981	7
Besuch des Horex museums	10
Führerschein Neuerungen	11
Autoreisezüge	11
Nachwuchsförderung	12-13
IGG Frühlingstreffen 2018	14-15
Jumbofahrt Steinhöring	16
Motorradinitiative Deutschland MID	17-18
Wasserstandmeldungen aus der Werkstatt und Martin Schrauber Seiten	19-23
IGG Termine	24-26
Termine Gespanntreffen Deutschland	27
Internationale Treffen	28
Hänger Treffen	29-30
Gottesdienste und Gespanntraining	31
Motorrad und Gespanntreffen	32-33
Gespann Patenschaft und Checkliste	34-35
Dies und Das	36

Liebe Freunde des dritten Rades

Historie, Erinnerungskultur, Narrative oder kollektives Gedächtnis. Begriffe die gegenwärtig allorts Konjunktur haben, oder mit Karl Jaspers gesprochen: „was und wie wir erinnern, und was wir darin als Anspruch gelten lassen, das wird mit entscheiden über das, was aus uns wird“.



Aus Anlass des vierzigjährigen Bestehens der IGG haben wir das vorliegende Heft einem Rückblick auf die Anfangszeit unserer Interessengemeinschaft gewidmet.

Unser Jubiläum - 40 Jahre Interessengemeinschaft Gespannfahrer - bietet uns die Möglichkeit die Leistung und die Arbeit aller Vereinsmitglieder in der Vergangenheit als auch der Gegenwart zu würdigen.

Dem wollen wir dieses Jahr mit dem vorliegenden Heft und einer Herbstausgabe nachspüren und schauen was von den Beweggründen zur Gründung der IGG gegenwärtig noch eine Rolle spielt.

Weiters wollen wir dem nachgehen wo wir Potential für unser zukünftiges Wirken sehen. Das wird einer der Schwerpunkte für die kommende Herbstausgabe des Elefantentreibers sein.

Impressum
Herausgeber:
IG Gespannfahrer e.V.
Schalkwiesenweg 53, 60488 Frankfurt
Vorstand@iggespannfahrer.de

Redaktion
Ralph Hutwelker
Dietrich Müller-Link
Martin Köpper
Iris Adamski
Arnd Ginkel
Christina Lüders
Telefon: 069/769890
Layout u. Gestaltung: Ralph Hutwelker
Auflage 150

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

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.



Für nächstes Jahr ist ein Jubiläumstreffen in Planung, für den Zeitpunkt und den Ort ist allerdings noch keine Entscheidung getroffen worden. Vorschläge werden gerne entgegen genommen.

Natürlich haben wir auch das einiges an Gespanntechnik untergebracht. Das soll selbstverständlich nicht zu kurz kommen und wird weiterhin Platz im Elefantentreiber finden.

Euern Ralph

Vierzig Jahre IGG

Wie alles begann

Vor nunmehr vierzig Jahren fand sich in der Ausgabe 3/79 der Ballhupe, dem Vereinsorgan des BVDM folgende Notiz

„Frank-M. Wolf, Helgoländerstr.2, 2212 Brunsbüttel möchte innerhalb des BVDM eine Gespann-Interessengruppe bilden. Interessenten melden sich bitte bei ihm.“

Offenbar war der Aufruf durchaus von Erfolg beschieden, da im darauffolgenden Heft 4/79 aus dem Vorstand des BVDM berichtet wird, dass sich Herr Wolf (2. Vorsitzender des BVDM) um die Gründung einer Interessengemeinschaft „Gespannfahrer“ bemüht hat und dass sie sich am 5.12.1979 in Oberlahr anlässlich des Büffeltreffens konstituieren wird.

So die ursprüngliche Planung bzw. die offizielle Verlautbarung seitens des BVDM, tatsächlich fand die Gründung der Interessengemeinschaft Gespannfahrer dann am 8.12.1979 in der etwa eine halbe Stunde entfernten Ortsgemeinde Nauort/Westerwald unweit von Koblenz statt.

Siebzehn Gespannfreunde bildeten den Grundstock dieser Interessengemeinschaft.

1. Vorsitzender und Geschäftsführer wurde Hans Schäfer, 2. Vorsitzender und Kassierer Harry Waldschmidt. Referent

für Technik wurde Edmund Peikert. Der Jahresbeitrag für BVDM Mitglieder lag damals bei 12.- DM/Jahr für den Beitritt zur Interessengemeinschaft Gespannfahrer.

So richtig überzeugt war man damals offenbar selbst im Vorstand der neugegründeten Interessengemeinschaft der Gespannfahrer allerdings noch nicht, vermerkte doch Harry Waldschmidt in einem Beitrag in der Ballhupe 1/80, dass es seiner Meinung nach „ein paar zu wenig [waren] um richtig einzusteigen, zumal einige auch nicht so genau wussten, was der Sinn der Sache sein sollte.“

Über den idealistischen Hintergrund der Bemühungen rund ums Gespann fahren war man sich – laut Ballhupe 1/80 – durchaus einig. Vor allem sollte der Zusammenschluss die Möglichkeit bieten über die Eigenarten und Spezifika des Gespannes ganz allgemein zu informieren. Es galt die Technik und die spezielle Fahrdynamik des Gespannes theoretisch und praktisch wieder in den



Aufmerksamkeitsfokus der Motorrad-Gemeinde zu rücken.

Die genannte Initiative kam allerdings nicht von ungefähr und aus heiterem Himmel, denn seit einigen Jahren waren bereits - seitens der MFG Köln von Edmund Peikert und Friedhelm Feld - Gespannseminare für interessierte Motorradfahrer angeboten worden.

Die Seminare wollten sowohl theoretische als auch praktische Schulungen anbieten. Sie waren sehr umfangreich hinsichtlich der Vermittlung des technischen Hintergrundwissens, sowie notwendiger Vorüberlegungen zum Gespannfahren und des besonderen Fahrverhaltens von Gespannen.

Im Anschluss durfte unter Anleitung von Fahrlehrern praktisch das Gespannfeeling „erfahren“ werden. In dieser oder ähnlicher Weise laufen heute noch alle angebotenen Gespann Kurse ab.

Was sich heute allerdings dort nicht mehr findet, ist der Teil

“Kennst du stress press?”

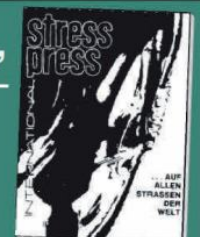
Das Motorradheft der Basis. Seit 1976.

Nicht kommerziell. Einmalig. Jeder kann mitschreiben.

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

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

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



www.stresspress.de



des Gesprächs mit einem TÜV-Ingenieur, der einen Überblick über Eintragungsmodalitäten und -bedingungen gibt.

Edmund hatte nebenbei mit Hilfe der Kölner Freunde eine Broschüre zum Gespannfahren und die Technik des Gespannes über den BVDM herausgegeben und diese in den Seminaren eingesetzt.

Kurz, die Bemühungen waren derart erfolgreich, dass Edmund beim 5. Gespannfahrerlehrgang im Oktober 1979 ca. 100 Anmeldungen vorliegen hatte und Interessenten abweisen musste, da die schiere Zahl der Teilnehmer die Kapazität des Veranstaltungsortes überschritten hatte. Soweit zur Situation vor der Gründung der Interessengemeinschaft was den Bereich des Gespannes angeht.

Die Bedenken über den Nutzen und Sinn einer Interessenvertretung waren angesichts solcher Entwicklungen sicherlich nicht besonders stichhaltig und wahrscheinlich überflüssig.

Allerdings hatten die Gründer der IGG mit einem völlig anders gelagerten Problem zu kämpfen. In einem Brief vom September 2011 an die Redaktion schildert Edmund Peikert das Problem folgen-

dermaßen „Das Wort "Gespannbau" war noch unbekannt. Man sah den Gespannen ihre Herkunft von der Solomaschine noch sehr an (...). Die alten Steib waren durchgerostet, neue Seitenwagen aus Serienproduktion gab es nicht. (...) Da die alten Gespanne der fünfziger Jahre allmählich verschrottet wurden, entstand eine gewisse Nachfrage nach Gespannen [und] gleichzeitig stellte sich heraus, dass das Wissen über Gespanne und ihre Technik verloren zu gehen drohte, die beiden Motorradzeitschriften schrieben nicht mehr über Gespann Technik (...)“. In den Vorbemerkungen zur 3. Auflage heißt es noch 1986 „So gut wie alle deutschen Motorräder, die bis zum Tode dieser Industrie gebaut wurden, waren seitenwagentauglich. Es gab aus deutscher Produktion bis 1970 nur drei Modelle mit mehr als 30 PS, höchstens 2% aller verkauften Motorräder hatten mehr als 25.“

Angesichts dieser Zahlen lässt sich erahnen welche Probleme mit dem Wandel der Motorradszene auf den Bereich Gespannbau zukamen. Seit Anfang der Siebziger Jahre explodierte nicht nur der Markt für Motorräder, sondern auch die verfügbaren Pferdestärken und damit auch die konstruktiven

Anforderungen an das Motorradgespann. Nach nicht einmal zehn Jahren war die verfügbare Motorleistung auf über 100 PS angestiegen, womit natürlich auch der Gespannbau in neue Dimensionen wachsen musste.

Die Blickrichtung konzentrierte sich zunehmend auf immer schnellere und stärkere Maschinen, die Alltagstauglichkeit der Motorräder verlor an Bedeutung und der Funfaktor wurde das prägende Verkaufsargument. Angesichts solcher Wahrnehmung in Sachen Motorrad waren gespanntaugliche Maschinen eher seltene Ausnahmen. Auf dem Markt waren kaum noch entsprechende Modelle zu bekommen - ein Umstand, der sich bis heute nicht geändert hat.

Das Problem war schlicht, es gab nahezu kein gespanntaugliches Motorrad mehr und ein schlichtes Anschrauben des Beiwagens an die vorhandenen modernen Motorräder wurde seitens der Zulassungsbehörden mit weitaus größeren baulichen Anforderungen verbunden. Verglichen mit Heute allerdings, waren diese noch nicht besonders anspruchsvoll.

Um das Bild komplett zu machen, ist es hilfreich sich zu vergegenwärtigen, wie sich

die Szene rund um das Motorrad in Qualität und Quantität, d.h. Bedeutung und Häufigkeit seit den 60igern verändert hat.

Die Zulassungsstatistiken sind in dieser Hinsicht sehr aufschlussreich, daraus erschließt sich anschaulich der Bedeutungsverlust des Motorrades als reines Mobilitätsmittel, welches sich hin zu einem seiner Zweckbestimmung nach auf das Erlebnis des Fahrens, um des Fahrens willen wandelte.

Die Statistik offenbart, dass seit den Fünfzigern bis zum Ende der Sechziger der Bestand an Motorrädern von ehemals beinahe zweieinhalb Millionen auf weniger als ein Zehntel des Bestandes von 1955 gesunken war. Nach fünfzehn Jahren des Niedergangs verzeichnet die

Statistik 1970 einen Bestand von gerade einmal 228 604 Krafträdern.

Während der folgenden zehn bzw. fünfzehn Jahre verzeichnet die Statistik einen rasanten Boom des Zweiradmarktes. Es sind überwiegend die Jahrgänge der Babyboomer, die für diesen Anstieg sorgen.

Denn die Mobilität mittels Motorrad beflügelte das Lebensgefühl genau dieser Generationen.

Es war und ist sozusagen „en Vogue“ und sorgte dafür, dass der Bestand an Krafträdern sich versechsfachte, um sich in den anschließenden fünfzehn Jahren bis zur Jahrtausendwende nochmals zu verdoppeln.

Dies muss man sehen, wenn



man erschließen möchte welchen Problemen die Gemeinde der Gespannfreunde sich gegenüber stand.

Die Anforderungen an den Gespannbau folgten - wenn man so will - der Expansion der Zulassungen von Motorrädern in einem gewissen Abstand und waren im Wesentlichen durch weitestgehende Ignoranz seitens der Hersteller von Motorrädern gekennzeichnet.

Viele Hersteller von Beiwagen tauglichen Motorrädern gab es inzwischen nicht mehr (Horex, Zündapp, Adler, Ardie, NSU usw.) oder die verbliebenen wie z.B. BMW hatten die Freigabe für den Beiwagenbetrieb aus ihrer Modellpalette gestrichen. Einzig Hersteller wie Harley Davidson, Moto Guzzi, Ural, MZ, und Jawa boten die Möglichkeit ihre Maschinen problemlos zum Gespann (meist mit eigenen Beiwägen) zu komplettieren an.

Die inzwischen marktbeherrschenden japanischen Motorradhersteller waren in Hinsicht Gespannbau völlig außen vor und ignorierten bis auf Suzuki (GT 750) das Thema Motorrad Gespanne. Es waren nicht deutsche, sondern englische,

Bestand in den Jahren 1960 bis 2018 nach Fahrzeugklassen

Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern in den Jahren 1960 bis 2018 nach Fahrzeugklassen									
Jahr 1) 2)	Kraft-räder	Personen-kraft-wagen	Kraft-omni-busse	Lastkraft-wagen	Zugma-schinen insgesamt	Darunter Sattelzug-maschinen	Sonstige Kfz	Kraft-fahrzeuge ins-gesamt	Anhänger
1960	1.892.479	4.489.407	33.198	680.726	868.233	7.734	39.611	8.003.654	358.320
1965	716.621	9.267.423	38.627	877.017	1.203.963	23.602	64.150	12.167.801	464.154
1970	228.604	13.941.079	47.253	1.028.116	1.446.955	34.638	91.220	16.783.227	632.822
1975	454.811	17.898.422	59.967	1.121.254	1.560.515	45.257	128.781	21.223.750	930.863
1980	738.180	23.191.616	70.458	1.277.167	1.640.132	60.293	198.598	27.116.151	1.328.993
1985	1.406.869	25.844.520	69.388	1.280.809	1.704.908	63.733	311.147	30.617.641	1.763.249
1990	1.413.674	30.684.811	70.370	1.388.505	1.756.488	78.166	434.430	35.748.278	2.245.616
1995	2.267.428	40.404.294	86.258	2.215.236	1.899.627	124.079	613.435	47.486.278	4.100.751
2000	3.337.848	42.839.906	85.574	2.526.896	1.919.920	162.409	654.529	51.364.673	4.853.066
2005	3.827.899	45.375.526	85.508	2.572.142	1.961.934	185.364	696.644	54.519.653	5.449.135
2009	3.658.590	41.321.171	75.270	2.346.678	1.940.397	176.883	260.517	49.602.623	5.774.838
2010	3.762.561	41.737.627	76.433	2.385.099	1.959.861	170.911	262.838	50.184.419	5.910.737
2011	3.827.894	42.301.563	76.463	2.441.377	1.991.099	178.050	263.735	50.902.131	6.057.273
2012	3.908.072	42.927.647	75.988	2.528.656	2.028.071	184.321	266.743	51.735.177	6.213.903
2013	3.982.978	43.431.124	76.023	2.578.567	2.052.739	182.829	269.581	52.391.012	6.358.577
2014	4.054.946	43.851.230	76.794	2.629.209	2.081.763	184.589	272.877	52.966.819	6.500.419
2015	4.145.392	44.403.124	77.501	2.701.343	2.111.149	188.481	277.132	53.715.641	6.674.250
2016	4.228.238	45.071.209	78.345	2.800.780	2.141.495	194.386	282.374	54.602.441	6.854.193
2017	4.314.493	45.803.560	78.949	2.911.907	2.170.335	201.984	289.024	55.568.268	7.050.590
2018	4.372.978	46.474.594	79.438	3.031.139	2.204.482	210.941	296.377	56.459.008	7.254.443

1) Stichtag bis zum Jahr 2000 der 1. Juli, ab dem Jahr 2001 der 1. Januar.

Quelle: Kraftfahrt Bundesamt

2) Ab 1. Januar 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge ohne vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen.

Elefantentreiber 1/2019

französische und niederländische Firmen die Umbausätze und Beiwagen für den Gespann Markt anbieten.

Man kann sagen, wenn die Gespannszene nicht den Anschluss verlieren wollte, war den Beteiligten zur Wahrung ihrer Bedürfnisse und Anliegen innerhalb des BVDM die Bildung einer Interessengemeinschaft zwingend geraten.

Was also tun, wenn eigentlich alles gegen einen spricht und man Gefahr läuft, mangels passender Hardware, um sein Hobby gebracht zu werden.

Die sinnvollste Lösung lag zum damaligen Zeitpunkt, wie bereits oben geschildert, in der Organisierung und Institutionalisierung einer Gruppe innerhalb einer bestehenden Struktur wie dem BVDM.

Der BVDM als größte, älteste und lange Zeit einzige Interessenvertretung der Motorradfahrer bot vielen die Möglichkeit, sich und ihre Vorstellungen vom Motorradfahren angemessen zu repräsentieren und somit auch im öffentlichen Diskurs wahrgenommen zu werden.

Vor allem sollte sich in der Folgezeit zeigen wie wichtig die entsprechenden informellen Netzwerke sind, die im Laufe der Zeit entstanden und zum Teil noch heute bestehen. Was für viele damals gewissermaßen als Hobby begann, ist zu einem nicht geringen Teil ein

Geschäft und zum anderen Beruf geworden.

Eines der vordringlichsten Ziele, die Einrichtung von strukturierten und durchdachten Gespannkursen wird heute von Firmen wie Pro Sidecar erfolgreich angeboten

Von Herstellerseite bietet deren Verband BVHK Kurse für Anfänger sowie Fortgeschrittene an.

Der BVDM endlich als Dachorganisation der Motorradfahrer bietet gleichfalls immer noch eigene Gespannkurse an, womit man es aber im Großen und Ganzen auch bewenden lässt.

Ein weiterer Versuch zur Beförderung des Gespannsektors startete vor einigen Jahren Andreas Porz zusammen mit Martin Franitza mit der Gründung der Sidecar Akademie und der Firma Motocoaching.

Nach einiger Zeit haben diese Versuche allerdings

ebenso geendet wie der Versuch einer rein Web-basierten Plattform für das Gespann mit Gespann-News.de. Der Versuch hierüber Lobbyarbeit zugunsten der Gespannszene zu machen ist schnell wieder aufgegeben worden.

Weitreichende Folgen hatte hingegen die Arbeit einiger Mitglieder der IGG.

Deren Engagement ist auf's Ganze betrachtet nicht hoch genug einzuordnen. Zumal wenn man bedenkt, dass einige Institutionen der Gespann-szene ohne deren Zutun heute gar nicht existieren würden.

Zu nennen wären da Edmund Peikert, er hat die IGG von Anfang an technisch beraten und das erste Buch zum Gespannfahren geschrieben. Karl Heinz Preß, war als Fahrlehrer an der Entwicklung von Fahrkursen maßgeblich beteiligt und hat bei der Geburt der MOTORRAD GESPANNE großen Anteil gehabt.

Zudem hat er das erste EURO-GESPANN-TREFFEN zusammen mit Henning Wiekhorst organisiert.

Horst und Falk Hartmann, beide waren richtungsweisend für den Gespannbau und ohne Falk Hartmann gäbe es heute wohl keinen BVHK mehr.

Die IGG selbst hat seit ihrer Gründung bis heute die verschiedensten Wandlungen erfahren. Die tiefgreifendste davon ist sicherlich die



1. EURO - GESPANN - TREFFEN
8. - 10. September 1989

Das Zelttreffen findet direkt auf dem Campingplatz an der Bundesstraße 412/298 statt (Campingplatz ist ausgeschildert). Die sanitären Einrichtungen können mitbenutzt werden.
Der Unkostenbeitrag für das ganze Wochenende beträgt DM 15,- pro Person, für Kinder wird der Eintritt natürlich ermäßigt.

Geboten wird:
- jede Menge Gespanne und Informationsaustausch
- Lagerfeuer - aber, kein Bierzeit und keine Musik, ausser der selbstmitgebrachten Livemusik natürlich.
- motorrad-GESPANNE stiftet vier Pokale: für den interessantesten Gespannbau, für die weiteste Anfahrt Inland/Ausland und für das älteste Gespann mit mindestens 100 Kilometer Anfahrt auf den eigenen drei Rädern.
Erinnerungspaketten mit Jahresanhänger sind für DM 9,- erhältlich.

Haftung:
Jeder Teilnehmer fährt auf eigenes Risiko! Der Veranstalter übernimmt für entstandene Schäden auf der Fahrt zum Treffen, auf dem Treffen sowie bei der Rückfahrt keinerlei Haftung!

Veranstalter:
Interessengemeinschaft GESPANN-FAHRER,
Telefon: 02236/2382 oder 07154/29358.



Belstaffs, Thermoboy's und andere seltsame Leute.

Der Motorrad- und Veteranen Fahrzeugverein Mittelrhein hatte wieder eingeladen. Zum 6. „Büffeltreffen“, ein Treffen nur für Gespanne und das natürlich im schönsten Winter, nämlich vom 11. -13. Dezember 1981. Um es kurz zu machen: Alles war wieder gut organisiert. Aber am besten von vorn: Etwa Mitte November 1981 kam die schon lange erwartete Einladung, denn es wurde nicht mehr öffentlich ausgeschrieben. Es wurden nur noch die angeschrieben, die auch letztes Jahr schon da waren. Gemein, wie ich nun mal bin, habe ich die Einladung gleich fünfmal kopiert und direkt

Dieser Beitrag von Detlev Peters möchten wir als eine Reminiszenz an vergangene Tage verstanden wissen ... als die IGG noch jung war und die Teilnehmer der damaligen Treffen zum größten Teil auch. Der durchschnittliche Gespannfahrer war damals zwischen etwa 23 und 31 Jahre alt. Da sind wir inzwischen ganz klar einen Schritt weiter...



Elefantentreiber 1/2019

weitergegeben. So trafen wir uns dann am 12.12. frühmorgens, um in Richtung Koblenz/Ochtendung zu fahren. Wir, das sind: Hugo und Robert mit R 69 S/Steib S350, Hellmut - Guzzi/Squire, Wolfgang - Guzzi/Squire, Karl mit Guzzi/Dnjepr, Hartmut und Corry mit R 50/TR 500, Mike mit R 50 und geliehenem LS 200 und Babs und ich mit unserem BMW-Eigenbau. Außerdem Matthias, Cordula und Roland als momentan motorradlose Beifahrer. So fuhr der ganze Konvoi also los, um nach ca. 10 km schon wieder stehen zu bleiben. Hartmuts Hinterradbremse ging ewig fest. Nach genauester Untersuchung stand fest: die gesamte Gestängeumlenkung war falsch montiert, hatte bis jetzt aber immer ihren Dienst versehen. Aber eben nur bis jetzt. Nach ein bisschen schrauben ging es weiter. Kann uns so etwas aufhalten? Auf der Autobahn haben Hartmut und ich die anderen dann kurzzeitig verloren, trafen sie aber völlig unerwartet an irgendeinem Rastplatz wieder und konnten dann ohne Störungen gemeinsam in Ochtendung einfahren.

Der Platz des Treffens war wieder prima ausgewählt. Eine riesengroße Wiese, unterteilt in zwei Terrassen, eingefasst von einer steilen, bewaldeten Bergwand und einem etwas breiteren Bach. Am Eingang eine Blockhütte zum Aufwärmen, Klamotten trocknen und Punsch trinken (gab's zu kaufen und war nicht

übel). Bei der Ankunft gab's auch gleich einen Klaren, der bis in die Zehenspitzen ging. Ein Zeltplatz am Bach gefiel uns sehr gut, die Zelte waren schnell aufgebaut und ich ging auf „Fotosafari“, solange das Licht noch gut war. Zu sehen gab es außer den serienmäßigen Sachen jede Menge Eigenbauten, die immer wieder begeistern konnten. Erwähnen möchte ich nur die Automotoren, die eigentlich immer in alten BMW-Schwingen Rahmen steckten. Das reichte vom Panhard 2 Zyl. Boxer über einen DKW 3 Zyl.-2 Takt Reihenmotor bis hin zum Renault R 4 Motor im 20 cm verlängerten Rahmen. Und immer alles mit TÜV, versteht sich doch wohl.

Angefangen hat es mit dem Büffeltreffen anno '76. ins Leben gerufen hat es seinerzeit Rüster Lamberty, der vielen Gespannfahrer nicht zuletzt durch seine Kanadafahrt mit der KS 601 mit Arabella-Motor bekannt sein dürfte. Später wurde die Organisation des Treffens aus gesundheitlichen Gründen an den oben genannten Verein übergeben. War es am Tage bei der Fahrt schon etwa — 10° C, so wurde es am Abend noch schlimmer. Cordula, Roland und Robert wollten einen Meistertitel im Zähneklappern erringen (in der Nacht wurde bis zu -16° (!!)) gemessen). Vor allen Dingen Robert wird jene Nacht wohl nicht vergessen, da es seine erste Motorradfahrt überhaupt war.

Am späten Abend wurde noch die Preis-Verleihung für verschiedene Leistungen durchgeführt. Hier ein paar Einzelheiten, die ich im Allgemeinen Bravo-Gegröle noch hören konnte bzw. am anderen Morgen erfahren habe: Es waren etwa 180 Gespanne gekommen. Der älteste Teilnehmer war 63 Jahre alt, der jüngste 2. Das älteste Motorrad war eine Harley Baujahr 1927, die im Übrigen ein Dauer-Abonnement auf diesen Pokal hat. (Das ist die von Käse; Anmerkung der Red. Wena) Die weiteste Anfahrt national hatten zwei Mann aus Kiel* (alle Achtung, bei den Temperaturen). Zweifellos die größte Leistung aber war die Anfahrt von Mr. T. Howarth aus der Grafschaft Essex in England. Der gute hatte die Strecke mit seiner Suzuki GT 750 mit Watsonian Seitenwagen bewältigt. Gratulation!

Am anderen Morgen war so ziemlich alles eingefroren, was irgendwie einfrieren konnte. Ich pellte mich schnatternd in meinen Thermoboy (das Ding ist Gold wert in solchen Situationen, muss immer wieder gesagt werden), will meine Lederstiefel anziehen — denkste, total steifgefroren.

Habe aber wohlweislich meine „Moonboots“ mitgenommen. Da war doch noch eine Flasche Cola von gestern Abend im Seitenwagen. Die Kabine lässt sich nur widerwillig öffnen, da festgefroren, ich ziehe die

Flasche 'raus und muss unwillkürlich grinsen. In der Flasche war nichts als hellbraunes Eis auf dem obendrauf tiefschwarzer Sirup schwappte. Für die, die es

über den Platz ziehen ließ, durch Anspringen vom Schlitten zu werfen. Unser Weg führte uns durch den tiefverschneiten Wald, aber plötzlich standen wir auf



interessiert: das Hellbraune war der Wasseranteil in der Cola, das schwarze Cola Grundstoff, der nur ekelhaft süß schmeckt. Langsam kamen alle aus ihren Schlafsäcken, um sich dicht gedrängt an den kümmerlichen Resten unseres Lagerfeuers zu wärmen. Aber wir sollten noch ganz schön ins Schwitzen kommen, mehr als uns lieb war. Ein warmer Frühstückskaffee war schnell gemacht und wir beschlossen, den schönen Sonnenschein auszunutzen und einen kleinen Spaziergang zu machen. Begleitet wurden wir von einem schlappohrigen Schäferhundmischling, der sich einfach unserem kleinen Trupp anschloss und uns den ganzen Weg nicht von der Seite wich. Er hatte schon am Samstagnachmittag die Lacher auf seiner Seite, als er immer wieder versuchte, einen tollkühnen Gespannfahrer, der sich auf einem Schlitten von einem Wehrmachtsgespann

einem großen Plateau, das erst in der Ferne vom Wald begrenzt wurde. Alles war gleißend weiß in hellem Sonnenschein und hinten am Wald galoppierten zwei Rehe durch den Tiefschnee. Ein Bild, das einen tiefen Eindruck in mir hinterließ. Als wir zum Platz zurückkamen, waren doch alle schon in Aufbruchstimmung. Auch wir begannen, unsere Zelte abzubauen. Aber wir sollten noch ganz schön ins Schwitzen kommen. Ich hatte am Vortag zahlreiche Guzzifahrer, die an ihren Maschinen schraubten, gesehen. Das musste ich natürlich Hellmut und Wolfgang aufs Brot schmieren. Als es am Sonntagmittag daran ging, die Maschinen zu starten, hatten sich die Verhältnisse allerdings etwas geändert. Die Guzzis sprangen relativ schnell an. Mikes BMW setzte sich widerwillig in Bewegung, aber immerhin.

Bei Hartmuts R50 das gleiche. Hugo fängt langsam an zu fluchen, ansonsten tut sich nichts. Schließlich versuche ich mit allen Tricks, Leben in meinen Bock zu bekommen, der Erfolg ist aber gleich Null. Ich verfluche den Konstrukteur, der die Idee hatte, die /6 Serie ohne Kickstarter zu bauen. (Den Kaufmann musst Du dafür verantwortlich machen, nicht den Konstrukteur. Red.) Wir versuchen es schließlich noch mit Anschleppen, aber sobald ich die Kupplung kommen lasse, rutscht das Hinterrad nur noch über den Schnee. Wolfgang besorgt schließlich ein Fremdstartkabel und ich muss mir von einer Guzzi helfen lassen. Mann, ist mir das alles peinlich! Mein Moped läuft und bei Hugo stellt sich auch Leben ein. Zuhause stelle ich später fest, dass mein elektronischer Regler wohl die Temperaturen nicht mitmacht, die Transistoren flippen dann natürlich aus. Anscheinend ist das Ding (Bausatz der Fa. Oppermann) bei Wintertouren nicht empfehlenswert. Die Rückfahrt ging ohne Störungen vonstatten und wir versprochen, 1982 wieder dabei zu sein.

Detlev Peters



Besuch des Horexmuseums mit Axel Butterweck!

Wie bereits anlässlich der Jahreshauptversammlung angekündigt, hatten wir die Gelegenheit an einer Führung durch das Horex Museum in Bad Homburg v.d.H. teilzunehmen.

Insgesamt hatten sich am Ende fünfzehn Gespannfreunde nach Bad Homburg aufgemacht.

Als sachkundigen Führer durch die aktuelle



Die IGG auf Facebook

www.facebook.com/iggespannfahrer



Ausstellung konnten wir den Initiator und Kurator des Museum Axel Butterweck gewinnen.

Mit dem Besuch außerhalb der normalen Öffnungszeiten konnten wir ungestört seinen Ausführungen über die Entwicklung und Geschichte der Horex Motorräder im Speziellen und die Entwicklung von Motorrädern und dem Rennsport im Allgemeinen zuhören.

Wer wusste schon, dass der erste Grand Prix in Deutschland rund um Bad Homburg stattgefunden hat und dass das Rex im Namen der Motorradmarke auf Einmachgläser zurück geht.

Die detailreiche Schilderung der Entwicklung und Entstehung des Motorradbaus dauerte etwa zweieinhalb Stunden und war durchaus kurzweilig erzählt. Den Abschluss machte anschließend ein deftiger Mittagstisch in unmittelbarer Nähe. Vielen Dank noch einmal an Axel.

R.H.

Führerschein Umtausch

Im Zuge der Vereinheitlichung der Führerscheine für Kraftfahrzeuge in Europa müssen ab 2022 die alten Führerscheine umgetauscht werden. Die Neuen Führerscheine sind dann im Plastikformat wie der Personalausweis .

Der Umtausch wird dann etwa 25 € kosten und wird alle 15 Jahre erneut fällig. Die Gültigkeit des neuen Dokuments ist auf 15 Jahre beschränkt. Eine erneute Fahrtauglichkeitsprüfung ist nicht vorgesehen. Ausstellende Behörde ist die Führerscheinbehörde ihres Wohnsitzes. Wer den Termin verpasst, dem droht eine Geldbuße in Höhe von 10€.

Hiervon betroffen sind alle Führerscheininhaber, deren Fahrerlaubnis vor dem 18.1.2013 ausgestellt wurde.

Der Umtausch erfolgt wegen der großen Menge in zwei Staffeln.

Es gibt verschiedene Stichtage zum Umtausch des Führerscheins. Die erste Staffel des Umtauschs erfolgt nach dem Geburtsjahr der Führerscheininhaber

Vor 1953, 1953 -1958, 1959 - 1964, 1965 - 1970, ab 1971

Die zweite Staffel erfolgt nach dem Ausstellungsjahr des Führerscheins.

1999 - 2001, 2002 - 2004, 2005 - 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 - 18.01.2013

Geburtsjahr	Stichtag des Umtauschs
Vor 1953	19.01.2033
1953 - 1958	19.01.2022
1959 - 1964	19.01. 2023
1965 - 1970	19.01.2024
Ab 1971	19.01.2025
Ausstellungsjahr	Stichtag des Umtauschs
1999 - 2001	19.01.2026
2002 - 2004	19.01.2027
2005 - 2007	19.01.2028
2008	19.01.2029
2009	19.01.2030
2010	19.01.2031
2011	19.01.2032
2012 - 18.1.2013	19.01.2033



Es gibt sie wieder

Autoreiszüge

Bei der deutschen Bahn findet man sie nicht mehr.

Aber andere Anbieter haben das Feld des bequemen Reisens wiederentdeckt.

Einen guten Überblick verschafft folgende Seite im Internet: Autoreisezüge in Europa www.autoreisezuege.org/



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



Vormals „Schlemmer- Imbiss“

Inhaber: Tobias Pohl

Ahrstr. 28, 53925 Kall / Krekel
 Tel.: +49 (0)176/ 301 79 127
pohl.party-service@gmail.com
 So finden Sie mich: N 50°28' 4894 / E 6°32'4546

Ein herzliches Hallo sendet

Tobias Pohl.

Er möchte sich vorstellen und lädt ein seinen Imbiss an der B258 an der Strecke von Aachen zum Nürburgring zu besuchen.

In der Zeit vom 1.Mai bis zum 30.September bietet er Motorradfahrern immer Samstag und Sonntags von 9...— 12.00 Uhr ein Biker Frühstück an.



Da Andreas immer weniger Lust hat, mit mir zu fahren, hatte ich die Idee, dass ich vielleicht unseren Enkel langsam ans Mitfahren gewöhnen könnte. Damals als 1-jähriger machte ihm das Motorgeschrei noch Angst. Doch wie kleine Jungs und große Maschinen so sind ... irgendwann war die Angst verflogen. Die erste Fahrt war noch bei Mama auf dem Schoß, GsD unerwischt.

Nachdem ich mich in diversen Foren kundig gemacht hatte, und wegen des Helms auch Artikel auf Reginas Seite studierte, baute ich den Kindersitz mittels Spanngurten auf dem SW-Sitz an. Unser Kindersitz hat ein eigenes Gurtsystem, auch mit Liegefunktion. Im SW ist ein Vierpunktgurt. Da hätte ich nicht gewusst, wie das zu bewerkstelligen wäre. Daher Spanngurte. Natürlich bin ich mal bei den Dekra Jungs vorbei, aber die sagen nichts zu Kindersitzen, die mit Spanngurten befestigt werden.

Zunächst kaufte ich einen leichten Jet-Helm. Dieser genügte aber mit fallenden Temperaturen irgendwann



nicht mehr. Es zog kalt ins Gesicht des Kleinen.

Da ich nicht gleich einen Haufen Geld ausgeben wollte, kaufte ich kürzlich zunächst einen gebrauchten Marushin Kinderhelm. Dieser wiegt um 1150 g. Unser Enkel ist aktuell 2 ein halb. Deshalb bietet sich der Kindersitz mit der Liegefunktion gut an, um den Nacken nicht gleich

zu stark sehr zu belasten.

Der Helm hat 3 verschiedene Polsterstärken. S, XS und XXS. Ich habe auf XXS gewechselt und die erste Mini Tour mit dem Kleinen gemacht. Natürlich vorbei an Baggern und Radladern, was die 20 Minuten Fahrt zu einem Highlight machte. Wenn es endlich mal trockener und ein wenig sonniger wird, werde ich Fahrten mit dem Kleinen verlängern auf eine Stunde. Spaß an der Sache hat er. Auch wenn er regelmäßig einschläft.

Da es für so kleine Kids eh noch keine Motorradklamotten gibt, zieht er eine dicke Skihose

an, warme Stiefel, Anorak und Skihandschuhe.

Unser SW ist ja offen, schon allein deshalb, damit ich Golo vom Rolli aus da hinein bekomme. Da wird das schnell kalt und der Fahrtwind weht.

Ich bin guter Dinge, das es dem Kleinen auch weiterhin Spaß macht.

Grüße von Iris + Golo

Nachwuchsförderung die Zweite

Bekanntlich wird seitens der IGG alljährlich ein Pokal ausgelobt der dann von Bernhard Götz dem oder der jüngsten jüngsten Gespannfahrer/in welche(r) mit einem Motorrad Gespann anreist, anlässlich des Europäischen Gespanntreffens überreicht.

Inzwischen können wir auf einen ganze Reihe junger Gespannfreunde zurückblicken.

Der erste Pokalempfänger war Markus Hutwelker , welcher 2012 mit gerade einmal sechszehn Jahren und ganz frischem Führerschein und seinem Schulkollegen mit einem selbstgebauten Honda



Rebell Gespann von Frankfurt nach Weiswampach gefahren war.

2013 erhielt Elisabeth Albrecht den Pokal, gerade 19 geworden und mit dem Kinder-Gespann ihrer Familie angereist.



2014 erhielt Tim Eckert, 17 Jahre alt und einer 125er, Kymco Zing Velorex Gespann den Pokal für den jüngsten Gespannfahrer am Platz.

Im folgenden Jahr war er, wie das Bild oben zeigt, mit seinem Gespann beim Elefantentreffen in Solla.

2015 wurde Markus als der bislang jüngster Gespannfahrer um ein ganzes Jahr unterboten .

Zwei junge Enthusiasten mit gerade mal 15 Jahren kamen mit Mofa Gespannen zum Euro Gespanntreffen und zeigten, dass allein der Wille zählt. Wahrscheinlich werden sie bis in alle Ewigkeit den Titel der jüngsten Gespannfahrer halten. Darunter geht legal nun mal nichts mehr.

2016 erhielt der 20 jährige Stefan Job den Pokal für den jüngsten Gespannfahrer

2017 gab es durch einen Wertungsfehler auf einmal sogar drei Gewinner zu verzeichnen.

Ursprünglich sollten die 18 Jahre zählende Feline und ihre Freundin Jule den Pokal der IGG erhalten, jedoch stellte sich noch während der Verleihung des Pokals heraus, dass der 16 Jahre alte Mike jünger war.

Mike war mit einem Rollergespann zum Euro Gespanntreffen gekommen.



Summa Summarium kommen wir inzwischen auf ganze acht Preisträger für den Titel jüngste/r Gespannfahrer/in anlässlich des Euro Gespanntreffens.

Offenbar hat es sich inzwischen herum gesprochen, dass Gespannfahren auch mit jungen Jahren Spaß macht.

2018 konnten wir durch den Ausfalls des EGT wegen extremer Trockenheit leider keinen Pokal vergeben.

Mit Sicherheit werden wir, 2019 in Weiswampach wieder ein Preisträger oder eine Preisträgerin finden.

Dort gibt es mehr Wasser und weniger Brandgefahr.

R.H.

IGG Treffen Frühling 2018

Kalkriese Bramsche, eine Gegend voller Historie. Dort wo, so sagen die Einen, Varus sein Leben ließ und Arminius triumphierte. Andernorts wird das natürlich in Zweifel gezogen und der Sieger heißt dort Hermann.

Sei's drum, wir haben uns dort zum Frühlingstreffen getroffen und die obligatorische Jahreshauptversammlung abgehalten. Der Vorstand wurde wiedergewählt und die Umgebung erkundet. Das Wetter verwöhnte uns mit viel Sonnenschein und sorgte für eine trockene Heimreise.

Jahreshauptversammlung der IGG Nach der Begrüßung zur Jahreshauptversammlung, wurde im Rechenschaftsbe-

Von Seiten des Vorstands wurde mitgeteilt, dass zukünftig die Einladungen zur Jahreshauptversammlung



Von o.L. Ralph Hutwelker 1.Vors., Torsten Kasten 2.Vors., Anneliese Rubach Kass., Dietrich Müller-Link, Schriftführer, Mike Weyde, Sportwart

richt nochmals das Konzept des Gespannpaten erläutert. Bis zum 1. Mai 2018 hatten sich bereits 10 Personen als Paten gemeldet, davon sind 8 Personen aus dem Kreis der IGG, 2 weitere Paten wurden über die Zeitschrift Motorrad Gespanne auf das Patenschaftsangebot aufmerksam.

Die IGG wollte zum Euro Gespann Treffen einen Stand machen, hierfür wurden Flyer und eine Ausgabe des Elefantentreibers mit dem Schwerpunkt Gespannpaten vorbereitet.



Carsten Schwarz, aus Bohmte seit 2016 Mitglied mit schwenkerfestem Passagier.

aus Kostengründen nur mehr per Email verschick werden, Mitglieder ohne Emailadresse werden allerdings wie bisher per Brief und Post benachrichtigt.

Die IGG hat neue Aufkleber mit einem neuen Logo herstellen lassen. Das Logo wurde von unserem Mitglied Arnd Ginkel entworfen. Dank seiner Bemühungen haben wir die Aufkleber zu einem günstigen Preis bekommen.

Die Kasse von Anneliese Rubach wurde von unseren Kassenprüfern Monika Küpper und Hans Peter Moschner geprüft und als insgesamt ordnungsgemäß bestätigt.

Sie empfahlen die Entlastung des Vorstandes für 2017. Die Vollversammlung nahm die Empfehlung auf und stimmte der Entlastung bei fünf Enthaltungen zu.

Anschließend wurde für die Neuwahl des Vorstandes Manfred Sperlich zum Versammlungsleiter gewählt. Auf

seinen Vorschlag hin stellt sich der bisherigen Vorstand erneut zur Wahl.

Die Vorstandsmitglieder erklärten sich alle zu einer Wiederwahl bereit.

Der Vorstand der Interessengemeinschaft wurde bei den Vorstandswahlen auf allen Positionen erneut bestätigt.

Anschließend wurde Karl Heinz Willmann einstimmig als neuer Kassenprüfer gewählt, da Monika Köpper als Kassenprüferin ausgeschieden ist.

Hans Peter Moschner verbleibt noch ein weiteres Jahr im Amt.

Karla Grimm bleibt ein weiteres Jahr Ersatzprüferin. Als neue Ersatzprüferin wurde Ute Fahrenwald gewählt.

Unter TOP Verschiedenes beschließt die Versammlung, dass zukünftig auf die Ausstellung von Mitgliedsausweisen verzichtet werden soll.

Mike Weyde schlug vor das Frühlingstreffen 2019 in Ilmenau/Thüringen auf dem Campingplatz Meyersgrund zu veranstalten. Der Vorschlag wurde mit 2 Enthaltungen angenommen.

Das Frühlingstreffen 2020 wird einen Tag länger als üblich dauern und vom 30. April bis zum 3. Mai 2020 stattfinden.

Die Örtlichkeit wurde noch nicht bestimmt und wird zur Jahreshauptversammlung 2019 auf dieser beschlossen. Vorschläge werden gerne entgegen genommen.

Für das Sommertreffen 2019 wurde wieder Malliß in Mecklenburg Vorpommern bestimmt. R.H.



Neumitglieder

2017

Arnd Ginkel
Michael König
Gunter Eisner
Thomas Passeier
Nicole Passeier

2018

Klaus Schulte
Christine Woide
Manfred Weidenmüller
Reinhard Schulz
Renate Sieghort - Schulz
Eva Willmann
Martin Adam



Reinhard und Renate und ihr Fuhrpark Neumitglieder seit dem Frühlingstreffen 2018



Jumbo-Fahrt

6. Juli 2019

Einrichtungsverbund Steinhöring

Auf dem Gelände des Einrichtungsverbundes treffen sich Motorrad-Gespanne und unternehmen dann gemeinsam mit den Menschen mit Behinderung mehrmals ca. 30minütige Touren durch den südlichen Landkreis Ebersberg.

Traditionell findet nach der Ausfahrt wieder das legendäre Open Air Musikfestival mit verschiedenen Bands und weiteren Attraktionen statt.





21. Hambacher Bikerfest der MID

2. bis 4. August 2019

(MID/rhf)

Eine gemütliche Biker-Party verbunden mit ernsthafter politischer Arbeit und das in landschaftlich reizvoller Umgebung, einem idealen Revier für motorisierte Zweiräder, machen seit vielen Jahren den Reiz des Hambacher Bikerfests aus. Diese Kombination bekommt ihr sonst nirgendwo geboten. Wer das Eintreten für seine Rechte als Motorradfahrender Staatsbürger also mit dem Besuch touristischer Sehenswürdigkeiten sowie einer knuffigen Fete im Kreis von Freunden verbinden will, sollte sich das erste Wochen-

ende im August im Kalender rot anstreichen.

Das Hambacher Bikerfest, das in seiner 21. Auflage vom 2. bis 4. August 2019 stattfindet, hat sich seit vielen Jahren als feste Institution in der motorradpolitischen Landschaft etabliert. Unter dem Motto „Für Verkehrssicherheit - gegen Diskriminierung“ werden wir auf geschichtsträchtigem Boden und in unmittelbarer Nähe zum Elmsteiner Tal, einer der bekanntesten Streckensperrungen nur für Motorräder, erneut gegen die zunehmende Einschränkung der Grundrechte von Bikern und Motorradfahrern Stellung beziehen.

Die Vorbereitungen für diesen von der MID – Motorrad Initiative Deutschland e.V. mit Unterstützung der deut-

schen Fahrerverbände (ARGE Streckensperrungen, Biker's Cooperation, Biker Union, Gemeinschaft Christlicher Motorradgruppen, Interessengemeinschaft Gespannfahrer, Verband Christlicher Motorradfahrer) veranstalteten Event sind bereits ein Stück weit gediehen.

Am Ablauf des Hambacher Bikerfests wird sich nicht viel ändern. Die Veranstaltung besteht traditionell aus drei eng miteinander verbundenen Teilen. Kern ist die Festveranstaltung am Samstag am Hambacher Schloß, in der Fragen der Verkehrssicherheit und der Diskriminierung von Motorradfahrern thematisiert werden. Die offene Diskussion unterschiedlicher Standpunkte ist das Markenzeichen dieses Festaktes der etwas anderen Art. Im Anschluss daran wollen wir wieder den Preis „Die motorradfreundliche Stadt in Deutschland“ verleihen.

Zweiter Programmpunkt ist unsere Demonstration gegen die Streckensperrung im Elmsteiner Tal. Dabei werden wir die Streckenführung der letzten Jahre nutzen. Dadurch bleibt genügend Zeit für die große Abschlussparty am Samstag mit allem, was das Herz des Bikers, Rockers und Motorradfahrers erfreut. Die traditionelle Motorradsegnung, die auch zum festen Programm gehört, wird kurz vor der Abfahrt zur Demo auf dem Schlossparkplatz stattfinden.

Die Biker-Party

findet in diesem Jahr wieder auf dem

Sportgelände Köpfchen des ASV Frankenstein

Diemersteiner Straße

67468 Frankenstein (Pfalz)

statt.

Der Sportplatz in Frankenstein, auf dem wir bereits in den letzten Jahren gefeiert hatten, bietet eine gute, feste Infrastruktur mit Duschen und Toiletten. Zudem werden wir dort mit offenen Armen empfangen.

Der Campground in Frankenstein wird, wie üblich, ab Freitagmittag zur Verfügung stehen. Das Partywochenende beginnt also bereits am Freitag. Für viele lohnt sich dadurch auch eine weitere Anfahrt. Die beliebten Biker-Spiele finden am Samstag in jedem Fall statt. Ob wir die schon fast traditionelle Verlosung wertvoller Sachpreise durchführen können, wird sich in den nächsten Wochen zeigen. Zudem wird es die übliche Dosenmücke geben.

Vor Beginn der Festveranstaltung sollte man den gigantischen Blick vom Schloss über das Rheintal genießen. Allein wegen der fantastischen Aussicht und der Möglichkeit, durch das am Wochenende gesperrte Elmsteiner Tal zu fahren, lohnt sich der Ausflug zum Hambacher Schloss. Die Demo durch das Elmsteiner Tal und die Biker-Party in Frankenstein sollte sich je-

doch keiner entgehen lassen. Der Eintritt für alle Veranstaltungsteile ist, wie immer, frei.

Für die Tourenfahrer-Fraktion sind attraktive Angebote für kürzere, aber auch längere Fahrten durch den idyllischen Pfälzer Wald vorbereitet. Wer also schon einen Tag früher anreisen oder noch einen Tag dranhängen will, sollte sich rechtzeitig mit Hans Kaiser in Verbindung setzen. Dank der guten Zusammenarbeit mit der Polizei und den örtlichen Behörden werden wir wohl auch in diesem Jahr wieder eine Sondergenehmigung zum Befahren des Elmsteiner Tals bekommen, die für das gesamte Wochenende gilt.

Das Hambacher Bikerfest hat als Event für die ganze Familie viele Freunde aus der näheren und weiteren Umgebung. Denn Hambach bietet die beliebte Mischung aus Fahren, Feiern und politischer Arbeit in Reinkultur, und dass ohne hohe Kosten und großen zeitlichen Aufwand. Für Kinder ist das Gelände um den Sportplatz spannender als jeder Abenteuerspielplatz. Zudem können die „süßen Kleinen“ auf dem Platz nicht verloren gehen. Die „Pfadfinder-Romantik“ am abendlichen Lagerfeuer sorgt in den folgenden Monaten für ausreichenden Gesprächsstoff auf dem Schulhof.

Wem das alles zu viel neu-modischer Schnickschnack ist oder einem unermüdlichen Kämpfer für die Rechte der

unterdrückten Biker, Rocker und Motorradfahrer unwürdig erscheint, der sei daran erinnert, dass der Reingewinn der Veranstaltung der MID zugutekommt. Damit soll ein weiterer Teil des Defizits aus der Euro Demo von 1998 abgetragen werden. Das Darlehen des Europäischen Dachverbands der Motorradfahrerverbände, FEMA, ist bereits vor Jahren komplett zurückgezahlt worden, was die Glaubwürdigkeit, der in der MID zusammengeschlossenen Fahrerverbände insbesondere gegenüber unseren europäischen Schwesterverbänden deutlich gestärkt hat. Seitdem widmen wir uns der Rückzahlung der anderen Darlehen. Zudem wird mit der Veranstaltung die erfolgreiche Arbeit der MID, die ja keine eigenen Einnahmen über Mitgliedsbeiträge o.ä. hat, unterstützt.

Natürlich bauen wir darauf, dass sich das traumhafte Wetter der letzten Jahre wiederholt und dass die Zahl der Teilnehmer, die am Samstagnachmittag durch die Stadt Neustadt und das Elmsteiner Tal donnern, erneut deutlich ansteigt. Einzelheiten zum 21. Hambacher Bikerfest könnt Ihr bei Hans Kaiser (Tel.: 06321 / 26 91, email: hans.kaiser@t-online.de) oder bei Hilton (Tel.: 069 / 7 24 06 80, frieling@t-online.de) erfahren



Wasserstandsmeldungen aus der Werkstatt



Noch ist alles im Rohbau, aber was man zu sehen bekommt überzeugt, weil durchdacht.

Mit der zugehörigen Triumph Thunderbird 1700 wird das wohl ein ganz schnuckeliges Gespann werden.



Vor geraumer Zeit war ich wieder mal bei Vitus Bülter in der Werkstatt, weil ich nach dem Motorrad meines Sohnes, das dort den Winter verbringt, schauen wollte.

Eigentlich baut er ja keine Gespanne mehr, hat er gesagt.

Und wenn doch, darauf angesprochen, dann bestärkt er diese Feststellung jedes Mal von neuem mit der Bemerkung:

„Das ist alles Altkundenservice, ich arbeite da nur alte Gespanne auf oder um“.

Aja klar, was ein Glück, dass es da wohl jede Menge von geben muss.

Gegenwärtig steht die halbe Halle voll und es ist immerhin noch Winter und irgendwie muss man ja die Zeit füllen.

Die 3/11 oder 4/10, oder was es sonst noch für Saisonkennzeichen gibt, kommen mit dem März. Seit dem letzten Umbau einer alten Triumph T120 mit einem fast gleichaltrigen Velorexboot ist vor allem die





Radaufhängung ein echter Hingucker. Vor allem die Lösung der Federung mittels eines liegenden Federbeins sind etwas Besonderes .

Das Konstruktionsprinzip hat Vitus Bülter von Walter Lefevre übernommen.

Beim abgebildeten Hotrod-Beiwagen hat er auf eine enge Rohrführung des Rahmens entlang der Bootskontur geachtet.



Die Schwingen Konstruktion kommt mit einem Minimum an Arbeitsweg aus, durch die Anordnung wird jedoch ein effektiver Federweg der Schwinge von 4cm ermöglicht. Nach oben wird die Bewegung durch ein Parabelpuffer begrenzt.

Murks im Hochpreissegment

Die Umlenkhebelelei zwischen Federbein und Schwinge an einer 1800er Goldwing mit EZS Beiwagen, beides recht teuer, die Umlenkung der Verbindung zwischen Federbein und Schwinge mit Sicherheit nicht. Eigentlich sollte man davon ausgehen, dass bei einem Gespannubau in dieser Kategorie keine Kompromisse gemacht werden.

Man wird jedoch immer wieder eines Besseren belehrt. So wie hier, zusammengesweißt aus zwei Uniballgelenken.

Die Schweißnaht wird mit Sicherheit halten, aber die Teflon Schicht, zur Schmierung und für das Gleiten der Kugeln gedacht, ist mit Sicherheit hin.

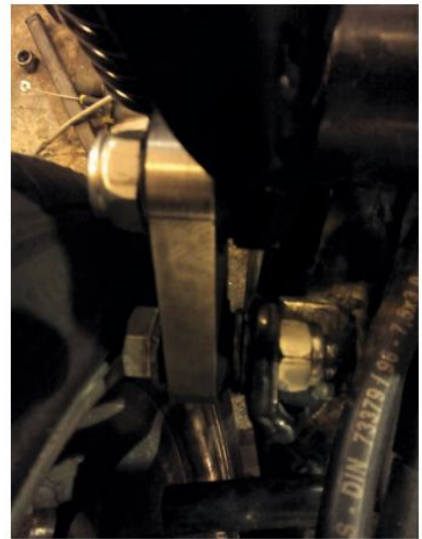
Das heißt, durch die ständige Beanspruchung, Wassereintritt und Verschmutzung – von Winterbetrieb ganz zu Schweigen - ist vorzeitiger Verschleiß zwangsläufig vorprogrammiert.

Gibt es etwa auch im Gespannubau eine geplante Obsoleszenz, sollen wir öfter als nötig in die Werkstatt? Das es auch anders geht zeigen die Bilder unten.

Links das neue Teil aus dem Ganzen gefräst und rechts das alte Teil zusammen gebruzelt aus zwei Uniballgelenken.

Wie man sieht geht's auch vernünftig.

Preisfrage: ist das eine Frage des Preises?



Uniballgelenk als Einzelanfertigung für 160€ hält ewig.

In dieser Preisklasse??? Ich mein ja nur... R.H.

Fest gespannt – zu fest?

Das Guzzi-Gespann aus dem Jahre 1985 sollte (endlich!)



einen neuen Kabelbaum bekommen. Vor geraumer Zeit schon war ich angesprochen worden, ob ich wohl eine gelbe Scheinwerferbirne verbaut habe ... Na ja, bei guten 7 Volt an der Birne, soll da wohl nicht viel mehr als Gelb herauskommen. Ein gutes Angebot lag vor und damit waren die nächsten Arbeiten festgelegt: Versorgung zum Seitenwagen trennen, dabei weiterhin auf Bremsmöglichkeit achten, da die SW Bremse mit der Vorderbremse kombiniert ist.

Wenn sie denn so mutterseeleallein dasteht, geht das Strippen weiter, runter kommt alles, was dem Strippenzieher im Wege sein könnte, also



auch die Frontverkleidung ... der ich mich im Folgenden etwas intensiver widme.

Ich hatte schon festgestellt, dass von den Befestigungslöchern im GFK-Korpus Risse ausgehen – nicht schön. (Bilder 1 – 3, bereits mit den neuen schwingungsdämpfenden Elementen). Nun ja, die Ursache lag wohl in den verbauten Gummis – kaum, dass man sie noch mit „Gummi“ bezeichnen konnte. Mit einer 6-er Schraube war dann auch alles richtig gut festgeknallt. Es fehlte – die kleine Buchse, welche ein



vollkommenes Zusammendrücken des Gummielements verhindert! (Bild 4, links alt und rechts NEU). Damit war die Scheibe dann ZU FEST eingespannt. Dank des Internets konnten die Neuteile schnell besorgt werden, so dass ich nun hoffe, dem Fortschreiten der Risse Einhalt



geboten zu haben (dankenswerterweise ist nur eine durchgehend ...).

Ach ja, bei der Gelegenheit kann man ja auch mal Scheibe und Verkleidung richtig reinigen – aber womit? Der Rundumschublick in der Werkstatt führte mich zum Nachlass meines Schwiegervaters in Form einer roten Plastikflasche (Bild 5), welche noch mit einem DM-Preis ausgezeichnet war...



Ich finde, das Ergebnis kann sich sehen lassen! Vom neuen Kabelbaum dann später mehr. Erstmal muss ich den „Adler“ mal wieder bei mir haben!

Dietrich Müller-Link

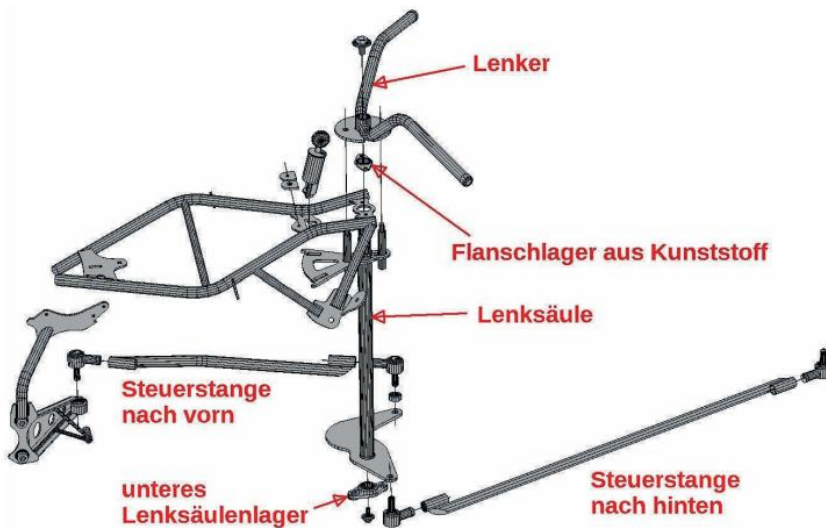


Martins Schrauber Seite

Was klappert kann nich' fest- geh'n...

...hat mal ein alter Fahrersmann gesagt.

Diese Aussage ist auf viele Bereiche anwendbar. Ob man das für sich akzeptieren mag, sollte sich jeder selbst beant-



worten, ich mochte mich damit nicht abfinden.

Hier bezieht sich die obige Aussage auf die Lenkung des „Zeus“:

Das obere Lager hat nur und ausschließlich die Aufgabe die sogenannte „Lenksäule“ im oberen Bereich radial zu führen. Axiale Kräfte werden durch das untere Lager aufgenommen.

Nun sollten allgemein alle Lager möglichst spielfrei sein,

hier stimmte das jedoch nur im Neuzustand. Nach einer längeren Nutzungszeit schleicht sich, vollkommen unbemerkt, ein immer größer werdendes Laufspiel ein. Wenn beim Durchfahren von Schlaglöchern o.ä. ein deutlich vernehmbares Klappern von vorn hörbar ist, wird auch deutliches Spiel spürbar sein.



preiswert sind, haben sich m.E. als nicht sehr zweckmäßig erwiesen. Irgendwann hat sich die Beschichtung der Lenksäule im Lagerbereich soweit abgenutzt, dass selbst ein Lagertausch keine Abhilfe bringt. Wie denn auch, wenn das Lager noch Nennmaß hat, die Welle bzw. deren Beschichtung aber schon abgenutzt ist. Es klappert nur noch. Experimente auch mit zweien dieser Lager in einem Metallgehäuse konnten nichts verbessern, im Gegenteil. Bei geringsten Lenkbewegungen musste ständig eine **Losbrechkraft von gemessenen 5kg** überwunden werden.

Auf geraden Strecken war kein „sauberer Strich“ mehr zu fahren. Es stellte sich eine leicht pendelnde Fahrweise ein.

Urplötzlich bestanden alle Ge-

Somit ist es an der Zeit tätig zu werden.

Ein Lagerwechsel sollte doch kein Problem sein...

Die originalen Kunststofflager, auch wenn sie recht



Martins Schrauber Seite

raden Straßen nur noch aus Spurrillen...All das war für mich sehr unbefriedigend und nur ein Nadellager konnte hier langfristig Abhilfe schaffen.

In den Untiefen der Lagerkataloge fand ich eine **maßlich passende, gedichtete Nadelhülse**, ebenso den entsprechenden Nadellager-Innenring.

Wir wollen doch die neuen Nadeln nicht auf einer lackierten, ungeschliffenen und ungehärteten Oberflächen laufen lassen...



mie kann hier vieles besser.

Sooo, schreiten wir zum Einbau.

War der zu lagernde Schaft nicht beschichtet und somit dicker als gewünscht?

Eben mal messen, natür-

Die auf dem Bild abzulesende 24,99mm waren nur eine Zwi-



schensstufe. Mit 24,85 mm war eine leichte Montage und ausreichend Platz für den Lagerkleber gegeben.



Nun wurde nach den maßlichen Vorgaben der Einbausituation und der Nadelhülse das Lagergehäuse hergestellt:

Es musste relativ dünnwandig ausfallen. Um Schäden beim Einpressen des Lagers zu verhindern, habe ich den Lagersitz etwas größer gefertigt und das Lager mit Lagerkleber eingesetzt. Die Che-

lich, mit „schnell mal den Lagerinnenring einbauen“ war hier nichts.

Beschichtung entfernen und Rohmaß der Welle auf Innendurchmesser des Lagerinnenringes minus ein paar Hundertstel mm bearbeiten war angesagt.

Nun denn, auf zum fröhlichen Schleifen...



Montage des Innenringes mit Hilfswerkzeug. **Fettich!!**

Bei leichter Beweglichkeit kein Spiel mehr spürbar. So soll es sein. Lenker und Plastik drauf und faahh'n!!!

Euer *Martin*

Termine, Treffen IGG



3.5. bis 5.5.2015

Jahreshauptversammlung
und Frühlingstreffen

3. Mai 2019 bis 5. Mai 2019

auf dem Campingplatz

Meyersgrund

bei Ilmenau

Schmücker Str. 9,

98693 Manebach

Phone: 036784-50636, Fax:
036784-50245

E-Mail: [info\(ed\)meyersgrund.de](mailto:info(ed)meyersgrund.de)



Die Jahreshauptversammlung findet am 4.5.2018 ab 14.00 Uhr statt.

Für die Nicht-Camper und jene die nicht mit einem Wohnmobil unterwegs sind.

Es besteht die Möglichkeit ein Ferienhaus oder einen Bungalow zu mieten.



Anfragen bzw. Buchungen diesbezüglich bitte direkt über den Campingplatz vornehmen.

Kontakt Daten siehe oben. Anfragen zum Treffen bitte per Email an [interessengemeinschaft.gespannfahrer.e.v\(ed\)web.de](mailto:interessengemeinschaft.gespannfahrer.e.v(ed)web.de) zum Schutz vor Spamrobotern wurde das @ durch (ed) ersetzt.

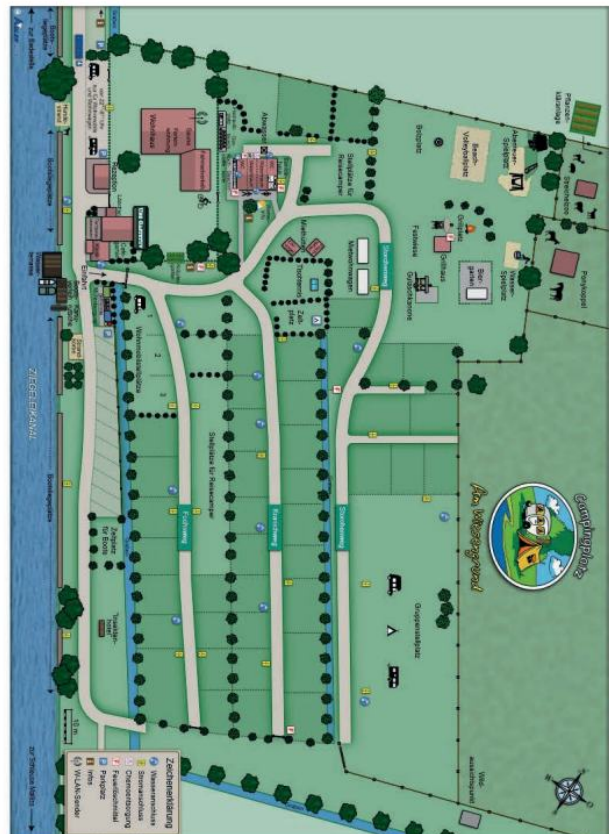
Sommertreffen IGG 2019



12.07-14.07.2019
Das Sommertreffen findet wieder auf dem Campingplatz Wiesengrund in 19294 Malliß bei Ludwigslust in Mecklenburg Vorpommern statt.

Mehr zu Campingplatz unter www.camping-malliss.m-vp.de/

Anmeldung unter Stichwort IGG-Treffen oder Gespanntreffen.



Herbsttreffen IGG 2019



25.10.2019 - 27.10.2019

Wie üblich trifft sich die IGG jedes Jahr am letzten Oktoberwochenende zum traditionellen Herbsttreffen.

Für die einen ist es das Ende der Saison, für andere beginnt jetzt erst die richtige Zeit fürs Gespannfahren.

Wir treffen uns auf dem Treffen Gelände der Motorradfreunde Iberg in 38315 Hornburg.

Weitere Informationen geben:

Taler: 0175 5698884

Toni: 0171 5755747

per Email: Motorradfreunde-Iberg@t-online.de





Gespanntreffen Termine in Deutschland

22-03-19 / 24-03-19	D-37697 Lauenförde / Weser	Gespannfahrertreffen in der Villa Löwenherz	http://www.villa-loewenherz.de
05-04-19 / 07-04-19	D-54552 Dreis - Brück 12e	Gespanntreffen beim Holzschnitzer	http://www.beim-holzschnitzer.de
25-04-19 / 28-04-19	D-34388 Trendelburg	Frühjahrestreffen Dreiradlerforum	https://dreiradler.org/viewtopic.php?f=11&t=16617
17-05-19 / 19-05-19	D-92237 Sulzbach - Rosenberg	Gespanntreffen Sidecar Traveller	https://www.facebook.com/groups/204572376255477/
31-05-19 / 02-06-19	D-91171 Greding	9e Harley Davidson	https://v2-
14-06-19 / 16-06-19	D-24259 Wrohe - Westensee 7e	Westensee Dreiradtreffen	http://www.seitenwagen-antrieb.de/index.html
15-06-19 / 16-06-19	D-17379 Altwigshagen 5e	Gespann and Oldtimertreffen	http://www.ural-motos.com/treffen/treffen.htm
19-06-19 / 23-06-19	D-54669 Bollendorf / Süd Eifel	Bootstourtreffen	http://www.boots-tour.de
28-06-19 / 30-06-19	D-93339 Pillhausen - Altmühltal	Gespanntreffen im schönen Altmühltal	https://motorrad-gespanne.de/gespann-termine/
05-07-19 / 07-07-19	D-53506 Kesseling / Ahr 3e	Eifler W-Gespanntreffen W 650 Forum	http://211611.homepagemodules.de/f11740802-Treffen-Touren.html Eifler W-Gespanntreffen W 650 Forum
12-07-19 / 14-07-19	D-19294 Malliß	Sommertreffen IGG	http://www.iggespannfahrer.de/
26-07-19 / 28-07-19	D-79395 Neuenburg - Steinensstadt	Gespanntreffen Gespannfreunde Dreiländereck	http://www.gespannfreunde.com/
09-08-19 / 11-08-19	D-57642 Alpenrod	15e Int. Westerwälder Gespann treffen	https://www.facebook.com/alpenroder.huette/
15-08-19 / 18-08-19	D-94513 Schönberg	Gespanntreffen	https://motorrad-gespanne.de/
30-08-19 / 01-09-19	D-66549 Kirkel 6e	Gespanntreffen	http://motorrad-gespanne.de/gespann-termine/
04-09-19 / 08-09-19	D-93499 Zandt 8e	Bayerwald Gespanntreffen	http://www.sidecar-traveller.com/index.htm
05-09-19 / 08-09-19	D-54675 Gentingen	Int. Meeting The Hedingham Sidecar Owner's Club	http://hedinghamclub.co.uk/whats-on
06-09-19 / 08-09-19	D-07356 Neundorf - Lobenstein 4e	Gespanntreffen im Oberland	https://www.facebook.com/events/197227034190669/
18-10-19 / 20-10-19	D-71229 Leonberg Solitude	Gespann und tourenfahrertreffen AMSC Leonberg	http://www.amsc-leonberg.de/
25-10-19 / 27-10-19	D-38315 Hornburg	Herbsttreffen IGG	http://www.iggespannfahrer.de/

Elefantentreiber 1/2019

sidecar rally calendar - Gespanntreffen kalender zijspan treffen kalender - Sidevognstræf kalender

2019



Use the Internet or email the organizers to check the date and location of rallies. Despite efforts to ensure accuracy it is always possible for errors to creep in. Dates and locations are subject to change after this list is printed. For other rallies look at : www.ipmcc.net8-2-2019 © Hvprod. Report errors to Contact email: europaerallylist@caivay.net

Belgium

01-05-19/ 05-05-19 B-5300 Petit Waret 12e Sidecar rally de Biwacks <https://www.amicalesidecaristede.be>
30-05-19/ 02-06-19 B-8200 Brugge 17e Zijspantreffen Sietekaristen Ut't Brugsche <http://sietekaristen.be>
27-09-19 / 29-09-19 B-2590 Berlaar 37e Int. Zijspantreffen <http://www.mzcblerlaar.be>

Switzerland 28-06-19/30-06-19 CH-7013 Domat - Ems 4e Int. gespanntreffen <https://www.facebook.com/jeannette>

France

03-05-19/05-05-19 F-67360 Biblisheim / Elsass Flammkuchetreffen Motorrad- und Gespannfrende Biblisheim www.ig-ruhrpott.de/termine19
11-05-19/12-05-19 F-50700 Hémevez / Manche 20e Rassemblement Les Homarbracammes www.homarbracammes.blogspot.nl
30-05-19/02-06-19 F-73130 St Martin sur la Chambre RSCF proposé par Julie (sidecar) <http://www.side-car-de-la-yaute.com>
08-06-19 /10-06-19 F-65710 Campan 1e Rassemblement au pied du pic du midi de Bigorre <https://rassemblementmyrtilles-grip>
08-06-19 /09-06-19 F-25460 Etupes Beringer sidecar meeting (sidecar) <https://www.facebook.com/groups/3>
12-08-19/18-08-19 F-33114Le Barp 34e Rassemblement inter A.S.F. <https://www.asf-pdll.com/calendriers>
21-09-19/22-09-19 F-50420 Troisgots Rassemblement les paniers Normands <http://www.amicale-sidecariste.com>
05-10-19/06-10-19 F-71550 Roussillon-en-Morvan 12e RSCF de l' ASF Bourgogne <http://www.amicale-sidecariste.com>

Great Britain

12-04-19/ 14-04-19 GB-BT45 7BH Draperstown / Londonderry Shindig in the North Irish Sidecar Owners Club. <https://www.facebook.com/Irishsidec>
12-04-19/14-04-19 GB-GL2 7BP Slimbridge / Glouc. Camping weekend Hedingham Sidecar Owners Club <http://www.sidecarland.com>
19-04-19/22-04-19 GB-HD9 7TP Crow Edge - Holmfirth Easter egg rally South Yorkshire Sidecar Club <http://www.sidecars.org.uk>
26-04-19/28-04-19 GB-CA20 1ET Nether Wasdale / Cumbria BMW Sidecar register rally <http://sidecarland.co.uk/events>
03-05-19/06-05-19 GB-B95 6JP Aston Cantlow / Warw. May bank holiday rally West Midlands Sidecar Club <http://www.westmidsscc.com>
03-05-19/06-05-19 GB-NE65 7BG Alwinton / Northumberland Clennell Hall camping weekend Vikings Sidecar Club <http://www.sidecars.org.uk>
24-05-19/ 27-05-19 GB-PA35 1HN Dalavich / Argyll Heid o the Glen sidecar weekend <http://www.sidecars.org.uk>
14-06-19/16-06-19 GB-YO12 4QB Scarborough / North Yorkshire Viking summer camping <http://www.sidecars.org.uk>
28-06-19 /30-06-19 GB-TF9 2RS Cheswardine / Shropshire Engine and pushchair rally 10 <http://sidecarland.co.uk/events>
28-06-19 /30-06-19 GB-SS11 7RFBattlesbridge / Essex The London sidecar club rally <http://www.londonsidecarclub.co.uk>
18-07-19 /21-07-19 GB-IP3 8UHLpswich / Suffolk Camping Weekend Suffolk Sidecar Club <http://sidecarland.co.uk>
25-07-19 /28-07-19 GB-PE8 6PSYarwell - Peterborough The sidecar soiree Tri-Anglia Wheels <http://sidecarland.co.uk>
25-07-19 /28-07-19 GB-LE16Hallaton near Market Harborough Hallaton rally Tres Rota sidecar club <http://www.sidecars.org.uk>
02-08-19 /04-08-19 GB-TA2 8BZTaunton / Somerset Phoenix sidecar club rally <http://www.sidecars.org.uk>
22-08-19 /26-08-19 GB-CV47 2DGSoutham / Warkwickshire Annual rally Federation Of Sidecar Clubs www.sidecars.org.uk/events.html
16-11-19 /17-11-19 GB-SK17 0HD Biggin / Derbyshire Winter warmer Hedingham Sidecar Owners Club <http://sidecarland.co.uk/events/>

Italy

07-06-19 /09-06-19 I-16028 Rovegno - Genova Int. Liguria sidecar meeting <https://www.facebook.com/events/3>

Luxembourg

23-08-19 /25-08-19 L-9991 Weiswampach Euro Gespanntreffen <http://motorrad-gespanne.de/magaz>

Norway

10-07-19 /14-07-19 N-3810 Gvarv / Telemark Ferietreff Norsk Sidevogn Klubb <http://www.sidevogn.com>

Netherlands

05-04-19 /07-04-19 NL-8281 Genemuiden 10e Zijspantreffen MC Genemuiden <https://www.facebook.com/groups/2>
24-05-19 /27-05-19 NL-7021 Zelhem ADAM campingweekend <https://www.facebook.com/rallyrider>
06-09-19 /08-09-19 NL-7021.Zelhem Openweekend Het derde wiel <http://www.hetderdewiel.nl>

Sweden

24-05-19 /26-05-19 S-311 72Falkenberg Sidvagnträff www.sidvagn.se

made in Holland © HVprod.

14. Hängertreffen 2018

Am Falltorhaus bei Schotten, die Letzte ...

Es gab wieder CDs (13 Jahre Hängertreffen) und Kalender für 2019 mit 40 Bildern von allen Hängertreffen an.



Jedem Ende ist der Zauber eines Neubeginns eingeschrieben.

Es ist nun mal wie es ist. Alles ist im Fluss und die Welt bleibt nicht stehen.

(Nur eines nicht, ihr wisst schon was ich meine...die 60km/h)

Eine Geschäftsaufgabe und ein Pächterwechsel machen eine Neu-Orientierung notwendig.

Dieses Jahr wird das 15.Hängertreffen in Laubach stattfinden.

Deshalb gleich zu Anfang dieses Beitrags die neue Adresse des

Hänger Treffens 2019

**Caravan Park
Am Froschloch 1
35321 Laubach**

Laubach im Vogelsberg liegt unweit von Schotten.

Es werden geboten :
Zelt-/Camp Möglichkeit

Toiletten und Duschen

Speisen und Getränke im Restaurant , Selbstversorgungsmöglichkeit

**In der Nähe: Sommerrodelbahn • kleiner Tierpark • See
Kleine Preise für den Ältesten und Jüngsten Teilnehmer mit Hänger.**

Kleine Preise für die Weite Anfahrt aus dem In- und Ausland,, kleine Preise für das Älteste Fahrzeug + Hänger, kleine Preise für den schönsten Eigenbau-Hänger jeweils 1+2 rädrig.

Eine Tombola mit vielen Preisen + Infos rund um den Hänger + Flohmarkt !

Weitere Informationen und Anmeldung: Erich Krieger, Telefon 06201 / 69769

Einen großen Dank auch an alle Sponsoren, die uns die Tombola wieder ermöglichten.

Elefantentreiber 1/2019

Unser Treffen fand wieder am ersten Wochenende im Juni statt.



Als wir am Mittwoch dort ankamen, waren einige schon auf der Wiese.



Eine Bonni T120, mit Zepelinbeiwagen und Faltschleppwagen zog viele Blicke auf sich.



Von Mittwoch bis Samstag kamen viele Solo- und Gespannfahrer – mit Einradanhängern, Faltschleppwagen, Wohnwagen und Airstreamer.

Ein 650er Burgmannroller zog einen Anhänger für Campingausrüstung, darin war eine kleine Küche (mit Herdplatte, Kaffeemaschine, Radio und Beleuchtung) installiert.



Vom 300erMP3Roller mit Einradhänger bis zur 1800erGL



mit Airstreamer war alles vertreten und die Wiese gut belegt.



Wir wünschen allen (hoffentlich reichlichen) Teilnehmern eine gute und pannenfreie Anfahrt.
Elke und Erich.

38. Anlassen
Motorradfahrer-Gottesdienst

gemeinsam unterwegs



Sonntag 28. April 2019
12.00 Uhr – Bergkirche Niedergründau
anschließend gemeinsamer Korso zum Rahmenprogramm in Gelnhausen

Die Teilnahme an der Veranstaltung erfolgt auf eigene Gefahr
Wir suchen noch Ordner: www.vcm-ffm.de

PARTNER FÜR MEHR FAHR SICHERHEIT
ADAC Continental DEKRA VCM

<http://www.vcm-ffm.de>

Gespannfahrtraining

Zeitlicher Ablauf

11./12.5. 2019

- Sa. 11.5. Beginn ca. 9 Uhr bis ca. 16 Uhr

in Leipzig

- So. 12.5. Beginn ca. 9 Uhr , ab ca. 11 Uhr Ausfahrt ins Umland (ca. 80 km) zur Erprobung der erworbenen Kenntnisse, mit Mittagessen. Wir haben bestimmt auch ein passendes Ausflugsziel ausgesucht.

Inhalt:

- Grundlagen von Technik und Fahrphysik
- Besonderheiten des Gespannfahrens in Theorie und Praxis
- Verhalten bei kritischen Situationen
- Sonntag ab Mittag Ausfahrt

Kosten

- Ca.120 €/ Gespann

Unterkunft

Teilnehmer

- Gespannfahrer mit Fahrpraxis zur Vertiefung/weiteren Verbesserung. Aber auch für Anfänger geeignet.
- Begrenzte Teilnehmerzahl von ca. 10 Teilnehmern

- Da die Wünsche und Umstände sehr verschieden sind können von uns einige mögliche Unterkünfte in der Nähe vorgeschlagen werden, die Buchung sollte dann von jedem selbst erfolgen

Bewerbungsschluss ist 20.4.19.

Bewerbungsschluss ist der 20.4., Ihr erhaltet eine Eingangsbestätigung. Da die Teilnehmeranzahl begrenzt ist (s.o.) erfolgt die Teilnahmebestätigung nach Eingangsdatum der Bewerbung. Gleichzeitig wird die Bankverbindung für die Überweisung der Lehrgangsgebühren mit einem Überweisungstermin mitgeteilt. Sollte die Zahlung nicht bis zu diesem Termin erfolgt sein rücken die nächste Bewerber nach. Der Lehrgang findet unter Leitung eines langjährig erfahrenen und geprüften Gespannfahrtrainers von PROSIDECAR (<http://www.prosidecar.de/>) statt.

Teilnahmemeldung und weitere Anfragen: Huene@StoyeLeipzig.de oder www.StoyeLeipzig.de veranstaltet von:



13. Nattheimer Motorradfrühling

Motorradgottesdienst und Corso
mit behinderten Menschen der Lebenshilfe

Sonntag, 12. Mai 2019

10.30 Uhr Beginn Motorradgottesdienst
- in der evangelischen Martinskirche Nattheim -
mit Pfarrer Bernhard Philipp

12.00 Uhr Abfahrt Corso, 50 km, ca. 1,5 Stunden
Ausklang auf dem Dorfplatz in Nattheim mit der Lebenshilfe-Band „Mehrkraft“
mit Infotheke rund um's Bike: Verkehrssicherheit, Technik und Recht

Erlös und Spenden für die Nikolauspflege
Spendenkonto: Evang. Kirchengemeinde, Verwendungszweck: Nikolauspflege
Kontonummer: 26777002 BLZ: 63290110 (Heidenheimer Volksbank)

Lebenshilfe Heidenheim
POLIZEI BADEN-WÜRTTEMBERG
VERKEHRS WACHT
TUV
Die Ramensteiner
HNP
Gemeinde Nattheim

Veranstalter: **TSG nattheim**

Schirmherr: Bürgermeister Norbert Bereska

Weitere Sponsoren: Evangelische Kirchengemeinde Nattheim, Bauschlösserei J. Bosch (Hohememingen), Metzgerei Vogel (Wergelstetten)



6. MOTORRADTREFFEN
im Rahmen des
Attendorner Feuerwehrfestes
28.06. bis 30.06.2019

**BIKERS
WELCOME!**

www.feuerwehr-attendorf.de

**19me - 19e Inter
ASB - VZB
Internationaal Zijspantreffen
Rassemblement International
de
Sidecars**

**18 - 21 juli
18 - 21 juillet
2019**

**Sportcentrum
Centre Sportif
DEN DRIES
Driesstraat 30
1982 ZEMST
Elewijt**

info: www.amicalsidecaristedebelgique.be
www.vriendenkringzijspanrijdersvanbelgie.be

 **CRESTAS
BIKER
FRIENDS** 

**4. INTERNATIONALES
= GESPANNTREFFEN =**

Domat / Ems ★ Switzerland
Fr, 28. Juni, 16 Uhr - So, 30. Juni 2019, 11 Uhr
Schiessanlage La Val, Domat/Ems

Freier Eintritt

Gastwirtschaft, Zeltplatz

geführte Ausfahrt
(Start: Samstag 29. Juni 2019
10.00 Uhr)

Musik
Freitag: DJ HARLEY LUZI
Samstag: BANDSQUARE - virtually live

www.crestas-biker.ch 

**FAHRZEUGBAU
Stoye Leipzig**

9. Seitenwagentreffen

Gemeinsame Ausfahrt zum Völkerschlachtdenkmal ab 13 Uhr

Samstag 28. September 2019
Treffen ab 9 Uhr,
(Reservetermin: Samstag 5.10.2019)
Ort: Speedway-Motodrom
des MC Post Leipzig
Cottaweg- Lindenau
www.mc-post-leipzig.de



Schüttler F 350 mit STOYE-SW

Kontakt: Claus Hüne - Fernsprecher: 03415647682 www.StoyeLeipzig.de

Bildquelle: Ottimer

**VI. INTERNATIONAL
SIDECAR MEETING & CROSS**

HUNGARY, KISKUNFÉLEGYHÁZA

08-10. AUG. 2019

WWW.SIDECARS.HU

**VI. NEMZETKÖZI
OLDALKOCSIS
TALÁLKOZÓ ÉS CROSS
KISKUNFÉLEGYHÁZA**



Das **Gespann-Paten Projekt**, eine Handreichung zur Entscheidungsfindung

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

Wenn man sich die Geschichte der IGG ansieht und sich mit den Hintergründen beschäftigt, wird man darauf stoßen, dass dieses Programm schon zu Beginn der IGG in den Gründungsstatuten enthalten war.

Das heißt, die Idee, bei Bedarf Gespannfreunde benennen zu können, die aus einem Gefühl der Verbundenheit heraus, bereit sind Gespann-Neulingen beim Kauf eines gebrauchten Gespannes oder bei der Auftragserteilung für ein Neugespann oder gar beim Aufbau beratend zur Seite zu stehen, ist eigentlich seit den Siebziger Jahren in der IGG immer schon präsent. Dies gehört quasi zu den Grundlagen der IGG. Man muss sich dies nur öfters einmal klar machen und wieder ins Bewusstsein rufen.

Solche informellen Netzwerke zu initiieren, und wenn nötig zu unterstützen, war schon immer ein zentrales Motiv anlässlich der Gründung der IGG.

Nach intensiven Diskussionen innerhalb der IGG sind wir hinsichtlich der Anforderungen an die beratenden Netzwerker zu folgenden Überlegungen gekommen.

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

Die Berater oder „Paten“ - wie Arnd Ginkel sie nennt - sollten über ein gewisses Maß an technischer und fahrerischer Kompetenz verfügen und zudem eine realistische Selbsteinschätzung ihres Leistungsvermögens und ihrer Möglichkeiten haben. Aber das versteht sich ja von selbst und eine gewisse räumliche Nähe, denken wir, ist notwendige Voraussetzung, damit sich die Patenschaft auf einer persönlichen und vertrauensvollen Basis entwickeln kann.

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

Wir haben uns gedacht, dass es für viele sicherlich ganz hilfreich sein könnte eine Art

Checkliste an die Hand zu geben, um die Entscheidung für ein Gespann etwas besser strukturieren zu können

Das Angebot an Gespannen ist bei genauer Hinsicht so unglaublich mannigfaltig, dass selbst ganz ausgefuchste Kenner der Szene leicht mal den Überblick verlieren.

Die nebenstehende Liste ist als Entscheidungshilfe für Gespanninteressenten gedacht und beruht zum Teil auf Anregungen von Karl Heinz Preß aus der Frühzeit der Zeitschrift **MOTORRAD GESPANNE**.

Wir haben die Liste nur noch etwas erweitert und der heutigen Zeit angepasst.

Dies wurde vor allem im Hinblick auf die Werkstattwahl und Service notwendig. So konnte man vor dreißig Jahren in der Regel noch bedenkenlos ein Gespann in nahezu jeder Werkstatt zum Service anmelden, was heute oftmals nicht mehr möglich ist. Auch ist die Technik der Motorräder inzwischen weitaus diffiziler als früher.

Mit Hilfe der nebenstehenden Liste kann man zumindest schon vorweg grob entscheiden, wie das Gespann beschaffen sein soll und welche externen Bedingungen erfüllt sein müssen.

Auch hat man mit ihrer Hilfe schnell geklärt, welchen Zwecken das Gespann entsprechen muss, respektive wie zweckmäßig das Gespann am Ende sein soll. R.H.

Checkliste zum Gespannkauf

Die hier abgedruckte Checkliste stellt angesichts der Modellvielfalt im Gespannbereich eine Entscheidungshilfe bei der Wahl des gewünschten Gespannes dar.

- | | | |
|------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ⇒ Vorgestellter Verwendungszweck des Gespannes | ⇒ Kosten (Preise) | ⇒ Einweisung durch Händler |
| * Allrounder | < 5000 € | ⇒ Ist eine Probefahrt vor dem Kauf möglich? |
| * Sport | < 10000 € | ⇒ Anz. Sitzplätze (Kinder), zul. Gesamtgewicht |
| * Reise | < 15000 € | ⇒ Anhängerkupplung möglich (wenn gewünscht)? |
| ⇒ Familienfahrzeug | < 20000 € | ⇒ Zusatztank vorhanden/gewünscht? |
| * Kinder | > 20000 € | ⇒ Weitere Zusatzausrüstung vorhanden/gewünscht (Nebelscheinwerfer, Heizgriffe, etc.)? |
| * (Ehe)Partner | ⇒ Bedienerfreundlichkeit und Sicherheitsaspekte | ⇒ Gepäckmitnahmemöglichkeiten |
| * Tiere (Hund) | ⇒ Händler oder Werkstatt | ⇒ Sind an Motorrad und/oder Seitenwagen Bauteile verändert worden, die eine Ersatzteilbeschaffung vom ursprünglichen Hersteller verhindern |
| ⇒ Einziges Fahrzeug | ⇒ Wartungsmöglichkeit durch Fachwerkstatt | ⇒ Ist die Werkstatt der Wahl bereit ein Gespann anzunehmen? entsprechende Bühne vorhanden, Beiwagen abbauen?) |
| ⇒ Ergänzung für besondere Gelegenheiten | ⇒ Wartung selbst vornehmen | |
| ⇒ Alltagsfahrzeug | ⇒ Werkstatt sollte in welchem Umkreis sein bzw. wäre akzeptabel | |
| ⇒ Behindertengerechter Umbau | * Unmittelbare Nähe (10km) | |
| ⇒ Ganzjahresfahrzeug | * Nahbereich (10-30) | |
| ⇒ Saisonfahrzeug | * Weiter als 30km | |
| * Vorwiegend Winter | ⇒ Wie hoch sind die zu erwartenden Unterhaltskosten für ein bis fünf Jahre | |
| * Vorwiegend Sommer | ⇒ Soll das Fahrzeug eine Langzeitinvestition sein? | |
| ⇒ Möchte ich wahlweise Solo/Gespann fahren? | ⇒ Lehrgang für Gespannfahrer | |
| ⇒ Informationen Sammeln | ⇒ Anfängerkurs Gespanne | |



Aufkleber zum aufrakeln neues Logo



Anstecker

Anstecknadeln altes Logo
€4,00

Aufnäher BVDM/IGG altes
Logo 65 x 75 mm: € 2,50

Aufkleber auf PVC Folie ge-
plottet und geschnitten zum
aufrakeln € 4,00



ET ZWEIRAD MUSEUM

Sicherheitstraining & Gespann Kurse

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

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

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

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

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

www.winkelmesser-frankfurt.de



Die T-Shirts sind voraussichtlich ab
Ende Mai 2019 erhältlich

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



Die IGG auf Facebook
www.facebook.com/igggespannfahrer

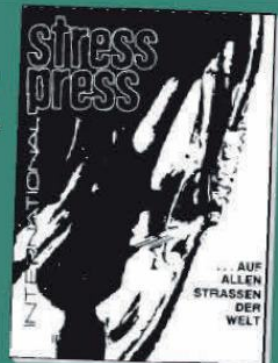


“Kennst du stress press?”

Das Motorradheft der Basis. Seit 1976.
Nicht kommerziell. Einmalig. Jeder kann mitschreiben.
Erscheint vier Mal im Jahr (meistens), Sommer- und Wintertreffen, StressNetz, uvm.

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

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



www.stresspress.de