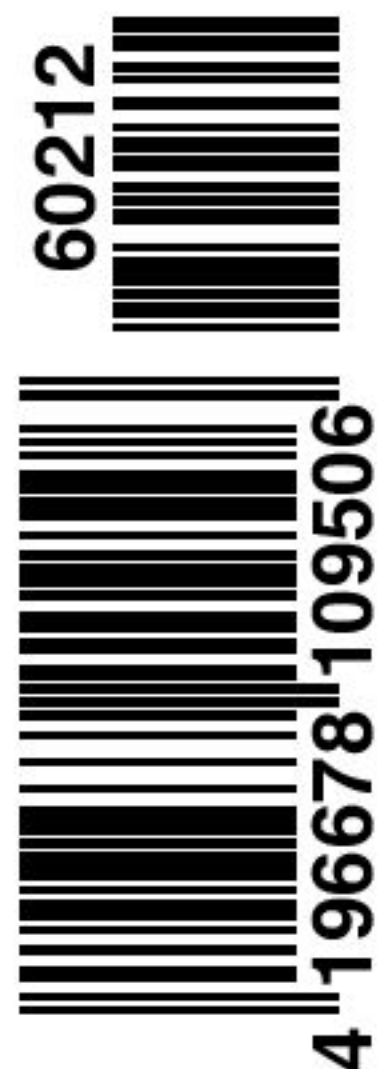


MOTORRAD
GESPANNE

MOTORRAD

GESPANNE



ABSCHIED Letzter Ural-Boxer



DJ X'TREM
BMW F900 GS

REISE
Ireland



EIGENBAU
Alfa-Romeo-
Gespann



QJ MOTOR SFT 900

Unschlagbar? 95 PS · 16.000 €



VINTAGE
Brough
Superior

WIR BAUEN DEIN individuelles Gespann!

Fantasievoll,
hochwertig,
einmalig!

HIER
BIST DU
RICHTIG!



Sonderwünsche • Einzelanfertigung • Exoten

VERTRAGSHÄNDLER FÜR:



ROYAL ENFIELD



SWM
MOTORCYCLES



A Real Classic

Wir freuen uns auf Deine Kontaktaufnahme!

Raiffeisenstraße 24 • 85276 Pfaffenhofen
Tel. 08441 2799508 • iwan@iwan-bikes.de

www.iwan-bikes.de

IWAN-BIKES GMBH
DIE VERBINDUNG VON TECHNIK & EMOTION

Aura-Farmer



Endlich gab es mal wieder ein paar Schneeflöckchen. Ich weiß, bei euch im Erzgebirge, Sauerland, Allgäu oder Schwarzwald gehört das zum Winter dazu. Aber bei uns im platten Westfalen sind die Winter in aller Regel grau und nass. Da freut man sich über die Abwechslung und springt direkt aufs Gespann, sobald der weiße Flaum den Boden bedeckt.

Klar, meine Nachbarn halten mich für ziemlich bescheuert. Schließlich sehen sie mich momentan dann das Dreirad satteln, wenn sie selber tippelnd zur U-Bahn schlittern, ihr Auto freikratzen oder mit Sommerreifen in der Garagen-Auffahrt hängen bleiben. Auf der anderen Seite gibt Gespannfahren im Schnee reichlich Coolness-Punkte – oder „Aura“, wie ich von der lokalen Teenager-Crew erfahren durfte. Mit meinem Schneedrift vor den Augen der Tertia bin ich jedenfalls offizieller „Aura-Farmer“. So kann man also auch um Nachwuchs kämpfen, mit Exzentrismus und Spektakel.

Noch ein Argument fürs Gespann hätte ich in der Winterzeit: Die Verlängerung der Motorradsaison um mehrere Monate sollte doch überzeugen, oder? Obendrein gibt's dann noch Schnee-Meetings wie das Elefantentreffen (S. 15) oder Schloss Augustusburg (S. 18), die wir beide in diesem Winter für euch besucht haben. Und wer sein geliebtes Gespann partout nicht versalzen will, der kann die kalten Tage ja auch zum Reparieren, Warten und Verfeinern nutzen, im Beiwagen ein Nickerchen machen oder seine nächste Marokko-Tour (S. 19) planen.

Aber unabhängig vom Winter – zumal es bei Erscheinen dieser MG ja auch schon frühlingshaft sein könnte – freuen wir uns über die vielen Motorräder in dieser Ausgabe. Allen voran das üppige Seriengespann von QJ Motor (S.8): 95 PS, hochwertige Komponenten etwa von Brembo, Marzocchi, KYB, Regina oder Pirelli und neutrales Fahrverhalten für kolportierte 16.000 Euro.

Puh, da könnte so mancher Reisefuchs schwach werden. Allerdings stellt sich bei chinesischen Fahrzeugen naturgemäß die Frage, ob Ersatzteilversorgung und Co. in der Praxis funktionieren. Doch QJ ist ein großer Player, Importeur KSR arbeitet nach unseren Erfahrungen sehr sauber und die Vertriebspartner hierzulande sind echte Gespannprofis – das macht dann schon große Hoffnung.

Diese Neuvorstellung ist umso dramatischer, da wir in dieser Ausgabe von einer Legende Abschied nehmen. Zwar schließen die amerikanischen Ural-Eigner ein Comeback nicht völlig aus, doch aktuell sieht es für die Boxer aus Kasachstan sehr übel aus. Grund genug, das klassische Gespann schlechthin noch einmal richtig zu feiern (S. 58). Das ist auch für mich ein wehmütiger Moment, habe ich mir meine Gespann-Sporen schließlich einst auf einer Ural verdient und jede neue Version, jedes kleine Update mit Spannung erwartet.

Wer es mit noch älterem Alteisen hält, den können wir hoffentlich mit der spektakulären Brough Superior (S. 62) oder der erstaunlich weit entwickelten Motosacoche (S. 66) glücklich machen. Diese beiden Oldtimergeschichten zeigen eindrucksvoll, wie wichtig Gespanne einst waren – die Brough wurde sogar speziell als Zugmaschine erdacht.

Eine Bitte hätten wir noch: Wir machen die MOTORRAD-GESPANNE für euch und sind auf euren Input angewiesen. Schreibt uns also gerne, welche Gespannthemen euch aktuell beschäftigen. Dass wir nicht jeden Wunsch erfüllen können, ist klar. Aber der Austausch mit euch macht die MG besser – und uns richtig viel Freude.

A stylized handwritten signature in black ink.

Euer Till
ferges@syburger.de

IMPULS-GEBER

- 8** QJ Motor SFT 900
Ein komplettes Gespann mit 900 Kubik und 95 PS für nur 16.000 Euro – Mogelpackung oder Killer-Angebot? Eine erste Antwort gibt die Probefahrt mit dem QJ Motor SFT 900.



20



24



30



TEST & VORSTELLUNG

- 20** Dampf pur: Stern-Ducati Diavel 1260 S
Was für eine Dampfmaschine: Die Ducati Diavel zerrt mit ihrem V2 gewaltig an der Kette. Stern stellte mittlerweile das zweite Exemplar mit dem 1260er-Twin auf drei Räder.
- 24** Eigenbau: Alfa-Romeo-Gespann
Auf dem großen Euro-Gespann-Treffen in Luxemburg entdecken wir unter vielen Gespannen ein ganz besonderes Fahrzeug: Ein Unikum auf Alfa-Basis.
- 26** Familienprojekt: Kawasaki Z 1300
Was für ein Brummer: Ein Z1300-Gespann verbindet Sechszylinder-Power mit außergewöhnlicher Präsenz. Dieser Eigenbau zeigt, warum sich das schwere Kawasaki-Flaggschiff früh als ideale Zugmaschine anbot. Heute ist dieses besondere Gespann nicht nur Technikgeschichte, sondern auch Familienprojekt.
- 30** Rätselmobil: BMW R 100 GS Dakar
Ein R100-GS-Gespann mit angeblicher Paris-Dakar-Historie gibt Rätsel auf. Sein Besitzer glaubt an die große Wüstenvergangenheit, auch wenn sich dafür bislang keine harten Beweise finden lassen.
- 34** DJ X'Trem-BMW F 900 GS
In der Welt des französischen Beiwagenbaus gibt es noch eine Handvoll Hersteller. Hechard, Choda und DJ gehören zu den „Dinosauriern“. Der rustikale Beiwagen X'Trem von DJ aus Savoyen eignet sich für mittelgroße Enduros. Und wie fährt so ein Gespann im Gelände?

SZENE

- 18** 53. Wintertreffen Schloss Augustusburg
Das Wintertreffen auf Schloss Augustusburg bot genau die äußeren Rahmenbedingungen, die sich die Hartgesottensten auf dem Gespann wünschen: Neuschnee und Minusgrade.

SERVICE

- 19** **Buchtipp: Morocco Overland**
Lust auf ein richtig großes Abenteuer? Unser Buch-
tipp ist der perfekte Ratgeber für die Marokko-Tour.

GESPANN-WELT

- 14** **Nachrichten**
Elefantentreffen, Lasten-Chopper von Schmid,
Watsonian für Triumph Rocket 3, Inder-Boot bei Iwan
Bikes, Euro-Boote von Ott wieder da, Rückblick: vor
25 Jahren, Skijöring

- 58** **Ausgeboxt: Die letzte klassische Ural**
Seit letztem Jahr sind die klassischen Ural-Gespanne
Geschichte. Gleich mehrere Faktoren bedingten,
dass die US-amerikanische Geschäftsleitung die
Produktion nach über acht Jahrzehnten einstellte.

REISE

- 48** **Grüner wird's nicht: Irland**
Wolfgang entführt seine Liebste bereits zum dritten
Mal mit dem Gespann auf die grüne Insel. Bereut
haben sie es auch diesmal nicht.

- 52** **Mini-Italien: San Marino**
Im letzten Herbst schraffieren Christine und Gerhard
mit einem Besuch im Zwergstaat San Marino einen
der letzten weißen Flecken auf ihrer Motorradreise-
Landkarte aus.

DAMALS

- 62** **Brough Superior Austin Straight Four**
Als Gespannmaschine und Kleinwagen-Ersatz
geplant, brachte diese Brough Superior Austin
Straight Four zunächst einen Auktionsrekord – und
dann ihren Restaurator an seine Grenzen.

- 66** **Motosacoche**
Vom Taschenmotor bis zum vollwertigen Gespann:
Die Firma Motosacoche lieferte in der Motorrad-
Urzeit echte Leckerbissen der Entwicklung. Diese
850er feiert 2026 ihren 90. Geburtstag.



66

SPORT

- 70** **Portrait: Peter Römer**
Wettbewerbe mit zwei und drei Rädern sollten von
Jugend an das Leben von Peter Römer prägen. Auch
wenn ihm die damit verbundenen Abenteuer
wichtiger waren als Siege und Titel.

- 72** **Gespann-Trial**
Nachdem das letztjährige Gespann-Trial im schwedi-
schen Karlshamn gut angenommen wurde, ließ das
Ehepaar Bauss im Juni die zweite Auflage folgen.

- 73** **Portrait: Patrick Werkstetter**
Patrick Werkstetters Karriere läuft wie mit 10W40
geschmiert – MOTORRAD-GESPANNE stellt den
jungen WM-Piloten vor.

STANDARDS

- 3 Vorweg
- 6 Leserpost
- 37 Gespannfahrer-Shop
- 41 Gespannfahrer-Markt
- 47 Termine und Stammtische
- 74 Vorschau / Impressum



48

Reifenbindung I

Im Heft Januar/ Februar 2026 habe ich den Beitrag zur Reifenbindung gelesen. Meine BMW R1100RT von 1999 habe ich letztes Jahr zum Gespann umbauen lassen. Ein Gutachten zum Umbau wurde angefertigt. Originale KFZ-Daten lt. Fahrzeugschein waren Vorderrad 120/70 ZR 17, Hinterrad 160/60 ZR 18 und Zeile 22 im KFZ-Schein „Masse nach G bis 275 kg. Reifenfabrikatsbindung gem. Betriebserlaubnis zu beachten“. Nach Umbau laut Gutachten: 15.1 (Achse 1) kein Eintrag für das vordere Rad. 15.2 (Achse 2) 155/80 R15 82 S für das Hinterrad. Beiwagenrad 175/55 R15 77T hätte meiner Ansicht in Zeile 15.3 eingetragen werden müssen. Zeile 22 lt. Gutachten – die Beschreibung der Umbauten. Keine Angaben zur Reifenfabrikatsbindung. Nun der Gang zur Zulassungsstelle: Einträge im KFZ-Schein: 15.1. (Achse 1) 155/80 R15 82 S. Nach Aussage der Mitarbeiterin beim Landratsamt ist das Gutachten fehlerhaft. Begründung: Es wird im Gutachten die Löschung des Eintrags „Reifenfabrikatsbindung gem. Betriebserlaubnis zu beachten“ nicht vermerkt. Der Leiter der Zulassungsstelle hat deshalb verfügt, dass dieser Eintrag von Amts wegen gelöscht wird. Stand heute habe ich keine Festlegung für die Reifengröße beim Vorderrad. Für Hinterrad und Beiwagenrad sind nur die Reifengrößen, nicht aber der Reifenhersteller vorgeschrieben. Und jetzt freue ich mich schon mal auf den nächsten TÜV-Termin.

Erich



Fehlerteufel

Mir ist aufgefallen, dass mit dem Leergewicht in MG 210 irgendwas nicht stimmen kann. So wiegt die Gold Wing 1800 mit GT-Twin 373 kg und der BMW Renner (Max & Moritz) 365 kg? Das wird wohl das Leergewicht von der 1800er Solo sein, oder? Denke auch, dass die BMW mehr als 140 km/h läuft. Zwar sind 60 PS nicht die Welt, aber das Gespann hat ja wirklich nur das Allerwichtigste verbaut. Aber ich denke, das ist auch völlig egal bei so einem Teil. Der Spaßfaktor ist bestimmt absolut top

Mike

Red.: Ja, die 373 Kilo sind tatsächlich die Gewichtsangabe des Solomotorrads, sorry. Es müssten laut unserem Archiv 569 Kilo für eine Sechszylinder-Goldwing mit GT-Twin sein. Die Daten der BMW haben wir vom Besitzer so erhalten.

Reifenbindung II

Ich habe gerade den Leserbrief von Raphael gelesen. Das gleiche Problem hatte ich damals auch. Von Conti habe ich damals eine Freigabe bekommen, um 135er Reifen auf eine Drei-Zoll-Zoll Felge aufzuziehen. Der Prüfer hat mir damals die Reifengröße ohne Herstellernamen und ohne Auflagen in die Papiere eingetragen. Das ist aber schon 15 Jahre her und heute eventuell nicht mehr so einfach. Einen kompetenten Prüfer muss man auch erstmal finden.

Torsten

MOTORRAD NEWS

Vorschau

MOTORRAD NEWS #3

ab sofort am Kiosk

Gespann: QJ Motor SFT 900

Motorräder: Kawasaki Z 900 RS SE, Triumph Speed Twin 1200 RS, Yamaha XSR 900, Honda CB 650 R, BMW R12, Suzuki GSX 550, Harley-Davidson 48, Honda CL 450 Scrambler, Laverda 750 S, Suzuki Bandit 1200, Yamaha RD 350 YPVS & SR 500

Reisen: Toskana, Luxemburg, Kärnten

Service: Frauen-Bekleidung, Tankrucksäcke

MOTORRAD NEWS #4

ab 5. März 2026 erhältlich

Motorräder:

Ducati Monster, Triumph Trident 800, Harley-Davidson 2026er Modelle, Suzuki DR-Z4 SM, KTM 390 SMC R

Special: Einstieg Rennstrecke, 125 Jahre Royal Enfield

Reisen: Kanada, Nordgriechenland

Service: Brustprotektoren, Turbo-Reiniger

Feedback

NEU!

Syburger Verlag GmbH
MOTORRAD-GESPANNE-Redaktion
Hertinger Str. 60 · 59423 Unna
ferges@syburger.de

Datenschutzerklärung:
<https://ds-syb.vfmz.de>



Abo Dienstleister

Nachsende-Anträge bei der Post gelten **NICHT für Zeitschriften!**

Unser Abo-Dienstleister für Abo-Bestellungen, Adressänderungen und auch für Geschenkabos:

E-Mail: gespanne@vuservice.de

Telefon: 06123 9238-283

Postanschrift:

ABO-Service
MOTORRAD-GESPANNE,
65341 Eltville



Duo Drive

Zuerst wünsche ich dem ganzen Gespanne-Team ein gutes neues Jahr. Die Berichte in den letzten Ausgaben sind einfach klasse, auch mehrere schöne Darstellungen ohne BMW. Ich habe mir zu Weihnachten das tolle und informative Buch „DuoDrive“ von Manfred Beck zugelegt. Es spiegelt sein komplettes Lebenswerk wider und ist auch für jemanden wie mich sehr lesenswert, obwohl ich keinen angetriebenen Seitenwagen fahre. *Mike*

Red.: Das können wir nur bestätigen. Wir haben das Buch zum Jahreswechsel nochmal durchgeschmökert – und es bietet sehr viel mehr als nur reine Technik, ist randvoll mit Herzblut und absolut lesenswert. Wir haben es auch deshalb in unseren Gespanne-Shop aufgenommen: shop.tourenfahrer.de



Centauro mit Jewell

Mir ist im letzten Mai ein Gespann ‚zugelaufen‘. Neben dem von euch bereits abgelichteten Falcone-Gespann mein Zweites. Dieses Gespann ‚Centauro mit Jewell‘ wurde von euch im Heft 39 vom Mai/Juni 97 getestet. Leider war der gegenwärtige Zustand des Gefährts aber schrottig. Momentan ist es bei Walter, um eine neue Vorderradschwinge zu bekommen. Auch gibt es erhebliche Schwierigkeiten bei der TÜV-Abnahme. Ich versuche über den Werdegang des Fahrzeugs etwas herauszufinden. An sich hatte das Fahrzeug nur zwei Besitzer. Der zweite Besitzer hatte auch einen Unfall. Beide versichern mir, nichts am Fahrzeug verändert zu haben. Und doch sind erhebliche Umbauten/Reparaturen durchgeführt worden. *Ernst*

Red.: Wenn jemand mehr über das gesuchte Gespann weiß, meldet euch gerne bei uns – wir leiten die Post weiter.

Motorradgespanne für Individualisten

Mobec - HeMoS

Mobec-HeMoS GmbH
 Öllinger Straße 6
 D-89542 Herbrechtingen-Bissingen
 Tel. +49 (0) 73 24 704 86 18

Die BESTE Adresse für GESPANNTHEILE.

• Qualität • Innovation • Know-how • Service

• Antrieb • Bremsen • Elektrik • Fahrgestell • Ersatz- und Alternativteile für alle EML-Gespanne
 • YSS Federbeine für alle Gespanne • Bilstein Federbeine für alle Gespanne
 • Technikteile für die meisten Gespanne • Zubehör und vieles mehr...

Etwas nicht gefunden: info@mobec-hemos.de

**+++ Safe The Date +++
 Hoffest 13. & 14. Juni 2026**

+++ Motorradteile-SHOP +++ www.motomike.eu/mobec-hemos +++ über 90.000 Artikel +++

Einfache Teilesuche über Dein Motorradmodell +++ Dein zuverlässiger und professioneller Partner, wenn es um DEIN Motorrad geht!

IMPULS- GEBER

ALWAYS FORWARD

Ein komplettes Gespann mit 900 Kubik
und 95 PS für nur 16.000 Euro –
Mogelpackung oder seriöse Offerte?
Eine erste Antwort gibt unsere
Probefahrt mit dem von KSR
importierten QJ Motor SFT 900.





Ohne die aufstrebende chinesische Motorrad-Industrie wäre das Gespann von der Stange mit dem aktuellen Produktions-Ende der Ural-Boxer Geschichte. Als letzter westlicher Hersteller hatte sich Harley-Davidson schon 2011 aus dem Beiwagen-Business verabschiedet. Doch bereits zum Euro-Gespann-Treffen jenen Jahres trat der niederländische Importeur Motorwerk mit dem Jialing JH 600 B auf den Plan – produziert bei Shineray in China.

Damals mochte man mutmaßen, dass es sich um eine Eintagsfliege handelt. Doch kaum hatte Euro 4 das Ende für den Eintopf mit BMW-F650-Anmutung besiegelt, präsentierte das französische Handelshaus Sima 2017 mit dem Mash Family Side eine weitere Beiwagen-Kombination als Konfektionsware. Allerdings war das Leistungsangebot des 400er-Singles recht bescheiden, was sich mit den Nachfolge-Modellen Side Force (seit fünf Jahren recht erfolgreich im Redaktions-Dauer-test) und Black Side nicht wesentlich ändern sollte. Für 2024 legte Mash mit dem Shineray-Twin B-Side 500 (baugleich SWM Urban 525) nach. Doch Liebhaber flotter Gangart konnten auch dessen 54 PS nicht vom Hocker reißen. Mehr Power bieten seit 2020 die Reihen-Zweizylinder von Changjiang – mit zunächst 650 Kubik und mittlerweile stolzen 74 PS aus 700 Kubik.

Doch die Hersteller im Reich der Mitte klettern auf der Hubraum- und PS-Leiter weiter nach oben. So brachte Changjiang 2023 einen 800er-V-Twin (s. Kasten), der allerdings nicht den Weg in unsere Regionen fand. Und QJ Motor weckte das Interesse der Gespannbranche mit dem 2024 auf der Mailänder EICMA vorgestellten SFT 900. Schließlich ist eine zeitgemäß gestylte Touren-Enduro mit 95 PS ein anderes Kaliber als ein mehr oder weniger betulich auf der Retro-Schiene fahrendes Gespann. Im Juli 2024 hatte KSR den QJ-Import von Hans Leeb übernommen.

Erwartungsgemäß bekundeten namhafte Anbieter ihr Interesse. Congenia-Chef Hari Schwaighofer – szenebekannt als langjähriger Ural-Distributor für Deutschland und Österreich – konnte KSR davon überzeugen, das SFT mit ins Programm zu nehmen. Allerdings mit dem Vermerk, es nicht über das Händlernetz für die Solos, sondern über Gespann-Fachbetriebe zu vermarkten. Von den einschlägigen deutschen Händlern

VORSTELLUNG QJ Motor SFT 900

Einstellbar: Die vier Boots-Anschlüsse ermöglichen spannungsfreie Verschraubung.



sind Ef-tech, Iwan Bikes sowie Vahrenkamp Feuer und Flamme. Kein Wunder, denn mit 16.000 Euro Einstandspreis kann man Kunden gewinnen, welche für die bisherigen Gespann-Angebote aus dem Reich der Mitte nur ein müdes Lächeln übrig haben.

Das Kürzel SFT steht bei QJ für die Gespann-Modellreihe. Diese umfasst neben dem 900er weitere Dreier mit 300, 400 und 550 Kubik Hubraum (s. Kasten). Dass auf den Verkleidungsflanken unseres Pro-

banden irrtümlich die Typenbezeichnung SRT prangt, ist erstens ein Indiz für die enge Verwandtschaft der Zugmaschine zur größten Solo-Enduro der Marke. Und zweitens darauf zurückzuführen, dass es sich bei unserem Tester anscheinend um ein Vorserienmodell handelt. Die in China erfolgende Homologation dürfte erst nach Drucklegung dieser Ausgabe verfügbar sein. Daher fehlen uns noch einige technische Angaben.

Von der Solo-900er unterscheidet sich das SFT zunächst durch andere Gabelbrücken für die 43er USD-Gabel. Damit wird der Nachlauf von 110 auf etwa 55 mm reduziert. Weiterhin ersetzt QJ den unteren Teil des Stahlrohrchassis durch ein ebenfalls verschraubtes Pendant, das den Anschluss des Beiwagens ermöglicht. Für die Aufnahme der beiden unteren Träger des Boots-Chassis kommen Uniball-Gelenke zum Einsatz, die oberen Streben

QJ-Quartett



Mit dem Kürzel SFT bietet QJ gleich drei weitere Gespanne an. Als kleinste Kombi wird das 265 kg schwere SFT 300 von einem flüssiggekühlten V-Twin mit Ohc-Vierventiltechnik sowie 31 PS bei 9000/min und 26 Nm bei 7000/min angetrieben. Zum Fahrwerk gehören USD-Gabel, Stereo-Federung im Heck, rundum Einzel-Scheibenbremsen und Gussräder mit der motorradseitigen Bereifung 120/80-16 / 150/80-15. Das SFT 400 tritt ebenfalls mit einem V-Twin an, aber mit je zwei oberliegenden Nockenwellen. Die Leistungsdaten sind mit 32,5 PS bei 8000/min und 35 Nm bei 5000/min angegeben. Fahrwerkseitig unterscheidet

es sich vom 300er durch andere 16-Zoll-Räder vorne und hinten. Dagegen sorgt im 308 Kilo schweren SFT 600 ein Reihentwin mit 554 Kubik Hubraum und Dohc-Vierventiltechnik für Vortrieb. Der Quadrathuber soll 56 PS bei 8250/min und 54 Nm bei 5500/min leisten. Mit anders gestylten 16-Zoll-Rädern, klassischer Telegabel und Zentralfederbein im Heck hebt sich die Zugmaschine von den kleineren Schwestern ab. Lediglich beim Beiwagen scheint QJ Motor konsequent die Vorzüge des Baukastensystems zu nutzen.



Neuer Maßstab im Seriengespannbau:
Inline-Twin mit 904 cm³ und 95 PS.

Leichter lenken: Andere Gabelbrücken für die 43er-USD zur Nachlauf-Reduzierung.



sind in der Länge stufenlos verstellbar. Dadurch lassen sich Motorrad und Boot spannungsfrei zueinander positionieren. Was im Fall unseres Probanden derart gut gelungen ist, dass auf einen Len-

nen zu den spektakulären Rückwärtsrennen mit den niederländischen DAF-Autos, sollte aber nicht zur Nachahmung animieren.

Bleibt zu erwähnen, dass QJ für die SRT/SFT auf Komponenten etablierter Hersteller zurückgreift. So stammen die Bremsen von Brembo, die nicht einstellbare Gabel von Marzocchi, das voll justierbare Federbein von KYB und die Antriebskette von Regina. Mit Scorpion Rally STR von

Pirelli ist das Gespann zudem zünftig bereift. Überdies taugt das Reserverad als Ersatz für Hinter- und Seitenrad, was bei anderen China-Gespannen nicht selbstverständlich ist.

Auch der Beiwagen bietet einige Ausstattung. Dazu gehören der per Zündschlüssel abschließbare, durch Vorklappen der Sitzlehne zugängliche Gepäckraum ebenso wie die Gepäckbrücken vorne, über dem Kotflügel und auf dem Heck. Die auch bei den kleineren SFT-Gespannen verbaute



Starke Basis: Die Solo-SRT 900 mit eigenständigen Rahmenunterzügen.

kungsdämpfer verzichtet werden kann. Außerdem lässt sich die Maschine nach Lösen der oberen Verschraubungen für Wartungsarbeiten abklappen.

Weiterhin hat QJ einen Rückwärtsgang nachgerüstet, der durch Umlegen eines Hebels am Lenker bei gezogener Kuppelung aktiviert wird. Tatsächlich kann man damit in allen sechs Schaltstufen rückwärts fahren. Das weckt Assoziatio-



Flott um's Eck: Auch in engen Kurven wirkt das SFT handlich.



Austauschbar: Das Bootsrad im Format des Hinterrades wird per Pedal mit verzögert.



Übersichtlich: Großzügig dimensioniertes Display mit den wichtigsten Informationen.



Reduziert: Die Schaltereinheit mit Reverse-Hebel unterscheidet sich vom SRT-Pendant.



Bezahlbar: Attraktives Preis-Leistungsverhältnis für sonnige Aussichten.

Stahlblech-Gondel bietet zwar nicht viel Platz, scheint aber nach der ersten Sitzprobe zumindest für kleinere Mitfahrer recht bequem zu sein. Dank des Trägers über dem Schutzblech und des rechtsseitigen Karosserie-Ausschnitts können auch körperlich etwas gehandicapte Mitfahrer das Boot relativ leicht entern.

Qualitativ gut verarbeitet, wirkt das Gespann absolut nicht wie ein Billigheimer. Wobei der positive Eindruck

weitgehend durch das Fahrerlebnis bestätigt wird. Der Twin mit 270 Grad Hubzapfenversatz tritt bereits bei niedrigen Drehzahlen kräftig an und dreht willig hoch. Dabei wirkt er subjektiv rauer als beispielsweise die aktuellen Reihen-Twins von BMW. Doch ein ernsthaftes Manko stellt das nicht dar. Den Kraftstoffverbrauch konnten wir im Rahmen unserer Probefahrt nicht ermitteln.

Auch das Fahrwerk gibt wenig Anlass zu Kritik. Wie bereits angedeutet, lässt sich das Gespann ohne Kraftanstrengungen um Kurven aller Art zirkeln und läuft auch bei hohem Tempo sauber geradeaus. Mit dem relativ schweren Boot klebt das Seitenrad in Rechtskurven auf dem Asphalt, sofern man Kapriolen nicht provoziert. Zur satten Straßenlage tragen überdies die ordentlich abgestimmten Federelemente bei.

Verbesserungsbedürftig sind jedoch Dosierbarkeit und Wirkung der Pedalbremse, die auch das Bootsrad verzögert. Ebenfalls suboptimal scheint der Spritzschutz für das Hinterrad. Bei Regenfahrten dürfte die Besatzung von heckwärts kräftig eingesaut werden.

Doch angesichts des konkurrenzlosen Preises scheinen diese Kritikpunkte nur Marginalien zu sein. Zweifellos wird das

ChangJiang mit V-Twin

Unter dem traditionsreichen Namen Changjiang vermarkten die Chinesen nicht nur die hier bekannten Reihentwins, sondern seit 2023 auch das CJ 800 B-1 mit einem flüssiggekühlten V-Twin. Der Vierventiler wird mit 55,4 PS bei 6000/min und 65 Nm bei 5000/min angegeben. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Vierganggetriebe mit zusätzlichem Rückwärtsgang sowie einen Zahnriemen zum Hinterrad, das mit 200/40 R 18 fett bereift ist. Vorne läuft das 420 Kilo schwere Gespann auf 140/70 R 17 mit Doppelscheibenbremse. Zur Ausstattung gehören ein TFT-Display mit integriertem Navi in 5,5 Zoll, Keyless-go, LED-Beleuchtung und Reifendruck-Kontrolle. Ein Import nach Deutschland ist nicht zu erwarten.



TECHNIK

QJ Motor SFT 900

MOTORRAD

Motor:

Flüssiggekühlter Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor, Hubraum 904 cm³, Leistung 70 kW (95 PS) bei 9000/min, max. Drehmoment 90 Nm bei 6500/min, Lichtmaschine k.A., Sechsgang-Getriebe vorwärts/rückwärts, O-Ring-Kette, Elektrostarter

Fahrwerk:

Verstärkter Stahlrohrrahmen, vorne USD-Telegabel mit 43-mm-Standrohren, hinten LM-Zweiarmschwinge, Zentralfederbein, Federwege 140/ ca. 120 mm

Bremsen:

Zwei Vierkolben-Festsättel mit 315-mm-Bremsscheiben vorn, Zweikolben-Schwimmersattel mit 245-mm-Bremsscheibe hinten, Handbremse v., Pedal h./S.

Bereifung:

Vorn:..... 110/80 R 19 auf Drahtspeichenrad
Hinten:..... 150/70 R 17 auf Drahtspeichenrad

BEIWAGEN

Karosserie:..... QJ
Fahrwerk:..... Stahl-Rundrohrrahmen, Vierpunktanschluss
Radführung:.....gezogene Schwinge
Bereifung:.. 150/70 R 17 auf Drahtspeichenrad
Federbein:..... QJ
Federweg:..... 40 mm
Scheibenbremse:.... 225 mm, Einkolbensattel
Sitzbreite:..... 41 cm
Fußraumlänge:..... 97 cm
Heckraumvolumen:.....ca. 70 l

GESPANN

Radstand:..... 1595 mm
Spurbreite:..... 1170 mm
Vorlauf:..... 430 mm
Nachlauf VR:ca. 55 mm
Wendekreis rechts (Mitte HR):4,22 m
Wendekreis links (Mitte SR):6,34 m

Leergewicht:ca. 360 kg
Zul. Gesamtgewicht:.....k.A.
Tankinhalt:24 l
Höchstgeschwindigkeit:ca. 165 km/h

Preise:.....Komplettgespann ab 16.000 Euro

Importeur: KSR,
Im Wirtschaftspark 15, A-3494 Gedersdorf,
Tel.: +43 2735 73700, ksr-group.com



SFT 900 mit seinem weitgehend stimmigen Konzept neue Akzente setzen und damit Gespann-Liebhaber ansprechen, die eine Kombination oberhalb des Changjiang-Niveaus suchen, aber nicht in individuell gefertigte Hightech-Dreier investieren wollen. So gesehen macht QJ Motor mit der SFT 900 ein Angebot, das man kaum ablehnen kann.

Axel Koenigsbeck

MG



Kleinformatig: Zugang zum ausgekleideten Heckabteil über die Sitzlehne.



Nur für Schönwetterfahrten: Völlig mangelhafte Abdeckung des Hinterrades.



Doppelt kompatibel: Das Reserverad passt ins Heck und an den Beiwagen.

MOTORRAD
GESPANNE

Hilfsrahmen für Triumph Rocket 3

DAMPF-DRILLING

Seit der Vorstellung 2005 war die Rocket 3 ein populäres Zugmotorrad für Watsonian-Squire-Kunden. Jetzt hat der englische Hersteller einen Hilfsrahmen mit Anschlüssen für Rocket-Modelle ab 2020 entwickelt. Um das enorme Drehmoment zu bändigen, hat man in Blockley einen speziellen Unterzugrahmen konstruiert, der die unteren Verbindungsarme zur Maschine mit den verschiedenen Beiwagentypen des Herstellers verbinden kann. Außerdem kann der gewünschte Vorlauf präzise eingestellt werden. Der Hilfsrahmen ist pulverbeschichtet und wird mit speziell angefertigten Klemmen verschraubt. Der VK-Preis beträgt in England 2250 Pfund Sterling einschließlich MWSt.. Die abgebildete Rocket 3 zeigt den Watsonian GP 700 in Stealth-Konfiguration mit Bobber Kotflügel, schmaler, getönter Scheibe und schwarzem Trim.

www.watsonian-squire.com

pl



Gespanntechnik Schmid

CUSTOM-EISEN



Karl Schmid ist bekannt für seine maßgeschneiderten Lösungen aus Stahl und Alu. Der Mickhausener hat uns nun sein neuestes Unikat gezeigt: Schmid verpasste diesem Starrahmen-Chopper mit SJP-Langgabel und Harley-Davidson-Evo-Motor einen spektakulären Lastenbeiwagen auf Basis eines Jupiter-Seitenwagenrahmens. Das Ganze realisierte der Bayer mittels Hilfsrahmen und Vierpunkt-Anschluss, am Beiwagen dreht sich ein 145/65R15. Die Beiwagenbremse wird über den Fußbremshebel betätigt, ein Lenkungsdämpfer beruhigt die Fuhre. Dank Wahlweise-Eintrag lässt sich das Motorrad nach dem Rückbau auch solo fahren.

www.gespanntechnik.schmid.de



QUER GEHT MEHR

Eines der letzten Natureis-Ovale befindet sich im oberbayerischen Steingaden. Und der Stadionsprecher traf es im Januar auf den Punkt: „Das gab's schon lange nicht mehr: zwei Jahre hintereinander ein Winterspektakel für Motorräder auf unserer Eisbahn.“ Der tagelange Arbeitsaufwand der Mitglieder des MSC Steingaden hat sich gelohnt: Eine wahre Völkerwanderung machte sich auf ins 322 Meter lange Pfaffenwinkel-Eisspeedway-Oval. Und auch des Fahrerfeld erreichte mit 104 Teilnehmern einen Höchststand. Zwei der sechs Rennklassen beim Skijöring gehörten der Seitenwagen-Klasse ohne Hubraumbeschränkung. Die meist selbst-entworfenen und -gebauten Gespanne lagen voll im Interesse



Skijöring in Steingaden



der Zuschauer. So erhielt Jochen Martin samt Team auf seinem Yamaha-Gespann Szenenapplaus, ist er selbst doch Rollstuhlfahrer und hat sich das Gefährt speziell für seine Verhältnisse umgebaut.

Alle Fahrzeuge sind mit handelsüblichen Reifen bestückt, also gänzlich ohne Spikes. Darum gilt: Der Fahrer kümmert sich um die Traktion, der Skifahrer um den Driftwinkel. Was sich einfach anhört, war in der Ausführung deutlich schwieriger. Und die paar Dreher waren bestimmt nur für die Zuschauer gedacht...

www.msc-steingaden.de

Harry



68. Elefantentreffen

HART, ABER UNVERGESSLICH

» **Nein, diesmal fehlte** der Winter nicht! Der Schnee aus der Sprühdose konnte zu Hause bleiben und das Elefantentreffen fand mit Lagerfeuer samt Fusel endlich wieder im weißen Bayerischen Wald statt. Es war das insgesamt 68. Elefantentreffen seit 1956 – und 36 davon stiegen mittlerweile im „Hexenkessel von Solla“ in der niederbayerischen Gemeinde Thurmansbang. Gleich vorweg: Das Schönste nach dem Wetter war die Anwesenheit einer Zündapp KS 601, im Volksmund als „grüner Elefant“ bekannt und 1956 Namensgeber der Veranstaltung. Doch auch sonst war ausreichend Augenschmaus geboten: 3170 Teilnehmer mit Selbst- und Umgebaute aus ganz Europa waren die Zutaten einer gelungenen Winterparty. Die weiteste Anreise hatte ein Unerschrockener von der portugiesischen

Algarve mit satten 3100 Kilometern.

Im Schnee blieb keine Zeit für Animation: So früh wie nötig raus an die frische Luft, Feuer machen, Holz vorbereiten und die richtigen Mischungen in den Kochtöpfen anrichten. Zwischendurch wollen Bekanntschaften gepflegt und die wirklich wichtigen Fragen geklärt werden: Wie viel Kleidung übereinander brauche ich bis zur Unbeweglichkeit? Wie viel kann ich zusammenschütten, bis es ungenießbar ist? Wie schmeckt ein aufgetautes Bier? Die Fragen der Welt am Lagerfeuer werden mit den abenteuerlichsten Schraubergeschichten und den coolsten Touren garniert – spätestens bei Einbruch der Dämmerung. Ganz klar: Das Elefantentreffen ist sicher nicht für jeden

geeignet. Doch wer dort war, sagt: hart, aber unvergesslich. Der nächste Versuch steigt vom 31. Januar bis 3. Februar 2027.

www.bvdm.de

Harry

Iwan Bikes

INDER BEI IWAN

» **Seit langen Jahren** sind die klassischen Blech-Beiwagen von Inder scenebekannt. Nun lässt Iwan-Bikes die handgemachten Gondeln nach seinen Vorgaben in Indien fertigen und bietet sie mit verstärktem Chassis oder für andere Fahrwerke (Tripteq etc.) an. Mit 1,90 m Länge und 44 cm Breite taugen die Seitenwagen für Zugmaschinen der unteren Leistungsklassen. Der hier an der Royal Enfield Goan Classic 350 gezeigte Inder Rocket kostet inklusive Sitz, Persenning und LED-Rücklicht ab 2300 Euro oder komplett mit Inder-Chassis inklusive Hinterrad und Heckfender der Goan ab 4350 Euro.

www.iwan-bikes.de



Zündapp-Museum wieder geöffnet

ELEFANTENZIRKUS

Die KS 601 von Zündapp, in den Jahren 1950 bis 1957 in Nürnberg produziert, wurde aufgrund der für sie typischen Lackierung als „Grüner Elefant“ bekannt. Nun kann das Ur-Gespann der Elefantentreffen wieder im Zündapp-Museum in



Sigmaringen besichtigt werden. Durch den Umzug an einen neuen Standort unterhalb des bekannten Schlosses war die Besichtigung Europas größter Zündapp-Sammlung längere Zeit nicht möglich. Doch nun stehen die über 130 Fahrzeuge von 1917 bis 1984 im Dachgeschoss des historischen Marstall wieder für Besucher bereit. Klarer Blickfang, wie

könnte es anders sein, ein Exemplar der KS mit ihrem charakteristischen Boxer-Motor. Eine ihrer Vorgängerinnen, die KS 600 in der Militärversion, oder ein Bella-Roller zählen zu den weiteren „Dreirädern“ in der Ausstellung mit Motorrädern aus der Vor- und Nachkriegszeit sowie vielen Mofas, Mopeds und Kleinkrafträdern.

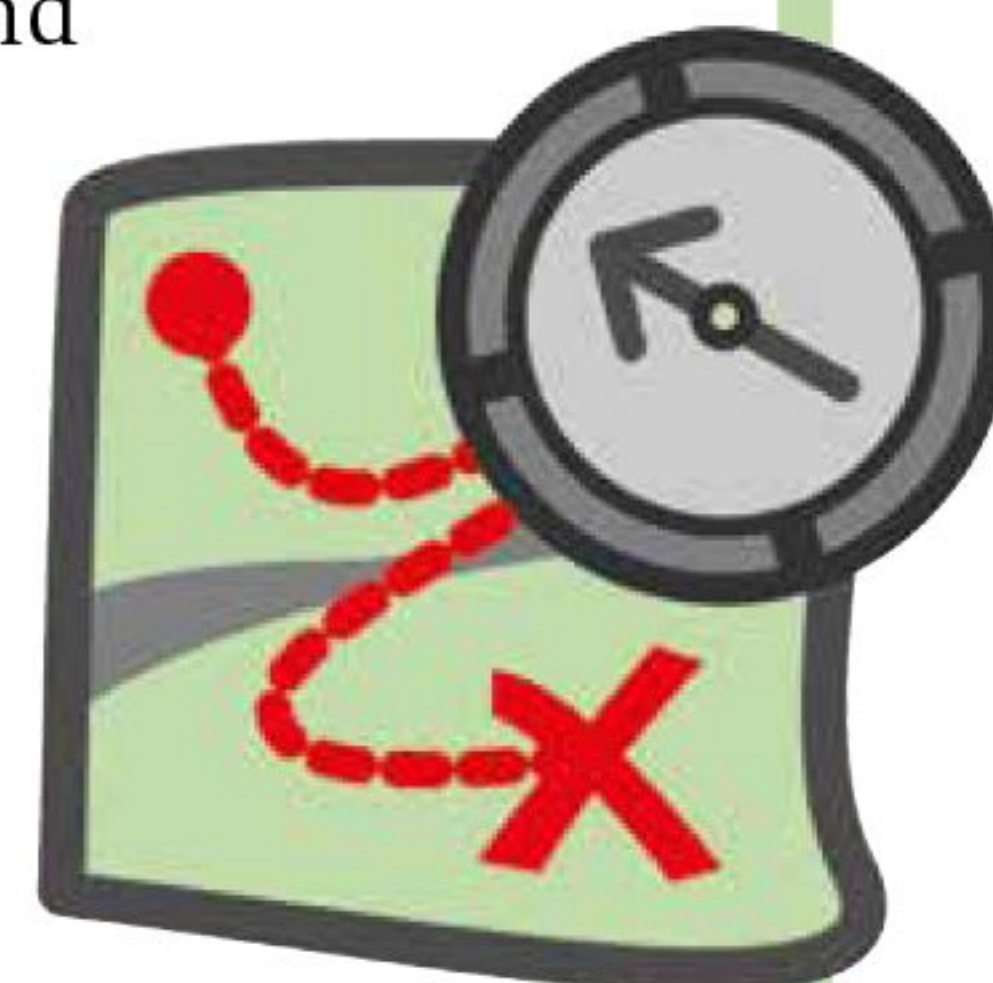
www.zuendappmuseum.de

Jochen Bangert

Ziele für Pfadfinder

SAMMEL-SCHNELLE

Mit drei Wertungsgruppen geht die Pfadfindertrophäe in die neue Saison: »Schiffbare Kanäle, Kanalbrücken und Schiffstunnel«, »Stadttore, deren Durchfahrt für den motorisierten Straßenverkehr gestattet ist«, »Orte, in deren Namen ein Vogel oder eine Vogelart enthalten sind« lauten die diesjährigen Kategorien. Wer im laufenden Jahr die meisten per Foto belegbaren Ortsbesuche einsammelt, hat die Nase vorn. Pro Wertung sind 20 Euro Nenngeld fällig, Erstlingen erleichtert kostenlose Teilnahme den Einstieg. Alle Infos zur Teilnahme unter www.pfadfindertrophae.de



Euro-Boot wieder da

NEUAUFLAGE

Nachdem der verstorbene Mike Ott 18 Jahre lang die Filiale des Gespannherstellers Gunnar Carell leitete, machte er sich 2001 selbstständig und stellte den Euro-Beiwagen vor: einen einfachen 1,5-Sitzer von guter Qualität zum günstigen Preis. Weitere Varianten folgten und die Euro-Beiwagen entwickelten sich zu den meistverkauften Booten in Deutschland. Nach Mike Otts Tod 2023 übernahm Jochen Brett (ef-tech) die Bootsformen. Doch Volkmar Prietz von Motek war brennend an den Beiwagen interessiert und sicherte sich Anfang des Jahres die Formen. Die Bootskörper werden nach wie vor in Tschechien

gefertigt, während die Fahrwerke nun bei Motek entstehen. Räder, Scheiben, Sitze und Innenausstattungen kommen von deutschen Zulieferern.

Laut Prietz sollen der Euro 2 mit 58 Zentimeter Sitzbreite und auch der Euro 3S kurzfristig lieferbar sein. Die günstigen Preise, unter 4000 Euro für den Euro 2, wird der neue Anbieter wohl nicht halten können. Ob die Modelle Euro 1 und Euro 4 ins Programm aufgenommen werden, stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

www.motek-gespannbau.de



Euro 1: 2004 stellte Mike Ott den ersten Euro-Beiwagen vor, einen 1,5-Sitzer mit Velorex-Anleihen.



Euro 2: Etwa zwei Jahre später folgte eine schmale Version.



Euro 3S: Im Jahr 2006 präsentierte Ott den Euro 3S mit Kofferraum- und Einstiegsklappe.

ZEIT DER INNOVATIONEN



Von Armec: der Tremola III.



Verbreitert: Vom Gipsy zum Gitan.



Italien schottert: Laverda Atlas.

Die Gespannhersteller übertrafen sich Anfang der 1990er Jahre mit ihren Entwicklungen. Das heißeste Eisen war zweifellos der EML GT Twin – ein Beiwagen mit zwei Rädern, der in MG-Ausgabe 210 für hitzige Diskussionen sorgte. Noch heute gilt dieses Boot in vieler Hinsicht als Gigant unter den Beiwagen. Walter präsentierte eine beeindruckende Kombination, die Yamaha Royal Star Venture mit dem Freeway King: 95

PS, Vollverkleidung, umfangreiches Gepäcksystem, Radio mit Kassettenteil und Tempomat – ein Cruiser par excellence für anspruchsvolle Touristen. Nicht ohne Kontroversen kam der Subsonic von Thomas Bode auf den Markt. Sein Nachbau des Egloff Sportivo stieß in der Szene auf Kritik. Ganz anders verlief die Entwicklung bei Henning Stein aus Weinböhla: Mit Mobecs Zustimmung verbreiterte er den Einsitzer Gipsy zum Gitan auf eine Sitzbreite von 80 cm – vorgestellt auf der Sachsenrad in Dresden. Familienboote erlebten Anfang der 1990er Jahre eine Blütezeit: Stolz 24 zweisitzige Beiwagen-

modelle konkurrierten um die Gunst der Kunden. Heute sind es weniger als fünf. Die Marke Laverda war zu jener Zeit für Gespannfahrer immer wieder eine Überlegung wert. In der MG 62 wurde ein feiner Offroad-Umbau mit der Laverda Atlas vorgestellt. Die noch junge Firma Iwan Bikes bot mit der „Uralogie“ erstmals einen Schrauberlehrgang speziell für Ural-Fahrer an. Und was war sonst noch los? Zwei Leser berichteten von gebrochenen Koni-Stoßdämpfern an der Vorderradschwinge. Theo Däschlein kombinierte die Vespa SKR mit dem Globe S 150. Und Fritz Heigl präsentierte das Facet-Boot als Pickup-Version für schlanke 5.900 D-Mark. Armec stellt den Tremola-Basic vor.

bg

Anfang der 2000er: Die neu aufgelegte Bonnevill inspirierte auch Gespannbauer.



Weißer PRACHT

Das 53. Wintertreffen auf Schloss Augustusburg bot mal wieder genau die äußeren Rahmenbedingungen, die sich die hartgesottensten Motorradfahrer wünschen: Phasenweise Neuschnee und Minusgrade machten die Kultveranstaltung im Erzgebirge zu dem, was sie letztendlich ausmacht.

Trotz besten Winterfahrer-Wetters Mitte Januar fiel das 53. Wintertreffen auf Schloss Augustusburg mit 350 aktiven Teilnehmern auf zwei oder drei Rädern sowie rund 1.000 Besuchern kleiner aus als erwartet. Da waren unter anderem die Warnungen um das Sturmtief „Elli“, die sicherlich einige Teilnehmer abgeschreckt haben. Vor allem diejenigen, die wieder für mehrere Tage gekommen waren und in ihren mitgebrachten Textil-Villen unter freiem Himmel nächtigten, waren überwiegend mit dem Gespann angereist. Klar, zum einen kann man so bequem sein Campingzeug verstauen. Und mit drei Rädern fährt man auf verschneiten Straßen einfach sicherer.

Von denen, die dem Wintertreffen Augustusburg auch in diesem Jahr die Treue hielten, war natürlich der Großteil Wiederholungstäter. Doch es gab auch den

einen oder anderen Sonderfall. Wie zum Beispiel Andreas Taiber aus dem rund 250 Kilometer entfernten Wolmirstedt. Andreas ist zwar kein Debütant, doch seine erste und zuvor letzte Teilnahme datiert auf das Jahr 2012. „Ich war damals mit meiner Frau hier, doch diesmal hatte sie keine Lust“, erklärte der 42-jährige Alleinreisende. Zu seiner Augustusburg-Abstinenz fügte er an, dass er so etwas nicht regelmäßig macht. „Ich war damals hier und mir hatte es gut gefallen. Das ist irgendwie auch ein bisschen Abenteuer.“ Die Anreise mit seiner Dnepr aus dem Baujahr 1959 komplett über Landstraßen gestaltete sich schwierig, denn geräumt war kaum. Und wie übersteht man die Nacht im Zelt bei Minusgraden? „Mit drei Schlafsäcken, einem jumpsuit, zwei Paar Socken und noch einen kleinen Schnaps – dann geht das schon.“



Für Gespanne gemacht: Gepäck und Schnee erfordern leistungsfähige Transportmittel.

Mit rund 750 Kilometern hatte eine Biker-Gruppe aus Saarbrücken mit einem Harley-Gespann (Bj. 1990) sowie einer Mash B-Side (Bj. 2024) die weiteste Anreise auf sich genommen. Der älteste Teilnehmer war diesmal ein 72-Jähriger aus dem deutlich näheren Königswalde mit einer MZ ES 250 des Baujahres 1958.

Thorsten Horn

MG



Idyll: Durchs schöne Winterland Erzgebirge.



Gut benotet: Der musikalische Rahmen stimmt.

Der nächste Termin 54. Augustusburg-Wintertreffen

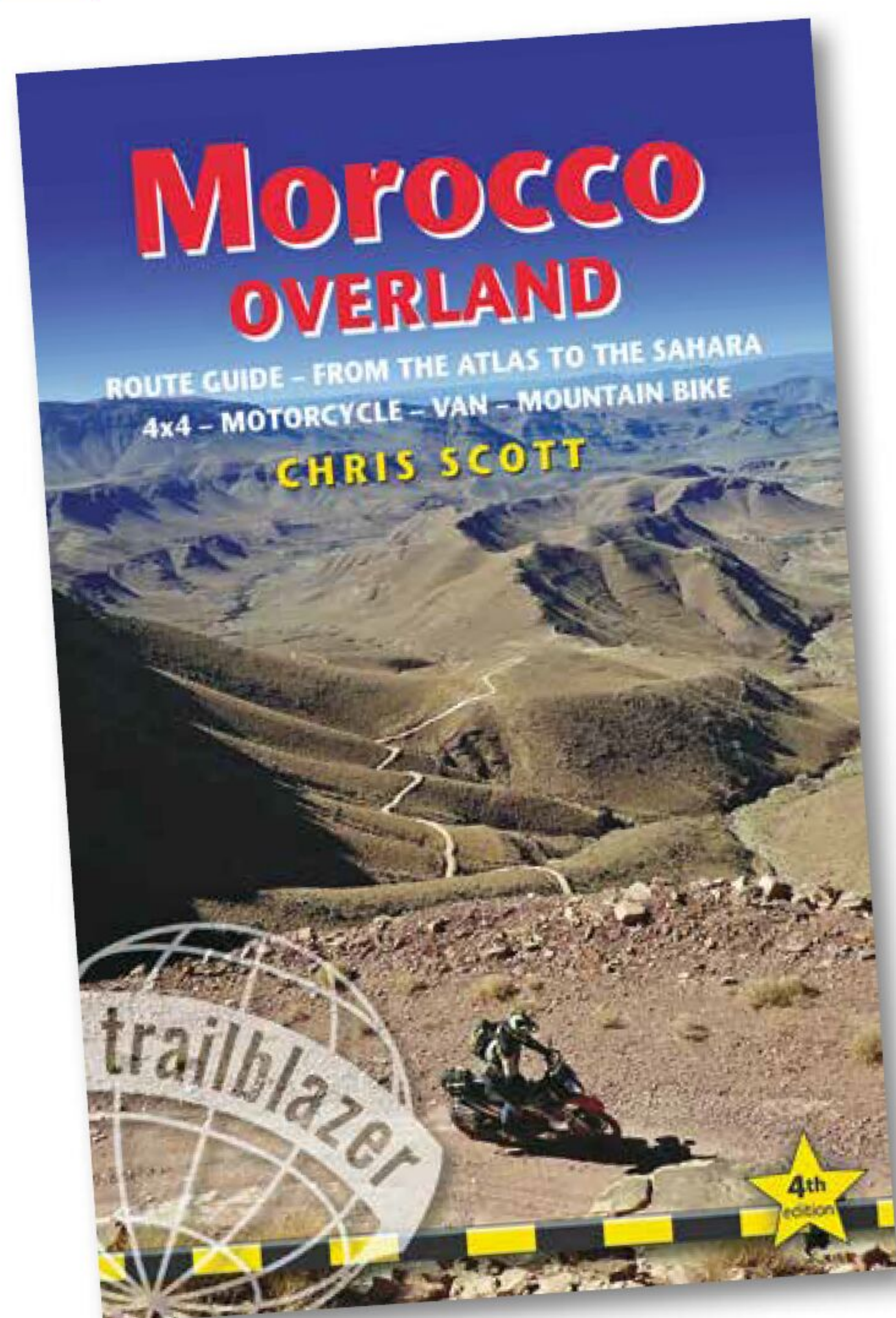
Wann? 8. bis 10. Januar 2027
(Haupttag: 9. Januar, 8 bis 16 Uhr)

Preise 2026:
10,- Euro
Kinder bis 12 Jahre frei
Camper-Ticket: 60 Euro

Programm:
Live-Musik, Biker-Gottesdienst, Szene-Händler, Vorträge, Möglichkeit von Museumsbesuchen und Teilemarkt. Übernachtungsmöglichkeit im Zelt oder in der Jugendherberge im Schloss

Kontakt: Tel.: 037291/20256
info@jh-augustusburg.de
www.jh-augustusburg.de





AB IN DEN SÜDEN

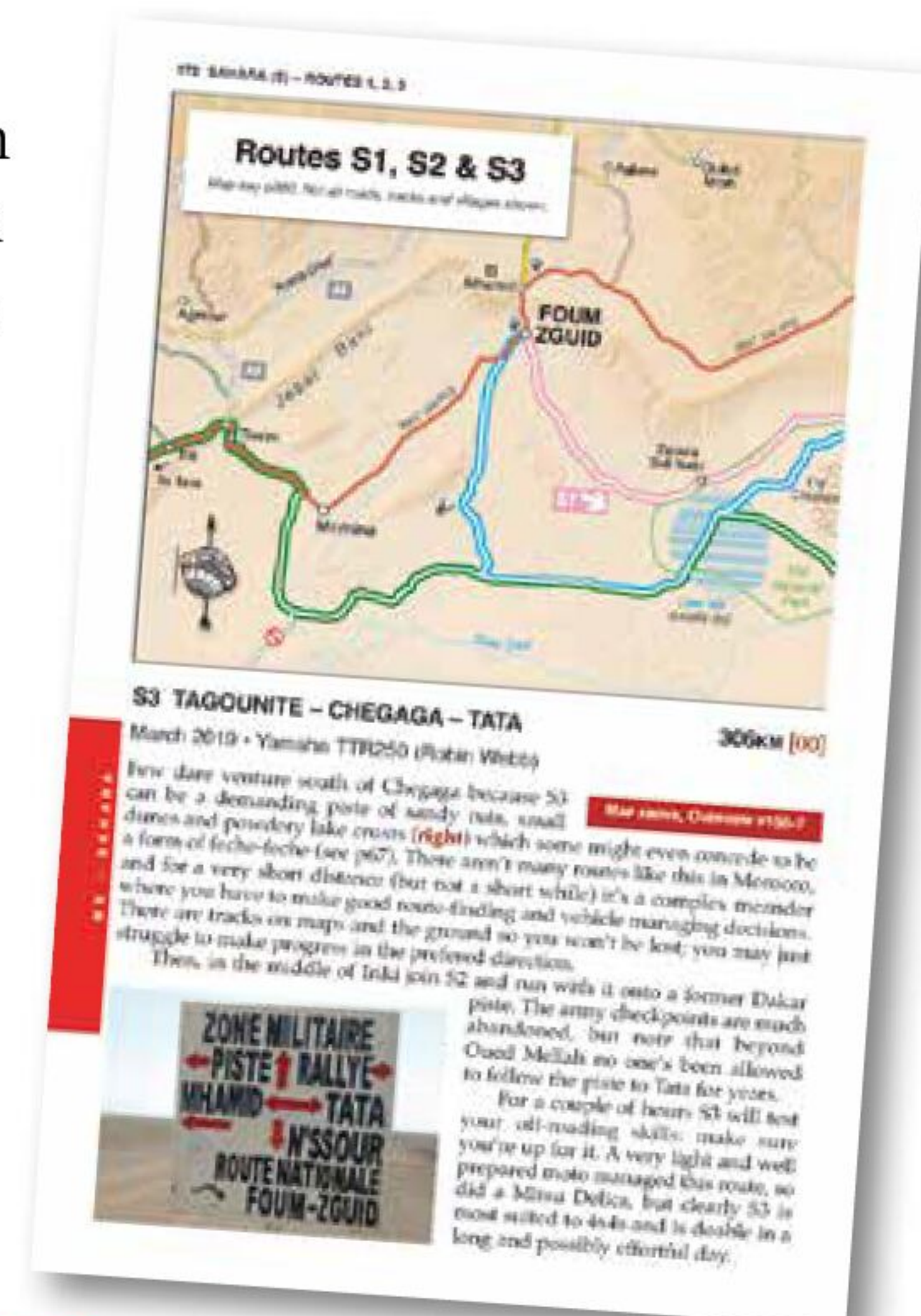
Chris Scott ist in der Abenteuerszene bekannt. Während sich sein »Adventure Motorcycling Handbook« hauptsächlich mit grundlegenden Vorbereitungen und den großen Routen weltweit beschäftigt, konzentriert sich »Morocco Overland« in der aktualisierten vierten Auflage auf das Königreich an der Nordwestspitze Afrikas.

Wenn auch auf 4x4, Motorräder, Vans und Fahrräder ausgelegt, liefert der handliche Ratgeber auch für Marokko-Neulinge und -Veteranen auf dem Gespann wichtige Details. Das Buch startet mit allgemeinen Informationen, z.B. zu Fahrverbindungen und Grenzübertritt, um dann in den Tourenteil überzugehen.

78 Routen, insgesamt mehr als 20.000 Kilometer, warten praktisch aufgeteilt nach sieben Regionen darauf, erfahren zu werden. Jede Route beginnt mit einer allgemeinen Einleitung, inklusive einer Information, wann und mit welchem Fahrzeug sie das letzte Mal befahren wurde.

Die Strecke ist im Roadbook-Stil visuell beschrieben

und ermöglicht dadurch eine Navigation nach Wegpunkten und zurückgelegten Kilometern. Für den Einsatz von Navis oder Online-Kartendiensten findet sich ergänzend bei jedem Wegpunkt eine Dezimalgradangabe. Ergänzt werden die Beschreibungen durch Fotos und Karten. Änderungen oder Korrekturen sind auf Chris' Homepage zu finden: www.sahara-overland.com



Titel: Morocco Overland: Route Guide

Sprache: Englisch

Autor: Chris Scott

Verlag: GeoCenter Touristik

Seitenzahl: 286 (Paperback)

Preis: 30,90 Euro

Stefan Thiel

@asyROUTES[®] X

**Planung und Navigation
für Motorradfahrer**

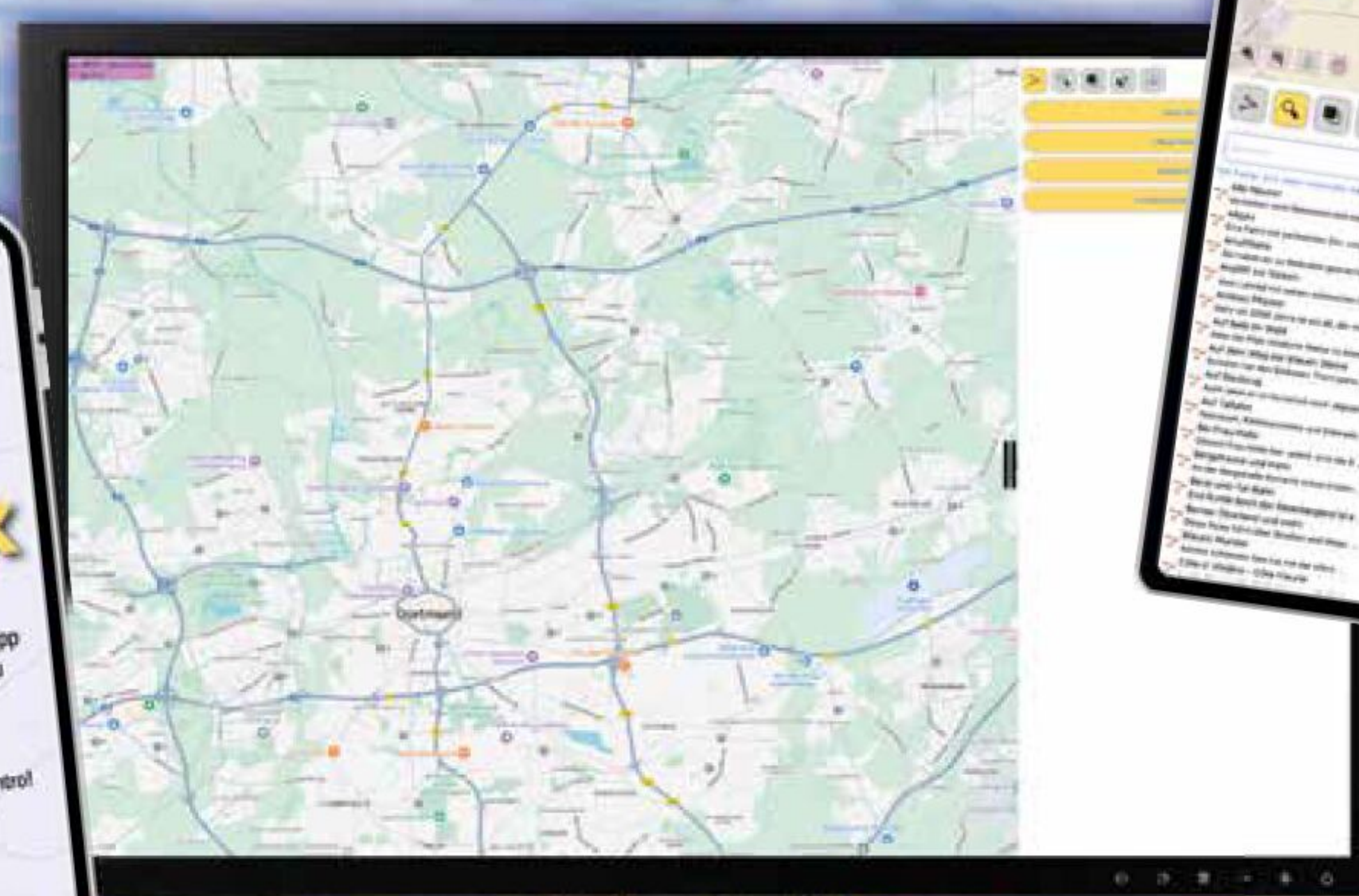
**Zugriff auf über 1000
TOURENFAHRER-Touren**

**Routen sicher in der
Cloud speichern**

**Touren teilen und
gemeinsam fahren**

**NEU: Wegpunkte mit
Fotos versehen**

Regen- & Schneeradar



Jetzt kostenfrei testen

Weitere Informationen unter www.easyroutes.de



VORSTELLUNG Stern-Ducati Diavel 1260 S

TEUFEL'S-TW

Für exklusive Gespanne braucht es außergewöhnliche Zugmaschinen. Zum Beispiel eine Diavel von Ducati. Stern stellte mittlerweile das zweite Exemplar mit dem 1260er-Twin auf drei Räder.



IN



Temperaturen um den Gefrierpunkt, Nebel und ein pechschwarzes Gespann – eine für Test- und Fotofahrten suboptimale Kombination. Aber sich deshalb die Laune verderben oder gar den Termin platzen zu lassen, ist in solchen Fällen keine Option. Besonders, wenn es sich um eine Ducati Diavel als Zugmaschine handelt.

Gespanne auf ihrer Basis gehören nämlich zu den absoluten Raritäten, zumindest wenn man von ihrer Präsenz im Internet ausgeht. Demnach hat Watsonian eine XDiavel mit seinem GP 700 (Maxi) kombiniert und dabei USD-Gabel und Räder beibehalten. Weiterhin verschraubte Dedôme in Frankreich eine ebenfalls original belassene XDiavel mit seinem luftigen Zero-Beiwagen. Und in St. Petersburg schuf Customizer Fort MFG ein Einzelstück mit eigenständigem Seitenwagen, das auch ohne Modifikationen der Basismaschine auskommt. Der ebenfalls französische Hersteller Hechard macht dagegen Nägel mit Köpfen und rüstet die Diavel mit Schwingengabel und breit bereiften Pkw-Rädern um.

Für Stern sind halbherzige Lösungen angesichts von 159 PS auch keine Option. Zunächst wird die mit 48er-Standrohren gewiss nicht schwächliche Upside-down-Gabel durch die hauseigene Achsschenkelenkung – oder wie bei der von uns gefahrenen 1260 S auf Wunsch des Auftraggebers – durch eine Schwingengabel ersetzt. Wobei Stern-Chef Helmut Herrmann die ASL schon aus Platzgründen bevorzugt. Da es

vor dem Ölkühler sehr eng zugeht, muss nämlich die Standardschwinge der Straubinger Manufaktur im hinteren Bereich geändert werden. Weiterhin sind Modifikationen am Hilfsrahmen für das Stahlrohr-Gitterchassis notwendig. Und zuletzt lässt sich die Schwinge nicht mit dem preisgünstigeren Leichtmetall-Rad aus dem Autzubehör kombinieren.

So läuft dieses Gespann „alternativlos“ auf Alu-Verbundrädern aus dem Stern-Programm samt Pkw-Bereifung. Während vorne ein moderat breiter 165/50er zum neutralen Lenkverhalten beiträgt, lautet die Devise fürs Heck: Nicht kleckern, klotzen! Schwächere Pellen als das Format 245/45 R 17 würden schließlich kaum zum Charakter der Diavel passen. Selbstredend sind auch die Bremsen auf das Potenzial der Diavel ausgelegt: Das Bootsräder wird dank zweier Zangen immer mit verzögert. Mit 1,68 Meter Radstand und 1,47 Meter

MOTORRAD

Motor: Flüssiggekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Hubraum 1262 cm³, Leistung 117 kW (159 PS) bei 9500/min, max. Drehmoment 129 Nm bei 7500/min, Lichtmaschine 480 Watt, Batterie 12 V/10 Ah, Sechsgang-Getriebe, O-Ring-Kette, Elektrostarter

Fahrwerk: Verstärkter Stahl-Gitterrohr-Rahmen, vorne Rohrgabel mit geschobener Schwinge, zwei YSS-Federbeine, hinten LM-Einarmschwinge, Öhlins-Zentralfederbein mit härterer Feder, Federwege 60/130 mm

Bremsen: Zwei Vierkolben-Festsättel mit 320-mm-Bremsscheiben vorn, Doppelkolben-Schwimmsattel mit 265-mm-Bremsscheibe hinten, Handbremse v./S., Pedal h./S.

Bereifung:

Vorn:.....165/50 R 15 auf Stern-LM-Verbundrad
Hinten:...245/45 R 17 auf Stern-LM-Verbundrad

BEIWAGEN

Karosserie:..... Stern Rox
Fahrwerk:..... Stahl-Rundrohr-Rahmen, Vierpunktanschluss
Radführung:..... Gezogene Schwinge
Bereifung:..... 195/40 R 17 auf Stern-LM-Verbundrad
Federbein:..... YSS
Federweg:..... 50 mm
Scheibenbremse:..... 210 mm, zwei Zweikolbensättel
Sitzbreite:..... 780 mm
Fußraumlänge:..... 1130 mm
Heckraumvolumen:..... ca. 280 l

GESPANN

Radstand:..... 1680 mm
Spurbreite:..... 1470 mm
Vorlauf:..... 510 mm
Nachlauf VR:..... 50 mm
Wendekreis rechts (Mitte HR): 7,69 m
Wendekreis links (Mitte SR): 8,23 m

Leergewicht: 450 kg
Zul. Gesamtgewicht:..... 675 kg
Tankinhalt: 17 l
Mittlerer Kraftstoffverbrauch:.. ca. 7 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit: ca. 185 km/h

Preise:..... Komplettumbau Schwingengabel/LM-Verbundräder ab 29.590 Euro, ASL/LM-Räder ab 32.690 Euro, ASL/LM-Verbundräder ab 34.170 Euro inkl. Lack

Hersteller:

Stern, Maltersdorfer Str. 16, 94315 Straubing, Tel.: 0171 7408451, gespannservice.de



Heizt auch bei Minusgraden ein: Ducati Diavel 1260 mit Fahrwerk und Rox-Boot von Stern.

Spurbreite läuft es sauber geradeaus und scheint nicht zu Kapriolen bei Lastwechseln zu neigen. Allerdings wollten wir bei winterlichen Temperaturen und gestreuten Straßen rund um Straubing mit einem so teuren Kundenfahrzeug kein Risiko eingehen. Aber wie wir schon mit dem Stern-Umbau einer Honda Fireblade feststellten, muss ein fast quadratisches Verhältnis dieser beiden Fahrwerks-Parameter einem kalkulierbaren Fahr- und Bremsverhalten zumindest auf griffigem Straßenbelag nicht abträglich sein.

Nun war der teils rutschige Untergrund kaum dazu geeignet, das Potenzial des auf

das Diavel-Format abgestimmten Teststretta-V2 auszuloten. Zunächst bietet die Elektroniksteuerung Sport, Touring und Urban an. Die beiden erstgenannten Fahrmodi ließen unter diesen widrigen Bedingungen nur erahnen, welches mächtiges Potenzial in dem V-Twin mit der variablen Ventilsteuerung DVT für sommerliche Ausflüge auf griffigen Landstraßen schlummert. Selbst im Urban-Modus mit 100 PS „Restleistung“ ermöglicht er ab etwa 5000/min auch mit Beiboot eine respektable Dynamik. Dazu kommen je eine achtstufige Wheelie- und Traktionskontrolle.



Pragmatisch: Beidseitig verschraubter Verstärkungsrahmen, vier Anschluss-Streben.



Alternative zur Achsschenkelenkung: Schwingengabel mit Federbeinen von YSS.



Letzte Generation: Den hyperpotenten Testastretta-Twin ersetzt nun der V4.



Das Wichtigste auf einen Blick: Fahrmodus „Urban“ reicht bei Winterwetter völlig.

Ob man die Helferlein braucht, ist müßig: Moderne Ducatis bekommt man nicht ohne. Grundsätzlich gibt es ähnlich starke und elektronisch weniger hochgerüstete Zugmaschinen für überschaubareren Kapitaleinsatz auf dem Gebrauchtmärkte. 159 PS waren schon vor einem Vierteljahrhundert kein Hexenwerk. Und bestens fahrbar, wenn die „Elektronik“ für die Gashand gut programmiert ist.

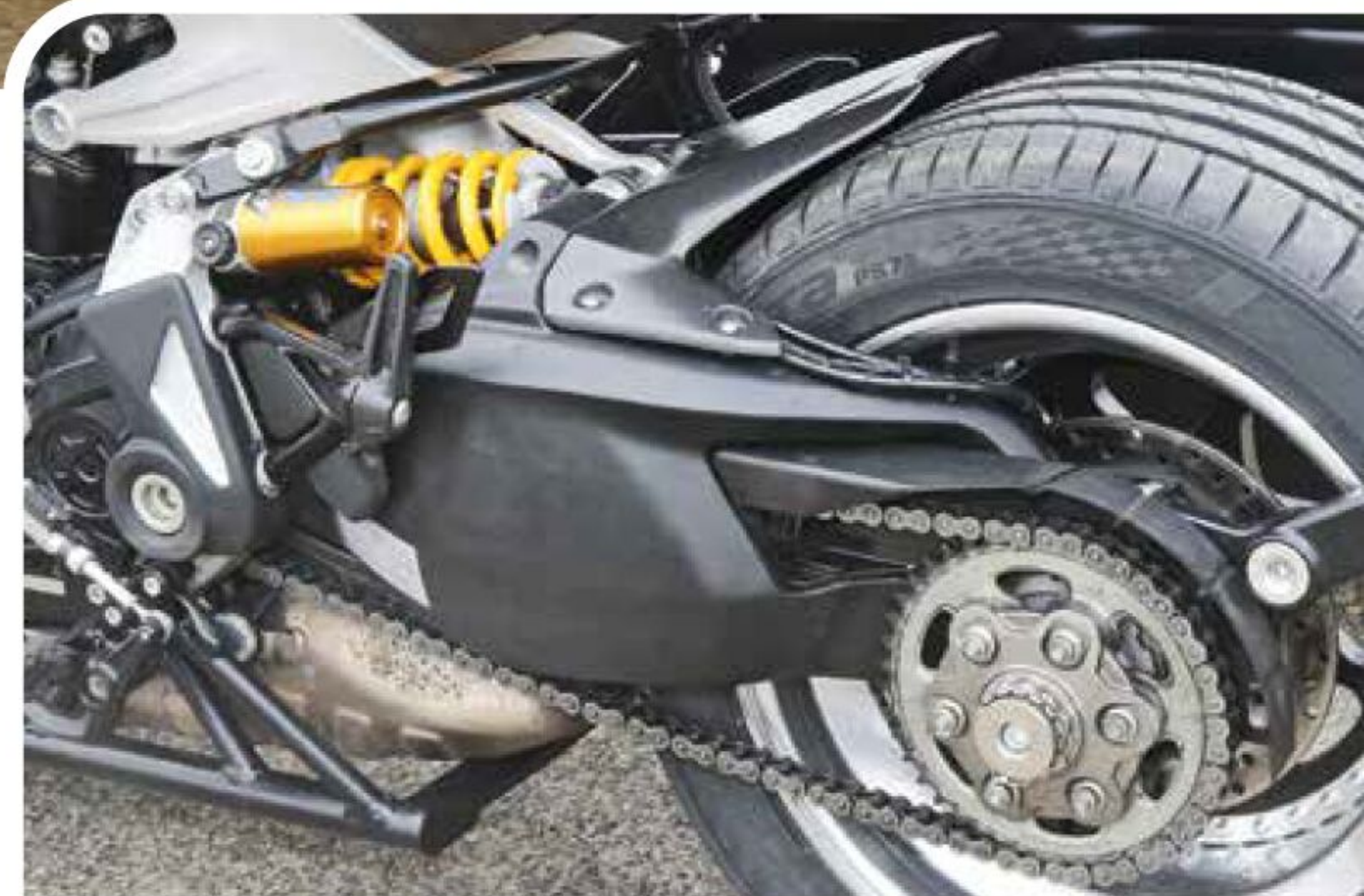
Positiv zu erwähnen sind die Vorgaben für die turnusmäßigen Werkstattbesuche:



Der D-Zug: Die Diavel verspricht viel Gespanndynamik.

kleine Inspektion bei 15.000, große bei 30.000 Kilometern. Und jenseits aller Vernunft: Die Zweizylinder-Diavel strahlt auch mit drittem Rad eine Faszination aus, der man sich kaum entziehen kann.

Toppen dürfte sie allerdings die seit 2023 angebotene Nachfolgerin mit dem noch stärkeren Granturismo-V4. Auch die hat Stern bereits umgebaut (s. Bild). Leider hatten wir keine Möglichkeit, sie zu fahren, da sie direkt nach Fertigstellung gen Osten verfrachtet wurde. Den Seitenwagen hat der Kunde in Deutschland



Adaptiert: Diavel-Einarmschwinge mit Öhlins-Dämpfer und härterer Feder.

als Einzelstück von branchenfremden Unternehmen designen und bauen lassen. Den Fahrwerkumbau realisierte Herrmann mit ASL und Verbundrädern.

Axel Koenigsbeck



Di-Juwelen

Mit der Diavel stieg Ducati ab 2011 in eine Klasse ein, die sich am ehesten als Mischung aus Muscle-Bike und Power-Cruiser beschreiben lässt und bis dahin von Yamaha Vmax, Suzuki B-King und Triumph Rocket III geprägt wurde. Mit 1198 Kubik aus nur zwei Zylindern war sie zwar in puncto Hubraum den Konkurrentinnen unterlegen. Doch bei 162 PS spielen solche Vergleiche eine zweitrangige Rolle.

Als Antrieb fungiert der mit moderateren Steuerzeiten und niedrigerer Verdichtung für diesen Einsatz angepasste Testastretta-Twin. Im Heck imponiert ein 240er-Reifen. In der Folge brachte Ducati Varianten wie 2013 die Strada mit Windschild oder auch die Carbon.

Für 2016 stellten die Italiener ihrem Muskelprotz die XDiavel zur Seite. Mit vorverlegten Fußrasten, niedrigerer Sitzposition und Zahnriemenantrieb stärker in Richtung Cruiser gepolt, trat sie mit 1260 Kubik Hubraum und 156 PS an – inklusive der hauseigenen Ventilsteuerung DVT (Desmodromic Variable Timing).

Ab 2019 kam auch die normale Diavel in den Genuss des 1260er-Twins. Dazu gab es einen neuen Rahmen mit geänderter Fahrwerkgeometrie und zusätzlichen Elektronik-Gimmicks. Die „S“-Version bietet überdies Öhlins-Federbeine, Monoblock-Bremszangen von Brembo und serienmäßig einen Quickshifter. Zur Saison 2023 wurde die Diavel von der V4 mit 1158 Kubik und 168 PS abgelöst. Die XDiavel mit V2 hielt sich noch ein Jahr länger, trägt nun auch einen V4.



Einzelstück: Auch die Diavel V4 fand bei Stern bereits zum dritten Rad, diesmal mit Achsschenkelenkung.

Eigenbau der Extraklasse

Auf dem großen Euro-Gespann-Treffen in Luxemburg entdecken wir unter vielen Gespannen ein ganz besonderes Fahrzeug.



„Hast du schon das Alfa Romeo-Gespann gesehen?“, diese Frage hören wir auf dem EGT gleich mehrfach. Aha, denke ich, eines dieser Büffelgespanne, bei denen ein Bastler einen Automotor in ein Motorradfahrgestell gepflanzt hat. Doch weit gefehlt! Dieses Gespann gehört in die Kategorie Sonderfahrzeuge – ein Eigenbau, an dem nur eine Handvoll Anbauteile von Motorrädern stammt.

Karl Hill heißt der leider schon 2020 verstorbene Erbauer, der vor über 30 Jahren auf die Idee kam, ein Dreirad nach eigenen

Vorstellungen zu konstruieren. Nach Versuchen mit einem VW-Motor entscheidet sich Hill für ein Alfa Romeo-Aggregat mit 115 PS. Vermutlich aus Platzgründen verzichtet der Erbauer gleich auf einen Motorradrahmen und schweißt aus Vierkantrohren einen eigenen Rahmenverbund zusammen – die Fahrgestelle von Motorrad und Beiwagen bilden eine Einheit. Technisch zeigt sich Hills Akribie auf

jedem Quadratzentimeter: Die Einarm-Hinterradschwinge stützt sich auf zwei hintereinander montierte Stoßdämpfer, während der Hinterradantrieb über eine gekapselte Duplexkette läuft. Geschaltet wird das Fünfganggetriebe mit einem Schaltknüppel, der aus der Tankattrappe ragt – fast wie im Auto. Besonders clever: Hill lässt auch das seitliche Beiwagenrad mitlenken, bei 570 Kilogramm Gesamtgewicht definitiv die richtige Entscheidung. Und der Benzintank versteckt sich praktischerweise hinter der Beiwagenradachse,





direkt unter dem Kofferraum. Und dann wäre da noch das Wertgutachten mit Wow-Effekt: Laut einer Bewertungsurkunde eines Kfz-Sachverständigen, der die fünfjährige Bauzeit begleitete, beträgt der Händler-Verkaufswert sage und schreibe 200.000 DM! 44.877 DM für Material und Lackierung sowie 148.120 DM für 2.576 Arbeitsstunden. Ein Novum findet sich im Fahrzeugschein: Das Regierungspräsidium Darmstadt lässt eintragen: „Der Fahrzeugführer muss den Führerschein Klasse 3 besitzen.“

Ursprünglich plante Karl Hill das Projekt als Abschlussarbeit für die Prüfung zum Kfz-Meister. Die lange Bauzeit macht diesen Plan allerdings obsolet. Als Mitinhaber eines Autohauses für VW und Audi hatte Hill jedoch die Möglichkeiten, die Arbeiten mit großer Fachkenntnis und professioneller Ausstattung umzusetzen.

TECHNIK

Fahrzeugart:.....Sonder-Kfz.
zur Personenbeförderung
Aufbau:.....Krad mit Beiwagen
Hersteller:.....K.H. Hill
Motor:.....Alfa Romeo 1700 cm³
Getriebe:.....Alfa Romeo,
5-Gang-Handschaltung
Leistung:.....115 PS
Leergewicht:.....570 kg
Zul. Ges.-Gewicht:.....850 kg
Radstand:.....1850 mm
Spurbreite:.....1340 mm
Nachlauf:.....22 mm
Vorspur:.....6 mm auf 2 m
Vorlauf:.....649 mm



Umstellung: Der linke Fuß kuppelt, die rechte Hand schaltet



Großer Brocken: Der Alfa-Romeo-Motor treibt das schwere Gespann mit 115 PS vorwärts.

Man könnte sagen: Vom Meisterstück zum Lebenswerk.

Nach dem Tod des Erbauers übernimmt Schwiegersohn Jan Land das Gespann. Wie er uns berichtet, musste er das Fahren mit diesem außergewöhnlichen Gefährt komplett neu erlernen. So ist das eben, bei einem Gespann der Extraklasse.

Bernhard Götz

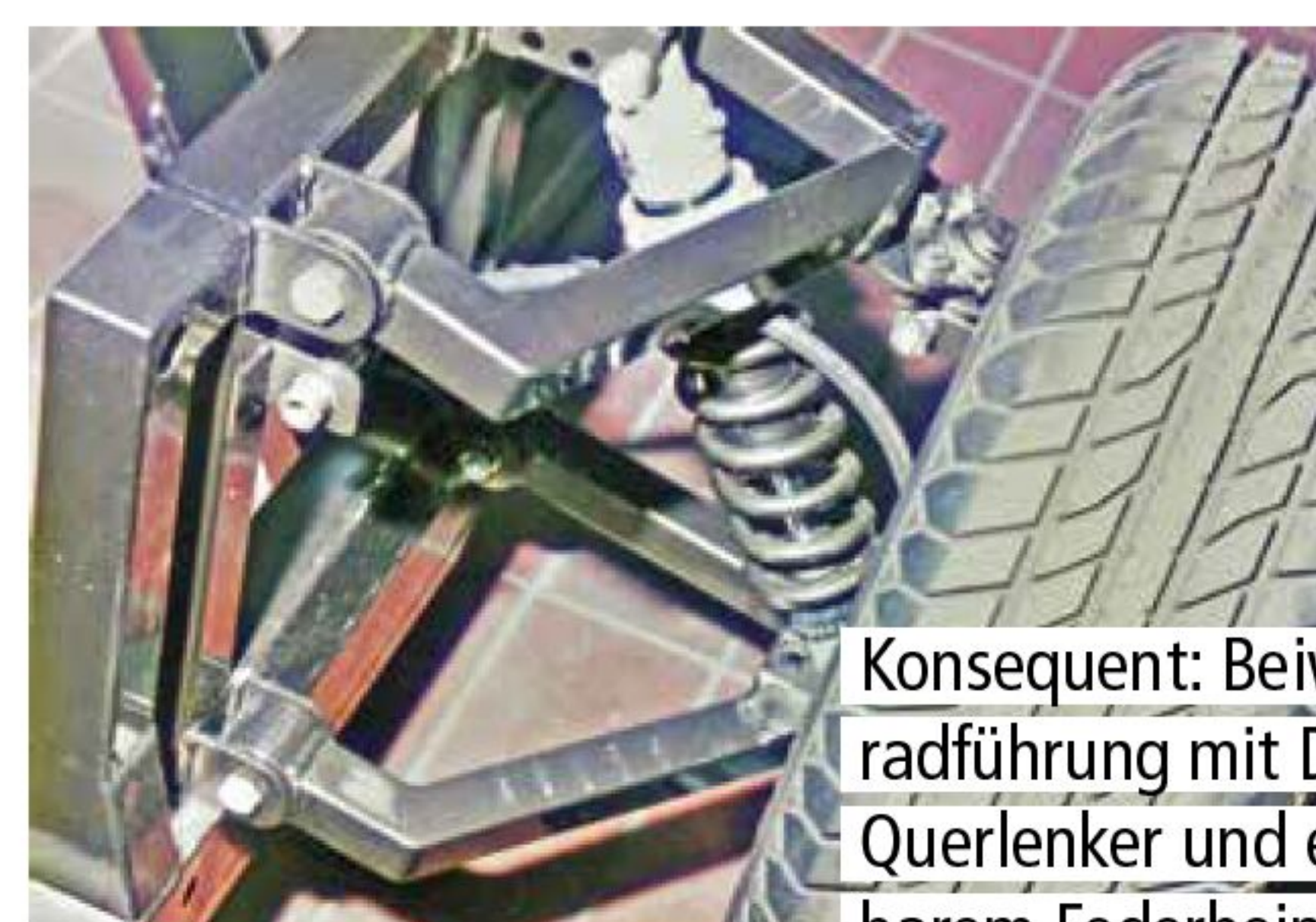
MG



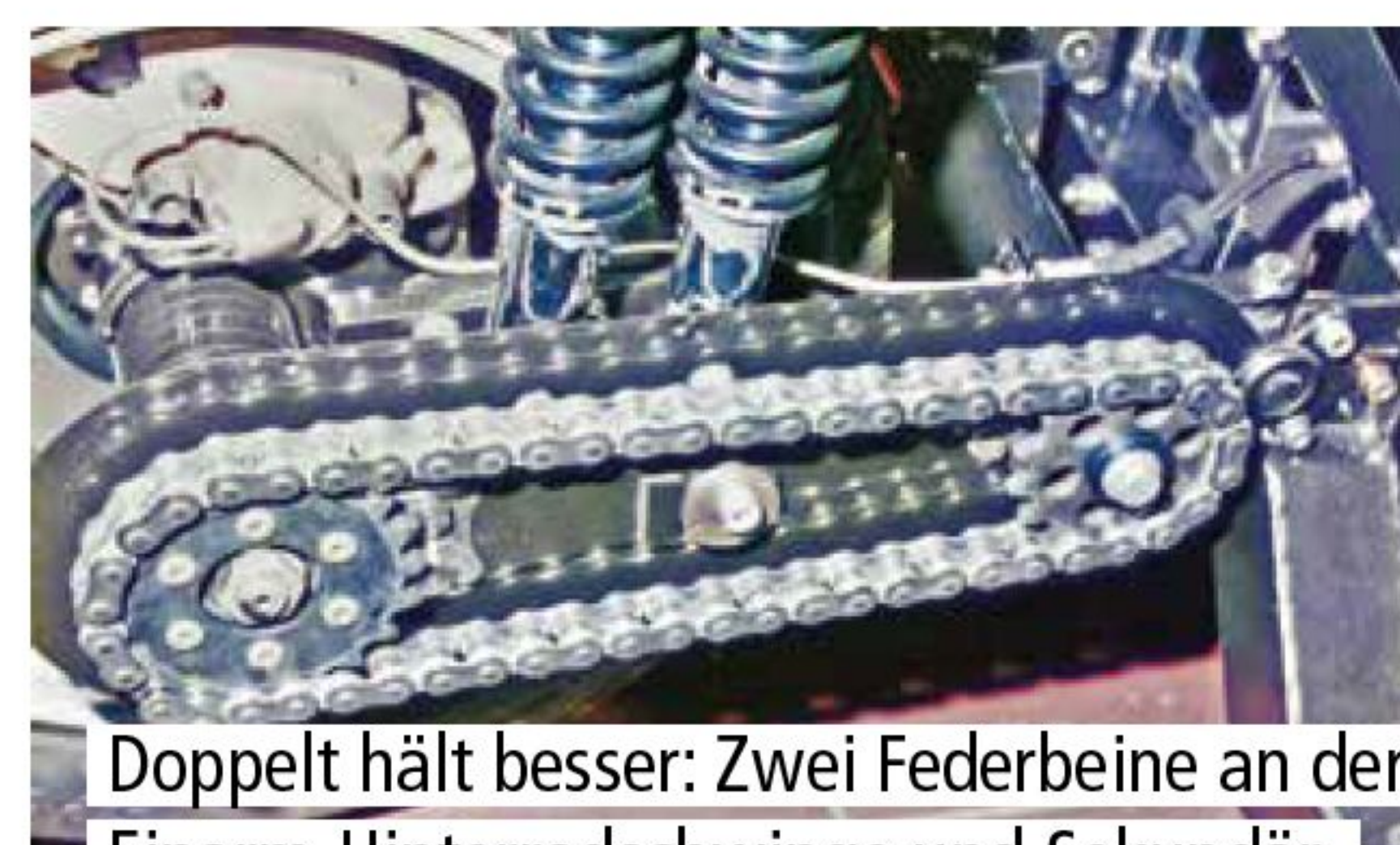
Reichweite: Der tief eingebaute 40-Liter-Tank dehnt die Tankintervalle auf 400 Kilometer.



Gitterrohr: Der Motorradrahmen besteht aus einem stabilen Geflecht von Vierkantprofilen.



Konsequent: Beiwagenradführung mit Doppel-Querlenker und einstellbarem Federbein.



Doppelt hält besser: Zwei Federbeine an der Einarm-Hinterradschwinge und Sekundär-antrieb per Duplexkette.



Extraklasse: Der große Radstand und das gelenkte Beiwagenrad ermöglicht einen gewaltigen Vorlauf.

Sechs sells

Ein Z1300-Gespann verbindet souveräne Sechszylinder-Power mit außergewöhnlicher Präsenz.

Dieser Eigenbau zeigt, warum sich das schwere Kawasaki-Flaggschiff schon früh als ideale Zugmaschine anbot. Heute ist dieses besondere Gespann aber nicht nur Technikgeschichte, sondern auch ein gelebtes Familienprojekt.



Eine Kawasaki Z1300 ist für sich genommen bereits ein sehr spannendes Motorrad. Daraus ein Gespann zu bauen, liegt nahe, denn mit ihrem hohen Eigengewicht und der für damalige Verhältnisse immensen Kraftentfaltung von 120 PS (Vergaser) beziehungsweise 130 PS (Einspritzer) aus der Tiefe von sechs Zylindern lassen sich Souveränität und Laufruhe erwarten. Dieses schöne Gespann ist der Eigenbau eines Privatmannes aus dem Raum Neumünster, der sich auf unkonventionelle Art und Weise den ganz persönlichen Wunsch nach einem außergewöhnlichen Fahrzeug erfüllte. Nach mehreren Besitzerwechseln ist es jetzt in Familienbesitz – und das im besten Sinne: Zwei Brüder und ein Sohn teilen sich das Gespann sowohl bei den anstehenden Arbeiten als auch beim Fahren.

Von den insgesamt etwa 25.000 gebauten Z1300 dürften nach Schätzungen rund 1.000 Fahrzeuge nach Deutschland gelangt sein. Etwas über 500 davon sind heute noch existent. Ursprünglich wurde die „dicke Kawa“ als Konkurrenz zur ebenfalls sechszylindrigen Honda CBX gebaut, die aber mit rund 50 Kilo weniger Speck auf den Rippen deutlich sportlicher daherkam. Dafür hatte die Kawasaki etwas mehr Leistung und war damit eine Zeitlang das leistungsstärkste Motorrad auf dem Markt. Leistungen von über 100 PS führten zu politischen Diskussionen und schließlich zur freiwilligen Selbstbeschränkung der Motorradhersteller und -importeure in Deutschland auf 100 PS. Aus heutiger Sicht mag das ein wenig skurril wirken. Doch man bedenke, dass die damaligen japanischen Fahrwerke dem sprunghaften Leistungsanstieg nicht immer gewachsen waren und es zu jener Zeit deutlich mehr schwere, selbstverschuldete Unfälle bei Motorradfahrern gab.

Aus den genannten Gründen wurde die große Kawasaki gern auch als Zugfahrzeug für einen Seitenwagen genutzt, auch wenn sie ab Werk zunächst nicht dafür zugelassen war. Das änderte sich jedoch einige Zeit nach Produktionsbeginn. Der berühmte Motorjournalist Ernst Leverkus beschäftigte sich natürlich ebenfalls mit diesem 320 Kilo schweren Trumm. Er war fasziniert vom Konzept des Schwergewichts, aber nicht gänzlich überzeugt. Für eine Tourenmaschine war die Zuladung zu gering, Packtaschen beziehungsweise Seitenkoffer waren

Familienbande: Neben den Brüdern Thorsten und Andreas fahren auch die Söhne gerne mit.



nicht erhältlich. Als Sportmaschine war sie zu schwer und für den Alltag zu teuer. Leverkus bewertete die Kawa schließlich als ein interessantes Stück Motorradgeschichte, mit dem die Japaner der restlichen Motorradwelt zeigten, was technisch überhaupt machbar war. Bei den ersten Gespann-Tests mit einem großen EML-Seitenwagen erreichte die massige Fuhre über 170 km/h – bei einer Beschleunigung von knapp sieben Sekunden von Null auf 100. Das waren zu Beginn der 1980er-Jahre beeindruckende Werte für ein Motorradgespann. Heute sieht man in der Z1300 eher einen schönen Klassiker mit sehr viel Dampf, noch größerem Durst sowie einem etwas unhandlichem, aber dennoch gutmütigen Charakter.

Die hier vorgestellte Kawa behielt beim Umbau ihren normalen Motorradrahmen, an den der damalige Erbauer seitlich einen voluminösen Hilfsrahmen aus Vierkantstahl anbrachte. An diesen wiederum wurde der Beiwagen geschraubt. Praktischerweise ist der Zwischenrahmen hohl ausgeführt und kann als Zusatztank genutzt werden. Den Tankzugang bildet ein nach oben führendes, stehendes Rohr, das mit einem Tankdeckel aus dem Autozubehör verschlossen wird. Das interessante Fahrzeug mit dem Ural-Seitenwagen gehört seit etwa acht Jahren der Familie Allaut aus Schleswig-Holstein, also Thorsten, seinem Sohn Till sowie seinem Bruder Andreas „Addi“. Letzterer ist überwiegend für die Schrauberei zuständig, meldet sich aber auch gern zum Fahren



Über den Tankstutzen wird der seitliche Hilfsrahmen mit etwa 12 Litern Spirit befüllt.



Der ehemalige Benzintank wurde zum Aufbewahrungsfach für Handschuhe und anderes umgebaut.



Eine Z1300 ist sauschwer. Dennoch sieht die Kombination nicht plump aus.



Ein klassischer Anblick aus den 80ern: Das Gespann wirkt solide gebaut.



Eine Benzinpumpe aus dem Zubehör wurde nötig wegen des Haupttanks unter dem Seitenwagen.



Ganz außergewöhnlich ist die selbst gebaute 6-in-6-Anlage, hier auf der linken Seite zu sehen.

an – ebenso wie Thorsten und Till regelmäßig in der Werkstatt zu finden sind.

„Wir leben hier in einem Dorf zusammen, praktisch Haustür an Haustür. Uns macht dieses gemeinsame Projekt Spaß, vor allem dann, wenn es nach dem Schrauben noch einen Klönschnack mit Bierchen gibt“, verrät Thorsten. Das ist hier auf dem platten Land üblich.

Zu schrauben gab es nach dem Kauf übrigens eine ganze Menge. Das Motorrad war den jetzigen Besitzern zwar schon lange bekannt, da es zuvor den Freunden Inken Andres und ihrem Mann Jan gehörte. Leider wurde das Fahrzeug von ihnen zunächst an einen anderen Besitzer verkauft und landete erst ein Jahr später bei der Familie Allaut. „Die Maschine hatte da bereits einen Kurbelwellenschaden und

war auch nicht mehr in besonders gutem Zustand. Also zerlegten wir das Ding komplett. Und es gingen etwa drei Jahre ins Land, bis wir sie wieder zum Laufen brachten. Da die langhubigen Motoren der 1300er-Kawa im Laufe der Jahre modifiziert worden waren, dauerte es entsprechend lange, bis wir endlich eine passende Kurbelwelle gefunden hatten.“

Natürlich standen auch weitere Sanierungsmaßnahmen an. Eine davon betraf den Kofferraumdeckel, der aus Edelstahl neu gebaut werden musste, da der originale Deckel nur noch von Spachtelmasse zusammengehalten wurde. Aus gebrauchtem Material, das noch vorhanden war, wurde eine Platte herausgeschnitten und die notwendige Rundung über einem alten Kompressor-Druckspeicher gebogen. Anschließend gab die Fa-



Heizgriffe wurden ebenfalls nachgerüstet, schließlich ist die Kawa ein Ganzjahresfahrzeug.



Der alte Ural-Seitenwagen bietet Platz für eine Person und sieht schön gemütlich aus.



Der selbst gebaute Edelstahl-Heckdeckel verbirgt über 100 Liter Stauvolumen.



TECHNIK

Kawasaki Z1300

MOTORRAD

Motor: Flüssigkeitsgekühlter 6-Zylinder-Viertakt-Reihenmotor, Hubraum 1286 cm³, Leistung 88kW (120 PS) bei 7500/min, max. Drehmoment 106 Nm bei 6000/min, Fünfganggetriebe, Kardan, Elektostarter, Auspuff: 6 in 6 Eigenbau VA, Kühler: VW Golf 2 Bj.92, Vergaser: 3 Mikuni Doppel-Vergaser Ø 34 mm

Verkleidung: Kawasaki GPZ 750

Fahrwerk: Grundrahmen Originaler Doppelschleifen-Rohrrahmen mit verstärkenden Knotenblechen, seitlicher Eigenbau-Hilfsrahmen aus Stahlblech Rohwedder, Lenkung Eigenbau Rohwedder, Schwinge/Kardan Eigenbau Rohwedder. Nabe Ford Escort, Bremsscheiben Peugeot 205, Z1300 Endantrieb, Felgen: Peugeot-205-Alu

Bremsen:

Vorne: Peugeot 205, Hinten: Suzuki GS550, Handbremse: v, sw Pedal: h

Bereifung:

vorn und hinten 185/80R14 auf Peugeot-205-Alufelge

BEIWAGEN

Karosserie:Ural
 Fahrwerk:Eigenbau
 Radführung:modifizierte Radnabe Peugeot 205
 Bereifung: 185x55 R14 auf Peugeot-205-Alufelge
 Federbein:Peugeot 205
 Federweg: 60 mm
 Scheibenbremse:Peugeot 205
 Sitzbreite: 450 mm
 Fußraumlänge: 800 mm
 Heckraumvolumen: 110 l

GESPANN

Radstand: 1720 mm
 Spurbreite: 1140 mm
 Vorlauf: 450 mm
 Nachlauf VR: 26 mm
 Wendekreis rechts (Mitte HR): 4,3 m
 Wendekreis links (Mitte SR): 8,5 m

Leergewicht: 480 kg
 Zul. Gesamtgewicht: 780 kg
 Tankinhalt: Original-Tank stillgelegt, Rahmenrohr/Tragrahmen (11,5l) und Tank unterm Boot (28,5l)
 Mittlerer Kraftstoffverbrauch:9,1l/100km/h
 Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h

Die Schale stammt von der GPZ 750, die blaue Lackierung von einem Aufbereiter aus Flensburg.

milie das Gespann zum Pulverbeschichten (Rahmen, Anbauteile) und Lackieren an die Firma Flensburg GAC, mit der man bereits gute Erfahrungen gemacht hatte.

Ein Problem bestand darin, dass der neu aufgebaute Motor mit der serienmäßigen Einspritzpumpe ums Verrecken nicht zum Laufen zu bringen war. Selbst ein Telefonat mit dem ursprünglichen Erbauer des Gespanns brachte kein Licht ins Dunkel. Schließlich wurde der Motor auf Vergaser umgebaut. Seitdem läuft der Sechszylinder wieder seidenweich. Das einzige gravierende technische Problem seitdem war das Versagen der Spritpumpe, das auch zum einzigen Liegenbleiben führte. Im eigentlichen Motorradtank befindet sich übrigens kein Benzin mehr; er dient heute als Staufach für Kleinkram. Der Haupttank liegt – wie bei vielen Gespannen üblich – unter dem Seitenwagen.

Seit der Fertigstellung wird das Kawasaki-Gespann von der Familie Allaut gern und regelmäßig genutzt. Allerdings konkurriert

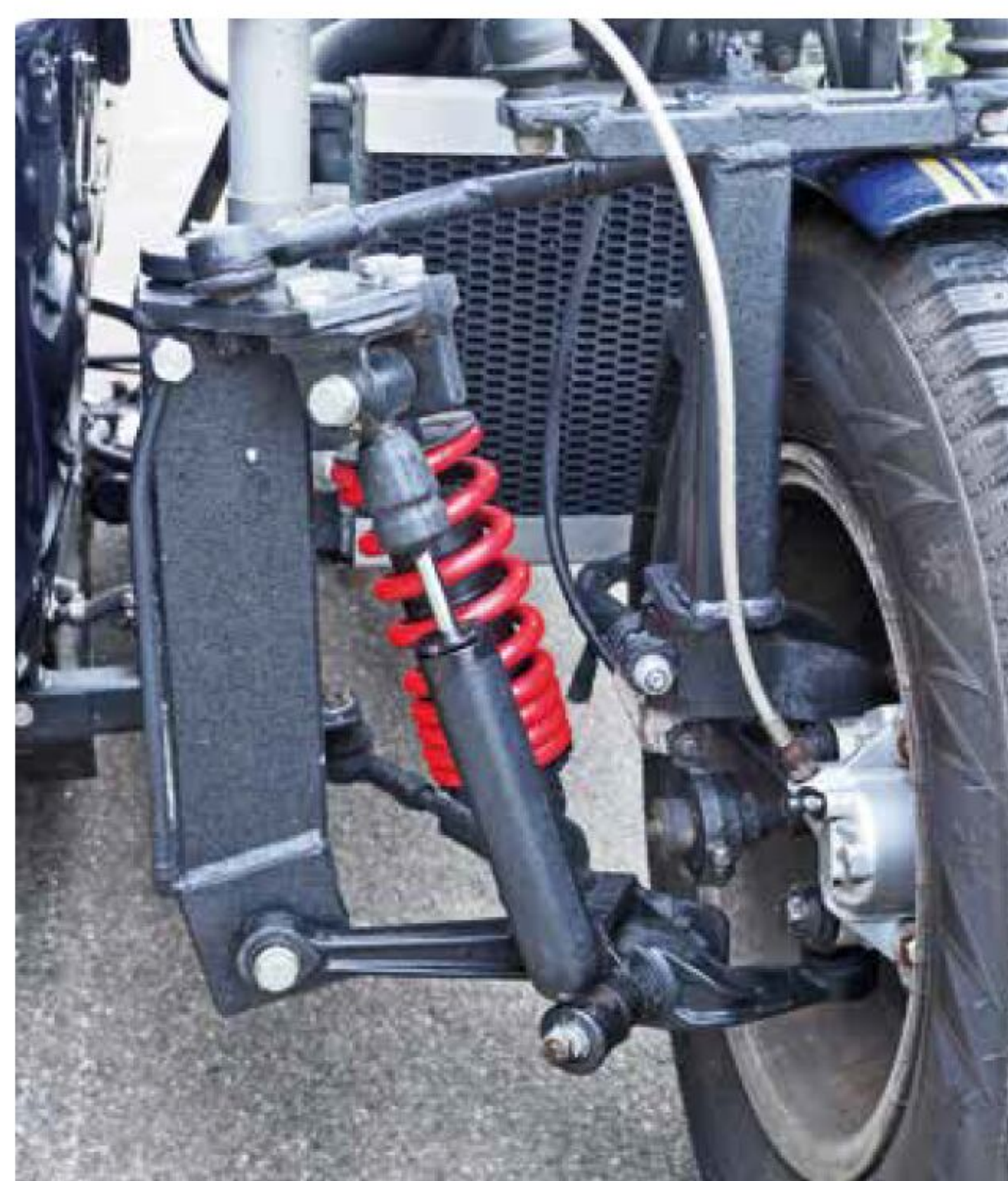
es mit einer Vielzahl von Solos, mit denen die Schuppen rund um das Wohnhaus gut gefüllt sind. „Das Fahren mit dem Kawasaki-Gespann gefällt mir ausgesprochen gut. Der Motor ist so laufruhig, dass man im Leerlauf eine Zwei-Euro-Münze senkrecht auf den Tank stellen kann, ohne dass sie umfällt. Auf der Autobahn ist es dann so: Bei 140 ist alles bestens, bei 160 muss man kräftig zupacken, aber es geht noch. Und bei 180 neigt sie zum beherrschbaren Aufschaukeln. Der Verbrauch liegt dabei auf Strecke zwischen 10 und 12 Litern“, so der Besitzer.

Da dieses Gespann schwer und kräftig ist, können auch alle drei Besitzer gleichzeitig damit fahren. Doch dieses „gleichzeitig fahren“ praktizieren sie letztendlich lieber mit ihren Solomaschinen bei privaten Rennveranstaltungen in der Region, etwa beim Classic Grand Prix in Scheggerott.

Uwe Lütjohann



Andere Motorräder fahren mit: Das gelbe Federbein stammt aus der Honda XL 600.



Die selbst entwickelte Lenkeinheit ist angelehnt an den Automobilbau.

RALLYE-MYSTERIUM

Ein BMW-R100-GS-Gespann mit angeblicher Paris-Dakar-Historie gibt bis heute Rätsel auf. Sein heutiger Besitzer glaubt an die große Wüstenvergangenheit, auch wenn sich dafür bislang keine harten Beweise finden lassen. Sicher ist jedoch: Technik, Aufbau und Patina erzählen von einem Fahrzeug, das ursprünglich für extreme Einsätze gedacht war.



Die legendäre Rallye Dakar lässt die Herzen von Motorradabenteurern höher schlagen. Welcher Offroader träumt nicht davon, einmal an dieser knallharten Wüstenrallye teilnehmen zu dürfen? Und sei es nur, um die Atmosphäre zu genießen und heil im Ziel anzukommen. Die Dakar war schon immer dazu geeignet, sich den wildesten Abenteuerträumen hinzugeben. Gerade in früheren Zeiten, als die Route noch quer durch Afrika führte, rankten sich die Legenden um Offroad-Größen wie die Franzosen Hubert Auriol und Gaston Rahier auf ihren BMW-Motorrädern. Auch dieses Gespann auf Basis einer BMW R 100 GS soll einst bei der Paris-Dakar mitgefahren sein. Das jedenfalls hörte der jetzige Besitzer Andreas Metzer bereits häufiger von anderen Motorradfahrern. Über die Hintergründe – und ob das tatsächlich stimmt – kann er trotz intensiver Nachforschungen jedoch nicht viel sagen. Aber vielleicht können ja die MG-Leser zur Lösung des Rätsels beitragen.

Die Ausstattung der aufwendig umgebauten GS ist auf die Bedingungen eines Wüstenritts zugeschnitten. Der 35-Liter-Zusatztank unter dem Seitenwagen etwa erhöht den

Spritvorrat auf 60 Liter und verleiht dem Gespann eine Reichweite von 600 bis 1000 Kilometern, je nach Fahrweise und Untergrund.

Dass der Erbauer auch grobes Gelände im Blick hatte und dort unter Umständen hängen bleiben konnte, zeigen die zahlreichen Griffe rund um das Fahrzeug. Sie dienen eindeutig dazu, das Dreirad notfalls mit Muskelkraft aus dem Untergrund zu befreien. Dazu gesellen sich Spaten und Sandbleche, die ebenfalls zur Bergung eines havarierten Fahrzeugs genutzt werden können. Die heutigen Felgen eines VW Karmann Ghia hingegen scheinen später zur Notwendigkeit geworden zu sein, als das Gespann offenbar mehr auf der Straße als im Sand bewegt wurde.

Wie dem auch sei: Die BMW R 100 GS und der daran hängende Seitenwagen machen auch vor dem Eiscafé eine erstklassige Figur. Verstärkt wird der optische Eindruck durch die silberne Lackierung mit rot abgesetzten Anbauteilen. Diese Farbkombination war bei den originalen BMW-PD-Sondermodellen so nicht erhältlich, passt zu diesem Gespann aber hervorragend.

Außerdem hat das Gelände-Krad offensichtlich auch eine Überarbeitung des Motors erfahren. So verfügt es über einen modifizierten Doppelzündungs-Zylinderkopf sowie über erleichterte Motorinnereien. Auch das deutet, gerade bei einer GS, eher auf einen wettbewerbsorientierten Einsatzzweck hin.

Bis die Maschine nach dem Kauf wieder in diesem guten Zustand war, hatte der heutige Besitzer jedoch eine Menge Arbeit zu investieren. Vor acht Jahren las der in der Logistik tätige Ingenieur in einer kleinen Motorradzeitung vom Verkauf dieses Gespanns – und wusste sofort, dass genau dieses Motorrad sein Wunschobjekt war: „Ich hatte schon immer einen Paris-Dakar-Fimmel. Und mein Traum war es, einmal in einem Servicewagen mitfahren zu dürfen. Natürlich habe ich die Rennen früher regelmäßig im Fernsehen verfolgt, besonders zu den

Grundsolide: Basis des Gespanns ist eine BMW R100GS in der Paris-Dakar-Ausführung.



Fürs Grobe: Allein an Reserverad und Spaten erkennt man schon die große Geländetour.



„Ich hatte schon immer einen Paris-Dakar-Fimmel“

Zeiten, als die BMW-Solomotorräder mit den französischen Fahrern dominierten. Dazu war ich schon immer begeisterter Gespannfahrer. Also lag es nahe, sofort zuzugreifen, als sich die seltene Gelegenheit bot, dieses BMW-PD-Gespann zu ergattern“.

Bis zu diesem Zeitpunkt bestand Andreas' rund zwanzigjährige Gespannerfahrungen vor allem aus älteren MZ-Modellen, einem kleinen Suzuki-250-Chopper-Gespann sowie einem traumhaft schönen Harley-Gespann, das ein ehemaliger Mitarbeiter der Firma Sauer aufgebaut hatte. Dass es dazu kam, lag

VORSTELLUNG BMW R 100 GS Paris-Dakar



Sicher ist sicher: Das Hinterrad bekam eine zweite Abstützung.



Überall Griffe: So bekommt man die Fuhre aus dem Dreck heraus und kann frei turnen.

übrigens daran, dass der Hund dieses Mechanikers den Norddeutschen offenbar sympathisch fand – man wundert sich immer wieder, welche seltsamen Wendungen das Leben nimmt.

Nun also ergab sich endlich die Gelegenheit, zumindest den Wüstensand zu schnuppern, der noch aus dem Seitenwagen herauskrümelte. Und so kam das GS-Gespann zum neuen Besitzer. Zuvor hatte die Maschine mehrfach den Eigentümer gewechselt, denn nach dem Verkauf durch den Erstbesitzer behielt sie niemand länger als zwei Jahre. Der Grund dafür war einfach, aber gravierend: Zwischen etwa 30 und 60 km/h ist die BMW kaum fahrbar. Sie schaukelt sich derart stark auf, dass der schlagende Lenker



Rätsel: Ist die Schwinge selbst Ursache für das Aufschaukeln – oder der Lenkungsämpfer?

extrem viel Haltearbeit erfordert – was den Fahrspaß deutlich schmälert. Dennoch hielt Andreas dem PD-Gespann die Treue, schließlich findet man ein derart originelles Enduro-Gespann nicht an jeder Straßenecke. Mehrere Versuche, bei Gespannspezialisten Abhilfe zu schaffen, brachten bislang keine nennenswerten Erfolge.

Durch die Vermittlung zu Ralf Pruns aus Horst, einem Gespannrennfahrer, der seine Rennmaschinen selbst aufbaut, scheint Andreas Metzger nun jedoch an der richtigen Adresse gelandet zu sein. Ralf fiel auf, dass der Lenkungsämpfer falsch angebracht ist. Außerdem monierte er, dass der Seitenwagenrahmen direkt mit dem Motorradrahmen verschweißt

Wer möchte mit diesem schönen GS-Gespann nicht auch auf die Abenteuerreise gehen?



TECHNIK

BMW-R100-GS-Paris-Dakar/
Schmidt SKS-EML

MOTORRAD

Motor: Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxer, Doppelzündung, Hubraum 980 ccm, Leistung 44kW (60 PS) bei 6500 U/Min, max. Drehmoment 76 Nm bei 3750 U/Min, Lichtmaschine Bosch 12V/280W, Fünfgang-Getriebe mit Klauenschaltung, Kardantrieb, Elektrostarter

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohr-rahmen mit angeschraubtem Heckteil, vorn geschobene Einarmschwinge, hinten Stahl-Einarmschwinge, Federweg 110 mm

Bremsen: Zwei Vierkolben-Brembo-Festsättel mit 285-mm-Bremsscheiben vorn, Doppelkolben-Bremssattel mit 285-mm-Bremsscheibe hinten, Handbremse v., Pedal h./S.

Bereifung:

Vorn: 155 R15 82 T
auf VW-Karmann-Ghia-Stahlfelge
Hinten: 155 R15 82 T
auf VW-Karmann-Ghia-Stahlfelge

BEIWAGEN

Beiwagen: Schmid SKS ac3
Karosserie: EML
Fahrwerk: Stahlrundrohrrahmen,
Vierpunktanschluss
Radführung:gezogene Einarmschwinge
Bereifung: 155 R 15 82T
auf VW-Karmann-Ghia-Stahlfelge
Federbein: Bilstein
Federweg: 65 mm
Bremsen: VW-Trommelbremse
Sitzbreite: 49 cm
Fußraumlänge: 63 cm
Heckraumvolumen: ca. 70 l

GESPANN

Radstand: 1520 mm
Spurbreite: 1300 mm
Vorlauf: 165 mm
Nachlauf VR: 50 mm
Wendekreis rechts (Mitte HR): 4,90 m
Wendekreis links (Mitte SR): 6,00 m

Leergewicht: 320 kg
Zul. Gesamtgewicht: 640 kg
Tankinhalt: 35 l + Zusatztank 35 l
Mittlerer Kraftstoffverbrauch: ..ca. 6 l/100 km
Höchstgeschwindigkeit: ca. 160 km/h
(lt. Brief)

Preise: k.A.

Hersteller:

Bayrische Motorenwerke, Schmid SKS

wurde – was die Einstellbarkeit stark einschränkt. Dennoch zeigt er sich optimistisch, das Problem in den Griff zu bekommen. Damit würde sich nicht nur die Sicherheit erhöhen, sondern auch die Tourentauglichkeit.

„Im Augenblick fahre ich immer mit einem Quad nach Skandinavien in den Urlaub. Aber mein Traum ist es natürlich, mit zwei Motorradgespannen dort hinzufahren. Meiner Frau haben wir im letzten Jahr bereits ein schönes, großes Honda-gespann gekauft. Es könnte dann also losgehen.“ So möchte er im kommenden Jahr für die große Skandinavien-Runde auf dem „Eddi-Hau-Sitz“ Platz nehmen und das Quad zu Hause lassen.

An eigenen Umbauten hat der Norddeutsche am GS-Gespann bereits einiges selbst realisiert. Unter anderem wanderte die Batterie aus dem Rahmendreieck in den Seitenwagen, und den unbequemen Beiwagensitz ersetzte er durch einen umgebauten „Gamersitz“, den er zuvor von seinem Gestell befreit hatte. Dieser ist nicht nur sehr bequem, sondern verfügt auch über zwei Aussparungen in der Sitzfläche, durch die sich Vierpunkt-Hosenträgergurte führen lassen. Trotz dieser Maßnahmen reichte es bislang jedoch nur für Touren unter 200 Kilometern. „Eine weitere Strecke hätte meine Armmuskulatur nicht mitgemacht. Die Maschine auf der Straße zu halten, erfordert einfach zu viel Kraft.“

Über die Historie dieses Gespanns gibt es, wie bereits erwähnt, kaum gesicherte Informationen. Immer wieder hört der Besitzer Bemerkungen wie: „Das ist doch



Not-Aus: Macht Sinn, bevor es abbrennt.



Rustikal: Ein massives Alublech schützt den Tank vor dem Aufsetzen.



Orientierungsfahrt: Das GS-Gespann ist genau das richtige Gefährt, um zu schauen, wohin die Sandpiste uns führt.

die GS von Bernd“ oder „Damit ist doch der Drogeriebesitzer aus Berlin immer rumgefahren. Die gibt es noch?“ Andreas würde nur zu gern mehr über die Vergangenheit seines Paris-Dakar-Gespanns erfahren. Vielleicht erinnern sich Leser

an Details oder frühere Einsätze dieses Fahrzeugs. Hinweise nimmt die Redaktion gern per E-Mail entgegen und leitet sie an den Besitzer weiter.

Uwe Lütjohann

MG



Rad statt Koffer: Der Stauraum ist begrenzt, wenn es zu zweit auf die Reise gehen sollte.



Gamersitz: Das Thema Sicherheit und Bequemlichkeit ist für den Beifahrer gut gelöst.

LIGHT IS RIGHT

In der Welt des französischen
Beiwagenbaus gibt es noch
eine Handvoll Hersteller.

Hechard, Choda und DJ
gehören zu den „Dino-
sauriern“. Der rustikale
Beiwagen X'Trem von DJ
ist für mittelgroße
Enduros geeignet.

MG-Autor Gilles Nulli
war mit dem X'Trem
im Dreck unterwegs.



Abgesehen vom russischen Hersteller Ural sind die meisten Beiwagen, die man in Frankreich trifft, Tourenmodelle. Aber seit etwa zehn Jahren tut sich auch im Bereich der Trail-Bikes etwas. Vor drei Jahren gab Jean-Louis Damois, Gründer von DJ Construction, seinen Platz an junge Offroad-Enthusiasten ab. Camille und Vincent übernahmen das Savoyer Unternehmen und setzen nun alles daran, den Beiwagenmarkt mit innovativen Modellen zu beleben.

Mit etwa zwanzig produzierten Beiwagen pro Jahr haben die Savoyarden genug zu tun, aber sie haben sich entschieden, sich selbst eine Freude zu machen. Der „Tarendo Adventure“, auch als „XL“ bezeichnet, ist für große Reiseenduros wie die GS 1250 oder 1300, KTM 1290, Multistrada und viele andere Modelle gedacht. Es fehlte an einer Alternative für leichtere Bikes, die obendrein auch bezahlbar bleiben sollte.

So wie es heute im Enduro-Bereich üblich ist, griffen die Ostfranzosen zur Mittelklasse und montierten einen Mid-size-Beiwagen – einfach aus Spaß. Ihre Wahl fiel auf die F 900 GS. Denn die großen Reiseenduros überschreiten heute schon ohne Boot leicht die 25.000 Euro-Marke. Wenn man noch einen leistungsfähigen Beiwagen anhängt, wird der Endpreis für viele Käufer abschreckend – besonders für Anfänger. Daher wurde es notwendig, die Kosten für das Motorrad zu senken und einen kleinen, praktischen und effektiven Offroad-Beiwagen anzubringen. So wurde der X'Trem geboren.

Der X'Trem kommt ohne Karosserie aus Fiberglas, ist puristisch und robust: Ohne Verdeck, noch weniger mit einer Windschutzscheibe, ohne Koffer und ohne beheizte Sitze. Der Beiwagenpassagier muss wissen, wo er seine Füße hinsetzt. Auf den Straßen (nicht auf Autobahnen) ist er zwar immer noch angenehm und erlaubt komfortables Reisen, aber sein wahres Terrain sind Pisten, Geröllfelder und staubige Horizonte. Dort gewöhnt man sich nicht erst an das Gespann, man fährt es einfach. Es geht um die Essenz – nur die Crew und das Gelände.

Der X'Trem wurde zehn Tage lang intensiv in der marokkanischen Wüste getestet und hat sich in allen Bedingungen hervorragend geschlagen. Ein Fahrer, ein Passagier, zwei Ersatzräder, ein paar Softbags, eine Seilwinde, leistungsstarke



Scheinwerfer – der X'Trem kommt überall durch, überrascht durch seine Wendigkeit und den Fahrspaß, den er bietet. Die drei 18-Zoll-Räder von M21 Wheels sind von guter Qualität, sie schlucken Schlaglöcher und Unebenheiten problemlos.

Der Passagier hat je nach Tempo und Untergrund die Wahl: bequem sitzend auf der Straße, oder bei schnellen Fahrten in der Rolle des turnenden „Affen“,

wenn das Tempo im Gelände zunimmt. Die Pisten von Merzouga bestätigten die Stabilität bei hoher Geschwindigkeit. Drifts werden zum Kinderspiel und es ist schwer, nicht ständig am Gas zu ziehen, so viel Spaß macht das Fahren mit dem Enduroboot an der GS. Und wenn daheim die Berge der Haute-Savoie ins Spiel kommen, werden Chassis und Aufhängung ebenfalls ordentlich gefordert.





TECHNIK

DJ-BMW 900 GS mit X'Trem

Motor: Zweizylinder-Reihe, flüssig-gekühlt, DOHC, vier Ventile/Zyl., 895 cm³, 77 kW (105 PS) bei 8500 U/min, 93 Nm bei 6750 U/min

Rahmen: Stahlgitterrohrrahmen, Hilfsrahmen an Motoraufnahmen verschraubt, Vierpunktanschluss

Fahrwerk: Schwinggabel von Earles, Öhlins-Federbeine, Hinten Öhlins-Zentralfederbein, SW: Öhlins-Federbein

Räder: rundum 150/90 - 18

Bremsen: Vorne 305-mm-Scheibe, hinten 265-mm-Scheibe, SW 260-mm-Scheibe jeweils mit Einkolben-Schwimmsattel, rundum ABS

Tankinhalt: 13 Liter, 13-Liter-Zusatztank

Leergewicht: ca. 300 kg

Höchstgeschwindigkeit: ca. 160 km/h

Preis: ca. 25.000 Euro
(inkl. Motorrad, Lack und Montage)

Die Bodenfreiheit von 30 Zentimetern macht das Bewältigen der Hindernisse problemlos. Und die unter dem Chassis angebrachte Blechplatte, die wie ein Ski funktioniert, ermöglicht das Gleiten über große Steine. Sehr agil in engen Kurven, erlaubt der X'Trem sogar ein paar Wheelies, wenn der Fahrer es drauf hat – ein Pfad im Wald verwandelt sich in eine sportliche Sonderprüfung. Der Passagier arbeitet auf den langen Geraden im Beiwagen mit und der Fahrer konzentriert sich auf die Piste. Jeder kennt seine Rolle, und der Fahrspaß wird geteilt.

Im tiefen Gelände hat der X'Trem mehr Schwierigkeiten. Die Hinterhand, die mit der zusätzlichen Last von 180 Kilo (Beiwagen und Passagier) zu kämpfen hat, muss präzise abgestimmt werden. Dann stimmt auch die Traktion.

Wenn es um Reisen geht, braucht man Gepäck. Und auch wenn der X'Trem keinen geschlossenen Koffer hat, können viele wasserdichte Taschen angebracht werden. Bei der Reise durch Marokko nahmen die Teams etwa 200 Liter Softbags auf jedem Fahrzeug mit. Man kann auch eine maßgefertigte Kiste oder einen zusätzlichen Tank anbringen.

Während die große BMW GS Adventure in Kombination mit dem Tarendo etwa

430 Kilo wiegt, kommt die 900er GS auf etwa 310 Kilo. Der Beiwagen allein (mit Kiste, Gabel und Rahmen) wiegt knapp hundert Kilo. „Light is right“, wie der Gründer der Rennwagenmarke Lotus, Colin Chapman, einst sagte.

Der X'Trem ist also nicht für große Maschinen gedacht. Er braucht etwas Leichtes, etwas Spaßiges. Der Rahmen ist stabil, der Wetterschutz minimal, ein echter Offroader halt. Kurz: Ein wunderbares Spielzeug für große Kinder. Und genau das lieben wir.

Text: Gilles Nulli

Fotos: Martin Capture

MG



Der X'TREM umfasst serienmäßig den Beiwagen mit Streben und angepasstem Heckrahmen für das Motorrad, drei maßgefertigte Speichenräder von M21 Wheels und Conti TKC 80. Dazu eine Schwinggabel von Earles, einen Lenkungs-dämpfer, einen abnehmbaren Sitz, die Montage und die französische Homologation. Infos zur Zulassung in D findet ihr in MG-Ausgabe 201 auf Seite 68.

Optional: Seilwinde, Ersatzrad, zusätzlicher Tank, Fernscheinwerfer, Aluminium-Kisten oder Softbags.

www.dj-sidecars.fr



Gespannfahrer-Shop

Besuche unseren erweiterten Shop im Internet: shop.motorrad-gespanne.de

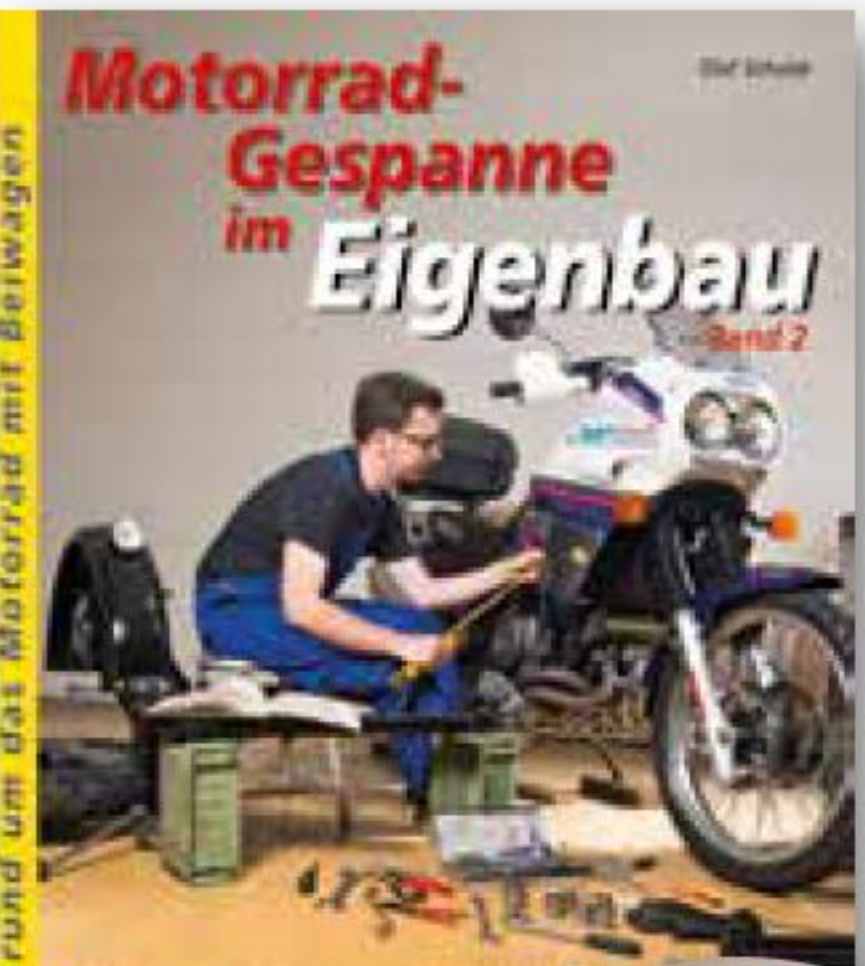
Bücher



Das Fachbuch für Praktiker

„Band 1 – Motorrad-Gespanne im Eigenbau“ wendet sich vor allem an die Schrauber und Wissbegierigen unter uns. Es ist vollgestopft mit Tipps und Tricks aus der Praxis zum Thema Anschlusstechnik. In Teil 2 des Buches beschreibt ein Sachverständiger vom TÜV ausführlich die Voraussetzungen zur Abnahme. Es ist das meistgekauftete Gespannbuch. Aktualisierte Auflage.

€ 17,50



Die dritte Art

„Band 2 – Motorradgespanne im Eigenbau“ wendet sich an den Gespannfahrer und ambitionierten Schrauber, der ein Dreirad im Eigenbau mit einem modernen Motorrad als Zugmaschine realisieren oder einfach nur sein Wissen erweitern möchte. Dazu gehören Einblicke in die Tragwerklehre, die für die Zulassungen erforderlichen Techniken des Handwerks und der Dokumentation und Tipps und Hinweise zur Konstruktion.

€ 34,90 (mit CD)



Know-how für Gespannfahrer

Beim Gespannbau können wir ganz bestimmte Fahreigenschaften verlangen und haben zudem die Möglichkeit, individuelle Fahrwerkskomponenten zu ordern. Diese fast grenzenlose Freiheit der Wahl setzt ein Grundwissen der Gespanntechnik voraus. Dieses Wissen vermittelt das „1 x 1 für Gespannfahrer“.

2. Auflage (2017)

€ 17,50



Was du schon immer über Gespanne wissen wolltest

Gibt es etwas, was du über Gespanne nicht weißt? 500 Fragen rund um Gespanne werden hier beantwortet. Ein unentbehrliches Nachschlagewerk für alle Gespanninteressierten.

nur € 9,-

Bei jedem Wetter

Schutz für dein Gespann

Die wasserdichte Gespannabdeckplane für den Außenbereich mit weicher Innenbeschichtung.

Farbe: Silbergrau

€ 119,-

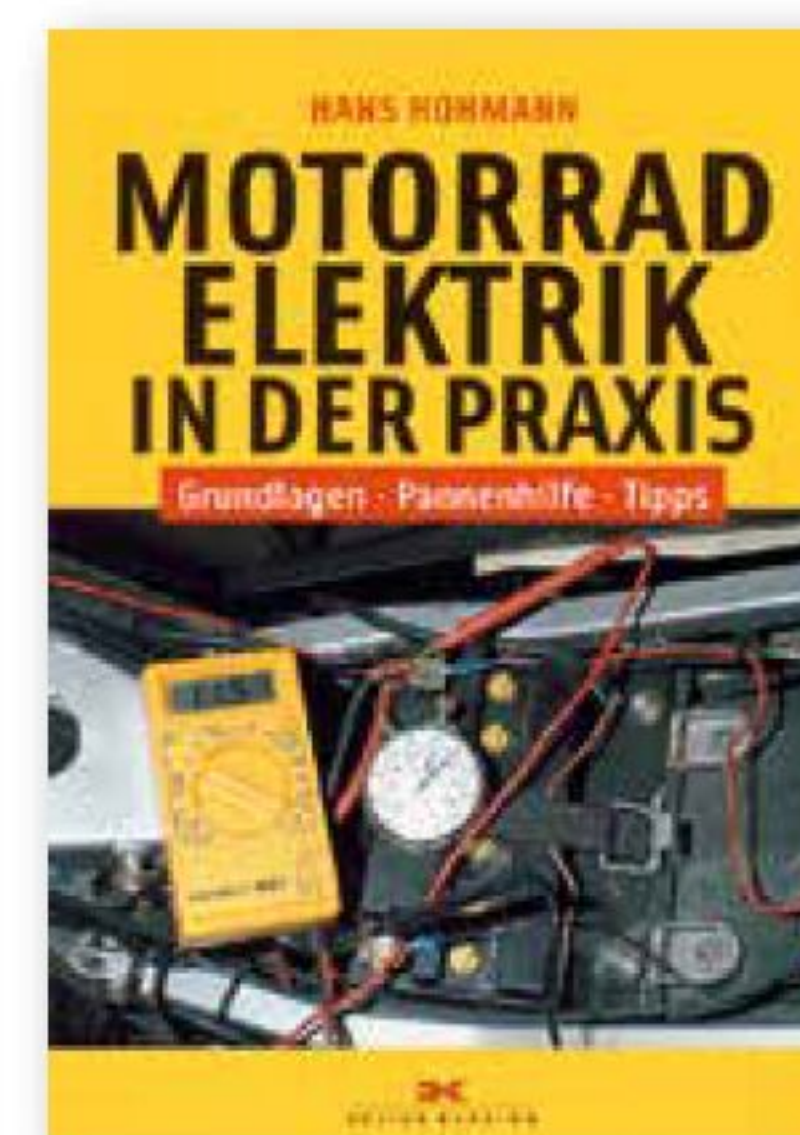


Die Gespannabdeckplane für den Innenbereich.

Weiches Mischgewebe, atmungsaktiv,

Farbe: Blau

€ 79,90



Motorrad-Elektrik in der Praxis

Motorrad-Elektrik ist für viele ein Buch mit sieben Siegeln. Doch mit etwas Basiswissen und systematischem Vorgehen sind viele alltägliche Motorradprobleme lösbar. Eine „programmierte Fehlersuche“ und viele Erklärungen machen das Buch praxistauglich. Das bewährte Standardwerk – für alle Typen geeignet.

Bestell-Nr. B-50020 € 24,90

Versandkostenfreie Lieferung
innerhalb Deutschlands ab 30,-€ Warenwert

NEU

easyROUTES® X

Mit dem neuen easyROUTES® X stehen alle Möglichkeiten für eine schnelle Motorradtourenplanung und Navigation zur Verfügung. Wer will kann die Etappen vorher am großen Bildschirm planen und via Cloud automatisch in Echtzeit auf das Smartphone übertragen. Dazu lassen sich TOURENFAHRER- und motorradspezifische POIs wie etwa Tankstellen einblenden. Mit nur einem Klick können Datenföcher und Archive zu jedem Wegpunkt Fotos aufnehmen und jedes gefahrene Abenteuer als Track aufzeichnen.

Weitere Informationen unter www.easyroutes.de

€ 39,90



NEU



DuoDrive

Schon bevor Manfred Beck die Firma Mobec gründete, faszinierten ihn Seitenradantriebe. Daraus resultierte seine DuoDrive-Technik. Der Autor lässt die Entwicklung bis zum aktuellsten DuoDrive Revue passieren, erweitert um die Historie der Seitenradantriebe. Damit gilt Becks mit 185 Bildern und Skizzen illustriertes Werk als erste und einzige umfassende Übersicht zum Thema. 150 Seiten.

€ 29,90

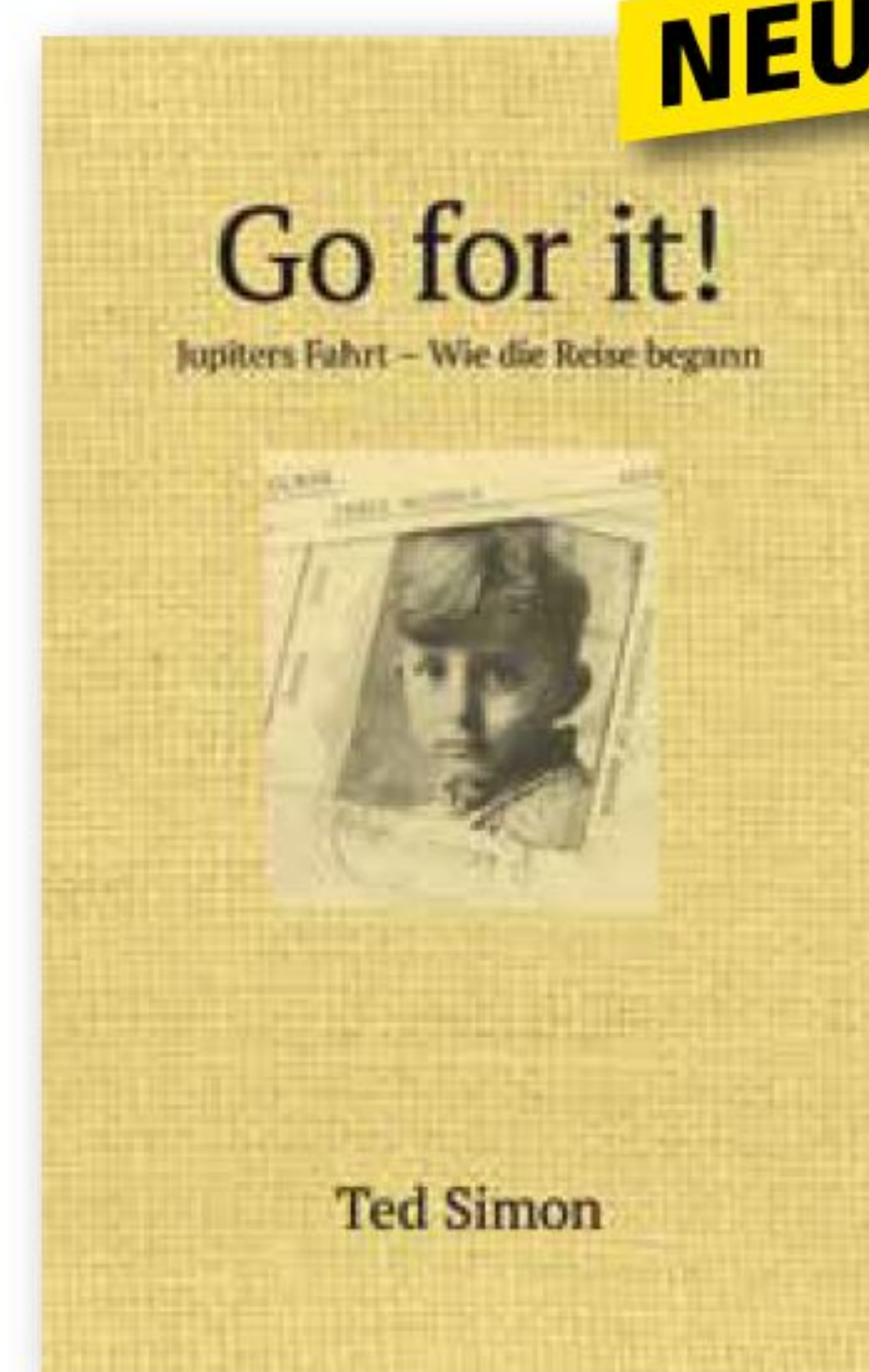


Kurs Südost – Mit der Dnepr nach Kappadokien

Reich bebildert und mit Augenzwinkern erzählt, ist dieses Buch eine Liebeserklärung des Autors an das langsame Reisen und sein Gespann. Pannen und Missgeschicke vereitelten zwar nahezu jede Planung, aber genau diese führten Sven Altmann zu herzlichen Begegnungen und teils skurrilen Erlebnissen auf dem Balkan und in der Türkei. 250 Seiten.

€ 18,90

NEU



Ted Simon Go for it!

Der Autor des international meistgelesenen Motorradreisebuchs „Jupiters Fahrt“ veröffentlicht seine Autobiografie.

€ 29,90

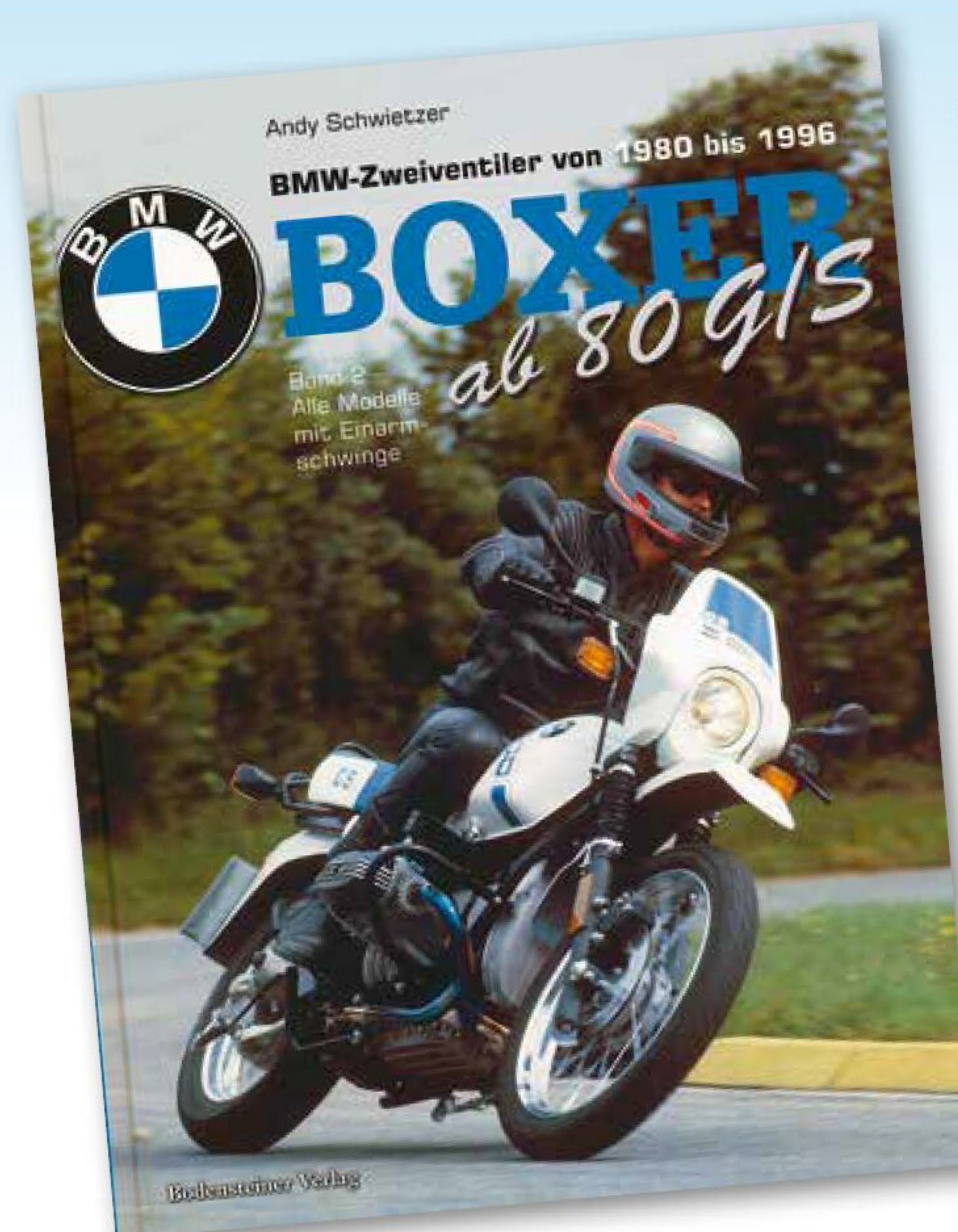
BMW Boxer von 1950 bis 1996 – Das Original



Alle Zweizylinder im Detail. Vom allerersten BMW-Motorrad bis heute prägt der Zweizylinder-Boxer-Motor die Identität der blau-weißen Marke. Dieses Buch vom renommiertesten Experten für klassische Motorräder zeichnet die Geschichte aller luftgekühlten BMW-Boxer seit der Nachkriegszeit bis 1996 detailliert nach.

€ 39,95

BMW-Boxer ab R 80 G/S von 1980 bis 1996



Dieses Buch behandelt alle Modelle, die den legendären Zweiventil-Gleitlagermotor hatten. Es umfasst sowohl technische Details als auch die politischen und wirtschaftlichen Umstände, die den Werdegang der Zweiventil beeinflussten. Sämtliche Farben, Ausstattungsvarianten, technische Modifikationen, Detailänderungen in den laufenden Serien werden aufgeführt.

€ 35,00

Unsere Top-Favoriten:



NEUE FARBE

„Sidecar Action“
100% Baumwolle,
hochwertige Qualität,

NEUE FARBE!
Olivgrün in ver-
schiedenen Größen,
Dunkelblau aktuell
lieferbar in Größe S.

nur € 22,95

NEUE FARBE

„Abenteuer beginnt
auf drei Rädern“

85% Baumwolle,
15% Viskose,

NEU in Dunkelblau
verschiedene Größen.

nur € 22,95



Die Originale können von den Abbildungen abweichen.

T-Shirts für Gespannfreunde

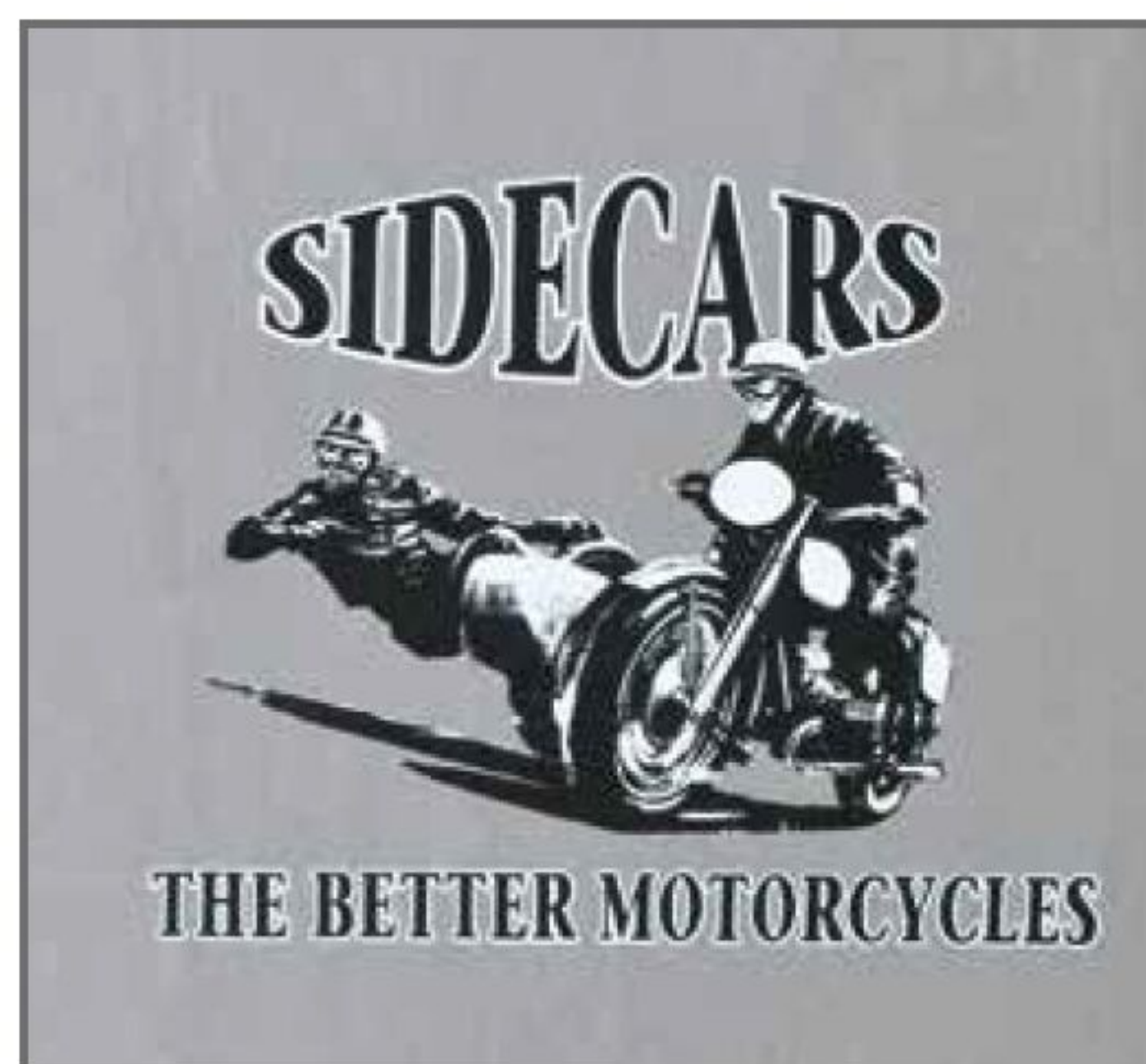
Exklusiv



„Winterfahrer-Shirt“

aus der MOTORRAD-GESPANNE-Schmiede,
85% Baumwolle,
15% Viskose,
verschiedene Größen.

nur € 22,95



Sidecars – The Better Motorcycles

Hervorragend in Qualität und
Verarbeitung lässt das Shirt
keine Frage offen.
Aktuell lieferbar in Größe S und 4XL.

nur € 22,95



EGT 2024

Das blaue EGT-Shirt aus dem Jahr 2024
gibt's noch in verschiedenen Größen.

nur € 19,90

Restbestände



Erinnerungsstück: EGT-Shirt

Das bordeauxrote T-Shirt ist in den
Größen XXL und 3XL verfügbar.
Lieferung solange der Vorrat reicht.

nur € 19,90



Kradsport alte Schule

Das Shirt zeigt einen Gespanntreiber
aus den 60er Jahren im Kradmantel.
T-Shirt-Farbe Schwarz.
Aktuell lieferbar in Größe S.

nur € 22,95

Exklusives T-Shirt:

Euro-Gespann-Treffen 2025

85% Baumwolle, 15% Viskose, verschiedene Größen

nur € 19,90



Brust- und Rückenprint

Stiftschlüsselsatz

9-teilig



Extralange Schlüssel mit Kugelkopf in den Größen 1,5-2-2,5-3-4-5-6-8-10 mm, platzsparend verpackt.

nur € 15,50

Arbeitshandschuhe

„Multiworker“



Schrauben ohne schmutzige Finger! Waschbar, außen elastisches Spandex-Gewebe und innen Kunstleder.

Größe: XXL

Bestell-Nr. Z-540915 **€ 9,90**

Parkschild für Gespannfahrer

EXKLUSIV



Besonders geeignet für Einfahrt, Parkplatz und Garage. Material: 3 mm PVC und wetterbeständiger Siebdruck. Maße: 470 mm x 300 mm. Nur bei MOTORRAD-GESPANNE!

€ 15,90

Gespannfahrer-Pott

NEU



Die MOTORRAD-GESPANNE-Edelstahl-tasse mit Karabinerhaken ist ein Must-have auf jeder Abenteuer-tour. Doppelwandig, Füllmenge 220 ml, Höhe: 7,5 cm, Durchmesser: 7 cm Hinweis: Handspülung empfohlen!

€ 9,90

Aufkleber, Aufkleber, Aufkleber!

Wetterfest sind die Aufkleber auf PVC-Folie. Runder Aufkleber 95 Millimeter Durchmesser, Dreiecke 126 x 114 Millimeter.



„Gespanntreiber“

€ 1,90



„Mit Spaß dabei“

€ 1,90



„Gespannfahrer“

€ 1,90



„Ja, ich fahre auch bei gutem Wetter“

€ 1,90

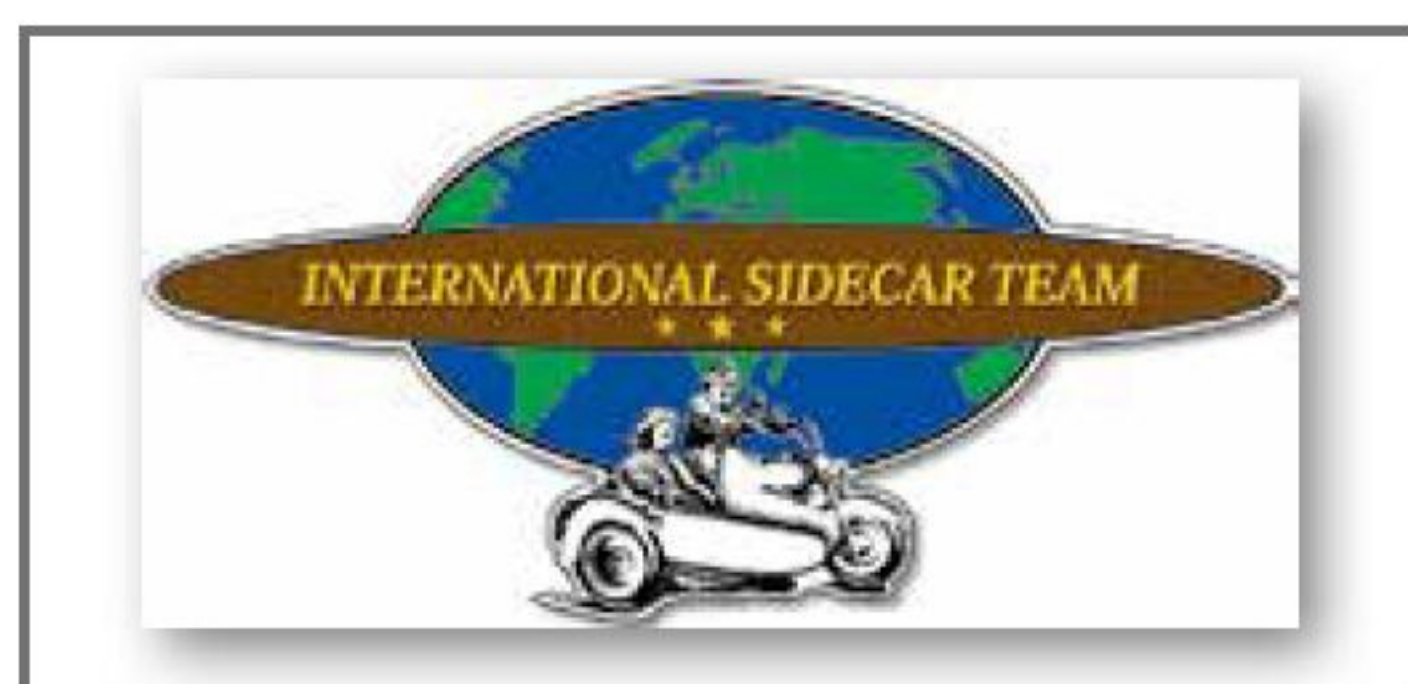
Der Aufkleber mit Augenzwinkern

Gespannfahrer dürfen das ...

Gespannfahrer dürfen das ...

25 cm lang x 1,5 cm hoch. Geliefert werden die wetterbeständigen Aufkleber paarweise. Du erhältst also für 1,90 Euro zwei Aufkleber (wie abgebildet).

€ 1,90



Aufkleber „International Sidecar Team“

12 cm breit und 5,5 cm hoch.

€ 1,90

Diverse Pins und Anstecker



- Honda GL 1800 SE/GT Twin
- Kawasaki ZZR/Speed 2000
- Dnepr-Schriftzug

Stück je € 5,-

Rechtliche Angaben: HRB 3216, Amtsgericht Hamm, Geschäftsführung: Martina Knehans; Tel.: 02303 98550

Syburger Verlag GmbH erhebt deine Daten zum Zweck der Vertragsdurchführung, zur Erfüllung der vertraglichen und vorvertraglichen Pflichten. Die Datenerhebung und Datenverarbeitung ist für die Durchführung des Vertrags erforderlich und beruht auf Artikel 6 Abs. 1 b DSGVO. Zudem verwenden wir deine Angaben zur Werbung für eigene und MOTORRAD-GESPANNE-verwandte Produkte. Falls du keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten willst, kannst du jederzeit widersprechen. Infos unter <https://ds-syb.vfmz.de>. Bestellungen per Fax oder Post werden nur mit Vorkasse ausgeführt.

Internet: shop.motorrad-gespanne.de

oder Bestellung per Fax an:
+49 (0)2303 98559

Oder per Post: Syburger Verlag GmbH
MOTORRAD-GESPANNE · Hertinger Str. 60 · D-59423 Unna

Gespannfahrer-Markt

BMW-GESPANNE



• BMW R 850 R Gespann, Triptec Umbau mit Dnepr Boot mit Einstiegshilfe, Umbau in 2023 bei 50.930 km, Beiwagen über die Handbremse gebremst, Nachlaufverkürzer, bei 59.118 km Öl- und Filterwechsel und neue Batterie, bei 62.750 km neuer Vorderreifen, BMW Koffersystem, Topcase von Shad, auf dem Boot Gepäckträger, hohe Scheibe, am Lenker Spiegel und Protektoren mit Spritzschutz von der 1100 GS (inkl. Originale), Spritzschutz an den Füßen, Kugel für RAM Mounts zur Befestigung einer Navi Halterung, abgesicherte 12 Volt Anschlüsse am Lenker und im Boot, Steckdose zum Überbrücken an der Seite. - Preis: 8.500,- € VB - Kontakt: gminig@hotmail.com



• BMW K 1200 RS HGT Dreamline-Gespann zu verkaufen, Achsenkellenkung, Zusatztank, Navihalterung, Griffheizung, Windschild, ein Koffer vorhanden, Bremse und Reifen neu, Jährlicher Service immer gemacht, Sommerfahrzeug mit Saisonkennzeichen, Gutachten aus 2013 und 2022 vorhanden. - Preis: 20.500,- € VB - Kontakt: 0170/4866241



• BMW R 1150 GS Adventure mit Seitenwagenumbau von der Firma Mobec mit Seitenwagenantrieb und Rückfahrlilfe. Bitte die Bilder anschauen und bei Fragen anrufen! Gerne geben wir telefonisch Auskunft über alles!!!! - Preis: 32.000,- € VB - Kontakt: 09925/1031

CHANG-JIANG

GESPANNE VON DER STANGE:

CHANGJIANG

QJMOTOR
ALWAYS FORWARD

SFT 900 – 95 PS



LOW COST Gespanne
es geht auch günstig!

Wir liefern:

Hilfsrahmen – Bausätze –
Seitenwagen – Komponenten

Wir bauen:

Low Cost Gespanne
– und auch teure :-)

VELOREX Sidecar Partner

Ersatzteile
und Zubehör
für Ural, DNEPR, BRETTzision
CHANGJIANG
neu und
gebraucht



BRETT ef-tech

Hillerstr. 10 · D-75177 Mühlacker
Tel. +49 7041 814355 · brett@ef-tech.de
www.ef-tech.de

Kleinanzeigen-Annahme

Fax:

02303 985523

Syburger 59423 Unna
VERLAG GmbH Hertinger Str. 60

HEINZ J. BALS
Mechanikermeister

Reparaturen und Restaurationen
aller BMW-Motorräder ab Bj. 1950
Motoren- und Getriebeinstandsetzung,
Bleifreiumrüstung, Glasperlstrahlen,
Gespann- und Beiwagenumbau.

**Neue und gebrauchte
BMW-Ersatzteile
BMW-Motorräder**



täglicher Versand
Unter den Eichen 28a
32423 Minden
Tel.: 0571 / 3 59 21
Fax: 0571 / 3 39 30
hbsmi@t-online.de
www.hbs-bmw.de

MOTORRAD NEWS

**SATTER INHALT,
FAIRER PREIS!**

Alles über

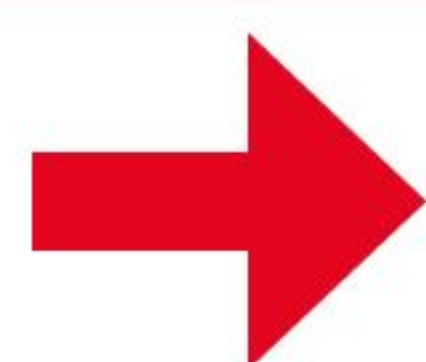
- Test
- Technik
- Touren
- Service
- Szene
- für alle Motorradfahrer



Jeden Monat neu im Handel!

Abonnieren unter Tel. 06123 9238-278
oder abo.motorradnews.de

Deine Daten werden im Rahmen der DSGVO
verarbeitet, Infos: <https://ds-syb.vfmz.de>



gespann-lexikon.de

HARLEY-DAVIDSON



• Harley-Davidson Gespann Electra-Glide Ultra Classic FLHT-CU, Liebhaberstück, König Ludwig II Gespann, Kess-Tech-Auspuffanlage, Vorderradschwinge, Rückwärtsgang und Anhängerkupplung, König Ludwig II: Einzelanfertigung aus Silikon (Gesicht) mit Echthaar in Lebensgröße,

LACKIERUNG DE LUXE.

“Stimmige Proportionen durch individuelle Karosseriegestaltung und kreative Designlackierung - das sind unsere Stärken und die Grundlage für Ihre Ideen!”

Martin Bereiter



Bereiter GmbH

Zeller Gewerbezentrum 19-20, 64732 Bad König/Zell
Telefon: (0 60 63) 29 15, Email: info@identica-bereiter.de

GESPANNE

versch. Airbrush Motive aus der Königszeit, Jägerkorb mit Beleuchtung (abnehmbar), bei ernsthaftem Interesse oder Fragen bitte Kontakt aufnehmen. - Preis: 56.500,- € VB - Kontakt: 0162/2571948

HONDA-GESPANNE

• Verkauft aus Gesundheitsgründen mein EML-Goldwing 1 Gespann, Reifen neu, Ganzjahresreifen mit Schneeflocken, Winterbetrieb möglich, Tank innen beschichtet, Bremsbeläge hinten neu, vor 1 Jahr große Inspektion, Vergaser ultraschallgereinigt, Teile. - Preis: 5.000,- € VB - Kontakt: 0163/2677788

MASH-GESPANNE

• Mash Side Force, Military Look, EZ 8/21, 7.820 km, 450 ccm, 29 PS, Persenning Beiwagen, gepflegter Zustand, zuverlässig und keine Macken. - Preis: 8.900,- € - Kontakt: dbbo@gmx.de



URAL FACTORY

Neuer Stützpunkt in Bayern

Vertragshändler für:



Tel. 09721 22600
ural.factory@yahoo.com

MOTO GUZZI



• Moto Guzzi T3 Gespann, löse meine Sammlung auf, umfangreiche Dokumentation auf Anfrage. - Preis: 10.000,- € VB - Kontakt: franz-welter@web.de



• Moto Guzzi 850-T3 California & Seitenwagen, Bj. 1980, Reifen neu, Seitenwagen April 1997, TÜV Mai 26 neu. - Kontakt: moormannh539@gmail.com



• Moto Guzzi SP 2 Vollschwinge mit Pera Beiwagen, viele sinnvolle Änderungen, alles eingetragen. - Preis: 5.500,- € VB - Kontakt: DL1KSW@t-online.de

www.joy-tek.de

SONSTIGE



• R 100 EML Gespann mit H-Kennzeichen, am 26.11.25 wurde die HU mangelfrei erneuert, auch die H-Abnahme nach §23 StVZO ist erfolgt, guter fahrbereiter Zu-

MOTORRAD-GESPANNE IM EIGENBAU Band 2



Die dritte Art

„Band 2 – Motorradgespanne im Eigenbau“ wendet sich an den Gespannfahrer und ambitionierten Schrauber, der ein Dreirad im Eigenbau mit einem modernen Motorrad als Zugmaschine realisieren oder einfach nur sein Wissen erweitern möchte. Dazu gehören Einblicke in die Tragwerklehre, die für die Zulassung erforderlichen Techniken des Handwerks und der Dokumentation und Tipps und Hinweise zur Konstruktion.

Hier bestellen:
shop.motorrad-gespanne.de

Buch + CD: Motorrad-Gespanne im Eigenbau, Band 2 € 34,90



• Moto Guzzi Brevia 1100 Gespann zu verkaufen, löse meine Sammlung auf, umfangreiche Dokumentation auf Anfrage. - Preis: 12.000,- € VB - Kontakt: franz-welter@web.de

Motorrad Faßbender

Ihr EML-Importeur
in Nordrhein-Westfalen



Hafelsstraße 246 · 47809 Krefeld · Telefon: 02151-15987-11
Email: info@motorrad-fassbender.de · www.motorrad-fassbender.de

stand, alle Wartungsarbeiten wurden 2025 abgeschlossen, danach wurden keine 1.000 km gefahren, Gespann fährt auf neuen 135/70 R15 Reifen, Kurbelwellendicht-, Ölpumpendichting und Kupplung sind erneuert, alle 3 Getriebedichtinge gewechselt, Faltenbalg am Ausrückhebel und der Schwinge sind erneuert, Starter wurde im Nov. erneuert, Batterie wurde ausgetauscht usw., RS-Verkleidung und Tank wurde abgebaut, montiert wurde ein 100 R, RT Lenker und Windschild usw., hat Zulassung von 3-11, Privatverkauf ohne Garantie alle Angaben sind nach besten Wissen aufgeschrieben und gelten nicht als Zusicherung. - Preis: 12.500,- € - Kontakt: 033232/39934, bitte von 9 - 20 Uhr

FERNREISE-SPEZIALTEILE

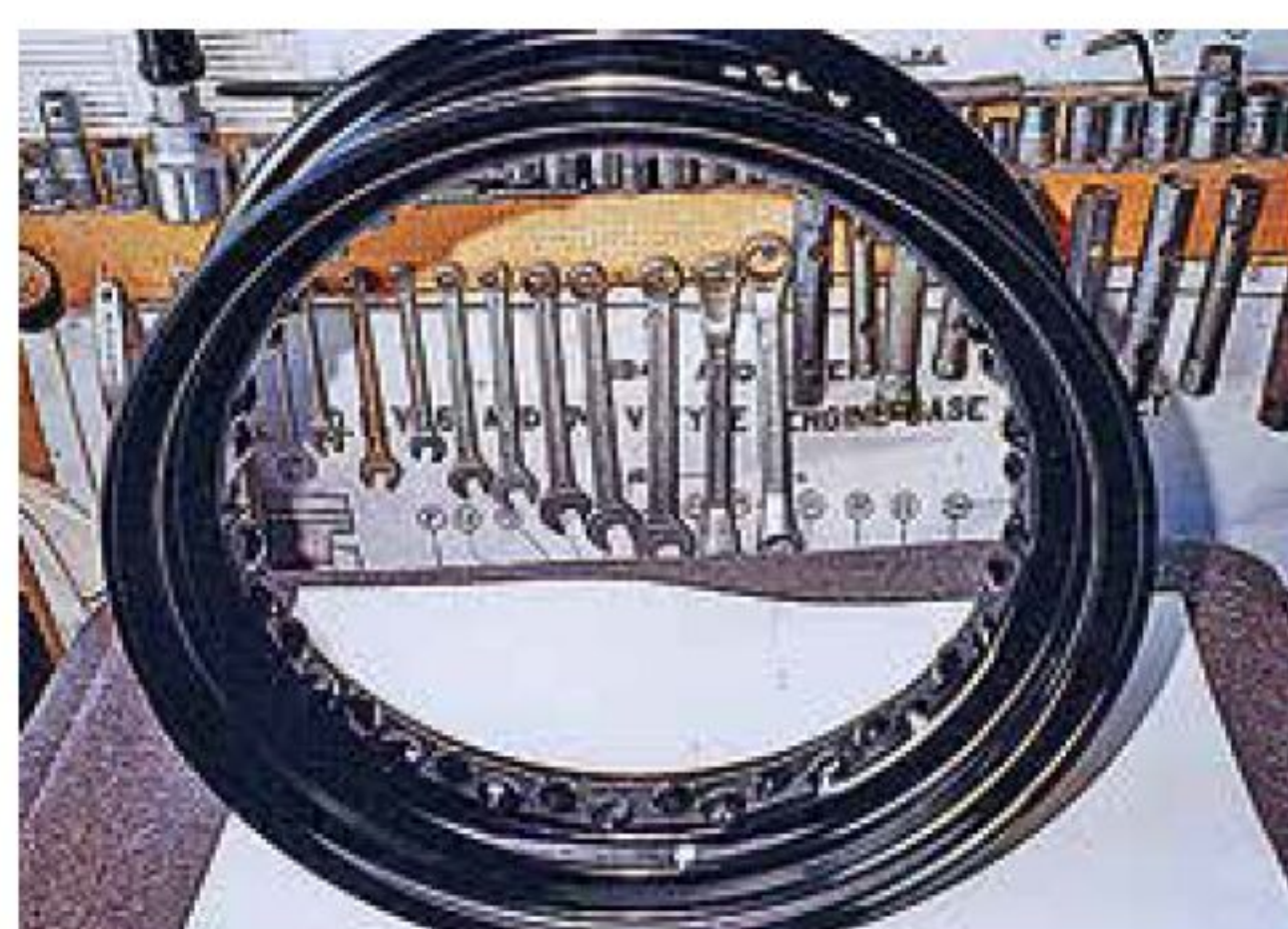
für BMW 2-Ventil-Boxer

Tel. 07275/2144 + 0171/7397329
ifaandreas@t-online.de
www.fernreiseterteile.de



• Ich verkaufe 50 Stck. historische Motorsportplaketten, Kpl.-Preis um 800 €, älteste Plakette "Ballonverfolgung von 1927", also antik z. B. für 99 €. - Kontakt: 04361/1825225 oder f.belbe49@gmx.de

motorrad-gespanne.de



• Gespannfelge, 15 x 4 Zoll, neu, 40-Loch mit seith. Ventilabgang. - Preis: 100,- € VB - Kontakt: 0163/9070555

GRATIS!

JETZT SCHALTEN!

Deine private Kleinanzeige mit Foto

• nach kurzer Prüfung sofort online auf markt.motorrad-gespanne.de

• kostenlos in **MOTORRAD GESPANNE**

ANZEIGEN-ANNAHME:

■ **Online:** Nutze das Formular auf markt.motorrad-gespanne.de und lade deine Bilddatei sofort hoch.

■ **Post:** Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna

■ **Fax:** 02303 985523

■ **Mail:** kleinanzeigen@syburger.de (nur ein Anhang möglich)

Wichtig: Immer eigene Adresse angeben!

* Fotos sind auf diesem Weg (Post und Fax) leider nicht möglich.

MOTORRAD-GESPANNE ist ein Magazin der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführung: Martina Knehans. Datenschutz: <https://ds-syb.vfmz.de>

BESTELLCOUPON

Die Anzeige soll unter folgender Rubrik erscheinen:

- ☐ BMW
- ☐ Enduro-Gespanne
- ☐ Harley-Davidson
- ☐ Honda
- ☐ Kawasaki
- ☐ Kontakt
- ☐ Moto Guzzi
- ☐ MZ
- ☐ Roller-Gespanne
- ☐ Suche Gespann
- ☐ Suche Seitenwagen
- ☐ Suzuki
- ☐ Termine
- ☐ Ural
- ☐ Verkaufe Seitenwagen
- ☐ Yamaha

Anzeigenaufgabe per MAIL:

kleinanzeigen@motorrad-gespanne.de

Wichtig: Wir benötigen deine Adresse aus rechtlichen Gründen. Andernfalls wird die Anzeige nicht veröffentlicht. Ein Foto als Anhang möglich.

Kleinanzeigen aufgeben per FAX:

Fax: 02303 985523

...oder einfach online über markt.motorrad-gespanne.de

Besucht unseren Kleinanzeigenmarkt unter markt.motorrad-gespanne.de und gebt eure private Kleinanzeige kostenlos online auf. Dabei könnt ihr bis zu zehn Fotos hochladen, die in der Online-Version der Anzeige erscheinen – **alles kostenfrei.**

DEINE KOSTENLOSE PRIVATE KLEINANZEIGE in MOTORRAD GESPANNE und online auf markt.motorrad-gespanne.de

ANZEIGENSCHLUSS für die Ausgabe 213: 25. März 2026

Gut leserlich ausfüllen und an die folgende Adresse senden: Syburger Verlag GmbH · Hertinger Str. 60 · 59423 Unna
Fotos sind auf diesem Weg leider nicht möglich

Anzeigentext:

Kontakt Daten zur Veröffentlichung:

Tel.-Nr.:

Mail:

Absender-Angaben (werden nicht veröffentlicht, sind aber vollständig anzugeben):

Name:

Straße:

PLZ, Wohnort:

Mail:

X Datum, Unterschrift:

Die bestellte Anzeige wird schnellstmöglich mit Ortsangabe auf markt.motorrad-gespanne.de sowie in der nächsten erreichbaren MOTORRAD-GESPANNE-Ausgabe veröffentlicht. Anzeigen werden nur veröffentlicht, wenn die Pflicht- und Absenderangaben (jeweils rot markiert) vollständig ausgefüllt sind. Ein Rechtsanspruch auf Veröffentlichung besteht nicht. **Aus Platzgründen kann es vorkommen, dass nicht jede private Kleinanzeige im gedruckten Heft erscheint.** Anzeigen können ohne Angabe von Gründen abgelehnt oder gekürzt werden. MOTORRAD-GESPANNE ist ein Magazin der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführung: Martina Knehans. Deine Daten werden im Rahmen der DSGVO verarbeitet. Infos: <https://ds-syb.vfmz.de>

Werde jetzt

MOTORRAD GESPANNE - Abonnement

und profitiere
von vielen Vorteilen*



Print
und/oder
E-Paper



Günstiger
als im Einzelkauf



Oft schon vor
dem Erstverkaufstag
im Briefkasten



Erweitere dein Print-Abo
um ein **E-Paper** für nur
1,- € mehr pro Ausgabe



Freier Zugang zum
MOTORRAD-GESPANNE-Archiv



Bis zu **20% Preisvorteil**
beim Kauf ausgewählter
Produkte im GESPANNE-Shop
shop.motorrad-gespanne.de

MOTORRAD-GESPANNE ist ein Magazin der Syburger Verlag GmbH,
Hertinger Str. 60, 59423 Unna, Amtsgericht Hamm, HRB 3216,
Geschäftsführung: Martina Knehans.

Die VU Solutions GmbH & Co. KG erhebt im Auftrag deine Daten zum Zweck der Vertragsdurchführung, zur Erfüllung der vertraglichen und vorvertraglichen Pflichten. Die Datenerhebung und Datenverarbeitung ist für die Durchführung des Vertrags erforderlich und beruht auf Artikel 6 Abs. 1 b) DSGVO. Zudem verwenden wir deine Angaben zur Werbung für eigene und GESPANNE-verwandte Produkte.

Falls du keine Werbung mehr auf dieser Grundlage erhalten willst, kannst du jederzeit widersprechen. Abo-Service MOTORRAD-GESPANNE, 65341 Eltville, gespanne@vuservice.de. Weitere Infos zum Datenschutz: <https://ds-syb.vfmz.de>

HIER BESTELLEN:

Online: abo.motorrad-gespanne.de

Telefon: 06123 9238244

E-Mail: gespanne@vuservice.de

Jahresabo PRINT: 55,20 € (Inland) • ab 63,90 € (Ausland)

Jahresabo E-Paper: 49,99 €

Print & E-Paper: 61,20 € (Inland) • ab 69,90 € (Ausland)

* Alle Vorteile gelten nur für Abonnenten der Syburger Verlag GmbH, d. h. du hast dein MOTORRAD-GESPANNE-Abonnement direkt mit dem Syburger Verlag bzw. bei der VU Solutions GmbH & Co. KG abgeschlossen.



• SR 500 Telegabelvorspannschrauben zu verkaufen. Ein Satz neuer Domverschlussschrauben zum stufenlosen vorspannen der Telegabel bei Gespannbetrieb oder auch im Solobetrieb bei größerer Belastung. Neu, noch nie verbaut und in meinem Gespann mit großem Erfolg gefahren. - Preis: 65,- € VB - Kontakt: 0160/98293925

• Verkauft Zeitschrift Motorrad Gespanne, Ausgabe 179-191 und 196-199 je 2 € oder am besten alle zusammen für 20 €. - Kontakt: 0160/98293925



• Mitnehmervverzahnung für BMW EML 2 Ventil Gespanne für das Hinterrad günstig zu verkaufen. Der Ring ist neu und schon abgedreht. Passt für die alten Rohrspeichenräder von EML aus den 80er/90er Jahren. Achtung es gibt zweierlei, dieser ist die etwas flachere Ausführung. - Kontakt: 0160/98293925

• Suche Motorrad Gespanne Ausgabe Nr. 21 und 111. - Kontakt: moto-vk@mailbox.org

SUZUKI-GESPANNE



• Suzuki DR 800 Gespann, löse meine Sammlung auf, umfangreiche Dokumentation auf Anfrage. - Preis: 4.000,- € - Kontakt: franz-welter@web.de

Stahmer
Gespanne • Trikes
EML-Erfahrung seit 1975
Größtes EML-Ersatzteillager
(auch für ältere Modelle)
Manfred Stahmer
Tel.: 035471 294841
Fax: 035471 294843
Mobil: 0170 4465275
zweirad-stahmer@t-online.de
www.stahmer-nf.de

YAMAHA-GESPANNE



• Yamaha V-Max 1700, 148 kW, 41.000 km, Bj. 2015, zum Gespann umgebaut (Mobec Umbau), EZ 5/2016, verstärkter LM-Brückenrahmen, vorne Schwinggabel mit 2 Federbeinen, LM-Zweiar-

schlinge hinten, 2 Sechskolben-Festsättel mit 320 mm Bremsscheiben vorne, Einkolben-Sattel mit 298 mm Bremsscheibe hinten, Reifen auf Verbundrad, vorne 185/65 R 15, hinten 205/55 R 17, Mobec Zero GTO Beiwagen mit 21 l Zusatztank, Kofferraumvolumen 220 l, genaue Beschreibung mit Testbericht in Motorrad-Gespanne Magazin 172. - Preis: 35.000,- € - Kontakt: 07021/49292

Motorrad-Märchen

Für Risiken und Nebenwirkungen wird nicht verhaftet.

NUR
€ 9,90

Hier bestellen:
shop.motorrad-gespanne.de

• Yamaha XJR 1300 Trisis Gespann mit 2-Sitzer Magnum BW mit wenig km, Solo EZ 2003, Umbau 2015, insges. 18.800 km, 4 Personen-Zulassung. - Preis: 17.900,- € VB - Kontakt: 04403/5684 oder horst.borchers@yahoo.com

BEKLEIDUNG



• Motorradset Kinderjacke Reusch, Gr. S, Polo Lederhose, Gr. 34, Handschuhe Kids, Polo Nierengurt, Gr. S, inkl. Versand. - Preis: 100,- € - Kontakt: 06054/5969



• Touren Textilanzug von FLM mit Innenanzug, Gr. L, gut erhalten, kaum getragen, schwarz/anthrazit, besteht aus Jacke und Hose mit Belüftungsöffnungen und herausnehmbarer Innenjacke und -hose, NP: ca. 460 €. - Preis: 220,- € VB - Kontakt: d-h-mueller@arcor.de

Hol dir dein regionales Magazin!



Jeden Monat

KOSTENLOS

bei deinem Motorradhändler!

Die regionalen MotorradSzene-Magazine mit den Ausgaben Syburger, Kurve, Motorrad Treff, MotorradSzene Bayern, MotorradSzene bmm (Ausgabe Baden-Württemberg) und MotorradSzene Hessen/Rh.-Pfalz/Saarland sind Publikationen der Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna. Amtsgericht Hamm, HRB 3216, Geschäftsführung: Martina Knehans.

Mehr Infos unter www.motorradscene.de **Motorrad Szene**

○ Familiengespanne für Alltag und Piste
○ Seitenwagentanks • Vorderradschwinge
○ günstige Einsteigerumbauten

Ihr Spezialist:
Karl Schmid
Gespanntechnik
Schelmenlohe 7 • 86866 Mickhausen
Tel. 08204 362
Fax 08204 298627
www.gespanntechnik-schmid.de



- Daytona Arrow Sport GTX, sportlicher Kurzschafstiefel, Gr. 45, weiches, wasserabweisend gefettetes Rindleder, wasserdicht dank Gore-Tex, zwei seitliche Reißverschlüsse für schnellen Einstieg, doppelte Schaftmanschette, Verschlussmanschette, weicher Schafttrand, abriebfeste PU-Schaltverstärkung, beidseitiger Knöchelschutz, kräftige, rutschfeste Gummisohle mit Sportprofil, Schafthöhe: ca. 22 cm, sehr guter Zustand. - Preis: 55,- € - Kontakt: 0171/3632736



- Textil-Motorradjacke von Dainese in M in 44 italienische Größe, Jacke hat ein Innenfutter, das

mittels Reißverschluss eingesetzt werden kann, gebraucht, weist keine Beschädigungen auf, immer gut gepflegt, Verkauf erfolgt unter Ausschluss jeglicher Sachmangelhaftung. - Preis: 40,- € - Kontakt: nadja-stoeffler@web.de



- Verkaufte Pharaon-Textil-/Lederjacke (Damen) mit Ledereinsätzen, Gr. M, sehr wenig getragen, Zustand 2+, herausnehmbares Innenfutter, viele Taschen, Lüftungsreißverschlüsse, nur Selbstabholung. - Preis: 50,- € - Kontakt: 0163/7042581

- Firefox-Halbstiefel/Sportschuh, Gr. 39, sehr wenig getragen, Zustand: 1, nur Abholung. - Preis: 20,- € - Kontakt: 0163/7042581



- Verkaufte komplette Textil-Motorradbekleidung für Gr. 183 cm, 91 kg, Helm, Gr. L, Stiefel, Gr. 47, Nierengurt + Schal. - Preis: 150,- € - Kontakt: 037367/82796

MOTORRAD-GESPANNE DIGITAL

Das Abonnement um die digitale Ausgabe erweitern:

6 Ausgaben für 6 Euro

Für Abonnenten bestellbar unter:
Tel.: 06123 9238-283
oder Mail an: gespanne@vuservice.de

Datenschutzerklärung: <https://ds-syb.vfmz.de>



- BMW Motorradstiefel Sonora GTX mit Goretex Membran, neuwertig, nur eine Tour gefahren! Gr. 40, leider zu klein gekauft, weit unter Neupreis abzugeben. - Preis: 100,- € - Kontakt: gabriele.wibmer@gmx.de

- Ausverkauf wg. Alter/Krankheit gebr. Ware: BMW Goretex-Jacke, lang, Gr. XL, schwarz, 10 €, BMW Goretex-Hose, Gr. 26, schwarz, 10 €, BMW Winterhandschuhe, Gr. 10-10,5, schwarz, neu, 20 €, BMW Nierengurt, 10 €, BMW Sommerhandschuhe, 5 €, Hose, Gr. 2XL, hell, 5 €, Fastway-Jacke, Gr. XL, 5 €, Highway Lederjacke, Gr. 52, schwarz, 20 €, Jeans, Gr. 27, 5 €,

Schuberth Helm, Gr. 52, silber, 10 €, Stiefel, Gr. 44, schwarz, 5 €. - Kontakt: 0151/50515434



- HJC-Integralhelm, Gr. 52-54, sehr wenig getragen, Zustand: 1-, integr., herunterklappbare Sonnenbrille, nur Selbstabholung. - Preis: 50,- € - Kontakt: 0163/7042581



- BMW Five Pocket Jeans, wenig getragen, mit Protektoren, Gr. 29/34. - Preis: 75,- € - Kontakt: info.mit-saar@gmx.de

DER MOTORRAD-GESPANNFÄHRER-SHOP



- Bücher, Expertenwissen
- Magazine, Zeitschriften
- T-Shirts, Fleece
- Aufkleber

JETZT NEU!

shop.motorrad-gespanne.de

MOTORRAD GESPANNE

Löw GmbH
Gespannbau für alle Motorräder
Wir kaufen auch Gebrauchtespanne - egal welcher Zustand!
Florianstr. 2
D 94148 Kirchham/Schambach
Telefon: +49 8533 819
Fax: +49 8533 863
www.seitenwagen.cc

Regensburg
Schambach
München
Simbach
Braunau
Pocking
Suben
Passau
Salzburg
Linz

E-Mail: loew@tronicplanet.de

REISEN/TREFFEN

- Suche Partnerin für Seitenwagen, Raum Ostschweiz, CH. - Kontakt: 0041/079/6013144 oder josef.kuenzle2@bluewin.ch

Liebe Leser, aus Platzgründen können wir nicht alle Kleinanzeigen abdrucken.

Online alle Kleinanzeigen mit Bildern finden:
www.tourenfahrer.de/markt

Veranstaltungen

27. Februar - 1. März 37. Altes Elefanten-treffen, Camping am Nürburgring, Infos unter www.alteselefantentreffen.de

12. - 15. März 3. Pohl-Gespanntreffen, 94372 Rattiszell, Infos bei Markus Pohl unter Tel.: 01705563837

9. Mai Niederschlesische Oldtimer-Rallye 02828 Görlitz, Infos unter www.mc-goerlitz.de

9. Mai Tagestreffen MZ Freunde Mandeln, 35716 Dietzhöhl-Mandeln, Infos unter www.mzfm.de

17. Mai 18. Nattheimer Motorradfrühling, 89564 Nattheim, Gespannfahrer gesucht, um Menschen mit Handicap mitzunehmen. Infos unter Tel.: 015157879861 und motorradfruehling@gmx.de

Trainingstermine ProSide-Car:

25. - 26. April Warm Up in 34626 Neukirchen

9. - 12. April Grund-/Aufbaustufe in 34626 Neukirchen

16. - 19. April Grund-/Aufbaustufe in 97941 Tauberbischofsheim

14. - 17. Mai Grund-/Aufbaustufe in 97941 Tauberbischofsheim

21. - 24. Mai Grund-/Aufbaustufe in 34626 Neukirchen

Weitere Termine unter www.prosidecar.de

Gespannfahrer-Stammtische

Gespannfahrer-Stammtische im PLZ-Gebiet 3

Jeden ersten und dritten Donnerstag Stammtisch in der Gaststätte Am Mühlenweiher (Caravanplatz) in Kinkel-Neuhäusel ab 20 Uhr. Tel.: 0163 2546011

Jeden zweiten Freitag im Monat trifft sich der Rheinhes-senstammtisch im Weinkastell auf dem Kloppberg in 67596 Dittelsheim-Hessloch. Einfach vorbeischaun oder Mail an rheinhessengespannfahrer@gmail.com

Jeden dritten Freitag im Monat im Clubhaus des MRC Schifferstadt Gespannfahrerstammtisch, Carl-Benz-Str. 10, 67105 Schifferstadt. Termine unter www.mrc-schifferstadt.de, Tel.: 06235 6915

Jeden ersten Sonntag im Monat ab 14 Uhr im Land-gasthof Wiesenmühle in Burg Hohenstein, an der B 54 zwi-schen Bad Schwalbach und Aarbergen, Tel.: 06120 5806

Gespannstammtisch in 63741 Aschaffenburg-Lei-der mit wechselnden Örtlichkeiten, mit Ausstellung. Arno, Tel.: 0151 59133459

Jeden Dienstag ab 18 Uhr Stammtisch der Ge-spannfreunde Frankfurt-Offenbach im Clubheim in Frankfurt-Oberrad. Harald, Tel.: 0177 5019092, Ha-rald@gffo.de oder www.gffo.de

Jeden dritten Mittwoch im Monat Motorrad-und Gespannfahrerstammtisch ab 19 Uhr in 65510 Idstein-Oberauroff, Hotel Gasthof Kern, Tel.: 06126 8474, Infos: 06126 2456

Jeden dritten Mittwoch im Monat um 18:30 Uhr Gespannfahrerstammtisch in Oberursel/Ts. Info unter gespannstammtisch@icloud.com

Gespannfahrer-Stammtische

Jeden Freitag ungerader Kalenderwochen Stammtisch in Heddesheim an der Bergstraße. Info bei Erich Krieger, Tel.: 06201 69769

Jeden vierten Sonntag im Monat Gespannfah-er-Stammtisch im Café Nicklis, Johanniskreuz/Pfalz. Info Tel. 06332 800 1463

Jeden Sonntag "Russentreiber-Treffpunkt" für Ost-block-Fahrer aus dem Rhein-Main Gebiet an der Fähre Kornsand, Nierstein-Oppenheim, Tel.: 0163 7692517

Jeden ersten Freitag im Monat ab 19 Uhr Ge-spannfahrerstammtisch in 56294 Münstermaifeld, Gartenstr. 16, Gaststätte zur Burg Bischofstein

Gespannfahrer-Stammtische im PLZ-Gebiet 7

Wir sind umgezogen: Der Stammtisch im Gasthaus Adler in Owingen-Hohenbodman findet nun ab 19 Uhr jeden letzten Freitag im Monat im Gasthaus Jägerhof, Messkircher Straße 30, 88630 Pfullendorf statt.

Jeden ersten Sonntag im Monat Stammtisch im Gasthaus „Eiche“ in Frankenhardt-Mainkling bei Crailsheim, Info: Tel. 07959 634

Jeden zweiten Freitag ab 19 Uhr Stammtisch der Gespannfreunde Stromberg, nördlich von Pforzheim. Info und Ort unter Tel.: 07041 811290 (Klaus) oder 07045 8182 (Gegge)

Jeden dritten Donnerstag im Monat (78628 Rottweil) Gespannstammtisch Rottweil und Um-gebung. Wir treffen uns in lockerer Runde. Email: gespannstammtisch@web.de

Gespannfahrer-Stammtische im PLZ-Gebiet 8

Motorradgespann Stammtisch, 1 x im Monat (Samstag) oder Vorschläge in Krumbach (Schwaben) 86381. Tel.: 0159 06157866 + WhatsApp

Umgezogen: Der Stammtisch im Gasthaus Adler in Owingen-Hohenbodman findet nun ab 19 Uhr je-den letzten Freitag im Monat im Gasthaus Jägerhof, Messkircher Straße 30, 88630 Pfullendorf statt.

Im drei-Wochen-Rhythmus freitags ab 19.30 Uhr in der Fort Wrede Stub'n in 85055 Ingolstadt, Fort Wrede Str. 7, neben der Autobahn. Tel.: 0841 55558 oder BMW-Fred@Kabelmail.de

Jeden ersten Montag im Monat ab ca. 20 Uhr Ge-spannfahrer-Stammtisch in der „Oberen Mühle“, Obe-rer Mühlweg 7, 88299 Leutkirch-Ausnang. Georg, Tel.: 0152 52727815 oder Johannes, Tel.: 0173 4791175

Jeden Dienstag in ungeraden Kalenderwochen Gespannfahrer-Stammtisch in Neuried bei München in der Gaststätte Lorber. Michael, Tel.: 089 1596896

Freitag ab 20 Uhr Gespannfahrerstammtisch im Clubhaus der Schrauber & Biker e.V. in 87439 Kemp-ten-Leubas, Leubaserstr. 67, Tel.: 0176 21826816, weitere Infos unter www.schrauber-biker.com

Jeden ersten Sonntag im Monat ab 11 Uhr Ge-spannstammtisch im Filzenklas bei Tuntenhausen. Tel.: 08067 203, www.filzenklas.de

Jeden ersten Freitag im Monat Gespannfahrer-Stammtisch im Kreis Heidenheim/Brenz. Tel.: 07321 73108 oder 07321 73814

**Ihr habt
Gespann-Termine?**

**Kostenlos
eintragen!**

Einfach scannen
und Termine online
eintragen.



www.motorrad-gespanne.de

Gespannfahrer-Stammtische

Jeden Freitag Gespannfahrerstammtisch im Gasthof Bauer in Lorenzenberg bei Grafing. Fritz, Tel.: 08092 853139

Gespannfahrer-Stammtische im PLZ-Gebiet 9

Immer am 3. Freitag im Monat um 19 Uhr, Gespannfahr-erstammtisch, im „Club“ – Lokal ist das Gasthaus „Becken-haus“ in 96489 Niederfüllbach, Ufer Str. 1 (Coburg-Süd), Tel.: 0170 5243693. Infos: michael.sternberg@t-online.de

Jeden letzten Sonntag im Monat Gespannfahr-erstammtisch im Bayerischen Wald, Treffpunkt unter Tel.: 09920 281 oder 09921 5565

Jeden zweiten Freitag im Monat ab 19 Uhr Russen-und allgemeiner Gespannfahrer-Stammtisch in Nürn-berg–Gartenstadt. <https://gespannfahrer.jimdo.com>

Jeden zweiten Donnerstag im Monat ab 18 Uhr Gespannfahrerstammtisch – wechselnde Orte, bitte anrufen oder schreiben. E-Mail: wolfgang@kerstin-tischer.de sowie Tel.: 0160 8030412

Jeden dritten Sonntag im Monat Russengespann-Stammtisch in Reichartschacht-Freiong, 92551 Stulln. Infos www.ostbock.de oder Tel.: 09471 200899

Gespannfahrer-Stammtische in Österreich

Wie wäre es mit einem monatlichen Motorrad-gespann Treffen/Stammtisch? In Niederösterreich oder Steiermark. Tel.: 0043 680 2036687, Johann Scherzer

Erster Tiroler Beiwagenstammtisch. Jeden 3. Do. im Monat ab 19 Uhr beim Gasthof Dollinger in Inns-bruck, Kontakt: Werner Köll Tel.: 0043 650 2610954

Gespannfahrer-Stammtische in der Schweiz

Jeden ersten Dienstag im Monat Stammtisch ab 19 Uhr im Landgasthof Linde, Dorfstr. 7, Müswangen, Tel.: 0794446884 oder rkrou66@bluemail.ch

Jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat ab 18 Uhr sowie jeden Sonntag ab 9 Uhr Gespannfahrerstamm im Restaurant Glattmühle in Herisau (CH) Tel.: 0041 71857172, IG Gespannfahrer Fax und Tel.: 081 7566308

Jeden ersten und dritten Mittwoch im Monat sowie jeden Sonntagmorgen ab 9 Uhr Gespannfah-rertreff ab 18 Uhr im Gasthof Rössli, Engelburg St. Gallen, Tel.: 079 6013144

Leider können wir keine Gewähr für die Richtigkeit der Termine übernehmen. Wir empfehlen im Vorfeld immer mit dem Veranstalter Kontakt aufzunehmen und sich die jeweilige Veranstaltung bestätigen zu lassen. Die komplette Terminliste findest du unter www.motorrad-gespanne.de.

Die Insel ruft: Vorfreude auf Irland.



Entspannung pur: Auch beim Tanken ist Hektik ein Fremdwort.



Legenden: Man erzählte uns, am „Guinness Lake“ wurde die Schaumkrone mit weißen Sand nachempfunden.



So lässt's sich leben: prachtvolles Kilkenny Castle.

Ende August bepacken wir unser Gespann und fahren Richtung Irland. Die erste Tagesetappe bringt uns in die Nähe von Paris, wo ich uns ein Hotel suchen möchte. Doch so einfach wird es dann doch nicht, da wir in einen langen Stau geraten und mangels Luftkühlung unser Motor immer heißer wird. Bei einer Öltemperatur von 138 Grad lasse ich den Motor zehn Minuten abkühlen, das bringt so acht bis zehn Grad. Nach drei Kilometern stop and go sind wir wieder bei 138 Grad Öltemperatur. Dieses Spiel machen wir fünf Mal, bis der Stau vorbei ist. Meine Frau bleibt cool – und ich kann nichts sagen, da ich unbedingt einen luft-ölgekühlten Motor haben wollte, Retro eben. Dieses Problem kam aber auf der ganzen Reise nicht mehr vor: Ich habe gelernt, dass es über sechzig Sachen keine Schwierigkeiten gibt.

Ich fahre also einem Hotelschild nach und wir schlafen letztendlich gut, der nette Mitarbeiter macht uns am Morgen ein gutes Frühstück. Nun fahren wir durch die Normandie nach Cherbourg, wo unsere Nachtfähre schon wartet. Nach einer ruhigen Überfahrt sind wir am nächsten Vormittag glücklich, nun das dritte Mal auf der Insel zu sein. Durch die Wicklow Mountains zu fahren, um sich auf schmalen Straßen an den Linksverkehr zu gewöhnen und gleichzeitig in diese phantastische Natur einzutauchen, das ist ein schöner Start.

Kurz vor Dublin, am Lough Tay, hat sich laut Erzählungen von Einheimischen der Chef von Guinness ein erstaunliches Anwesen gekauft. Die Straße verläuft etwas oberhalb davon, so kann man den Hirschen im Park beim Herumlaufen zusehen.



Cliff of Moher: Die mächtigen Steilklippen am Atlantik.

Der dazugehörige See gleicht mit seinem dunklen Wasser schon etwas einem Pint Guinness, einzig der helle Schaum fehlt. Also wurde am flachen Ufer weißer Sand aufgebracht und so ist jetzt wirklich eine Ähnlichkeit zu erkennen.

Für die nächsten zwei Tage wird Regen vorausgesagt. Da wir noch nie ein Gespann ohne Verdeck hatten, bin ich gespannt wie das funktioniert. Wir haben eine gefütterte Regenjacke und -hose gekauft, die meine Frau über ihre Motorrad-Kleidung anzieht. Ich befestige zusätzlich die Beiwagenplane über ihren Beinen. Das klappt viel besser als ich dachte, und meine Frau freut sich über die freie Sicht – eine beschlagene Scheibe bei montiertem

Verdeck kann unangenehm sein.

Obwohl im Reiseführer keine Sehenswürdigkeiten beschrieben sind, fahren wir in der Mitte von Irland auf Single Roads Richtung Norden. Eine neue App sucht uns schöne Straßen mit wenig Verkehr heraus, touristisch ist auch nichts los. Wir fühlen uns fast wie zuhause, jeder zweite Autofahrer grüßt uns per Kopfnicken oder Handheben. Motorradgespanne kommen in Irland offenbar gut an, besonders bei Frauen. Eine oft gestellte Frage an meine Frau ist, ob das Beifahren komfortabel sei. So ist eigentlich immer was los – und wir sind der Meinung, dass hier die Menschen die eigentlichen Sehenswürdigkeiten sind.

Vom hohen Norden aus beginnen wir

den Wild Atlantic Way Richtung Süden zu fahren. Mit einem Gespann ist diese Richtung schöner, da man im Beiwagen so freie Sicht aufs Meer hat. Wir erreichen Slieve League und wandern auf die 600 Meter hohen Klippen. Die Belohnung ist eine wunderschöne Aussicht über Land und Meer. Am Abend essen wir im The Rusty Mackerel sehr guten Fish and Chips mit einem Pint Guinness. Dazu gibt's Irische Volksmusik – so lässt es sich leben.

Wir fahren nach Newport und bleiben zwei Nächte, um Zeit für eine Wanderung zu haben. Am Morgen stehen wir etwas früher auf und gehen ins Speisezimmer des Hotels. Sofort geht die Alarmanlage los und macht einen

Grüner wird's nicht

Wolfgang entführt seine Liebste bereits zum dritten Mal mit dem Gespann auf die grüne Insel. Und bereut haben sie es auch diesmal nicht: Charakterstarke Menschen und eine traumhafte Landschaft bieten genug Stoff für drei Wochen Gespannurlaub.



Auch hier schäumt es: Dramatische Küste auf Achill Island.



Rädertausch: Die irischen Straßen sind griffig, die Pneu verschleifen ratzfatz.



Und nochmal Schaum: Bestes Guinness im „The Rusty Mackerel“.



Höllenglärm, wir erwarten Polizei mit Blaulicht und Tumult. Doch nichts, es scheint niemanden zu interessieren. Also gehe ich ins Lebensmittelgeschäft gegenüber und bitte den Verkäufer, den Besitzer des Hotels zu informieren. Schlecht gelaunt erscheint der Chef und meint, wir wären eine Stunde zu früh dran. Okay, sorry. Wir bekommen dann doch ein gutes Frühstück – und alle sind jetzt wach.

Kleines Problem: Der Hinterrifen ist mittlerweile abgefahren. Da in Irland der Straßenbelag sehr griffig ist, schmilzt das Reifenprofil nur so dahin. Ein kurzer Anruf bei Mobec und es ist klar, dass alle meine Felgen identisch sind. So kann ich das Beiwagenrad, das außen abgefahren ist, mit dem Hinterrad tauschen. Da ich kein Werkzeug dabei habe, suchen wir eine Werkstatt, die uns das Werkzeug leiht. Da der Chef kein Geld annimmt, spendiere ich der ganzen Mannschaft Kaffee.

Obwohl wir eigentlich wandern wollten, fahren wir den ganzen Tag Motorrad. Wir entdecken eine schöne Kirchenruine, fahren auf kleinsten Straßen an Bauernhöfen und Seen vorbei. Wir sind in Connemara,

Reise-Infos



Allgemeines

Schroffe Küste in Donegal, einsame Moore in Mayo, hohe Bergketten in Kerry und endloses Grün überall – stets wechselnde Landschaften sind Irlands Sehenswürdigkeiten. Das nicht minder wechselhafte Wetter und immer neue Lichtverhältnisse, tragen dazu bei, dass die Insel mehrmals täglich ihr Aussehen ändert. Wenn man gerne frühstückt, kann man es sich beim Full Irish Breakfast gut gehen lassen. Es wird von Würstchen über Bohnen bis zu Fisch alles Mögliche serviert. Da ist man bis zum Nachmittags-Kuchen sicher satt. Zum Dinner gab es oft gutes Bier und traditionelle Musik. Wir haben auch sehr nette und charaktervolle Menschen kennengelernt. Das alles hat Irland für uns zum Sehnsuchtsland werden lassen.

Gespannfahren

Uns hat das Fahren richtig Spaß gemacht. An den Linksverkehr haben wir uns gewöhnt, indem wir es ruhig angingen und den ersten Tag kleine Straßen gefahren sind. Als wir die Geschwindigkeit den Einheimischen anpassten, kam uns das schon schnell vor. Oft sind die Straßen schmal und der Asphalt wellig, so dass man das Gefühl hat, das Gespann zu reiten. Während des Fahrens sollte man nicht in die Landschaft schauen, sondern immer konzentriert sein, dann kann man das schon meistern. Wir haben die Insel gegen den Uhrzeigersinn umrundet, da so meine Frau im Beiwagen die bessere Sicht auf das Meer hatte, was speziell auf dem Wild Atlantic Way sehr schön ist.

Klima - Reisezeit

Das Wetter ist generell wechselhaft, man sollte also mit allem rechnen. Es kann sehr windig sein oder fünfmal am Tag regnen. Das heißt aber auch, dass es meistens nicht den ganzen Tag regnet. Hauptsaison sind Juli und August, wenn in Irland Sommerferien sind. Wir wollten beim Reisen frei sein und keine Unterkünfte buchen. Also waren wir drei Wochen im September auf der Insel, dabei hatten wir großes Wetterglück und fast keinen Regen. Ich hielt ab 17 Uhr nach B&Bs Ausschau, was nicht immer einfach war, da in der Coronazeit viele aufhörten zu vermieten, jedoch das B&B-Schild nicht entfernten. Mit Netzhilfe gelang es dann doch, etwas Passendes zu finden.



Anderer Planet:
Dünenlandschaft im Lost Valley.



Zeugen der Vergangenheit:
Neubauten sind eher die Ausnahme.



Der Doolough Pass: Mystische
Natur zum Aufsaugen.

einem besonders schönen Flecken Irlands. Weiter führt uns die Straße über den Doolough Pass, die Berge wirken unwirklich wie in einem Märchenland. Trotz des späten Nachmittags nehmen wir die Abzweigung ins Lost Valley.

Eine schmale, kurvenreiche Straße führt uns an einen Traumstrand. Bei der Ankunft am Silberstrand begrüßt uns eine alte Frau sehr freundlich und meint, dass heute ein schöner Tag sei und man es genießen sollte. Sie sollte Recht behalten: Blaues Wasser, fast weißer Sand und im Hintergrund Berge, deren Spitzen in die Wolken reichen.

Wir spazieren durch die Sanddünen, genießen die Einsamkeit und den warmen Wind. Das Wetter ist schon mehrere Tage schön und ungewöhnlich warm. Da keimt der Wunsch auf, im Atlantik baden zu gehen. Wir springen in das a... kalte Wasser. Ein prickelndes Erlebnis.

Unsere Reise führt uns weiter Richtung Süden, zu den Cliffs of Moher, einer wunderschönen Klippenlandschaft. Auf der Dingle-Halbinsel begeistert uns der Connor Pass. Die Auffahrt ist sehr steil und auf dem Pass herrscht dichter Nebel. Nur langsam fahren wir auf der anderen Seite die schmale

Straße, die in den Fels gehauen wurde, wieder runter. Der Nebel lichtet sich, und die Sonne lässt den nassen Fels und Asphalt schwarz aufleuchten. Es folgen jetzt gleich mehrere schöne Motorradstrecken. Kleine und größere Pässe, Straßen durch Schluchten und verwunschene Wälder. Alles, was das Motorradherz begehrt.

Da es hier viel mehr Tourismus gibt als im Norden, suchen wir uns zum Abschluss noch etwas Ruhigeres: Auf der Halbinsel Beara finden wir nochmal Wild-Atlantic-Way-Straßen mit allem, was dieses schöne Land zu bieten hat.

Und auch das letzte B&B, das etwas abgelegen ist, spiegelt die Irische Seele: Die Vermieterin kocht uns traditionelles Irish Stew, ein Eintopf mit Hammelfleisch. Es schmeckt ausgezeichnet und ich bestelle noch ein Guinness. Während wir fertig essen, wird

in unserem Zimmer das Bett aufgeschlagen, LED-Kerzen verteilt und als Nachspeise gibt es zwei wirklich gute Whiskey.

Zwei Tage später sitzen wir auf der Fähre, die gerade den Hafen von Dublin verlässt. Bei Livemusik sitzen wir am Fenster und schauen wehmütig auf die wunderbare Irische Küste. Die drei Wochen sind sehr schnell vergangen. Die Naturschönheit und die netten, oft charakterstarken Menschen haben es uns ermöglicht, sehr entspannt durchs Land zu reisen. Dabei sollte man beim Motorradfahren die Konzentration immer hoch halten, was auch den Geist wach hält. Und man sich so in positiver Erwartung auf das freuen kann, was noch kommt.

Wolfgang Erhard

MG



Irish Pop im Irish Pub: Traditionelle Volksmusik in der Dorfkneipe gehört zum irischen Lebensstil einfach dazu.



Grauer Himmel, bunte Häuser: Allihies Irische Postkartenidylle macht auch weniger sonnige Tage fröhlich.



Abseits der Autobahn: Herbstliche Landschaft
beim Überqueren der Obertauern-Alpen.



Eines der bekanntesten und begehrtesten
Fotomotive in Venedig: die Rialto-Brücke.



Wir stehen unter der Ponte della Costituzione –
fast jeder startet hier die Besichtigungstour.

Farbfahrt

Im letzten Herbst schraffieren Christine und Gerhard mit einem Besuch im
Zwergstaat San Marino einen der letzten weißen Flecken auf ihrer Motorradreise-
Landkarte aus – und ein Abstecher nach Venedig ist auch noch drin.

Jeder Motorradfahrer hat Träume, was er noch bereisen möchte. Manche sind bescheiden, andere etwas ehrgeiziger. Meine Ziele sind immer gewachsen. Vor einigen Jahren hat mich das Gespannfahrer-Fieber richtig schwer erwischt. Und dieses Gespann hat etwas zusammengebracht, was ideal für große Reisen ist. Lange Motorradtouren mit viel Gepäck – und meine Frau kann dabei beruhigt schlafen. Der Beiwagen ist mit einem beheizbaren Autositz bestückt, der so manchen Tag durch läuft.

Fast alle Länder in Europa habe ich mit dem Motorrad bereist, nur wenige stehen noch auf dem Plan. Vor 23 Jahren ging eine Tour an der Ostküste Italiens entlang bis nach Bari. Damals verpasste ich die Republik San Marino gerade mal um einige Kilometer. Schnell also die

Taschen gepackt, alles Nötige organisiert – und los geht's.

Zuerst geht es nach Salzburg und dann über die Alpen. In Oberösterreich jagt eine Umleitung die Nächste. Mein neues Garmin XT hat genug zu tun und beschwert sich permanent. Die Autobahn ist die einzige vernünftige Lösung, um in den Alpen schnell voranzukommen. Die Österreich-Vignette kostet 2026 für zehn Tage 5,10 Euro. Für den Tauern- und Katschbergtunnel greifen die Betreiber zusätzlich 14,50 Euro ab – wir umfahren die Tunnel und hoffen auf eine farbenfrohe Fahrt in den Radstädter Tauern. Der Herbst hat hier schon Einzug gehalten. In der Kärntner Region geht es wieder auf die Bahn Richtung Udine.

Im Dreiländereck Arnoldstein überfahren wir schließlich die italienische Grenze. Ein kühler Platzregen erwischt uns voll. Den Elementen ausgesetzt, wagen wir uns auf die Staatsstraße. Nach einiger Zeit und wenig gefahrenen Kilometern, treibt es uns wieder auf die A23, Palmanova sollte unser Tagesziel sein. Aber irgendwie hatte ich das Verlangen, noch etwas mehr Meter zu machen: Nach insgesamt 530 Kilometern erreichen wir einen Vorort von Venedig. Da wir nichts gebucht haben, suchen wir eine Unterkunft vor Ort. Das Internet ist eine gewaltige Hilfe bei diesem Thema. Um einiges billiger als auf verschiedenen Plattformen, erhalten wir dasselbe Apartment vor Ort. Bei einer riesigen





Pizza geht es an die Planung für den kommenden Tag in Venedig.

Nach dem Frühstück und zwölf Kilometern Fahrt stehen wir im Parkhaus, direkt in Venedig. Wir parken neben teuren Schlitten, stehen dafür aber im Trockenen. Bewaffnet mit Regenschirm und Motorradstiefeln treibt es uns in die Metropole der Liebe. Auf mehr als 100 Inseln wurde mitten in der Lagune eines flachen Binnenmeeres die Provinz Venezia erbaut. Die kleinen Inseln sind miteinander verbunden, und zwar mit über 400 Brücken. Als Straßen dienen die mehr als 150 Kanäle, an denen sich die ansehnlichen Paläste und prächtigen Gebäude aneinanderreihen. Und genau das macht die Stadt auf Pfählen so einzigartig und

besonders. Wir haben vier Stunden eingeplant, um die wichtigsten Relikte zu betrachten. Am großen Kanal entlang zur Rialtobrücke, weiter zum Dogenpalast und wieder quer zurück, so ist der Plan. Es tummeln sich Menschenmassen auf den bekanntesten Schauplätzen der Stadt, trotz Nebensaison. Auch wir versuchen das Flair aufzusaugen und schlendern durch die Gassen. Durchgeschwitzt und abgeregnet erreichen wir wieder unser Parkhaus. Nach genau drei Stunden und 59 Minuten lösen wir das Park-Ticket und berappen dafür stolze 25 Euro.

Der Regen lässt nach, als wir der Küste entlang Richtung Süden starten. Vorschläge vom Navi: Drei Stunden auf der Autobahn oder 60 Kilometer weniger





Regen vertreibt die meisten regenscheuen Touristen vom Markusplatz, endlich freie Sicht.



Etwas Süßes braucht der Mensch, ein Snack zwischendurch bringt Energie.



Die meisten Fotomotive liegen abseits der stressigen Hauptstraßen.



Nervenkrieg: keine Kilometer, nur Stress. So stellt sich keiner seine Motorradtour vor.

– aber dafür 30 Minuten länger auf der Küstenstraße. Wir wagen es noch einmal abseits der kostenpflichtigen Autobahn. Wieder eine falsche Entscheidung. Die Straßen sind auf 50, 70 und ein kurzes Stück auf 90 Stundenkilometer beschränkt. Fast nur Überholverbot, Baustellen mit Staus und 80 Prozent LKW, die sich die teure Maut sparen wollten, zerren an meinen Nerven. Irgendwann bot sich die Gelegenheit und wir konnten doch noch 30 Kilometer auf der E55 zurücklegen.

Endlich kommen wir in der Republik San Marino an, der Vermieter empfängt uns herzlich. Wir haben am Tag zuvor schon gebucht, nicht gerade billig, dafür aber im Zentrum mit grandiosem

Ausblick. Der Vermieter selbst ist auch ein Motorradfahrer, weswegen wir ein Upgrade auf das Zimmer erhalten. Eine Gratisflasche Wein genießen wir bei nächtlicher Sicht über San Marino hinweg nach Rimini bis zur Adria.

Am Morgen danach scheint die Welt unterzugehen, ein Wolkenbruch ergießt sich über die Region. Um zehn Uhr ist das Unwetter vorbei. Schließlich bringt uns die Borgo-Maggiore-Seilbahn trocken auf den Berg oberhalb der Altstadt. Immer mehr kommt die Sonne durch, als wir die drei von weitem sichtbaren Türme besichtigen. Uns treibt es abwärts in die Altstadt. San Marino gilt als die älteste bestehende Republik der Welt mit einer Geschichte, die der Überlieferung nach bis

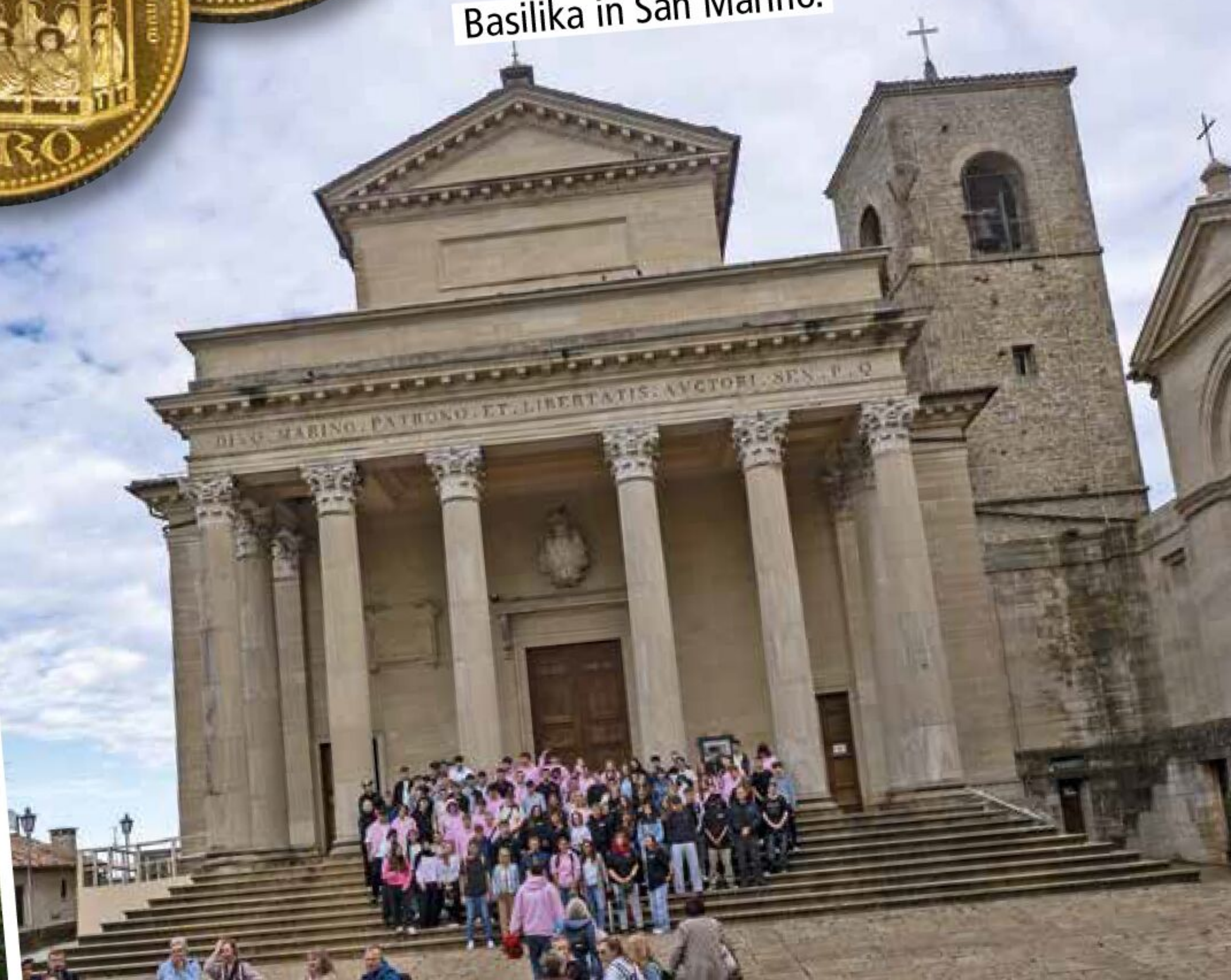
Obwohl San Marino nicht in der EU ist, darf es eigene Euro-Münzen prägen.

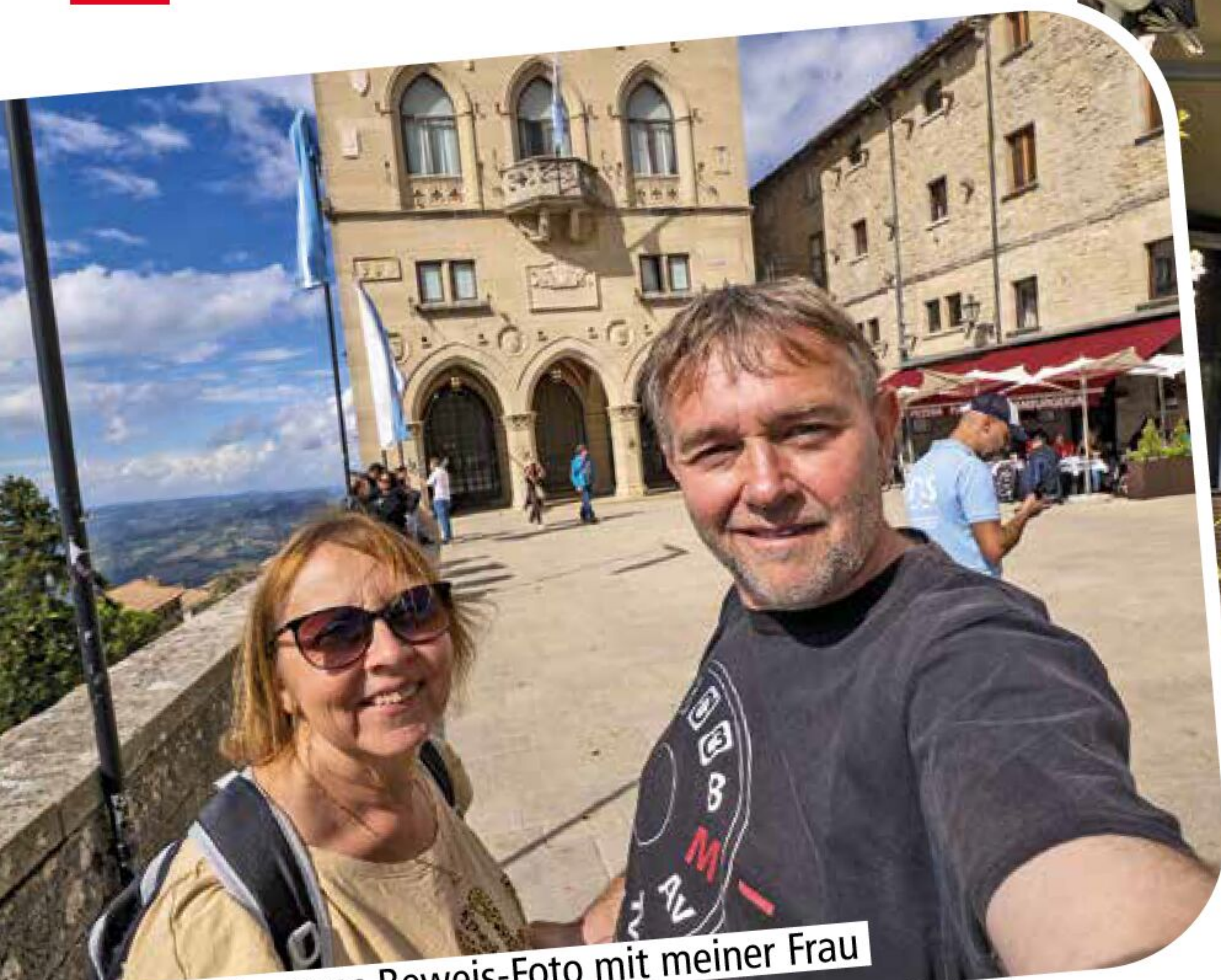
auf das Jahr 301 mit der Gründung durch den heiligen Marinus zurückgeht. Sie ist als Enklave vollständig von Italien umgeben. San Marino ist ein Zwergstaat und hat etwa 34.000 Einwohner auf einer Fläche von rund 62 Quadratkilometern. Er ist der fünftkleinste Staat der Welt. Die Gassen sind eng und verwinkelt, nur wenige Autos

Von Borgo Maggiore geht eine 338 Meter lange Seilbahn auf den 739 Meter hohen Monte Titano.



Menschenmassen posieren vor der Basilika in San Marino.

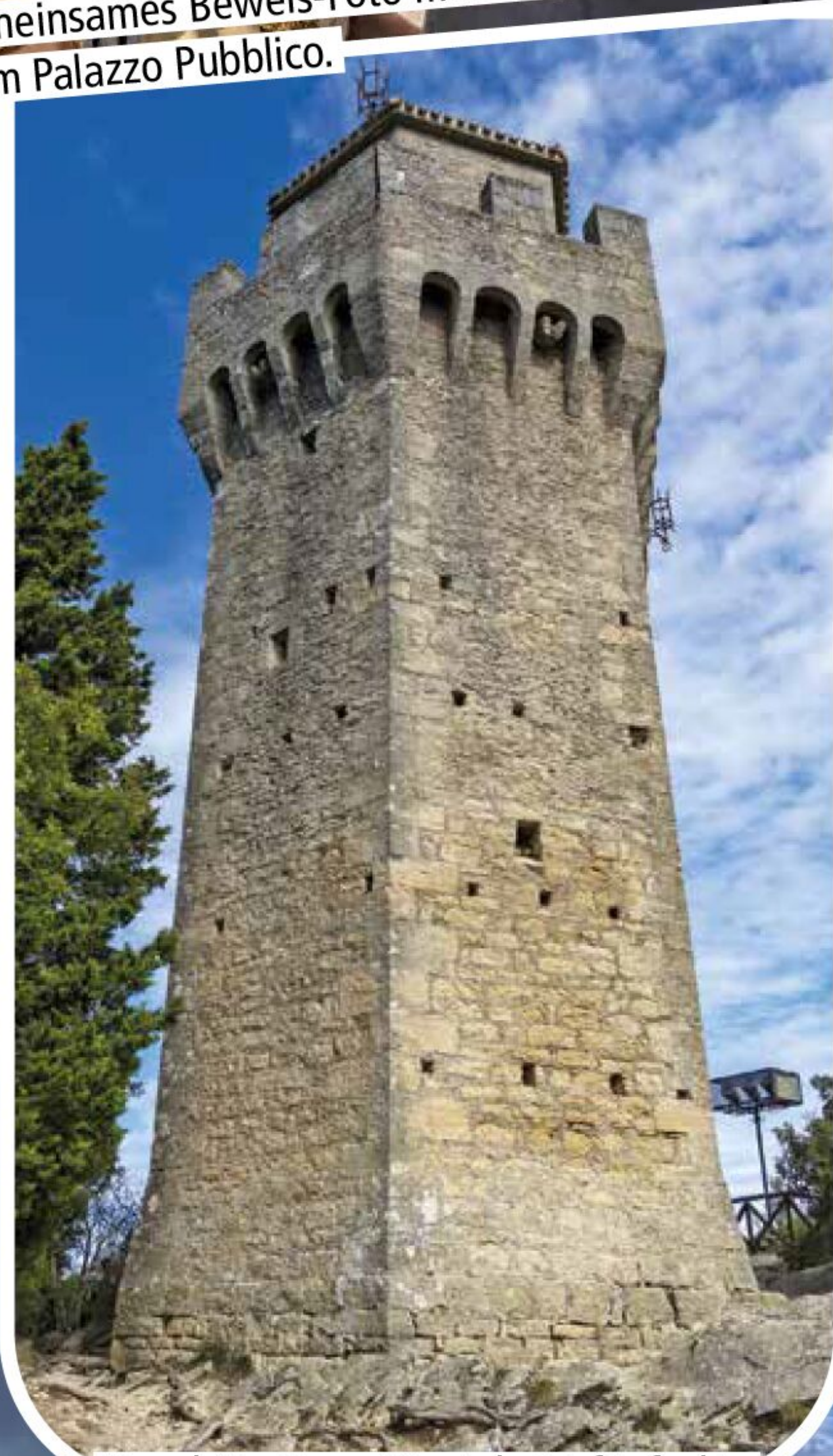




Ein gemeinsames Beweis-Foto mit meiner Frau vor dem Palazzo Pubblico.



Vorbei an vielen Ständen geht es zum ersten von den drei Türmen über San Marino, den Guaita.



Der dritte Turm Montale ist fünfeckig und diente auch als Gefängnis.

haben hier eine Genehmigung zu fahren, Parkvergehen kosten richtig Kohle. Es gibt genügend Museen und Attraktionen jeglicher Art zu bestaunen. Als wir einige Sehenswürdigkeiten durch haben, soll eine deftige Mahlzeit auf einer Sonnenterrasse den Tag abrunden. Eine wirklich imposante, alte Stadt. Mit der Seilbahn geht es wieder runter zu unserer Unterkunft. Laut Vermieter müssen wir heute Abend unser Gespann umparken, denn am nächsten Morgen findet genau hier ein Markt statt. Unser Parkplatz wird

dabei für die Aussteller benötigt. Schon das Unwichtige verstaubt, rollen wir auf die raren kostenlosen Parkplätze in der Nähe.

Fünf Uhr des nächsten Morgens, die Kirchenglocke ertönt. Gleichzeitig wecken mich auch noch die Geräusche der Aussteller, die geschäftig ihre Aufbauten beginnen. Noch das Frühstück hinter die Kiemen geschoben, und wir streifen durch den Markt. Die Händler bieten alles von Kleidung bis zu Lebensmitteln verschiedenster Art zum Erwerb an. Wir starten



Die Stadt San Marino selbst erstreckt sich an einem Hang und bietet eine Weitsicht über das Land.



Der Tourismus ist eine tragende Säule der Wirtschaft, es gibt hier alles zu moderaten Preisen.

schließlich unser Reisegefährte Richtung Norden. Nochmal günstig Tanken in San Marino und es geht wieder auf die Autobahn. Nur hier kann man sich zügig fortbewegen. Am Ende der A27 bei Polpet setzten wir wieder Mal auf die Staatsstraße über und berappen stolze 28,50 Euro für die Maut. Die Reise geht über die Dolomiten hinweg, Nebelwolken verbergen aber das besondere Bergpanorama. Sogar die berühmten Drei Zinnen sind nicht zu erkennen, als wir den Kreuzbergpass überfahren.

Kurzerhand beschließe ich nach Osttirol weiterzufahren. Jeden gefahrenen Kilometer heute sparen wir uns morgen. Nach acht Reisestunden erreichen wir Lienz im Osttirol, im Iselsbergerhof, beim I-Sepp, finden wir eine Unterkunft. Genau hier finden auch Gespanntreffen statt. Wir



Auch wir versorgen uns auf dem Wochenmarkt mit regionalen Produkten.

dürfen unser Gespann in seiner Garage parken, wo auch andere Motorräder untergebracht sind. Bei einem geselligen Abendessen unterhalten wir uns mit anderen Bikern, die auch aus unserer Gegend stammen. Es steht zur Diskussion, morgen früh den Großglockner oder lieber den Felbertauern zu nehmen. Letztendlich war das Bier wichtiger.

Der Morgen hatte wieder Regen im Gepäck und auf dem Großglockner war Schnee gefallen. Also Felbertauern, nochmals in die Regenklamotten und rauf auf den Berg. 12 Euro blechen die Motorräder beim Durchfahren des Felbertauertunnels. Ab der Grenze zum Salzburger Land steigen die Temperaturen von morgendlichen 10 Grad auf angenehme 18 Grad. Vorbei an Zell am See und Lofer, gelangen wir ins Berchtesgadener

Land. Eine vertraute Gegend die landschaftlich viel zu bieten hat. Eine kurze Zeit befinden wir uns sogar auf deutschem Grund, bevor es wieder für einige Kilometer durch Österreich geht. Eine bekannte Abkürzung, die wegen einer Umleitung aber viel länger dauern sollte. In Braunau am Inn wird der Tank gefüllt, denn hier in Österreich ist der Sprit etwas günstiger.

Nur noch ein kleines Stück, und wir sind nach 1545 Kilometern wieder zu Hause. Vor 23 Jahren wären es nur zehn Kilometer Umweg gewesen, jetzt war es ein Kurzurlaub. Wieder ein Land mehr zum Abhaken – und für 2026 stehen die letzten Länder auf dem Plan.

Gerhard Sigl



Über den Kreuzbergpass durchqueren wir die Dolomiten auf der Rückreise.



Tankstopp in Osttirol, Nebelschwaden verbergen die wahre Schönheit der Berge.



Der Wasserfall Pissandolo lädt zum Pausieren ein.

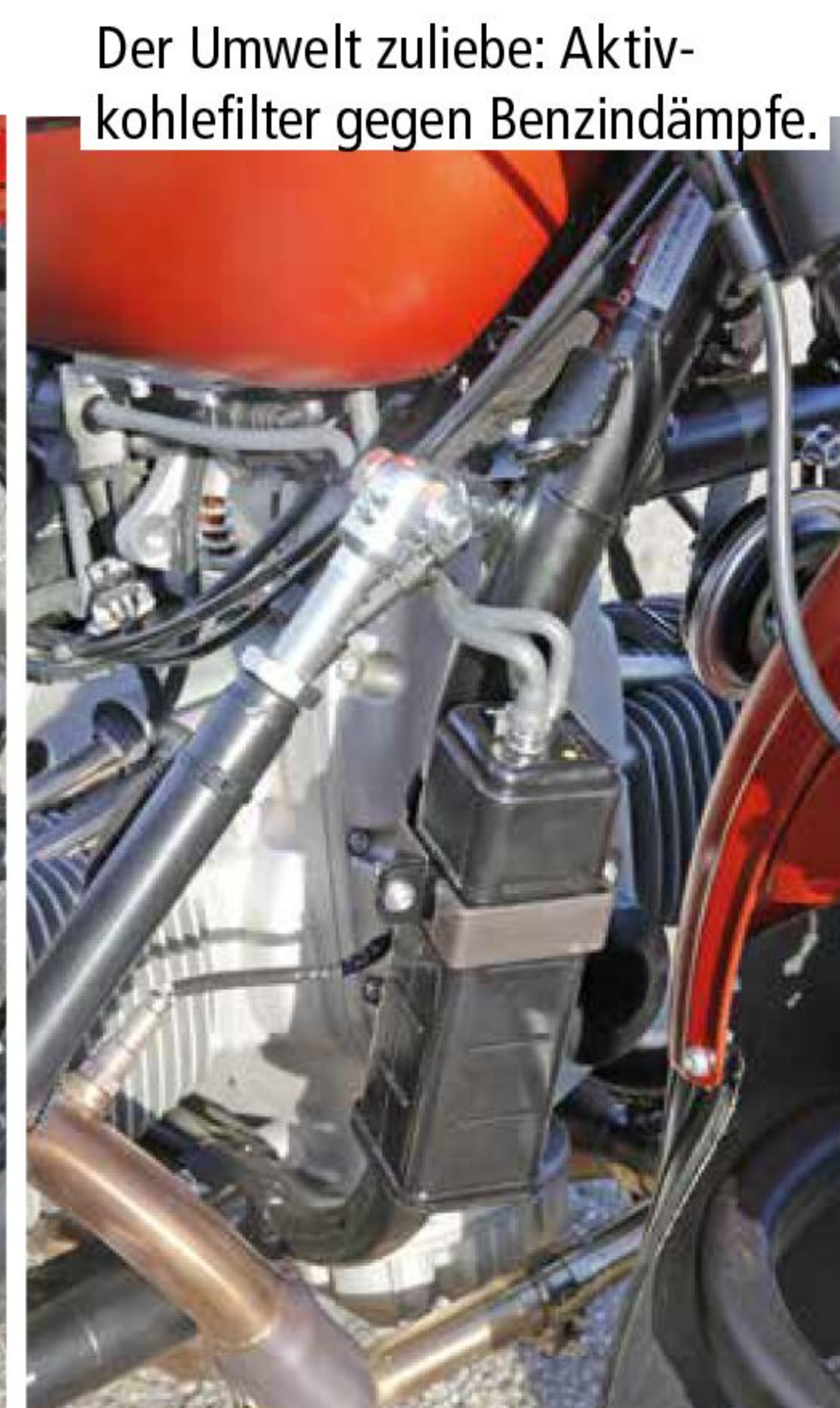
Bye bye BOXER

Seit letztem Jahr sind die klassischen Ural-Gespanne Geschichte. Gleich mehrere Faktoren bedingten, dass die in den USA ansässige Geschäftsleitung die Produktion nach über acht Jahrzehnten einstellte.





Immer wieder optimiert: Ohv-Boxer mit zuletzt 750 Kubik Hubraum.



Der Umwelt zuliebe: Aktivkohlefilter gegen Benzindämpfe.



Letzter Standard: Schwinge mit Brembo-Vierkolbenzange.



URAL

Warum sollten Sie etwas anderes fahren?

Ja, warum eigentlich?
Prospekt aus den 1990er-Jahren.

In den Genuss von Ural-Boxern werden zukünftig nur noch Kaufwillige aus Russland und assoziierten Ländern kommen, wie dortige TV-Sender vermitteln. Der Vertrieb nach Europa und Nordamerika ist mittlerweile komplett eingestellt. Nachdem das Stammwerk in Irbit wegen des Embargos gegen Russland weitgehend handlungsunfähig wurde, verlagerte man Teile der Produktion nach Petropawl in Kasachstan.

Doch unter den dortigen Bedingungen funktionierte diese Alternative nur suboptimal und trieb die Kosten zusätzlich in die Höhe. Bei einem ohnehin weitgehend mit urigen Ural-Boxern gesättigten Markt sorgte die neue und deutlich preisgünstigere Konkurrenz aus China überdies verstärkt für Absatzprobleme. Ende vom Lied: Als Ural-Eigner zog der russischstämmige US-Amerikaner Ilya Khait die Reißleine.

Künftig will Ural mit dem von Yingang im chinesischen Chongqing produzierten Neo 500 die Kundschaft bei der Stange halten. Allerdings dürfte sich der Reihentwinn gegen die ähnlich positionierten Angebote von Mash, SWM, Changjiang und vor allem das brandneue QJMotor SFT 900 schwer tun.

Seit 1941 gilt der Zweizylinder-Boxer als Markenzeichen für die von Irbitskij Moto-Zawod (IMZ) gebauten Motorräder und Gespanne. Da es auch in

Ischewsk 1200 Kilometer östlich von Moskau ein IMZ-Werk gab, nannte man die M61 von 1958 zur Abgrenzung zunächst „Irbit“. Doch galt der Name der Kleinstadt als nicht griffig genug, daher schwenkte man bereits für die M62 von 1960 auf „Ural“ um.

Während die sowjetischen Boxer in der DDR nie offiziell angeboten wurden, holte Heinz Eich in Bad Neuenahr 1974 als erster Importeur die damals aktuelle M67 in die BRD. Der Handel mit den 180-Grad-Twins wurde zunächst zentral durch Avtoexport in Moskau organisiert.

Für Technik-Abenteurer:
Tourist 650 von 1995.



Breitspurig: Iwan-Bikes
Stretch-Version von 2000.



Ruf der Wüste: Mit speziell aufbereiteten Ural-Boxern nahm Udo Haubrich (re.) mit Fritz Wetzlar (im Seitenwagen) als Beifahrer 2001 und 2002 an der Rally El Chott teil.



Bereits mit der M61 von 1958 hatte ein eigenständig entwickelter Ohv-650er die auf BMW zurückgehenden 750er-Seitenventiler abgelöst. Mit der M63 von 1965 war auch die Geradweg-Federung Geschichte. Die M67 trat dann mit dem Design an, das in Grundzügen bis zu den letzten Tourist-Typen beibehalten wurde. Auch Zwölf-Volt-Elektrik und separater Tacho galten nun als Standard.

In der Folge versuchten neue Enthusiasten, die konkurrenzlos billigen Ural- und die Dnepr-Boxer unters bundesdeutsche Gespann-Volk zu bringen. Dazu gehörten 1983 Sauer in Karby, kurz darauf Carl Spiesberger in Wien – von Ende 1985 bis 1993 als Kradimpex aktiv. Eine Konstante blieb jedoch: Selbst die vermeintlich wertigeren Export-Modelle behielten ihre teils lausige Qualität, die hartgesottene Uralisti allerdings nicht als Hemmnis, sondern als Herausforderung sahen.

Mittlerweile war der Eiserne Vorhang gefallen. IMZ avancierte zu einer Kapitalgesellschaft und hatte

mit einer drastisch gesunkenen Nachfrage im Inland und auf den zuvor assoziierten Märkten zu kämpfen. Statt über Avtoexport erfolgte der Auslandshandel direkt ab Werk. Schon bevor Kradimpex 1993 seinen Import einstellte, bemühten sich andere Interessenten verstärkt um Kontakte nach Irbit. Im Interview (MG 38) gab Direktor Alexander Michailovich Ivanov damals den in Paderborn ansässigen Johan Schwarz als Generalimporteur an. Dahinter steckte allerdings eine Händlergemeinschaft, zu der Brett & Bergner in Illingen, Jörg Warnke in Lehnstedt, Alois Löw in Kirchham, Bernhard Peintner (Iwan-Bikes) in Allershausen und Gernot Brand von Moto Moscow in Ostercappeln gehörten. Blandfort & Partner in Scheibhard importierte dagegen größere Stückzahlen in Eigenregie.

Ab Sommer 1998 bemühte sich Udo Haubrich in Zülpich um die Boxer und bekam Ende jenen Jahres

den Zuschlag für den Deutschland-Vertrieb, wenngleich Schwarz noch bis 2001 als Importeur genannt wurde. Haubrich machte vor allem mit seinen Teilnahmen an der Rally El Chott 2001 und 2002 Schlagzeilen. Im Boot turnte der 2022 verstorbene Fritz Wetzlar, später Inhaber von Eifeltec in Blankenheim.

Derweil arbeitete das Werk unter neuer Leitung intensiv an grundlegenden Verbesserungen mit westlichen Komponenten – bei nahezu ausschließlichem Exportgeschäft die einzige Überlebensstrategie. Und während bei Dnepr in Kiew 2002 endgültig die Lichter ausgingen, funktionierte die Ural-Taktik bestens. Unter Führung des neuen Gesellschafter-Trios mit Ilya Khait



Adé Asphalt: Modell "Cross" von 2010 für Ausflüge ins Gelände.

Letztes Sondermodell: Expedition in "Ember Flame Hero" von 2023.



als Hauptakteur gelang der Durchbruch in puncto Qualität: Die vormaligen Bastler-Objekte mauserten sich endgültig zu zuverlässigen Motorrädern mit und ohne Beiwagen. Diese Metamorphose hatte selbstredend ihren Preis in Euro – womit neue Kunden gewonnen und alte verprellt wurden.

Abgesehen von der Steigerung auf 750 Kubik erfreuten die für 2001 renovierten Boxer mit Alu-Zylindern, geschmiedeten Kolben, zwei ungeregelten Katalysatoren, Keihin-Gleichdruck-Vergasern mit K&N-Luftfiltern, neuem Kardan sowie vertrauensbildender Zwei-Jahres-Garantie. Um den immer höheren Zulassungsanforderungen Rechnung zu tragen, folgten für 2014 eine Kraftstoffeinspritzung samt elektronischem Motormanagement, Scheibenbremsen an allen drei Rädern sowie ein hydraulischer Lenkungsämpfer.

Für den europäischen Markt fungierte ab 2003 die Ural Motorcycles GmbH – zunächst in Linz, dann in Marchtrenk als Importeur. Geschäftsführer Harald „Hari“ Schwaighofer sieht sich jedoch keineswegs nur als Distributor, sondern

war von Anfang an treibende Kraft bei der technischen Weiterentwicklung der Gespanne, beauftragte das Werk ab 2005 regelmäßig mit limitierten Sondermodellen und engagiert sich bis heute mit jährlichen Europäischen Ural-Treffen für den Zusammenhalt der Fan-Gemeinde.

Zwischenzeitlich wurde das Programm ausgeweitet. Auf Basis des Tourist präsentierte Ural Varianten mit Rückwärtsgang und zuschaltbarem Seitenradantrieb. Dazu kam 2005 die eigenständige Retro.

Als sich in den letzten Jahren eine rückläufige Nachfrage abzeichnete, wurde die Modell-Palette gestrafft. Derzeit stehen neben der hier gezeigten T TWD als letztem aus der Transportkiste befreiten Exemplar nur noch wenige Neugespanne bei den Händlern. Und wenn auch diese verkauft sind, dürften die Preise für gute Gebrauchte anziehen...

Axel Koenigsbeck

Abenteuer pur: Mit vier Ural 650
fuhren fünf Helden aus Halle via
Asien nach New York. Info:
leavinghomefunktion.com



Modisch: Zünftiges Sondermodell Scrambler von 2015 mit Grobstöllern.



Exot: Gespann-Umbau von 2011 auf Basis des Cruisers Ural Wolf.

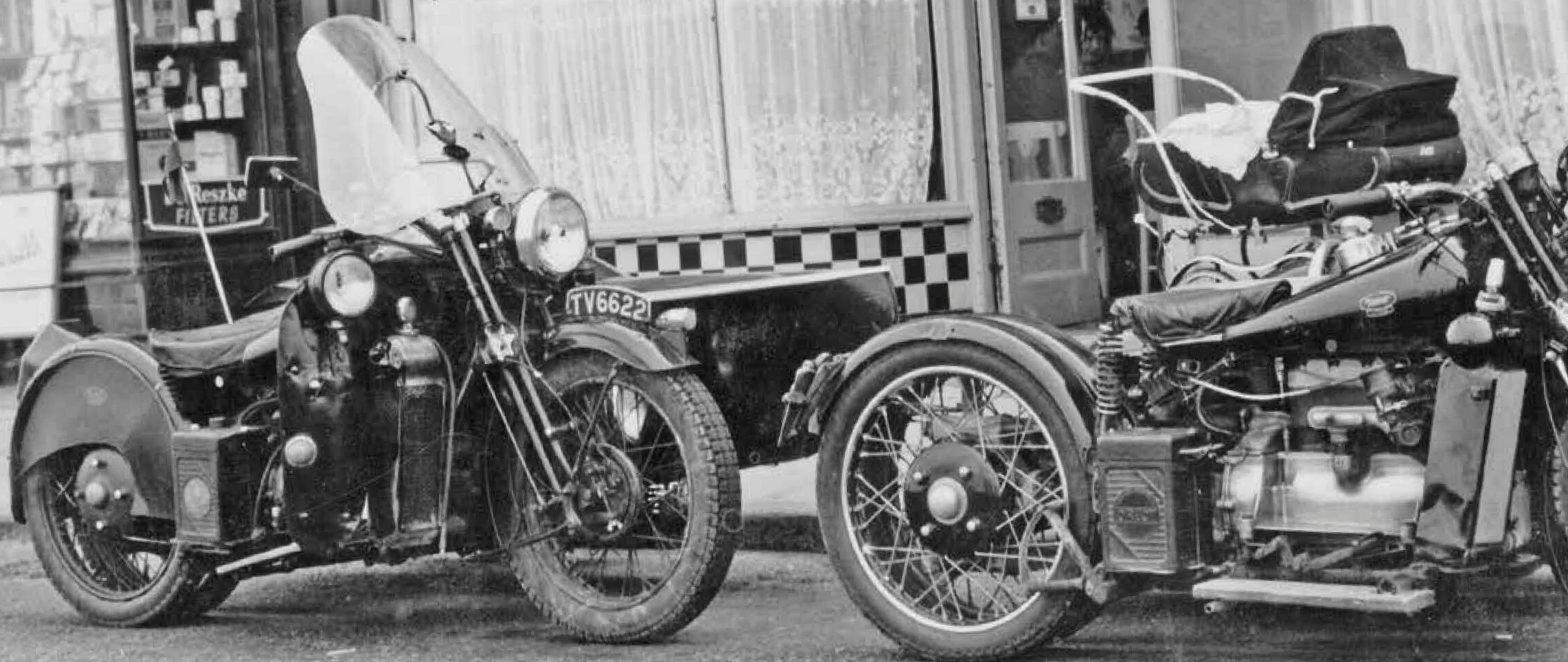


Tundra-Time:
Beim Dortmunder Händler
Heidingsfelder übernahmen
wir 2013 den vom Europa-
Importeur gestellten
Dauertester.



Doppelt Retro: Die auf der Ural Retro
von 2003 basierende "Classic" trat
2019 mit einem 18-Zoll-Fahrwerk an.

Doppeltes Flottchen



Vorleben: Die Nummer GY 989 entlarvt diese BS4 als das Modell, das versteigert wurde.



Ursprünglich als Gespannmaschine und Kleinwagen-Ersatz geplant, brachte diese Brough Superior Austin Straight Four als eines von nur neun Exemplaren zunächst einen Auktionsrekord von über 300.000 Pfund. Und dann ihren Restaurator an seine Grenzen – wohl, weil sie in vielerlei Hinsicht aus der Art schlägt.

Doppelt selten: Von den zehn gebauten BS4 wurden nur drei als Gespann ausgeliefert.

Frank Vague muss die Nase voll gehabt haben. Und zwar endgültig. Anfang der Sechziger Jahre hatte er bei einem Schrotthändler bei Salisbury eine marode 1932er Brough Superior gekauft, um sie aufzubereiten. Die Maschine war eine BS Austin Straight Four und das ungewöhnlichste Motorrad, das George Brough auf die Räder gestellt hatte. Gleich auf drei Rädern rollte das skurrile Gefährt, doch es ging vor dem Gesetz als Motorrad durch. Dabei erscheint das doppelte Hinterrad logisch, denn in Broughs Überlegungen war ein Beiwagen obligatorisch. Als Antrieb des 380 Pfund-Trumms pflanzte man den Vierzylinder des Austin 7 in den Rahmen, dem zu der Zeit populärsten Kleinwagen Englands.

Frank Vague versucht sich am Wiederaufbau der BS4, doch ohne Hilfe von außen geht es nicht. Zunächst wendet er sich im Frühjahr 1962 an die Firma Barimar in London, die sich auf ihrem Briefbogen als „The Pioneers of Scientific Welding“ bezeichnet. Ohne echtes Ergebnis. Ein Jahr später fragt er direkt bei der George Brough Ltd. in Nottingham nach einem Ersatz für den Zylinderkopf und die Wasserpumpe, doch regt General Manager T. E. Ball nach langer Wartezeit an, den Standard-Zylinderkopf des Austin 7 zu nehmen.

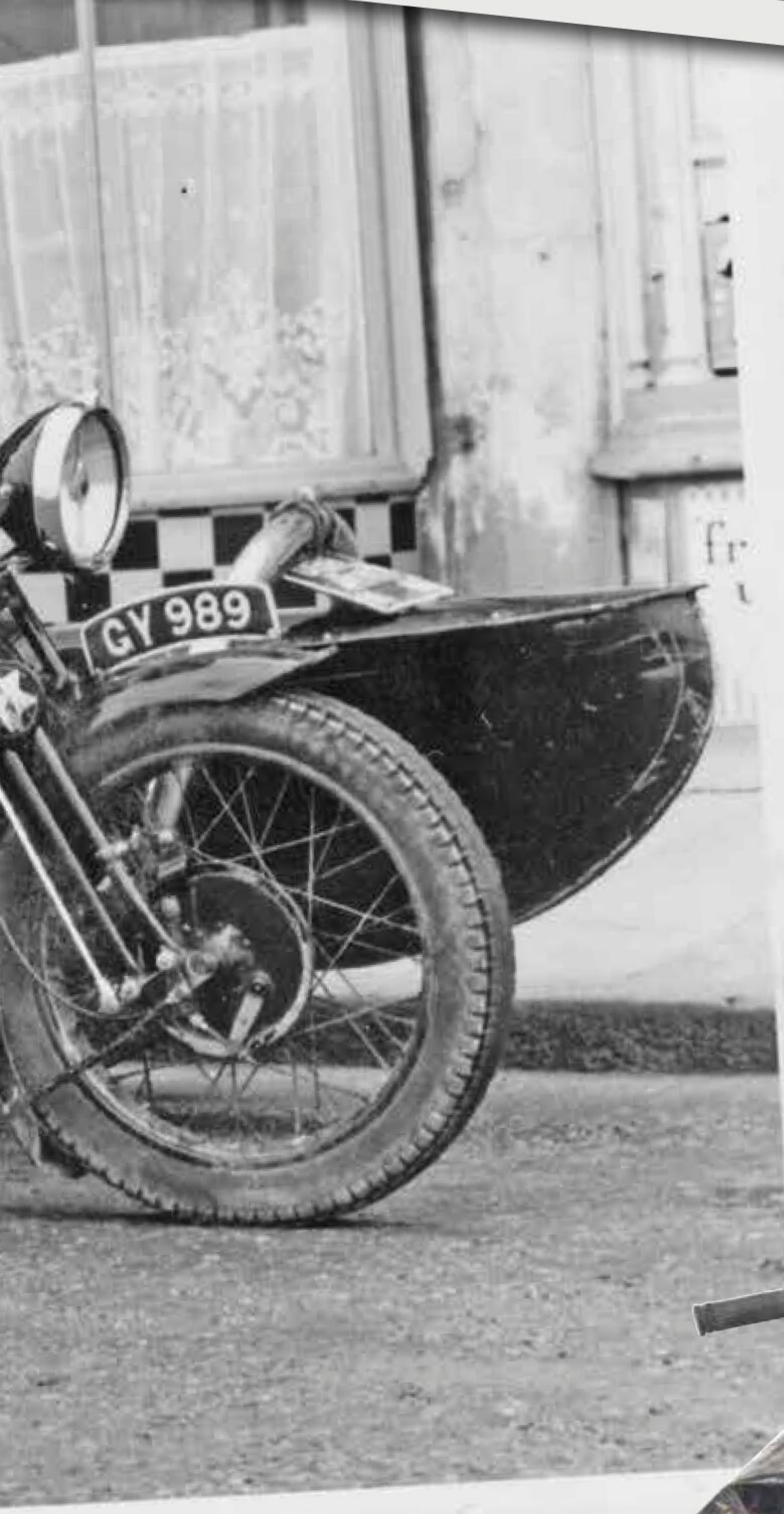
Aber Frank Vague wollte das Motorrad in den Originalzustand versetzen. George Brough war nämlich zu dem Schluss gekommen, dass der 13 PS starke Serienmotor zu schwach für ein großes Gespann war. So ließ er den Motor auf knapp 800 Kubik aufbohren, verbaute scharfe Nocken und einen Alukopf – für den 30 Jahre später kein Ersatz mehr aufzutreiben war. So stellte Vague die BS4 frustriert in einem Schuppen im Nirgendwo der Grafschaft Cornwall ab, wo sie für ein halbes Jahrhundert blieb.

2015 bekam das Auktionshaus Bonhams den Hinweis auf einige Brough Superior-Modelle, die in einem Cottage vergammeln. Ohne Adresse begaben sie sich auf die Suche und konnten acht Broughs in dem Feuchtbiotop finden. Ben Walker, Leiter der Motorradsparte bei Bonhams, sprach danach von „der größten Motorradentdeckung der letzten Zeit“, denn unter den verrotteten Motorrädern fand sich auch die Austin Straight Four, von der nur zehn Exemplare gebaut worden waren. Der Sensationsfund schaffte es in die Weltpresse, und die Szene wartete gespannt auf den April 2016, denn an dem Tag sollten die Motorräder versteigert werden.

Als das wertvollste Stück des Fundes galt von vornherein die BS4.

Der Vierzylinder des Austin 7 hatte sich als zuverlässig erwiesen und wurde auch in Lizenz produziert, so fand er sich in BMW Dixie, American Bantam oder Datsun

Brough Superior



Skurril: Die zwei Hinterräder machen die BS4 einzigartig, das demontierte Rad gibt den Blick auf die mittig platzierte Kardanwelle frei.

DAMALS Brough Superior Austin Straight Four



Weltneuheit: Der patentierte „Easy Roll On Centre Stand“ war an der BS4 erstmals verbaut.



Getunt: Das serienmäßig 746 Kubik große Vierzylinder-Triebwerk wurde für den Einsatz in der BS4 auf knapp 800 Kubik aufgebohrt.



Problemzone: Der mittig platzierte Kardan machte die Zwillingssreifen unumgänglich.

Chantrey musste sich am Renntag zwar mit Silber zufrieden geben, doch war er so angetan von der „Dreirad-Brough“, dass er ein Exemplar für sich selber bestellte – als Solo. Diese Bestellung wurde im März 1932 an Chantrey ausgeliefert. Erstmals offiziell angemeldet wurde sie im Juli 1932 und trug fortan die Nummer GY 989.

Hubert Chantrey kam 1933 mit seinem Flugzeug ums Leben, danach verschwindet seine BS4 vom Radar und taucht erst im Jahr 1947 wieder auf, und zwar als Service-Fahrzeug des Motorradhändlers Comerford Ltd.. Comerford verkauft die BS4 dann an Les Dunster. Der tauscht die von Brough patentierte Castle Fork gegen eine von Ariel samt Vorderrad und montiert einen Beiwagen. Er nutzt die Brough bis ins Jahr 1950, um sie dann wieder an Comerford zurückzugeben. Sie ist Teil eines Deals, an dessen Ende Dunster mit einer nagelneuen BSA Golden Flash wieder nach Hause fährt. Im selben Jahr bekommt die Brough dann mit E. J. Sheridan aus London einen weiteren Besitzer, der den AMAL-Vergaser gegen einen Solex 26 FV Steigstrom-Vergaser tauscht, das Motorrad ansonsten aber unverändert acht Jahre lang fährt.

Sheridan verkauft GY 989 dann 1958 an Sgt. J. Cornwall aus Kent, der die Ariel-Gabel wieder gegen eine Castle Fork

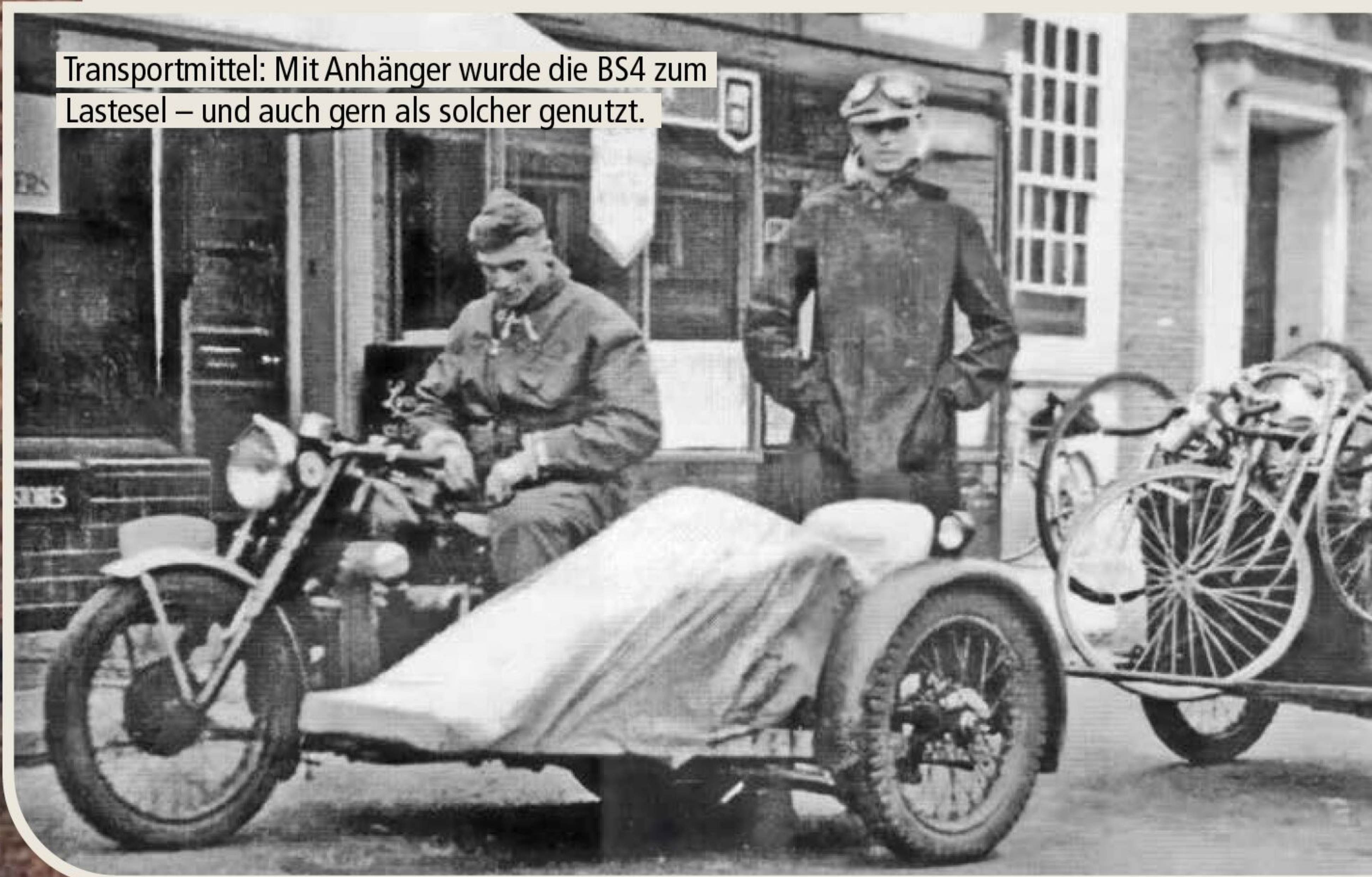
Typ 11. Der Schwachbrüstigkeit des Triebwerks rückte Brough mit den erwähnten Maßnahmen zu Leibe, das Dreigang-Getriebe samt Rückwärtsgang übernahm er. Die Kardanwelle ragte jedoch mittig aus dem Motor aus, doch als man um den Motor herum einen Rahmen konstruierte, zeichnete sich ab, dass das Motorrad zu lang ausfallen würde, wenn man einen Kettenantrieb realisiert.

Brough kam dann – dem Vernehmen nach im Nachgang einer Whisky-Verköstigung – auf die Idee mit den zwei Hinterrädern, denn so war der mittige Kardan kein Problem mehr. Und im Gespann

könnte ein doppeltes Hinterrad sogar von Vorteil sein. Einen passenden Seitenwagen konstruierte er also gleich mit.

Seine Rechnung schien aufzugehen, denn auf der Olympia-Motorradmesse 1931 in London war das BS4-Gespann der Star. Am Brough-Messestand kümmerte sich neben George Brough auch dessen enger Freund Hubert Chantrey um interessierte Kunden, wie Brough war auch er ein Motorradrennfahrer. Er beschloss spontan, beim anstehenden MCC Exeter-Trial mit einer BS4 als Solo an den Start zu gehen. Auch Brough ging an den Start, fuhr sie jedoch als Gespann.

Transportmittel: Mit Anhänger wurde die BS4 zum Lastesel – und auch gern als solcher genutzt.



Replika: Die von George Brough patentierte Castle-Fork wurde in England nachgebaut.



Zwei wie Eins: Weil die Hinterräder eng beieinander stehen, werden sie wie eins behandelt.



Kunstvoll: Die Instrumente zur Ladekontrolle sind mittig auf dem Tank untergebracht.



State of the Art: Der große Tacho kam standesgemäß vom Spezialisten Smiths aus London.

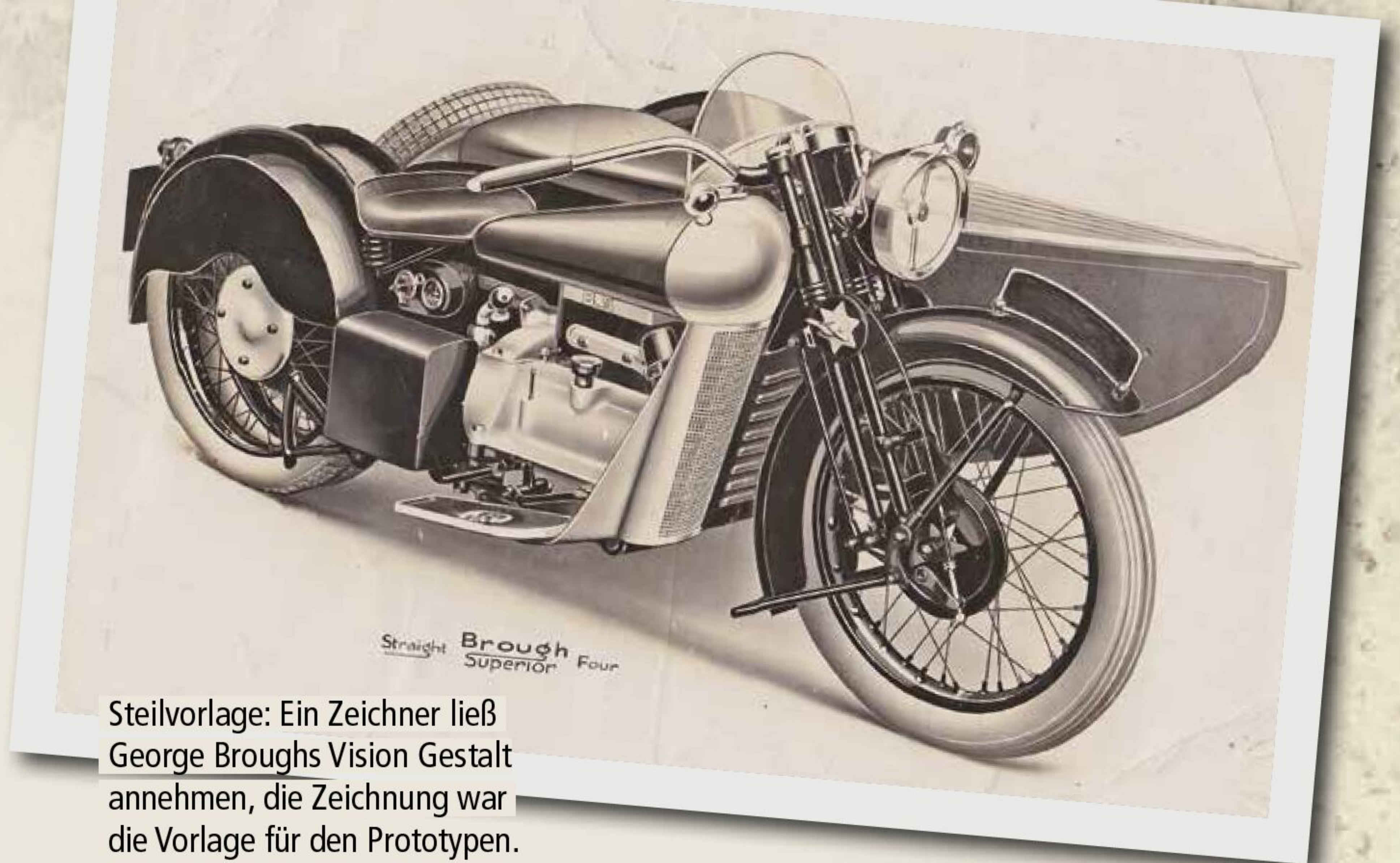
tauscht und ein AGS-Sidecar anschraubt. Er fährt das Gespann zwei Jahre lang und bietet es 1961 zum Kauf an. An wen er es verkauft, ist nicht bekannt.

Doch ging im Brough Superior-Club in den frühen Sechziger Jahren ein glaubhafter Hinweis ein, das bei einem Schrotthändler bei Salisbury eine BS4 gesichtet worden sei. Der nächste dokumentierte Besitzer war unser Frank Vague, der nur 15 Meilen von dem Schrottplatz entfernt wohnte.

Was letztlich von ihr übrig ist, kommt 2016 unter den Hammer, die Auktion endet bei 331.900 Pfund. Den Zuschlag erhält ein Sammler aus Köln: „Als ich wieder zu mir kam, war ich über mein selbst gesetztes Limit weit hinausgegangen. Wir konnten es dann kaum fassen, dass wir tatsächlich unser Dreirad, wie wir die BS4 nannten, nach Deutschland entführt hatten“.



Cool: Die ausladenden Wasserkühler rechts und links sorgen für eine gute Thermik.



Steilvorlage: Ein Zeichner ließ George Broughs Vision Gestalt annehmen, die Zeichnung war die Vorlage für den Prototypen.

Wenn er von „wir“ spricht, dann meint er damit seinen Freund und Brough-Markenkollegen Bernd Stutz. Als ausgewiesener Spezialist für Vincent- und Brough Superior-Modelle hat er etliche totgelaubte Motorradpatienten wieder ins Leben zurückgeholt. Doch sollte ihn die Restaurierung der Straight Four nah an seine Grenzen führen.

Etliche Teile fehlten an dem ersteigerten „Schmuckstück“, andere waren nicht mehr zu retten und mussten in Handarbeit neu erschaffen werden. Unter seinen Händen entsteht ein neuer Tank, auch die beiden riesigen Wasserkühler baut er neu, ebenso eine Wasserpumpe und vieles mehr. Er braucht mehrere Anläufe, für die Schutzbleche für das hintere Zwillingssrad. Die Gabel ist zwar eine Castle Fork, aber nicht die originale, ein Spezialist

in England baut das Original nach, Bernd Stutz passt sie an die BS4 an. Umso erstaunlicher, dass Stutz die BS4 in nur zwei Jahren wieder in den Zustand versetzt, in dem sie unten zu sehen ist. Als besondere Herausforderung sollte sich übrigens erneut der Zylinderkopf erweisen, der nicht zu retten war. So blieb nichts anderes übrig, als die nötige Form zu erschaffen, um einen neuen Kopf zu gießen – gewagt, getan, gelungen.

Uli Böckmann

MG

Rennt wieder:
Nach aufwändiger
Restaurierung ist die BS4
heute ab und zu wieder im
Einsatz – als Solomaschine.



**MOTORRAD
GESPANNE**

Traurige Gestalten: Das Motorrad...



...und der Beiwagen vor der Restaurierung.



Aufgemacht: Motorrevision in vollem Gang.



Im Jahr 1899 gründen die Brüder Henri und Armand Dufaux im schweizerischen Genf ein kleines Unternehmen mit dem Namen „Société en commandite H. & A. Dufaux & Co.“. Als erstes Produkt des kleinen Unternehmens erscheint unter der Patent-Nr. 21167 vom 24. Februar 1900 an ein einzigartiger Motor in Form einer dreieckigen Tasche, der am Rahmen eines Fahrrades befestigt wird und dieses somit in kürzester Zeit in ein Motorrad verwandelt. Dieser „Fahrradhilfsmotor“ führt zu dem Namen „Motosacoche“, was auf Deutsch soviel wie „Motorsack oder -tasche“ bedeutet.

Dass ein Einbaumotor wie eine Tasche als komplette Einheit ganz einfach mit Schellen in das Rahmendreieck eines herkömmlichen Fahrrades eingebaut werden kann, macht diese Erfindung schlagartig sehr erfolgreich und führt später zur Entwicklung eines vollwertigen Motorradmotors, dem berühmten MAG-Motor. Bei Motosacoche in der Route des Acacias in Genf baut man nach den Einzylindermotoren ab 1916 auch Zweizylindermotoren. Produktionsstätten gibt es mittlerweile auch in Frankreich und Italien, da die auswärtigen Werke die vorhandenen Wechselkursprobleme wesentlich einfacher lösen können. In der Schweiz gebaute Maschinen sind für den französischen Markt einfach zu teuer. Fast alle damals namhaften Motorradhersteller wie AJW, Allegro, Clement, Condor oder Standard setzen auf MAG-Motoren, deren Motorpalette sich schrittweise auf Motoren von 250 bis 1000 Kubikzentimetern weiter entwickelt.

Zusätzlich gute Werbedienste liefern Weltrekordfahrten im Jahr 1927 und Rennerfolge 1928 mit einer Grand-Prix-Maschine, die der Engländer Dougal Marchal gebaut und sein Landsmann Wal Handley gefahren hatte. Die Zwischenkriegszeit ist für Motosacoche eine enorm erfolgreiche Zeit. Klar, man wähnt sich auf einer Erfolgswelle, da man einen zweiten Weltkrieg natürlich noch nicht erkennt. Trotzdem mehren sich Anzeichen wie die große Weltwirtschaftskrise und später dann Importbeschränkungen für Motoren in einigen europäischen Ländern, die für einen deutlichen Produktionsrückgang verantwortlich sind.

Eine markant sichtbare Design-Änderung gibt es für Motosacoche-Motorräder anlässlich des Firmenjubiläums im Jahr 1930 mit der Einführung einer neuen Farbgebung. Aus der bisher üblichen Farbkombination Khaki/Braun wird nun ein festliches Khaki/Rot. Der signifikante rote Tank bleibt bis 1937. Bis dahin reduziert sich aus oben genannten Gründen die Produktion von Motorrädern und Motoren immer weiter, die Produktionsanlagen dienen künftig der Herstellung landwirtschaftlicher Fahrzeuge und stationärer Motoren. Was als wichtiger Teil der Motorradgeschichte bleibt, sind viele innovative Produkte, die den Weg für die Entwicklung moderner Motorräder ebneten.

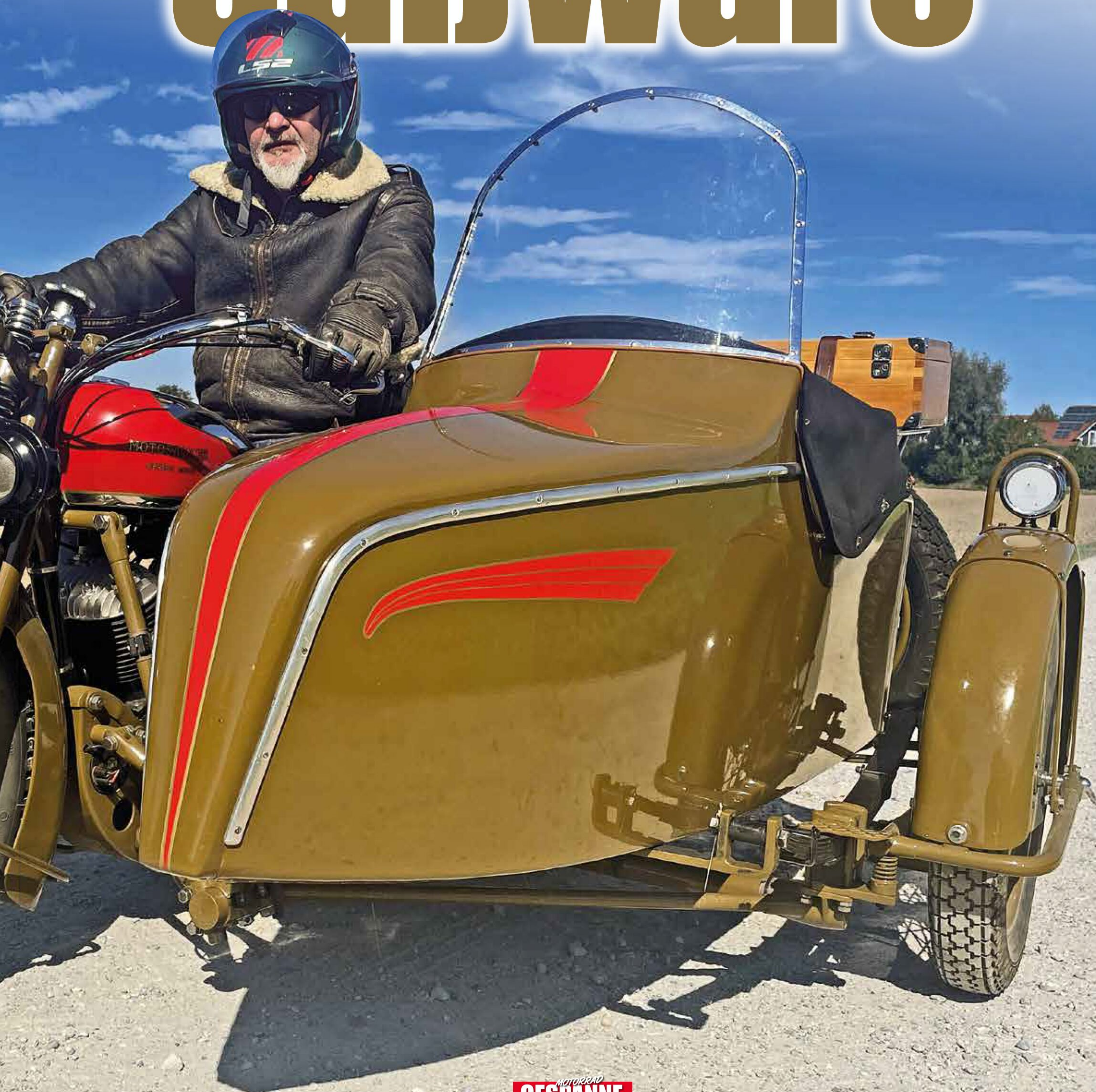
Zwischen vielen Unruhen auf der Welt gibt es für das Jahr 1936



Vom Taschenmotor bis zum vollwertigen Gespann:
Die Firma Motosacoche lieferte in der Motorrad-Urzeit
echte Leckerbissen der Entwicklung. Diese 850er aus
der Urzeit feiert 2026 ihren 90. Geburtstag.



Süßware





Bereit für die große, weite Welt: Die Motosacoche ist auch von hinten eine Augenweide.



Prachtstück: Der kraftvolle Motor aus der Route des Acacias in Genf mit leicht zugänglichem Zündverteiler.

sogar Angenehmes zu berichten: So wurde das erste künstliche Herz in New York erschaffen, als erster Mensch springt ein Österreicher über 100 Meter weit mit Skiern und die erste Bildtelefonie findet zwischen Leipzig und Berlin statt. Im schweizerischen Genf kommt unser hier abgebildetes dreirädriges Kleinod auf die

Welt und anschließend auf die Straße. Ihr äußerst luxuriöses Erscheinungsbild macht die Maschine für die Kundschaft ungemein attraktiv. Die Technik des hier abgebildeten Typ 720 wurde aber bereits Anfang der dreißiger Jahre entwickelt und bis zum Produktionsende im Jahr 1937 beibehalten. Um den seitengesteuerten

850-Kubik-Flathead-V-Twin-Motor mit 18 PS aus firmeneigener Produktion herum reihen sich alle Innovationen der damaligen Zeit: Batterie-zündung und Trockensumpfschmierung, Bosch-Elektrik, Amal-Vergaser oder die auffällige Vorderradgabel, die deutlich an eine Harley-Davidson erinnert.

Uli, der heutige stolze Besitzer, hat das Gespann voll restauriert in der Schweiz erworben. Die ganz frühen Jahre der Motosacoche mit ihrem Beiwagen lassen sich leider nicht mehr rekonstruieren. Sicher ist nur, dass die Maschine im freien Handel und nicht an die Armee verkauft wurde.

Der Vorbesitzer aus der Schweiz wiederum hat die relativ desolate Ware im Jahr

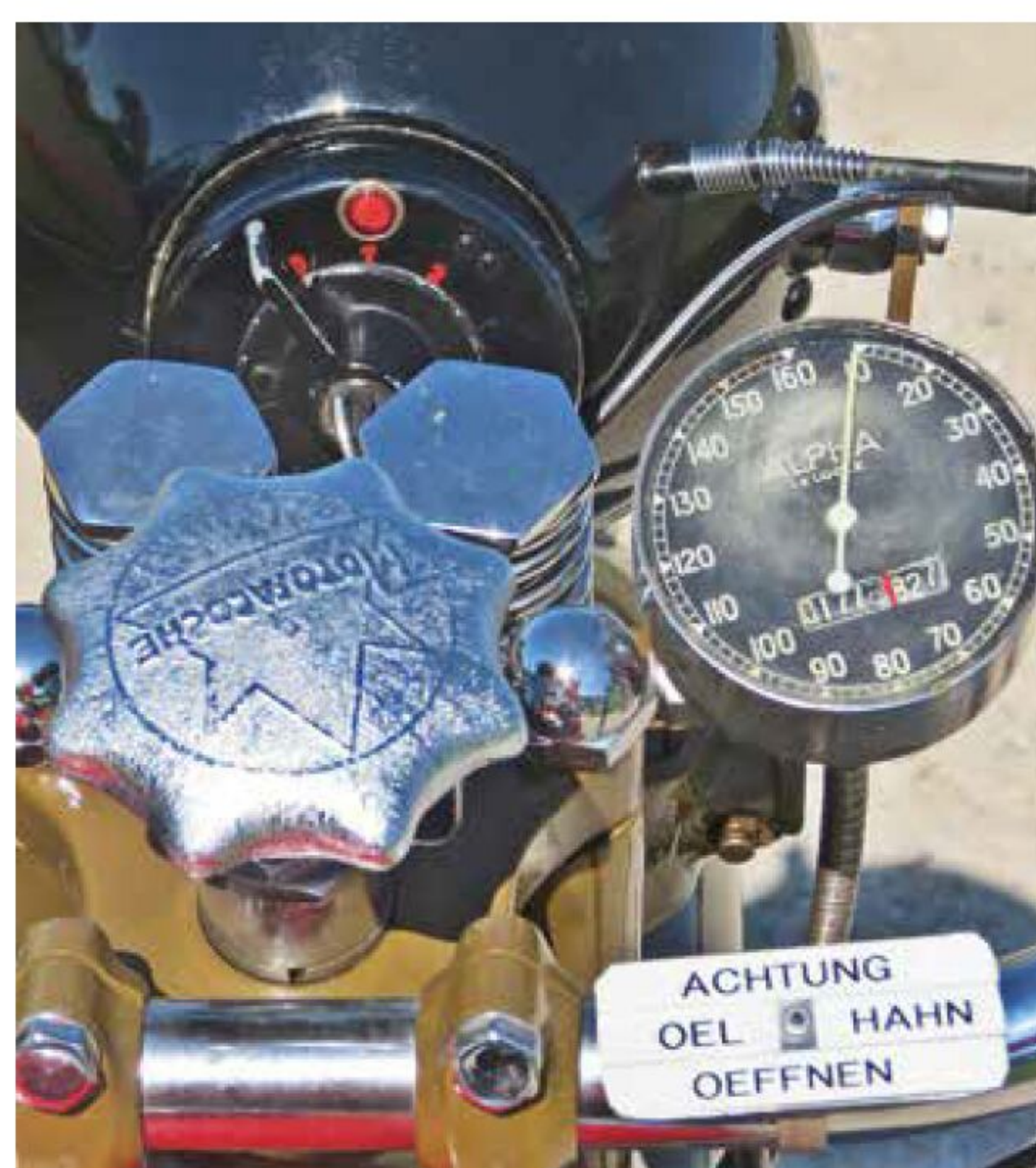
TECHNIK

Motosacoche 850 Typ 720 Produktion 1931-1937

Besitzer:	..... Uli Döderlein
Rahmen:	..... Duplex Rohrrahmen
Vorderradaufhängung:	.. Leading Link-Gabel
Hinterradaufhängung:	..... Starr
Bremsen:	..... Trommelbremsen
Reifen:	..... 4.00 x 27
Motor:	..... Flathead-V-Twin
Hubraum:	..... 846 ccm Bohrung und Hub: 72 x 104 mm
Motorleistung:	..... 18 PS
Batterietyp:	..... Zündanlage
Vergaser:	..... Amal
Batterie:	..... 6 V
Kupplung:	..... Ölbad
Getriebe:	..... 4-Gang
Länge:	..... 2.500 mm
Breite:	..... 1.670 mm
Höhe:	..... 1.070 mm
Radstand:	..... 1.450 mm
Bodenfreiheit:	..... 140 mm
Sitzhöhe:	..... 770 mm
Gewicht:	..... 320 kg
Tankinhalt:	..... 16 l



Dreh und Trink:
Tankdeckel mit
handlichem Dreh-
verschluß.



Alles im Blick: Zündung, Licht sowie Tacho mit Tages- und Gesamtkilometerzähler.



Anachronismus pur: Die Handschaltung rechts am Tank, wunderhübsch anzuschauen.

Side Car Tourismo Grand Luxe

Side Car Tourismo Grand Luxe – Fahrgestell von Moto-sacoche ist durch vier massive Streben mit dem Fahrzeug kompakt verbunden. Die geräumige und komfortable Karosserie mit Stahlblech-Verkleidung ist in zwei weichschwingenden Blattfedern aufgehängt. Gute Polsterung, abnehmbares Verdeck und geräumiger Kofferraum hinter der Sitzlehne. Das Reserverad gab es gegen Aufpreis.



Geheim: Zwischen dem Motorrad und dem Beiwagen ist ein Wagenheber befestigt.



Qualität aus Stuttgart: Die kernige Hupe stammt von Bosch.

1981 für 5000 Franken im Kanton Bern erworben und diese in ansehnlicher Weise in den heutigen Zustand gebracht. Heute freut sich Uli über ein absolut alltagstaugliches Gespann, mit dem er gern auch weite Touren in Angriff nimmt. Selbst wenn der auf der linken Seite angebrachte Beiwagen etwas schwieriger zu fahren ist, gibt die Zusatzbremse für diesen nach einiger Übung die nötige Sicherheit. Und wenn man ganz in Ruhe die vielen weiteren Details betrachtet, kommt man zwangsläufig zum Schluss: What a sweet looking motorcycle!

Harry Trojahn

MG



Geht ratzfatz: Ein praktischer Steckachsenverschluß am Bootsrads.



Das große Auge: Das Frontlicht von Bosch liefert die Ausleuchtung.



Nicht zu vergessen: Vor jeder Fahrt die Ölzufuhr öffnen.



Der Blick dazwischen: Separate Fußbremse fürs Boot.

MOTORRAD
GESPANNE

POWER-Peter



Wettbewerbe mit zwei und drei Rädern sollten von Jugend an das Leben von Peter Römer prägen. Auch wenn ihm die damit verbundenen Abenteuer wichtiger waren als Siege und Titel.

Mit seinen Aktivitäten rund um Motorräder und vor allem Gespanne ließe sich locker ein Buch füllen. Nicht zuletzt weil Peter Römer fast sieben Jahrzehnte auf zwei und drei Rädern unterwegs war. Bereits mit 16 Jahren bestritt er 1955 auf einer Puch SGS 250 im heimischen Baden-Baden seine erste Geländefahrt.

Mitbekommen hat Römer das Motorrad- und Reisevirus offensichtlich von Vater Paul. Als Vertretungslehrer beim Oberschulamt absolvierte der sogar seine zahlreichen Dienstreisen mit dem Krad. Auch Römers Ende letzten Jahres verstorbener Bruder Wolfgang war infiziert und turnte von 1963 bis 1970 in den gemeinsam aufgebauten Gespannen. 1969 wurde das Duo Dritter in der Gelände-DM – hinter den Meister-Teams Edgar und Reinhold Noss sowie Günther Steenbock/Alfred Habiger.

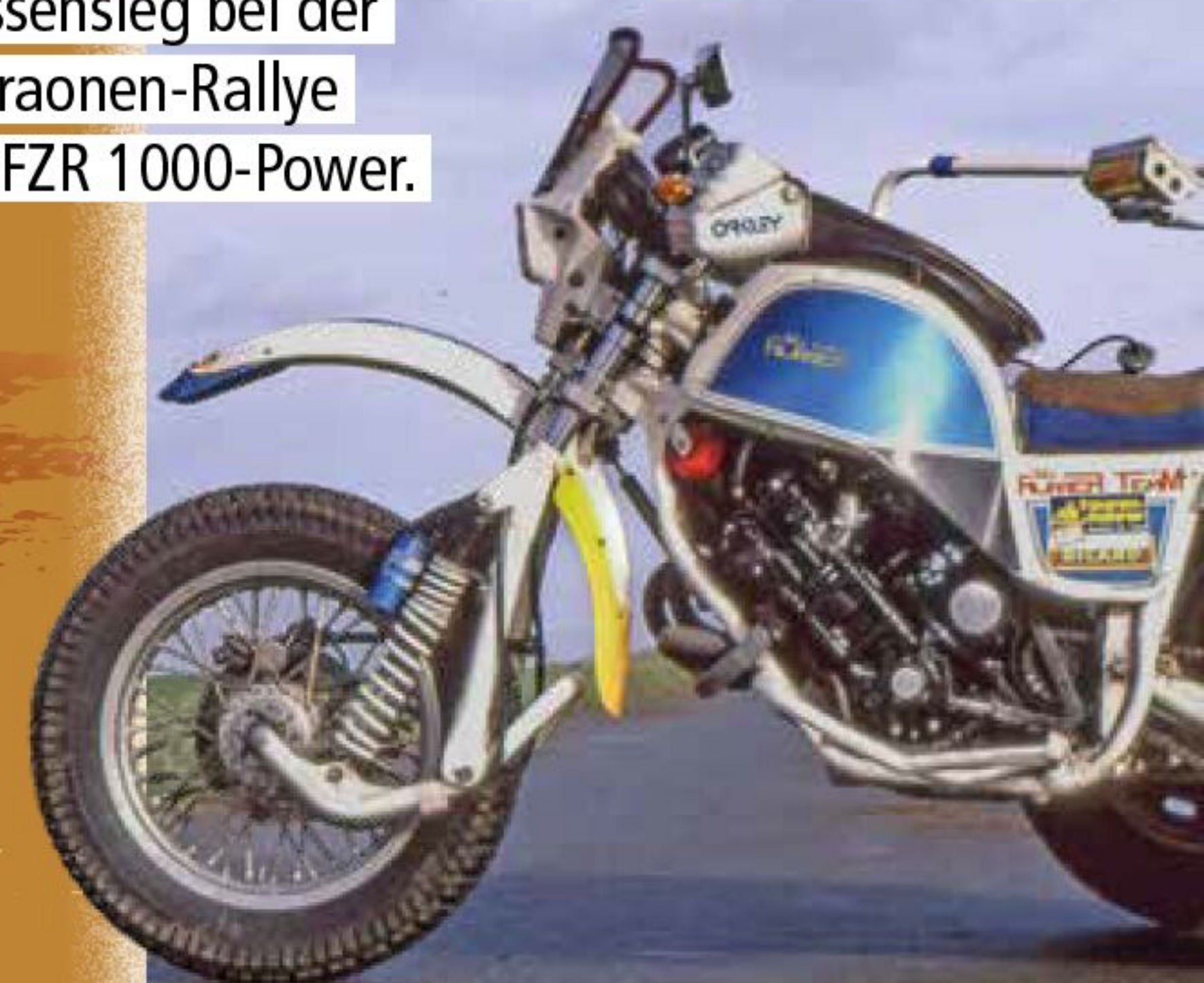
Dann folgten Jahre mit touristischen Schwerpunkten, unter anderem einer Reise durch den Iran und Afghanistan sowie einer Expedition in die Sahara. Doch 1975 zog es den umtriebigen Römer wieder in die Gelände-DM, bei den Hartmännern kaufte er eine EML-BMW. Weil Beifahrer Udo Zitterbart wegen einer Verletzung seinen Job nicht antreten konnte, sprang Peter Kalich ein. Zur Erinnerung: Der Badener baute ab Mitte der 1980er-Jahre Tourengespanne und verstarb 1989 an Herzversagen, Bruder Ralph übernahm das Geschäft.

Bis 1986 bestritt Römer mit verschiedenen Beifahrern die DM und sammelte dabei weitere Erfahrung in Sachen Offroad-Technik. Die konnte er über seine 1980 gemeinsam mit Gattin Hiltrud gegründete Firma „Römer Team“ an zahlreiche Fahrerkollegen weitergeben. Ebenfalls 1980 verlieh der ADAC ihm das Sportabzeichen in Gold mit Brillanten. Zu den mit ihm Geehrten gehörte kein Geringerer als Rallye-Legende Walter Röhrl.

In seinem neuen Unternehmen – hauptberuflich fungierte Römer als Geschäftsführer für den Hausgeräte-Hersteller Electrolux – entstanden bald auch in Eigenregie aufgebaute Gespanne mit Rahmen von Wasp und EML. Mit einer Wasp-Yamaha TR1 bestritt er 1982 die Enduro-DM, später nach dem Umbau zum Straßen-Dreier die Deutschland-Trophy. Den dritten Platz in der 1984er-DM vereitelte ein gelöstes Kettenritzel



**Kooperation mit HEOS:
Klassensieg bei der
Pharaonen-Rallye
mit FZR 1000-Power.**





Erste Gelände-Erfolge: Mit Bruder Wolfgang 1963 auf einer Puch 250 SGS.



Wechsel auf BMW-Boxer: 1966 sind Römer/Römer mit der R50 und Steib-Boot unterwegs.

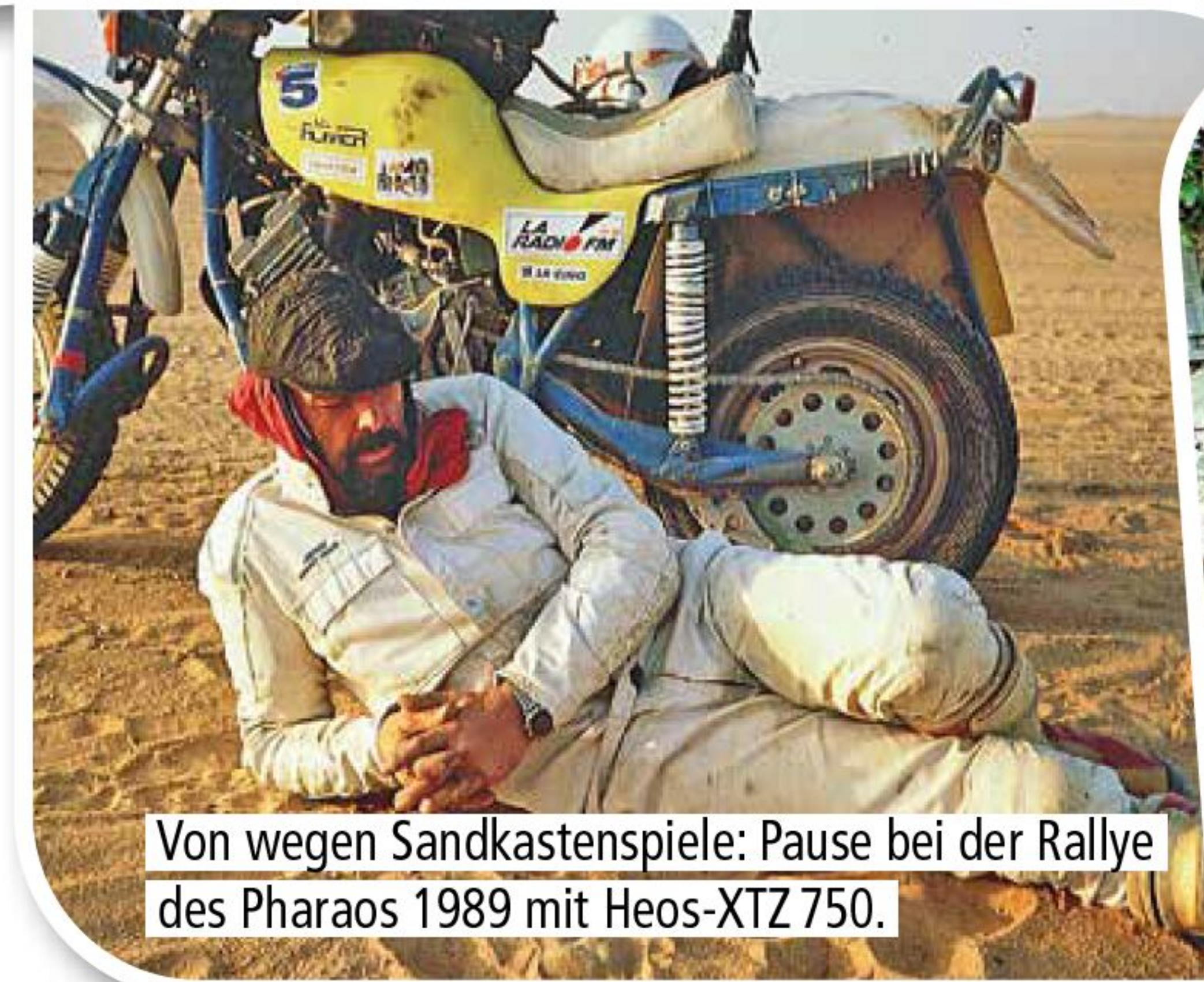


Deutschland-Trophy 1986:
Mit Wasp-K 100 und
Beifahrer Klaus Malzer

an seiner getunten Wasp-Yamahas XT550.

Ab 1985 kooperierte Römer für seine DM-Einsätze verstärkt mit Heos. Parallel kombinierte er ein Wasp-Chassis mit dem bärenstarken Vierzylinder der Yamaha FZ750 und nahm damit an der Rally Transparaña teil. Weil aber der Beifahrer bereits am ersten Tag erkrankte, beendete er die Veranstaltung mit einem großen Stein im Boot als Sieger der Seitenwagen-Klasse. Dumm nur, dass die Statuten zwei Personen Besatzung vorschrieben. Dem Protest der deutschen Mitstreiter wurde stattgegeben und Römer disqualifiziert.

Mit dem Vierer der FZR 1000 im Heos-Fahrwerk lief es 1988 deutlich besser: Gemeinsam mit Rolf Beppler konnte der mittlerweile fast 50-jährige sogar die Seitenwagenklasse der Pharaonen-Rallye gewinnen. Für 1989 baute Römer ein Heos mit dem Twin der Yamaha XTZ 750 auf. Den neuerlichen und sicher geglaubten Sieg in Ägypten vereitelte



Von wegen Sandkastenspiele: Pause bei der Rallye des Pharaos 1989 mit Heos-XTZ 750.



EnduroMania 2003: Gemeinsam mit Crossgespann-Legende Ottmar Königsdorfer (re.)

ein Elektronikfehler. Meine Wenigkeit hatte damals das Vergnügen, beide Gespanne ausführlich zu fahren.

Mittlerweile hatte Sohn Michael seine Berufsausbildung abgeschlossen: In der gemeinsam mit seinen Eltern gegründeten GmbH entstanden nun zahlreiche Umbauten auf Basis der luftgekühlten BMW-Boxer. Heute fungiert das in Hagenbach ansässige Unternehmen als Vertragshändler für KTM und CF Moto.

Derweil blieb Römer sr. in der Enduro-Szene aktiv. Zu den Highlights gehörten die Teilnahme an der Rallye dos Sertões in Brasilien 1997, der EnduroMania ab 2000

und an MX-Veteranenrennen. 2009 erlitt Römer bei einem unverschuldeten Unfall schwere Beinverletzungen. Nach zweijähriger Genesungszeit war an sportliche Aktivitäten nicht mehr zu denken. Aber Reisen mit dem Gespann ging nach wie vor, so 2017 zum Nordkap und 2018 durch einige osteuropäische Länder. Mittlerweile ist Römer im elterlichen Haus in Ebersteinburg „sesshaft“ geworden. Kein Wunder – im Herbst feiert er seinen 88. Geburtstag.

Axel Koenigsbeck



Eigenbau: BMW R 100 GS von 1992 mit Schwingengabel, Alu-Boot und Straßenzulassung.



Auch als Hersteller vorne: Umbau der KTM 950 Adventure von 2005.

Nachdem das letztjährige Gespann-Trial im schwedischen Karlshamn gut angenommen wurde, ließ das Ehepaar Bauss im Juni die zweite Auflage folgen.



KLETTER-EXKLAVE



Willkommen in Schweden: Premieren-Eröffnung durch Organisator Hans-Werner.

Mit sechs Titeln und sieben Vize-titeln zwischen 2008 und 2020 sowie weiteren internationalen Erfolgen haben Hans-Werner und Christiane Bauss in der Deutschen-Trial-Gespann-Meisterschaft Geschichte geschrieben. Mittlerweile ist das Remscheider Ehepaar nach Südschweden emigriert. Im Umzugsgepäck befand sich selbstredend auch das selbstgebaute Klettergespann und mit ihm die Idee, Gespanntrial in der neuen



Gekonnt: Die weit gereisten Franzosen Eligio und Fred mit gelupftem Beiwagenrad



Knifflige Sektion: Da bleibt Knut und Anja nur noch Absteigen und Schieben.

Heimat wieder aufleben zu lassen.

Bis vor etwa drei Jahrzehnten gab es auch in Schweden eine rührige Trial-Gespannszene. Hans-Werner Bauss nahm Kontakt zu Stefan Anderson auf, einem der damaligen Protagonisten, und man beschloss, auf dem über 160 Hektar großen Trainingsgelände des MK Jämke nahe dem neuen Domizil Karlshamn ein Gespann-Trial aufzuziehen.

Gesagt, getan. Am Himmelfahrts-Wochenende Ende Mai trafen sich zehn Gespannteams aus Schweden, Deutschland, den Niederlanden und Frankreich, um auf dem fünf Kilometer langen Rundkurs mit neun Sektionen das beste Kletter-Duo zu ermitteln. Wenngleich der lange und anspruchsvolle Parcours so manches Team an seine physischen Grenzen brachte, wurde schnell der Wunsch nach einer Neuauflage laut.



Dabei sein ist alles: Auch Yves hat trotz großer Herausforderungen seinen Spaß.

Die gibt es nun am 13./14 Juni 2026. Karlshamn liegt 150 Kilometer nordöstlich von Malmö an der südschwedischen Küste. **Kontakt und Anmeldung:** Hans-Werner.Bauss@gmx.de

Axel Koenigsbeck



Werbetrommel gerührt: Ehepaar Bauss im lokalen Wochenblatt.



GESPANNE

MG

Patrick Werkstetters Karriere
läuft wie mit 10W40 geschmiert –
MOTORRAD-GESPANNE stellt
den jungen WM-Piloten vor.

AN DIE SPITZE

Aufgrund der Disqualifikation des um den WM-Titel 2025 kämpfenden Duos Harry Payne/Kevin Rousseau wusste Patrick Werkstetter lange Zeit nicht, ob er zusammen mit seinem Beifahrer Valentin Pirat aus Frankreich als WM-Sechster oder WM-Achter die Saison beendet. Nun hat das zuständige Sportgericht die Berufung des Teams Steinhausen Racing abgewiesen – und der Bayer ist tatsächlich Gesamtsechster. Das dürfte für den erst 21-Jährigen aus Zeilarn aber zweitrangig sein, schließlich war es so oder so eine sehr gute Saison.

Außerdem hat er seine möglicherweise noch bessere Zukunft noch vor sich.

Patrick pirschte sich nämlich binnen kürzester Zeit an die Weltspitze heran. Vor Saisonbeginn 2023 war er einmal in einen Beiwagen geklettert und bestritt danach vier Rennen als Beifahrer von Markus Venus in der International Sidecar Trophy. Nach Sepp Sattlers Rückzug übernahm Patrick dessen Gespann und wurde so, schneller als gedacht, Fahrer. 2024 kamen Werkstetter/Pirat in der IDM auf den vierten und in der WM auf den 14. Platz. 2025 wurde die Klasse Sidecar in der IDM nicht mehr ausgeschrieben, sodass Patrick Werkstetter nur die WM blieb. Aber die ist ja so oder so sein Ziel gewesen. „Es wäre schön, wenn es die IDM noch gäbe. Dann würde ich meinen Fokus auf die IDM legen. Ein IDM-Titel wäre für mich, auch hinsichtlich der Sponsoren, schon sehr wichtig“, sinniert Patrick Werkstetter

zum Wegfall der Klasse. Gleichwohl weiß auch er, dass, wenn man sich mit den Weltbesten der WM misst, der Lerneffekt natürlich umso größer ist.

So nennt er das finale Rennwochenende 2025 im Rahmen des Sidecar Festivals Oschersleben als sein Saisonhighlight. Damals donnerte er sowohl im Sprint- wie auch im Hauptrennen als Fünfter über die Ziellinie. Dazu merkt er an: „Das war aber insgesamt ein gutes, zweites Lernjahr für uns. Wir hatten zwei Stürze, aber das gehört auch zum Lernen dazu. Mein Ziel ist in diesem Jahr, die WM unter den ersten Fünf zu beenden. Momentan ist es zwar wieder finanziell schwierig, aber irgendwie wird es schon gehen.“

Thorsten Horn

Fotos: Kalkutschke, Horn

MG

Auf Kurs: Patrick Werkstetter/Valentin Pirat beim WM-Finale 2025 in Oschersleben.



Winterpause: Aktuell laboriert Patrick an einer Verletzung, schaut aber zuversichtlich auf den Saisonstart.



Ausgabe 213

erhältlich ab dem 29. April 2026

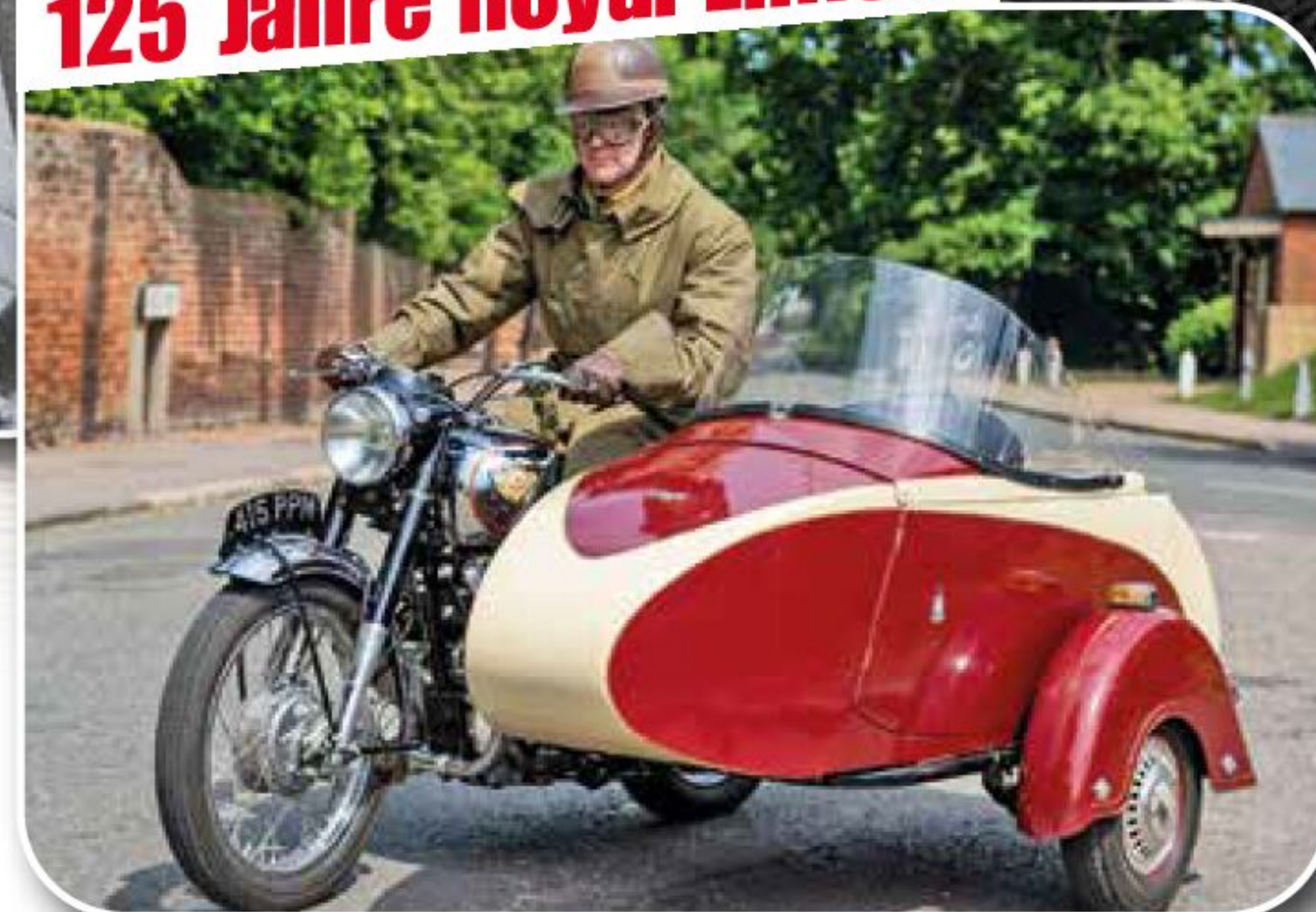
In der nächsten Ausgabe erwartet euch:

Jetzt erst recht!

Was macht ein waschechter Motorrad-
abenteurer, wenn die Gesundheit stolpert und
ein Hund einzieht? Er wechselt aufs Gespann.
Carsten erzählt uns von seinem Weg.

Ein letztes Mal Schnee

2 in 1: Eine knackige Wintertour
und ein Gespannkalender-
Shooting – manchmal nimmt
das Leben die erstaunlichsten
Wendungen. MG-Reiseautor
Gerhard war wieder unterwegs.

125 Jahre Royal Enfield

Royal Enfield wird 125 Jahre alt – und ist
lebendiger denn je. MOTORRAD-GESPANNE
blickt zurück auf eine Historie, in der Gespanne
stets eine große Rolle gespielt haben.

IMPRESSUM

MOTORRAD-GESPANNE erscheint seit 1988 mit der
spannenden internationalen Kennung ISSN 0938-3743.
Erscheinungsweise: 6 Mal jährlich
Webseite: www.motorrad-gespanne.de
E-Mail: info@motorrad-gespanne.de

Redaktion/Leserpost:

Chefredakteur: Till Ferges (til)
E-Mail: ferges@syburger.de

Redaktionelle Mitarbeiter:

Bernhard Götz (bg), Axel Koenigsbeck (ak), Tilman
Sanhüter (TS), Uwe Lütjohann, Jochen Bangert, Harald
Trojahn, Peter Lohré (pl), Erik Förster (efö), Thorsten
Horn, Stephan Käufer, Gerhard Sigl, Uli Böckmann

Verlag:

Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60, 59423 Unna
Telefon: 02303 98550, Fax: 02303 98559
E-Mail: info@syburger.de
Amtsgericht Hamm, HRB 3216

Digital-Support:

Fragen zu digitalen Dienstleistungen oder
Bestellungen unter <https://support.syburger.de/>
oder telefonisch unter 02303 985555.

Abonnenten-Service:

E-Mail: gespanne@vuservice.de (keine Leserbriefe)
Telefon: 06123 9238-283
Post: ABO-Service MOTORRAD-GESPANNE, 65341 Eltville

Beim MOTORRAD-GESPANNE-Abo gibt es keine Kündigungs-
fristen. Zum Abbestellen bitte beim Abo-Service Bescheid
sagen, das Abonnement verlängert sich sonst automatisch.
Hinweis: Bitte teile uns Änderungen deiner Anschrift unter
Angabe deiner alten Adresse umgehend mit.
Zeitschriften werden trotz Nachsendeantrag
von der Post nicht nachgesandt.

Abonnementpreis Inland: 55,20 €
Abonnementpreis EU: 63,90 €
Abonnementpreis Welt: 69,30 €

Anzeigenleitung:

Martina Knehans, Telefon: 02303 985565
E-Mail: anzeigen@syburger.de

Mediaberatung:

Heike Krückemeier, Telefon: 02303 985519
E-Mail: krueckemeier@syburger.de

Für gewerbliche Anzeigen gilt
die Anzeigenpreisliste Nr. 39.

Private Kleinanzeigen:

Kleinanzeigenannahme
per Fax: 02303 985523
per E-Mail: kleinanzeigen@motorrad-gespanne.de
per Internet: markt.motorrad-gespanne.de
per Post: Syburger Verlag GmbH, Hertinger Str. 60,
59423 Unna

Kleinanzeigen (bitte immer schriftlich/per Mail/per Internet
aufgeben) müssen spätestens vier Wochen vor
Hefterscheinen bei uns vorliegen.

Layout:

Isabelle Jahn (Ltg.),
Marc Vollmer, Bettina Wigger

Geschäftsführung:

Martina Knehans

Druck:

Strube Druck & Medien GmbH, Kassel

Vertrieb:

DMV DER MEDIENVERTRIEB GmbH & Co. KG.,
Hamburg

Datenschutzerklärung:

<https://ds-syb.vfmz.de>

Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Er-
satzansprüche können nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.
Die Zeitschrift sowie alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbil-
dungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb
der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne vorherige
schriftliche Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Mit der
Annahme des redaktionellen Contents (Texte, Fotos, Grafiken etc.)
und seiner Veröffentlichung in dieser Zeitschrift geht das umfassende,
ausschließliche, räumlich, zeitlich und inhaltlich unbeschränkte Nut-
zungsrecht auf den Verlag über. Eine Haftung für die Richtigkeit des
redaktionellen Contents kann trotz sorg-
fältiger Prüfung durch die Redaktion nicht
übernommen werden. Signierte Beiträge
stellen nicht unbedingt die Ansicht der
Redaktion dar. Für unverlangt eingesandte
Manuskripte, Fotos, Prospekte, Daten-
träger oder Zeichnungen übernimmt der Ver-
lag keine Haftung.



MOTORRAD GESPANNE

lesen wann und wo du willst!

JETZT
ganz komfortabel
als E-Paper
auf Smartphone,
Tablet und
PC.

SCHNELL REGISTRIEREN!



Einzelhefte und das vergünstigte Digital-Abo warten unter **epaper.motorrad-gespanne.de** auf dich. Sobald du registriert bist, gelten deine Login-Daten auch für den Abruf deines E-Papers in der MOTORRAD NEWS-App.

Du hast bereits ein „Print + Digital“-Abonnement bestellt? Dann registriere dich schnell, hinterlege kurz deine Abo-Nummer und genieße deine MOTORRAD-GESPANNE einen Tag vor der gedruckten Ausgabe.

Laden im
App Store

JETZT BEI
Google Play

Hier findest du deinen
GESPANNE-E-Paper:

... hier die
iOS-App:

... und hier die
Android-App:



epaper.motorrad-gespanne.de



Alle coolen Gespannfahrer-T-Shirts
gibts im Gespannfahrer-Shop:

shop.motorrad-gespanne.de

TripTeq



www.tripteq.com