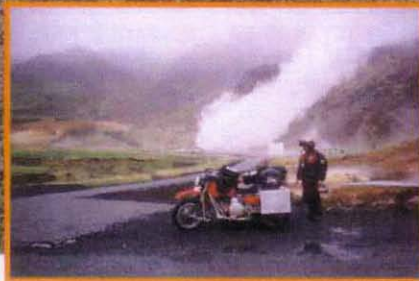
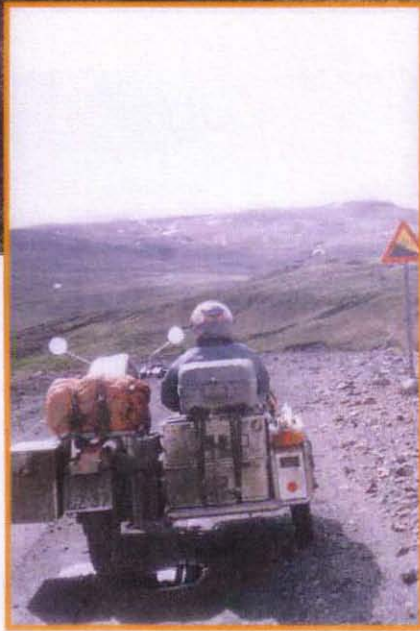


Silberhochzeit



Beeindruckende Wasserfälle, hier der Gullfoss...



...Geysire und heiße Quellen: Das ist Island.



Die tiefen Wasserlöcher meistert das Gespann problemlos. Es ist eben eine Guzzi!

Unsere Silberhochzeitsreise sollte uns nach Island führen. Extra für diese Reise baute ich ein Moto-Guzzi-Falcone-Enduro-Gespann. Unser Leser Norbert Hahn berichtet von diesem zweifachen Abenteuer.

20 Prozent Gefälle? Aber wie heißt es so schön: Runter kommen sie immer!

Seit nunmehr 25 Jahren sind Marlis und ich verheiratet, und seit 23 Jahren ist eine Moto-Guzzi-Falcone mit Steib-Seitenwagen in unserem Besitz. Mit dem Gespann verbinden wir immer wunderschöne Reisen von Italien bis zum Nordkap, und von Jersey bis an die polnische Grenze. Es ist in den Jahren schon über 300.000

Kilometer gelaufen. Jetzt stand unsere Silberhochzeitsreise an. Sie sollte uns nach Island führen. Unsere rotweiße Falcone Civile mit dem rotweißen Steib 500 S war uns nun doch zu schade und wegen der Bodenfreiheit nicht für Island geeignet. Der Motor hatte jedoch immer zuverlässig gearbeitet. Er hat einen Hubraum von

568 ccm, eine Doppelzündung, leichtere und größere Ventile mit 8-Millimeter-Schaft, eine umgeschliffene Nockenwelle mit mehr Hub, eine Moto-Witt-Kennfeld-Zündanlage und zur Beatmung einen 32 Del'Orto Rundschiebervergaser.

Für unser Reiseprojekt kauften wir eine Falcone ohne Motor und ich fing an, ein

Enduro-Gespann aufzubauen. Zuerst fertigte ich einen Hilfsrahmen, der auch gleich Koffer und Reservetank aufnehmen konnte. Der Hilfsrahmen wurde als Doppelschleife ausgelegt. Statt der Telegabel wollte ich eine Vorderradschwinge. Sie wurde so ausgelegt, dass eine große Bodenfreiheit gewährleistet ist. Sie kann in der Höhe

und im Nachlauf über Exenter verstellt werden. Für das Hinterrad fertigte ich eine Kastenschwinge. Das Gespann erhielt rundherum baugleiche Koni-Dämpfer.

Ich besorgte mir vier V-7-Hinterräder und drehte einen Adapter für den Kettenantrieb. Bei dieser Maßnahme wurde gleich auf die stabilere 5/8 x 3/8" X-Ringkette umgerüstet. So konnte ich das Reserverad rund herum verwenden. Auspuff- und Luftfilteranlage wanderten nach oben.

Anschließend machte ich mir Gedanken über den Beiwagen. Nach etlichen Zeichnungen stand die Bauart fest. Es wurde ein sehr stabiler Seitenwagen mit viel Platz für das Gepäck. Er besteht aus 50 x 2 Millimeter VA-Rohr und hat einen durchgehenden Aluboden. Darauf finden im Heck zwei Zargeskoffer und ein Top-Case Platz. Davor ist ein Zargeskoffer fest verschraubt, wobei sich auf dem verstärkten Deckel ein gefederter Gabelstaplersitz befindet. Vorne brachte ich eine Alu-Verkleidung an, an der das Reserverad befestigt ist. Der Seitenwagen hat eine Zweiarmschwinge mit zwei Koni-Dämpfern. Der Beiwagen ist an sieben Punkten mit dem Hilfsrahmen verschraubt. Die Vorspur kann an der Seitenwagenschwinge eingestellt werden.

Die Silberhochzeitsreise

Nach einem Jahr Bauzeit steht das Falcone-Gespann für Island bereit. Bei der ersten Ausfahrt streikt die Zündanlage. Zum Glück stellt mir Herr Lamprecht von Zweirad Lamprecht sofort seine Zündanlage zur Verfügung. Eine weitere Probefahrt von Grevenbroich (Nähe Köln)

nach Vlissingen (Holland) zum Seelandrun absolviert das Gespann ohne Zwischenfall. Am 21. Mai 1999 bringen wir die Falcone nach Hamburg, wo sie in einem Container von Eimskipp verladen wird und die Reise nach Island antritt. Die Ankunft in Island ist für den 2. Juni geplant. Wir fliegen am 3.6.99 von Frankfurt nach Island. Die Buchungen für Gespann und Flüge von und nach Island übernahm Islandtours zu unserer vollsten Zufriedenheit. Das Abholen im Hafen von Reykjavik ist dank eines deutschsprachigen Zollbeamten kein Problem. Wir erledigen auch gleich alle Formalitäten für den Rücktransport. So brauchen wir das Gespann am 19.6. nur im Hafen abzugeben.

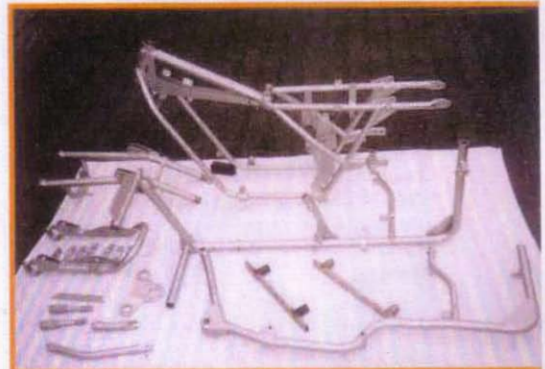
Am 4.6. um 12.25 Uhr verlassen wir Reykjavik auf der Straße 1 in Richtung Mosfellbaer und fahren dann auf der 36 zum See Pingvallavatn. Wir durchqueren eine noch nie gesehene Landschaft und in Gedanken wähen wir uns wegen der bizarren Gegend auf dem Mond. Plötzlich öffnet sich riesiger Tälkessel und traumhaft schön liegt der See vor uns.

Nach einer Pause geht die Fahrt weiter über die 365 in Richtung Laugarvatn, danach auf der 37 in Richtung Geysir. Als wir die aufsteigenden Wasserfontänen sehen, fühlen wir uns richtig in Island. Wir genießen eine Zeitlang dieses Schauspiel und machen uns dann auf den Weg zum Gullfoss, laut Reiseführer Islandatlas der schönste Wasserfall Islands. Er zeigt sich von seiner besten Seite. Strahlender Sonnenschein (12°) zaubert zwei wunderschöne Regenbogen übereinander in die Gischt. Hier endet die Straße.

Die nackte Falcone ist hier schon mit dem sehr stabilen Hilfsrahmen versehen. Hier ist auch deutlich die Hochlegung des Auspuffs zu erkennen.



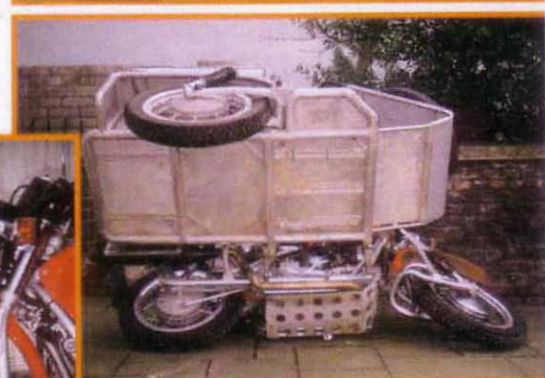
Der Motorradrahmen im hinteren Bildteil wird durch den Hilfsrahmen und die Vorderradschwinge ergänzt.



Der Beiwagen bietet dank des gefederten Staplersitz eine gute Sitzposition für meine Frau

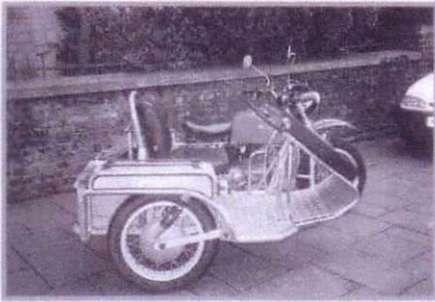


Die Höhe sowie der Nachlauf des kann über einen Exzenter verstellt werden.



Den Motor der Falcone schützt ein Steinschlag-Schutz. Der Beiwagen hat einen kompletten Aluminiumboden.





Fertig: Jetzt kann das Islandabenteuer losgehen.



Das Falcone-Gespann ist schwer beladen. Kaum zu glauben, was so ein altertümlicher Motor zu leisten vermag.

Die Weiterfahrt ist zu dieser Jahreszeit noch nicht gestattet und wir müssen wieder zurück bis Geysir. Im dortigen Hotel nehmen wir uns eine Schlafsackunterkunft, das ist ein Bett ohne Bettwäsche und man schläft im eigenen Schlafsack. Das ist bequem und nicht so teuer, etwa 30 Mark pro Person. Wir entspannen uns im beheizten Freibad bei 30 Grad Wassertemperatur.

Nach einer guten Nacht und einem sehr guten Frühstück lassen wir das Gespann über die 30 in Richtung Hvoilsvellür tuckern, um dort auf die 261 abzubiegen. Wir wollen zur Jugendherberge nach Flojtsdalur. Sie liegt am Ende der 261 in der Thorsmork. Plötzlich macht die neue Kupplung Schwierigkeiten. Wir schleppen uns gerade noch bis zur Herberge. Die Herberge ist jedoch eine Zumutung und trotz defekter Kupplung fahren wir wieder zurück. Nach ein paar Kilometern finden wir einen sehr schönen Bauernhof. Der Besitzer stellt mir spontan seine ganze Werkstatt zur Verfügung.

Ich fange sofort mit der Reparatur an. Um 21.45 Uhr ist die Kupplung ausgebaut. Ich repariere die Kupplung notdürftig. Kurze Zeit später ist sie wieder eingebaut.

Wir genießen noch einen schönen Beinahe-Sonnenuntergang. Die Sonne taucht hinter die schneebedeckten Berggipfel, geht aber nicht ganz unter und zaubert so ein

Kilometer bis zur Unterkunft zurück. Die langsame Gangart hat aber auch durchaus Vorteile: Wir genießen das trockene Wetter und die abwechslungsreiche, immer wieder beeindruckende Landschaft.

Unser Vermieter besorgt uns einen Leihwagen, mit dem wir in Reykjavik im Frachtbüro von Islandair unsere Kupplung in Empfang nehmen können. Nach dem Einbau der Kupplung, machen wir eine Probefahrt zum Fuße des Hek-

uns machte, konnten wir unsere Fahrt fortsetzen.

An der Wegegabelung zur 47 können wir uns aussuchen, ob wir links die 33 Kilometer nach Akranes durch den Tunnel oder rechts 61 Kilometer immer am Fjord entlang fahren. Wir entscheiden uns für rechts und müssen etwa 20 Kilometer gegen einen Wind mit der Stärke 8 bis 10 und dazu noch bergauf kämpfen. In den nächsten zwei Tagen fahren wir hoch bis zum Suxfellsjukull. Dort ist es neblig. Wir sehen kaum 20 Meter weit. Es wird noch ein hartes Stück Arbeit über den Pass nach Olafsvik. Uns zieht es wieder landeinwärts, am Hraunfossa vorbei an zahlreichen heißen Quellen in Richtung Husafell. Der dortige Campingplatz liegt traumhaft schön. Nach etlichen Regenschlachten, während denen wir die Belastbarkeit von Gorotex-Kombis testen, genießen wir wieder mal ein beheiztes Freibad mit Whirlpool und die rotglühende Abendsonne. Am nächsten Morgen verlassen wir nach dem Frühstück unser Holzhaus und machen uns auf den Weg in Richtung Hochland.

Wir wagen noch einen Versuch über die Kaldaladurroute (F52). Nach 20 Kilometern kommt dann das Schild "nur mit Allradfahrzeugen" zu befahren. Hinter uns stehen schwarze Wolken, vor uns liegt Schotter der größten Kategorie. Es kommt noch schlimmer. Nachdem wir einige starke Steigungen im ersten Gang überwunden hatten, prasselt erst ein kräftiger Eisregen auf uns nieder, der dann in Schnee überging. Als wir das Hochplateau erreichen, werden unsere Strapazen mit herrlichem Sonnenschein und einer traumhaften Aussicht belohnt. Die "Straße" ist jetzt nur noch eine braune matschige Rinne. Jetzt

Materialkosten Falcone-Enduro-Gespann:

Motorrad Falcone ohne MotorDM 1.650,00
4 RäderDM 1.500,00
BereifungDM 250,00
KunststoffbeschichtungDM 450,00
div. KleinteileDM 500,00
Material komplett (Rohr u. Alu.)DM 2.000,00
StoßdämpferDM 1.200,00
SummeDM 7.550,00

traumhaft schönes Abendrot. Es ist der 6. Juni und wir wollen an der Südküste entlang in Richtung Vik, der südlichsten Stadt Islands. Vorbei am Seljandsfoss, einem Wasserfall, den man hintergehen kann und am 60 Meter hohen Skojafoss und dem Solheimajökull erreichen wir Vik. Dort telefoniere ich mit meinem Freund Alois wegen der defekten Kupplung. Er bespricht die Sache mit dem ADAC und kurze Zeit später ist die Sachlage klar. Wir bekommen eine neue Kupplung eingeflogen. Der ADAC holt die Kupplung bei der Firma Escher und bringt sie zum Flughafen. Nach etwa 48 Stunden ist die Kupplung in Reykjavik.

Auf der Rückfahrt von Vik zu unserer Unterkunft, vergrabe ich das Gespann bis zur Achse im Sand. Das gibt nun der Kupplung entgeltig den Rest. Wir tuckern mit 20 km/h die 80

las, einem immer noch aktiven Vulkan. Laut Aussage des Bauern wird er alle sieben Jahre aktiv. Jetzt waren es schon neun Jahre, die er ruhig war, und er meinte, ein erneuter Ausbruch könne heute, morgen oder in ein paar Jahren passieren. Als wir den Hekla mit seinem schneebedeckten Krater majestätisch in der Sonne stehen sehen, können wir uns vorstellen, warum manche Völker solche Berge als Gottheit verehren. Am nächsten Tag wird das Gespann wieder beladen und es geht landeinwärts über die 350 nach Norden in Richtung Havaneyri. Die 350 ist für uns Mitteleuropäer eher eine Trialstrecke. Hier prüften wir zum ersten mal die Geländetauglichkeit des Gespannes. Nach etwa 50 Kilometern mussten wir uns auch noch durch eine Baustelle quälen. Nur weil der freundliche Baggerfahrer etwas Platz für

muss die Falcone zeigen, oh sie für Wasserdurchfahrten geeignet ist. Während wir vorher nur durch kleine Flüsse und Bäche gefahren waren, haben wir jetzt unberechenbare tiefe Wasserlöcher mit schlammigem Untergrund von bis zu 20 Metern Länge. Die Guzzi übersteht auch diese Strapazen ohne Ausfall. Zum Tagesabschluss überwinden wir noch eine Geröllserpentine mit 20 Prozent Gefälle. Das Abendessen haben wir uns heute redlich verdient.

Der Urlaub neigt sich langsam dem Ende zu und wir fahren wieder in Richtung Süd-Westen. Wir wollen noch zur Blauen Lagune. Auf dem Weg dorthin fahren wir in Richtung Grindavik, machen einen kleinen Umweg zu den Schwefelfeldern. Es regnet

mal wieder pausenlos. Entweder sind wir schon halbe Isländer oder wir haben uns an das Wetter gewöhnt. Es macht uns nichts aus. Wir übernachten in einer Jugendherberge in Nordavik. Sie sieht nicht gerade einladend aus, aber wir werden angenehm überrascht von den freundlichen Herbergsgästen und der einfachen aber sauberen Ausstattung. Abends sitzen wir noch lange im Gemeinschaftsraum und plaudern.

Heute ist der letzte Tag und wir müssen unser Gespann wieder im Hafen abgeben. Die

Sonne lugt schon etwas durch die Wolken, und wir beschließen, nicht direkt von Nordavik nach Reykjavik zu fahren, sondern die 41 und die 43 an der Süd-Ostküste hoch noch einmal eine Schotterpiste Richtung Reykjavik zu nehmen. Es ist trocken und da wir weit und breit alleine sind, lassen wir es auf den letzten paar Kilometern noch mal so richtig krachen. Auf dem letzten Kilometer Schotterpiste wird dieser Übermut prompt bestraft. Bei einer Wasserdurchfahrt gibt es einen lauten Knall und meine schöne Alupacktasche ist bei der

Kollision mit einem Lavahinkelstein ab.

Im Hafen von Reykjavik geht alles problemlos vor sich. Wir fahren mit dem Bus zur Jugendherberge zurück. Am nächsten Morgen werden wir um 5.25 Uhr an der Jugendherberge vom Bus abgeholt und es geht zum Flughafen nach Kevlavik. Island verabschiedet sich von uns mit Sonnenschein und wir sind uns einig, dass war nicht das letzte Mal hier waren. ■

*Text und Photos:
Norbert Hahn*

<p>Reisetipp: Flughafen Kevlavik nach Reykjavik mit dem Bus. Man wird bis zum Hotel gebracht. Es ist empfehlenswert, ein Zimmer für die erste Nacht von Deutschland aus zu buchen. Außerdem sollte man sich den Islandatlas von Islandbous besorgen. In Island kann man Schlafsackunterkunft im Hotel, Gästehaus, Jugendherberge oder Bauernhof zum gleichen Preis bekommen.</p>	<p>Reisekosten: Verschiffung des Motorrades: Hamburg/Reykjavik mit Eimskip hin und zurück ab Freihafen DM 1.350,00 Flug für 2 Personen: von Frankfurt nach Kevlavik mit Island-Air hin u. zurück DM 1.650,00 Benzinkosten pro Liter Super-Plus ca. DM 2,10</p>	<p>Schlafsackunterkunft pro Person: egal ob Hotel, Gästehaus, Bauernhof oder Jugendherberge ohne Frühstück ca. DM 30,00 Lebensmittelpreise und Alkohol entsprechen den skandinavischen Verhältnissen. Bei Sicherheitsfragen keine Parkgebühren und Eintrittsgelder.</p>	<p>Empfehlung: Es lohnt sich auf jeden Fall den Island-Atlas zu kaufen, gute Streckenführung, sehr ausführlich und genau. (zu beziehen bei Island-Tours, Hamburg). ca. DM 60,00 Für den gesamten Urlaub von 2 Wochen haben wir insgesamt mit allen Flug und Schiffskosten ca. DM 10.000,- gebraucht.</p>
---	---	---	---

IMPRESSUM:



MOTORRAD-GESPANNE erscheint seit 1988 mit der spannenden, internationalen Kennung ISSN 0938-3743
Erscheinungsweise: 6 mal jährlich und fast immer pünktlich, beginnend zum 1. Januar d. j. Jahres.

Die Redaktionanschrift lautet: Mitterweg 26, 94419 Reisbach. Telefon 08734 93021, Fax 08734 93123, Email: gespannzeitung@t-online.de
Dort organisiert der Chefredakteur Martin Franitz, unter ständiger Bedrängnis seiner drei Kinder (teilweise mit kaputten Fahrradschläuchen), dreirädrigen Ansichten und der Zeit, den redaktionellen Inhalt für den er obendrein auch noch verantwortlich ist.
MOTORRAD-GESPANNE erscheint im Verlag Bernhard Götz. Übrigens, ein Mensch der immer noch überlegt ob er seine 750er Laverda aus den 70ern zum Gespann umbauen soll... und derzeit auf ein BMW-Enduro-Gespann spart.
Die Verlagsanschrift lautet Reiheweg 24, 74321 Bietigheim-Bissingen. Telefon: 07142 62057, Fax: 07142 63008, Email: motorrad.gespanne@t-online.de
Internetadresse: www.motorrad-gespanne.de
Test und Technik: Anton Richter, Jörg Röschmann

Magazin: Uli Rau (passionierter Guzzi-Gespannfahrer und identisch mit dem Grafiker)
Freie Mitarbeiter: Axel Koenigsbeck, Dipl.-Ing. Michael Holscher, Jens Kraus, Hans Hohmann, Andy Schwietzer, Thomas Schwarz, Wilfried Peter Gödecker (Idealisten, die für schmales Geld Höchstleistungen erbringen)
Grafik und Design: Uli Raß Werbeagentur
Zuständig für Anzeigen, Bestell- u. Abonnenten-Service ist der Verlag, Reiheweg 24, 74321 Bietigheim-Bi. Telefon: 07142 62057, Fax: 07142 63008, Email: MOTORRAD.GESPANNE@t-online.de
Für gewerbliche Anzeigen gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 10
Heft Einzelpreis: DM 11,50
Abonnementpreis: DM 64,- /A Ausland DM 74,-
Bei M-G gibt es selbstverständlich keine Kündigungsfristen! Der Haken: Will man abbestellen, muss man beim Verlag Bescheid sagen, das Abonnement verlängert sich automatisch.
Nachdruck oder Vervielfältigung, auch aus-

zugsweise, ist nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages gestattet (Urheberrecht). Wir freuen uns über jede Einsendung, jedoch können wir für unverlangt eingesandte Manuskripte, Bilder, Dia's oder Datenträger keine Haftung übernehmen. Wir bitten daher, vorher mit der Redaktion Rücksprache zu halten. Bei Nichtlieferung von **MOTORRAD-GESPANNE** ohne Verschulden des Verlages oder infolge von Störungen des Arbeitsfriedens bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag.
Redaktionsschluss für private Kleinanzeigen ist immer fünf Wochen vor Hefterscheinen.
Die Zeitschrift MOTORRAD-GESPANNE ist gedruckt auf 100 g/qm BVS-matt, einem chlorfrei gebleichtem Papier.
Heft 58 erscheint in der 1. Juliwoche.