

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Ausgabe 1 / 2015

- **Bestandsaufnahme**
- **Treffenberichte**
- **Schraubertipps**
- **und vieles mehr...**

ELEFANTEN

IGG



www.IGGespannfahrer.de

TREIBER



In dieser Ausgabe:

Editorial	2
IGG Herbsttreffen	3
Die IGG, ein Verein der Babyboomer	5
Mit dem Hänger durch die Schweiz	7
Anhängertreffen 2014	8
„Schrauberblut“	11
ZEUSS-Optimierung	14
Vorstellung MID	12
Die richtigen Socken	18
Termine	20



Impressum

Herausgeber:
IG Gespannfahrer e.V.
Schalkwiesenweg 53, 50488 Frankfurt

Redaktion:
Ralph Hutwelker
Martin Köpper
Christina Lüders
Carsten Wolters

Telefon: 069/769890
redaktion@iggespannfahrer.de
Layout u. Gestaltung: Ralph Hutwelker

Auflage 200

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

Editorial



Statt einer langen Einleitung will ich an dieser Stelle nur ein paar kurze Bemerkungen zum vorliegenden Heft machen.

Leider ist es uns nicht gelungen das Heft zu Anfang des Jahres fertig zu stellen, es war leider anderweitig viel zu tun und es gibt privat und Vereinsseitig einfach eindeutige Prioritäten, die zu Lasten des Vereins gingen.

Zur Entlastung suchen wir deshalb dringend ein paar engagierte Gespannfahrer, die uns bei der Redaktion des Elefantentreibers behilflich sein möchten. Sei es durch eigene Beiträge und Bilder oder schlicht bei der Arbeit im Hintergrund, wie Zusammenstellen und Auswahl, sowie Recherche von Beiträgen.

Leider fehlt in dieser Ausgabe die traditionelle Treffen-Seite mit unseren IGG Treffen. Dafür haben wir

stattdessen ein Blatt mit einer Liste von Jan de Graaf beigelegt. Diese Liste kann man im Übrigen auch von unserer Internetseite herunterladen.

Zum Schluss will ich nochmals auf die jungen Leute der Gespann-Szene hinweisen. So wie vergangenes Jahr werden wir auch dieses Jahr einen Pokal für den jüngsten Gespannfahrer beim Euro Gespanntreffen ausloben.

Ich hoffe, dass wir diesen wieder an einen so jungen Gespann Enthusiasten verleihen können wie letztes Jahr, immer hin war der Empfänger jünger als Achtzehn und mit einem 125er Gespann angereist.

Zudem wollen wir anlässlich des Hambacher Bikerfestes Anfang August und kurze Zeit später beim Euro Gespanntreffen das kürzlich entstandene Ducati Gespann von Vitus Bülter junior vorstellen.

Das Gespann zeigt, dass Gespannfahren auch deutlich sportli-

cher ausfallen kann als allgemein üblich. Vitus ist mit dem Beiwagen ziemlich kompromisslos geblieben, dieses Gespann ist entsprechend seiner Vorstellung vom Gespannfahren eine reine Fahrmaschine und fordert Fahrer sowie Beifahrer zu artistischen Einlagen heraus, um das Gespann artgerecht zu bewegen.

Zum Schluss will ich noch einmal vor allem auf das Treffen in Neu-Erkerode, unser Sommertreffen in Melle am Ludwigsee im Grönegau-Park und zum Schluss natürlich unser Herbsttreffen in Hornburg hinweisen.

Ich würde mich freuen wenn wir uns zahlreich und gesund an einem oder mehreren der genannten Treffen einfinden würden und schicke schon einmal einen vorgreifendes Hallo und Willkommen an Alle voraus.

Bis die Tage, euer Ralph.

Herbsttreffen 2014



Der Herbst hatte sich bereits angemessen bemerkbar gemacht. Zwei Unwetterfronten, gewissermaßen rechts und links von uns, waren über das Land gezogen und hier und da waren wieder einmal Bäche zu Flüssen oder Seenlandschaft geworden. Unter solchen Voraussetzungen überkommen einen schon manches Mal Zweifel. Was soll das eigentlich? Warum fahren wir mit dem Gespann hunderte Kilometer, um dann auch noch auf einer feuchten Wiese zu zelten. Aber spätestens wenn einem die ersten Leute ein freundliches Hallo zurufen und man sich in den Armen liegt, dann ist klar: das ist geteilte Leidenschaft, unabhängig von Alter, Herkunft oder Beruf und ein Gefühl von Gemeinschaft.

Letztes Jahr erfolgte unsere Anreise einmal nicht von Frankfurt aus. Da wir 2014 an der Zielfahrt des BVDM teilnahmen und uns noch ein paar Ziele, sprich Schlösser und Burgen im hohen Norden, fehl-

ten, waren wir nach Schleswig aufgebrochen um dort eines der letzten und das insgesamt nördlichste Ziel zu besuchen.

Kaffee bei Anneliese und Arno

Und wenn man schon so weit gefahren ist, Hamburg und Ahrensburg sowie auf dem Plan stehen, dann macht der eine oder andere Schlenker auch nichts mehr und daher haben wir uns kurzerhand zum Kaffee bei Anneliese und Arno



So sieht Gastlichkeit aus - Thekencrew im Hubraumstübchen des MFI

in Lübeck eingeladen. Und eigentlich hatte uns das Wetter bislang zum größten Teil verschont. Wie gesagt, meist fand der Weltuntergang rechts und links von uns statt und wir hatten bestes Herbstwetter mit viel Sonne und wunderbaren Farbspielen. Einzig unser Navi brachte uns manches Mal zur Verzweiflung, man kann mit diesen Dingen einfach nicht diskutieren.

Hornburg in Sicht

Nachdem wir alle ausstehenden Ziele in Norddeutschland abgeklappert und fotografiert hatten, war Hornburg das Ziel. Und in Hornburg schließlich eingelaufen mussten wir feststellen, dass es dort wohl kurz vorher so etwas wie Land unter gegeben hatte. Die Wiese war langsam am Abtropfen und am Eingang zum Vereinsgelände wuchs die Schlammkuhle mit der Zahl der ankommenden Treffen Teilnehmer und sonsti-

(Fortsetzung auf Seite 4)

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

gen Besucher. Aber ansonsten hatten unsere Gastgeber wieder mal alles wunderbar unter Kontrolle. Für Essen und Trank war gesorgt, Die Hütte wurde abends mollig warm und für Unterhaltung sorgten wir schon selbst. Morgens sorgten Karina und Ulli mit einem Wahnsinns Frühstücksbuffet fürs leibliche Wohl, ich zitiere hier der Einfachheit halber mal Heinz Seine „so geht Frühstück“! Das Chili vom Abend vorher war natürlich auch wieder eins besonderer Güte Ich sag nur: „Lecker und nix für meine Diät“. Da kann man einfach nicht bei einem Teller bleiben, das zwingt zum Nachschlag holen.

Herbsttreffen mit Bildung

Am Samstag war Bildung angesagt, Taler hatte für uns einen Besuch in der Zuckerfabrik gleich neben an organisiert. Es wurde dabei mal geklärt „Wie und woraus wird eigentlich unser Zucker hergestellt und wann machen die das und überhaupt“. Fragen über Fragen, die wir uns so noch nie gestellt haben, aber man lernt ja nie aus.

Am späten Nachmittag haben wir uns dann über einige Zuckerwürfel in Form von Torten und etwas später am Tresen als Mehrfachzucker in flüssiger Form hergemacht.



Die Post ist da...

Natürlich hatten wir traditionell auch wieder Besuch aus dem nahen Berßel und der weiteren Umgebung aus dem Großraum Hannover oder dem Braunschweiger Raum.

Insgesamt kann man sagen, das Wochenende in Hornburg war wieder mal eine gelungene Party ohne Stressfaktor. Ich sag mal so, das muss einfach an den Leuten liegen. Das ist keine Frage der Biermarke oder des Musikgeschmacks!

Ich will hoffen, dass alle, die letztes Jahr dabei waren, dieses Jahr auch wieder nach Hornburg zu den Ibergern finden. Wir werden sicherlich wieder kommen.

Ralph



Wetterfestes Campmobil auf drei Rädern



Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Die IGG, ein Verein der Babyboomer !?

Oder, wir haben alle einmal klein angefangen!

Wie so oft sind Veränderungen mit neuen Chancen verbunden, man muss sie nur nutzen, wenn sie sich einem bieten und etwas draus machen.

Nach der Neuwahl des Vorstandes im vergangenen Jahr haben wir uns, infolge des neuerlichen Umzugs der Kassenführung und Mitgliederverwaltung, entschieden die Mitgliederverwaltung neu aufzusetzen.

Mitgliederstruktur im Blick

Eine Folge hiervon war, dass wir uns seit langem wieder einmal einen umfassenden Überblick über den Verein, seine finanzielle Verfassung und dessen Mitgliederstruktur machen konnten. Dabei kamen einige, für mich unerwartete, Überraschungen heraus.

Oft ist man ja das Opfer des ersten und scheinbar beweiskräftigen Eindrucks unmittelbarer Erfahrung. Die Treffen der IGG vermitteln daher oft den Eindruck eine Ansammlung von Hochaltrigkeit und vorwiegend im Ruhestand befindlicher Gespanntreiber zu sein, doch weitgefehlt. Dieser Eindruck täuscht über die wahre Altersstruktur der IGG hinweg.

Im Wesentlichen handelt es sich bei der zahlenmäßig am stärksten vertretenen Alterskohorte in der IGG um die gleichen Jahrgänge wie sie offensichtlich allgemein in der Gespann-Szene und auf den entsprechenden Treffen zu finden sind. Ich hab in diesem Zusammenhang, nebenbei bemerkt, im Bekanntenkreis einmal nachgefragt und eine kleine, sicherlich nicht repräsentative,

Umfrage gemacht. Und voila, es ergab sich das gleiche Bild. Nahezu alle mir bekannten Gespannfahrer (und das sind nicht wenige) sind zwischen 1950 und 1972 geboren.

Manches Mal ist es zur Illustration eines Faktums, das zunächst fragwürdig erscheint, sehr hilfreich, wenn man es sich mittels eines Diagramms einmal anschaulich macht.

Wie aus dem unten stehenden Diagramm leicht ersichtlich ist, sind die meisten IGG'ler um das Jahr 1960 herumgeboren. Der überwiegende Teil der IGG'ler gehört dabei jener Generation an, welche zwischen 1950 und 1970 das Licht der Welt erblickte und davon sind besonders stark die Jahrgänge 54 bis 63 vertreten. Mit 68 Mitgliedern repräsentiert diese Altersgruppe



allein knapp über die Hälfte der IGG Mitglieder.

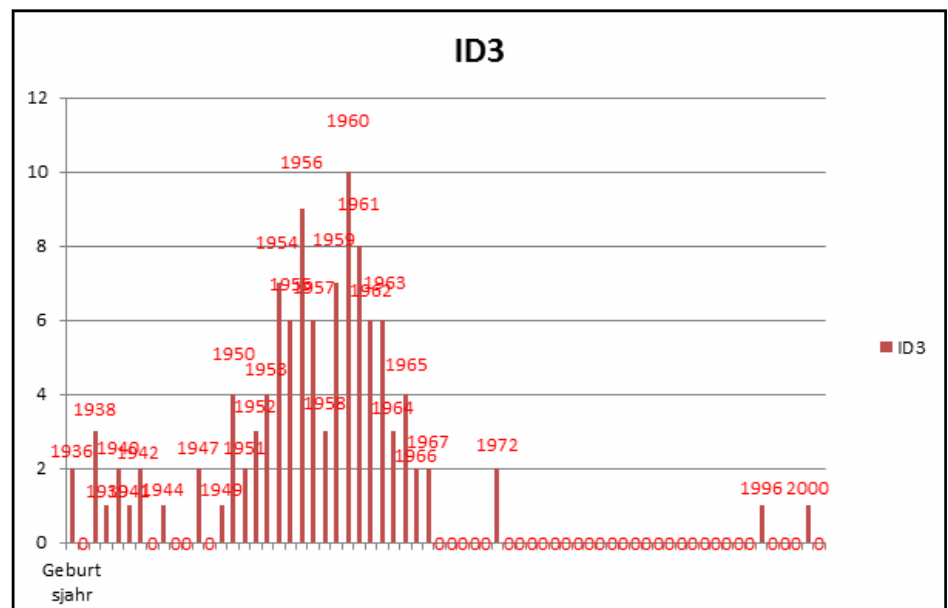
Diese Alterskohorte hat seitens der demografischen Statistik sogar einen eigenen Namen die sogenannte „**Babyboomer Generation**“.

„Unruhestand“ auf 3 Rädern

Die zweite, wohl zahlenmäßig geringere, Gruppe in der IGG ist die der sogenannten Senioren, d.h. jene Mitglieder die bereits das offizielle Rentenalter erreicht haben und jetzt ihren wohlverdienten Ruhestand genießen können oder sich im „Unruhestand“ der sogenannten „aktiven Alten“ befinden. Das wir doch etliche Senioren in unseren Reihen haben, zeugt immerhin von einer gewissen Kontinuität in der IGG. Schließlich gibt es uns schon seit Mitte der Sieb-

(Fortsetzung auf Seite 6)

Jahrgangsverteilung IGG



Bei genauer Betrachtung unserer Mitgliedsstruktur wird deutlich, dass das Gespann fahren sich offensichtlich mit der Babyboomer-Generation deckt.

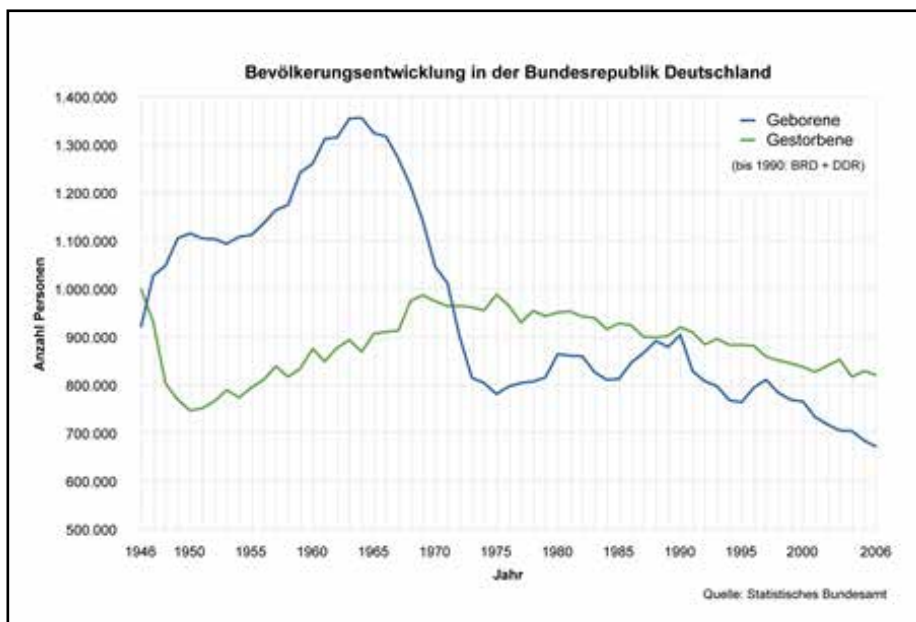
Interessengemeinschaft Gespannfahrer

ziger des vergangenen Jahrhunderts und Leute wie Edmund Peikert haben die IGG mitbegründet.

Die Graphik (Seite 5) zeigt zudem, dass unsere beiden ältesten Mitglieder Jahrgang 1936 sind und hoffentlich nächstes Jahr ihren achtzigsten Geburtstag feiern werden. Insgesamt zählen gegenwärtig 15 sogenannte Senioren zur IGG, dazu zählen alle die mindestens oder älter als 65 sind und das normale Ruhestandsalter erreicht haben. Im Verlauf der nächsten Jahre wird diese Zahl wohl deutlich zunehmen, was notwendigerweise an der Altersstruktur des Vereins liegt. Die Jüngsten im Verein mit knapp 19 und 15 sind im Übrigen aufgrund der Familienmitgliedschaft Mitglieder geworden. Möglicherweise können wir ja durch unser Engagement beim Eurogespanntreffen und beim Hambacher Bikerfest, mit dem Pokal für den jüngsten Gespannfahrer, noch den einen oder anderen Youngster erreichen und für den Verein gewinnen.

Noch ein wenig Zahlenmaterial:

Das Durchschnittsalter in der IGG liegt gegenwärtig bei 58 Jahren.



Zur Veranschaulichung des Babybooms beginnend mit Kriegsende und der rapide Abschwung nach 1964 bis zur Konsolidierung der Geburtenziffer ab 1975.

Die größte Häufung findet sich um die Jahrgänge 1954-57 und 1959-63 und 80% der IGG'ler sind zwischen 1950 und 1970 geboren. Man kann also mit Fug und Recht sagen die IGG ist typisch für die Babyboomer-Generation und wenn man so will ein „Mittel-Alter-Verein“.

Zum Schluss noch etwas zur Dauer der Vereinsmitgliedschaft, es zeigte sich bei der Durchsicht, dass wir in diesem Jahr insgesamt 33 Jubilare feiern können, wobei wir uns entschlossen haben die zehn Jubilare vom letzten Jahr dieses Jahr nachträglich mit den aktuellen Jubilaren zu würdigen. Mehr als die Hälfte unserer Mitglieder ist seit mehr als zehn Jahren dabei und auch regelmäßig auf einem unserer Treffen anwesend.

Ganz zum Schluss will ich noch besonders auf jene zehn Mitglieder aufmerksam machen, die auf inzwischen mehr als 25 Jahre IGG zurückblicken können und auf unsere Neu-Mitglieder.

Neu-Mitglieder

- Gabriele Fassbender
- Karl-Heinz Foerster
- Jonas Gehrmann
- Claudia Gehrmann
- Bernd Gläsel
- Peter Clemenz
- Martin Klima
- Edelgard Seidel
- Werner Seidel
- Karin Desch
- Lutz Weiß

Auf mehr als 25 Jahre IGG blicken zurück:

- Klaus Glasmeyer (34 Jahre am 1.7.2015)
- Jürgen Siegmann (34 Jahre am 7.11.2015)
- Joachim Rennecke (33 Jahre am 1.7.2015)
- Manfred Bernshausen (33 Jahre am 1.10.2015)
- Ahrend Hanebuth (32 Jahre am 12.7.2015)
- Ralf Hampel (29 Jahre am 26.5.2015)
- Wilfrid de Kok (28 Jahre am 5.3.2015)
- Uwe Schmidt (27 Jahre am 1.10.2015)
- Harald Seidel (27 Jahre am 15.10.2015)
- Eckard Jagott (26 Jahre am 12.7.2015)

Unsere Jubilare:

Insgesamt sind es 12 mal 10 Jahre, 7 mal 15 Jahre, 11 mal 20 Jahre, 3 mal 25 Jahre,

Zunächst seien jene genannt, die bereits im vergangenen Jahr ein Jubiläum feiern konnten. Wir haben euch nicht vergessen.

(Fortsetzung auf Seite 7)

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Bereits 2014 hatten:

10 Jahre Vereinszugehörigkeit

- Ulrich Klare
- Monika Köpper
- Carsten Wolters

15 Jahre Vereinszugehörigkeit

- Christiane Heppekausen
- Albert Sücker
- Gerd Temhumberg
- Thomas Dahlmann

20 Jahre Vereinszugehörigkeit

- Karla Grimm
- Christina Lüders
- Andree Lüders
- Albert Sücker

25 Jahre Vereinszugehörigkeit

- Eckard Jagott

Jubilare in 2015

10 Jahre

- Uwe Blasius
- Heike Damaschke
- Ute Fahrenwald
- Curd Kaesler
- Reinhold Koch
- Michael Luetjen
- Karlheinz Stürmer
- Dieter Groß
- Karl-Heinz Willmann

15 Jahre

- Thomas Künzel
- Jürgen Damaschke
- Thomas Dahlmann

25 Jahre

- Manfred Sperlich
- Bernd Sopha

20 Jahre

- Ralf Ulrich
- Thomas Winterfeld
- Fritz Schönefuß
- Ralf Oberpichler
- Martin Köpper
- Joachim Börner
- Karsten Bolkes



Mit dem Anhänger durch die Schweiz

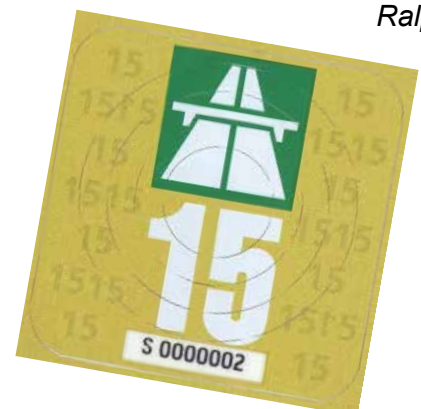
Vor zwei Jahren sind wir auf unserem Weg nach Korsika via Schweiz nach Savona gefahren. An der Schweizer Grenze haben wir uns dann ganz vorschriftsmäßig auf der rechten Seite eingereiht, um uns beim Grenzübertritt noch eine Autobahnvignette zu kaufen. Zu unserer Überraschung mussten wir jedoch für unseren Anhänger hinter dem Gespann auch noch eine Vignette lösen. Zwar war ich der Meinung, dies sei nicht nötig, aber wer will sich schon zu Urlaubsbeginn wegen vierzig Euro mit einem Schweizer Zöllner anlegen.

Solange man nichts schwarz auf weiß vorzuweisen hat, verlaufen solche Diskussionen erfahrungsgemäß zu Ungunsten der Touristen.

Dieses Jahr wird mir dies nicht passieren, im Vorgriff auf das was da kommen könnte, habe ich der Schweizer Zollbehörde, diese ist für die Erhebung der der Mautgebühren auf Schweizer Autobahnen zuständig, eine entsprechende Email geschickt und nachgefragt, wie es sich nun mit der Mautpflicht für Anhänger hinter Motorrädern und Gespannen verhält.

Der Anhänger ist ebenso von der Maut befreit wie der Beiwagen. Letzteres, dachte ich mir im Nachgang, ist ja eigentlich logisch, oder?

Ralph



Anhängertreffen 2014

Ein Bericht von
Elke Krieger



Am 4.6.2014 war es wieder soweit, der Vogelsberg rief, unser alljährliches Anhängertreffen stand bevor, inzwischen immerhin schon das 10. mal! Offiziell begann es am 6. Juni und ging bis zum 9. Juni 2014.

Die Tombola darf nicht fehlen

Als Veranstalter sind wir natürlich immer etwas eher da, um noch etliche Vorbereitungen für die allseits beliebte Tombola zu treffen und dergleichen mehr.

Für die Tombola bekamen wir dieses Jahr besonders schöne Sponsorenartikel zugesandt, für die wir uns herzlich bei den Spendern den Firmen Detlev Louis, Polo, Germot, Obi, der Gespannfahrer Zeitschrift, der Zeitschrift Sidecar, dem Trike Magazin, die Firma März und zu guter Letzt auch dem Outdoor-Laden „Globetrotter“ in Frankfurt, der uns wieder einen der Hauptpreise sponserte, bedanken.

Ganz besonders bedanken wir uns bei Olav, einem Treffen Teilnehmer vom vergangenen Jahr, der leider verhindert war, für seine Spenden für unsere Tombola

Die Anfahrt

Bei wunderbar sonnigem und schönem Wetter fuhren wir mit unserem V-Max Gespann und Camplet Faltwagen los, um uns mit Peter zu treffen. Peter begleitete uns mit seinem BMW Gespann

einer K 1300 mit Euro 4 Beiwagen von der Firma Ott. Im Schlepptau hat er einen Mini-Wohnwagen von Detlefs, den er zusätzlich mit Solar und Heizung ausgestattet hat. Unterwegs hielten wir in Frankfurt bei Globetrotter und holten den gespendeten Sponsor Artikel direkt im Geschäft ab.

Anschließend ging es über die Landstraße weiter bis zum Falltorhaus bei Schotten, um noch etwas die schöne Landschaft der Wetterau und des Vogelsberges zu genießen.

Am Falltorhaus angekommen war Eile beim Aufbau angesagt, da sich der Himmel anschickte zunächst nur einige Tropfen und schließlich ergiebigeren Regen zu schicken.

Wir schafften es gerade noch den Faltwagen aufzuklappen, der einsetzende Regen hörte auch erst am nächsten Morgen auf.

Das Wetter...

Zunächst dachten wir dies sei ein böses Omen, aber Petrus war uns schließlich doch wohlgesonnen und bis zum Pfingstmontag war das schönste Wetter, Sonnenschein, blauer Himmel und ein Sternenhimmel, der seinesgleichen sucht.

Am Donnerstag kamen dann auch schon ein paar Teilnehmer und bis zum Samstag folgte dann der Rest.

Lothar und Frau waren unter den

Ersten, sie hatten in ihrem Transportanhänger, von einem BMW K1100 Gespann gezogen, alles zum Zelten dabei. Erwähnenswert ist vor allem, dass Lothar nächstes Jahr 80 Jahre alt wird.

Stamm- und Tagesgäste

Die BMW R100 von Holger mit Euro 4 Beiwagen (1 Hauptpreis beim Euro Gespanntreffen) und das Guzzi Gespann von Thorsten, dem treuesten Teilnehmer, zogen je einen Obi-Hänger. Innen mit Liegefläche und Stauraum, davor ein Vorzelt.

Die Tagesbesucher, die wegen des Treffens anreisen, konnten unter anderem ein GL 1100 Gespann mit einem, von Jürgen selbstgebauten Wohnwagen bewundern. Er ist aus Holz mit Aluminium verkleidet und hat einen doppelten Boden zum Verstauen des Gepäcks.

Ein besonderes Highlight war der kleine Air-Stream-Wohnwagen, den Tommy aus Bayern aus Aluminium selbst baute. Nach ein paar Monaten Bauzeit machte er im April/Mai diesen Jahres eine ca.8500 km lange Tour durch Frankreich und Spanien, bis nach Gibraltar. Gezogen wird der Air-Stream-Wohnwagen von einer Honda ST 1100, solo.

Andreas Schmidt und seine Frau Bettina, bauen in ihrer Firma Ein-

Interessengemeinschaft Gespannfahrer



(Mini) Airstream am Haken

rad Anhänger (inzwischen schon über 100 Stück). Sie kamen auf einer 1000er Gold-Wing und hatten auf ihrem kleinen Zweiradanhänger ein Weinfass montiert, in dem sie Zelt und Gepäck verstauten.

Andy, Frau & Freunde, aus dem Elsass, kamen mit zwei Zeus-Gespanssen. Zum Übernachten hatten sie zwei kleine Eriba-Wohnwagen mitgebracht (siehe Foto unten).

Walter & Tessa mit einer BMW K 1100 mit Hannigan Astro-Beiwagen, schliefen in ihrem Autodachzelt, das sie selbst auf einem Anhänger montierten, davor hatten sie ein Vorzelt, in dem sich ihr Hund Speed sichtlich wohl fühlte.

Ein Trike-Fahrer aus Bayern, mit V8 Motor (5,7 Liter) in der Maschine, brachte einen ehemaligen Bestattungsanhänger zum Übernachten mit.

Aus Hamburg reisten zwei Teilnehmer auf Burgman-Rollern an,

die Einrad Anhänger von Andreas Schmidt zogen.

Eine Kawasaki 800 Drifter im Indianstyle zog ebenfalls einen Einrad Anhänger, im Style passend lackiert.

2015 mit Fotos vom ersten bis zum neunten Treffen.

Bei Interesse bitte unter der Tel. 06201-69769 melden.

<http://haengertreffen.de.tl>

Elke Krieger

Die Tombola verlief wieder sehr amüsan und ich denke alle waren zufrieden. Den Hauptpreis, eine sehr schöne Motorradjacke von der Firma Gernot, gewann Thorsten, der seit dem ersten Treffen dabei ist. Den zweiten Hauptpreis, einen tollen Campingstuhl von Globetrotter, gewann ein Solofahrer, der einfach so aus Interesse an Motorradanhängern anreiste.

Lecker Essen

Bei Uli im Falltorhaus war das Essen wieder, wie üblich, lecker. Auch ihm herzlichen Dank für den Platz, den er uns schon zum zehnten Mal zur Verfügung stellte.

Es geht weiter

Vom 4.6.-7.6.2015 wird es wieder ein Anhängertreffen geben (s. nächste Seite).

Wir freuen uns auf eine reichliche Teilnahme.

Es gibt im Übrigen Kalender für



Familientreffen ?

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

11. internationales HÄNGERTREFFEN

4.-7. Juni 2015



Einladung an alle, die sich ein Motorrad als Zugfahrzeug vorstellen können, also:

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

4. bis 7. Juni 2015

Falltorhaus, Außenliegend 22

D-63679 Schotten/Vogelsberg

Inhaber: Ulrich Hudetz Tel. 06044/2880

info@falltorhaus.de

Geboten werden:

- Zelt-/Campmöglichkeit gratis
- Toiletten
- Speisen und Getränke im Restaurant „Falltorhaus“
- Selbstversorgermöglichkeit
- Tombola
- Spendenmöglichkeit zur Deckung der Veranstalterkosten
- In der Nähe: Sommerrodelbahn • kleiner Tierpark • See
- kleine Preise für den Ältesten und Jüngsten Teilnehmer mit Hänger
- kleine Preise für die Weitesten Anfahrtswege aus dem In- und Ausland
- kleine Preise für das Älteste Fahrzeug + Hänger
- kleine Preise für den schönsten Eigenbau-Hänger jeweils 1+2 rädrig
- Tombola mit vielen Preisen + Infos rund um den Hänger + Flohmarkt !



Weitere Informationen und Anmeldung: Erich Krieger, Telefon 06201 / 69 769

Internet: <http://haengertreffen.de.tl>

An- und Abreise sowie Teilnahme erfolgen auf eigene Gefahr. Weder Veranstalter noch der Betreiber der Gaststätte haften.

Schrauberblut

Anlass und Idee zum Bau einer Anhängervorrichtung für Gespanne

Mit 16 hat er schon sein erstes eigenes 125er Endurogespann gebaut und war damit auch gleich jüngster Gespannfahrer beim EGT. Nach einer Ausbildung zum Zweiradmechaniker im Betrieb seines Vaters, stellte sich für Vitus irgendwann die Frage. Wie soll es weitergehen? Im väterlichen Betrieb bleiben und diesen irgendwann übernehmen oder in einen anderen Betrieb wechseln?

Womöglich irgendwo bei Honda oder BMW oder wo auch immer Kundenmopeds warten und schrauben das die Schwartekracht?

Als Angestellter hatte er sich bei seinem Vater nie gesehen und den Betrieb zumachen, um als Angestellter irgendwo sein Brot zu verdienen, kam für Vitus schlicht nicht in Frage.



Vitus - der Meister!

Der Meister

Vitus entschied sich schließlich dafür seinen Meister zu machen, um den väterlichen Betrieb in Zukunft mit dem entsprechenden Sachverstand weiterführen zu können.

Die Idee zur modularen Anhängervorrichtung

vorrichtung kam ihm dann während seiner Ausbildung in der Meisterschule.

Zum Ende der Ausbildung steht bekanntermaßen die Erstellung eines Meisterstücks, und kleine Brötchen sind was für andere

Das Meisterstück

Also, so seine Vorstellung von Meisterstück, sollte ein ganzes Gespann sein Meisterstück werden.

Der Meisterschule schien ein solch umfangreiches Projekt aber in der gebotenen Zeit nicht realisierbar und wurde daher abgelehnt. Das ist einerseits verständlich, ist der Meisterschule natürlich am Erfolg ihrer angehenden Absolventen gelegen, und insofern ist eine gewisse Beschränkung vernünftig und auch hilfreich.

Dumm nur, dass Vitus inzwischen schon mal mit dem Bau des Gespannes begonnen hatte. Nun musste improvisiert werden. Also



musste etwas anderes mit dem Rohbau des Gespannes geschehen.

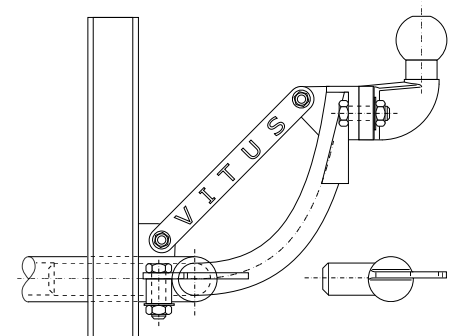
Anhängerkupplungen für Gespanne waren für Vitus Junior nichts Neues. Im Laufe der Jahre hat er, im Kundenauftrag, zusammen mit Vitus Senior schon mehrere Anhängervorrichtungen (AV) gebaut.

Einzelanfertigung

Entweder für Ein-Spur-Anhänger oder Zwei-Spur-Anhänger gedacht. wurden die AV, wie üblich, jeweils speziell für das Motorrad-Gespann angefertigt. So bekam jedes Gespann bekam seine eigene AV. Der Aufwand ist somit relativ hoch und immer eine Einzelanfertigung.

Irgendwer kam dann auf die Idee

(Fortsetzung auf Seite 12)



Interessengemeinschaft Gespannfahrer

mit der Anhängerkupplung als Teil des Gespannes. Allerdings musste diese ohne großen Aufwand wieder verschwinden. Es sollte eine variable Anhängervorrichtung werden, wie man sie ähnlich aus dem Automobilbereich kennt. Mit zwei Schrauben an- und abbaubar.

Die Anhängervorrichtung musste also modularer Bestandteil des Beiwagenrahmens sein, mit der Vorgabe in relativ kurzer Zeit abnehmbar und mit geringem Aufwand als solche nicht mehr erkennbar zu sein

Diese Vorgabe war wichtig, damit sich das Gespann im Ausstel-

lungsbetrieb ohne AV in mehr oder weniger cleaner Optik präsentieren ließ.

Außerdem, so die Überlegung, ermöglicht diese Lösung mit dem Gespann direkt zum Ausstellungsort zu fahren, das erspart den Transporter

Die Anhängervorrichtung sollte sich also zum Ziehen eines Coffee-Shop-Anhängers (zum Einsatz auf Messen), eines Wohnanhängers oder für einen Transportanhänger eignen. Letztlich sollte, so



Das Ergebnis kann sich sehen lassen

die Idee, das Gespann, als Ausstellungsstück, selbst zum Zugfahrzeug werden.

Termine

2015 Fahre nie schneller als dein Schutzengel fliegen kann!

- 26.04. ADAC Kiel – Start up day
- 10.05. Bad Doberan
- 30.05. Flensburg
- 14.06. Hamburg
- 21.06. Barmstedt
- 09.08. Greifswald
- 20.09. Maasholm



eine unfallfreie Saison
und

Gottes Segen

wünscht Pastor
für Bikerseelsorge
Uwe Stiller

www.mogo.de

www.mogo-greifswald.de

www.bikershelpline.de



Martins Schrauberseiten

Was tun, wenn die Kupplung zu schwer ist?



Die Kupplungsbetätigung vom ZEUSS ist zu schwergängig

Die gemessene Betätigungskraft betrug 23,8kg. Zum Vergleich: ein Pkw mit hydr. Kupplungsbetätigung zeigt hier 5kg. Zugegeben, dies wird schon fast als zu leichtgängig empfunden.

Welche Ursachen könnte es geben?

1. Der Konstrukteur mal wieder total danebengegriffen hat.

Zumindest in meinem Verständnis ist das in diesem Fall mal wieder so.

Wie anders ist es zu erklären, das ein Seilzug mit äußerer und innerer Kunststoffbeschichtung direkt auf dem (heißen!) Auspuffrohr verlegt wird und von den räumlichen Gegebenheiten absolut keine Möglichkeit besteht diesen anders zu führen? Die Verschlechterung des Wirkungsgrades bei mehrfachen starken Biegungen verschweige ich jetzt einfach mal...

2. Der Hersteller existiert nicht mehr

Bekanntermaßen wurde die Fa. Side-Bike schon vor Längerem aufgelöst. Alles was sich im ehemaligen Firmenge-

bäude befunden hat ist auf irgendeiner Art der Verwertung zugeführt worden.

3. Ersatzteile nur noch bedingt verfügbar sind

So langsam geht der Vorrat an originalen Teilen selbst bei französischen Händlern zur Neige. Vieles ist nur noch aufgrund engagierter privater Nachfertigungsaktionen zu bekommen, so auch der schon genannte Kupplungsseilzug.

4. Die Qualität der entsprechenden Teile zumindest teilweise sehr fragwürdig ist

So überstanden die weißen Kunststoff-Gabelköpfe vorn an Seilzug nur ein paar tausend km, u.U. sind das nur ein bis zwei Monate...

Bei diesen Nachfertigungen regelt natürlich die Nachfrage den Preis. Für den Seilzug werden je nach Anbieter zwischen EUR 45,- und 130,- verlangt. Auf **drei** in Frankreich **vorhandene Seilzüge** gingen knapp **30 Anfragen** ein...

ABER...

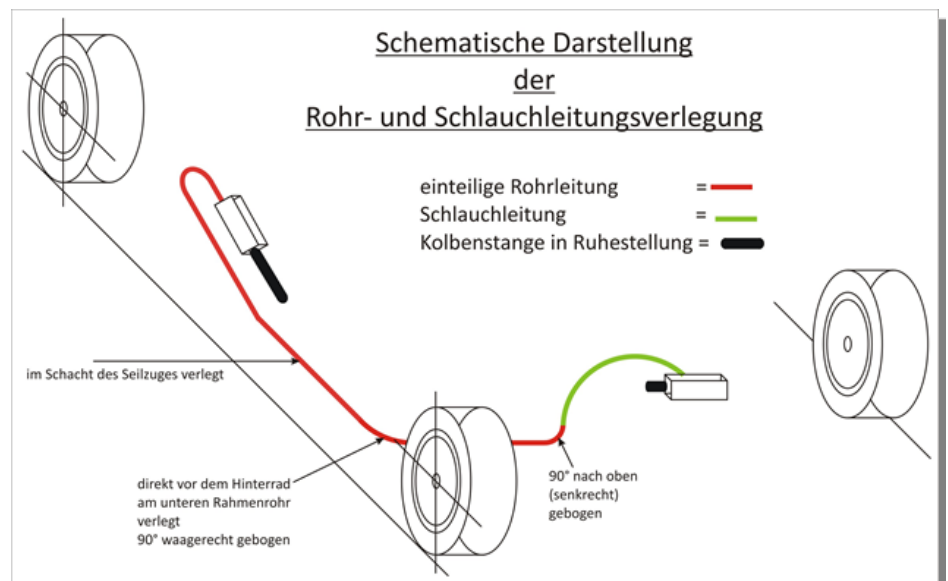
Auch der Neukauf des Seilzuges würde die genannten technischen Probleme nicht beseitigen, wie auch, sondern zeitlich nur nach hinten verschieben. Es funktioniert halt wieder ,ne Weile...

Deswegen entschloss ich mich zu einem anderen Weg. Es musste eine Möglichkeit geben o.g. Probleme mit handelsüblichem Mittel zu beseitigen.

Wie wäre es denn mit einer hydraulischen Kupplungsbetätigung? An vielen anderen Fahrzeugen schon seit Jahren Standard...

Es begann die große zeitraubende

(Fortsetzung auf Seite 14)



w.r.wagner / pixelio.de



Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Recherche...

Der Nehmerzylinder musste UNBEDINGT an der **vorhandenen Aufnahme am Kupplungsgehäuse** des Peugeot-Motors ohne Änderungen montierbar sein. Die entsprechenden Details des Geberzylinders waren nicht ganz so wichtig, eine Halterung musste sowieso hergestellt und angepasst werden. Auch das hydraulische Übersetzungsverhältnis und der mögliche Arbeitsweg (Hub) wollte beachtet werden. Es musste dem des Seilzuges entsprechen.

Letztlich konnte ich im freien Kfz-Zubehörhandel die erforderlichen Zylinder erhalten, siehe folgendes Bild:



Für die Rohr- und Schlauchleitung griff ich auf Industrie-Standard-Teile zurück. Den Stahlflex-Hochdruck-Schlauch habe ich nach Muster anfertigen lassen,



das Rohr als 2,5m Stangenware erstanden und nach Erstellen eines Musters (aus anderem Material) über ein Formholz gebogen.



Die Befestigung ist mittels gummierter Schellen geschehen.



Im Rahmen von sehr aufwendigen Anpassungsarbeiten wurden mehrere Adapter hergestellt, zum Einen um die Zylinder mit dem Industrierohr /-schlauch verbinden zu können,



zum anderen musste die Kinematik des Ausrückhebels der Kupplung an die des Nehmerzylinders angepasst werden.



Auch wollte das Kupplungspedal mit größtmöglichem Hub mit dem Geberzylinder verbunden werden, auch hier spielte die Geometrie ebenso wie der Kraftverlauf eine große Rolle.



Der Ausgleichsbehälter fand als letztes Teil den Weg zu mir und wurde auch als solches eingebaut.



Auch musste die GFK-Verkleidung über dem Kupplungspedal angepasst, bzw. ein zusätzliches Verkleidungsteil hergestellt werden.

Dann war es mir vergönnt mir selber zu zu prostern, denn – chapeau - es funktioniert prima.

Die Betätigungskraft habe ich auf gemessene 17,5kg verringern können, immerhin eine **Reduzierung um 26%**...

Alle o.g. Probleme sind aus dem Weg geräumt. Alles, logischerweise bis auf die Adapter, ist aus weltweit verfügbaren Standardteilen hergestellt.

(Fortsetzung auf Seite 15)

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Wenn der geneigte Leser sich nun vorstellt, dieses alles sei „mal eben an einem Wochenende“ erledigt, dem kann ich nur zurufen:

Gemach, gemach, gut Ding will Weile haben!!!

Letztendlich nach 254 Arbeitsstunden und auch einigen finanziellen Aufwendungen war mir der Erfolg beschieden.

Diese Zeilen können den gesamten Aufwand nicht mal annähernd beschreiben. Z.B. umfasst die zeitgleich erstellte Dokumentation 48 bebilderte DIN A4 Seiten.

Der Autor steht für eventuelle Fragen gern zur Verfügung.



Euer Martin



So sieht das jetzt aus. „...wer sacht denn, das Marmelade keine Kraft gibt...“

Termine

VFS

**VETERANEN - FREUNDE
SIEBENGEIRGE 1983 e.V.**



Liebe Freunde der klassischen Motorräder!

Auch in diesem Jahr werden wir, die Veteranen-Freunde Siebengebirge 1983 e.V. unser alle zwei Jahre stattfindendes, internationales Motorradtreffen durchführen.

Bitte den Termin reservieren!

18. VETERANENTREFFEN „SIEBENGEIRGS-CLASSIC“ 2015

17. (ab 14:00 Uhr) bis 19.7.2015 (ca. 18 Uhr)

Neuer Ort: 53567 Kölsch-Büllesbach, Am Sportplatz

Informationen:

Gerd Lehnert

0152-56141016 (AB) und 0172-1615118

Email: geco911@t-online.de

Hans Olaf Warning, 02224 988 39 57 (AB)

Email: ho.warning@iubh.de

<http://www.veteranen-freunde.de/>



29.- 31.Mai 2015

Liebe Gespannfreundinnen und -freunde, herzlich willkommen zum diesjährigen Jumborun in Neuerkerode.

Am Samstagvormittag finden von ca. 10:00-12:00 Uhr mehrere kleine Ausfahrten statt. Am Samstagnachmittag von ca. 13:30-16:30 Uhr gibt es dann eine große Ausfahrt.

Auch Solomaschinen sind zur Streckensicherung und Begleitung sehr willkommen und erforderlich.

Mit besten Grüßen
Carsten Wolters

Kontakt:www.gespanntreffen.de
Tel. 05305 / 20 13 87

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Verbandsarbeit

Was versteckt sich hinter MID ?

Wer ist die MID?

Die MID - Motorrad Initiative Deutschland e. V. versteht sich als Zusammenschluß von Verbänden und Organisationen der MotorradfahrerInnen in Deutschland, so wie es die FEMA (Federation of European Motorcyclists Associations) auf der europäischen politischen Bühne seit langem ist. An der MID sind Organisationen beteiligt, die sich für ihre Belange nicht nur vor Ort einsetzen, sondern durch Mitarbeit in Gremien, Bündnissen und Verbänden aktiv sind.

Die einzelnen Verbände sind unterschiedlich organisiert, als Verein einzelner Personen, als Verband eigenständiger Clubs oder in der Kombination. Auch die Ausrichtungen und Aktivitäten sind weit gefächert. Gemeinsam sind allen die Begeisterung für das Motorrad und das Bestreben, durch eigene Aktivitäten den Rahmen für diese Begeisterung zu gestalten und zu erhalten.

Was ist die MID?

Die MID versteht sich als Koordinationsgremium. Durch einen Informationsaustausch wird die Arbeit der einzelnen Verbände verbessert und effektiver. Arbeiten können aufgeteilt werden, die Basis an Ressourcen wird vergrößert.

Die MID tritt als Veranstalter von Aktionen auf, die für jede der einzelnen Organisationen zu groß wären. Neben dem politischen Druck und der Präsenz in der Öffentlichkeit geben solche Aktionen den Mitgliedern der verschiedenen Organisationen die Möglichkeit, sich

gegenseitig kennen zu lernen und Vorurteile abzubauen. Nichts einigt mehr als miteinander für ein Ziel zu arbeiten (und hinterher miteinander zu feiern!).

Die MID hat nicht das Ziel, die Unterschiede zwischen den Organisationen zu nivellieren, denn die breite Basis ist die Stärke der MID.

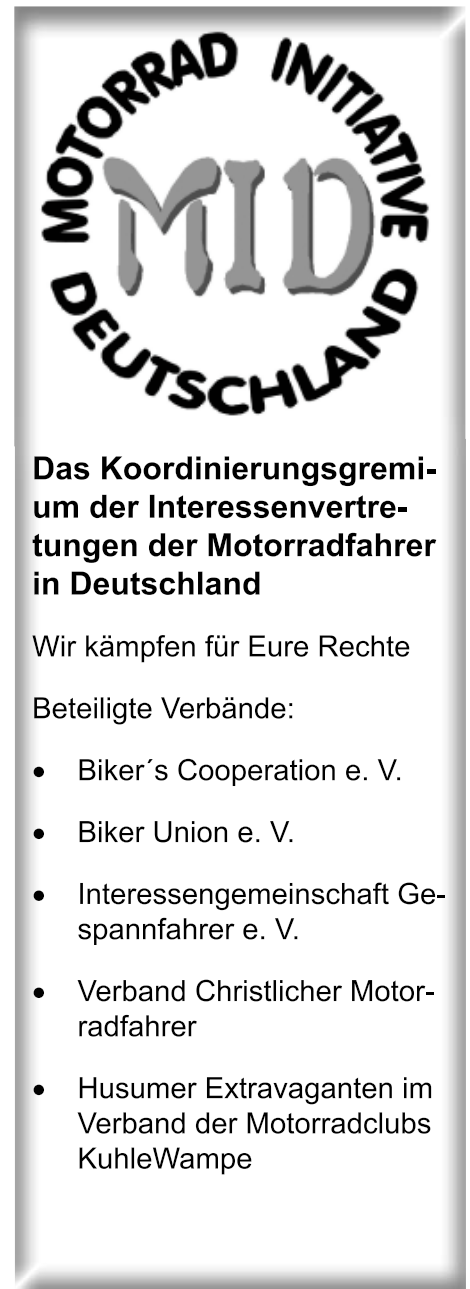
Warum gibt es die MID?

In Deutschland gibt es eine Vielzahl von Formen, in denen sich MotorradfahrerInnen organisiert haben. Manche beschränken sich auf gemeinsame Gestaltung der Freizeit, größere und überregionale Organisationen beschäftigen sich mit motorradpolitischen Themen und sehen die Interessenvertretung als einen Schwerpunkt ihrer Arbeit.

Zwischen den Organisationen bestanden nur wenig bis gar keine Verbindungen. Auf der Ebene der Aktiven kannte man sich durch die Arbeit in verschiedenen Gremien, aber eine Zusammenarbeit auf breiter Basis erfolgte kaum. Durch diese Zersplitterung war eine wirkungsvolle Interessenvertretung erschwert und teilweise unmöglich.

Die MID wird die vorhandenen Kräfte zu bestimmten Themen und Aktionen bündeln. Denn nur gemeinsam lassen sich weitere Einschränkungen für alle Motorradfahrer verhindern und bestehende beseitigen.

Die MID versteht sich nicht als Konkurrenz zu anderen Organisationen, wie z.B. der BAGMO,



Das Koordinierungsgremium der Interessenvertretungen der Motorradfahrer in Deutschland

Wir kämpfen für Eure Rechte

Beteiligte Verbände:

- Biker's Cooperation e. V.
- Biker Union e. V.
- Interessengemeinschaft Gespannfahrer e. V.
- Verband Christlicher Motorradfahrer
- Husumer Extravaganten im Verband der Motorradclubs KuhleWampe

sondern als Ergänzung. Denn wir vertreten einzig und allein die Interessen der FahrerInnen.

Wir arbeiten darauf hin, den Informationsfluß zwischen allen am Motorrad interessierten Gruppen deutlich zu verbessern. Ein gemeinsames und koordiniertes Vorgehen kann es z.B. mit Industrieverbänden bei einzelnen Themen geben.

Wer kann mitmachen?

(Fortsetzung auf Seite 17)

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Jede Organisation, die für die Interessen der MotorradfahrerInnen eintritt, ist herzlich eingeladen, sich an der gemeinsamen Arbeit zu beteiligen.

Was vertritt die MID?

Die MID will Sachverhalte ändern, die eine zusätzliche Gefährdung der Fahrerinnen und Fahrer verursachen oder das Fahren unnötig einschränken.

Kontakt

Die MID - Motorrad Initiative Deutschland e. V. ist als gemeinnütziger Verein eingetragen im Vereinsregister beim Amtsgericht Duisburg unter VR3728.

Geschäftssitz:

c/o Herbert Pieper

Walter-Schmedemann-Straße 2
22419 Hamburg

Tel.: 040 / 5275961

Fax: 040 / 53779513

mail: kontakt@mid-motorrad.de

Internet:

www.mid-motorrad.de

Einige Beispiele sind:

Bitumenflickerei

Straßenschäden werden oft mit Bitumen, einem preiswerten und einfach zu verarbeitenden Material, ausgebessert. Dabei werden in vielen Fällen die Verarbeitungsvorschriften nicht beachtet.

Die Gefahr für MotorradfahrerInnen besteht darin, daß bei Nässe und Wärme unsachgemäße Bitumenreparaturen eine sehr geringe Haftung haben, die mit der von Glatteis vergleichbar ist.

Deshalb fordern wir umgehend den Einsatz von alternativen Asphaltreparaturmethoden, die für Motorräder keine Gefährdung darstellen.

Streckensperungen für Motorräder

Viele landschaftlich besonders schöne Straßen sind ganz oder zu bestimmten Zeiten für Motorräder gesperrt. Dadurch werden alle MotorradfahrerInnen pauschal für das Fehlverhalten einiger weniger durch Benutzungsverbote bestimmter Strecken bestraft. Fadenscheinige Argumente werden herangezogen, um diese Ungleichbehandlung zu rechtfertigen.

Wir fordern, daß nur die tatsächlich Verantwortlichen zur Rechenschaft gezogen werden und den Schuldlosen ihr grundgesetzlich garantiertes Recht auf Bewegungsfreiheit zugestanden wird.

Leitplanken

Leitplanken an gefährlichen Autobahn- oder Landstraßenkurven mögen für viele Verkehrsteilnehmer sinnvoll sein.

Ein zu großer Abstand der Leitplanken zum Boden kann aber das Hindurchrutschen eines gestürzten Motorradfahrers nicht verhindern, und scharfkantige Stützpfosten können in diesem Fall das Abtrennen von Gliedmassen bewirken.

Deshalb fordern wir: Einsatz von Leitplanken nur dort, wo es wirklich sinnvoll ist, sowie ihre Ausstattung mit einem Unterfahrschutz nach dem „Euskirchener Modell“.

Umweltgesetzgebung

Eine Steuererhöhung für nicht abgasgereinigte Motorräder führt nicht zu der damit bezweckten Reduzierung der Abgasemissionen. Denn eine Nachrüstung der bereits zugelassenen Motorräder ist aus technischen Gründen, vor allem aber wegen der geringen Stückzahlen, in vielen Fällen nicht finanzierbar und z.T. überhaupt nicht machbar. Damit wird die Steuererhöhung aber eine „Strafsteuer“ für alle die, deren Motorrad durch die lange Nutzungsdauer einen positiven Beitrag zur Umweltbilanz durch Ressourcenschonung liefert.

Wir fordern den Verzicht auf Anhebung der Kfz-Steuer und die angemessene Berücksichtigung der grundsätzlichen Unterschiede zwischen Motorrädern und PKWs im Umweltbereich.



Gemeinsam geht's besser!

Die richtigen Socken

Der nächste Winter kommt bestimmt!

Auch wenn die Gedanken bei schönen Frühjahrs- und Sommertouren verweilen, wird es auch 2015 mal wieder Herbst und Winter. Und vielleicht bietet sich ja bei dem ein oder anderen Treffen an, über die passende Winterbereifung zu fachsimpeln.

Die Redaktion des ET empfiehlt hierzu als passende Lektüre eine Pressemeldung von Dipl.-Ing. (FH) Udo Golka, öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Reifenschäden. Er gibt Auskunft zum Mythos Winterreifen und zu witterungsgerechter Bereifung.

Jahreszeitgerechte Bereifung

Die Tage werden kürzer; das Wetter schlechter. Und wie so oft lautet die Meldung beim ersten Glatteis: Staus und Unfälle wegen falscher Bereifung. Spätestens mit der allgemeinen Verschlechterung der Witterungsbedingungen sollten Kfz, Motorrad & Co. den Wetterwidrigkeiten angepasst sein – mit witterungsgerechter Bereifung. Doch alle Jahre wieder ist der Verbraucher verunsichert. Zu Recht, findet Dipl.-Ing. (FH) Udo Golka, denn der Sachverständige weiß, dass klare Bestimmungen und Richtlinien fehlen. Als Mitglied des Bundesfachbereiches Kfz innerhalb des BVS (Bundesverband öffentlich bestellter und vereidigter sowie qualifizierter Sachverständiger e.V.) ist Golka ausgewiesener Experte für Reifenschäden.

Herr Golka, es herrscht Verunsicherung in punkto Fahrzeugreifen, gerade zur kalten Jahreszeit. Wie erklären Sie sich das? Europäische und nationale Rege-

lungen bilden hier eine Grauzone, da sie zum einen technische Hintergründe nicht berücksichtigen, zum anderen jedoch juristische Tatbestände schaffen. Das verunsichert natürlich. De facto existieren weder Normen noch Regelungen zum „Winterreifen“ und dieser Begriff ist auch nur in der Umgangssprache zu finden. Nach der Novellierung der Straßenverkehrsordnung (STVO) Ende 2010, die gleich drei verschiedene EU-Richtlinien berücksichtigt, ist diese nunmehr für einen Normalbürger kaum noch zu verstehen. Ist man auf der Suche nach einer geeigneten Bereifung für den Winter, so greift man auf M+S Reifen zurück.



Foto: Rike / pixello.de

Was versteht die Öffentlichkeit denn unter Winterreifen? Und was versteht man unter M+S Reifen?

„Winterreifen“ ist ein umgangssprachlicher Begriff. Entsprechend gibt es keine Verordnungen und keine gesetzlichen Grundlagen, die



Winterreifen definieren. Im Gegenteil: Der Gesetzgeber spricht von einer situativen Winterreifenpflicht und diese muss nicht zwangsläufig auf die kalte Jahreszeit zutreffen, wie wir sie hauptsächlich für den Zeitraum von November bis Februar kennen.

Gemeint sind eigentlich M+S Reifen, also Matsch- und Schnee-Reifen, die auf die situativen, winterlichen Fahrbedingungen ausgerichtet sind, also über das entsprechende Profil und eine angepasste Gummimischung verfügen. Das Profil der Lauffläche und die Bauart besagter M+S Reifen sind so ausgelegt, dass diese Reifen bei Matsch oder frisch gefallenem Schnee besser reagieren als die normalen Straßenreifen.

Wie findet der Verbraucher dann die passenden Reifen für sein Fahrzeug?

Es gibt keine allgemein festgelegten Testkriterien für „Winterreifen“. Das heißt, dass man im Prinzip nur Reifen untereinander vergleichen kann, was ADAC, AMS, Stiftung Warentest, um hier nur einige von vielen zu nennen, ja auch tun. Die mitunter unterschiedlichen Ergebnisse für ein und denselben Reifen sprechen jedoch in dieser Hinsicht für sich. Und es obliegt den Reifenherstellern, eigene Eignungstests durchzuführen oder aber auch nicht. Zwar werden derzeit hierzu Regelwerke ausgearbeitet und sind im europäischen Abstimmungsverfahren; aber bis dato ist keine davon rechtsverbindlich. Selbstverständlich fordern beispielsweise Verbände wie der wdk (Wirtschaftsverband der deutschen Kautschukindustrie e.V.), der BRV

(Fortsetzung auf Seite 19)

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

(Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseurhandwerk e.V.) oder auch der Bundesverband öffentlich bestellter und vereidigter sowie qualifizierter Sachverständiger e.V. (BVS), dass der Gesetzgeber hier konkret wird. Es gibt jedoch das so genannte „Schneeflocken-Symbol“, welches ich als Qualitätsgarant erachte.

Was hat es mit dem Schneeflockensymbol auf sich?

Das Schneeflockensymbol (3PMSF) ist ein geschütztes Symbol, das seinen Ursprung in den USA hat und dessen Rechte in Deutschland beim wdk liegen. Auf dem US-amerikanischen Markt werden verschiedene Reifenarten, hierzu zählen unter anderem auch Sommer- und Geländereifen, generell mit M+S gekennzeichnet. Um zu differenzieren, ob ein Reifen auch „wintertauglich“ ist, wurde das Schneeflockensymbol eingeführt. Das offizielle Kürzel 3PMSF steht hier für Three Peak Mountain Snow Flake. Der Reifen wird anhand von fest definierten Prüfkriterien getestet. Das ist schon mal ein Anfang in punkto Qualitätskontrolle, Sicherheit und Vergleichbarkeit für den Verbraucher. Die WDK-angeschlossenen Hersteller testen ihre „Winterreifen“ in Anlehnung an dieses US-amerikanische Prüfverfahren, jedoch in leicht modifizierter Form. Ich betone jedoch, dass dies ein freiwilliges Verfahren der Reifenhersteller ist und zurzeit noch keiner Normung unterliegt.

Welche Vorteile bieten die Reifen mit dem Zusatz-Symbol 3PMSF?

Das Symbol kennzeichnet einen Reifen, der nach heutigem Stand der Technik sicher und für den Verwendungszweck geeignet ist. Qualitätsunterschiede lassen sich für einen Laien ja nicht erkennen. Zum Beispiel ist die Gummizusammensetzung ein wichtiges Kriterium. Aber auch das Profil des Laufstreifens und die gesamte Bauart des

Reifens spielen eine zentrale Rolle.

Der richtige Reifen ist also ein Sicherheitsgarant. Können Sie dies bitte nochmals ausführen?

Gerne. Nehmen wir einmal das Bremsverhalten eines Reifens. Sie müssen sich vorstellen, dass die vier Kontaktflächen des Reifens gerade einmal so groß sind wie vier Handflächen. Hat ein Fahrer z. B. Anfang Oktober bei plötzlich auftretenden winterlichen Straßenverhältnissen keine M+S Reifen montiert und gerät in einen Unfall, so wird ihm, auch wenn er ggf. nicht der Unfallverursacher ist, in der Regel eine Teilschuld zugesprochen. Er verstößt gegen die STVO. Dies ist nur konsequent, denn der Bremsweg verlängert sich bei inadäquaten Reifen. Gleiches gilt auch für Reifen, die nicht über genügend Profil verfügen. Ein Neureifen verfügt in der Regel über 8 bis 9 mm Profil. Ist der Reifen auf 4 mm Profil abgefahren, verliert er bereits 10 Prozent seiner Haftung; unter 4 mm verlängert sich der Bremsweg bereits um 20 Prozent. Das ist immerhin die ungefähre Länge eines LKW-Sattelzuges. Zwar sieht der Gesetzgeber einen Reifen erst als abgefahren an, wenn er ein Profil unter 1,6 mm hat, aber auf Grund der eben genannten Fakten fordern wir zum Beispiel eine Anhebung des Mindestprofils. Aber letztlich muss hier der Fahrer entscheiden, solange er sich im gesetzlichen Rahmen bewegt. Ich kann nur sagen: Es geht um die eigene Sicherheit und die Sicherheit anderer. Zudem – der erste Meter eines Autos ist in der Regel auch der Teuerste. Hier lohnen sich gute Reifen mit gutem Profil.

Wie sieht es mit den Reifen bei einem Zwei- und Dreirad aus?

Alle zugelassenen Fahrzeuge – und hierzu zählen natürlich auch u.



a. Motorräder, Roller, Quads und Trikes – unterliegen den Bestimmungen zur „situativen Winterreifenpflicht“. Das bedeutet: All diese Fahrzeuge müssen über eine entsprechende Bereifung verfügen, die auf die Witterungsverhältnisse abgestimmt ist. Im Prinzip also über M+S Bereifung.

Herr Golka, eine Empfehlung – wann kommen die M+S Reifen „drauf“, wann „runter“? Haben Sie weitere Tipps?

Als Faustregel kann man sich O bis O merken: von Oktober bis Ostern. Unterhalb von ca. 7 Grad Celsius sollte in jedem Falle wintertaugliche Bereifung vorhanden sein. Dringend rate ich auch, zum Beispiel Wintersportlern, die Vorgaben der jeweiligen Reiseländer zu beachten. Hier gibt es durchaus sehr unterschiedliche Regelungen. In der Schweiz und in Österreich z. B. gelten andere Bestimmungen als in Deutschland. Hier müssen Winterreifen generell innerhalb eines definierten Zeitraumes montiert sein und nicht erst, wenn Schnee liegt, oder sie müssen sogar eine Mindestprofiltiefe von 3 mm aufweisen.

Weitere Informationen unter:

Dipl.-Ing. Udo Golka
Öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger für Reifenschäden

In den Schneidergärten 99
76307 Karlsbad

Tel.: 07202-936906

Mobil: 0177-6411370

sv@golka.de www.sv-golka.de

Dies und Das



Anstecker 1)



Aufnäher 2)



Aufkleber 3)



Flockfolien 4)

- 1) Anstecknadeln
Gold (nur für Mitglieder) oder Silber
29x 29mm: € 4,00
- 2) Aufnäher
65 x 75 mm: € 2,50
- 3) Aufkleber (weiß oder transparent)
210 x 250 mm: € 2,00
90 x 110 mm: € 0,50
60 x 75 mm: € 0,25
- 4) Flockfolie (weiß oder schwarz)
zum Aufbügeln

Sicherheitstraining & Gespann Kurse

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

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

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

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

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

www.winkelmesser-frankfurt.de



www.mid-motorrad.de

Gespanntraining

Bundesverband der Hersteller und Importeure von Kraffrädern mit Beiwagen e.V. (BVHK),
Geschäftsstelle: Falk Hartmann
Postfach 1254, 55205 Ingelheim
Tel.: 06132/23 73
Fax: 06132/18 74

Gespanne werden vom BVHK gestellt

2-Tages-Training: Frühjahr & Herbst in Reinheim/Odenwald.
Kostenbeteiligung

Beim Institut für Zweiradsicherheit (IFZ) gibt es jedes Jahr eine aktuelle Zusammenstellung von ca. 1000 Sicherheitstrainings. Diese ist kostenlos gegen einen frankierten und adressierten C-5-Umschlag erhältlich.

Anschrift:

Institut für Zweiradsicherheit (IFZ),
Postfach 120 288, 45314 Essen

“Kennst du stress press?”

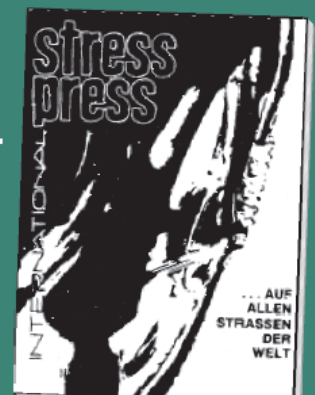
Das Motorradheft der Basis. Seit 1976.

Nicht kommerziell. Einmalig. Jeder kann mitschreiben.

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

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

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



www.stresspress.de