

DER ELEFANTENTREIBER



02/2008



Das offizielle Informationsblatt der Interessengemeinschaft der Gespannfahrer e.V. (IGG)

www.iggespannfahrer.de

Die IGG ist Mitglied im Koordinationsgremium
der deutschen Motorradfahrer/-innen-Verbände



Inhalt:

Seite	3	Liebe Mitglieder der IGG
Seite	4	Berichte
Seite	13	IGG-Termine
Seite	13	Such & Find, der Mopped-Laden
Seite	13	IGG-Store
Seite	13	1. Hilfe – Kurse
Seite	14	Sicherheitstraining
Seite	14	Club-Termine
Seite	15	Termine, nichts als Termine

Impressum:

Herausgeber:

IGGespannfahrer e.V.
Hauptstr. 25
56414 Salz/Ww.

Tel.: 06435/87 57
Fax: 06435/96 16 52
Mobil: 0171/171 52 70

Erscheinungstermine:

3 mal im Jahr:
Frühjahr, Sommer, Winter

Redaktionsschluss:
01.02., 01.06., 01.10

Redaktion:

Britta Golombowski
Hauptstr. 32
56414 Salz/Ww.

Tel.: 0160/938 28 424
Tel.: 06435/96 67 67
Fax: 06435/96 16 52
E-Mail: ago.duc.team@t-online.de
Homepage: <http://www.iggespannfahrer.de>

Ständige Mitarbeiter:

Andreas Golombowski
Iris Kaul-Damaschke
Michael Damaschke
Martin Köpper
Alle IGG-ler und Freunde

Layout & Gestaltung:

Britta Golombowski
Andreas Golombowski

Druck:

Diakonisches Werk
Offenbach-Dreieich-Rodgau

Konto:

Konto-Nr.: 5 000 245 700
Bei: Volksbank Wolfenbüttel-Salzgitter
BLZ: 270 925 55

Auflage:

120 Exemplare

Für den Inhalt der einzelnen Artikel und Berichte sind die jeweiligen Autoren verantwortlich.

Liebe Mitglieder der IGG

Ein Neuling in der Vorstandsrunde...

... , zumal er ohnehin ziemlich neu bei der IGG ist, sollte sich mit einigen Sätzen dem geneigten Leser des ET und der Mitgliedergemeinde einmal vorstellen:

Dietrich, der Rest ist ja hinlänglich vom Internetauftritt bekannt. Ich bin 56 Jahre alt, verheiratet und habe 2 mittlerweile erwachsene Kinder. Von Beruf bin ich Maschinenbauingenieur, bei einem deutschen Pumpenhersteller beschäftigt und viel im Ausland unterwegs. Das begründet meine wenigen Auftritte auf Treffen... Da aber auch meine Frau nicht mehr mitfährt, zolle ich natürlich diesem Umstand ebenfalls Tribut. Sohnmann fährt derzeit (noch) lieber solo, ist er doch eben dem „125er – Alter“ entwachsen.

Dann will ich mal erzählen, aber es ist wahrscheinlich eine Geschichte, wie sie viele von euch auch aufschreiben könnten:

Der Zweiradvirus hat mich im zarten Alter von 15 Jahren erfasst, als ich mit der Honda Cup (50 cm³) eines Freundes in eine Dornenhecke fuhr... die Herausforderung musste angenommen werden. Mein Führerschein (damals erst mal Klasse 4) datiert folgerichtig vom 12. März 1968.

Bevor ich das erste „richtige“ Motorrad mein eigen nennen konnte, bewegte ich im Hamburger Stadtverkehr eine Victoria (der Typ ist mir entfallen), eine Zündapp Kombi und schließlich eine Zündapp KS Super SL mit stolzen 6 ¼ PS!

Über einen Freund kam ich 1971 an eine BMW R 25/3 mit Steib LS 200 sowie einen Käfer voll mit Ersatzteilen, alles zusammen für 200 DM! Auf der Heimfahrt aus der Lüneburger Heide im bitterkalten Januar erreichten wir leider die Autobahn nicht, der Motor war festgefahren. Nun denn, das Seil raus und an die Käferstoßstange gebunden, das andere Ende einmal um den Steuerkopf und dann mit der Hand am Griff festgehalten – so ging es nach Hause. Vor Nachahmung heute wird eindringlich gewarnt!

Mit der R 25 machte ich meine erste große Urlaubstour – nach Korsika. Wir waren schon ein etwas besonderer Anblick auf der Autobahn damals: 2 x BMW R 51/3, 2 x NSU Max und meine Wenigkeit. Herrlich – eine Erinnerung, die ich nie vergessen werde. Am Ende der 3-wöchigen Reise hatten zudem alle durchgehalten. Aber eine solche Reise wäre ohnehin eine ganze Geschichte für sich...

Genau wie die R 25 (das unmittelbar folgende Gastspiel einer R 26 mit LS 200 in meinem Besitz war kurz) wurde auch die R 60/II mal im Gespann, mal Solo gefahren. Letztere hat mich dann schon etwas mehr gekostet, vor allem, als sie dann wieder vollständig neu aufgebaut war. 40 DM fürs Ausbeulen, Spachteln und Einbrenn-Lackieren (mit Streifen) eines Hoske Tanks waren für mich 1972 viel Geld! Heute werden vermutlich 400 € für diese Arbeit nicht mehr reichen... Den Steib LS 501 (Boot in Federbeinen aufgehängt, Rad ungebremst) habe ich mit viel Kunstharz und Glasfasergewebe in Eigenarbeit fertiggemacht. Eine weitere Reise nach Korsika, zum Elefantentreffen am Nürburgring und zahlreiche Fahrten zwischen Hamburg und Clausthal, wo ich inzwischen mein Studium aufgenommen hatte, sind in bester Erinnerung geblieben. Besonders gerne denke ich natürlich an die damals schneereichen Winter im Oberharz zurück...

Den Reigen der „Oldtimer“ beschloss schließlich eine Zündapp KS 601 mit TR 500. Nach einem weiteren Elefantentreffen wurden mein Freund und ich nicht nur auf der Urlaubsfahrt in Irland wie ein Weltwunder bestaunt... auch dies eigentlich eine eigene Geschichte wert.

Es folgten einige Solojahre mit nacheinander zwei BMW R 75/5 und schließlich eine Guzzi V7 Spezial. Da gab es dann kein Halten, ein drittes Rad musste wieder her: In Hamburg wurde damals der Bender Seitenwagen vertrieben, ein dänischer S 500 Nachbau. Davon musste allerdings der TÜV mühsam überzeugt werden: „Den nehme ich nicht ab! Dafür habe ich keine Papiere!“ Ich darauf: „Bitte gebe Sie mir dies schriftlich!“ Schließlich einigten wir uns mit einem weiteren Prüfer darauf, dass der Seitenwagen dem Steib doch sehr ähnlich sei und daher eine Abnahme mit den dazu vorhandenen Unterlagen sicherlich möglich. Nur die Leuchtgläser hatten weder ein „E“ noch ein „K mit Schlange“. Ihr Austausch war das geringste Übel...

Wer einmal einen Sommer lang praktisch auf jeder Heim – und Rückfahrt von der Uni (Clausthal – Hamburg u.z.) bis auf die Knochen nass geworden ist (natürlich auch die frische Wäsche im Koffer hintendrauf!), dem kann die Lust am Fahren schon vergehen (Gespann wurde nur im Winter gefahren).

Der Spuk währte jedoch nicht lange – ich konnte das leicht verbogene BMW R 69 S Gespann (LS 350) von einem Bekannten übernehmen. Glücklicherweise hat er den Abgang in einer der meist berüchtigten Oberharzer Kurven sehr glimpflich überstanden. Aber es musste was „schnelleres“ her (hätte ich's mal nicht gemacht, vom heutigen Standpunkt aus!). Gesagt getan, es kam ein Tausch gegen eine Yamaha XS 750 (zusammen mit einem Anhänger voll an Ersatzteilen) aus dem süddeutschen Raum zustande. Mit ihr wurden zahlreiche schöne Touren in Deutschland und ein weiterer Irlandurlaub absolviert (noch eine eigene Geschichte...).

Mit dem Kauf einer Guzzi California T3 (solo) wurde auch der Gespannvirus wieder vollends aktiviert. Ein Ural Seitenwagen und 15 Zöllern wurden in Norheim montiert (für eine Schwinge war zu wenig Bares vorhanden) und dann war es mit Solofahren vorbei. Leider jedoch beendete der „Theodor“ seine letzte Fahrt mit meiner Frau und mir nach Holland mit einem deutlichen Motorgeräusch. Nachdem der Motor geöffnet und auf den ersten Blick nicht festgestellt werden konnte, entschloss ich mich zu einer Totalrevision. Zudem hatte der Salzburgring gehörige Spuren hinterlassen.

Die Jahre gingen ins Land, die Kinder wurden geboren, es wurde umgezogen, aber der Wiederaufbau wurde ein Opfer des beruflich bedingten Zeitmangels und die Jahre gingen ins Land. Auch die Kinder entwuchsen dem für sie verbreiterten Boot schneller als mir lieb war.

Am Ostersonntag 2004 dann wurde mir von einem Freund der Spiegel vorgehalten: „Wenn du je wieder fahren willst, musst du dir was Fertiges kaufen!“ Am Ostermontag war alles weg, verkauft an einen anderen Freund, welcher gute und ganze Arbeit geleistet hat! Zwei Tage später hat dann der Gespannvirus erneut zugeschlagen und am Montag darauf habe ich das jetzige Guzzigespann (SP II mit EML Seitenwagen) zugelassen und die erste Fahrt ins Büro gemacht – schön langsam. Seither hat der Tachostand um gut 20.000 km zugenommen und ich fühle mich wieder sauwohl!

Euer

Dietrich

PISa-SIM-Konferenz in Bologna

Der europäische Dachverband der Motorradfahrerverbände, FEMA; ist bereits seit Jahren an Projekten beteiligt, die von der EU-Kommission finanziell gefördert werden. In der letzten Zeit geht es dabei im Wesentlichen um Studien und Forschungsvorhaben rund um das Motorrad. Denn es hat sich für uns als ausgesprochen wichtig erwiesen, zu einem möglichst frühen Zeitpunkt an der technischen Entwicklung beteiligt zu sein, um Trends frühzeitig erkennen und abschätzen zu können, die Auswirkungen auf unsere Sicherheit haben oder zu einer weiteren Beschneidung unserer Freiräume führen könnten.

Ein besonders anschauliches Negativbeispiel ist das Thema Tagesfahrlicht. In den letzten 30 Jahren wurden in Europa und in Nordamerika eine Vielzahl von Studien zur Einführung des Fahrens mit Ablendlicht am Tag durchgeführt. Zweiradfahrer wurden dabei meist am Rande mit betrachtet, aber als nicht relevant für den Einfluss auf die Verkehrssicherheit bewertet. Das ging so weit, dass man zwar ausdrücklich auf die erhöhte Gefährdung von Motorrad- und Fahrradfahrern durch die Einführung von Tagesfahrlicht für PKWs hinwies. Durch ihren geringen Anteil am täglichen Straßenverkehr würde das jedoch unter dem Strich keine wesentliche Rolle spielen. Anders ausgedrückt: die prognostizierte Erhöhung der Verkehrssicherheit für PKW-Fahrer würde mit einer Steigerung der Zahl verunglückter Motorradfahrer erkauft.

Wären die Motorradfahrerverbände an der Erstellung dieser Studien beteiligt gewesen, hätte man rechtzeitig auf die methodischen Unzulänglichkeiten hinweisen können. Man hätte also in einem frühen Stadium Einfluss auf die Ergebnisse nehmen können, statt im Nachgang einen fast aussichtslosen Kampf gegen den Gesetzgeber führen müssen.

Denn den interessiert an einer wissenschaftlichen Studie bestenfalls die Kurzfassung für das Management. Was da nicht drin steht, geht im Tagesgeschäft unter. Zudem hätte man schon während der Laufzeit der Projekte mit der Lobby-Arbeit beginnen können, um die Politik frühzeitig auf unsere Bedenken aufmerksam zu machen. Nicht zu vernachlässigen sind natürlich auch die Kontakte, die sich aus der Mitarbeit in solchen Projekten ergeben.

Aktuelle Forschungsvorhaben im Bereich der Verkehrssicherheit, einer der Schwerpunkte der EU-Politik, beschäftigen sich im Regelfall mit Dingen, die noch nicht auf dem Markt erhältlich sind. Durch die rasante Entwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologien legen sie aber die Basis für Produkte, die mit relativer kurzer Vorlaufzeit verfügbar sein könnten. Das gilt besonders für anwendungsnahe Forschung, die von der EU stark gefördert wird. Hohes Risikopotential hat dabei die Untersuchung von Technologien, die im PKW-Bereich heute zum „Stand der Technik“ gehören, bei deren Umsetzung die grundlegenden Unterschiede zwischen Ein- und Zweispurfahrzeugen aber nicht angemessen berücksichtigt werden. Zudem kann die in den Projekten aufgezeigte „schöne neue Welt des Technikeinsatzes“ zu Aktivitäten des Gesetzgebers im Bereich des derzeit bereits technisch Machbaren führen. Wachsamkeit ist also ausgesprochen empfehlenswert.

Anfang Mai bekam die FEMA eine Einladung zu einer Konferenz zugeschiedt, in der über die Zwischenergebnisse bei den EU-Projekten PISa (Powered-two-wheelers Intergrated Safety) und SIM (Safety In Motion) berichtet werden sollte.

Beide Projekte laufen bereits seit ca. zwei Jahren und beschäftigen sich mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit von motorisierten Zweirädern. Während sich das PISa

Projekt mit der Entwicklung und Implementierung integrierter, zuverlässiger und fehlertoleranter Sicherheitssysteme für unterschiedliche Motorradtypen beschäftigt, zielt das SIM-Projekt auf die Entwicklung eines innovativen Fahrzeugs mit neuen aktiven und passiven Sicherheitseinrichtungen ab. Beide Projekte haben also eine Reihe von Gemeinsamkeiten. Deshalb lag es nahe, eine Tagung im größeren Rahmen zu veranstalten, bei der auch Forschungsvorhaben zu ähnlichen Themen vorgestellt werden sollten, um einen möglichst umfassenden Informations- und Erfahrungsaustausch zu ermöglichen.

Wegen der Einbindung des FEMA-Sekretariats und von Elaine, der Verantwortlichen der FEMA für Forschungsvorhaben, in andere Aktivitäten, meldete sich Elaine bei Rolf Frieling, dem Autor diese Artikels (*Anm. der Redaktion: Rolf Frieling ist in Personalunion der 1. Vorsitzenden der Biker Union e.V. wie auch der Motorradinitiative Deutschland e.V. – MID; bei welcher die IGG durch Ihren 1. Vorsitzenden Andreas Golombowski vertreten ist.*), ob er nicht bereit wäre die FEMA auf dieser Veranstaltung zu vertreten. Dabei würde der Autor sicher viele Hintergrundinformationen bekommen und eine Menge Leute kennenlernen, die auch im geplanten SAMOTO-Projekt (*Anm. der Redaktion: Projekt zur Koordinierung der nationalen Projekte zum Thema Motorrad*) eine Rolle spielen könnten. Zudem hatte der Autor auf den FEMA-Sitzungen immer wieder die Notwendigkeit der verstärkten Nutzung personeller Ressourcen aus den nationalen Mitgliedsorganisationen gefordert.

Dass zwei Tage nach dem Event der „Ride to Edinburgh“ (*Anm. der Redaktion: eine alljährlich stattfindende Veranstaltung der Biker Union, bei welcher gemeinsam der Tagungsort einer FEMA-Sitzung angefahren wird.*) beginnen würde, spielte bei den



Hotel Center Cross



Ideale Rahmenbedingungen für eine Tagung

Überlegungen des Autors zwar auch eine Rolle, da es aber ganz gute Flugverbindungen von Frankfurt nach Bologna gibt, würde sich der Zeitaufwand in Grenzen halten. Durch die Anreise am Vortag der Veranstaltung hätte der Autor zudem noch etwas Zeit, ein paar Unterlagen für die kommende FEMA-Sitzung durchzuarbeiten. Eine internationale Konferenz in einem großen Tagungshotel mit Swimmingpool Ende Mai in Bologna: man kann sich sicherlich unangenehmere Termine vorstellen, insbesondere, da die FEMA die Reisekosten übernehmen würde.

Am Anreisetag war der Autor bereits am frühen Nachmittag im Hotel am Rande der Stadt. Gediegene Atmosphäre mit italienischem Marmor und viel Plüsch in den Räumlichkeiten versprachen einen angenehmen Aufenthalt. Auf dem Flughafen und im Flugzeug hatte der Autor schon die Projektunterlagen zur Vorbereitung der Konferenz durchgearbeitet

„Bewaffnet“ mit seinem Notebook ließ sich der Autor in den gepflegten Gartenanlagen nieder und bereitete seinen Vortrag für die FEMA-Sitzung Anfang Juni vor. Denn der Autor war ja zum Arbeiten hier. Kurz vor dem Abendessen drehte der Autor noch einige Runden im Pool. Das hatte sich der Autor verdient, fand er zumindest.

Die Konferenz am Folgetag war in drei Blöcke gegliedert: Zunächst wurde über den Sachstand in den beiden Projekten PISA und SIM berichtet. Im Anschluss wurden einige Projekte mit verwandter Thematik vorgestellt. Den Abschluss bildete eine Podiumsrunde mit allgemeinen Vorträgen, an der unter anderem auch die für die Projekte verantwortliche Mitarbeiterin der EU-Kommission, Daniela Leveratto, teilnahm. Auch im Plenum saßen Vertreter von Institutionen, die im europäischen Forschungsgeschäft Rang und Namen haben. Sogar ein indischer Fahrzeughersteller war vertreten.



Das Ristorante im Hotel



Eröffnung der Podiumsdiskussion

Foto: Giordana Marcon

In den insgesamt vier Vorträgen zum PISA-Projekt wurde zunächst der Rahmen beschrieben und über die Unfallsituation bei motorisierten Zweirädern in Europa und Südostasien berichtet. Das Projekt hatte in einem ersten Schritt anhand von Unfallstatistiken und einer Detailanalyse von Unfallabläufen sieben typische Unfallszenarien definiert, in denen die zu entwickelnden Systeme mehr Sicherheit für den Fahrer bieten könnten. Im Rahmen von Interviews mit Nutzern hatte man zudem die Akzeptanz von Fahrerassistenzsystemen abgefragt. In den weiteren Untersuchungen wurden dann sieben Teilsysteme eines zukünftigen Sicherheitssystems für motorisierte Zweiräder definiert:

- Ein Bremsassistent, der im Fall einer Notbremsung automatisch die maximal verfügbare Bremsleistung abrufen,
- ein Kombibremssystem, das automatisch die optimale Verteilung der Bremskräfte auf Vorder- und Hinterrad regelt,

- ein automatisches Bremssystem, das in Notsituationen das Fahrzeug auch ohne Fahrereingriff abbrems,
- ein aktives Scheinwerfersystem, das automatisch die Sichtbarkeit bei

ungünstigen Lichtverhältnissen verbessert

- ein aktives Scheinwerfersystem, das automatisch die Sichtbarkeit bei ungünstigen Lichtverhältnissen verbessert,
- ein Warnsystem, das den Fahrer vor gefährlichen Begegnungen mit anderen Fahrzeugen warnt und
- ein Abstandsregelsystem, das automatisch den Abstand zu voraus fahrenden anpasst.

Derzeit werden die für den Einbau in einen Prototypen notwendigen Einzelsysteme und die übergreifende Steuerlogik entwickelt

Die drei Vorträge über das SIM-Projekt begannen ebenfalls mit einer kurzen Einführung in die durchgeführte Analyse des aktuellen Unfallgeschehens. Im Projekt wurden darauf aufbauend die Arbeitsfelder definiert, die sich mit der vorbeugenden, der aktiven und der passiven Sicherheit des Fahrzeugs, der Bekleidung und des Helms beschäftigen. Damit soll der Fahrer über potentielle Risiken informiert, Unfälle verhindert und Unfallfolgen minimiert werden. Ziel ist auch hier die Entwicklung von Einzelsystemen und die Integration in einen Prototypen auf Basis des Rollers PIAGGIO MP3, der wegen seiner Vorderachse mit zwei Rädern einen Sicherheitsvorteil gegenüber Einspurfahrzeugen besitzt.

Die Einzelsysteme, die im Rahmen des SIM-Projekts in das Fahrzeug integriert werden sollen umfassen.

- Ein aktives Bremssystem bestehend aus einer weiterentwickelten Kombibremse mit ABS und Überschlagschutz,
- eine Antischlupfregelung,
- ein aktives Fahrwerk,
- ein integriertes Airbagsystem bestehend aus Fahrzeugairbag und Airbagweste,
- optimierte Bedienelemente am Lenker und
- Warneinrichtungen für den Fahrer in Form eines Head-Up-Displays im Helm und einem drahtlosen Lautsprechersystem, das auch für das Handy und die Ansagen des Navigationssystems genutzt wird.

Darüber hinaus soll der Nutzen aufblasbarer Beinschützer und die Verbesserung des Tragekomforts von Helmen untersucht werden. Der aktuelle Projektstand entspricht in etwa dem im PISA-Projekt.

Der zweite Block der Präsentationen begann mit einem Vortrag von Jaques Compagne und Jean-Paul Peters, die über die Studie des europäischen Dachverbandes der Hersteller und Importeure ACEM zur Verbesserung von Erkennbarkeit von Einspurfahrzeugen berichteten. Dieser Vortrag wurde in ähnlicher Form bereits auf einer FEMA-Committee-Sitzung gehalten, über die in einer der letzten Ausgaben der BU aktiv (*Anm. der Redaktion: Mitgliederzeitung der Biker Union*) schon etwas geschrieben wurde.

Im anschließenden Vortrag über das Projekt TRACE (Traffic Accident Causation in Europe), in dem auf der Basis vorhandener Studien die Gründe und Risikofaktoren von Verkehrsunfällen im Detail untersucht wurden, wurden die Ergebnisse zu den Teilaspekten Motorrad- und Mopedunfälle ausführlich dargestellt.

Den Abschluss des zweiten Teils bildete ein Einführungsvortrag über das SAFERIDER-Projekt, das sich seit Jahresbeginn unter der Beteiligung der FEMA mit Telematik-Systemen zur Verbesserung der Sicherheit und des Komforts von Motorradfahrern beschäftigt. Dabei geht es zum einen um fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme, zu anderen um Fahrzeuginformationssysteme. Dazu gehören:



Gespannte Aufmerksamkeit

Foto: Giordana Marcon

- Warnsysteme über Geschwindigkeitsbeschränkungen,
- Warnsysteme für zu hohe Kurvengeschwindigkeiten,
- Warnsysteme vor Frontalkollisionen mit anderen Fahrzeugen,
- Warnsysteme für gefährliche Kreuzungen,
- die automatische Notrufauslösung nach einem Unfall,
- Telediagnosesysteme für Motorräder,
- Navigationssysteme,
- Systeme für den Empfang Wetter- und Verkehrsmeldungen
- Sowie Warnsysteme für Unfallschwerpunkte.

Ziel ist es, die Auswirkungen der Integration der wichtigsten Systeme in Bezug auf die Verkehrssicherheit zu untersuchen sowie effiziente und benutzerfreundliche Schnittstellen für die Systemnutzung zu entwickeln, die die Ablenkung des Fahrers auf ein Minimum beschränken. Auch hier sollen Prototypen entwickelt werden, die sowohl in Fahrsimulatoren als auch in realen Fahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr in fünf europäischen Ländern getestet werden sollen.

Der dritte Block wurde mit einer Präsentation der Firma PIAGGIO über deren Konzepte und deren Engagement in Bezug auf die nachhaltige Mobilität in Großstädten eröffnet.

Hierbei wurden die Aspekte Umweltverträglichkeit, Verkehrssicherheit und neue Antriebskonzepte anhand von Beispielen vorgestellt. Zudem wurde kurz auf die Beteiligung der Firma an verschiedenen EU-Forschungsprojekten eingegangen.

Daniela Leveratto berichtete in ihrem Vortrag über die Strategie der EU zum Thema Verkehrssicherheit für motorisierte Zweiräder und stellte eine kurze Zusammenfassung der von der EU geförderten Vorhaben vor. Dabei hob sie besonders das von der FEMA federführend durchgeführte Projekt zur Verbesserung der Fahrschulung hervor. Sie kündigte an, dass auch in den kommenden Jahren erhebliche Mittel für entsprechende Aktivitäten zur Verfügung stehen werden.

Der Vertreter des italienischen Verkehrsministeriums trug über den aktuellen Stand der internationalen Harmonisierung und ihren Einfluss auf die Verkehrssicherheit von Motorradfahrern vor. Dabei konzentrierte er sich im Wesentlichen auf die Aktivitäten der UN, an denen die FEMA ja ebenfalls seit vielen Jahren beteiligt ist.

Zum Abschluss stellte der Vertreter des italienischen Verkehrssicherheitsrates den nationalen Aktionsplan zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor. Auch hier wurde die notwendige Mitarbeit der Fahrerverbände besonders herausgestellt. Eine kurze Diskussionsrunde mit anschließender Zusammenfassung der Ergebnisse des Tages beendete dann die Veranstaltung.

Eine Zusammenfassung und Bewertung des Events mit einer Fülle von Einzelinformationen ist nicht ganz einfach.

Das merkt man spätestens bei der Auswertung der Vortragsfolien, die im Internet unter <http://www.pisa-project.eu/site/en/documenten.php> zur Ansicht zur Verfügung stehen. Deutlich wurde zum einen, dass es seit vielen Jahren Projekte gibt, die sich mit Motorradthemen beschäftigen. Zu den Vorhaben auf europäischer Ebene kommen ja noch die nationalen Aktivitäten, die nicht Bestandteil der Konferenz waren. Klar wurde auch, dass sich einige Projekte mit sehr ähnlichen Themen beschäftigen und dass trotz fehlender, übergreifender Koordinierung die Notwendigkeit der Zusammenarbeit allgemein anerkannt und punktuell auch praktiziert wird. Die Konferenz in Bologna ist dafür ein gutes Beispiel.

Besonders wichtig war für uns die neue, aber immer wieder herausgestellte Erkenntnis, dass die Motorradfahrerverbände eine wichtige Rolle im Forschungsgeschehen spielen müssen. Auf internationaler Ebene wird das zwischenzeitlich durch die FEMA sichergestellt. Aber auch auf nationaler Ebene wird die Mitarbeit der Verbände zunehmend eingefordert.

Obwohl in Bologna nur ein kleiner Ausschnitt der realen Welt dargestellt wurde, will der Autor noch ein paar persönliche Anmerkungen anfügen.

- Die Verkehrssicherheit für Motorradfahrer ist derzeit ein „heißes Thema“ für die EU-Kommission, die europäische Forschercommunity und die Industrie; im Bereich der Technikentwicklung gibt es viele, zum Teil überlappende Projektvorhaben,
- es gibt offenbar nahezu grenzenloser Optimismus, dass durch den Einsatz (teil-)autonomer Sicherheitssysteme das Unfallgeschehen positiv beeinflusst werden kann; die systembedingten Unterschiede zwischen Ein- und Zweispurfahrzeugen stellen diesen Fortschrittsglauben nicht grundsätzlich in Frage; die Probleme der komplexen Wechselwirkungen im Gesamtsystem Umgebung – Fahrer – Fahrzeug, die Produktsicherheit und die Haftung spielen bisher keine wesentlichen Rolle,
- der Wunsch der Nutzer, die Kontrolle über ihr Fahrzeug nicht an die Technik abgeben zu wollen, wird als unbedeutendes Randproblem

gewertet, das durch Überzeugungsarbeit gelöst werden kann; dass durch den zunehmenden Einsatz von Technik das Motorradfahren seine Faszination und das Motorrad damit einen Teil seiner Existenzberechtigung verlieren könnte, wird in der aktuellen Diskussion entweder ausgeklammert oder bewusst in Kauf genommen.

Für den Autor hat sich die Teilnahme wirklich gelohnt. Er hat einen Einblick in die Welt der mit öffentlichen Mitteln geförderte Forschung auf europäischer Ebene bekommen, hat neue Kontakte knüpfen können und kann mache Diskussion innerhalb und außerhalb der FEMA besser einschätzen.

Für die MID als im Wesentlichen national tätige Interessenvertretung war die Reise aber ebenfalls lohnenswert. Denn wir haben nicht nur unseren Namen als kompetenter Ansprechpartner im internationalen Kontext platzieren können. Auch im nationalen Umfeld wird man immer wieder auf die gleichen Gesprächspartner treffen. Zudem ist klar geworden, dass für uns Handlungsbedarf besteht. Denn nationale und internationale Lobby-Arbeit muss im EU-Rahmen eng miteinander verknüpft werden, da der Ministerrat als eine von drei Entscheidungsgremien der EU aus den (Verkehrs-) Ministern der Mitgliedsländer besteht. Zudem darf der deutsche Einfluss auf die EU-Kommission und das EU-Parlament nicht unterschätzt werden, weil auch dort deutsche Vertreter eine maßgebliche Rolle spielen.

In Bezug auf die in Bologna angesprochenen Themen müssen wir uns verstärkt in die Debatten einklinken. Wenn die aktuellen Forschungsvorhaben greifbare Ergebnisse im Sinne der Aufgabenstellung bringen sollten, kommen wir in Zugzwang. Denn das von außen gesteuerte Motorrad dürfte nicht der Traum unserer schlaflosen Nächte sein. Für den Gesetzgeber könnte das aber eine interessante Perspektive darstellen.

Wichtig ist, dass wir unsere Meinung zu bestimmten Lösungsansätzen deutlich zum Ausdruck bringen, bevor Fakten geschaffen werden. Eine gute Möglichkeit war die Ende August abgeschlossene Umfrage des Projekts SAFERIDER, auf dem wir im Internet-Forum der Biker Union aufmerksam gemacht hatten mit der Bitte, trotz aller

Unzulänglichkeiten daran teilzunehmen. Das beim PISA-Projekt vorgestellte Meinungsbild mit Antworten aus Deutschland, Italien, den Niederlanden und Großbritannien hat 261 Motorradfahrer umfasst. An der SAFERIDER-Umfrage hatten Ende Juli bereits ca. 3.700 Motorradfahrer aus ganz Europa teilgenommen. Damit erreichen wir eine völlig neue Dimension der Beteiligung der Betroffenen. Das Umfragetool wird auch in der Zukunft dazu genutzt, die Einstellung der Motorradfahrer zu bestimmten Themenkomplexen zu ermitteln. Wir können Euch nur dringen darum bitten, auf solche Angebote zur Mitarbeit einzugehen.

Eines möchte der Autor in diesem Zusammenhang aber noch einmal deutlich herausstellen. Selbstverständlich haben wir als Motorradnutzer großes Interesse daran, ein möglichst sicheres Fahrzeug zu bewegen. Nur die wenigsten von uns sind potentielle Selbstmörder. Absolute Sicherheit ist aber eine Fiktion, die gerade in Bezug auf das Motorrad höchst unreal ist. Denn Motorräder sind nicht nur effiziente und relativ umweltfreundliche Mittel zur Fortbewegung von A nach B. Wenn der Autor eine größtmögliche Sicherheit zum Maß aller Dinge erheben würde, stiege er in der Zukunft ins automatisierte Auto oder würde sich die Weiterentwicklung des C1-Rollers anschaffen. Da würde der Autor nicht einmal nass und müsste zudem nicht frieren.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Erhalt der Faszination des Motorradfahrens müssen in einem vernünftigen Verhältnis zueinander stehen. Im Idealfall wird das durch die Wahlfreiheit des Nutzers sichergestellt, der beim Kauf entscheidet, welches Sicherheitsniveau er/sie für sinnvoll erachtet. Die geringen Stückzahlen im Motorradmarkt werden unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten eine große Variantenvielfalt kaum zulassen. Zudem wird auch der Gesetzgeber da ein gewichtiges Wort mitreden wollen. Auch die Industrie wäre daher gut beraten, die aktuellen Entwicklungen kritisch zu begleiten. Denn der Markt für „Hochsicherheitsprodukte auf zwei Rädern“ dürfte ausgesprochen eng sein.

Ride Free

Rolf „Hilton“ Frieling
1. Vorsitzender der MID e.V.

Besondere Situation des Motorradfahrens

Die Situation des Motorradfahrers im Straßenverkehr unterscheidet sich in mehreren Punkten grundsätzlich von den Rahmenbedingungen des Pkw- bzw. Lkw-Nutzers. Dabei geht es im Wesentlichen um die:

- unterschiedliche Fahrphysik von Einspur- und Zweispurfahrzeugen,
- physische und psychische Beanspruchung beim Motorradfahren sowie
- Wahrnehmung des Verkehrsraums.

Fahrphysik

Einspurige Fahrzeuge befinden sich im Stand im einen labilen Gleichgewichtszustand. Ohne äußere Stützkräfte kippt es um. Während der Fahrt stellt das Einspurfahrzeug ein dynamisches System bestehend aus Fahrer und Fahrzeug dar. Der Fahrer ist integraler Bestandteil dieses Systems. Wegen der Gewichtsverhältnisse sowie der Sitzposition hat sein gesamtes Verhalten (z.B. Gewichtsverlagerung) maßgeblichen Einfluss auf das Fahrverhalten des Gesamtsystems. Einspurfahrzeuge unterscheiden sich damit grundlegend von Zweispurfahrzeugen, in dem die Insassen nur über die Bedienelemente Einfluss auf das Fahrverhalten und die Fahrstabilität haben.

Der Fahrzustand eines Motorrades lässt sich grob in drei Bereiche gliedern:

- instabiler Bereich (0 – 20 km/h): der Fahrer muss ständig Korrekturen machen, um nicht umzukippen. Dazu hat das Fahrzeug einen hohen Platzbedarf.
- quasi-stabiler Bereich (20 – 40 km/h): äußere Einflüsse können zu einer großen Störung der Fahrstabilität führen, die durch Eingriffe des Fahrers ausgeglichen werden müssen.
- stabiler Bereich (> 40 km/h): ohne äußere Störungen läuft das Motorrad stabil geradeaus. Der Fahrbahnzustand, Seitenwind oder unbewusste Bewegungen des Fahrers können jedoch zu einer Kippbewegung des Motorrads führen, die vom Fahrer permanent und weitgehend unbewusst ausgeglichen werden muss.

Zum Durchfahren einer Kurve muss das Einspurfahrzeug in die Schräglage gebracht werden. Die notwendige Schräglage ist im Wesentlichen abhängig vom gefahrenen Kurvenradius und der Geschwindigkeit des Fahrzeugs. In Schräglage befindet sich das Gesamtsystem aus Motorrad und Fahrer unabhängig von der Geschwindigkeit in einem instabilen Zustand, der vom Fahrer fein dosiert ausbalanciert werden muss. In diesem Zustand ist das System ausgesprochen empfindlich gegen externe Störeinflüsse wie Rollsplitt, Fahrbahnunebenheiten und Griffigkeitssprünge auf der Oberfläche der Fahrbahn sowie abrupte Geschwindigkeitsänderungen.

Darüber hinaus verschiebt sich in der Kurve die Sichtlinie des Fahrzeuglenkers zum Kurveninnenrand. Im Extremfall kann der Oberkörper des Fahrers in den Fahrbahnaußenrand (Rechtskurve) bzw. in die Gegenfahrbahn (Linkskurve) hineinragen

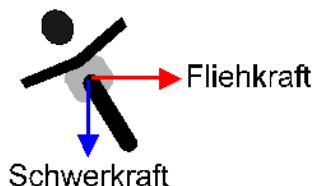


Bild 1: Kräftediagramm bei Kurvenfahrten des Motorrads
Physische Beanspruchung

Die durch das Motorradfahren verursachte körperliche Beanspruchung unterscheidet sich erheblich von der bei der Pkw- bzw. Lkw-Nutzung. Dabei spielen folgende Faktoren eine maßgebliche Rolle:

- die Krafteinwirkung auf Fahrer und Motorrad,
- die Geräusentwicklung,
- Witterungseinflüsse,
- der Einfluss motorradspezifischer Bekleidung.

Die auf den Motorradfahrer einwirkenden äußeren Kräfte (Beschleunigungs- und Verzögerungskräfte, Luftwiderstand, Turbulenzen durch vorausfahrende Fahrzeuge, Erschütterungen usw.) führen zu einer deutlich erhöhten körperlichen Beanspruchung. Insbesondere bei höheren Fahrgeschwindigkeiten und bei Motorrädern ohne schützende Verkleidung ist die Überwindung des Luftwiderstands am Kopf und am Oberkörper mit erheblichem Kraftaufwand verbunden. Gleichzeitig sind Einschränkungen im Sichtfeld durch vermehrte Kopfbewegungen des Fahrers zu kompensieren. Abhängig von der Art und Form des Helms können dabei deutliche Veränderungen des Luftwiderstands auftreten, die vom Fahrer unverzüglich ausgeglichen werden müssen.

Auch die Schalleinwirkung auf den Fahrzeuglenker ist beim Motorrad deutlich größer als beim Pkw / Lkw. Durch die im Regelfall ungebremste Einwirkung des Fahrtwinds entstehen selbst in guten Helmen durch Turbulenzen ein Geräuschpegel, der die Konzentrationsfähigkeit und die Wahrnehmung von Umgebungsgeräuschen merklich herabsetzen kann.

Motorradfahrer sind weitgehend ungeschützt den Witterungseinflüssen ausgesetzt. Die Auswirkungen von Regen, Hitze, Kälte, Auskühlung durch Fahrtwind usw. können durch angemessene Bekleidung zwar herabgesetzt werden. Trotzdem bleibt eine deutlich höhere Beanspruchung als beim Pkw bzw. Lkw.

Selbst das Tragen motorradspezifischer Schutzbekleidung (z.B. Helm, eng geschnittene Protektorenkombis, Regenbekleidung) können die Bewegungsfähigkeit, das körperliche Wohlbefinden und das Gefühl für das Fahrzeug maßgeblich beeinträchtigen.

Psychische Beanspruchung

Die besonderen fahrphysikalischen Eigenschaften des Motorrads führen zu einer erheblich höheren psychischen Beanspruchung des Fahrers als beim Pkw / Lkw. Der Motorradfahrer ist Bestandteil eines Regelkreises aus Mensch und Maschine, der zur Sicherstellung der Fahrzeugstabilität ständig bewusste und unbewusste Eingriffe in den Bewegungsablauf vornehmen muss. Dies kann zu Stresssymptomen führen, die die Konzentrationsfähigkeit des Fahrzeugführers herabsetzen und damit auch die Wahrnehmung der Verkehrssituation beeinträchtigen.

Sichtfeld

Das Sichtfeld eines Motorradnutzers wird im Wesentlichen durch die Form des Helms und die Größe des Visierausschnitts beeinflusst. Je nach Art und Ausführung des Helms (Integralhelm, Jethelm) kann das zu einer deutlich eingeschränkten Wahrnehmung des Straßenraumes, des Straßenumfeldes und der Verkehrssituation führen (Bild 1.1).

Das begrenzte Sichtfeld vermindert die Warnfunktion des peripheren Sehens. Sicherheitsrelevante Vorgänge im Straßenseitenraum können zudem unbemerkt bleiben. Dies muss durch deutliche Bewegungen des Kopfs und die erhöhte Aufmerksamkeit des Fahrers kompensiert werden. Regen, aufgewirbelte Nässe und die Verschmutzung bzw. das Beschlagen des Visiers können zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Sichtbedingungen führen



Bild 2: Sichtfeld des Motorradfahrers bei verschiedenen Helmen (Quelle: Institut für Zweiradsicherheit, Praxishefte Zweiradsicherheit, Nr. 6, 2003)

Dies verringert die mögliche Reaktionszeit auch bei vorausschauender Fahrweise. Schreckreaktionen können zudem die Fahrstabilität eines Einspurfahrzeugs deutlich stärker beeinflussen als bei Zweispurfahrzeugen.

Dieser Effekt wird noch verstärkt durch die unterschiedliche Blickführung bei Fahrern von Einspur- bzw. Zweispurfahrzeugen. Wegen der größeren Wechselwirkung zwischen Fahrbahnoberfläche und Fahrstabilität ist der Motorradfahrer darauf angewiesen, einen größeren Teil seiner Aufmerksamkeit dem unmittelbar vor ihm liegenden Streckenabschnitt zu widmen.

Ein weiterer Unterschied ist die Position des Fahrzeuglenkers bezogen auf den Straßenraum. Auf gerader Strecke wird der Motorradfahrer im Regelfall in der Mitte seiner Fahrspur fahren. Sein Sichtfeld ist damit gegenüber dem Pkw-Fahrer um eine halbe PKW-Fahrzeugbreite nach rechts versetzt.

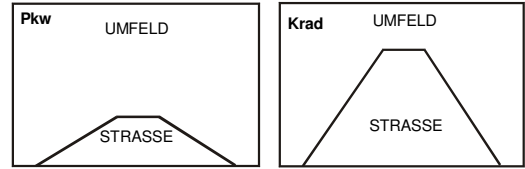


Bild 3: Sichtfelder bei Pkw und Krad (Quelle: Institut für Zweiradsicherheit, Praxishefte Zweiradsicherheit, Nr. 6, 2003)

In Linkskurven hat der erfahrene Motorradfahrer wegen des nach links abgewinkelten Motorrads in etwa den gleichen Blickwinkel wie der Pkw-Fahrer. In Rechtskurven verschiebt sich der Blickwinkel des Motorradfahrers jedoch um ca. eine ganze Pkw-Fahrzeugbreite nach rechts. Damit hat er eine deutlich andere Sicht auf den Straßenseitenraum und die weitere Streckenführung als der Pkw-Fahrer

Komplexität des Motorradfahrens

Die Überlagerung der genannten physikalischen, physischen und psychischen Aspekte und das unterschiedliche Sichtfeld sind der Grund dafür, dass Motorradfahren eine ausgesprochen komplexe und anspruchsvolle Tätigkeit ist. Der Nutzer eines Einspurfahrzeugs ist deutlich intensiver in den Prozess der Fahrzeugführung eingebunden als der PKW- / LKW-Lenker. Das bindet einen Teil seiner Aufmerksamkeit. Deshalb ist er empfindlicher gegenüber Störeinflüssen (z.B. Straßenzustand, Streckenmerkmale, unvorhergesehene Verkehrssituationen) als andere Verkehrsteilnehmer.

Rolf „Hilton“ Frieling, Biker Union

Protest von Motorradfahrern gegen Fahrverbot auf K 80 nimmt zu

Rund 600 Kritiker protestieren auf dem Rintelner Marktplatz gegen zeitweise Sperrung / Stadt Rinteln: Riskante Fahrweise und Lärmbelästigung

Porta Westfalica/Rinteln (Ly). Dieses eine Mal durften sie. Trotz der Streckensperrung an Wochenenden und Feiertagen war die Kreisstraße 80 wenigstens ein paar Minuten für Motorräder freigegeben.

Bis zu 500 Bikes, so die Polizei, waren am Sonntag von "Günters Kurve" (Extertal) auf dem Weg nach Rinteln, rund 600 zornige Fahrer und Beifahrer.

Mehrere Streifenwagen sicherten den Konvoi, dessen erste Kilometer über die umstrittene K 80 führen. "Es ist sowieso vorbei", rief eine Anwohnerin der Hildburgstraße den Vorbeifahrenden in Möllenbeck hinterher.



Das sieht Christian "Terror" Görlitz, Vize-Vorsitzender der deutschen "Biker-Union", völlig anders. Görlitz, zusammen mit Biker-Wirt Günter Beyer Wortführer des Widerstandes, hält die Sperrung für "eine unrechtmäßige Maßnahme". Unter dem Jubel der Zuhörer rief er nach der Ankunft in Rinteln: "Wir zahlen Steuern, dürfen Straßen aber nicht benutzen. Das kann es nicht sein."

Die ausschließlich auf Zweiräder beschränkte Maßnahme sei "eine nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung".



Dreimal so viele Biker wie bei der ersten Demo-Fahrt vor einem Monat (wir berichteten) sind es geworden. Dass der Protest nicht nachlässt, gilt als wahrscheinlich. Mutig hielt ein einzelner Gegendemonstrant im Café ein Transparent hoch. "Schluss mit Lärm und Raserei", stand darauf.

Dass der Protest nicht nachlässt, gilt als wahrscheinlich. Mutig hielt ein einzelner Gegendemonstrant im Café ein Transparent hoch.

"Schluss mit Lärm und Raserei", stand darauf. Auch Jörg Schröder, Erster Stadtrat in Rinteln, bekam auf dem Marktplatz kein Bein an die Erde, obwohl er sich gleich zu Beginn einer Stegreif-Rede selbst als Motorradfahrer outete. Am Ende nahm er's mit Humor: "Ich bin ja froh, dass ich noch keine Tomaten abgekriegt habe."

Wie die Stadt Rinteln die Sperrung der K 80 sieht, hat sie der "Biker-Union" bereits geschrieben. Schröder verteidigt darin die verkehrsbehördliche Anordnung und nennt die Kurvenpiste "eine in besonderer Weise für sportlich orientierte Fahrer anziehend wirkende Strecke".

An Wochenenden und Feiertagen komme es zu einer massiven Häufung des Motorradverkehrs. Mehr noch: Ein Großteil der Biker fahre nach Feststellungen der Polizei weit schneller als die zulässige Höchstgeschwindigkeit, insbesondere in der besiedelten Ortslage Möllenbeck. Zudem seien erhebliche Lärmbelästigungen festzustellen, und zwar weit über dem zumutbaren Maß

Riskante Fahrweise führe zur Gefährdung von Motorradfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern. Hinzu kommt: Weil die K 80, auf der wenig Autos fahren, Ende 2011 für den Kiesabbau eingezogen werden soll, "erscheint es bereits jetzt zumutbar, den überregionalen Freizeitverkehr zu beschränken", so Schröder.

Ein Großteil viel zu schnell? "Es gibt Einzelne, die diese Gesetze übertreten", hielt Günter Beyer dagegen. An diese Leute sollte man appellieren: "Versucht's mal mit Verstand." Beyer, Görlitz und die 600 auf dem Markt fühlten sich jedenfalls "diskriminiert, wenn wir bestimmte Straßen nicht benutzen dürfen".

Gefunden unter: www.Landeszeitung.de

28. Gedenkfahrt mit Motorradfahrergottesdienst

"Es ist schön wieder bei euch zu sein"



Frankfurt - Wenn der Herbst Einzug hält, dann endet für viele Biker die jährliche Motorradsaison. Bevor die Maschine aber bis zum Frühjahr winterfest in der Garage verschwindet, ist es seit 28 Jahren eine gute Tradition an der Gedenkfahrt mit anschließendem Gottesdienst teilzunehmen. In diesem Jahr waren nach Schätzung von Bikerpfarrer "Rupi" 1.600 Maschinen dabei.

Um 13 Uhr starteten die Motorräder am Rebstockgelände zu ihrem Korso über den Alleenring, das Mainufer, bis zur Hauptwache. Für die Zuschauer und Passanten war es ein riesiges Spektakel. Die eigentlich bewegenden Momente kamen aber erst im Gottesdienst, der sich um 14.30 Uhr in der Kirche St. Katharinen anschloss.

Auf der Treppe zum Altar standen 60 Kerzen in Kreuzform aufgestellt, umsäumt von mindestens genauso vielen Motorradhelmen. 55 Menschen verunglückten in letztem Jahr tödlich auf dem Motorrad auf Hessens Straßen. Und genau diesen Verkehrsoffern ist in jedem Jahr der Gedenkgottesdienst gewidmet. Veranstalter ist der Verband Christlicher Motorradfahrer (VCM).



Pfarrer Ruprecht Müller-Schiemann leitet seit 27 Jahren diesen Gottesdienst, er ist in offizieller Funktion der Beauftragte für Motorradfahrer-Seelsorge der Evangelischen Landeskirchen Kurhessen-Waldeck und Hessen und Nassau. Die meisten kennen ihn als "Rupi", den Bikerpfarrer. Die Band "Fishermens Friends" aus Butzbach-Münster sorgte für musikalische Gestaltung am Sonntagnachmittag.

Der Abschnitt, in dem die Vornamen und das Alter der in den letzten 12 Monaten tödlich verunglückten Biker verlesen wird, ist immer der emotionalste Teil des Gottesdienstes. Gefolgt von den Fürbitten. Zum Abendmahl sind ausdrücklich alle eingeladen, unabhängig ihrer Konfession und Kirchenzugehörigkeit. Der bewegenste Satz für "Rupi" waren an diesem Tag die Worte einer Teilnehmerin: "Es ist schön wieder bei euch zu sein!"

Für die Stadt Frankfurt nahm Stadtrat und Stadtkämmerer Uwe Becker an der Gedenkfahrt und am Gottesdienst teil. Sein Dezernat ist neben den Finanzen auch für kirchliche Angelegenheiten zuständig. Er überbrachte Grüße von Oberbürgermeisterin Petra Roth und sicherte auch weiterhin die städtische Unterstützung für die Arbeit des VCM zu.

Weil die leeren Kirchenkassen auch vor der Seelsorgearbeit nicht Halt machen, haben Mitglieder des VCM einen Förderverein gegründet, um die christliche Motorradfahrerverarbeit finanziell zu unterstützen. Als Kontakt zum VCM bietet sich für interessierte Biker der Besuch bei einem der beiden Stammtische in Eschborn oder in Bad Nauheim an.

Impressionen:



Das Motorrad-Event des Jahres:

Biker-Stadt Köln bricht Schallmauer von 200.000 Besuchern INTERMOT Köln überzeugte Fans und Fachwelt Innovationen in allen Segmenten: Hi-Tech und faszinierendes Design

Erlebnis für die ganze Familie – starker Zulauf an Kids und Teens

In Köln schlug in den letzten fünf Tagen das Herz der Motorrad- und Roller-Welt. Dies hat die INTERMOT Köln, die am Sonntag, 12. Oktober 2008, endete, eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Erstmals durchbrach die Biker-Stadt Köln die Schallmauer von über 200.000 Besuchern aus 110 Ländern: Das Motorrad-Event des Jahres begeisterte die Fans mit einer actiongeladenen Messe und stimmungsvollen Highlights in der Stadt. „Das ist ein hervorragendes Ergebnis und ein klares Signal für die Branche, dass in Köln der internationale Handel ebenso konsequent angesprochen wird wie das breite Publikum“, freut sich Oliver P. Kuhr, Geschäftsführer der Koelnmesse. „Unser Ansatz, neben den Motorrad- und Rollerfahrern eine Erlebniswelt für die ganze Familie zu kreieren und damit neue Zielgruppen an die Faszination Motorrad heranzuführen, war ein voller Erfolg.“ Reiner Brendicke, Hauptgeschäftsführer des Industrie-Verbandes Motorrad Deutschland e.V. IVM, ergänzt äußerst zufrieden: „Wir haben in den vergangenen Jahren konsequent die Jugend mit vielfältigen Maßnahmen angesprochen. Der eindeutige Trend zur Verjüngung, der hier auf der INTERMOT Köln und in der Stadt zu sehen war, ist eine Bestätigung unserer Arbeit und zudem eine Anerkennung für das Engagement unserer Mitglieder, die sich in Köln wieder in beeindruckender Weise präsentierten.“

Im Rahmen der INTERMOT Köln kamen über 200.000 Einkäufer und Motorradfans aus 110 Ländern in die Rheinmetropole, darunter zahlreiche Fachbesucher aus dem In- und Ausland. Der Fachbesucherszuspruch war unvermindert stark und lag bei rd. 30 Prozent. Der Auslandsanteil auf Käuferseite lag bei ca. 35 Prozent. Die INTERMOT Köln ist, das hat die Veranstaltung nachhaltig bewiesen, für den in- und ausländischen Fachhandel die wichtigste Business-Plattform.

Fünf Tage lang sorgte der einzigartige Mix aus Herstellerpräsentationen, Shows und Motorsport für volle Messehallen und „Super-Stimmung“. Entsprechend zufrieden zeigten sich daher die ausstellenden Unternehmen der INTERMOT Köln 2008, die mit zahlreichen Weltpremiere aufwarteten und den internationalen Handel, aber auch das interessierte Publikum, gleichermaßen begeisterten. Dabei präsentierten sich die neuen Modelle noch stärker, sicherer, leichter, handlicher, dazu Hi-Tech vom Feinsten verpackt in faszinierenden Designs. Im Innovationszentrum der INTERMOT Köln und auf dem Elektro-Parcours im Freigelände konnten sich Besucher zudem über alternative Antriebskonzepte informieren und elektroangetriebene Fahrzeuge testen. Darüber hinaus gab es auch in den Segmenten Zubehör, Bekleidung und Teile eine Vielzahl innovativer Produkte.

Insgesamt beteiligten sich 1.068 ausstellende Unternehmen aus 36 Ländern an der INTERMOT Köln 2008, davon kamen 372 aus dem Inland und 696 aus dem Ausland. Der Auslandsanteil der ausstellenden Unternehmen lag bei 65 Prozent. Die stärksten Länderbeteiligungen neben Deutschland stellten traditionell Italien, gefolgt von Taiwan, China, den USA, Großbritannien, Pakistan, Niederlande und Frankreich.

Angeführt von den „Großen Fünf“ der Motorrad- und Rollerbranche – BMW, Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha – waren alle bekannten Fahrzeughersteller

ausnahmslos in Köln vertreten, so auch die namhaften italienischen Unternehmen Benelli, Ducati, Husqvarna, Malaguti, Moto Morini, MV Agusta sowie die Piaggio-Gruppe mit den Marken Piaggio, Vespa, Aprilia, Moto Guzzi und Derbi. Alle Marken überzeugten die Besucher erneut mit ihren spektakulären Präsentationen.

Die Erlebniswelt Motorrad faszinierte nicht nur mit aufwendigen Inszenierungen in den Messehallen, im gesamten Freigelände konnten die Besucher selbst aktiv werden und in allen Fahrzeugsegmenten brandneue Modelle testen. Auch für Neueinsteiger ohne Führerschein gab es entsprechende Aktionsflächen. Einen regelrechten „Run“ registrierten die Parcours für Kids und Teens, wo die Jugend unter fachlicher Anleitung begeistert ihre ersten Runden drehte. Zudem konnten die Besucher spektakuläre Shows, Rennsport und Stunts auf den Aktionsflächen und Rennstrecken der INTERMOT Köln erleben.

Andrang auch auf der Bühne von „VivaLaMopped“, einer Initiative des IVM. Über 2.500 Teens zwischen 16 und 20 Jahren bewarben sich vor Ort, um einen der fünf kostenlosen Motorradführerscheine zu gewinnen und natürlich auch um ihre Lieblingskünstler zu treffen. Auf der VivaLaMopped-Bühne performten Sistanova, die Donots, Max Buskohl & Empty Trash, Die Happy, Oomph, Blumentopf oder Vanessa Petruo, gaben Autogramme und ließen im Interview mit Markus „Commander“ Schultze keine Fragen unbeantwortet.

Prominente Motorradfans aus Musik, Schauspiel und Motorsport trafen sich zur Auftaktveranstaltung der INTERMOT Köln 2008. Am Start waren Tatort-Kommissar Richy Müller, „Fanta 4“-Star Smudo, die Musikerin und „Ex-NoAngel“ Vanessa Petruo, die deutsche Hoffnung in der Superbike-WM Max Neukirchner sowie der vielfache Stuntweltmeister Chris Pfeiffer. Im Gespräch mit Markus Schultze drehte sich dabei natürlich alles um motorisierte Zweiräder.

Erstmals wurden im Rahmen der INTERMOT Köln 2008 die Cologne Custom Championships initiiert, wo sich die besten Bikes der Kategorien Chopper/Cruiser, Fighter, Sportler und Scooter auf fast 1.000 m² präsentierten. Der Gewinner Christoph Madaus mit seiner Twin Trax freute sich neben dem Siegercheque in Höhe von € 5.000 besonders über die direkte Qualifikation für die Customizing Weltmeisterschaft in Sturgis/USA inklusive Transportkosten.

Schon traditionell fand zur INTERMOT Köln in Kooperation mit dem Team des Mogo Hamburg um Pastor Erich Faehling der ökumenische „Motorrad-Gottesdienst“ im Kölner Dom statt. Rd. 4.000 Biker (2006: 3.000) beteiligten sich am Gottesdienst und dem anschließenden Corso quer durch Köln in Richtung Messe. Ein weiteres Highlight war erneut die „Suzuki Night of the Jumps“, die Weltmeisterschaft der Freestyle Motocrosser in der LANXESS arena.

Die INTERMOT Köln 2008 in Zahlen:

Zur INTERMOT Köln 2008 beteiligten sich auf einer Bruttoausstellungsfläche von rd. 120.000 m² 1.068 Unternehmen aus 36 Ländern, davon 67 Prozent aus dem Ausland. Darunter befanden sich 322 Aussteller und 50 zusätzlich vertretene Firmen aus Deutschland sowie 658 Aussteller und 38 zusätzlich vertretene Unternehmen aus dem Ausland. Schätzungen für den letzten Messetag einbezogen, kamen rd. 193.000 Einkäufer und Besucher aus 110 Ländern zur INTERMOT Köln sowie über 12.000 Motorradfans zu den Bike-Events in die Stadt, wie zum ökumenischen Motorrad-Gottesdienst und zur Suzuki Night of the Jumps in der LANXESS arena. Der Anteil der Fachbesucher zur INTERMOT Köln lag bei rd. 30 Prozent, davon kamen rd. 35 Prozent aus dem Ausland.

Südafrika 2004 (8)

Besonders die Antilopen und Gazellen übersieht man ganz schnell.

Ganz erstaunlich ist jedoch, dass sich sogar Giraffen und Elefanten unsichtbar machen können. Trotz ihrer imposanten Größe verschwinden sie dermaßen mit dem Pflanzenwuchs, dass es schon besondere Aufmerksamkeit bedarf um sie im Busch überhaupt zu entdecken. Ein ganz besonders schönes Exemplar von Elefant stand so unbeweglich im Gebüsch, dass wir ihn erst sehen als wir auf unglaubliche nahe 10 m an ihn herangekommen waren. Vor lauter Verblüffung vergesse ich ihn zu fotografieren. Als ich daran denke ist er schon im Busch verschwunden.



Auf einer Anhöhe, etwa 10 – 12 km entfernt von uns ist eine Hütte zu sehen, ich vermute eine Lodge in Mocambique. Wir sind recht nah an der Grenze und in Mocambique grenzt ja der Limpopo-Nationalpark an den Krüger-Nationalpark. Erst später sehe ich in der Karte, dass die Südgrenze des Limpopo-Nationalpark viel weiter nördlich verläuft.

Von Neugier getrieben fahren wir einen Abzweig ab, der wie sich herausstellt auf den N'wagovila-Hügel und letztendlich an besagter Hütte vorbei weiter Richtung Osten und dann wieder zurück nach Lower Sabie führt.

Wir halten auf dem Hügel an der Hütte an, die sich als Rastplatz mit Grillplätzen und einem traumhaft schönen Ausblick auf den Mlondozi River entpuppt, der hier in den Mlondozi Damm (so werden hier Stauseen genannt) fließt.

Nachdem wir uns eingerichtet haben, was gar nicht so einfach ist, da die Hütte förmlich durch Südafrikaner besetzt ist, die hier ihrem Lieblingssport – dem Braai – huldigen. Der Braai ist das Südafrikanische Pendant zum amerikanischen Barbeque und dem deutschen Grillen.

Allerdings ist dieses Braai, wie immer wenn man südafrikanische Eigenheiten mit denen des Rests der Welt vergleicht, ein klein wenig größer und umfangreicher. Zentimeterdicke und kiloschwere Fleisch- und Fischstücke liegen auf den Grills, die schier zusammenbrechen wollen unter der Menge und dem Gewicht des darauf verteilten Grillguts.

Faszinierend ist mit welcher Geschwindigkeit diese Mengen an Nahrungsmitteln verschwinden und schon fast unheimlich ist die Menge von Bier, mit der nachgespült wird.

So ein Braai ist übrigens eine äußerst kommunikative Angelegenheit. Jeder, der sich nicht schnell genug aus dem Staub machen kann, wird mit einbezogen, ob er nun zur Familie oder Gruppe gehört oder nicht. Es grenzt schon an Beleidigung eine Einladung zum Braai abzulehnen. Und so werden auch wir gehörig „abgefüttert“.

Der Braai ist eine Einrichtung, bei der sich alle 45 Millionen Südafrikaner einig sind. Hier spielt weder Hautfarbe, Alter, Glauben, Beruf, politische Einstellung und Geld eine Rolle. Beim Braai ist ganz Südafrika eine einzige große Familie, die gnadenlos schlemmt und säuft.

Im Gegensatz zu uns halten sich die Südafrikaner auch beim trinken nicht zurück, obwohl Trunkenheit am Steuer mit Beschlagnahme und Zwangsverkauf des Fahrzeugs geahndet wird.

Nachdem nun keinerlei Nahrungsmittel mehr vorhanden sind haben wir nun endlich Zeit auch mal einen Blick in die Gegend zu werfen. Unter uns liegt eine weite Ebene, durch die formatfüllend der Mlondozi-River ruhig in seinem Bett fließt. Drumherum üppige, fast schon regenwaldartige Vegetation.

Ein schmaler Streifen längs des Flusses ist frei von hochwachsenden Pflanzen und lässt den Blick auf die, trotz der späten Tageszeit - wir haben späten Vormittag - und einsetzender Mittagshitze, vorhandene Tierwelt.



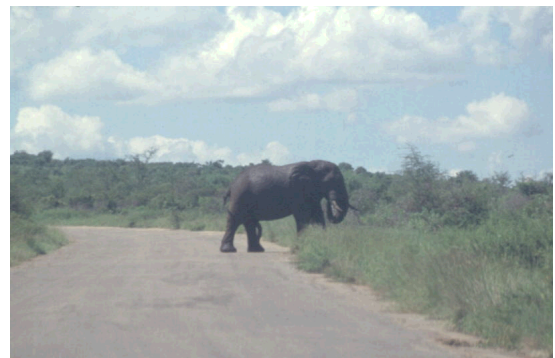
Nicht nur wir sind auf einer Suche nach einem kühlen Plätzchen, sondern auch die Elefanten. Nach dem wir es uns jetzt endlich im Schatten der Hütte gemütlich gemacht haben

Insgesamt 3 von diesen imposanten Dickhäutern haben den heutigen Tag zum Badetag erkoren und frönen dieser, in der Mittagshitze, äußerst angenehmen Beschäftigung. Obwohl ich aus Platzgründen mein großes 500 mm – Teleobjektiv zu Hause lassen musste gelangen mir doch einige fantastische Aufnahmen von den badenden Dickhäutern.

Nun ist es allerdings Zeit diesen gastlichen Ort zu verlassen. Obwohl es schon später Vormittag ist haben wir erst mit Ach und Krach knappe 100 km geschafft. Um 17 Uhr müssen wir spätestens Orpen Gate sein um uns den Schlüssel für das Tamboti Zeltcamp zu holen. Bis dahin sind es noch 150 km.

Mit einer etwas erhöhten Geschwindigkeit – so ca. 55 km/h nach Tacho – „rasen“ wir Richtung Tschokwane. Aber Vorsicht, im Krüger-Nationalpark gibt es Radarfallen – Speed-Controlls.

Wir haben allerdings Glück und treffen auf keine dieser Speed-Controlls, trotzdem müssen wir immer wieder langsam fahren, entweder weil wir etwas Interessantes entdecken oder weil es, im wahrsten Sinne des Wortes, tierischen Querverkehr gibt.



IGG-Termine

06.-08. Februar 2009:	18. Faszination Motorrad , in Sinsheim, Messegelände neben dem Auto-Technik-Museum
05.-08. März 2009:	Motorräder 2009: Motorradmesse in Dortmund.
30. April – 03. Mai 2009:	Frühlingsfest der IGGespannfahrer in Grasdorf bei Holle. Familie Krumm, Tel.: 05062 / 14 39 (Campingplatz)
02. Mai 2009:	JHV der IGG , Beginn voraussichtlich. 14.00 Uhr.
05.-07. Juni 2009:	10. Neuerkeröder Gespanntreffen. Auf dem Sportplatz in Sickinge / Neuerkerode (11km östl. von Braunschweig). Infos unter: www.gespanntreffen.de
10.-12. Juli 2009:	5. Sommertreffen der IGGespannfahrer in Winsen (Aller), Campingplatz „Auf der Hude“.
07.-09. August 2009:	Hambacher Bikerfest mit Party am 7. und 8. August voraussichtlich in der Waldfesthalle in Esthal/Elmsteiner
08 August 2009	Festveranstaltung am Hambacher Schloß mit Demo und anschließender Party.
23.-25. Oktober 2009:	Herbsttreffen der IGGespannfahrer

Die Teilnahme erfolgt auf eigene Gefahr.

Infos:
Michael Damaschke
Tel.: 05341 / 14 39

Bei der Redaktion:
Andreas Golombowski
0171/171 52 70

Such & Find, der Mopped-Laden

Golo hat was zu verkaufen:

Zylinderkopf Kawasaki Z1/900/1000, VB 200 €
Zylinder Kawasaki Z1/900/1000, VB 150 €
 Originalmaß, muss geschliffen werden
Tank Kawasaki Z1000 MKII, Z1000 ST VB 100 €
4-1 für Kawasaki Z1/900/1000, 150 €
 Mit Papieren
2 x Achsantrieb Kawasaki Z1000ST, VB 100 € Stk.

1 Tacho und 1 Drehzahlmesser, 50,00 € je Stück
Hinterrad BMW, VB 100 €
Vetter Verkleidung mit Seitenteilen, VB 150 €
XS1100 als Teileträger o. Restaurierung, VB 600 €
2 x CB250N (Doppelpack), VB 300 € (aus 2 mach 1)
Infos: Andreas Golombowski, Tel.: 0171/171 52 70
 email: ago.duc.team@t-online.de

IGG-Store



Anstecknadeln
gold (nur für Mitglieder) oder silber
29x 29mm: € 4,00



Aufnäher
65 x 75 mm:
€ 2,50



Aufkleber (weiß oder transparent)
210 x 250 mm: € 2,00
90 x 110 mm: € 0,50
60 x 75 mm: € 0,25



Flockfolie (weiß oder schwarz) zum Aufbügeln
140 x 270 mm: € 2,50



Warnweste (stabile Ausführung mit Klickverschluss),
Gr. XL:: € 11,00

Die [Bestellung](#) kann per Mail erfolgen. Die Lieferung erfolgt nach Geldeingang (Scheck, Überweisung) per Nachnahme oder Bargeld. Die Versandkosten sind abhängig vom Gewicht. Versendet wird mit der Post bzw. Hermes.

1. Hilfe Kurse:

1. Hilfe Kurs mit Tour. Usingen, Altes Forsthaus, Infos: VCM, T. Trapp, Tel.: 06172/77 74 68 und 0172/667 27 60
Termine, z.B. Gruppen, Clubs und Vereine nach Vereinbarung und auf Anfrage.

Termine, Sicherheitstraining, Gespanntraining:

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

Bundesverband d. Motorradfahrer e.V.

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

Motorrad Action Team

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

Gespanntraining

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

Motorradakademie e.V.

Neue Landstr. 25, 35232 Buchenau
Tel: 06466/91 17 90, Fax: 06466/91 17 91
Email: info@motorrad-akademie.de
Internet : www.motorrad-akademie.de

MSC Winkelmesser e.V.

Gartenstr. 3, 61184 Karben
Tel.: 06039/4 61 27
Internet: www.winkelmesser-frankfurt.de

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. Sie kostenlos gegen einen frankierten und adressierten C-5-Umschlag erhältlich.

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

Termine, Sicherheitstraining, Gespanntraining:

ADAC:

Trainingsplatz:	Kontaktanschrift	Telefon/Fax:
Augsburg Kempten Regensburg	ADAC Fahrsicherheitszentrum Mühlhauser Straße 54m, 86169 Augsburg	Tel.: 0821/ 74 87 40 Fax.: 0821/ 7 48 74 15
Aurich	ADAC Geschäftsstelle Esenser Straße 122a 26607 Aurich	Tel.: 04941/ 9 60 30 Fax.: 04941/ 96 03 20
Balingen	ADAC Geschäftsstelle Wilhelm-Kraut-Straße 18, 72336 Balingen	Tel.: 07433/ 99 63 11 Fax.: 07433/ 99 63 20
Löhne Paderborn	ADAC Ostwestfalen-Lippe Stapenhorststraße 131, 33615 Bielefeld	Tel.: 0521/ 1 08 11 60 Fax.: 0521/ 1 08 12 60
Berlin Welzow	ADAC Berlin-Brandenburg Bundesallee 29-30 10717 Berlin	Tel.: 030/ 86 86 -273 od. -275 Fax.: 030/ 8 73 04 56
Bremen	ADAC Weser-Ems Bennigsenstraße 2-6 28207 Bremen	Tel.: 0421/ 4 99 42 10 Fax.: 0421/ 4 99 41 79
Chemnitz Dresden Görlitz Plauen	ADAC Sachsen Striesener Straße 37 01307 Dresden	Tel.: 0351/ 4 43 30 Fax.: 0351/ 4 43 33 50
Bensheim Frankenberg Frankfurt Gründau Kassel Wetzlar Gotha Schleiz Suhl Erfurt	ADAC Hessen-Thüringen Lyoner Straße 22 60521 Frankfurt a. M.	Tel.: 069/ 66 07 84 53 Fax.: 069/ 66 07 84 99
Baden-Baden Breisach Markdorf	ADAC Südbaden Haslacher Straße 199 79115 Freiburg	Tel.: 0761/ 3 68 82 31 Fax.: 0761/3 68 82 44
Dietershausen	ADAC Hessen-Thüringen Maberzeller Straße 39-41 36041 Fulda	Tel.: 0661/ 9 01 1 930 Fax.: 0661/ 9 01 1 931
Recklinghausen	ADAC STZ-Westfalen Berghaltern 59 / SHT-Platz 45721 Haltern	Tel.: 02364/ 92 08 2-0 Fax.: 02364/ 92 08 2--22
Bad Oldesloe	ADAC Hansa Amsinckstraße 39-41 20097 Hamburg	Tel.: 040/ 2 39 19 19 Fax.: 040/ 2 39 19 240
Kronau	ADAC Nordbaden Steinhäuser Straße 22 76135 Karlsruhe	Tel.: 0721/ 81 04 -423 Fax.: 0721/ 81 04 -255
Kiel-Boksee	ADAC Schleswig-Holstein Saarbrückenstraße 54 24114 Kiel	Tel.: 0431/ 66 02-0 Fax.: 0431/ 66 02 -191
Koblenz	ADAC Mittelrhein Hohenzollernstraße 34 56068 Koblenz	Tel.: 0261/ 13 03 16 Fax.: 0621/ 13 03 72
Grevenbroich Kaarst Sonsbeck	ADAC Sicherheitstraining Postfach 10 01 51 50441 Köln	Tel.: 0221/ 38 26 94 o. 9 37 81 90 Fax.: 0221/ 34 23 85
Braunschweig Fassberg Hildesheim	ADAC Niedersachsen-S.A. Lübecker Straße 17 30880 Laatzen	Tel.: 05102/ 90 -264 od. 265 Fax.: 05102/ 90 -269
Forchheim	ADAC Nordbayern Äußere Sulzbacher Str. 98 90491 Nürnberg	Tel.: 0911/ 9 59 52 28 Fax.: 0911/ 9 59 52 76
Sachsenring	VSZ Sachsenring Am Sachsenring 2 09353 Oberlungwitz	Tel.: 03723/ 6 53 30 Fax.: 03723/ 65 33 55
Olpe	ADAC VSZ Olpe Postfach 17 46 57447 Olpe	Tel.: 02761/ 82 55 60 Fax.: 02761/ 82 55 61
Rüthen	ADAC STZ Rüthen Hüding 35 59602 Rüthen	Tel.: 02952/ 28 80 (nachmittags) Fax.: 02952/ 39 59
Saarbrücken	ADAC Saarland Am Staden 9 66121 Saarbrücken	Tel.: 0681/ 6 87 00 22 Fax.: 0681/ 6 87 00 57
Engstingen Schwäbisch-Hall Sigmaringen Stuttgart-Leonberg	ADAC Württemberg Am Neckartor 2 70190 Stuttgart	Tel.: 0711/ 28 00 -143 od. -144 Fax.: 0711/ 28 00 -145
Weilerswist	ADAC Sicherheitstraining Bonner Straße 190 53919 Weilerswist	Tel.: 02254/ 8 11 58 Fax.: 02254/ 8 26 05

Club-Termine:

VCM

(Verband Christl. Motorradfahrer):

Jeden 1., + 3. Montag im Monat, ab 19.30 Uhr im Restaurant „Luky Haus“ Hauptstr. 36 in 65760 Eschborn/Ts., jeden letzten Mittwoch im Monat im Hotel Rosenau, Steinfurther Str. 1-5 in 61231 Bad Nauheim in Bad Nauheim Wegen Termin-/Ortsänderung bitte vorher Kontakt mit Claus, Tel.: 0171/797 43 87 oder Golo, Tel.: 0171/171 52 70 aufnehmen.

ACM-Lübeck:

Jeden Donnerstag um 19.30 Uhr. Kontakt: Pastor Michael Bethke, Am Stadtrand 40, 23556 Lübeck, Tel.: 0451/49 16 60 oder Dirk Konopka, Tel.: 0451/400 78 87 oder 0171/951 64 46

Sauer-Sidecar International:

Jeden 1. Samstag im Monat, 14.00-17.00 Uhr Klönschnack. Ellerüher Weg 2-4, 24398 Brodersby, Tel.: 04644/893

CMO (Christliche Motorradfreunde Osterfeld):

Alle 3 Wochen im Gemeinde-zentrum, Kapellenstr. 26 in Oberhausen, 19 Uhr, von Mai bis September jeden Sonntag 10 Uhr, jeden 3. Sonntag Tour nach Wermelskirchen (Motorradgottesdienst), April bis Oktober jeden 2. Sonntag Touren. Info: Uwe Hüttermann, Tel.: 0208/60 64 12 oder 0172/882 97 31

Gespannfreunde Kassel-Korbach:

Jeden 1. Sonntag im Monat, ab 10.00 Uhr im Café Monschein, an der B 251 in 34466 Wolfhagen-Bründerssen. Außerdem ist jeden Sonntag von 9.30-12.00 Uhr Stammtisch und jeden 1. Samstag im Monat „Klatsch über Dies und Das“ ab 16.00 Uhr. Infos unter 05692/59 61 oder 0561/82 38 16.

CVJM-Nevigés:

Jeden ersten Samstag im Monat Biker Frühstück, Kirchplatz 5 in Velbert-Nevigés, ab 9.00 Uhr. Infos: CVJM-Nevigés, Thomas Heimann, Tel.: 02053/58 24, Fax: 02053/92 39 65

BMW Motorradclub Lünen e.V.:

Jeden Samstag 20.00 Uhr Stammtisch in der Gaststätte „Zur Süggel“, Bebelstr. 72, 44532 Lünen. Infos: Michael Ürkvitz, Tel.: 0173/534 42 53

Gespannstammtisch Allgäu:

Jeden 1. Donnerstag im Monat um 20.00 Uhr in der Gaststätte „Alte Mühle“ in Ausnang bei Leutkirch. Infos: Hans Bauer, Tel.: 0831/570 67 74 oder 0171/683 97 89.

Gespannfahrer-Stammtisch in Heddeshheim bei Mannheim:

Alle 14 Tage Freitags. Infos: Erich Krieger, Tel.: 06201 / 6 97 69

Termine nichts als Termine:

Oktober 2008:

25.-27.10.:

Herbsttreffen der IGGespannfahrer

Ort wird noch bekannt gegeben. Infos: Andreas Golombowski, Tel.: 0171 / 171 52 70

25.10.:

2. „Weicheiertreffen“

für Motorräder mit Saisonkennzeichen mit gemeinsamer Ausfahrt am Motorradmuseum in 56410 Montabaur-Wirzenborn. Infos: Tel.: 02602 / 43 27 Internet: www.motorrad-museum-montabaur.de

Dezember 2008:

24.12.:

Die „Weihnachtsmännern“ des VCM auf dem gr. Feldberg im Taunus. Info: C. Pöhlmann, Tel.: 06181 / 969 19 51

Heiligabend-Tour

des Motorrad-Veteranen-Stammtischs „Wirzenborner Liss“. Info: Helmut Müller, Tel.: 02602 / 4 3 27, ab dem 18. Dezember

30.12.2008 – 01.01.2009.:

3. Silvestertreffen

beim Moselwirt, Dauerbach 26 in A-4273 Unterweissenbach (Österreich) Veranstalter und Anmeldung: www.gespanntechnik.at oettl@gespanntechnik.at Tel.: +43(0)650-4979801

31.12.:

Silvestertour

des Motorrad-Veteranen-Stammtischs „Wirzenborner Liss“. Info: Helmut Müller, Tel.: 02602 / 43 27, ab dem 18. Dezember

Februar 2009:

06.–08.02.:

18. Faszination Motorrad

in Sinsheim, Messegelände neben dem Auto-Technik-Museum

Die IGG auf der Messe in Sinsheim. Info: 1. Vorsitzender Andreas Golombowski, Tel.: 0171 / 171 52 70

20.–22.02.:

Vorbereitung des 28. Anlassens

in Winterburg bei Bad Kreuznach. Info: C. Pöhlmann, Tel.: 06181 / 969 19 51, Internet: www.vcm-ffm.de

März 2009:

05.–08.03.:

Motorräder 2009

Motorradmesse in Dortmund.

Der VCM auf der Messe Dortmund. Info: Andreas Golombowski, Tel.: 0171 / 171 52 70

Die IGG auf der Messe Dortmund. Info: 1. Vorsitzender Andreas Golombowski, Tel.: 0171 / 171 52 70

Die Christlichen Motorradfreunde Osterfeld auf der Messe Dortmund. Info, Tel.: 0172 / 882 97 31

28.03.:

5. Adler-Motorradtreffen

mit gemeinsamer Ausfahrt am Motorradmuseum in 56410 Montabaur-Wirzenborn. Infos: Tel.: 02602/43 27 Internet: www.motorrad-museum-montabaur.de

April 2009:

13.04.:

Motorradsegnung in Hadamar-Steinbach

am Ostermontag an der kath. Kirche in Hadamar-Steinbach. Infos: Peter Stimper, Tel.: 06433 / 54 28

18.04.:

Bikerparty am Vorabend des 28. Anlassens der Maschinen

in Niedergründau bei Gelnhausen. Infos: Verband Christlicher Motorradfahrer (VCM), Claus Pöhlmann, Tel.: 06181/969 19 51 oder Andreas Golombowski, Tel. 0171/171 52 70, Internet: www.vcm-ffm.de

19.04.:

28. Anlassen der Maschinen

in Niedergründau bei Gelnhausen. Infos: Verband Christlicher Motorradfahrer (VCM), Claus Pöhlmann, Tel.: 06181/969 19 51 oder Andreas Golombowski, Tel. 0171/171 52 70, Internet: www.vcm-ffm.de

25.04.:

5. BMW-Motorradtreffen

mit gemeinsamer Ausfahrt am Motorradmuseum in 56410 Montabaur-Wirzenborn. Infos: Tel.: 02602 / 43 27 Internet: www.motorrad-museum-montabaur.de

Termine nichts als Termine:

30.04.-03.05.:

Frühlingsfest

der IGGespannfahrer in Grasdorf bei Holle. Info: Michael Damaschke, Tel.: 05341 / 14 39, email: damaschke@iggespannfahrer.de, internet: www.iggespannfahrer.de oder Familie Krumm, Tel.: 05062 / 14 39 (Campingplatz)

Mai 2009:

03.05.:

JHV der IGG

Beginn voraus. 14.00 Uhr. Info: Andreas Golombowski, Tel.: 0171/171 52 70

30.05.:

5. DKW-Motorradtreffen

mit gemeinsamer Ausfahrt am Motorradmuseum in 56410 Montabaur-Wirzenborn. Infos: Tel.: 02602 / 43 27 Internet: www.motorrad-museum-montabaur.de

Juni 2009:

05.-07.06.:

10. Neuerkeröder Gespanntreffen

unter dem Motto: Menschen mit Behinderung eine Freude bereiten und selbst dabei viel Spaß haben. Auf dem Sportplatz in Sickte / Neuerkerode (11km östl. von Braunschweig). Infos: internet: www.gespanntreffen.de

11.-14.06.:

5. Internationales Hängertreffen

am Falltorhaus in Schotten/Vogelsberg. Info: Erich Krieger, Tel.: 06201 / 6 97

19.-21.06.:

Vorbereitung der 29. Gedenkfahrt

in Winterburg bei Bad Kreuznach. Info: C. Pöhlmann, Tel.: 06181 / 969 19 51, Internet: www.vcm-ffm.de

damaschke@iggespannfahrer.de, internet: www.iggespannfahrer.de

17. - 19.07.:

Motorradwallfahrt

in Kevelaer. Infos: Gerd Nijsted, Tel.: 02832 / 79 99 48, Fax: 02832 / 79 99 48

27.06.:

5. Horex-Motorradtreffen

mit gemeinsamer Ausfahrt am Motorradmuseum in 56410 Montabaur-Wirzenborn. Infos: Tel.: 02602 / 43 27 Internet: www.motorrad-museum-montabaur.de

Juli 2009:

10.-12.07.:

5. Sommertreffen

der IGGespannfahrer in Winsen (Aller) auf dem Campingplatz „Auf der Hude“. Info: Michael Damaschke, Tel.: 05341 / 14 39, email:

August 2009:

07. – 09.08.:

10. Hambacher Bikerfest

der Motorradinitiative Deutschland e.V.(MID) mit Festveranstaltung, mit Demo und mit Party am 07. und 08. August. Infos: Hans Kaiser, Tel.: 06321 / 26 91, Fax: 06321 / 26 91, email: 520079228371@t-online.de, internet: www.mid.de

08.08.:

Festveranstaltung des Hambacher Bikerfestes

mit Demo und anschließender Party. Infos: Hans Kaiser, Tel.: 06321 / 26 91, Fax: 06321 / 26 91, email: 520079228371@t-online.de, internet: www.mid.de

29.08.:

5. MZ-Motorradtreffen

mit gemeinsamer Ausfahrt am Motorradmuseum in 56410 Montabaur-Wirzenborn. Infos: Tel.: 02602 / 43 27 Internet: www.motorrad-museum-montabaur.de

September 2009:

26.09.:

4. Zündapp-Motorradtreffen

mit gemeinsamer Ausfahrt am Motorradmuseum in 56410 Montabaur-Wirzenborn. Infos: Tel.: 02602 / 43 27 Internet: www.motorrad-museum-montabaur.de

Oktober 2009:

23.10.:

3. „Weicheiertreffen“

für Motorräder mit Saisonkennzeichen mit gemeinsamer Ausfahrt am Motorradmuseum in 56410 Montabaur-Wirzenborn. Infos: Tel.: 02602 / 43 27 Internet: www.motorrad-museum-montabaur.de

23.-25.10.:

Herbsttreffen der IGGespannfahrer

Ort wird noch bekannt gegeben. Infos: Andreas Golombowski, Tel.: 0171 / 171 52 70

Dezember 2009:

24.12.:

Die „Weihnachtsmännern“ des VCM

auf dem gr. Feldberg im Taunus. Info: C. Pöhlmann, Tel.: 06181 / 969 19 51

Heiligabend-Tour

des Motorrad-Veteranen-Stammtischs „Wirzenborner Liss“. Info: Helmut Müller, Tel.:02602 / 4 3 27, ab dem 18. Dezember

31.12.:

Silvestertour

des Motorrad-Veteranen-Stammtischs „Wirzenborner Liss“. Info: Helmut Müller, Tel.: 02602 / 43 27, ab dem 18. Dezember

Oktober 2010:

13. – 17.10.:

INTERMOT 2010

Motorradmesse in Köln

Der VCM auf der Intermot. Info: Andreas Golombowski, Tel.: 0171/171 52 70

Die IGG auf der Intermot. Info: 1. Vorsitzender: Andreas Golombowski, Tel.: 0171/171 52 70