

Themen

- Treffen
- Südafrika
- Mehr Licht am Beiwagen
- Rollerreifen für 14" Gespanne
- Demo der Biker Union in Berlin
- Auszeichnung Todtnaus durch MID
- Vorbeifahren am Stau

Es lebe der Unterschied !!!



Vorkriegstechnik und Großserientechnik aus dem Automobilbau. In der Gepansszene ist alles einträchtig nebeneinander zu finden.

Der Blender !!!



Macht auf alt und klassisch, wer hat wohl von wem abgekupfert?

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

ELEFANTEN



TREIBER

Es geht voran,
positive Mitgliederbilanz

Die Bilanz der Mitgliederwerbung zeigt nach nunmehr fünf Jahren, durch das Engagement aller Aktiven, wieder nach oben. Der Mitgliederschwund vergangener Jahre scheint gestoppt, inzwischen ist die Mitgliederzahl durch zahlreiche Eintritte im Saldo sogar wieder positiv. So konnten wir in diesem Jahr be-

reits 9 neue Mitglieder begrüßen. Damit wurde praktisch pro Monat ein neues Mitglied gewonnen. Die Zahl der reinen IGG-Mitglieder hat sich sogar in den letzten vier Jahren verdoppelt. Anwesenheit und Engagement auf Messen und Treffen haben sich gelohnt.

RH

Interessengemeinschaft Gespannfahrer



Hallo Freunde des Dritten Rades,

es ist mal wieder soweit, der neue Elefantentreiber ist fertig und liegt Euch vor. Und wie immer „muss“ ich ein Vorwort schreiben. Manchmal kann ich auch den einen oder anderen „davon überzeugen“ es für mich zu schreiben.

Im Vorwort sollten kurze Statements über die allgemeinen Belange des Vereins oder auch der Motorradszene enthalten sein. Und damit fängt es auch an problematisch zu werden. Manchmal gibt es einfach keine aktuellen Themen, über die berichtet werden kann, außer dem Wetter. So auch dieses Mal. Also beschränken wir uns auf das Wetter.

Die Saison geht langsam aber sicher zu Ende, für die Winterfahrer fängt sie an. Die Tage werden kürzer, dafür die Nächte wieder länger. Viele von uns fiebern dem Winter entgegen. Es macht einfach Laune mit dem Gespann durch den Schnee zu surfen – wie es heute so schön in Neudeutsch heißt.

Die Vorbereitungen für die Wintertreffen laufen auf Hochtouren. Unser Herbsttreffen steht vor der Tür und eine erfreuliche Sommersaison geht zu Ende. Und unsere Winterfahrer freuen sich auch schon wieder auf ihre

Wintertouren nach Skandinavien. Vielleicht könnten sie ja mal ihre Freude mit uns teilen und darüber einen Bericht schreiben. Das Redaktionsteam würde sich mit Sicherheit darüber freuen.

Der groß im Vorfeld angekündigte „Ride of Tolerance“ in Südafrika wurde mittlerweile auch abgesagt und in eine reine touristische Aktion umgestaltet. Die Kosten sind einfach zu hoch geworden und die Sponsoren haben sich – auch bedingt durch die Wirtschaftskrise – dezent zurückgehalten.

Für mich als Südafrikakenner war das geplante Programm viel zu umfangreich für die Kürze der Zeit. Es ist einfach der Vielfalt und der Differenziertheit des Landes nicht gerecht geworden. Das hat mich von einer Teilnahme absehen lassen.

Ein interessantes Thema ist allerdings jetzt hochgekommen. „Vorbeifahren an Kolonnen“ nannte es sich. Beim ersten Blick eher ein Thema für Solomotorräder, aber wenn man sich mal die Argumentationen der MID pro Vorbeifahren anschaut, dann kann man eigentlich fast alles auch für uns als Gespannfahrer übernehmen. Nun kommt aber die Krux an der Sache. Wie macht man das aber einem PKW-Fahrer klar? Ein Gespann ist ja eigentlich - zumindest von den Abmessungen her – einem PKW ähnlicher als ein Solomotorrad. Die Sache ist und bleibt spannend, ich bleibe jedenfalls am Ball.

Jetzt bleibt mir nur noch uns allen ein schönes Herbsttreffen und eine schöne Winterzeit zu wünschen.

Euer

Golo

In dieser Ausgabe:

Golo	2
Neue Mitglieder	3
Frühlingstreffen 2009	4
Sommertreffen	5
Hängertreffen	6
Südafrika	6/7
Renaissance-Treffen	8
Termine	9
Mehr Licht ...	10/11
Reifenalternativen für 14“	12/13
Warum nur, zieht mein Gespann ständig nach rechts?	14
 Sternfahrt nach Berlin und Demo	15/16
 Todtnau im Schwarzwald ist motorradfreundlich	17
Vorbeifahren an Kolonnen	18/19
Dies und Das	20

Impressum

Herausgeber:

IGGespannfahrer e.V.

Hauptstr. 25 56414 Salz/Ww.

Tel.: 06435/8757

Fax: 06435/961652

Mobil: 0171/1715270

Redaktion

Ralph Hutwelker 069/769890

A. Golombowski 06435/8757

Christina Lüders 04829/1801

Layout u. Gestaltung: Ralph Hutwelker

Druck:

Diakonisches Werk Offenbach-

Dreieich- Rodgau

Konto-Nr.: 5 000 245 700

Volksbank Wolfenbüttel-Salzgitter

BLZ: 270 925 55

Auflage 120

ViSdP: für den Inhalt der Berichte und

Artikel sind die jeweiligen Autoren.

Interessengemeinschaft Gespannfahrer



Bereits im Februar anlässlich der Messe Faszination Motorrad in Sinsheim hat sich Heiko Jung dazu entschlossen der IGG beizutreten. Eberhard Walde ist an unserem Frühlingstreffen zu uns gestoßen. Seit unserem Jumborun in Neuerkerode haben wir 3 weitere Mitglie-



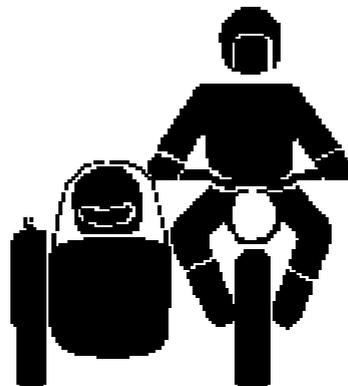
Neue Mitglieder 2009



der: Torsten Kasten, Hans Joachim Böhm und Jörg Bertram. Auf dem Sommer-treffen ist Astrid Steljes und auf dem EGT sind Elke Steven, Dirk & Katharina Jürgens zu uns gekommen.

Herzlich

Willkommen!



Spontane Comedyeinlage für einen guten Zweck.

Spende für Mitgliedsbeiträge gesammelt.

Während unseres Sommer-treffens in Winsen, entstand aus einer Bierlaune heraus eine spontane Comedyauf-führung zweier IGG-Mitglieder. Und da deren Engagement sich lohnen sollte, baten sie um eine

Spende für IGG-Mitglieder bzw. Interessierte, die sich derzeit keine Mitgliedschaft leisten können. Es sind insgesamt 46,56 € zusammen gekommen und es wurde beschlossen, einer „IGG-Freundin“ die IGG-Mitgliedschaft für 2009 und 2010 zu schenken.

Eine tolle Sache!



Interessengemeinschaft Gespannfahrer

IGG Frühjahrstreffen

Der 1. Mai ist ja traditionell, als Tag der Arbeit, ein Tag an dem Arbeiter und Angestellte zusammen kommen, um sich gegenseitig ihres Zusammenhalts und ihrer Gemeinsamkeiten zu versichern. In der Regel treffen sie sich hierzu auf öffentlichen Plätzen und Straßen. In Hamburg und Berlin werden bestimmte Stadtviertel zu Ausnahmegebieten und der Rest der Republik fährt ins Grüne. Andere nutzen den zusätzlichen Feiertag um sich sportlich zu betätigen bzw. anderen dabei zuzusehen. Aber das ist nicht alles, nicht für Gespannfahrer.

Für diese bietet sich ein weiteres Groß-Ereignis durch die IGG an.

Wie jedes Jahr Anfang Mai, veranstaltet die IGG ihr Frühlingstreffen. Dieses Jahr wieder in Grasdorf an der Mühle.

Da traf es sich gut, dass der erste Mai ein Freitag und viele bereits am Donnerstag angereist waren.

Die obligatorische Jahreshauptversammlung fiel auf den Zweiten und somit war das Frühlingstreffen am Freitag am 1. Mai bereits in vollem Gange, als ich ankam.

Tag der Arbeit hin oder her, in Grasdorf war das Wochenende des Gespannes angesagt. Jede Menge Freunde der dreirädrigen Fraktion hatten in Grasdorf ihr Domizil gefunden und dort ihre Zelte aufgeschlagen oder ihren Wohnwagen platziert. Einige hatten entweder gleich einen

der dort bereitstehenden Wohnwagen gemietet oder in der Umgebung ein Zimmer genommen.

Die Gespannszene hatte dieses Jahr in gewisser Beziehung gleichfalls ihren Tag der Arbeit zelebriert. Man versicherte sich



Typische Versammlungsstätte

ebenfalls des Zusammenhalts und der Gemeinsamkeiten, bevölkerte öffentliche Plätze und Straßen, abends wurde zunehmend der Ausnahmezustand ausgerufen und sportlich wurde das einarmige Reißen und Kippen von mehr oder weniger hochgeistigen Getränken geübt.

Auf der Vereinssitzung wurde vermeldet, dass der Verein auf einem guten Wege ist und seit der letzten HV viele

neue Ideen umgesetzt werden konnten. Die Mitgliederzahlen zeigen im Ganzen eine positive Tendenz, wobei der Anteil der reinen IGG-Mitglieder steigt. Das neue Erscheinungsbild des Elefantentreibers wurde positiv begrüßt und für die Öffentlichkeitsarbeit fanden sich einige Mitglieder zusammen um neue Ideen zu entwickeln.

Da es Petrus mit dem Wetter an diesem Wochenende außerdem noch gut mit uns meinte und uns ausschließlich Sonne und Schönwetterwolken schickte, so dass die An- wie die Abreise im Trockenen erfolgen konnte, machte das Wochenende fast perfekt.

Der einzige Wermutstropfen den ich zu vermelden habe, waren die Radlager am Vorderrad, die sich während der Heimfahrt aufzulösen begannen.

Nächstes Jahr sehen wir uns wieder, bei Iris und Michael im Weserbergland. Und wieder am 1. Mai, welch ein Zufall.

RH



Fahnen dienen als Orientierungshilfen

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Sommer- treffen 2009

Bin ich hier tatsächlich beim Sommertreffen der IGG?

Über 40 Gespanne trotz Sturm und Regen.

Zu unserem diesjährigen IGG – Sommertreffen, hatten sich bereits am Donnerstag einige Teilnehmer auf dem Campingplatz direkt an der Aller eingefunden. Das Sommertreffen in Winsen fand in diesem Jahr vom 10. - 12.07.09 statt.

Da unser Treffen bereits seit einigen Jahren dort veranstaltet wird, kann man schon von einer gewissen Tradition sprechen. Für die Dauercamper jedenfalls, ist es bereits

eine. So wurden die ersten Teilnehmer freudig mit den Worten begrüßt: „Toll, dass ihr wieder bei uns seid!“, wie der Verantwortliche für das Sommertreffen, Martin Köpper berichtet. Und es kamen wie in den letzten Jahren Besucher aus Winsen und staunten über die



IGG-Ural-Stammtisch

zahlreichen Gespanne. Die örtliche Presse hatte 2008 über unser Treffen berichtet. Bei regnerischem und windigen Wetter, wurden Erinnerungen an



Ausflug in die Südheide

Herbsttreffen wach, was jedoch 43 GespannfahrerInnen nicht davon abhalten konnte, das Wochenende gemeinsam zu verbringen. Als Gäste waren auch die „Motorradfreunde Iberg“ dabei. Und auch die Mitglieder des frisch gegründeten „IGG-Ural-Stammtisch“ freuten

sich über die gute Teilnahme.

Samstags startete eine große Tour durch die Südheide. Neben der Besichtigung riesiger Hünengräber („7 Steinhäuser“ bei Bergen), gab es wunderschöne

kleine Straßen, einen heftigen Regenguss und leckeres Eis im besten Eiscafé der Region. Nach 120 Kilometern waren die Ausflügler beeindruckt von der Vielfalt und Schönheit der Südheide. Herzlichen Dank an Ute und Wolfgang Wolf, die spontan diesen Ausflug angeboten hatten.

Und zum Ende des Treffens, zeigte sich dann doch noch die Sonne. So konnten dann wenigstens die zahlreichen Zelte trocken eingepackt und verstaut werden. Ja und spätestens zum Herbsttreffen (23.-25.10.09) bei den „Motorradfreunden Iberg“ in Hornburg, können sie ja wieder ausgepackt werden.

Carsten Wolters

Infos:

www.erlebniswelt-lueneburger-heide.de

www.campingplatz-winsen.de

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Hängertreffen

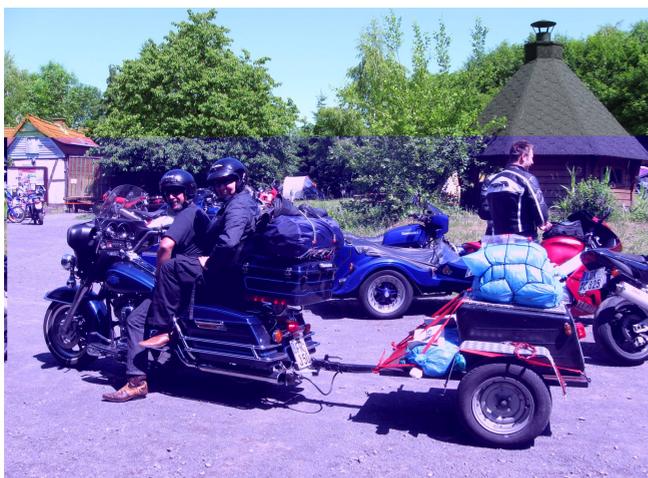
2009

Am Mittwoch 10. Juni fuhren wir als Veranstalter des Hängertref-



fens mit unserem V- Max Gespann und Faltwagen zum Falltorhaus.

Am Donnerstag bei großem Regen kam Dirk 480km aus Belgien, mit einem 1000er Aprilia-gespann und Lastenbeiwagen mit großer Metallkiste für die komplette Camping-ausrüstung. Peter und Gertrud kamen mit einer 125er Rebell und 350er Royal Enfield mit Einradhänger. Jürgen mit Frau kommt jedes Jahr mit Ural-Dieselgespann und



selbstgebaute Wohnwagen. Ein Harleyfahrer aus Freiburg baute seinen Einradhänger zum Zweiradhänger um. Jupp mit seiner VN 1500 kam mit einem wunderschönen selbstgebaute Wohnwagen mit Rolltor mit Stehhöhe, Sitz- und Schlafgelegenheit. Thorsten mit Moto Guzzi California kaufte sich bei Obi einen Hänger mit Plane für 380 Euro, legte einen Lattenrost und Matratze rein, fertig war der Wohnwagen. Marc kam mit einer GL 1500, Eigenbauhänger mit Tandemachse. Knut und Kinder mit GL 1500 waren mit Camp-Let Faltwagen angereist. Ein Zeus kam mit einem Sylmo Wohnwagen. Günther

Schnell mit 250er Honda Helix-gespann, er war bei jedem Hänger und Eurotreffen. Er wollte uns dieses Jahr seinen selbstgebaute Anhänger zeigen,

doch er verstarb kurz vorher an einem Herzinfarkt im Alter von nur 67 Jahren. Thomas und Gertraud kamen mit einer BMW F 650, zogen Günthers Anhänger zu Gedenken aufs Treffen.

Erich Krieger

Südafrika 2004

Ein Rastplatz ist in den Weiten Südafrikas nicht ungefährlich. Infolge uneinsichtiger Touristen, die unfähig sind Essensreste in den dafür vorgesehenen Affenresistenten Abfallbehältern zu entsorgen – obwohl immer wieder und das sogar mehrsprachig darauf hingewiesen wird, wird dieser Rastplatz – wie übrigens fast alle in Südafrika – von ganzen Horden Pavianen heimgesucht. Genau aus diesem Grund sollte man sich möglichst unter das Dach an eine geschützte Stelle setzen. Unter dem Dach haben Greifvögel nicht genügend Platz um ihre Flugfähigkeiten auszuleben. Beachtet man dies nicht, dann darf man sich nicht wundern, wenn einem das Hühnerbein aus dem Mund heraus geklaut wird. Irgendwann ist die Cola alle, der Imbiss ist verspeist und die schönste Pause hat ein Ende. Es geht weiter, allerdings nicht ohne dass wir uns noch mal auf das Köstlichste amüsiert haben. Kommt doch so ein großer vollklimatisierter Reisebus mit 50 Touristen an. Nicht das daran irgendetwas Besonderes wäre. Diese Busse kennen wir ja zur Genüge. Großer Frachtraum unten und oben, quasi im 1. Stock, die Sitzplätze und absolut nicht geländetauglich. Prinzipiell hat man ja eine gute Aussicht aus der 1. Etage diese Busses – nur bei blau getönten Scheiben ist halt die Sicht ein wenig eingeschränkt und fotografieren – na ja. Also die Leute kommen aus dem Bus gestürmt und begeben sich zur Toilette. Nicht besonders schnell, obwohl es bei einigen sichtlich pressiert. Da der Altersschnitt doch nicht so hoch ist wie erwartet, gibt es für MANN einige erfreuliche Anblicke – nur die Garderobe, das Wort „Kleidung“ wäre dem Outfit nicht

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

angemessen, das Einige zur Schau stellen ist vollkommen deplaziert. Man könnte fast meinen sich in Wien auf dem Opernball zu befinden, aber nicht im südafrikanischen Outback. Doch wer jetzt denkt, das wäre alles, der hat sich geschnitten, der eigentliche Hammer folgt erst noch. Bevor sich nun die Touristen wieder zu Ihrem Bus begeben holt doch der Begleiter tatsächlich zwei Fußmatten heraus, die er vor die Eingänge legt. Nachdem nun alle eingestiegen sind, einschließlich des Fahrers, packt der nette Herr die beiden Fußmatten zusammen, nicht ohne dass er diese vorher mit einer Bürste gereinigt hat. Bevor er selbst einsteigt kommt die Bürste ein zweites Mal zum Einsatz, nämlich bei seinen Schuhen. Alles in allem eine für uns Individualreisenden recht abenteuerliche, abstruse und slapstickhafte Vorstellung. Noch Tage später glücken wir unvermittelt auf, wenn wir an diese Vorstellung denken. Jetzt am frühen Nachmittag hat die Hitze ihren Höhepunkt erreicht. Es ist deutlich über 40 Grad. Bei 50 km/h erfrischt einen der Fahrtwind nicht wirklich, die Klimaanlage einzuschalten ist auch nicht so der Bringer. Richtig funktionieren tut sie nur, wenn die Fenster geschlossen sind, aber das geht auf die Bewegungsfähigkeit. Man kann sich halt nicht aus dem Fenster lehnen um besser zu sehen oder um zu fotografieren. Sind die Fenster offen muss man die Klimaanlage ganz hoch stellen und das heulen des Gebläses geht einem mit der Zeit tierisch auf die Nerven, außerdem verscheucht man damit auch die touristenfreundlichsten Tiere. Also kämpfen wir uns weiter durch die Hitze und suchen uns zum Halten und Schauen jedes Mal ein schattiges Plätzchen. Gar nicht so einfach, ist

der Krüger-Nationalpark doch ein von Flüssen und Wasseradern durchzogenes Steppengebiet. Schattenspendende Bäume und besonders Baobabs gibt es dann halt auch nur in der Nähe diese Wasseradern. Ansonsten gibt es jede Menge Büsche, Sträucher und teilweise dichtes Unterholz in welchem sich Tiere verstecken können. Es ist durchaus nicht ungewöhnlich eine Armlänge entfernt an einem Tier vorbeizufahren ohne es zu sehen. Ein trockenes Flussbett entlang geht es weiter Richtung Norden. Bei diesen Temperaturen hat sich fast jedes Leben an irgendwelche schattige Stellen verkrochen. Wir sehen einige Antilopen und Büffel, die es sich unter Bäumen bequem gemacht haben. Die Gegend durch die wir jetzt fahren ist im Prinzip zweigeteilt. Rechts nichts als Steppe mit niedrigen Bäumen und Büsche, Links von uns das Flussbett, dann ein ca. 15m hoher Hang und darauf dichter Baumbewuchs. Immer wieder kommen wir an Wasserstellen vorbei. Ist kein Schatten vorhanden, sehen wir auch keine Tiere. Selbst wenn Schatten da ist bleiben wir in respektvoller Entfernung von diesen Wasserlöchern. Um diese Uhrzeit sind dort fast ausschließlich Affen anzutreffen. Da es sich hierbei meistens auch noch um Paviane handelt, ist besonders viel Aufmerksamkeit gefordert. Paviane - engl. Baboons, holl. Bobbejan – sind gar nicht so ohne. Auch wenn die englischen und holländischen Bezeichnungen sich etwas lustig anhören, sie verschleiern jedoch den Charakter dieser „Tiere“ fast vollständig. Wer einmal wilde Paviane beobachtet hat, fragt sich unwillkürlich ob man diese Affen noch als Tiere bezeichnen kann. Sie sind ohne Zweifel Affen, aber ihre Aggressivität erscheint doch recht menschlich. Es gibt auch

noch andere aggressive Lebewesen im Tierreich – Hyänen, Löwen, Schakale, Marder, Dachse usw. Diese Tiere werden allerdings nur dann aggressiv, wenn sie hungrig sind oder jemand ihrem Revier zu nahe kommt. Paviane werden – wie Menschen auch – ziemlich sauer, wenn etwas nicht so funktioniert wie sie es sich vorstellen. Bei uns fliegt ja auch mal ein Schraubenschlüssel oder ähnliches von entsprechenden Kernflächen begleitet durch die Gegend. Bei Pavianen fliegen dann halt Stöcke und Steine und gekreischt wird auch. Diese Aggressivität, gepaart mit einer überragenden Intelligenz und extremer Neugier, ist eine überaus gefährliche Mischung. Paviane können durchaus ein Auto in kürzester Zeit in einen Schrotthaufen verwandeln. Man tut gut daran auf der Hut zu sein um möglichst schnell aus der Gefahrenzone zu kommen. Türen und Fenster sollte man in ihrer Nähe tunlichst geschlossen und verriegelt halten. Ein offenes Fenster verstehen sie durchaus als Einladung zum reinkommen und der Gebrauch einer Tür ist ihnen auch nicht unbekannt. Auch von dem Gedanken, man könnte sie so einfach körperlich auf Abstand halten, sollte man sich möglichst schnell verabschieden, denn sie wissen ihre krallenbewehrten Hände und ihr Gebiss bestens zu gebrauchen. Besonders hervorstechend sind ihre Eckzähne, die bis zu 7 cm lang werden können – Dracula ist da ein Dreck dagegen. Und diese Zähne eignen sich nicht nur um Pflanzen und Tiere zu zerlegen, auch Autoreifen und Karosserieblech sind diesen Zähnen nicht gewachsen.

Golo

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

1. Internationales Side-Bike Renaissance

Treffen Frankreich 24. - 27. Juli 2009

Seit gut einem Jahr besteht ein kleines Forum, in dem es sich nur um die insgesamt 73 gebauten Renaissance Beiwagen der Firma Side-Bike dreht. In diesem Jahr fand nun das erste Treffen statt. Die meisten Teilnehmer sind Franzosen und der Veranstaltungsort wurde in Zentralfrankreich festgelegt.

Da der Termin genau in den Ferien lag, planten wir unseren Sommerurlaub um das Treffen herum. Nach einigen Tagen Paris reisten wir zum Treffen an. Nicht ohne auf den letzten 15 Kilometern noch von einem anständigen Wolkenbruch begleitet zu werden. Zum Glück hat der Beiwagen Ablauflöcher, diese waren auch dringend nötig. Dies sollte aber auch der letzte Regen sein, die kommenden Tage waren perfekt.

Man traf sich auf einem alten Gutshof. Alle wurden in Zimmern untergebracht und es gab einen großen Aufenthaltsraum mit professioneller Küche. Wie sich herausstellte, war ein fleißiger Mitleser im Forum zwar ohne Gespann, aber von Beruf Koch. Außer zum Auf- und Abdecken brauchten wir nichts zu tun und wurden auf das köstlichste,

ganz wie man sich es in Frankreich vorstellt, bewirbt. Es waren 12 Gespanne gekommen. Alles Renaissance Beiwagen, aber die unterschiedlichsten Zugmaschinen. Honda F6C, Moto Guzzi, Harley-Davidson, Yamaha Royal und Triumph Rocket waren vertreten.

Auch die Teilnehmer waren eine angenehme Mischung. Fast alle waren mit Familie angereist. Kinder von 3 bis 14 Jahren. Zwei Piloten waren mit Handicap unterwegs. 4 Motorräder kamen aus Deutschland, der Rest aus allen Teilen Frankreichs. 3 Gespanne hatten eine Anhängerkupplung (allerdings kam nur ein Anhänger angereist). Auf Antrieb war die Atmosphäre familiär und sehr lustig. Alle Teilnehmer sollten Köstlichkeiten aus Ihrer Heimat mitbringen. Dadurch war für den Aperitif von einem Fass Bier



Essen fassen

bis zum Selbstgebrannten gesorgt. Das Essen zog sich dann an den folgenden Tagen jeweils bis zum Nachtisch in den frühen Morgenstunden hin. Am 2. Abend war The-

menabend angesagt. 70er Jahre. Nach anfänglicher Scheu verschwand einer nach dem anderen aufs Zimmer und kam verkleidet wieder.

Am Sonnabend gab es eine kleine Ausfahrt über die Loire zu einer Baustelle, bei der ein Schloss mit den Methoden der damaligen Zeit aufgebaut wird, sehr interessant anzuschauen und wird wohl noch

einige Jahre dauern. Wieder zurück, drehte sich bereits das Spanferkel über dem Grill.

Am Sonntag war Gespanntaufe. So nannten die Franzosen das Treffen auf dem Dorfplatz, wo wir uns zur Schau stellten und jeder Interessierte eine Probefahrt im Beiwagen machen durfte. Das Wetter war prächtig und

nach und nach kamen einige Schaulustige. Zum Abschluss noch einen kleinen Drink in der Bar, der Abend konnte kommen.

Montagsmorgen fuhren wir gemeinsam zum Frühstück in den nächsten Ort. Von da aus machten wir uns wieder auf den Weg, mit unzähligen Wangenküsschen und dem Versprechen versehen, 2010 wieder zu kommen. Die Chancen stehen gut, das dritte Wochenende im Juli, die Planungen laufen schon auf Hochtouren.

Curd Kaesler



Im Park

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Termine

23.10.09-25.10.09

Unser **Herbsttreffen** findet dieses Jahr erstmalig auf dem Gelände der Motorradfreunde Iberg in Hornburg statt.

"Hubraum-Stübchen"

38315 Hornburg

Geboten wird: Clubhaus mit Toiletten und Duschen, großer schöner Zeltplatz, Brötchen zum Frühstück, Lagerfeuer, Getränke auf Selbstkostenniveau.

Um die Unkosten zu decken, werden die MFI von jedem Erwachsenen ein Nenngeld in Höhe von 5,-€ pro Nacht nehmen.

Fotos vom Platz und weitere Infos zu den MFI gibt es unter

www.motorradfreunde-iberg.de, motorradfreunde-iberg@t-online.de oder Torsten Kasten 0175 / 5698884

Weitere Infos bei Thomas Winterfeldt 0179 / 5073554

oder twinterfeldt@web.de

11.12. –13.12.2009

16. Oldenburger Nikolaustreffen

Das Wintertreffen für Gespannfahrer, Winterfahrer, ...Treffen- und Infotelefon: 04432/9129902

Email: Mail@Oldenburger-Nikolaustreffen.de

www.Oldenburger-nikolaustreffen.de

Anfahrt: D-27801 Dötlingen-Nuttel, Grambergs Weg 5

4. Silvestertreffen

Im Nordosten Oberösterreichs. **Wirt auf da Hoad** in 4280 Königswiesen, Tel.:

+43(0)7955-6263,

www.wirtaufdahoad.at

MOHO Liebenau: Fam. Rockenschaub, Tel.: +43(0)7953-247

www.bikerwirt.at Anfahrtstrecke ab 30.12. beschildert, Anreise ab 29.12.

Das Treffen ist direkt beim **Moserwirt** : Dauerbach 26, 4273 Unterweissenbach
Tel.: +43(0)650-4979801, Tel.: +43(0) 7956-7390, **GPS:** N 48° 28' 25" O 14° 50' 32"

Anmeldung: www.gespanntechnik.at, oettl@gespanntechnik.at

Februar 2010

Die IGG auf der Messe

19. Faszination Motorrad vor. Messe Karlsruhe, Messeallee 1, 76287 Rheinstetten

Weitere Informationen

www.faszination-motorrad.de

März 2010

Motorräder Dortmund

Messe Westfalenhallen in Dortmund.

Weitere Informationen:

www.zweiradmessen.de

30.04.10-02.05.10

Das **Frühlingstreffen** findet diesmal auf dem **Campingplatz**

Hemeln im Weserbergland statt.

Iris hat uns einen Sondertarif gemacht. Wir zahlen für ein Motorrad mit Zelt inkl. 1 Person pauschal 8,50 € pro Nacht. Für jede weitere Person zu einem Zelt zahlen wir 2,00 € pro Nacht. Für die Dusche benötigt Ihr 0,50 €.

Es handelt sich um einen gemütlichen kleinen Platz. Dort gibt es eine Gastronomie inkl. Frühstück bzw. Brötchen (nach Bestellung am Vorabend). Wer nicht zelten will, kann auch einen Wohnwagen, ein Mobilhome oder eine Ferienwohnung mieten.

Infos zum Campingplatz unter

www.wesercamping.de oder Tel.: 05544/1414.

In den Zeiten 13:00-15:00 und 22:00-07:00 dürfen keine Motoren auf dem Platz eingeschaltet werden. Wer aber erst nach 22:00 anreist, kann entweder das Motorrad im Eingangsbereich abstellen oder es über den Platz schieben (es werden sich dafür sicherlich einige Helfer finden).

So einfach findet Ihr den Platz:

Von Norden

A7 Abfahrt Göttingen – Dransfeld Richtung Dransfeld 500m hinter Dransfeld rechts auf großes gelbes Hinweisschild Hemeln achten.

Von Süden

A7 Abfahrt Hann.Münden - Hedemünden, durch Hann. Münden immer rechts der Weser bleiben, (B3 Göttingen) dann Richtung Lippoldsberg - Bildungsinstitut der Polizei Gimte - nach Hemeln.

Durch Hemeln am Ortsausgang Richtung Bursfelde liegt der schöne Campingplatz.

Auf dem Campingplatz wird am Samstag die **JHV** stattfinden.

Weitere Infos bei Iris Kaul-Damaschke, 0175 / 2491120 oder iris.kaul-damaschke@iggespannfahrer.de

01.05.10 15:00 Uhr

Jahreshauptversammlung der IGG

In Hemeln

(s.Frühlingstreffen)

28.05.10-30.05.10

11. Neuerkeröder Gespanntreffen unter dem Motto: Menschen mit Behinderung eine Freude bereiten und selbst dabei viel Spaß haben. Auf dem Sportplatz in Sickinge / Neuerkerode (11km östl. von Braunschweig).

Infos unter

www.gespanntreffen.de

09.07.10-11.07.10

Das **6. Sommertreffen der IGG** findet wieder in der Heide statt. Wir haben diesmal einen Rabatt für den Platz ausgehandelt. Es handelt sich um ein Selbstversorger-Treffen. Frühstück oder Brötchen können bestellt werden. Es gibt eine Gaststätte auf dem Campingplatz. Die Schranke ist von 22:00-7:00 geschlossen.

Camping Winsen (Aller)

Familie Ortschwager
Auf der Hude 1, D-29308 Winsen (Aller)

Tel. 05143 - 9 31 99

Fax 05143 - 9 31 44

www.campingplatz-winsen.de
info@campingplatz-winsen.de

Weitere Infos bei Martin: 05722 / 71623,

martin.koepper@iggespannfahrer.de

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Die Bastelecke

Mehr Licht , mehr Sicherheit

Was Huschke von Hannstein schon vor Jahren propagierte, hat heute mehr denn je seine Berechtigung:

Zum Einen können ständig zunehmende Verkehrsdichte und absolut „aufmerksame Verkehrsteilnehmer“ einen schon manchmal zum Wahnsinn treiben. Hand aufs Herz, wer von uns Gespannfahrern ist im Dunklen noch nicht mit der Lichthupe des Gegenverkehrs aufgefordert worden, endlich mal die vermeintlich defekte rechte Scheinwerferbirne zu wechseln?

Zum Anderen ist es einfach so, dass das menschliche Auge von allem Hellen „magisch angezogen“ wird.

Genau dem widerspricht in den meisten Fällen aber unsere vordere Seitenwagenbeleuchtung.

Meistens wird hier eine funzeli-ge 5 Watt Birne in einem mög-



lichst kleinen Gehäuse eingebaut und die Verwendung von vernünftigen Hohlspiegeln ist leider auch in Vergessenheit geraten (oder einfach wegrationalisiert?!). Eine Nachrüstung in

Eigenleistung ist fast nie möglich.

Da ich meinem CT2000 aus optischen Gründen keinen Zusatzscheinwerfer spendieren wollte, musste eine andere Lösung her.

Die Leuchte lag gerade sowieso auf meiner Werkbank. In Muße konnte ich so Ideen entwickeln. Das Ziel war unter Beibehaltung der äußeren Erscheinungsform die Lichtausbeute bis zum maximal Möglichen zu steigern.

Nachforschungen ergaben, dass die verwendeten Materialien der Leuchte auf Dauer nur bestehen, wenn höchstens 10 Watt Lampen zum Einsatz kommen. Na ja, nicht gerade viel, aber auch hier kommt's darauf an, wie das umgesetzt wird.

Also erstmal Halogenbirnen, das bringt schon mal mehr Helligkeit



Handelsübliche Halogenbirne

bei gleicher Leistung und außerdem ist das Licht nicht mehr so gelblich. Jetzt noch die passende Größe und der „Drops ist' gelutscht“.

Somit fanden sich dann drei Hella-Fassungen und drei 10 Watt Halogenbirnen mit 9mm Sockel bei mir ein.

Daraufhin wurde der in die Leuchte integrierte Blinker ausgelagert. Um an die rechte untere Seite der Einstiegsklappe „verbannt“ zu werden, bot sich



Spiegel einer
Pan-European

die Verwendung der rechten Blinker / Spiegeleinheit eines anderen Motorrades an.

Die Vorteile eines einzelnen Blinkers mit großem Lichtaustritt konnten so mit denen eines erhabenen Spiegels für den Passagier im Boot kombiniert werden. An so ein Teil kann man sich als Insasse ganz schnell gewöhnen und möchte es nicht mehr missen, aber auch diese Baugruppe konnte nicht 1:1 übernommen werden, sondern musste entsprechend angepasst werden.

So entstand die Halterung als Eigenkonstruktion mit abgeänderten Originalteilen in Verbindung mit vorhandenen Normteilen.

Somit war die in die Vorderleuchte eingebaute gelbe Streuscheibe des Blinkers überflüssig und wurde durch die Einbauöffnung der ehemaligen Blinkerbirne entfernt.

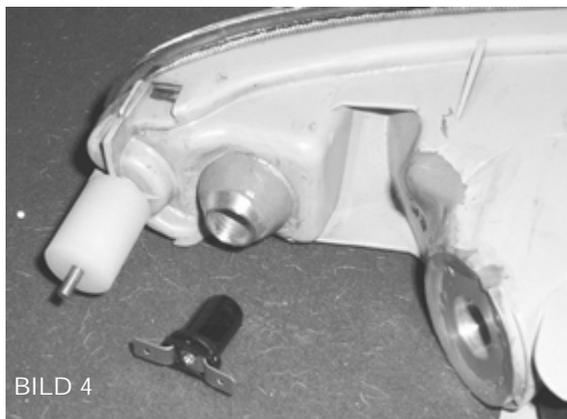


BILD 4

Nicht ganz einfach, ging aber nicht anders, da das äußere,

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

klare Glas und das Gehäuse miteinander verklebt sind.

Aus einer harten Alu-Legierung habe ich dann Adapter angefertigt, die einerseits in die originalen Aufnahmepunkte am Gehä-



se passen mussten und andererseits die 9mm-Fassungen aufnehmen.

Die aufwendigste Friemelei war hierbei, den Brennpunkt der originalen Leuchtmittel auf die Adapter zu übertragen.

Es nützt die hellste Lampe nichts, wenn die grundlegendsten Gesetze der Optik außer Acht gelassen werden...

Die Befestigung der Adapter am/im Gehäuse wurde mit hochfestem 2K-Kleber durchgeführt.

Wie auf Bild 4 links (weißes, zylindrisches Teil mit Gewindestift) unschwer zu erkennen ist, habe ich auch die Befestigung des Gehäuses überarbeitet:

Die stählernen Originalteile waren schlecht gefertigt, mies montiert und außerdem vollkommen korrodiert. Und die Abdichtung zum Bootskörper, na ja.....

Da sie sich zusätzlich auch noch als zu kurz herausstellten, bildete die eingebaute Leuchte eine „zurückspringende Körperkante“ und wollte sich so gar nicht in die sonst recht harmonische Bootsform einfügen.

euer

Martin



Sooo..., nach dieser Bastelei habe ich jetzt statt einer mickrigen Begrenzungsleuchte mit mageren 5 Watt eine:wahlweise zu schaltende Breitbandleuchte

30 Watt Leuchtkraft, nehmen wir einfach mal an, dass das reicht

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Die Magie der schwarzen Masse

Reifenalternativen für 14" Gespanne

Als bei meinem Fahrzeug vor geraumer Zeit ein neuer Vorderreifen fällig wurde, überlegte ich, ob es nicht möglich ist, einen Motorradreifen in der Dimension 150/70 – 14 66S TL (z. B. Conti Twist) aufziehen zu lassen. Diese Reifen sind gedacht für die heutigen Großroller zur Verwendung auf dem Hinterrad. Der Speed-Index ist ausreichend, über den Load-Index wird man sicher nachdenken / verhandeln müssen.

Ich verspreche mir davon leichtere Lenkbarkeit und idealerweise gar keine Reaktion auf Spurrillen. Vorbehaltlich der Eintragung scheinen mir das erstrebenswerte Ziele zu sein.

Wie sehen Erfahrung damit aus?

Wie haftstark sind solche Reifen bei schneller Kurvenfahrt, wie sieht's bei Nässe aus, wie werden Bremskräfte übertragen, Nutzungsdauer in km, zu erwartende Probleme bei der Abnahme/Eintragung?

Einige Antworten die wir bekommen haben:

„...der Reifen läuft auf einem K 100 Gespann hat die Größe 160/60 -14 ist von Bridgestone und Tüv eingetragen. Vorteile sind wesentlich geringere Lenkkräfte, keinerlei Spurrillenempfindlichkeit, kein Schieben über das Vorderrad auch nicht bei Nässe. Nachteil: etwas höherer Kraftstoffverbrauch und „sieht bescheuert aus“. Der Reifen

Hersteller	Bezeichnung	Dimension	gedacht für	Tragfähigkeit in kg	V _{max} in km/h	ca.-Preis in € bei
Conti www.conti-online.com	Conti Eco Kontakt 3	165/65 R 14 78T TL	PKW	425	190	65, - inkl. Mon. +Wu. örtlicher Händler
Conti www.conti-online.com	Twist CONTINE NTAL	150/70 – 14 66S TL	Großroller, hinten	300	180	60,00 www.motorradreifen24.de
Bridgestone www.bridgestone.de	H 02 (A)	150/70 – 14 66S TL	dto. 650er Burgman	300	180	90,50 dto.
	TH 01 R	160/60 R 14 65H TL	dto.	290	210	113,00
Michelin-Roller www.michelin-motorrad.de	Pilot Sport SC	160/60 R 14 M/C 65H	dto.	290	210	110,50 dto.
Pirelli www.pirellimoto.de	Diabolo Scooter	160/60 R 14 65H TL	Großroller, hinten	290	210	142,00 dto.

wurde damals auf meinen Vorschlag und auf eine normale 4,5" Felge montiert. Inzwischen gibt es von Pirelli einen Stahlgürtelreifen in der Abmessung, der dann wohl etwas weniger verschleißt wird, obwohl an diesem Reifen nach ca. 2500 km auch kein nennenswerter Verschleiß festzustellen ist.“

Gruß TARIK

„Gar keine Reaktion auf Spurrillen, sagen mehrere Leute in den Niederlanden, die schon die Bridgestone 160/60-R14 Hinterrad-Reifen vom Suzuki Burgman 650 auf dem Vorderrad ihrer EML-Gespanne haben. (Pan European ST 1100 und Gold Wing 1500). Auch kenne ich einen Pan-European-Gespannfahrer mit EZS-Rädern, der auch diesen Reifen benützt und damit sehr zufrieden ist.“

„Bremsen und Nässe sind kein Problem, da diese Reifen weicher sind, so hat man mir erzählt. Die Nutzungsdauer ist leider schlechter, aber die Vorteile überwiegen. Wie es im Schnee aussieht, weiß ich auch nicht. In den Niederlanden haben wir

kein Problem mit Eintragung, da wir das ja gar nicht kennen.“

Richard Spierts (NL)



„Dies hab ich bei der Ostsee-Jumbo gesehen. War ein Gespann aus Schleswig-Holstein mit Burgmann Hinterrad-Reifen auf dem Vorderrad. Auf der Website von Michelin gibt es eine Freigabe für Reifen von Michelin auf dem 650er Burgmann, in welcher der Reifen auf einer Felge 4.50x14 freigegeben wird.

Stellt sich die Frage, ob die Rollerfelge eine andere Geometrie als die EML-Felgen hat.“

Gruß Thomas

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Speed - Index: zulässige Geschwindigkeit

<u>Index</u>	B	J	K	L	M	N	P	Q	R	S	T	U	H	V	Z
km/h	50	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	210	240	+240

Load - Index: Tragfähigkeit

Li	10	20	24	26	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
kg	60	80	90	95	106	109	112	115	118	121	125	128	132	136
Li	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53
kg	140	145	150	155	160	165	170	175	180	185	190	195	200	206
Li	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67
kg	212	218	224	230	236	243	250	257	265	272	280	290	300	307
Li	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81
kg	315	325	335	345	355	365	375	387	400	412	425	437	450	462
Li	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95
kg	475	487	500	515	530	545	560	580	600	615	630	650	670	690



Conti PKW

Links der übliche Autoreifen von Conti.

Rechts die Alternative von der gleichen Firma als Rollerreifen.

Unten von Links nach rechts die Alternativen der Konkurrenz von Bridgestone, Michelin und Pirelli mit Stahlgürtel.



Conti

Bridgestone
H 02 (A)

Michelin

Pirelli mit
Stahlgürtel

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Warum nur, zieht mein Gespann ständig nach rechts?

Diese Frage habe ich mir damals unzählige Male gestellt.

Es lief sonst immer wunderbar geradeaus, an der ursprünglichen Fahrwerkeinstellung wurde nichts verändert, einen Unfall hatte ich auch nicht.

Sehr seltsame Geschichte!

Ich kam in Beantwortung dieser Frage allein nicht weiter.

Jedoch jeden „Kompetenten“ den ich fragte, darunter auch einige professionelle Gespannbauer, konnten mir mit ihren Standardantworten („prüfe mal Sturz und Spur“, „die SW-Schwingenlager haben zu viel Spiel“ usw.) nicht weiterhelfen.

Trotzdem ihren Anweisungen folgend (...das sind doch die „Fachleute“...) habe ich damals das gesamte Programm durchgeführt, leider mit äußerst geringem bis gar keinem Erfolg.

Von Zweifeln geplagt, hatte ich mir glücklicherweise jede Änderung des Urzustandes aufgeschrieben....

Dieser sch... Rechtszug war einfach nicht zu beseitigen!!!

Das gibt's doch einfach nicht, was erzählen die mir eigentlich alle? Irgendwie kam mir dann plötzlich in Erinnerung, dass dieses Phänomen mit den kurz vorher verwendeten Winterreifen (165/65-14) nicht vorhanden war.

Da der Urlaub mit wahrscheinlich mehreren tausend Kilometern kurz bevorstand, wollte ich das Problem endlich vom Tisch haben und ließ kurzerhand wieder den Winterreifen vorn montieren und stellte das Fahrwerk wieder auf die Ursprungswerte ein. (...glücklich, wer einen

Schmierzettel mit den Ausgangsdaten hat....)

Tja, was soll ich sagen, auf den folgenden Kilometern war die Sache tatsächlich erledigt. Für mich erstmal fast unerklärlich, aber glücklicherweise Fakt.

Wieder zu Hause ließ mich diese Geschichte natürlich nicht los. Es konnte doch nicht die Lösung sein nun weiterhin mit einem Winterreifen vorn herumzufahren.

Es musste also einen Unterschied zwischen den Reifen geben. Somit habe ich dann die Laufflächen beider Reifen begutachtet und mit dem Messschieber letzte Gewissheit erlangt:

der Sommerreifen war in Fahrtrichtung rechts gut 1mm stärker abgenutzt als der Winterreifen!!!

Fein, endlich was gefunden! Aber, wie konnte es hierzu kommen? Wenn man sich dieser Frage mit Logik nähert, ist die Erklärung eigentlich ganz einfach: Fast alle heutigen Seitenwagen sind derart gebaut, dass zum Verstellen des Federbeines (Erhöhen der Federvorspannung wegen größerer Zuladung) das SW-Rad abgenommen werden muss.

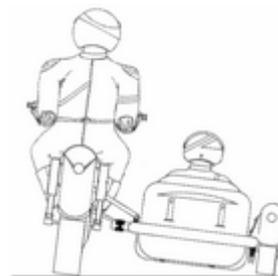
Das macht natürlich niemand, weil es zurecht als Zumutung empfunden wird.

Mit viel Glück hat der Gespannbauer das Federbein auf einen Kompromiss eingestellt, der es gestattet, sowohl mit leerem als auch mit voll beladenem Boot halbwegs vernünftig unterwegs zu sein.

Durch die nicht angepasste SW-

Federung taucht nun das SW-Rad sehr weit ein, dadurch „kippt“ das gesamte Gespann nach rechts und die Reifen nutzen entsprechend ab.

Da dies ein langsamer Vorgang

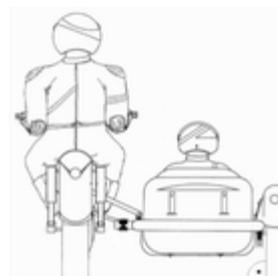


ist, bemerkt man es eigentlich erst wenn's schon zu spät ist.

Im SW sollte UNBEDINGT ein Federbein verwendet werden, dessen Federrate sich von außen an die Beladung anpassen lässt, ob dies nun hydraulisch oder pneumatisch geschieht ist zweitrangig.



So ist die Federung richtig eingestellt. Auch beladen sollte das SW-Rad senkrecht zur Straße stehen.



Euer

Martin

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Biker Union e.V.

Die Interessenvertretung der Biker, Rocker und Motorradfahrer



Eschborn, den 8. September 2009

Ca. 1.000 Motorradfahrer demonstrierten für ihre Rechte

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee bekräftigte seine Unterstützung für die Ziele der Biker Union e.V. im Interesse aller Motorradfahrer

(BU/rf) Hunderte von Berlinern und Touristen aus aller Welt

schinen, hochbeinige Enduros neben dicken Reisedampfern. Zur Abschlusskundgebung der 8. Sternfahrt der Biker Union e.V. (BU) stand auch der Bundesverkehrsminister, Herr Wolfgang Tiefensee, auf der improvisierten Bühne und beobachtete das bunte Treiben mit erkennbarem Vergnügen.

Der Korso durch Berlin, vom Olympiastadion über den Kurfürstendamm vorbei am Schloss Bellevue, dem Bundeskanzler-

radfahrer aufmerksam zu machen. Unterwegs schlossen sich immer mehr Biker an, so dass der Konvoi am Freitag beim Eintreffen vor den Toren von Berlin auf ca. 350 Motorräder angewachsen war. Am Samstag wurde dann die Zahl 1.000 nur knapp verfehlt.

In seiner Eröffnungsrede zur Kundgebung wies Rolf „Hilton“ Frieling, der Vorsitzende der BU, auf den Anlass dieser eindrucksvollen Demonstration hin. „Motorradfahrer werden auch heute noch in vielen Bereichen als Menschen 2. Klasse behandelt.“ „Unsachgemäße Straßenreparaturen und ungesicherte Leitplankenpfosten können zur tödlichen Abseitsfalle werden, in der jedes Jahr hunderte von Bikern schwer verletzt oder sogar getötet werden“, sagte Frieling. „Streckensperrungen nur für Motorradfahrer sind in vielen, landschaftlich reizvollen Gegenden eher die Regel als die Ausnahme“, ergänzte Christian „Terror“ Görlitz, stellvertretender Vorsitzender der BU. „Wir dürfen zwar mit unseren Steuern zum Bau und zur Unterhaltung der Straßen beitragen; nur nutzen dürfen wir sie nicht.“ Mit Bezug auf die Vorfälle am Kesselberg, wo die bayrische Polizei im Sommer 2007 etliche Motorräder wegen überhöhter Geschwindigkeit beschlagnahmt hatte, sagte der Pressesprecher der BU, Wolfgang „Wolf“ Klepsch: „Gut, zu schnell ist zu schnell. Doch dafür gibt es ein Regelwerk. Ich habe noch nie, wirklich noch nie gehört, dass ein Auto wegen überhöhter Geschwindigkeit beschlagnahmt wurde.“

Schwerpunktthema der Abschlusskundgebung war jedoch die Forderung nach Freigabe der Rettungsgasse für motorisierte Zweiräder im Stau auf der Autobahn. Nachdem im Oktober letzten Jahres die von den Mo-



Pariser Platz

staunten nicht schlecht, als am Samstag, den 29. August 2009 bei strahlendem Sonnenschein und begleitet von der Kradstaffel der Berliner Polizei sowie von Einsatzfahrzeugen der Motorradstaffel der Johanniter Unfallhilfe eine schier endlose Karawane an Motorrädern, Rollern, Gespannen und Trikes auf dem Pariser Platz unmittelbar vor dem Brandenburger Tor eintraf. Chromblitzende Chopper parkten neben schnittigen Sportma-

amt und dem Reichstag, war der Höhepunkt der alle zwei Jahre stattfindenden Sternfahrt der BU, einer fünftägigen Motorrademonstration auf mehreren Routen quer durch Deutschland. Unter dem Motto „gemeinsam fahren, gemeinsam kämpfen für unsere Rechte“ hatten sich am Dienstag in München, Stuttgart, Flensburg und Danewitz ca. 100 Motorradfahrer auf den langen Weg durch 13 Bundesländer in die Bundeshauptstadt gemacht, um auf die Belange der Motor-

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

torradfahrerverbänden gesammelt ca. 45.000 Unterschriften durch Vertreter der BU an Minister Tiefensee übergeben wurden, hatte sich der Bund- / Länder-Fachausschuß im Frühjahr gegen diese Freigabe ausgesprochen. In inhaltlich weitgehend identischen Antworten aus

„Teddy“ Bach, Kassenwart der Biker Union, unter dem lautstarke Beifall der Kundgebungsteilnehmer.

In seinem Beitrag berichtete der Bundesverkehrsminister zunächst über seinen ersten Eindruck von dem Besuch der BU-

Vertreter in seinem Dienstzimmer. „Das war ein starker Auftritt, das war ein starkes Ding. Nicht bloß, weil die Herren wussten, was sie wollten, sondern weil sie auch eine dicke Mappe mit Unterschriften vorgelegt haben. Gute Argumente gibt es, auf die Biker Union, auf

Eure Belange zu hören. Ich habe mir das genau angehört und Ihr könnt sicher sein: Ihr habt mich als Unterstützer an Eurer Seite.“ Unter Bezug auf das Argumentationspapier der Fahrerverbände zum Vorbeifahren fügte er an: „Die Argumente liegen auf der Hand. Wir müssen jetzt gemeinsam dafür sorgen, dass die Argumente tragen.“

Auch zum Thema Motorradführerschein hatte der Minister gute Neuigkeiten. Durch die Regelungen zum begleiteten Fahren mit 17 kann man die Autoprüfung heute bereits relativ zeitig machen. Will man mit 18 dann den Motorradführerschein bekommen, muss man die theoretische Prüfung noch einmal absolvieren.

„Das ist gut für diejenigen, die da das Geld kriegen, aber schlecht für diejenigen, die es bezahlen müssen. Deshalb ha-

be ich mich dafür eingesetzt, dass man die theoretische Prüfung sowohl für das begleitete Fahren mit 17 verwenden kann als auch später, um Motorradfahren zu können. Man braucht es nicht zweimal, das ist Quatsch, das ist Unsinn, das müssen wir abschaffen, damit das Motorradfahren noch attraktiver wird, als es jetzt schon ist. Das setzen wir jetzt gerade Schritt für Schritt um.“

In seinem Schlusswort machte Frieling noch einmal deutlich: „Wir Biker fordern keine Sonderrechte ! Wir fordern, dass wir fair behandelt werden und dass unsere spezifischen Bedürfnisse angemessen berücksichtigt werden !“ „Wie bereits bei unserem Besuch im Oktober letzten Jahres betont, stehen wir zu unserer Verantwortung in allen Fragen, die das motorisierte Zwei- und Dreirad betreffen. Partnerschaft ist nicht nur eine viel zitierte Grundvoraussetzung für die Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Deutschlands Straßen. Partnerschaft ist für uns auch eine wichtige Grundlage, tragfähige und von den Nutzern akzeptierte Lösungen bei allen anderen Themen zu finden. Unser Angebot zur aktiven Mitarbeit und zum Einbringen unseres Sachverstands in das politische Tagesgeschäft steht. Wir hoffen, dass Sie und Ihr Ministerium auch in der Zukunft davon Gebrauch machen werden.“



Minister Tiefensee

mehr als der Hälfte der von der BU angeschriebenen 16 Landesverkehrsministerien wurden zur Begründung altbekannte Vorurteile genannt, die am Realitätsbezug der zuständigen Fachleute in den Ländern zweifeln lassen. „Wenn man als Behörde etwas beantwortet, sollte man sich die Mühe machen, den vorgelegten Text auch zu lesen. Dann kann man nämlich auch auf die Inhalte eingehen und nicht auf Argumentationen zurückgreifen, die aus der Steinzeit sind“, sagte Manfred



Kundgebung vor dem
Brandenburger Tor

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Todtnau im Schwarzwald ist die „Motorradfreundliche Stadt 2009“

Preisverleihung als Höhepunkt des 11. Hambacher Bikerfestes in Neustadt a. d. Weinstraße

Hamburg, den 13. August 2009

Bereits zum elften Mal trafen sich Biker aus ganz Deutschland und Gäste aus der Region unter dem Motto **„Für Verkehrssicherheit – Gegen Diskriminierung“** zum Hambacher

Bikerfest, das vom 7. bis 9. August 2009 rund um das historisch bedeutsame Hambacher Schloss in der Nähe von Neustadt an der Weinstraße gefeiert wurde. Mehrere hundert Teilnehmer folgten dem Ruf der MID –

Motorrad Initiative Deutschland e.V., um unter anderem gegen die Sperrung von Straßen nur für Motorradfahrer zu demonstrieren.

Höhepunkt der Festveranstaltung war die Verleihung des Preises „Die Motorradfreundliche Stadt in Deutschland“ an die Stadt Todtnau im Schwarzwald. Bereits vor vielen Jahren hat die Stadt ein touristisches Angebot speziell für Motorradfahrer entwickelt. Zusammen mit dem Motorradclub Todtnau 1982 e.V. wurden ein Road-Book mit Tourenvorschlägen erarbeitet und eine Liste motorradfahrerfreundlicher Beherbergungsbetriebe erstellt. Mit der neuen „Biker-Card“ können vergünstigte Pauschalpakete für Motorradurlaube

in Anspruch genommen werden. Zu Saisonbeginn veranstaltet die Stadt zudem ein Motorradwochenende, an dem auch das Info-Mobil der Verkehrspolizei mit Tipps zur Verkehrssicherheit beteiligt ist. Darüber hinaus wird die Kampagne des Motorradclub

Tourismus GmbH, Herrn Axel Rauch, übergeben. „Wir als Interessenvertretungen wollen nicht nur fordern. Mit unserer Preisverleihung wollen wir ein positives Signal setzen und zur Nachahmung anregen“ sagte Frieling im Anschluss an die Veranstaltung.

„Motorradfahrer sind schon lange keine kleine Minderheit mehr unter den Verkehrsteilnehmern. Motorisierte Zweiräder sind vergleichsweise umwelt- und ressourcenschonende Fahrzeuge, die besonders in dünner besiedelten Gegenden die Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sinnvoll ergänzen können.“ Todtnau ist bereits die siebte Stadt, die diesen in Europa einmaligen Titel trägt.

2004 wurde erstmals eine Behörde, die Niederlassung Euskirchen des

Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, als besonders motorradfahrerfreundlich ausgezeichnet. Dort wurde unter anderem der „Unterfahrerschutz Modell Euskirchen“ entwickelt.



Von links nach rechts: Hans Kaiser (MID), Rolf „Hilton“ Frieling (MID), Felix Augenblick (Motorradclub Todtnau 1982 e.V.), Max Kröger (Tourismus GmbH), Axel Rauch (Tourismus GmbH). Foto: Bikers News / MuM

„Halbes Gas - voller Spaß“ unterstützt.

Für die Aktivitäten der Stadt wird mit Flyern und über einen speziellen Internet-Auftritt geworben, auf der auch Tipps zur Verkehrssicherheit und zur umweltfreundlichen Nutzung des Motorrads gegeben werden. Todtnau hat damit nicht nur die notwendige Infrastruktur für den Motorradtourismus in einer landschaftlich reizvollen Umgebung geschaffen, sondern setzt sich auch aktiv für die Verkehrssicherheit ein.

Die Urkunde wurde von den beiden Vorsitzenden der MID, Rolf „Hilton“ Frieling und Hans Kaiser, an den Geschäftsführer der



Interessengemeinschaft Gespannfahrer

Vorbeifahren von Motorrädern an Kolonnen

MID – Motorrad Initiative
Deutschland e.V.

c/o Herbert Pieper

Walter-Schmedemann-Straße 2
22419 Hamburg

Tel.: 040 / 5 27 59 61

Fax: 040 / 53 77 95 13

kontakt@mid-motorrad.de

Hintergrund

Motorisierte Zweiradfahrer haben während der Fahrt im Regelfall keine Möglichkeit, sich per Radio oder Mobiltelefon über die aktuelle Verkehrslage zu informieren. Dadurch ist es ihnen nicht möglich, Verkehrstaus zu umfahren. Mangels einer schützenden Karosserie sind sie den Witterungseinflüssen stärker ausgesetzt, als ihre Auto fahrenden Verkehrspartner. Zudem führt gerade in den Sommermonaten das Tragen spezieller Motorradbekleidung, das aus Gründen der Verkehrssicherheit gefordert wird, zu ernstesten gesundheitlichen Beeinträchtigungen im Stau wartender motorisierter Zweiradfahrer. Deshalb, aber auch aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes nutzen viele motorisierte Zweiradfahrer die Möglichkeit, innerorts und außerorts langsam an stehenden und langsam fahrenden Fahrzeugkolonnen vorbeizufahren.

Die aktuelle Rechtslage in der Bundesrepublik Deutschland

Gemäß § 7 Abs. 2a StVO dürfen auf einer mehrspurigen Fahrbahn in eine Richtung Fahrzeuge mit geringfügig höherer Geschwindigkeit und mit äußerster Vorsicht rechts überholen, wenn eine Fahrzeugschlange auf dem jeweils linken Fahrstreifen steht

oder langsam fährt. Einspurfahrzeuge brauchen für das Überholen trotz Einhaltung eines ausreichenden Sicherheitsabstands im Regelfall keine eigene Fahrspur. Daher wäre gemäß StVO das Vorbeifahren motorisierter Zweiradfahrer an Kolonnen innerorts und außerorts im Grundsatz zulässig. In einem Briefwechsel zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und der Biker Union e.V. in den Jahren 1998 / 1999 wurde seitens des Ministeriums ausdrücklich bestätigt, das innerhalb geschlossener Ortschaften bei stehenden Kolonnen an den Kolonnenanfang vorgefahren werden kann. Mit Schreiben vom 21. Januar 1999 stellt das Ministerium folgendes klar.

"Innerorts gilt freie Fahrstreifenwahl. Es kann damit innerorts rechts schneller als links gefahren werden. Ist eine Fahrspur mit wartenden Fahrzeugen beispielsweise vor der LZA einer Kreuzung belegt, besteht damit kein Hinderungsgrund für den Kraffradfahrer auf dem daneben liegenden, freien Fahrstreifen vorbeizufahren / zu überholen, um weiter vorne, auf den Fahrstreifen mit den wartenden Fahrzeugen, einzuscheren. Sind alle Fahrstreifen mit wartenden Fahrzeugen belegt, ist jedoch der Fahrstreifen breit genug und bietet daher noch genügend Raum für einen Kraffradfahrer gefahrlos, ohne Behinderung der anderen Verkehrsteilnehmer, an der wartenden Fahrzeugschlange vorbeizufahren um sich weiter vorne aufzustellen, ist auch dies nicht ausgeschlossen. Zum Überholen bzw. Vorbeifahren an wartenden Fahrzeugen muss der Fahrstreifen nicht gewechselt werden. Macht der Kraffradfahrer von

der Möglichkeit des Vorbeifahrens / Überholens Gebrauch, hat er dabei jedoch die Grundregel des §1 Abs. 2 StVO zu beachten. Er muss sich dabei so verhalten, dass kein anderer Verkehrsteilnehmer geschädigt, gefährdet oder mehr als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird." (Zitatende).

Im Dezember 1999 befasste sich der Bund- / Länder-Fachausschuss für den Straßenverkehr auf erneutes Drängen der Biker Union e.V. mit dem Vorbeifahren außerorts. In dem Antwortschreiben des Ministeriums an die Biker Union e.V. wird ausgeführt, dass weitere Lockerungen des Rechtsfahrgebots aus Verkehrssicherheitsgründen nicht befürwortet werden könnten. Wörtlich heißt es in dem Schreiben:

"So ist auch bei einem Stau mit unbedachtem Verhalten stehender Verkehrsteilnehmer zu rechnen. In Kolonnen stehende oder langsam fahrende Fahrzeuge wechseln oftmals plötzlich die Fahrspur, weil der Fahrer meint, dass die andere Fahrspur ein schnelleres Vorankommen ermöglicht. Zudem werden bei stehenden Fahrzeugen oftmals unvermittelt Türen geöffnet. Das Vorbeifahren einspuriger Fahrzeuge an haltenden Fahrzeugkolonnen kann deshalb außerhalb geschlossener Ortschaften aus Verkehrssicherheitsgründen nicht in Betracht kommen." (Zitatende)

In der Praxis wird das Vorbeifahren von der Polizei meistens auch außerorts geduldet, solange damit keine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer verbunden ist. Trotzdem ist es in vereinzelten Fällen zur Verurteilung von Motorradfahrern ge-

Interessengemeinschaft Gespannfahrer

kommen, im Extremfall mit einer Geldbuße von € 90,- plus drei Monate Fahrverbot. Zur Erhöhung der Verkehrs- und der Rechtssicherheit ist daher eine Präzisierung der gesetzlichen Regelungen dringend erforderlich.

Was machen unsere Nachbarn in Europa?

Eine Umfrage der FEMA (Federation of European Motorcyclists' Associations), des Dachverbandes der europäischen Motorradfahrerverbände, im Mai 2008 ergab, dass in den meisten der 19 erfassten europäischen Ländern das Vorbeifahren an Kolonnen entweder erlaubt ist oder von der Polizei geduldet wird. Negative Einflüsse auf das Unfallgeschehen sind nicht bekannt. In Österreich ist das Vorbeifahren von Einspurfahrzeugen an stehenden Kolonnen gemäß § 12 Abs. 5 StVO seit Juni 1998 erlaubt. Trotz der restriktiven Rahmenbedingungen der österreichischen StVO wird das Vorbeifahren auch an langsam fahrenden Kolonnen innerorts und außerorts geduldet. In den 10 Jahren seit Einführung dieser Regelung wurde kein Anstieg der Unfallzahlen im Zusammenhang mit dem Vorbeifahren beobachtet. Auch „spektakuläre Einzelfälle“ sind nicht bekannt. Die neue Regelung hat sich also in der Praxis unter vergleichbaren Verkehrsbedingungen wie in der Bundesrepublik Deutschland bewährt.

Die Argumente pro und kontra Vorbeifahren

Folgt man der Argumentation des Bund- / Länder-Fachausschusses aus dem Jahr 1999, würden die motorisierten Zweiradfahrer für das verkehrswidrige Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer bestraft.

Dies wäre nicht nur eine rechtlich ausgesprochen fragwürdige Umkehrung des Verursacherprinzips. Die Meinung des BLFA-StVO widerspricht auch der Lebenserfahrung vieler motorisierter Zweiradfahrer aus dem realen Verkehrsgeschehen. Denn die Fahrer von Zweispurfahrzeugen nehmen, von Ausnahmen abgesehen, schon heute Rücksicht auf im Stau vorbeifahrende Motorradfahrer und geben den Weg frei. Des Weiteren ist nicht nachzuvollziehen, weshalb innerorts andere Rahmenbedingungen als außerorts gelten sollten. Denn die realen Geschwindigkeiten im Stau auf mehrspurigen Straßen sind unabhängig von der Örtlichkeit. Aus den nationalen und internationalen Unfallstatistiken ergeben sich keinerlei Hinweise darauf, dass das Vorbeifahren an Kolonnen signifikant zum Unfallgeschehen beitragen würde. Hier wird nach unserer Bewertung auf ein weit verbreitetes Vorurteil zurückgegriffen, nachdem alle Motorradfahrer „Raser“ sind, die rücksichtslos von ihren Rechten Gebrauch machen. Die Formulierung des § 7 Abs. 2a setzt dem jedoch klare Grenzen.

Es gehört zu den Überlebensstrategien motorisierter Zweiradfahrer, vorausschauend zu fahren und für andere Verkehrsteilnehmer mitzudenken, gerade beim Vorbeifahren im Stau. Eine rechtlich eindeutige Verankerung des Vorbeifahrens in der StVO wird dazu führen, dass in der Fahrschul Ausbildung aller Klassen die Rücksichtnahme auf das motorisierte Zweirad eine stärkere Bedeutung bekommen wird. Dies kommt der Verkehrssicherheit insgesamt zugute. Denn nur durch eine intensivere Behandlung der Spezifika des motorisierten Zweirades in der Ausbildung aller Fahrzeugklassen werden sich die beunruhigend hohen

Zahlen fremd verschuldeter Unfälle mit motorisierten Zweirädern nachhaltig senken lassen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen im Anhang verwiesen.

Unsere Forderung

Die MID Motorrad Initiative Deutschland e.V. und die in der MID zusammengeschlossenen Motorradfahrerverbände fordern die Bundesregierung auf, das vorsichtige Vorbeifahren an stehenden und langsam fahrenden Kolonnen auf mehrspurigen Straßen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften rechtlich zweifelsfrei festzuschreiben. Die Verbände werden in den nächsten Wochen auch die Verkehrsminister der Länder anschreiben und um ihre Unterstützung bitten.



Gemeinsamkeit

bringt

Stärke

IGG Store



Anstecker 1)



Aufnäher 2)



Aufkleber 3)



Flockfolien 4)



Warnwesten 5

- 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 140 x 270 mm: € 2,50
- 5) Warnweste (stabile Ausführung mit
Klickverschluss), Gr. XL.: € 11,00

Sicherheitstraining &

Gespannkurse

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

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. Sie kostenlos gegen einen frankierten und adressierten C-5-Umschlag erhältlich.
Anschrift:
Institut für Zweiradsicherheit (IFZ),
Postfach 120 288, 45314 Essen

Erste 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.

Such und Find

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,
2x Achsantrieb Kawasaki Z1000ST, VB 100 € Stk.
1 Tacho und 1 Drehzahlmesser, 50 € 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)
Info's: Andreas Golombowski,
Tel.: 0171/171 52 70
email: ago.duc.team@t-online.de

Zu verkaufen

Jawa 350-Gespann, Typ 640
VB: 1.500,-- Euro
Infos: Antje Passoke
Tel.: 05506 / 18 32

Squire RX4, Seitenwagenrad mit Scheibenbremse gebremst
VB: 3000,-- Euro
Ralph Buchinger
Tel.: 06190/1326