

Dieses Script wurde freundlicherweise von Edmund Peikert überlassen. Eine kommerzielle Nutzung bedarf daher dessen Einwilligung. Sie erreichen Edmund Peikert unter www.peikert-anschlussteile.de

Für das HOREX-WEB Forum habe ich daher vor der Veröffentlichung angefragt und die Einwilligung bekommen. Das Script ist kostenlos als Download erhältlich und ist nur für den eigenen Gebrauch gedacht.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass weder das Forum resp. dessen Betreiber, noch Herr Edmund Peikert eine Haftung übernehmen. Wir empfehlen daher auch die Teilnahme an einem Lehrgang mit ausgebildeten Fahrlehrern, so dass dieser Beitrag auch als Hinweis für so eine Teilnahme zu verstehen ist.

Gespannfahren...

Bis in die 50er Jahre war das Gespann ein billiges Transportmittel, viele Leute fuhren ihre täglichen Wege damit. Dann stieg die Kaufkraft, die Autos wurden erschwinglicher. Die meisten Fahrer kauften sich als Alltagsfahrzeug ein Auto. Die vielen, kleinen Gespanne wurden nach und nach verschrottet und keine neuen mehr zugelassen.

In den 70iger Jahren hatte die Anzahl der zugelassenen Gespanne dann stark abgenommen. Da die damals vorhandenen zwei Fachzeitschriften für Motorräder auch nicht mehr über Gespanne berichteten, drohte das Wissen über alles, was mit Gespannen zusammenhing verloren zu gehen. Einige Gespannbegeisterte beim BVDM (Bundesverband der Motorradfahrer) wollten das verhindern, veranstalteten

einen Gespannfahrerlehrgang, für den dieses Wissen zusammengetragen werden sollte. Es stellte sich heraus :

- Wir wußten nicht viel und mußten nachdenken.

Die Antworten auf die Fragen zur Fahrdynamik, den Einstellwerten, den Problemen der Festigkeit konnten im Lauf der Zeit bei den jährlichen Lehrgängen gegeben werden. Allen, die sich mit dem damals vorhandenen Material ein Gespann aufbauen wollten waren die Lehrgänge eine große Hilfe.

Anfang der 80er Jahre bekamen wir als Veranstalter ein neues Problem, die Teilnehmer fragten:

Wie fährt man ein Gespann?

Wir Instruktoren hatten die Teilnehmer bis jetzt mal auf unseren Gespannen eine Runde fahren lassen und uns nie Gedanken gemacht, wie wir unser Fahrerkönnen weitergeben könnten.

Unter den Teilnehmern waren immer Fahrlehrer die wir fragten, wie man Gespannfahren lehren könnte. Die Fahrlehrer hätten aber gerne von uns gewußt wie das geht. Wir mußten das eben selber rausfinden und so aufbereiten, dass wir es mit unseren Möglichkeiten auf den Lehrgängen vermitteln konnten.

Nach einigen Mühen konnten wir es dann sehr gut. Am Ende eines Lehrgangs konnte man bei dem Abschlußslalom sehr deutlich die fahrerischen Fortschritte sehen. Warum hatte das so lange gedauert, obwohl es schon seit über 50 Jahre Gespanne gab?

Auf Grund rechtlicher Bestimmungen wird ein Motorrad mit Seitenwagen in den meisten Fällen als Einspurfahrzeug behandelt. Es wird seit jeher mit einem Motorradführerschein gefahren und hat alle Rechte und Pflichten eines Motorrades. Deshalb hatte sich auch nie eine Behörde darüber Gedanken gemacht, dass es sich

anders fahren könnte als eine Solomaschine. Im zulassungsrechtlichen Bereich führt diese Einordnung auch nicht zu wesentlichen Nachteilen.

Im fahrtechnischen Bereich ist es anders. Auf Grund der Unsymmetrie im Aufbau und in der Schwerpunktlage ist Gespannfahren in keiner Weise mit Solofahren zu vergleichen. Unsere wichtigste Erkenntnis war daher :

Gespannfahren muß man lernen

Das weiß heute fast jeder und die typischen Anfängerunfälle sind weniger geworden. Lernen kann man es am besten auf den heute zahlreichen Gespannfahrerlehrgängen vieler Veranstalter. Leider geht nicht jeder zu einem Lehrgang bevor er fährt. Anfang des Jahres 2003 ist einer jungen Frau wieder der typische Anfängerunfall passiert. Deshalb veröffentliche ich einen der vielen Briefe ähnlichen Inhalts, die früher öfter kamen.

Erlebnisbericht.

Zu meiner Person: Name , Alter 28 Jahre.

Fahrerfahrung : Einschließlich Kleinkraftrad seit 12 Jahren auf zwei Rädern, Fahrleistung ca. 12 000 km, Gespannerfahrung ca. 200 k m.

Durch persönliche Umstände kam ich im Dezember 1986 zu einem Honda Gold – Wing Gespann mit EML GT Boot. Das Gespann war gebraucht und fünf Jahre alt. Im Winter beschäftigte ich mit der Theorie des Gespannfahrens, da ich erst 200 km mit einem kleinem Gespann gefahren war.

Ich kam zu der Meinung, dass das Gespannfahren selbstverständlich zu einer Umgewöhnung von der Solomaschine bedurfte, doch traute ich mir diese Problembewältigung durchaus zu.

Am 9. April sollte es passieren. Ich wollte das Gespann anmelden. Es war trocken, Sonnenschein. Ich fuhr mit ca. 70 km/h auf einer schlechten Straße. Ich fühlte mich vollkommen sicher, das Gespann fuhr fast ganz von selbst um die Kurven. In einer Rechtskurve, die ich wohl zu spät bemerkte, fuhr es nicht von selbst herum sondern nach links und fing sich in einer Hecke. Es war kein Gegenverkehr da und keine harten Hindernisse. Ich konnte mit eigener Kraft aus der Hecke kriechen und mir

Gedanken machen: was war eigentlich passiert, wie und warum war ich auf die linke Seite gekommen, ich wollte doch rechtsherum um eine Kurve fahren ? Zu schnell konnte ich nicht gewesen sein, der Seitenwagen war unten geblieben. Was wäre passiert, wenn mir ein Fahrzeug entgegengekommen wäre. Bevor ich ein solches Risiko nochmals eingehe muß ich den Grund wissen....

Der Grund liegt im unsymmetrischem Aufbau des Gespanns. Bei den Rädern sieht man die Unsymetrie. Dass die Schwerpunktlage auch unsymmetrisch ist sieht man nicht. Im „**Neuen Handbuch für Gespannfahrer**„ wird es erklärt.

Irgendwann lernt jeder mal Fahrradfahren und wenn er dann den Motorradführerschein macht, fällt er nicht mehr um und kann rechts- u. linksherum fahren wann er das will. Das „geht von alleine“--meint man. Das stimmt nicht ganz, er hat nur die dafür nötigen Reflexe ganz schnell im Gehirn gespeichert, weil er Platz dafür hatte. Diese fest gespeicherten und gut funktionierenden Reflexe sind beim Gespannfahren vollkommen unbrauchbar und gefährlich. Er muß in seinem Gehirn neue Reflexe neben den Soloreflexen einarbeiten (ein Psychologe könnte es besser ausdrücken, ich bin keiner) die dann auch noch unterschiedlich, beim Solo – oder Gespannfahren funktionieren müssen. Das kostet einige Zeit, leider weiß auch der Psychologe nicht wie lange.

Was ist der Unterschied zwischen Solo – und Gespannfahren? Am deutlichsten zu sehen war es früher bei den Reifenversuchsfahrern auf den Contidrom. Der Fahrer fuhr freihändig und hatte am rechten Lenkerende einen Bindfaden gebunden, den er in der Hand hielt. Sobald er rechts zog, fuhr das Motorrad nach links. Diese Reaktion der Solomaschine bekommt man in einer guten Fahrschule heute gezeigt und sie ist den Solofahrer so in Fleisch und Blut eingegangen, dass er es gar nicht mehr weiß.

Beim Gespann ist es umgekehrt. Wenn Sie rechts ziehen, geht es auch nach rechts. Oder um es ganz deutlich zu sagen : Wenn Sie nach rechts wollen, müssen Sie ganz energisch rechts ziehen! Das hört sich einfach an, aber ein Anfänger bringt es nicht gleich fertig . Man muß es ihm sagen: „Du mußt fest am Lenker ziehen, er bricht nicht ab“.

Auf einem Fahrerlehrgang können aber nur die wichtigsten Grundlagen des Gespannfahrens vermittelt werden. Der Teilnehmer kann nur einen Eindruck bekommen, wie sich ein Gespann fährt. In zwei Tagen ist es nicht möglich, einen Teilnehmer so weit zu schulen, dass man ihn mit gutem Gewissen allein in den Verkehr schicken kann. Es hat auch keinen Sinn, die Teilnehmer mehr als eine Stunde am Tag üben zu lassen. Die meisten sind dann nervlich- manchmal auch körperlich so erschöpft, dass sie nicht mehr abschätzen können, was sie sich noch zutrauen dürfen. Dadurch steigt das Unfallrisiko beim Üben stark an. Das ist die Erfahrung aus den Lehrgängen mit ca. 500 Teilnehmern.

Für die, die vor der ersten Fahrt auf der Straße keinen Lehrgang besuchen, beschreibe ich deshalb Übungen, die sehr hilfreich sind.

Haftungsausschluß.

Die folgenden Anleitungen und Hinweise beruhen auf langjähriger Erfahrung mit Gespannen und bei Gespannfahrerlehrgängen. Sie können jedoch nicht vollständig sein, nicht alle Gefahren ausschließen und nicht für jeden Fall passen. Die Übungsbedingungen, die Fahrer und die Gespanne sind zu unterschiedlich. Deshalb haften weder der Herausgeber noch der Autor für Schäden, gleich welcher Art und aus welchem Rechtsgrund, die ihnen, ihren Rechtsnachfolgern oder Dritten vor, während oder nach ihren Übungen oder im Zusammenhang damit entstehen.

Diese Anleitung soll eine Hilfe zum Üben sein. Sie ersetzt auf keinen Fall einen Lehrgang unter erfahrener Leitung und sie ist keine Garantie dafür, dass Sie nach einigen Stunden Übens jede Situation im Straßenverkehr beherrschen.

Dafür gibt es zwei Gründe:

- 1) Es dauert bei jedem Menschen verschieden lange, bis das, was er auf einem verkehrsfreien Platz geübt hat, auch in einer Schrecksituation im dichten Verkehr funktioniert.
- 2) Gespanne reagieren je nach Bauart und Leistung sehr unterschiedlich. Im „Neuen Handbuch für Gespannfahrer“ ist beschrieben, dass es mindestens fünf Gespannbauarten gibt. Sie fahren sich alle unterschiedlich. Die „gespanntypischen Eigenheiten“ sind bei jeder Bauart verschieden stark ausgeprägt und jeder Mensch empfindet sie zudem noch anders. Es ist nicht möglich, in den Übungsanleitungen auf jeden Gespanntyp einzugehen.

Ich habe die Übungen so beschrieben, als ob Sie mit einem Gespann alter Bauart fahren würden, bei dem die „gespanntypischen Eigenheiten“ am ausgeprägtesten sind.

Fahren Sie ein modernes Gespann mit kurzem Nachlauf, Spur von mehr als 1,20 m und kleinen Rädern, werden Sie schon bei den ersten Übungen an den Pylonen merken, dass die Lenkung leicht geht, dass Sie gar nicht so stark ziehen müssen und dass die Querbewegungen beim Spurwechsel nicht so unangenehm sind. Das heißt aber noch lange nicht, dass sich dieses Gespann bei anderen Übungen genau so gutmütig benimmt.

Zum Üben brauchen Sie einen möglichst großen, freien Platz. Der Platz sollte einen glatten Belag haben und eben sein. Vereinzelte Hindernisse, wie Bäume und geparkte Fahrzeuge haben eine große Anziehungskraft auf übende Gespannfahrer. Sie brauchen noch einen Helfer, der Gespannfahren kann. Er muß wissen, dass er Sie nicht treiben darf. Er muß ruhig bleiben, wenn Sie Schlangenlinien fahren und nicht dahin kommen, wohin Sie wollen.

Zuerst muß er feststellen, ob das Gespann zum Üben geeignet ist. Es ist durchaus möglich, dass Sie sagen: Mit diesem Gespann kann ich nicht fahren, es wackelt und

schlingert. Das ist oft der erste Eindruck, den ein Anfänger von einem Gespann hat. Er soll auch prüfen, ob der Motor rundläuft und ruckfrei anzieht. Sie haben mit den ungewohnten Fahreigenschaften des Gespanns zu Beginn genug zu tun. Sie können sich nicht noch mit solchen Mängeln herumschlagen.

Der Helfer muß die Übungen vorfahren. Es ist für Sie einfacher, wenn Sie sehen, wie es gemacht wird. Er kann Ihre Fehler gleich berichtigen, damit Sie sie nicht mehrmals machen und die Fehler „lernen“.

Sie brauchen noch

- 1) 10 – 20 Pylone, es können auch Plastikeimer oder Dosen sein, eine Rampe aus einem stabilen Brett, ca. 80cm lang, an dessen einem Ende ein Klotz 8 – 10 cm Höhe darunter genagelt wurde.
- 2) Ca. 10 Begrenzungstäbe 1,2m lang, die stehen bleiben und die, wenn man sie anfährt, keinen Schaden anrichten.
- 3) Einen Sack voll kleine Holzklötzchen.

Machen Sie sich mit dem Gespann vertraut! Nehmen Sie den Lenker in die Hand, bewegen Sie ihn von Anschlag zu Anschlag. Selbst beim kleinsten Gespann geht es schwerer als bei der Solomaschine, es gibt Gespanne, bei denen Sie mit bis zu 18 kg am Lenker ziehen müssen. Legen Sie das Hinterrad mit zwei Klötzen fest und lassen Sie den Helfer den Lenker bewegen. Beobachten Sie das Seitenwagenrad—es bewegt sich dabei in seitlicher Richtung. Es ist der „Nachlauf“, der diese Bewegung verursacht.

Schieben Sie das Gespann mal, auch auf unebenem Boden. Sie bemerken die größere Masse, es schiebt sich schwer, zarte Damen haben damit Schwierigkeiten, der „Rollwiderstand“ bewirkt es. Lassen Sie den Helfer das Gespann mit ganz rechts eingeschlagenen Lenker schieben und beobachten Sie das Seitenwagenrad, der Reifen rollt nicht mehr, er macht ruckartige Bewegungen, eine unerwünschte Wirkung des Vorlaufs.

Probieren Sie auch mal den Einfluß der unterschiedlichen Schwerpunktlage aus. Bei einem leichten Gespann merkt man den Unterschied besser als bei einen mit 400 kg

Leergewicht. Wenn man sich auf die linke Fußraste eines leichten Gespannes stellt (MZ) und das Körpergewicht so weit wie möglich nach links bringt und dabei wippt, hebt sich der Seitenwagen. Beim größeren Gespannen muß man noch ein bis zwei Personen auf das Motorrad setzen, bis man den gleichen Erfolg hat. Es ist deutlich merkbar: Je mehr Gewicht auf die Maschine kommt, um so eher kippt das Gespann nach links. Je mehr Gewicht im Seitenwagen ist, desto schwerer ist es nach links umzukippen. Man spürt die Schwerpunktveränderung sehr gut, wenn man den Seitenwagen anhebt. Mit der Federwaage kann man den Unterschied messen. Diese Schwerpunktverlagerung ist maßgebend für die unterschiedliche Kippneigung in den Kurven.

Setzen Sie sich auf das Gespann und probieren Sie, ob der Lenker, die Sitzposition und die Hebel passen, Wie Sie das Gespann für Sie passend machen können, ist eine andere Frage. Es ist aber sehr wichtig, denn Sie müssen als Fahrer eine anstrengende Arbeit leisten und dabei fit bleiben. 1000 km Autobahn mit Tankpausen zu fahren ist für ein modernes Gespann kein Problem. Wenn Sie aber die Übungen mit einem „nichtpassenden „ Gespann fahren, werden Ihnen Muskeln weh tun, von deren Vorhandensein Sie bisher nichts wußten.

Beladen Sie für heute und alle folgenden Übungstage den Seitenwagen mit 30 – 50 kg Ballast. Ein Gespann – besonders ein leichtes – ist dann einfacher zu fahren. Irgendwann müssen Sie auch das unbeladene Gespann beherrschen lernen, aber für den Anfang ist es mit Ballast sicherer.

Die Übungen:

1) Linkskurven

Übungsbeschreibung:

Stellen Sie mehrere Pylone in einem Abstand von ca. 4 m in einer Reihe auf. Fahren Sie mit dem Gespann in möglichst gleichem Abstand zu den Pylonen geradeaus. Am Ende der Reihe fahren Sie jeweils eine enge Linkskurve um die Pylone.

Übungsdurchführung:

Bereits beim Anfahren werden Sie merken, dass das Gespann nach rechts zieht. Lenken Sie dagegen und halten Sie das Gespann in gleichen Abstand zu den Pylonen.

Fahren Sie langsam rechts neben der Pylonenreihe entlang. Sobald Sie mit dem Vorderrad den letzten Pylon erreichen, ziehen Sie kräftig am Lenker nach links und umfahren den Pylon. Rechnen Sie mit einem großen Krafteinsatz und versuchen Sie, das Gespann so eng wie möglich um den Pylon zu fahren. Wenn Sie viel zu schnell sind, kommt das Hinterrad hoch und das Gespann überschlägt sich.

Sobald Sie die 180 Grad Wende gefahren haben, fahren Sie die Reihe wieder zurück und wiederholen die Übung mehrmals.

Ziel der Übung: Geradeausfahrt und Linkskurven üben.

2) Rechtskurven

Übungsbeschreibung:

Die Pylonenreihe ist aufgebaut wie bei der Übung 1. Anstatt Linkskurven fahren Sie jetzt bei sonst gleichen Ablauf Rechtskurven um die Pylonenreihe. Jetzt ist das Fahrverhalten des Gespanns grundlegend anders.

Übungsdurchführung:

Fahren Sie mit den Gespann links an der Reihe entlang. Erreicht das Vorderrad den letzten Pylon, ziehen Sie kräftig am Lenker nach rechts. Sie werden zunächst feststellen, dass es rechts am Körper, zwischen Bauch und Ellenbogen eng wird und dass es schwer ist, am Lenker zu ziehen und die richtige Menge Gas zu geben. Es sind zwei verschiedene Bewegungen, die die rechte Hand ausführen muß. Ohne Übung funktioniert es nicht. Konzentrieren Sie sich auf die Kontrolle des Gasgriffes, Sie dürfen nicht zu schnell werden. Sie werden das Gefühl haben, der Seitenwagen kommt hoch. Werden Sie zu schnell, hebt er tatsächlich ab.

Sie haben jetzt zwei Möglichkeiten, die Sie sich aber beim ersten Mal nicht aussuchen können: Halten Sie den Lenker lose, machen Sie einen Schlenker nach links, der Seitenwagen fällt runter. Halten Sie den Lenker fest (für Ihr Empfinden sehr

fest), bleibt der Seitenwagen oben, Sie fahren mit „Seitenwagen oben“ um den Pylon. Sind Sie dabei viel zu schnell, überschlägt sich das Gespann nach links. Haben Sie die Wende um die Pylonen gemacht, fahren Sie wieder geradeaus und wiederholen die Übung mehrmals.

Ziel der Übung:

Geradeausfahren und Rechtskurven üben. Mit einer Hand zwei verschiedene Bewegungen ausführen.

3) Slalomfahren.

Übungsbeschreibung :

Die Pylone bleiben stehen. Umfahren Sie sie im Slalom. Links – und Rechtskurven werden kombiniert.

Übungsdurchführung.

Stellen Sie das Gespann am Anfang der Pylonenreihe rechts auf. Fahren Sie parallel zur Reihe los. Lassen Sie das Gespann mit Standgas laufen und benutzen Sie die Kupplung nicht. Erreicht das Vorderrad den ersten Pylon, lenken Sie nach links ein. Sind Sie beim Umfahren des ersten Pylons ungefähr auf Höhe der Reihe, lenken Sie entgegen und fahren eine Rechtskurve um den nächsten Pylon. Die Lenkbewegungen müssen unmittelbar aufeinander erfolgen, sonst werden Sie aus den Parcours getragen.

Fahren Sie mehrmals durch den Slalom. Geben Sie mal ein bißchen Gas, wenn Sie um den Pylon herum sind. Dabei können Sie sich an die Lastwechsel beim Abbremsen und Beschleunigen gewöhnen.

Ziel der Übung :

Feststellen, wie unterschiedlich das Fahrverhalten in Links- und Rechtskurven ist, welcher Kraftaufwand beim Fahren erforderlich ist.

Je nach Ihrer Kondition, dem Eifer, mit dem Sie Üben und der Bauart des Gespanns werden Ihnen etwa nach einer halben Stunde Schultern und Arme schmerzen. Lockern Sie sich erstmal auf.

4) Bremsübungen.

Übungsbeschreibung:

Aus langsamer Fahrt, ca.20- 40 km/h das Gespann abbremesen.

Übungsdurchführung:

Weil das Bremsverhalten jedes Gespannes unterschiedlich ist, müssen Sie ganz allein feststellen, wie Ihr Gespann bremst. Bremsen Sie das Gespann aus niedrigen Geschwindigkeiten langsam ab. Benutzen Sie die Bremsen einzeln, benutzen Sie sie zusammen. Wenn Sie es „drin“ haben, wie das Gespann beim Bremsen läuft, von alleine geradeaus oder mit Gegenhalten, sind Sie ein Stück weiter.

Stellen Sie einen Pylon hin und bremsen Sie so, dass Sie an den Pylonen stehen bleiben.

Dann versuchen Sie das gleiche aus höheren Geschwindigkeiten. Jetzt kommt es sehr auf die Bauart des Gespannes an. Die Unterschiede im Bremsverhalten können bei höheren Geschwindigkeiten größer werden.

Gespanne mit ungebremsten Seitenwagenrad - die es immer noch gibt – schieben bei Bremsen nach links. Je nach Beladung und Fahrbahnzustand kann das Gespann in den Gegenverkehr driften.

Ziel der Bremsübung war:

Auf den ebenen Platz das Gespann abzubremesen und es in Fahrtrichtung zu halten.

5) In Kurven anfahren.

Übungsbeschreibung :

Stellen Sie das Gespann am Ende der Pylonenreihe auf und fahren Sie zunächst rechts-, dann linksherum an.

Übungsdurchführung:

Das Gespann steht am Ende der Reihe mit voll nach rechts eingeschlagenen Lenker. Sie fahren jetzt an. Halten Sie den Lenker einfach locker in der Hand und das Gespann fährt in der beabsichtigten Richtung an.

Fahren Sie wieder an das Ende der Reihe und schlagen Sie den Lenker nach links ein. Beim Anfahren müssen Sie den Lenker gut festhalten, das Gespann wird versuchen beim Anfahren geradeaus zu fahren. Fahren Sie nach der Kurve wieder an das Ende der Reihe und versuchen Sie es erneut.

Ziel der Übung:

Sie stellen fest, dass Sie beim Anfahren unterschiedlich „gegenhalten“ müssen, je nachdem ob Sie nach rechts oder nach links fahren. Jetzt merken Sie auch, ob das rechte Handgelenk schon so weit ist, dass es am Lenker ziehen und fein dosiert Gas geben kann.

6) Die Gespannbreite nach rechts kennen lernen.

Übungsbeschreibung :

Sie sollen durch heranzufahren des Seitenwagens an einen Bordstein, an eine Latte oder einfach an einen Strich auf der Straße lernen, die Breite Ihres Gespanns abzuschätzen. Fahren Sie vorsichtig an Bordsteine heran.

Übungsdurchführung :

Stellen Sie sich in einiger Entfernung von Ihrer gewählten Markierung auf. Fahren Sie langsam an die Markierung heran und versuchen Sie durch Peilen über die Seitenwagnase, den richtigen Abstand zur Markierung herauszufinden. Hierbei müssen Sie bedenken, dass das Seitenwagenrad selten in der Flucht der Seitenwagnase läuft.

Nach den einzelnen Versuchen steigen Sie ab und kontrollieren selbst, wie weit Sie noch vom Bordstein entfernt sind. Wenn Sie bis auf 5 cm an die Markierung heran sind, wissen Sie nicht nur, wie Sie Ihr Gespann abstellen, sondern Sie können gleich mit der nächsten Übung zum gleichen Thema beginnen. Ihr Gespann muß auch mal durch eine enge Gasse passen.

Ziel der Übung:

Die Breite des Gespanns nach rechts einzuschätzen.

7) Gespannbreite schätzen.

Übungsdurchführung:

Stellen Sie sich mit dem Gespann auf den leeren Platz. Ca. 20 m vor Ihnen stellt der Helfer zwei von den 1,2 m langen Latten in Form eines Tores auf, Sie sagen: Enger oder breiter. Der Helfer versetzt die Latten, bis Sie sagen :Gut. Jetzt fahren Sie durch das Tor. Je geringer der Abstand zwischen Latten und Gespann ist, desto besser haben Sie die Breite eingeschätzt.

Ziel der Übung:

Ob es an einer Engstelle noch paßt.

8) Wenden auf kleinster Fläche.

Übungsbeschreibung :

Das Gespann hat rechtsherum einen kleineren Wendekreis als linksherum. Probieren Sie es aus.

Übungsdurchführung :

Stellen Sie mit Pylonen ein Viereck auf, das so groß ist, dass Sie mit ganz nach links eingeschlagenen Lenker mit dem Gespann in diesem Viereck einen Kreis schieben können.

Fahren Sie diesen Kreis. Fahren Sie ihn anschließend mit ganz nach rechts eingeschlagenen Lenker.

Sie brauchen nach rechts weniger Platz. Mein Gespann hat bei 1,11 m Spurbreite einen Rechts- Wendekreis von 4,20 m, einen Linkswendekreis von 6,70 m.

Ziel der Übung :

Wenn Sie auf kleinstem Raum wenden müssen, lernen Sie, sich so zu stellen, dass Sie nach rechts wenden können.

9) Wenden an einer Böschung.

Übungsbeschreibung :

Die Steigung einer Böschung kann den Rückwärtsgang ersetzen. Die Böschung kann rechts oder links der Fahrbahn sein. Üben wir mal als wäre sie links.

Übungsdurchführung :

Sie stehen auf Fahrbahnmitte des engen Sträßchens. Schlagen Sie den Lenker ganz nach links ein. Lassen Sie das Vorderrad ein Stück die Böschung hochklettern. Oben kuppeln Sie aus. Lenker nach rechts einschlagen, zurückrollenlassen. Wenn es noch nicht ganz reicht, das ganze noch mal. Sie haben jetzt in zwei Zügen gewendet.

Ziel der Übung:

Sie wissen wie man auf einer schmalen, meist auch steilen Straße wendet ohne abzustiegen und zu schieben.

10) Die Spurgasse

Übungsbeschreibung:

Sie fahren mit dem Seitenwagenrad, später mit dem Vorderrad durch eine S förmige Spurgasse.

Übungsdurchführung:

Nachdem Sie die Spurgasse mit kleinen Holzklötzen gelegt haben, stellen Sie sich mit dem SW Rad vor die Gasse. Versuchen Sie so zu fahren, dass Sie mit dem SW Rad in der Gasse bleiben. Wichtig ist, dass Sie – wie schon beim Slalomfahren – den Lenker rechtzeitig in die gewünschte Richtung einschlagen. Also schon vor der nächsten Kurve. Sie werden feststellen, dass es am besten geht, wenn Sie in Richtung SW Rad sehen. Die Ursache, dass es nicht gleich funktioniert, sind die verschiedenen Radien, die Vorder – und Seitenwagenrad fahren.

Fahren Sie die Übung mit dem Motorrad, d.h. Vorder – und Hinterrad laufen in der Gasse. Auch hier werden Sie feststellen, welche Probleme es gibt, in der Gasse zu bleiben.

Ziel der Übung:

Sie lernen, dass das SW Rad nie so läuft, wie Sie es von der Bewegung des Lenkers her erwarten.

11) Fahren über eine Rampe:

Sie legen Ihr Brett mit dem angenagelten Klotz auf die Strasse und fahren mit dem SW Rad darüber.,

Übungsdurchführung:

Stellen Sie sich in einiger Entfernung von der Rampe hin, fahren Sie auf sie zu. Versuchen Sie mit dem SW Rad die Rampe hochzufahren. Die vorhergehende Übung hilft Ihnen die Spur des SW Rades so abzuschätzen, dass Sie die Rampe finden. Beim Hochfahren merken Sie, wie das Gespann nach links auszubrechen versucht. Durch Gegenlenken bleiben Sie in der Spur. Fahren Sie die Rampe langsam hoch und halten Sie auf der höchsten Stelle an. Der Helfer sagt Ihnen, wann es soweit ist. Jetzt lassen Sie das Gespann nach vorn von der Rampe „Runterfallen“. Sie werden einen Ruck im Lenker spüren. Halten Sie den Lenker einfach fest. Finden Sie bei der nächsten Anfahrt die Rampe mit dem Seitenwagenrad, versuchen Sie das Überfahren in einem Zug mit steigender Geschwindigkeit.

Achten Sie auf die Bodenfreiheit!

Fahren Sie nach dem Aufsetzen eine scharfe Linkskurve. Bei den meisten Gespannen wird es problemlos gehen.

Dann fahren Sie nach der Rampe eine scharfe Rechtskurve. Waren Sie zu schnell, hebt der Seitenwagen ab. Steigern Sie die Geschwindigkeit um sich an dieses Gefühl zu gewöhnen. Wenn die Bodenfreiheit ausreicht, fahren Sie mit der Maschine über die Rampe. Stellen Sie einfach fest, wie das Gespann reagiert !

Ziel der Übung:

Sich nie aus der Richtung bringen lassen.

12) Auf schräger Fahrbahn fahren.

Übungsbeschreibung:

Sie fahren mit dem Seitenwagenrad langsam einen Bordstein hoch und fahren dann einige Meter so weiter. Wenn es Ihnen keine Probleme mehr macht, fahren Sie mit der Maschine auf einen Bordstein auf der linken Fahrbahnseite.

Übungsdurchführung :

Halten Sie am Lenker "gegen", dann läuft das Gespann ohne Probleme hoch. Wenn Sie mit dem SW Rad auf den Bordstein weiterfahren, merken Sie, dass das Gespann nach links, vom Bordstein runter laufen will. Sie müssen gegenlenken.

Fahren Sie mit den Maschinenrädern auf den Bordstein, merken Sie : Das Gespann will nach rechts, auch wieder vom Bordstein runter. Sie müssen nach links gegenhalten. Nach einigen Üben, merken Sie nicht mehr, dass Sie gegenlenken müssen. Ihre Muskeln "lernen" diese Übung sehr schnell.

Ziel der Übung:

Auf schräger Fahrbahn dahin zu fahren wohin Sie wollen.

13) Fahren auf unebenen Boden.

Übungsbeschreibung :

Sie fahren auf einen Feldweg oder ähnlich holprigen Untergrund.

Übungsdurchführung :

Wählen Sie den Untergrund so uneben, wie es die Bodenfreiheit Ihres Gespannes zulässt. Fahren Sie geradeaus und in Kurven auf diesen Boden. Sie werden merken, dass das Gespann je nach den Bodenwellen immer in eine andere Richtung will als Sie. Sie müssen den Lenker nur genügend festhalten um diesen Effekt auszugleichen. In Rechtskurven, sollten Sie nicht zu schnell werden, der Seitenwagen kommt sonst hoch.

Ziel der Übung:

Sich auch von größeren Unebenheiten nicht aus der Richtung bringen lassen.

14) Kreisel.

Übungsbeschreibung:

Mit einer Hand Kreise fahren.

Übungsdurchführung :

Malen Sie einen Kreidekreis auf den Boden und stellen Sie einen möglichst hohen Pylon auf die Linie. Fahren Sie so an den Pylon heran, dass Sie ihn mit der linken Hand fassen können. Nehmen Sie den Pylon und fahren Sie mit dem Gespann nur mit der rechten Hand einen ganz engen Linkskreis und stellen den Pylon wieder an seinen Platz. Fahren Sie Rechtskreise, fahren Sie mit dem Pylon in der Hand durch den Slalom.

Geht es schwer mit nur einer Hand am Lenker ?

15) Rechtskurven – etwas schneller.

Übungsbeschreibung :

Nach dem langsamen Üben von Rechtskurven zum Beginn der Übungen, versuchen Sie jetzt die Geschwindigkeit zu steigern.

Übungsdurchführung :

Stellen Sie sich so auf den Platz, dass alle Hindernisse ganz weit weg sind.

Fahren Sie bei nicht ganz bis zum Anschlag eingeschlagenen Lenker langsam los. Ziehen Sie –den Lenker bei konstanter Geschwindigkeit immer wieder bis zum Anschlag und lassen Sie ihn dann wieder in die Geradeausstellung zurückgehen. Bei jedem Anziehen des Lenkers werden Sie merken, wie der Seitenwagen sehr „leicht“ wird. Vielleicht hebt er sogar ab. Ihr Helfer merkt es eher, er kann es Ihnen sagen.

Das Anheben des Seitenwagens können Sie auf zwei Arten ausprobieren. Durch Verringern des Kurvenradiuses, wie Sie es schon gemacht haben, dann durch Erhöhung der Geschwindigkeit.

Üben Sie wie beschrieben, ziehen Sie nur den Lenker schneller rechts an. Sofern Sie das Gespann jetzt auch noch problemlos unter Kontrolle haben, fahren Sie etwas schneller. Jetzt kommt der Seitenwagen beim Anziehen des Lenkers mit Sicherheit hoch. Hebt der SW zu schnell oder zu hoch ab, einfach geradeauslenken oder bremsen. Beobachten Sie Ihr Gespann, wie schnell der Seitenwagen „runterfällt“ Dafür brauchen Sie viel Platz. Versuchen Sie immer wieder den SW durch Anziehen des Lenkers zum Abheben zu bringen. Ist er mit dem Rad in der Luft, versuchen Sie ihn so oben zu halten, dass Sie einen Kreis fahren können.

Wenn Sie jetzt schneller werden weil es so schön ist, wird die Fliehkraft irgendwann Ihren Oberkörper nach links drücken. Der Schwerpunkt verlagert sich dadurch und Sie können nach links umkippen.(Siehe Seite 107 in „Neues Handbuch für Gespannfahrer“)

Wenn Sie es fertiggebracht haben, den Seitenwagen ein Stück in der Luft gehalten zu haben, machen Sie eine Pause und entspannen Sie sich.

Sollten Sie jetzt das Gefühl haben, das Gespann zu beherrschen, wird es gefährlich. Es ist immer noch nicht soweit !

Sie haben den Seitenwagen bei den Übungen immer bewußt „hochgehoben“ Sie waren darauf vorbereitet. Wenn er Ihnen mal unbewußt hochkommt, beherrschen Sie die Situation nicht.

Ziel der Übung:

Sich in Rechtskurven nicht von der Reaktion des Gespanns überraschen lassen.

16) Linkskurven- etwas schneller.

Übungsbeschreibung :

Sie fahren Linkskurven und versuchen mit Hilfe des Helfers herauszufinden, wann das Hinterrad abheben würde.

Bei dieser Übung ist der Unterschied zwischen alten und modernen breitspurigen Gespannen besonders groß. Moderne niedrige und breitspurige Gespanne werden in der Regel erst wegschieben, ältere, schmälere kippen ohne Vorwarnung.

Übungsdurchführung :

Fahren Sie mit konstanter Geschwindigkeit Linkskurven. Sie werden feststellen, dass es sich linksherum leichter fährt als rechtsherum. Das ist jedoch ein subjektiver Eindruck.

Werden die Rechtskurven zu schnell, hebt der Seitenwagen spürbar ab. Sie merken es. In Linkskurven hebt das Hinterrad erst bei größeren Geschwindigkeiten ab aber man merkt das Abheben erst wenn es zu spät ist das Gespann überschlägt sich blitzschnell.

Stellen Sie die Federbeine Ihres Hinterrades auf die weichste Stufe ein. Markieren Sie das linke Federbein mit Klebeband so, dass der Helfer beim Fahren erkennen kann wie weit es sich beim Ausfedern auseinanderzieht. Fahren Sie Linkskurven und lassen Sie von ihm sagen, wie weit sich das Federbein entspannt. Immer vorausgesetzt, die Federbeine haben genügend negativen Weg. Hat sich das Federbein ganz auseinandergezogen, fahren Sie wiederholt in diesen Geschwindigkeitsbereich und merken sich das Verhalten des Gespanns. Das wirkliche Abheben des Hinterrades können Sie aus Sicherheitsgründen nicht ausprobieren !

Ein Tip, der nicht immer funktioniert : Heben Sie das Gespann hinten an. Befestigen Sie einen Bindfaden an oberer und unterer Federbeinaufnahme. Zunächst so, dass er schon beim geringsten Ausfedern reißt. Fahren Sie linksherum bis er reißt. Dann lassen Sie den Bindfaden etwas länger, tasten sich an die Geschwindigkeit ran, bei der er wieder reißt. Dann werden Sie nicht mehr schneller.

Ziel der Übung:

In Linkskurven die Grenzen erkennen.

17) Engstelle

Übungsbeschreibung:

Fahren durch eine lange, enge Gasse.

Übungsdurchführung :

Nehmen Sie mehrere Paare der 1,2 m langen Pylone. Bauen Sie aus den Pylonen eine enge Gasse auf. Die Gasse soll nur 10 cm breit sein als ihr Gespann, aber 15m lang. Fahren Sie aus der breiten Fahrbahn in die sich plötzlich verengende Gasse ein. Üben Sie es, bis Sie es auch mit 50 km/h können ohne die Latten zu berühren und es Ihnen nichts mehr ausmacht, mit den linken Ellenbogen an den Latten vorbeizuziehen.

Ziel der Übung :

In der Praxis befahren Sie oft eine normal breite Straße. Plötzlich ist sie auf einer Seite durch parkende Fahrzeuge verengt. Sie ziehen nach links und grade dann kommt Ihnen ein 38 Tonner entgegen. Für den ungeübten Anfänger wird es jetzt lausig eng, auch wenn er schon lange Auto fährt.

18) Eine „8“ am schrägen Hang fahren .

Übungsbeschreibung:

Auf einen schrägen Hang mehrmals die Richtung ändern.

Übungsdurchführung:

Finden Sie eine geneigte Fläche (Verkehrsübungsplatz) , stellen Sie sich quer zur Neigung, den Hang auf der linken Seite. Fahren Sie nach links an (fest am Lenker ziehen), den Hang hoch, der Lenker bleibt links eingeschlagen. Je nach Hangneigung und Spurbreite kann das „Drehen gegen den Berg“ sehr schwer gehen. Den Hang rauf, und wieder runter. Wenn Sie wieder längs zum Hang fahren, ziehen Sie nach rechts. Den Hang runter rechts eingeschlagen lassen, den Hang hoch. Wenn Sie rechts gegen den Berg fahren, werden Sie kein gutes Gefühl haben, daran müssen Sie sich gewöhnen.

Ziel der Übung:

Lernen, flüssig mit dem Gespann auf den Hang die Richtung wechseln. Eine Vorübung für das Überholen auf gewölbter Fahrbahn, Sie müssen mehrere Dinge in guter Übereinstimmung gleichzeitig tun : Am Lenker ziehen, Gas geben, Bremsen.

Vergessen Sie nicht die Muskeln aufzulockern, die Übung geht in die Schultern!

19) Überholen auf gewölbter Fahrbahn.**Übungsbeschreibung:**

Auf der gewölbten Fahrbahn ein anderes Fahrzeug Überholen.

Übungsdurchführung:

Auf der gewölbten Straße (Verkehrsübungsplatz) fahren Sie vor dem Überholen auf der rechten Fahrbahn. Das Gespann ist nach rechts geneigt und hat das Bestreben, nach rechts zu laufen. Wenn Sie zum Überholen ansetzen, müssen Sie nach links lenken, zusätzlich aber noch den „Rechtsdrall“ des Gespanns überwinden, also kräftig nach links ziehen. Sobald Sie auf der linken Seite sind, ist das Gespann aber nach links geneigt und will auch nach links laufen.

Sie wollen aber während des Überholvorgangs erstmal geradeaus fahren. D.h. Sie müssen sofort den „Linkszug“; den das Gespann jetzt hat korrigieren und gleich nach dem Überholen wieder nach rechts ziehen. Sie werden das Gefühl haben, dass der ja „oben“ laufende Seitenwagen hochkommt.

Als Anfänger werden Sie das unangenehme Gefühl sehr stark spüren. Das nach „nach rechts ziehen,“ nach dem Überholen müssen Sie ganz bewußt üben. Es ist die schwierigste Übung beim Gespannfahren. Stellen Sie sich auf die Fahrbahn ein Fahrzeug hin, es ist eindrucksvoller als nur ein paar Pylone.

Wenn die Straße lang genug ist, lassen Sie den Helfer ein Fahrzeug fahren und überholen Sie, Dann haben Sie noch realistischere Verhältnisse.

Ziel der Übung:

Das Gefühl für die nötigen Kräfte am Lenker entwickeln damit das Überholen irgendwann mal „von alleine,, geht.

Die Ursache für alle Unfälle wie der in den am Anfang veröffentlichten Brief beschrieben, ist eine fast unbekannte, gefährliche Gespanneigenart. Sie ist bei den Gespannen älterer Bauart wieder besonders ausgeprägt. Sie bringt nicht nur Anfänger in Gefahr, sondern auch Fahrer, die schon ein halbes Jahr unfallfrei gefahren sind.

Die Unfälle haben alle eine gleiche Ausgangssituation: Die Fahrer fuhren eine Rechtskurve oder zogen nach dem Überholen nach rechts. Plötzlich waren sie auf der linken Straßenseite, am Baum oder vor einen Lastwagen. Sie versuchten nachträglich das Geschehen zu rekonstruieren, um herauszufinden, was da eigentlich geschehen war. Sie sagten alle, dass der Seitenwagen nicht „oben“ war, sie also nicht zu schnell gewesen sein konnten.

Sie hatten recht: Der Seitenwagen war nicht oben. Sie hatten nur nach Soloart den Lenker nicht fest genug gehalten. Es genügt schon, um auf die linke Seite zu kommen.

Bevor der Seitenwagen in der Rechtskurve hochkommt, drückt die Fliehkraft die Lenkung nach links. Das reicht um den Anfänger auf die linke Straßenseite zu befördern. Es geschieht besonders oft in Links –Rechtskurven, das Überholen ist ja das gleiche.

Wenn man eine Rechtskurve einleitet, zieht man rechts am Lenker, es baut sich eine Fliehkraft auf, die über den Hebelarm des Nachlaufs den Lenker nach links drückt. Am Modell kann man diese Wirkung gut vorführen.

Man kann es auch mit einem leichten Gespann glaubhaft vorführen. Das Gespann auf glatten, ebenen Boden stellen, den Lenkungsämpfer lösen. Dann die Seitenwagennase kräftig nach links drücken. Die Lenkung schlägt nach links, es ist die gleiche Wirkung, die die Fliehkraft in der Rechtskurve hervorruft!

Beim Fotografieren dieser Bilder machten wir Instrukoren eine unfreiwillige Erfahrung. Der Instruktor, der diese Übung fuhr hatte zu dieser Zeit schon an die 100 000 km Gespannerfahrung und trotzdem passierte etwas Unvorhergesehenes :

Die Übung lautete : Nach einer scharfen, unübersichtlichen Rechtskurve liegt am rechten Straßenrand ein Plastikwürfel, dem man nach der gefahrenen Kurve auch noch ausweichen muß. Der Seitenwagen kommt hoch, damit wurde der Instruktor auch fertig.

Beim zweiten Versuch tat der Helfer etwas unvorhergesehenes. Er gab den Plastikwürfel einen Tritt, er rollte einen Meter weiter zur Straßenmitte, der Fahrer mußte viel weiter nach links ausweichen

Jetzt hatte der Fahrer die Situation nicht mehr im Griff, er wurde nach links zur Böschung gedrückt. Im Ernstfall bedeutet es, der Fahrer war im Gegenverkehr. Wir bekamen hier demonstriert, was wir ja alle wissen, auch erfahrenen Leute müssen sich Geschwindigkeitsreserven lassen.

Irgendwann werden Sie auf der Straße fahren wollen. Betrachten Sie das Fahren immer noch als Fahrübungen bei denen Sie sich voll auf das Geschehen konzentrieren müssen. Warum immer noch ???

Sie fahren jetzt ein Gespann und haben dafür im Gehirn keine gespeicherte, abrufbereite Erfahrung. Sie müssen diese Erfahrungen erst in ihr Gehirn hineinprogrammieren !

Sie haben das Überholen auf den Platz geübt. Aber so ganz realistisch war das leider nicht. Sie haben im wirklichen Verkehr weniger Platz, je schneller Sie fahren, desto enger wird es. Je nach Bauart und Beladung Ihres Gespannes können die schnellen Richtungsänderungen beim Überholen Unruhe in die Lenkung bringen. Auch die veränderten Windverhältnisse nach dem Ausscheren hinter einem Lastwagen verursachen Unruhe und können Sie aus der Richtung bringen.

Lassen Sie, besonders auf schmalen Straßen das Überholen erstmal sein. Machen Sie Überholübungen auf einer übersichtlichen Straße. An einer bestimmten Stelle, Baum, Fahrbahnmarkierung, was auch immer, denken Sie sich das zu überholende Fahrzeug, setzen zum Überholen an und scheren wieder ein.

Lassen Sie Ihren Helfer vorausfahren und überholen Sie ihn. Planen Sie den Überholvorgang in Gedanken, wie man es in einer guten Fahrschule lernt. Tun Sie es auch, wenn Sie schon viele Jahre ein Fahrzeug fahren. Es geht schneller, wenn Sie es immer wieder bewußt üben. Und wenn Sie mal im englischen Linksverkehr überholen, tun Sie es erst nach vielen cups of tea.

Üben Sie mal bewußt eine Bergstrecke mit vielen Kurven. Sie werden bergauf Gas geben, bergab bremsen. Das Schwierige dabei ist, das Zeihen am Lenker nicht zu vergessen und auf der rechten Fahrbahnseite zu bleiben.

Eine Aufgabe Ihres Helfers ist vor Ihnen herzufahren, mit einem Tempo, das Sie gefahrlos halten können. Wenn Sie mal einige Kurven gefahren sind, werden Sie sonst automatisch schneller und fliegen aus einer Kurve heraus.

Sie haben auf dem ebenen Platz bremsen gelernt. Jetzt müssen Sie bergab bremsen. Üben Sie es, auch in Kurven. Es ist wieder eine neue Erfahrung, am Lenker ziehen und bremsen- und das Gespann auf der rechten Fahrbahnseite halten.

Fahren Sie mal über holprige Wege. Mit 18 - oder 19 Zollreifen ist es ein Genuß. Üben Sie es mit 15 Zöllern oder noch kleineren Reifen, merken Sie, wie wenig Bodenfreiheit Sie haben. Es ist wichtig, mal in Ruhe festzustellen, wie wenig das sein kann. Sie merken auch, dass man sich auf einer ebenen, gar nicht so nassen Wiese so festfahren kann, dass man alleine nicht mehr wegkommt. Auf solchen Untergrund stellt man sich am besten so hin, dass man bergab anfahren kann.

Sie fahren auf einer schmalen Straße in einer Ausflugsgegend, die Straße ist auf der rechten Seite zugeparkt. Sie halten reichlich Abstand, es ist ja noch Platz da. Jetzt kommt von vorn ein Auto, Sie müssen nach rechts ziehen, den Abstand zu den parkenden Autos verringern. Sie müssen zum entgegenkommenden Auto- dessen Fahrer hoffentlich gemerkt hat, dass es keine Solomaschine ist – auch noch Abstand halten.

Jetzt wird es eng !

Wenn ein Neuling das zum ersten Mal macht und er das Pech hat, dass das Auto ganz plötzlich auftaucht, weil es durch ein Hindernis verdeckt war, so geht das in der Regel schief. Er wird die parkenden Autos streifen. Danach macht er die Entdeckung, dass man mit einem Seitenwagenboot an einem Auto große Schäden verursachen kann, ohne dass man an dem Boot viel sieht.

Was man Solo schon nicht tun soll, darf man mit dem Gespann auf keinem Fall. Vor Kreuzungen überholen. Es wird dabei sehr eng. Der nach rechts einbiegende Autofahrer hat sich nach links umgesehen. Das von rechts kommende Auto stört ihn nicht. Dass das Gespann zum Überholen angesetzt hat und die ganze Fahrbahnbreite braucht, merkt er zu spät.

Nehmen Sie sich noch mal die Übung Nr.17 vor.

Testen Sie mal Ihre Seitenwagenfederung. Stellen Sie sich vor, Sie müssen auf einer Gebirgsstraße kleinster Ordnung mit dem Seitenwagenrad auf den Randstreifen weil ein entgegenkommendes Fahrzeug viel Platz braucht.. Der Randstreifen liegt tiefer

als die Fahrbahn. Bei einer mittelmäßigen Federung werden Sie nicht nur sehr geschüttelt, Sie müssen auch den Lenker so festhalten wie noch nie um in der richtigen Spur zu bleiben.

Als die Gespanne noch klein und schmal aber auch leistungsschwach waren versuchten Fahrer und Beifahrer die Schwerpunktlage durch „turnen“ zu verändern.. Wenn man es kann, ist es sehr wirksam und man kann die Fahrleistung erhöhen Bei einen modernen Straßengespann geht es nicht und bringt auch nichts. Man könnte nur die anderen Verkehrsteilnehmer erschrecken.

Folgende Tips gelten auch wieder nur für Gespanne bis zu einen bestimmten Gewicht und Motorleistung.

Probieren Sie die Tips an Ihrem Gespann aus.

Fahren Sie die Übung am schrägen Hang nochmals und stellen Sie fest wieviel es an Kippsicherheit bringt, wenn Sie sich beim Rechtsdrehen gegen den Berg nach rechts herauslegen. Sie müssen sich aber schon herauslegen bevor Sie rechts am Lenker ziehen. Tun Sie es zu spät, wenn sich der Seitenwagen schon „leicht „ anfühlt, dann können Sie ihn nicht mehr unten halten.

Wenn der Hinterreifen im Schnee oder auf losem Boden nicht mehr greift, stellt man sich auf die Soziusrasten oder kniet sich auf den Sitz,. Das Hinterrad wird dadurch höher belastet und es greift wieder. Auf steilen Auffahrten kann das Vorderrad den Bodenkontakt verlieren, der Fahrer muß sich nach vorn über den Lenker beugen.

Im hohen Schnee findet man für die Maschine oft eine Spur, für den Seitenwagen nicht. Dann kann der Rollwiderstand des Seitenwagens so groß werden, daß der Seitenwagen stehenbleibt. Die Maschine fährt manchmal noch einen Viertelkreis um den Seitenwagen herum und dann steht man endgültig. Wenn man das Gespann mit etwas Schweiß wieder ausgerichtet hat, stellt man sich mit beiden Füßen auf die linke Raste und lehnt sich soweit wie möglich nach links. Das Seitenwagenrad wird durch diese Schwerpunktverlagerung entlastet, die Maschineräder werden

höherbelastet, das Hinterrad greift besser und manchmal kommt man weiter. Hat man einen Beifahrer, so muß er möglichst weit außen am Seitenwagen schieben, da bringt es am meisten.

Ein auf einen Hang abgerutschtes Gespann auseinanderzubauen und einzeln den Hang hinaufzubringen gelingt einem nur bei ganz leichten Gespannen.

Neulinge, die mit einem schwerbeladenen Urlaubsgespann zum ersten Mal auf richtigen Bergstrecken fahren, glauben nicht, dass sie trotz großer Motorleistung auf Steigungen von rund 30 % hängen bleiben können. Der Motor bleibt schlicht stehen.. Dafür gibt es meistens zwei Gründe.

- 1) Das Gespann hat keine Seitenwagenübersetzung.
- 2) Der erste Gang liegt zu hoch. Bei modernen Motorrädern ist die Getriebespannweite (Unterschied zwischen ersten und größten Gang) aus unerklärlichen Gründen zu klein.

Diese Weisheit nutzt dem Fahrer jetzt nichts. Er muß aber wissen, dass er sich schon beim ersten vergeblichen Anfahrversuch die Kupplung verbrennen kann. Passiert es einem an einen verlassenem Berg im Ausland, ist der Urlaub erst mal zu Ende.

Es gehört zum Grundwissen, dass man ungewohnt steile Berge mit den vollgeladenen Gespann von vornherein, besonders in Kehren im ersten Gang angeht. Mit einer Drehzahl, bei der der Motor genügend Leistung bringt und die er über die benötigte Zeit halten kann. Ob er es kann, wissen Sie später. Man wundert sich wie schnell er Drehzahl verliert, besonders wenn der Einfluß von 2500 Metern Meereshöhe hinzukommt. Es kann auch routinierten Leuten passieren, dass ihnen trotz schnellen Gasgebens der Motor langsamer geht und stehen bleibt.

Das Verkehrteste, was man tun kann : An einer Stelle, an der man einen Motor in Fahrt abgewürgt hat, versuchen wieder anzufahren. Man muß zurück, bis es irgendwo weniger steil ist. Oder man findet einen Nebenweg aus dem heraus die Steigung kleiner ist. So ein Nebenweg kann auch bei Glatteis zum Anfahren hilfreich sein.

Das waren Ratschläge für Notsituationen. Früher konnte man solche Künste bei Geländezuverlässigkeitsfahren sehen und nachmachen. Heute gibt es diesen Sport nicht mehr. Für die rund 3,5 Millionen Solofahrer gibt es genug Literatur, die über die Gefahren beim Solofahren unterrichtet. Welche speziellen Gefahren auf die Gespannfahrer lauern, darüber hat sich außer den Instruktoren der Fahrerlehrgänge noch niemand Gedanken gemacht.

Stellvertretend für die Instruktoren will ich diese „Gedanken über die speziellen Gefahren beim Gespannfahren“ hier aufzählen und hoffen, dass darüber noch diskutiert wird.

Wichtigste Regel: Auch wenn der Könner sein Fahrzeug beherrscht, wird er nie bis an die äußerste Grenze gehen. Im Verkehr muß man immer mit Überraschungen rechnen.

Ein Gespann fällt nicht so leicht um. Kommt es aber bei Schleuderbewegungen mit einem Rad an ein Hindernis, kippt es je nach Schwerpunktlage sehr schnell. Dann fehlen die Knautschzonen. „Gespanne sind faszinierende Fahrzeuge“, schrieb ich mal. Sie gehorchen aber gnadenlos den physikalischen Gesetzen, die man beim Fahren schon mal vergessen kann. Da man selten alleine auf der Straße ist, soll man sich auch schon mal fragen, was wissen andere Verkehrsteilnehmer über das Fahrzeug „Seitenwagengespann“? Nur ca. 5 % der Autofahrer haben den Führerschein der Klasse XX. Sie fahren vielleicht auch mal solo, man kann aber mit Sicherheit sagen, über die fahrerischen Möglichkeiten eines Gespanns wissen sie nichts.

Das heißt auf deutsch.

Kein Autofahrer kann sich im Geringsten irgendwie auf ein Gespann einstellen, selbst wenn er es wollte. Sie rechnen besser mit allen nur denkbaren Fehlreaktionen anderer Verkehrsteilnehmer. Ein Autofahrer kann gar nicht immer erkennen, dass es ein Gespann ist, er erkennt ein Gespann meistens als Solomaschine!

Probieren Sie es aus!

Setzen Sie sich zu jemandem ins Auto auf den Beifahrersitz und ein anderer fährt Ihnen mit dem Gespann entgegen. Sagen Sie Ihrem Fahrer nichts. Versuchen Sie nur festzustellen, wann er erkannt hat, dass es ein Gespann und keine Solomaschine war. Dann soll sich das Gespann mal hinter das Auto mogeln und versuchen zu überholen. Der Autofahrer wird es noch viel später erkennen, besonders bei einem kleinen Seitenwagen. Der Rückspiegel des Autos reicht nicht so tief und das Auge ist einfach nicht darauf gedreht, unterhalb des Solofahrers noch etwas zu suchen.

Dann üben Sie alles noch mal bei Dunkelheit und Regen !

Dass Sie an Ihrem modernen Motorrad mit großem Scheinwerfer einem alten Seitenwagen mit einer 3 Watt Leuchte im Kotflügelgriff haben, die 3 cm, Durchmesser hat und deren Kunststoffscheibe vergilbt ist, daran wollen wir gar nicht denken. Auch wenn Ihr Gespann eine moderne Positionsleuchte hat, sehen Sie es sich mal an, ob es bei Dunkelheit und Regen von entgegenkommenden Verkehrsteilnehmern als Gespann erkennbar ist.

Moderne Autos bleiben auch bei Nässe beim Bremsen immer in der Spur, Solofahrer haben dank moderner Fahrwerke und Reifen auch keine großen Probleme. Das weiß der Autofahrer.

Womit muß er beim Gespann rechnen ? Dass es immer noch 700 kg schwere Gespanne gibt, die keine Seitenwagenbremse haben oder deren Bremseinstellung nicht mit dem augenblicklichen Beladungszustand harmoniert. Wenn so ein „ungünstig gebremstes „ Gespann eine nasse, steile Straße runterfährt, plötzlich bremsen muß, eine Vierteldrehung nach links macht und auf ihn zukommt?

Damit kann kein Autofahrer rechnen, der Gespannfahrer muß dafür sorgen, dass sein Fahrzeug auch beim Bremsen unter allen Umständen geradeausläuft. Es wird auch auf der Autobahn kein Lastwagenfahrer begreifen können, dass es Gespanne gibt, die aus irgendeinem zwingenden Grund so langsam vor ihm herfahren, dass er überholen muß.

Wenn Sie hier angelangt sind, die Übungen sowohl im „Trockenen“, als auch auf dem Platz gemeistert haben, sind Sie Ihrem Traum vom Gespannfahren schon sehr nahe gekommen. Um jedoch ein gleichwertiger Partner im Straßenverkehr zu sein, empfiehlt sich ein Training mit Fachkundigen. Investieren Sie lieber hier noch ein wenig Geld. Fast alles ist ersetzbar, nicht dazu gehört Ihre Gesundheit, die Gesundheit der Mitfahrer, insbesondere wenn Sie vorhaben Ihre Kinder mit zu nehmen.

Wir wünschen Ihnen viel Glück!