

erstellt: 02.10.2014

Ein Wagen für die Familie oder den Papagei

O-Ton: Uli Jacken, Vorstand, Bundesverband der Hersteller u. Importeure von Krafträdern mit Beiwagen e.V (BVHK), 55218 Ingelheim

Länge: 1:26 (4 Antworten, kürzbar und einzeln einsetzbar)

Autor: Harald Schönfelder

Info: Beiwagen waren früher oft gesehene Anhängsel von Motorrädern. Seit dem Siegeszug des Autos hat sich das ziemlich geändert und die Motorradkrise vor 40 Jahren führen sie nur noch ein Schattendasein. In den moderierten O-Tönen mit dem Verband der Beiwagenhersteller geht es um Umbauten, Komplettangebote und die Fahrweise.

Anmoderation: Früher waren sie das Auto des Kleinen Mannes, heute sind sie Exoten auf den Straßen. Auf der weltgrößten Zweiradmesse, der Intermot in Köln, haben die Hersteller von Motorrädern mit Beiwagen, den sogenannten Gespannen, einen Gemeinschaftsstand. Es sind eben Liebhaberstücke geworden. Es gibt nur noch einen originären Hersteller von Gespannen, der in Europa eine Rolle spielt, sagt Uli Jacken, Vorstand des Bundesverbandes der Hersteller und Importeure von Krafträdern mit Beiwagen, BVHK.

O-Ton 1: "Das ist Ural aus Russland, aus dem tiefsten Russland. Die Firma Ural gehört aber inzwischen amerikanischen Besitzern ... die haben aber in Europa keinen Markt."

Zwischenmoderation: Wer einen Beiwagen an seinem Motorrad möchte, muss also nachrüsten. Dafür gibt es ein paar Firmen, die Umbauten anbieten. Das sind alles Einzelstücke, denn für eine Serienproduktion wären vor allem die Sicherheitsaspekte viel zu archaisch. Viel Metall, kaum Polster, die bei einem Aufprall schützen, von Schutz bei einem umkippenden Wagen ganz zu schweigen. Die Zeiten haben sich geändert.

O-Ton 2: "Früher war, also wenn wir uns die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg anschauen ... da kam dann der Beiwagen dran, selbst an die kleinste Vespa oder Lambretta und das hat sich natürlich grundlegend geändert."

Zwischenmoderation: Obwohl das auch heute noch möglich ist, der Anbieter Lohia aus Indien zeigt an seinem Stand das Retro-Modell eines Motorrollers, dessen Beiwagen einem Zeppelin ähnelt. Ein Familienfahrzeug war das Gespann früher und für den Ausritt zu dritt oder, bei zweisitzigen Beiwagen, zu viert ist es auch heute noch gedacht. Oder um exotischere Passagiere mitzunehmen, erzählt Uli Jacken.

O-Ton 3: "Wir haben einen Kunden, der hat das Gespann nur wegen seinem Papagei ... also grandios."

Zwischenmoderation: Wer sich mit dem Gedanken an einen Umbau trägt, der muss auf jeden Fall 5.000 Euro Kosten einplanen, Handarbeit eben. Nach oben ist die Skala offen. Oder gleich den Russen-Import Ural für 12.000 Euro kaufen. Und, warnt Uli Jacken, auf jeden Fall sollte ein neuer Gespannbesitzer einen Fahrkurs machen. Vor allem das Kurvenfahren unterscheidet sich eheblich.

O-Ton 4: "Das Problem ist, dass der Bewegungsablauf vom Solo-Motorrad bei jedem Radelfahrer abgespeichert ist ... Gespann ist richtig Arbeit, aber eben schöne Arbeit."

Abmoderation: Die Kurse bietet der Herstellerverband auch gleich von sich aus an. Und

für den Umbau ist es völlig egal, welches Motorrad die Basis bildet, vom Roller bis zur Tourenmaschine eignen sich prinzipiell alle Modelle.

zum Beitrag gehörende mp3-Datei:

Intermot_14_Exoten_Gespanne_MTN.mp3