



PENTAGON RIDERS

Swiss Military Motorbiker Club

www.pentagon-riders.ch

Bern / Münsingen, Ausgabe K vom 4. Oktober 2018

Konvoifahren

Für den Begriff «Konvoifahren», der für das Fahren in einem Pulk mit mehreren Motorrädern steht, könnte alternativ auch «Fahren in der Gruppe», oder «Gruppenfahren» verwendet werden. Das tönt aber irgendwie nach Gruppentherapie. Als «Swiss Military Motorbiker Club» verwenden wir deshalb «Konvoifahren», das passt zu uns, auch wenn bei uns vielleicht gewisse Rahmenbedingungen für einen militärischen Konvoi nicht 1:1 zutreffen. Und «Fahren im Konvoi» wird notabene auch von anderen Motorrad-Clubs verwendet.

Die wichtigsten Ziele der **PENTAGON RIDERS** beim Konvoifahren sind:

- ⊕ Kein Mitfahrer, keine Mitfahrerin im Konvoi soll auf unseren Ausfahrten verloren gehen, jeder soll den Weg finden.
- ⊕ Wir bilden auf unseren Ausfahrten einen geschlossenen, kompakten Konvoi.

Und dies geschieht im Wesentlichen so: Der Road Captain zeigt bei allen Kreiseln, Kreuzungen, sonstigen Verzweigungen sowie Ein- und Ausfahrten von Autostrassen und Autobahnen dem jeweils ersten Motorradfahrer nach ihm frühzeitig durch das Hochhalten des Armes – mit dem Zeigefinger Richtung Himmel – an, dass er da stehen bleiben muss und als «Wegweiser» die von den nachfolgenden Töffs zu fahrenden Richtung durch klare Handzeichen anzeigen muss, bis der Schlussfahrer kommt. Keinesfalls darf diese Position vorher verlassen werden. Der Fahrer des Schlussmotorrads trägt zum besseren Erkennen in der Regel eine (grüne) Warnweste.



Dieser «Wegweiser» zeigt stillstehend an der Verzweigung den nachfolgenden Motorrädern klar und deutlich die Richtung: «Nach rechts geht hier die Fahrt!»

Der erste Motorradfahrer, der direkt nach dem Road Captain fährt, soll ihm nicht zu nahe aufschliessen, denn letzterer braucht auch ein wenig Zeit und Freiraum, um zu sehen, wo er durchfahren muss und um zu planen, wo er den Wegweiser platzieren will.

Der Road Captain ordnet danach diesem ersten Mitfahrer mit klaren Handzeichen den genauen Ort für das Anhalten an. Und dieser Ort ist bei Kreiseln in der Regel links beim «Spickel» der Kreiselausfahrt und bei allen anderen in der Regel rechts am Strassenrand. Wer an seinem Motorrad einen Warnblinker hat, schaltet ihn sofort ein, sobald er weiss, dass er demnächst anhalten muss. (Aber keinesfalls nach links oder rechts blinken, das kann falsch verstanden werden! Wer keinen Warnblinker hat, soll also nicht blinken, sobald er seine Position eingenommen hat.)

Ein Wegweiser bleibt auf seiner Position, bis der Schlussfahrer bei ihm angekommen ist und ihn überholt hat. Wichtige Details dazu werden weiter unten in diesem Dokument im Kapitel «Der Wegweiser» beschrieben.

PENTAGON RIDERS

Swiss Military Motorbiker Club

Jeder Biker muss trotz dem Wegweiser selber schauen, ob er den Kreisel oder die Verzweigung passieren kann, ob die Strasse also frei ist für ihn. In einem geschlossenen Konvoi dürfte zwar kein anderer Verkehrsteilnehmer hineinfahren, aber dies passiert trotzdem. Als Konsequenz sollten dann unsere Betroffenen diesen Verkehrsteilnehmer (meistens sind es Autos) bei nächster Gelegenheit überholen, um wieder einen kompakten Konvoi zu bilden.

Kurzstopp: Zusätzlich hält der Road Captain gelegentlich – z.B. zwischen den offiziell angekündigten Pausen, oder wenn er feststellt, dass der Konvoi auseinandergefallen ist – an geeigneten Stellen (z.B. auf grossen Parkplätzen) kurz an, um den Konvoi wieder zusammenschliessen zu lassen.

Randbemerkung: Ob der Road Captain aus dem Kurzstopp gleich eine kleine Raucherpause machen will, bleibt in seinem Ermessen. Ein kurzes «Füsse vertreten» wird auf jeden Fall von den allermeisten Bikern immer geschätzt.

Die Regeln im Detail

Für das Konvoifahren braucht es zur Sicherheit aller Teilnehmer klare Regeln. Diese sind strikte einzuhalten, so dass sich alle darauf verlassen können. Jeder Teilnehmer ist jedoch für seine Sicherheit und für sein Verhalten im Strassenverkehr selber verantwortlich.

Einige der nachfolgend aufgeführten Punkte sind Erfahrungswerte aus den Ride-outs der **PENTAGON RIDERS** seit der Gründung im Jahr 2000.

Der Road Captain

- Er bestimmt die Route, die Pausen, die Tankhalte und den Schlussfahrer.
- Er nimmt mit einer angepassten Fahrweise Rücksicht auf langsamere (ungeübte) Fahrer und berücksichtigt – soweit möglich – die aktuelle Verkehrs- und Wettersituation.
- Er positioniert die Wegweiser an jeder Kreuzung oder Verzweigung und bei jeder Kreiselausfahrt. Zur Richtungsweisung setzt der Road Captain den jeweils gerade unmittelbar hinter ihm fahrenden Biker als temporären Wegweiser ab.

Im Zweifelsfall stellt der Road Captain immer einen Wegweiser auf, auch wenn es manchmal nicht zwingend erforderlich oder logisch erscheint. Damit wird sichergestellt, dass niemand verloren geht.

Randbemerkungen: Als erster Fahrer nach dem Road Captain nicht zu nahe auf ihn aufschliessen, sondern nur so, dass man sehen kann, wo man stehen bleiben soll, um die Richtung zu zeigen. Der Road Captain hat wortwörtlich «alle Hände voll zu tun», wenn es auf eine Kreuzung, einen Kreisel oder auf eine sonstige Verzweigung losgeht. Er sollte nämlich nicht nur die Kupplung und den Gasgriff bedienen, sondern erstens selber sehen und sicher sein, wo er durchfahren muss, zweitens durch hochhalten des Armes (und Zeigefinger nach oben) anzeigen, dass jetzt dann gleich ein Biker als Wegweiser stehen bleiben muss und drittens kurz danach diesem Biker noch zeigen, wo genau er stehen bleiben soll. Das ist anspruchsvoll, klebt dem Road Captain deshalb nicht am Hinterrad!

Und dann sollte auch der übernächste Fahrer nicht zu nahe auf jenen Fahrer aufschliessen, der dann anhalten muss, denn auch der muss ja seinem Standort als Wegweiser erst mal «einrichten». Wir haben ja (noch) keine Automatengetriebe, also braucht das ein wenig Zeit, um den Warnblinker einzuschalten, das Getriebe ins Null zu schalten oder den Motor abzustellen. Den Warnblinker kann man allerdings bereits dann sofort einschalten, wenn der Road Captain angezeigt hat, dass man daran ist, stehen zu bleiben um die Richtung anzuzeigen.

- **Tagesetappen:** «Weniger ist mehr». Gemeint sind die Tageskilometer und die Geschwindigkeit. Tagesetappen bei einer eintägigen Ausfahrt von etwa **250 km** haben sich bewährt, maximal **350 km** wie beim Alpenklassiker (mit vier Pässen) liegen auch noch knapp drin, bringen aber einen Konvoi mit 20...25 Teilnehmern bereits an die Leistungsgrenze.

Eintagestouren mit **200 km** auf kleineren (Neben-)Strassen in einer schönen Gegend und genügend Boxenstopps – vielleicht auch Mal aufgelockert mit einer Besichtigung – sind herrlich.

PENTAGON RIDERS

Swiss Military Motorbiker Club

Bei mehrtägigen Ferien-Ausfahrten gilt folgendes:

Jeder muss sich darüber im Klaren sein, dass er innerhalb von acht Reisetagen wohl kaum mehr als vier Betriebsstunden absolviert, insbesondere in landschaftlich attraktiven Gegenden, in denen vielleicht auch noch kleine kurvenreiche Strassen die Strecke bestimmen. Deshalb das Tagespensum nicht zu hoch ansetzen: Innerhalb von vier Fahrstunden beispielsweise kommen bei einer 50-km/h-Durchschnitt (in Küsten- oder Gebirgsregionen durchaus respektabel) nicht mehr als **200 km** zusammen. Sind die Tagesetappen sehr gross und die Übernachtungsmöglichkeiten vorgebucht, kann das Unfallrisiko erheblich ansteigen.

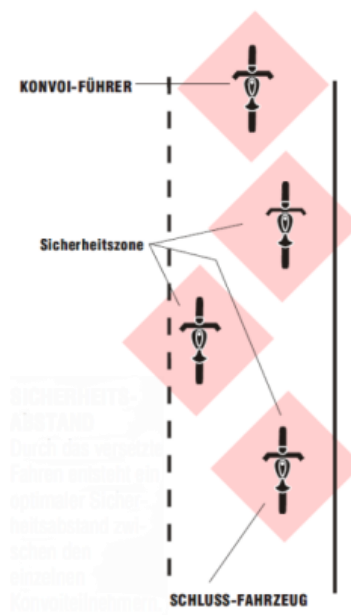
Die Biker

- **Versetztes Fahren in zwei Linien:**

Durch das versetzte Fahren entsteht ein optimaler Sicherheitsabstand zwischen den einzelnen Teilnehmern und die Gruppenlänge wird markant verkürzt. Dabei reihen sich alle Gruppenmitglieder abwechselnd links und rechts innerhalb der Fahrspur auf, ohne dabei zu nah am Strassenrand oder in der Strassenmitte zu fahren.

Randbemerkung: Auf schmalen (Neben-)Strassen kann das versetzte Fahren oftmals nicht ausgeübt werden; auf geraden, übersichtlichen Strecken aber meistens schon.

Der **Road Captain**, in der folgenden Grafik «Konvoi-Führer» genannt, fährt in der Mitte der Strassenhälfte (mit Tendenz nach links, aber keinesfalls nach rechts an den Strassenrand).



Bei langsamer Fahrt, insbesondere innerorts, fährt man mit einem Abstand von zirka 10 m nach vorne und hinten. Ausserorts mit 80 km/h auf etwa 20...30 m erhöhen. Abstand unbedingt immer der Situation anpassen!

- **Lücken schliessen:**

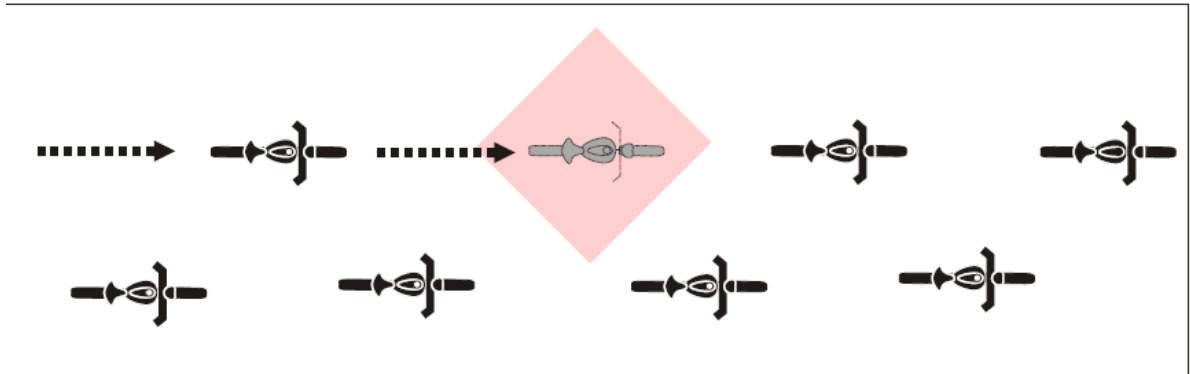
Entsteht in einer der Linien eine Lücke, so wird diese von hinten aufgefüllt und nicht seitwärts aus der anderen Linie (siehe nachfolgendes Bild). Wer also in der linken Linie fährt, bleibt in seiner linken Linie. Und wer in der rechten Linie fährt, bleibt in der rechten Linie.

Randbemerkung N°1: Auch wenn der Road Captain den nächsten Biker hinter ihm als Wegweiser bestimmt und dieser Biker somit in dieser Linie wegfällt, ist das natürlich auch kein Grund, die Seite zu wechseln!

PENTAGON RIDERS

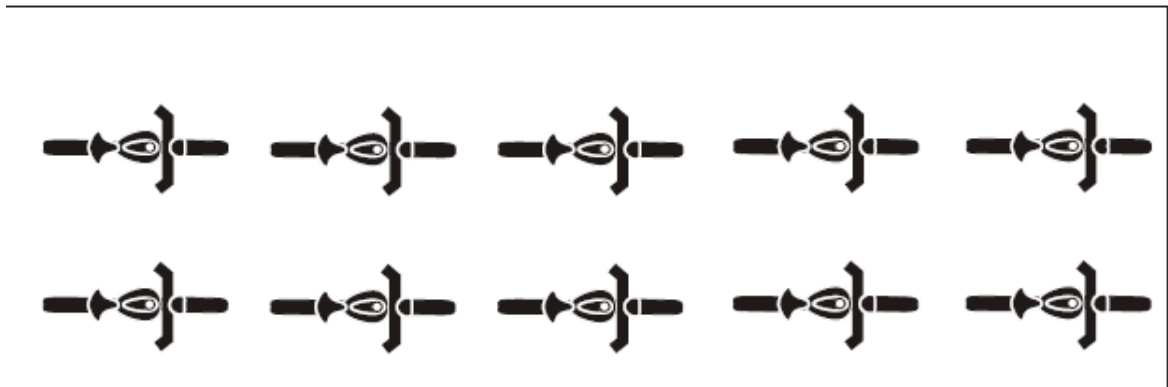
Swiss Military Motorbiker Club

Randbemerkung N°2: Nach einer Pause (Raucherpause, Kaffeestopp, Mittagessen) ist man höchstens zufällig noch auf seiner bisher vor dem «Boxenstopp» eingenommenen Position links oder rechts. Man fährt jetzt also vielleicht links anstatt rechts, oder umgekehrt. Und dies jetzt aber wieder bis zur nächsten Pause.



- Anhalten:**

Beim Anhalten vor Kreuzungen, Rotlichtampeln und anderen Hindernissen wird auf Zweierkolonne aufgeschlossen und der Abstand zum Vorderfahrzeug so kurz wie möglich gehalten, um bei der Weiterfahrt als kompakter Pulk ein schnelles Starten zu ermöglichen, damit der Konvoi zusammen bleibt und zur normalen Fahrweise zurückgekehrt werden kann.



- Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Strassensignalisationen sind einzuhalten.
- Immer auf der gleichbleibenden Strassenkategorie solange weiterfahren, bis einer von unseren Wegweisern die Richtungsänderung anzeigt.
- Bei einer Ampel «Rot» wird gestoppt! Wenn bei der Ampel ein Richtungsänderung vorgesehen ist, steht einer von unseren Wegweisern, ansonsten geradeaus weiterfahren.
- Man überholt nicht. Die einmal eingenommene Position im Konvoi behält man mindestens bis zu einer Fahrpause bei.

Der Wegweiser

- Ein Wegweiser bleibt auf seiner Position, bis der Schlussfahrer bei ihm angekommen ist!
Der Wegweiser lässt dann den Schlussfahrer bei sich vorbeifahren. Der Schlussfahrer macht dabei durch 2x Hupen darauf aufmerksam, dass er das letzte Fahrzeug ist. Erst danach fährt

PENTAGON RIDERS

Swiss Military Motorbiker Club

der Wegweiser los, um jetzt seine neue Position vor dem Schlussfahrer einzunehmen. Der Schlussfahrer macht ihm zum Überholen Platz, in dem er am rechten Strassenrand fährt.

Randbemerkung: Es kann natürlich jetzt sein, dass der Wegweiser an seiner neuen Position vor dem Schlussfahrer nicht mehr an der gleichen Position links oder rechts in der Linie fährt, wie vorher, als er hinter dem Road Captain fuhr. Ist dies der Fall, muss die Position gewechselt werden, denn wichtig ist, dass wieder versetzt gefahren wird!

Der Schlussfahrer

- Er hält die Gruppe zusammen und bleibt bei besonderen Vorkommnissen (Pannen etc.) mit/bei den Betroffenen zurück und informiert den Road Captain (z.B. via Mobiltelefon/SMS und/oder Meldfahrer, der den Konvoi [hier als Ausnahme] bis zum Road Captain überholt).
- Er ist verantwortlich, dass keiner zurück bleibt und hilft den Konvoi zusammen zu halten. Der Schlussfahrer trägt idealerweise eine Leuchtweste, und zwar möglichst in einer anderen Farbe als die übrigen Biker, die auch eine Leuchtweste tragen. (Im Jahr 2014 wurde eine grüne Leuchtweste mit einem Pentas-Logo auf dem Rücken beschafft).

Allgemeines

- Es werden keine «Stopper» eingesetzt. Wir verzichten in einem Kreisel oder bei einer Verzweigung auf das effektive Stoppen der anderen Verkehrsteilnehmer (wie wir das von 2000 bis ins Jahr 2012 taten).
- Es besteht keine Verantwortung für den in unserem Konvoi nachfolgenden Biker.

Randbemerkung: Man muss also nicht mehr ständig in den Spiegel schauen. Es ist eben auch wichtiger, aufmerksam zu verfolgen, was vor einem passiert.

Auch wichtig zu Wissen

Die folgenden Punkte sollen ebenfalls beachtet werden:

- Konvoifahren erfordert **Konzentration** und **Disziplin**. Und es ermüdet! Wer mitfährt, soll also ausgeruht und entspannt sein.
- Beim Start der Tour müssen alle Bikes vollgetankt und bei E-Bikes die Batterie geladen sein.
- Was ist beim eigenen Motorrad sonst noch zu beachten? Es soll betriebssicher sein und die Pneus müssen genügend Profil (mindestens 1,6 mm) haben.
- Sobald unterwegs das erste Bike tanken muss, tanken alle anderen ebenfalls. Auch dann, wenn sie noch «ewig» fahren könnten. Sonst muss die Gruppe alle 50 km zum Tanken anhalten.
- **Abmelden:** Wenn jemand vor dem Erreichen des Endziels des Ride-outs den Konvoi verlassen will, muss er dies spätestens beim letzten Stopp vor dem Endziel unbedingt dem Road Captain und dem Schlussfahrer sagen!
- Immer das **Mobiltelefon** mitnehmen. Es dient bei Pannen und Notfällen sehr! Gegebenenfalls soll als erstes der Road Captain informiert werden. Man kann sich aber auch sonst im Laufe des Tages mal aus den Augen verlieren. Während der Fahrt hört man allerdings das Klingeln kaum und kann sowieso nicht sofort antworten. Deshalb auch SMS verschicken und/oder auf die Combox sprechen! Am Vortag Batterien aufladen und am Ride den Klingelton auf Laut stellen! Noch besser ist allerdings, wenn man das Mobile auf Vibration stellt, denn die Chance, dass man das Vibrieren am Körper spürt, ist bei den meisten Mobiltelefonen und Smartphones noch grösser, als dass man das Klingeln hören würde. Das ist aber auch Abhängig von den Umgebungsgeräuschen, sprich vom Sound und den Dezibels der eigenen Auspuffanlage.
- **Mitnehmen:** Was hat man auf den Ride-outs idealerweise sonst noch dabei? Teilnehmerliste, Telefonnummer vom eigenen Motorradhändler und dem Generalimporteur

PENTAGON RIDERS

Swiss Military Motorbiker Club

des Töffs. Routenpläne, Strassenkarten (trotz GPS sinnvoll!), Regenschutz, Leuchtweste (in gewissen Ländern obligatorisch!), reflektierende Armbinden (Frankreich), Verbandsset, kleine Apotheke, ein paar Kabelbinder, dünner, biegsamer Draht von 1 m Länge, Ersatzsicherungen, ein Multi-Tool, Taschenmesser, zwei etwa halbmeterlange Gummiexpander, auch mindestens ein halber Liter Trinkwasser sollte griffbereit sein. Minimalwerkzeug, Notfall-Reparaturset für Reifenpannen (oder Pneu-Reparaturspray), Führerschein, Fahrzeugausweis, ID oder Pass, Geld (eventuell Euro), inklusive eine wasserdicht verpackte Farbkopie von Führerschein, Pass bzw. Identitätskarte und Fahrzeugpapieren. Autobahnvignette, Fotoapparat, Navigationsgerät. Als Reserve dabei: warme Handschuhe, warme Unterwäsche.

Fauxpas

- Weil das Konvoifahren ein sehr hohes Mass an Konzentration und Disziplin erfordert, ist es absolut nicht zulässig
 - während der Fahrt in den Jackentaschen sein klingendes Mobiltelefon zu suchen und/oder sogar ein SMS zu lesen;
 - oder ein Kaugummipapier auszupacken..., oder ein Taschentuch zu suchen um dann den Helm zu öffnen und sich dann die Nase zu putzen;
 - Auch freihändiges Fahren (beispielsweise als «Entspannungs-Lockerungsübungen») darf nicht sein;
 - Oder fast in die Hosen zu pinkeln, weil man schon lange ganz dringend auf die Toilette sollte. Der «Fahrstil» wird so sehr risikoreich! Man hat ja für einem solchen «Notfall» eine PS-starke Maschine unter dem Hintern. Also fährt man eben ausnahmsweise (!) doch der Kolonne vor und meldet sein Problem dem Road Captain;
 - Auch das «Slalomfahren» zum Aufwärmen der Pneus ist zu unterlassen (wir fahren ja nicht auf dem Salzburgring oder in Anneau du Rhin);
 - Unerwünscht ist auch der «Handorgeleffekt»; man soll im Konvoi einen gleichmässigen Abstand einhalten, man soll also den gleichen Abstand zum vorderen Töff gleich gross einhalten, wie die anderen Motorräder im Konvoi dies auch tun, man darf sich also nicht zwischendurch mal zurückfallen lassen, um dann schnell (mit überhöhter Geschwindigkeit) wieder aufzuschliessen;
 - Man «schwankt» auch nicht auf seiner Strassenseite umher, man behält seine Position links oder rechts im Konvoi ein;
 - Lange Gespräche mit der Sozia/ dem Sozius sind zu unterlassen, das lenkt ab.
 - *Quelle: toeff-magazin.ch 03/2012: «Auch wenn sich der eine oder andere mit Kapriolen und lustigen Kabinettstückchen inszeniert, schätzt man am Ende des Tages die Unauffälligen und damit Berechenbaren.»* Für uns gilt deshalb: Konzentriertes Fahren im Konvoi bringt uns alle sicher wieder nach Hause → Bitte keine Kunststücke beim Fahren in der Gruppe!

Dies sind alles Fallbeispiele, die nicht irgendwo, sondern im Laufe der Jahre bei uns **PENTAGON RIDERS** zu beobachten waren und eben wirklich passiert sind. Jeder trägt beim Konvoifahren sehr viel Verantwortung für die Kolleginnen und Kollegen, die mitfahren. Das darf nie vergessen werden! Und deshalb soll, wenigstens solange man beim «offiziellen Teil» des Ride-out im Konvoi mitfährt, auch auf den Konsum von Alkohol verzichtet werden!

Hugo Freudiger

Head of Pentas

PENTAGON RIDERS

Swiss Military Motorbiker Club



Dieser Biker bestätigt als Wegweiser die einzuschlagende Richtung. Diese Bestätigung ist jedoch nicht zwingend und eher nur an unübersichtlichen Stellen notwendig. Hingegen muss schon vor der Verzweigung unbedingt ein «Wegweiser» den nachfolgenden Motorrädern klar und deutlich die Richtung «Nach rechts geht hier die Fahrt!» anzeigen. So, wie auf dem ersten Foto in dieser Dokumentation. Er müsste also auf diesem Foto eigentlich am linken Bildrand im Hintergrund sichtbar sein...

Anhang: Archiv → Die Geschichte von unserem Konvoifahren.

PENTAGON RIDERS

Swiss Military Motorbiker Club

Archiv zum Konvoifahren

Wer sich für die Geschichte des Konvoifahrens bei den **PENTAGON RIDERS** interessiert, findet hier ein paar Hinweise zur Entstehung der heutigen Version.

In einer vom damaligen Road Captain Jean-Pierre «Jock» Bornand organisierten Tourenwoche in Kärnten in Österreich im Juni 2014 mit internationaler Beteiligung lernten die vier teilnehmenden **PENTAGON RIDERS** seine seit vielen Jahren bewährte Art des Konvoifahrens kennen. Und diese funktionierte derart perfekt, dass wir dies unter dem Namen «**Schottisches Konvoifahren**» (weil es Jock seinerseits von den schottischen H.O.G.-Harley-Drivern übernommen hat) bei uns ab dem Sommerride 2014 – mit kleinen Anpassungen für die Pentas – ebenfalls einführen. Es war im Prinzip das, was wir im Jahr 2013 mit dem damaligen «Skandinavischen Modell» bereits eingeführt hatten, nur dass die Fahrer als «Wegweiser» jetzt nicht mehr von sich aus und an einem Ort ihres Ermessens anhalten, sondern, dass jetzt neu der Road Captain das Anhalten konkret anordnet und den genauen Standort bestimmt.

Eine weitere Neuigkeit beim «Schottischen Konvoifahren» ist, dass die Mitfahrer nicht mehr in den Spiegel schauen müssen, um zu schauen, ob der nachfolgende Töff noch da ist, denn man muss mit dieser Art – falls er nicht mehr folgen konnte – nicht mehr auf ihn warten. Das System garantiert nämlich, dass immer jemand von uns an jedem Kreiseln, an jeder Kreuzung und an jeder sonstigen Verzweigung steht und somit niemand verloren gehen kann. Mit der neuen Art wird unser Konvoifahren noch flüssiger.

Warum dieser Wechsel im 2014?

Unser ursprüngliches Prinzip mit den **Verkehrsstopp**ern hat sich vom Gründungsjahr 2000 bis zum Sommerride 2012 sehr gut bewährt. Aber es brachte auch gewisse Nachteile und Gefahren:

- ⊕ Wir bewegten uns da in einer Grauzone der Legalität. Es hätte sein können, dass wir irgendwann mit dem Strassenverkehrsgesetz in Konflikt geraten wären;
- ⊕ Obschon die meisten anderen Verkehrsteilnehmer unser Stoppen respektierten (und manchmal sogar erfreut oder interessiert unseren Konvoi bestaunten), wurden unsere Verkehrsstopper manchmal von ungeduldigen Dränglern gefährlich «attackiert»;
- ⊕ Schnell daher kommende Verkehrsteilnehmer waren bei Stoppstrassen und bei einem Vortrittsentzug eine Gefahr für unsere Verkehrsstopper;
- ⊕ Unsere Verkehrsstopper riskierten auch viel, weil sie beim Überholen des Konvois die Geschwindigkeitsbegrenzungen «grosszügig» interpretieren mussten, um bald wieder vorne beim Road Captain zu sein;
- ⊕ Unser bisheriges System klappte zwar, hatte aber trotz allem «Speed» der Verkehrsstopper auch eine gewisse Trägheit, wenn alle Fahrer am rechten Strassenrand relativ langsam fahren und warten mussten, bis die Verkehrsstopper vorbeigefahren sind.

Im Jahr 2012 testeten wir dann erfolgreich das «Skandinavische Modell». Wir wollten mit diesem Versuch damals nicht einfach etwas Bewährtes abschaffen, sondern versuchen, das Unfallrisiko für alle unsere Member zu minimieren und unser Konvoifahren zu optimieren und zügiger zu gestalten. Die Sicherheit unserer Member ist dem Staff eben ein sehr wichtiges Anliegen. Dieses «Skandinavische Modell» wurde in der Folge im Jahr 2013 eingeführt und bewährte sich. 2014 wurde es dann trotzdem durch das noch etwas optimalere «Schottische Konvoifahren» ersetzt.

Mit diesen beiden Namen (Skandinavisches und Schottisches Modell) konnten die beiden Arten unterschieden werden. Ab 2015 wurde dann aber vereinfacht wieder nur noch vom «Konvoifahren» gesprochen.