



Elefantentreiber

Gespannpaten Eine Idee der IGG

Neue Wege zum eigenen Gespann
für Beginners und die Ahnungslosen



Frühlingstreffen 2016

In dieser Ausgabe

Gespannkauf ist wie Russisches Roulette	Seite 3
Der Weg zum ersten eigenen Gespann	Seite 4
Patenschaft statt Russisches Roulette	
Treffen der Interessengemeinschaft Gespannfahrer e.V.(IGG)	Seite 5
Arnd Ginkel: Gespannster, Zum Gespannombau seiner Kawa	Seite 7



Liebe Freunde des dritten Rades und solche die es gerne werden möchten ...

Die vorliegende Ausgabe des Elefantentreibers haben wir diesmal ausschließlich dem

Projekt Gespann Pate vorbehalten.

Mit diesem Angebot möchten wir als Interessengemeinschaft Orientierungshilfen für Anfänger und Umsteiger anbieten.

Die Idee hierzu verdanken wir Arnd Ginkel, der uns dankenswerter Weise eine Schilderung seines Werdegangs von einem einfachen Motorradfahrer zum stolzen Besitzer eines Gespannes überlassen hat.

Er schildert sehr anschaulich wie sein Projekt Gespannbau und der Einstieg in die Gespannszene ihm reichlich Erfahrungen beschert haben.

Darunter waren einige auf die wohl jeder verzichten würde und solche die man auf keinen Fall missen möchte.

Und ja, es bewahrheitet sich wieder

einmal, es ist nicht einfach sich ein eigenes Gespann aufbauen zu wollen. Solches Ansinnen braucht Übersicht, Planung und eine Portion Idealismus. Mitunter sind eine helfende Hand oder sachkundiger Beistand hilfreich und so manche negative Erfahrung rund ums Gespann ließe sich vermeiden.

Arnds Geschichte hat mir aber eines gezeigt, gemeinsam mit anderen geht vieles leichter und trotz aller möglichen Rückschläge ist Gespannfahren ein unvergleichliches Hobby.

Suern Ralph

Impressum
Herausgeber:
Vorstand der IG Gespannfahrer e.V.
Schalkwiesenweg 53, 60488 Frankfurt
interessengemeinschaft.gespannfahrer.e.v@web.de
www.iggespannfahrer.de
Redaktion
Ralph Hutwelker
Arnd Ginkel
Telefon: 069/769890
redaktion@iggespannfahrer.de
Layout u. Gestaltung: Ralph Hutwelker, Arnd Ginkel
Bilder Ralph Hutwelker
Auflage 100

Für den Inhalt der Berichte und Artikel sind die jeweiligen Autoren im Sinne des Presserechts verantwortlich. Die Redaktion behält sich vor Artikel und überlassene Bilder zu bearbeiten.

Руссисцхес Роулетте

oder Patenschaft

Gespannkauf ist wie Russisches Roulette

Ohne einen erfahrenen Gespannfahrer/in an der Seite, der, einem Paten gleich, ohne wirtschaftliches Interesse, den Weg zum Motorradgespann begleitet, ist diese hoch emotionale Zeit der Versuch, mit verbundenen Augen ein Mienenfeld zu durchqueren. Ja es geht, auch im Lotto wird gewonnen, aber um im Bild zu bleiben: Es ist immer nur eine Kugel in der Trommel. Im Idealfall wohnt ein ehrenamtlicher Gespannpate in der Nähe. Bei einem Gespräch wird Wunsch und Wirklichkeit abgeklärt. Es folgt möglicherweise die Überprüfung, ob das Gespannfahren „in Echt“ bei einem Gespannfahrerlehrgang den Erwartungen entspricht. Ist der Wunsch gefestigt, werden Gespannhersteller und Gespannbauer sprichwörtlich ins Visier genommen. Termine in Begleitung des Paten werden vereinbart, die den Ablauf eines möglichen Auftrags, die Atmosphäre des Betriebs bis hin zu einem Angebot darstellen.

Der Pate ist Beobachter und Ratgeber zugleich. Das ihm entgegengebrachte Vertrauen lässt ihn einen sachlichen Blick auf den Werdegang des Gespanns haben. Beim Gebrauchtkauf eines Gespannes verfügt er unter anderem auch über die fahrerischen Fähigkeiten um das Fahrzeug beurteilen zu können.

Die Fach(Gespann)presse, Interessengemeinschaften und Foren sind gefordert.





Der Weg zum ersten eigenen Gespann

Patenschaft statt Russischem Roulette!

Getreu ihrem Motto „Gemeinschaft ist Programm“ – hat sich die Interessengemeinschaft Gespannfahrer (IGG) aufgrund von vielen Anregungen entschlossen, eine Initiative zur Etablierung eines „Paten“ Netzwerkes zu starten. Seit Beginn des Jahres haben wir bereits über ein dutzend „Berater“ für unsere Idee gewinnen können. Natürlich sollen es nach Möglichkeit mehrere Dutzend werden und diese Ausgabe des Elefantentreibers will Ermutigung und Anregung zugleich für dieses Thema sein.

Wir hoffen auf diese Weise noch mehr engagierte Gespannfahrer zu finden, die anderen den Weg in die Community der Gespannfahrer und zum ersten eigenen Gespann ebnen helfen wollen.

Bei Bedarf können dann für jede Region Deutschlands Gespannfreunde benannt werden, die bereit sind, Neulingen beim Kauf eines gebrauchten Gespannes oder bei der Auftragserteilung für ein Neugespann und/oder beim Aufbau eines solchen beratend zur Seite zu stehen. Bis zu einer flächendeckenden

Abdeckung wird sicherlich noch eine gewisse Zeit vergehen, aber wir arbeiten daran und sind guten Mutes. Das Angebot beinhaltet keine rechtlichen oder vertraglichen Bindungen. Es soll lediglich im Sinne eines vorübergehenden Hilfeangebots verbindlich sein, also ein Beratungsverhältnis mit „geburtshelferischen“ Zügen. Die Berater oder „Paten“ sollten über ein entsprechendes Maß an technischer und fahrerischer Kompetenz verfügen und dabei eine realistische Selbsteinschätzung ihres Leistungsvermögens und ihrer Möglichkeiten haben. Schließlich ist wohl auch eine gewisse räumliche Nähe von Vorteil, damit sich die „Patenschaft“ auf einer persönlichen und vertrauensvollen Basis entwickeln kann.

Wer sich also dazu berufen fühlt Anfängern Beiseite zu stehen, ist herzlich eingeladen mitzuwirken und Neulingen mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Die IGG stellt sich als vermittelnde Instanz zur Verfügung und ist gerne bereit Gespann-Neulinge und Paten zueinander zu bringen. Meldungen nehmen wir jederzeit gerne unter folgender E-Mail entgegen:

interessengemeinschaft.gespannfahrer.e.v@web.de



Treffen der IGG unter

www.iggespannfahrer.de

Am ersten Wochenende im Mai

Frühlingstreffen und Jahreshauptversammlung

Das ersten Wochenende nach Pfingsten

Gespanntreffen mit Behindertenaus- fahrt

In Neuerkerode

Am zweiten Wochenende im Juli

Sommertreffen

Am letzten Wochenende im Oktober

Herbsttreffen

Bei den Motorradfreunden Iberg
in Hornburg

Winterstammtisch

Im Landgasthof Lüders
In Wewelsfleth

Termine und Orte unter

www.iggespannfahrer.de/termine.htm

Wie finden Pate und „Patenkind“ zusammen?

Aufgrund der Anregungen von Arnd Ginkel haben wir unsererseits als Interessengemeinschaft getreu unserem Motto - **Gemeinschaft ist Programm** - den beschlossen, eine Initiative zur Etablierung eines Netzwerkes zu starten, und hoffen im Verlauf dieses und des kommenden Jahres einen Grundstock für ein solches Netzwerk legen zu können.

Über unsere Erfahrungen werden wir wenn möglich im nächsten Jahr mehr sagen können.

Zunächst aber erzählt uns in diesem Heft Arndt Ginkel auf seine amüsant und kurzweilig geschriebene Art die Geschichte seines Werdegangs, erste Erfahrungen als Gespann Novize ,über die pure Verzweiflung beim Bau des Gespannes, zum inzwischen abgeklärten Fahrer eines Kawasaki Gespannes.

Gespannster

Von Arnd Ginkel

„In das rote Ding gesetzt geht es dem Wind entgegen, „Halt dich fest“ klingt mir noch in den Ohren, ebenso wie das Bollern des Motors neben mir.“



Probefahrt

Gespannumbau einer Kawasaki Z 1100 ST



Arnd Ginkel

Heute, über fünfzig Jahre später weiß ich: es war das Gespann eines Nachbarn. Das hat mich, Straße rauf, Straße runter, fürs Leben geprägt.

Es folgt die übliche Laufbahn eines Babyboomers, der das motorisierte Zweiradabenteuer auf dem Kleinkraftrad beginnt und auf diversen Motorrädern älter wird. Gleichwohl, ob in Schotten, auf der Veterama oder in freier Wildbahn, Gespanne ziehen meine Blicke an. Zunächst, für viele Jahre, ohne Begehrlichkeiten zu wecken.

Das sollte sich, über fünfzig Jahre nach dem „Halt dich fest“ ändern. Der Wunsch nach einem eigenen Gespann lässt mich nicht mehr los. In der Folge wird das Budget wachsw weich abgesteckt und der Plan in der Familie und im Freundeskreis veröffentlicht.

Aber, wie heißt es doch so schön: Reden ist Silber, Schweigen ist Gold. Es kam wie es kommen musste, alle erdenklichen und dem Gespannfreund wohlbekannten Argumente werden aufgefah ren, um mich von meinem Ansinnen abzubringen.

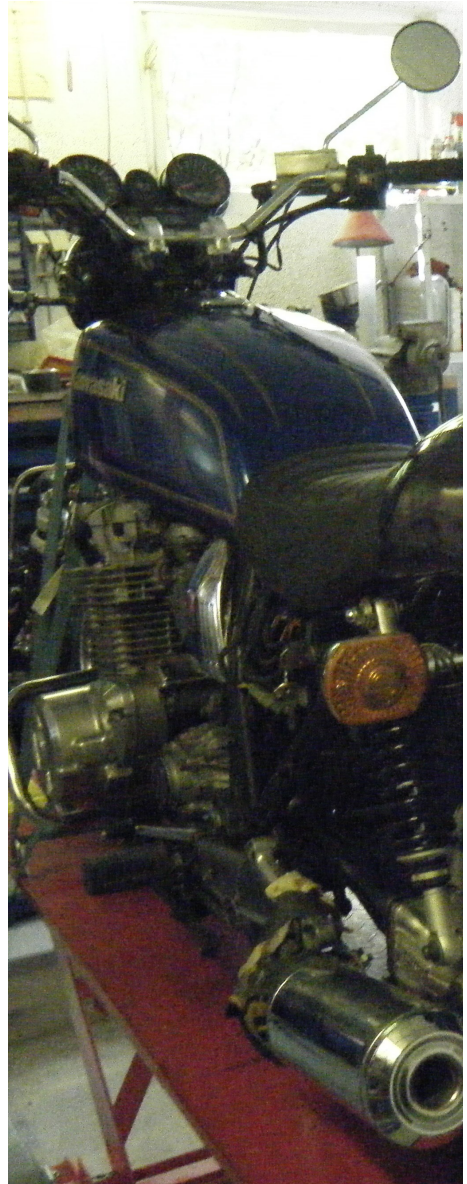
Zuerst einmal Gespanntraining, noch einmal überlegen und dann ...

So hatte ein mir genetisch sehr nahestehender Zeitgenosse die hervorragende Idee: „Mach doch erst mal ein Fahrtraining“, offensichtlich in der leisen Hoffnung, dann habe sich das mit dem Gespann schnell erledigt.

Frohgemut trat ich also schnellstmöglich zu einem Fahrtraining des BVHK an. Ein zweitägiger Kurs mit Höhen „herrje, ich fahre auf zwei Rädern“, und Tiefen „gibt es das auch mit Servolenkung“, bestärkte mich eher in meinem Entschluss.

Es bleibt dabei, ein Gespann muss her und folglich wird ein Plan erstellt. Dieser sieht vor in überschaubarer Zeit und unter Einhaltung des Budgets ein Motorrad, diverse Gebrauchteile und einen Beiwagen zusammenzutragen und von einem professionellen Gespannbauer zu einem Gespann komplettieren zu lassen.

Es wurde eine Kawasaki Z 1100 ST inclusive einem Berg Ersatzteile erstanden und die Garage damit zunächst gefüllt. Alle Teile die nicht gebraucht wurden fanden rasch einen Käufer, womit sich das verfügbare Budget wieder etwas auffüllte. Hinzu



Die Entscheidung



kam ein unerwarteter mittlerer dreistelliger Lottogewinn, wodurch sich die Belastung des Budgets auf Null reduzierte. Nun fand auch noch ein Jewell Elegance in passablem Zustand den Weg in die heimische Garage. Ein kompletter Anschlusssatz von Carell fand sich im Laufe der Zeit bei 123meins. Somit konnte das Gespannprojekt langsam in die Fertigungsphase übergehen.

Nun musste sich nur noch ein Gespannbauer finden, der das Projekt mit einer Schwinggabel, einem Lenkungsdämpfer, einem Schutzblech, Bremsen, Rädern und Gespann tauglichen Stoßdämpfern komplettiert und letztlich Motorrad und Seitenwagen vereinte. Zum krönenden Abschluss nur noch die technische Abnahme seitens des TÜV und die Zulassung des so erstellten und fahrfertigen Gespanns durch die zuständige Behörde. Der Weg zu den ersten eigenen Gespann-Kilometern erschien mir zu diesem Zeitpunkt durchaus überschaubar.

Argwöhnisch von meinem Budget beobachtet, telefonierte ich quer durch die Republik. Den Zuschlag bekam schließlich ein Gespannbauer ganz in



der Nähe. Nahezu gleichzeitig schlug hingegen auch die Prüfempfehlung des TÜV Hessen hohe Wellen.

Daraus resultierte, dass die folgenden anderthalb Jahre im Wesentlichen aus Warten bestanden. Die hessische Aussichtslosigkeit für kleine ambitionierte Gespannhersteller führte infolge der misslichen Umstände um TÜV und Bündelungsbehörden in Hessen zur Migration des Projekts ins benachbarte Bundesland über den großen Strom.

Preis und avisiertes Termin sowie das Fehlen der hessischen Prüfempfehlung ließen hoffen. Für März des kommenden Jahres war die Auslieferung versprochen, doch in dem kleinen Dorf jenseits des großen Stroms kommt einiges aus dem Tritt, Krankheit und Schicksalsschläge lassen das Projekt abermals stocken.

Als unheilbarer Optimist war ich natürlich sofort überzeugt, dass alles kommt wie es kommen soll. Wie heißt es doch in Köln: „ Et kütt wie et kütt“.

Dieser Freiraum wurde kurzerhand mit dem Einlassen einer Motorrad Hebebühne in den Garagenboden und

dem Anbringen eines Kettenzuges an der Decke überbrückt, um das Gespann, nach seiner Heimkehr, fertigstellen zu können,.

Aus März wurde also September und das noch ungetüvte Gespann trat schließlich auf einem gemieteten Anhänger den Weg in sein neues zu Hause an. Auf der neuen Hebebühne platziert und nach ausgiebiger Begutachtung des Ganzen begann ich mit den Fertigstellungsarbeiten wie der Montage der Bremsen, der Elektrik und einiger stilistischer Anpassungen.

Anfang Oktober war es endlich soweit. Der Roll-out mit roter Nummer, die finale Probefahrten vor der TÜV-Abnahme in Rheinland-Pfalz und anschließender Zulassung in Hessen.

Zu früh gefreut, denn schon nach wenigen Kilometern beginnt sich die vorsätzlich vom Gespannbauer in





umgekehrter Richtung verbaute Steckachse mit ihrer Mutter in das Kardangehäuse zu fressen –Ergebnis:“ Kardantotalschaden“!

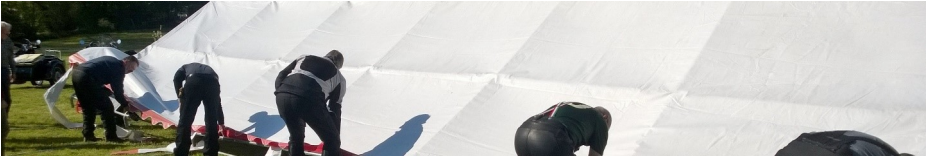
Das Gespann wurde erneut auf einen gemieteten Anhänger geladen und zurück über den großen Fluss zum freundlichen Gespannbauer kutschiert. Zum meinem Glück hatte ein befreundeter Kawasaki Spezialist Mitleid mit meiner geschundenen Seele und spendierte einen Endantrieb aus seinem Fundus – danke.

Die Instandsetzung fand dann unter Kostenbeteiligung meinerseits statt– sei's drum und ich stellte fest, dass der Weg nicht immer das Ziel ist. Auf

hessisch: „Isch erscher misch net unn wenn isch veregg vor Zorn!“

Mitte November die Erlösung, das Gespann hatte TÜV und wurde im Hochtaunuskreis problemlos zugelassen, es folgten endlich an etlichen Schnee und regenfreien Tagen Fahrten in die Umgebung. Die verblasste Lehrgangserfahrung wurde durch reichlich Praxis aufgefrischt.

Mit jedem gefahrenen Kilometer macht sich allerdings auch Ernüchterung breit, das Gefährt ist bock hart und die Beschwichtigungen aus der Szene "das muss so sein" machten das Fahren auf Land- und Kreisstraße mit ruppigem Asphalt nicht erträglicher.



Das Zappeln in der Lenkung beim Anfahren und das haltlose Hopsen über Flicker und Kanaldeckel waren eine Tortur für Körper und Geist. Das seelische Gleichgewicht droht aus den Fugen zu geraten. Erst der Besuch bei einem Gespann Hersteller a. D. in der nahen Wetterau führte zur Erleuchtung im Dunkel der seltsamen Fahreigenschaften.

Die federseitige Abstimmung der HCS-Dämpfer an Motorrad und Seitenwagen war extrem hart und unsensibel geraten. Der kulante Austausch aller Federn brachte einen enormen Fortschritt hinsichtlich des Fahrkomforts.

Die Befestigung des Lenkungsdämpfers, der bei Geradeausfahrt völlig zusammengeschoben war, wurde geändert und ein kräftigerer Dämpfer verbaut. Nach dieser Operation haben schlechte Straßen ihren Schrecken weitgehend verloren. Wäre da nicht ein bisher verborgen gebliebenes Flattern und Zittern beim Bremsen.

Guter Rat war gefragt und nach ausgiebigen Diskussionen im Freundeskreis schnell gefunden. Die

Meinung war einhellig und das Urteil zunächst endgültig: „Die Bremsscheiben haben sich sicher unter der Last des Gespanns verzogen“.

Ein paar neue, alte, aus dem Lager meines Freundes schienen rund zu laufen. Doch nach ein paar 100 km stellte sich das gleiche Verhalten wieder ein.

Nun wurden Nägel mit Köpfen gemacht und neue Scheiben von EBC geordert und verbaut, mit dem Ergebnis, dass die gelochten Scheiben das Geräusch eines Krauthobels machten und das Bremsergebnis auch nicht besser als das der Vorgänger war.

Es folgten weitere 6000 km die mich schließlich völlig genervt wieder zum Gespannbauer der ersten Stunde führten. Dort offenbarte sich ein Seitenschlag von 6,5 Zehntel an der linken Scheibe. Ohne viel Aufhebens wurden am Bremsscheiben Adapter der Smart Felge ein paar Zehntel abgedreht, jedoch ohne Erfolg im eingebauten Zustand.

LANDGASTHOF LÜDERS
WEWELSFLETH bei Glückstadt/Elbe – TEL. 0 48 29/18 01
Der ideale Ausgangspunkt zum Touren durch den Norden
Was wir bieten: ☉ komfortable Zimmer ☉ Zeltwiese
☉ Rabatt für Motorradfahrer ☉ sattes Frühstück
☉ Restaurant ☉ Biergarten ☉ Kaffee-Tanken
Infos + Termine unter www.landgasthof-lueders.de



www.stresspress.de

“Kennst du Stresspress?”

Das Motorradheft der Basis. Seit 1976.

Nicht kommerziell. Einmalig. Jeder kann mitschreiben.

Erscheint vier Mal im Jahr (meistens), Sommer- und Wintertreffen, StressNetz, uvm.

Probeheft gratis gegen eine 1-Euro-Briefmarke bei:

Achim Ritter, Vor den Kämpfen 19, 30851 Langenhagen

Für Leute, die nix erleben, ungeeignet! Nicht kommerziell, dafür aber einmalig!

Ein Telefonat mit dem Hersteller der Nabe offenbarte, dass die komplette Radnabe mit Felge und Adapter schlagfrei gedreht wurde und nur nach vorheriger Markierung ihrer Teile zueinander zerlegt werden darf.

Ja, ja, Ich bin schon ein "Dabbes", und völlig naiv was den Gespannbau betrifft, das muss doch nicht erwähnt werden, das weiß doch jeder. Mit guter Miene zu bösem Spiel erfrage ich einen Termin zur Instandsetzung, wir hatten inzwischen wieder einmal Anfang Mai, und bekam den Bescheid ich könne in zwei Wochen anrufen, um zu erfahren, wann es möglich ist?! Erinnerungen wurden wach.

Fazit meinerseits: „Zeit spielt in der Gespannwelt keine Rolle“.

Um einiges an Erfahrung reicher geworden, der Fundus an Gespann Erfahrung nimmt inzwischen einen durchaus nennenswerten Raum in meinem Leben ein, machte ich mich auf die Suche nach einer geeigneten Dreherei.

Zeitgleich begann der Umbau der Schwimmsattelbremse auf Brembo Festsättel im Taunus. Die vorhandenen Bremsanker wurden um geschweißt um die Brembos aufzunehmen.

Nach erfolgter Transplantation zeigten sich bereits auf der Heimfahrt ein

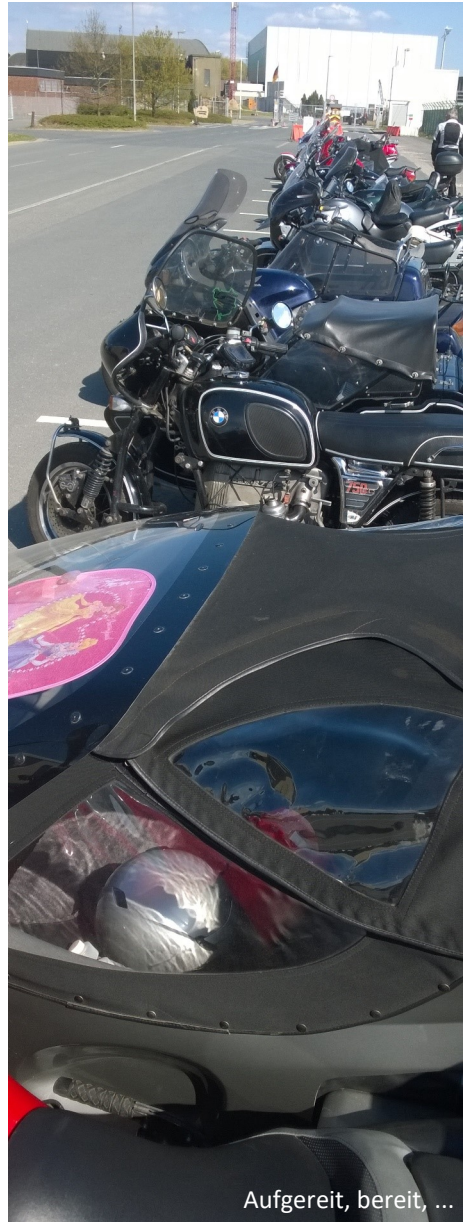


miserabler Druck der Handbremspumpe und eine lächerliche Verzögerung.

Auf dem Hof meines Kawasaki Freundes fiel auf, dass sich der linke Bremsattel beim Zug am Bremsgriff etwa um 2 mm zur Scheibe verdrehte. Da blieb also mein Druckpunkt! Die Haltelaschen am Bremsanker waren aus 4 mm Bandstahl, oder wie einer meiner besten Ratgeber im hohen Norden bemerkte aus 4 mm Blech.

Nach Rücksprache mit dem Schöpfer der geänderten Bremsattelhalter wurde beschlossen erst einmal den Seitenschlag aus der Bremse zu drehen und anschließend neue Bremsanker zu fertigen.

Das komplette Vorderrad verbrachte in der Folge drei Wochen in einem Zerspanungssanatorium im Hintertaunus um anschließend mit den Worten "hat nix gekostet" die Heimreise anzutreten. Dort angekommen wurde keine Zeit verloren und das Ergebnis im eingebauten Zustand mit einer Messuhr geprüft. 6,5 Zehntel Seitenschlag, alles unverändert – wirklich preiswert.



Aufgereit, bereit, ...

Den nächsten Vormittag verbrachte ich nach einer Dreherei telefonierend, die das Trumm von einem Vorderrad komplett einspannen und Parallelität herstellt kann. Erst ein Hilferuf an einen treuen Gespannfrend führte mich zu einem CNC Dreher in der Nähe von Bad Schwalbach. Mit großem Sachverstand wurde die Konstruktion durchgemessen. Im Ganzen und jedes Bauteil einzeln.

Das Ergebnis: der Freidreher des Adapters der linken Bremsscheibe ist zu knapp. Der Adapter stützt sich nicht auf dem Nabenrohr der Radlager, sondern auf der gegossenen Alufelge ab.

In gefühlt 30 Sekunden drehte der Fachmann 1 mm auf der Rückseite des Adapters ab und wenige Minuten später war das komplette Rad mit Nabe und Bremsscheiben montiert. Die Messuhr zeigt noch ein Seitenschlag von 3 Hundertstel.

Das ging mir dann doch zu schnell. Eine Woche wäre schon rasant gewesen. Ich tröste mich mit der Erkenntnis das Zeit laut Albert Einstein relativ ist und außerhalb des Gespann-Universums schneller vergeht.

Die neuen Bremsanker wurden schließlich von einem Gespann fahrenden Schweiß-Fachmann in solider und präziser Ausführung angefertigt.

Der Vollständigkeit halber sollte noch gesagt werden, dass da noch der Motorschaden von 2015 inclusive Komplettinstandsetzung mit anschließendem Motorschaden war. Erwähnenswert wären auch die falschen Kupplungsscheiben, die für große Freude beim Anfahren sorgten, die zu groß dimensionierte Handbremspumpe mit brutalem Druckpunkt nach 10 mm Hebelweg, der Fußbremszylinder der mit dem gebremsten Seitenwagenrad nicht zurecht kam und letztlich der Winkeltrieb des Kardans, der mir das Lied vom mahlenden Lager vorspielte.

Ohne den Fernberater aus Wulsbüttel, den hilfsbereiten Kawaspezialisten und den stets aufmunternden Gespann Stammtisch in Orschel wäre ich noch nicht so weit

Das Abenteuer Gespannbau: „Ein großer Schritt für mich ein kleiner Schritt für die Menschheit“.

Arnd Ginkel



en route ...

Die Interessengemeinschaft
Gespannfahrer e.V. (IGG) ist
Mitglied der

Motorrad Initiative
Deutschland (MID).



Gespanntraining

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

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. Diese ist kostenlos
gegen einen frankierten und
adressierten C-5-Umschlag erhältlich.
Anschrift:

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

