

Elefantentreiber

Ausgabe 1/2021



Sa und So

Lärmschutz

Silent rider ...

Anhänger
hinter dem Gespann ...

Geschichte einer
Gespannpatenschaft



In dieser Ausgabe:

<i>Editorial</i>	2
<i>Silent Rider ...</i>	3
<i>Geschichte einer Gespannpatenschaft</i>	6
<i>„Wie ich zum Anhänger hinterm Gespann kam ...“</i>	8
<i>Tempolimit mit Anhänger</i>	10
<i>Hängertreffen</i>	10
<i>Da war doch noch was ...</i>	11
<i>Treffenhistorie der IGG 2020</i>	12
<i>Nachwuchsförderung</i>	14
<i>Checkliste zum Gespannkauf</i>	15

Impressum

Herausgeber: IG Gespannfahrer e.V.(IGG)
Schalkwiesenweg 53,
60488 Frankfurt
vorstand.iggespannfahrer@web.de

Redaktion Ralph Hutwelker
Michael König
Iris Adamski

Telefon: 069/769890

Layout: Ralph Hutwelker
Arnd Ginkel

Auflage: 150 Druck: Flyeralarm

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.

Editorial



genen Frühjahr verändert, aus einer Welt unsteter Mobilität und allgegenwärtigen Reisens wurde eine Welt des Verharrens. Und in dieser Welt, das wird immer deutlicher, kann das was heute gilt, morgen schon erledigt sein.

Themenwechsel im Sauseschritt

So kann es gehen, eben noch waren wir alle mit dem Klimawandel und seinen Folgen beschäftigt und nun will keiner mehr etwas davon wissen.

Jetzt hat das Corona Virus die Welt im Griff, kaum eine Zeile, die nicht dem Virus gewidmet und seine Folgen zum Gegenstand hat. Inzwischen ist die Urlaubszeit und der Jahreswechsel vollzogen. Das Virus ist samt Lockerung oder weitergehende Einschränkungen des öffentlichen und privaten Lebens immer noch präsent und immer dringlicher. Zwischenzeitlich war es beinahe vergessen und viele glaubten wohl, das Problem sei erledigt. Von einem Moment zum anderen hatte sich die Welt im vergan-

Ich finde es lohnt sich ein paar Gedanken darauf zu verwenden was geschehen ist, was weiterhin zur Agenda der Politik gehört und unseren Alltag bestimmen wird.

Über Nacht hatte sich die Europäische Union von einer Reihe unterschiedlicher Territorialstaaten mit offenen Grenzen zu einer Ansammlung von Wagenburgen gewandelt. Selbst innerhalb Deutschlands, mit seiner föderalen Struktur sollte man - wenn möglich - in dem einen Bundesland strikt zu Hause bleiben und in andere kam man nur hinein, wenn man dort sesshaft ist.

In anderen wiederum war das Virus zunächst kein Problem, weil die Fallzahlen ja - im eigenen Verantwortungsbereich – noch gering waren. Der Verlauf der Pandemie und spä-

testens der Winter sollte einige eines Besseren belehrt haben.

Und immer wieder soll und muss alles anders und neuen Erkenntnissen und Erfordernissen statistischer Erhebungen angepasst werden.

Überhaupt ist das Zauberwort die „neue Normalität“ mit jeweils territorial unterschiedlichen Regularien. Glücklicherweise wer da den Überblick behält, um im Wirrwarr der täglichen Meldungen zu Infektionszahlen und Einstufungen von Regionen, Landkreisen, Staaten und Städten zu Risikogebieten wenigstens einigermaßen den Überblick zu behalten.

Für uns heißt das allerdings, dass sich Treffen mit Freunden immer seltener langfristig planen lassen. So wurden im vergangenen Jahr immer wieder Treffen kurzfristig abgesagt, da sich die Umstände in kürzester Zeit veränderten und Treffen aufgrund gesetzlicher Vorgaben und aus Rücksicht auf andere nicht mehr möglich waren. Wie sich das Geschehen im neuen Jahr darstellen wird, steht in den Sternen.

So war zum Beispiel selbst unser Sommertreffen bei der möglichen Anzahl der Teilnehmer stark limitiert und etlichen Mitgliedern musste abgesagt werden.

Ein Treffen mit Voranmeldung und begrenzter Teilnehmerzahl ist allerdings nicht der Weisheit letzter Schluss und sollte die Ausnahme bleiben. Die Freunde und Gäste dann auch noch ständig auf mindestens anderthalb Meter Abstand zu halten, wenn möglich noch mit Gesichtsmaske, macht es auch nicht einfacher.

Das dahinterliegende Konzept aus der Epidemiologie verfolgt den Grundgedanken der Kontaktvermeidung und Begrenzung von Begegnung. So soll dem Virus die Grundlage für seine Verbreitung genommen werden. Auf Neudeutsch heißt das

dann „Social Distancing“ und ist für einen Verein genau genommen diametral entgegengesetzt. Es verkörpert das konträre Programm zur Idee seiner Gründung.

Ein Verein wird in der Regel zur Förderung der Geselligkeit gegründet. Im Gegenüber prinzipiell erst einmal eine Gefahrenquelle zu sehen, ist für uns und unser Vereinsleben mit Sicherheit nicht förderlich.

Für 2021 hoffen wir deshalb auf bessere Bedingungen und viele Gespannfreunde zu unseren Treffen begrüßen zu können. Den Anfang machen wir dieses Jahr mit dem Frühlingstreffen in Wölpinghausen, Rehburg-Loccum, dort werden wir auch unsere Jahreshauptversammlung abhalten und einen neuen Vorstand wählen.

Im Sommer haben wir ein Treffen bei Christina und Andree' in Wewelsfleth an der Elbe vorbereitet.

Zum Saisonende Ende Oktober wollen wir einen neuen Versuch in Hornburg bei den Motorradfreunden Iberg (MFI) unternehmen, ich und viele Freunde des gepflegten Frühstücks freuen uns schon drauf.

Und ganz zum Schluss sei noch auf meinen Beitrag zu geplanten Einschränkungen für Motorradfahrer verwiesen. Ein Beschluss im Bundesrat hatte im vergangenen Jahr zu zahlreichen Demonstrationen der Motorradszene geführt.

Mehr dazu auf Seite xx

Euern Ralph

Silent Rider oder wie lärmgeplagte Mitbürger politischen Einfluss gewinnen

Etikettenschwindel oder politisches Erfolgsmodell

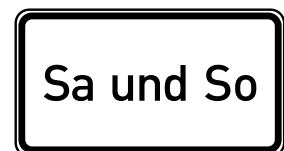
Zu allem was uns die Corona Pandemie beschert hat und möglicherweise noch beschern wird, werden für uns Motorradfahrer voraussichtlich noch weitere Einschränkungen hinzukommen - sofern es nach den Vorstellungen einiger Landesregierungen und Parteien geht - die im Verlaufe des letzten Jahres auf den Weg gebracht wurden.

Bekanntlich wurde aus dem Bundesrat heraus die „Entschließung [...] zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm“ auf Antrag des Landes Nordrhein-Westfalen am 15.5.2020 beschlossen und an den Bundestag in seiner endgültigen Fassung zur weiteren Befassung weitergeleitet.

Die Fantasien der Initiatoren und der damit befassten Ausschüsse im Bundesrat reichen darin bis zum exklusiven Fahrverbot für Motorräder an Wochenenden und Feiertagen so

wie der Abkehr vom Schuldprinzip zu einer unmittelbaren Halterhaftung. Ein wenig Einblick in die Entstehung dieser Vorlage ist bisweilen hilfreich, wenn man verstehen will was dahintersteckt und welche Interessen hier eigentlich zum Ausdruck kommen. Deshalb ein kurzer Abriss zur Entstehung der Entschließung und ihrer Bearbeitung in den Anschlusssitzungen. Nach der Beratung durch sieben Fachausschüsse waren aus schlichten drei Punkten ganze Zehn geworden.

Die ursprüngliche Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen, mit einem lediglich drei Punkte umfassenden Antrag (Drucksache 125/20) „Entschließung zur wirksamen Minderung und Kontrolle von Motorradlärm“ vom 10.03.2020 wurde laut Minister Winfried Hermann (Baden-Württemberg) auf Initiative des Verkehrsministerium Baden-Württemberg zu einem umfassenden Forderungskatalog mit zehn Punkten erweitert. Im



Herbst bringt die Bundestagsfraktion Bündnis90/die Grünen im Bundestag zusätzlich noch einen eigenen Antrag ins Parlament ein und fügte dem noch weitere Restriktionsfantasien hinzu.

Kernpunkte dieser Entschließung sind mögliche Fahrverbote an Wochenenden und Feiertagen für Motorradfahrer, die Begrenzung der Lärmemission von Motorrädern auf 80 Dezibel in allen Fahrzuständen und weitere

skurrile Forderungen, wie z.B. die Beweislastumkehr für Halter von Motorrädern.

Bündnis90/die Grünen sind schon seit Jahren auf dieser Schiene politisch aktiv. Entsprechende Anträge bzw. Anfragen im Bundestag belegen dies. So kann man in einer kleinen Anfrage vom 04.04.2012 mit der Überschrift „Eindämmung von Motorradlärm“ einen sechzehn Punkte umfassenden Fragekatalog finden, der am Ende auf einschlägige Änderungen der StVO abzielt, welche bei Feststellung „unnötigen Lärms und vermeidbarer Abgasbelastigung“ eine Handhabe bieten würden, um zusätzliche Sanktionsmechanismen zu etablieren.

Diese Art der Anfrage finden wir in den Folgejahren mehrfach wiederholt, jedes Mal ist der Grundtenor der einleitenden Sätze derselbe wie man sie in den Verlautbarungen von SilentRider, anderen Umweltgruppen und Bürgerinitiativen findet.

Es wird ein Konflikt postuliert, der im Prinzip in einer Unvereinbarkeit von Ruhebedürfnis sowie Unversehrtheit bestimmter Regionen und dem Freizeitvergnügen respektive dem Lebensstil einer bestimmten Gruppe – der Motorradfahrer – kulminiert.

Der Zeitpunkt der „Entschließung“ ist geschickt gewählt, da der mediale Aufmerksamkeitsfokus gegenwärtig auf die Bewältigung ganz anderer und wesentlich wichtigerer Probleme gerichtet ist. Gegenwärtig sind wir aus gutem Grunde mehr mit der Bewältigung der Folgen von Corona Pandemie und Lockdowns beschäftigt.

Die Verteidigungsstrategien der jeweiligen Motorradfahrerverbände und Adhoc-Vereinigungen blieben hingegen auffallend defensiv. Deren Strategien beschränken sich ihrerseits

im Wesentlichen reflexhaft auf die Aussonderung und Sanktionierung sogenannter schwarzer Schafe, die man einer Regelverletzung bezichtigen konnte. Ob die lautstarken Demonstrationen hilfreich waren muss sich noch herausstellen.

Entsprechend hämische Kommentare waren sofort da. Die Reaktion des BVDM beschränkte sich im Übrigen auf die Forderungen nach mehr Kontrolle, Kontrolle und nochmals Kontrolle. Auch die Bikerunion konnte nicht wirklich gegenhalten. In der Öffentlichkeit ist diese und die von ihr dominierte MID vielmehr nahezu unsichtbar geblieben.

Vielmehr machten sich vermehrt adhoc gebildete neue Interessenvertretungen bemerkbar.



Es sind immer die berühmten schwarzen Schafe, auf die sich trefflich mit dem Finger zeigen lässt. Unterstellt wird diesen dann ein nicht hinnehmbarer Regelbruch. Und wie es die Eigenart einer Regelverletzung ist, wer sich nicht an die Regeln hält, ist ein Betrüger und hat das Spiel zu verlassen. In den Papieren wird dieser Zusammenhang mit einer Analogie zum Dieselskandal explizit hergestellt. Damit werden die Hersteller und die Verbraucher gleichermaßen skandalisiert.

Regelbruch und Normerfüllung, zwei völlig unterschiedliche Dinge, doch immer wieder miteinander vermennt.

Eigentlich haben wir es genau genommen bezüglich der Lärmproblematik gar nicht mit einem technischen Problem zu tun, denn ein solches lässt sich innerhalb eines technisch machbaren Rahmens lösen. Vielmehr muss man in der Aus-

einandersetzung ein Defizit bzw. sind Differenzen betreffs sozialer Normen zu konstatieren.

Sinnfällig wird das Problem, wenn mit jenen, die als problematisch oder störend empfunden werden, nicht mehr auf Augenhöhe diskutiert wird, weil die Gesprächsgrundlagen unterschiedliche sind.

In einer Studie für die Tiroler Landesregierung, die unter anderem als Grundlage für die Forderungen der Grünen als auch des BUND fungiert, kommt dies sehr deutlich zum Ausdruck, so folgern die Autoren in ihrem „Fazit zu Besonderheiten der Störung durch Motorräder“ dass: „Die ganz besondere Belästigungsreaktion, die von Motorrädern an sich hervorgerufen wird, [...] stärker noch als im Falle anderer Lärmquellen nicht allein dem Schalldruckpegel geschuldet [ist], sondern von einer Vielzahl von Faktoren bestimmt: Die Geräuschcharakteristik ist dabei zweifellos mitentscheidend: Besonders hochtourige, sehr plötzlich auftretende Geräusche wirken alarmierend, während niederfrequente, gleichmäßige Tonalität nicht diesen aggressiven Eindruck vermitteln.“

In diesem Zusammenhang zeigen sich auch die Verbindungen zu anderen Aspekten, wie etwa dem unterstellten oder auch tatsächlich gegebenen andersartigen Fahrverhalten, das auch durch die Geräuschcharakteristik mitgeprägt wird. Motorrädern wird von einer großen Mehrheit der Befragten – auch in Zusammenschau mit anderen Variablen – ein aggressiveres Verhalten im Straßenverkehr vorgeworfen als anderen Verkehrsteilnehmerinnen und –Teilnehmern.“

Die Klage über die Belästigung durch Motorradlärm folgt typisch einer Skandalisierungslogik auf Seiten der Beschwerdeführer und lässt uns Motorradfahrer in einer Beziehungsfalle zurück. Das Perfide daran ist, dass - wenn erst einmal in Gang gesetzt – dies eine eigene Dynamik entwickelt, in deren Folge der Skandal „gegen-

sätzliche Ansprüche auf Geltung von Normen“ in Bewegung setzt.

Der Skandal wird schließlich zum gesellschaftlichen Ort zur Durchsetzung möglichst disparater Interessen.

Beleg hierfür ist zum Beispiel das Fazit eines Gesprächs zwischen Vertretern „Initiative Motorradlärm“ des Ostalb Kreises und der Biker Union im vergangenen Sommer, in dem es dann heißt „Die Gesprächsteilnehmer waren sich einig darüber, dass es um gegenseitige Rücksichtnahme und ein gutes Miteinander gehe. Dazu müssten auch die Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer ihren Beitrag leisten. Hier wollen die Vertreter des runden Tisches ansetzen und gemeinsame Lösungen finden.“

Dass wir Motorradfahrer unseren Beitrag leisten müssen und werden, kann man ohne Probleme unterschreiben. Doch fragt man sich, was die Gemeinden – also die Beschwerdeführer - als Beitrag leisten wollen.

Da bleibt man besser unkonkret, worin aber – stellt sich die Frage - soll die Gemeinsamkeit der postulierten Lösung bestehen.

Das Problem für die Community der Motorradfahrer wird perspektivisch, anhand solcher Vereinbarungen, zu einer äußerst schwachen Position der Angegriffenen, denn sie erlaubt es dem Angreifer deren gesellschaftliche Position auf Dauer zu besetzen und zu skandalisieren.

Aber warum gibt es dieses Manko für uns Motorradfahrer überhaupt? Mit Sicherheit liegt das im Selbstverständnis vieler Motorradfahrer, bedienen die meisten von Haus aus schon das Skandalticket durch ihr eigenes Verhalten, ihren Auftritt und Gebaren. Sie stellen sich selbst oftmals als diejenigen dar, die jenseits des Mainstreams ihre Freizeit verbringen. Sie unterstreichen ihre größere Risikobereitschaft oder einen zur Schau getragenen eigenen Habitus. Äußerlichkeiten wie Motorrad-

montur oder Kutte sind mitunter auch Zeichen der Selbstaussgrenzung. Damit begeben sich Motorradfahrer auf einen verhängnisvollen Weg der Selbstmarginalisierung. Selbstbild und Fremdwahrnehmung fallen insofern notwendig auseinander. Die Differenz könnte nicht größer sein und infolgedessen steht es schlecht um den politischen Einfluss.

Typische Zeitungsmeldungen wie

Motorradfahrer demonstrieren lautstark für Krach

Mit solcherart Verurteilung von Teilen der Motorrad Gemeinde, mit den Attributen Krachmacher, Raser oder schlicht schwarze Schafe, d.h. die Absonderung von Teilen der Gemeinde verhindert eine Diskussion über das eigentliche Problem, da der Rest der Motorrad Fahrer sich entweder mit den Bezeichneten solidarisieren muss oder auch mit dem Finger auf diese zu zeigen hat, will man sich nicht auch gleichermaßen ausgrenzen, die Zuordnung zu den Marginalisierten erfolgt dann automatisch von außen. Wer sich nicht ausdrücklich distanziert, ist selbst schuld und braucht sich nicht wundern, dass man die Finger der Klagenden auf sich selbst gerichtet wahrnimmt.

Wenn man in die Gedankenwelt und Vorstellungen mancher „fortschrittlich-umweltbewegten Mobilitätsexperten/in*“, eintaucht und sich genauer ansieht was dort zur Grundlage einer zukünftigen Welt gemacht wird, dann wird einem bewusst, dass man sich so zwangsläufig auf eine getaktete, verwaltete und durchkalkulierte Welt zu bewegt.

Die Vorstellung von einem rein zweckmäßigen Motorradfahren ist

jedoch an sich schon widersprüchlich, denn schließlich ist es die Eigenart der unmittelbaren Erfahrung des Motorradfahrens, die unserem Hobby eigen ist. Motorrad fahren ließe sich mit anderen Worten auch als gefühltes Leben charakterisieren. Motorradfahren als unmittelbare Erfahrung des vollen Lebens verstanden, entzieht sich in seiner Unmittelbarkeit jedem Versuch zweckorientierter rationaler Begründung. Daher ist das Motorradfahren für Außenstehende auch so schwer zu verstehen.

Man kann auch sagen, mit dem Motorradfahren ist es wie mit dem Essen, man muss davon kosten, um es zu verstehen, um zu wissen, wie es schmeckt. Erst mit dem Erleben wird es verständlich. Eine Annäherung durch schöne Bilder oder Berichte ist allenfalls oberflächlich, wer kann schon den Geschmack eines hervorragenden Gerichts angemessen wiedergeben.

Und zum Schluss noch als abschließende Bemerkung, eines sollte wohl klar sein, die Grundlage unserer Kultur ist durch das Streben nach Glück und einem schönen Leben bestimmt. Und das Projekt des schönen Lebens entspricht mitunter der Absicht, äußere Umstände dahingehend zu manipulieren, zu verändern, anzuordnen, dass sie - gemäß ihrer Funktionalität - den Glückserwartungen und Vorstellungen entsprechen und nicht andersherum.

R. Hutwelker





Geschichte einer Gespannpatenschaft

Auf dem EGT 2019 in Weisswampach durfte ich zusammen mit anderen Mitgliedern den Stand der IGG betreuen. Neben Informationen zur IGG im allgemeinen hatte unser Vorstand Ralph uns aufgetragen, Interessierten das relativ neue Projekt der Gespannpatenschaft näher zu bringen, sowohl für Paten als auch Paten“-kind“.

Im Laufe des Freitags kam ein Paar im besten Gespannfahrer-Durchschnittsalter zu uns an den IGG Pavillon. Unter anderem wurde auch das Patenschaftsprojekt vorgestellt. Es stellte sich heraus, dass Claudia und ihr Lebensgefährte Kalle sich bereits kundig gemacht hatten und eine solche Patenschaft gerne annehmen würden.

Claudias Worten zu Folge sind sie und Kalle zu dem Hobby Gespannfahren wie der Hund zum Knochen gekommen. Claudia fährt bereits seit Jahren Motorrad, aktuell eine 1200er BMW. Kalle hatte bislang keine Berührungspunkte zum Motorradfahren. Da Claudia nicht länger alleine fahren wollte, wurde ein Gespann

von beiden als adäquate Alternative befunden.

Um sich mit dieser Materie näher vertraut zu machen, wurde kurz entschlossen im Juli der eigene sowie Kalles neu erworbener Helm ins Auto gepackt und das Paar fuhr zum Sommertreffen der IGG nach Malliß. Dort wurden sie von den anwesenden IGG Mitgliedern sehr herzlich aufgenommen und kompetent beraten. Es wurden Vorderradfürungen, Motorisierungen, Beiwagentypen usw. erörtert, deren Vor- und Nachteile aufgezeigt. Auch die Empfehlung eines Gespannkurses wurde nicht ausgespart. Dem Wunsch nach einer Probefahrt der beiden im Beiwagen konnte ebenfalls entsprochen werden. Thomas bot der Novizin sogar eine Probefahrt auf dem weiträumigen Gelände als Fahrerin seines BMW Gespanns an, welche sie sich nicht entgehen ließ. Kurz und gut, Claudia und Kalle waren angefixt. Den IGG Mitgliedern, welche sich hier vorbildlich den Gespanninteressierten angenommen haben, sei an dieser Stelle ausdrücklich gedankt.

Die Zeit bis zum EGT verbrachte das Paar damit, das Gehörte zu verarbeiten, weitere Informationen zusam-

men zu tragen, sich bei einem Anfänger-Gespannkurs für September anzumelden, den Anzeigenmarkt zu sondieren und sich über die eigenen Anforderungen an ein Dreirad im Klaren zu werden. Eine Schwinge sollte das Vorderrad führen, möglichst leicht von Frau zu lenken und einfach zu manövrieren sein. 80 PS, so war der einschlägige Tenor der Gespannerfahrenen, sollten es schon sein. Claudia präferierte aufgrund eigener Erfahrungen den Boxermotor. Ein Kofferraum sollte der Beiwagen haben und genug Platz und Komfort für Kalle. Und nicht unwichtig, in der näheren Umgebung des Wohnsitzes sollte eine kompetente Werkstatt ansässig sein.

Anhand der zuvor geschilderten Rahmenbedingungen wurde die Chance des EGT zusammen mit Mitgliedern der IGG am Schopfe gepackt, die ausstellende Händlerschaft besucht und mit Fragen gelöchert. Auch vor Ort verfügbare Gespanne von Besuchern wurden aufs Genaueste unter die Lupe genommen, die Fahrer und Schmiermaxen nach ihren Erfahrungen befragt. Der Eindruck, dass unsere zukünftigen Dreiradler auf dem richtigen Weg waren, festigte sich.



Nach dem EGT wurden mit Feuereifer die einschlägigen Anzeigen studiert, Telefonate geführt, Termine für Besichtigungen gemacht, Gespanne bei deren Verkäufern begutachtet. Obwohl das Spektrum relativ breit war, befand sich nicht das Richtige darunter. Bereits verkauft oder zumindest reserviert, Bastelbude oder Zweifelrad. Den Abschluss lieferte ein Verkäufer aus Süddeutschland. Der Kauf war bereits vereinbart, es galt nur noch einen Termin für die Übergabe von Gespann und Geld zu finden. Plötzlich hatte der Verkäufer keine Zeit mehr, war beruflich extrem eingebunden. Auch müsse das Gespann noch zum Händler um diverse Arbeiten durchführen zu lassen. Das

war des Guten dann doch zu viel. Also doch abwarten bis zum Anfängerkurs, vielleicht ergibt sich ja was.

Mit Feuereifer und erwartungsfroh reisten unsere Novizen zum Neulings-Seminar. Im Nachhinein resümiert Claudia: "Trotz des Seminars sind wir noch immer Gespann begeistert, unsere Dreiradler-Ambitionen wurden noch weiter verstärkt.". Organisatorische Mängel von Verpflegung über Hotel bis zu verspäteten InstruktorInnen sollten der Begeisterung keinen Abbruch tun. Auch nicht der Unfall zweier Teilnehmer, welche eindrucksvoll demonstrierten wie sich ein Gespann in einem Rechtsknick bei zu hoher Kurvengeschwindigkeit verhält.

Erste Hilfe und Ruf des Rettungsdienstes wurden durch Claudia und Kalle organisiert. Das Seminar sollte trotz allem unseren Patenkindern den Weg zum richtigen Gespann weisen. Die zur Verfügung gestellten URAL Gespanne sorgten für spontane Begeisterung.

Wir erinnern uns: Geschobene Schwinge vorne, leichtes Lenken und manövrieren, Boxermotor und Kofferraum. All diese Wünsche erfüllte die URAL, unter anderem dank schmaler Räder und Rückwärtsgang. Einzig 80 PS waren in Russland nicht zu bekommen, die Hälfte davon sollte doch auch genügen. Die Entscheidung pro Russenboxer wurde weiter erleichtert durch die Tatsache, dass der Ural Händler PIG7 von Berlin nach Prezelle in die unmittelbare Nachbarschaft unserer beiden umgezogen war. Die kompetente und verbindliche Art von Michael Renzel schaffte Vertrauen. Mit dem Neukauf konnte somit auch das Gebraucht-Risiko eliminiert werden. Am 8. Oktober wurde das Gespann von der Transportbox der Straße überantwortet. Eine Woche später war es bereits Zeit für die erste Inspektion. In der Zwischenzeit stellte sich die Händlerwahl als goldrichtig heraus. Sonntagmorgens eilte Michael herbei um beim Auslegen des Rückwärtsgangs an der Tanke behilflich zu sein. Ein Service der seinesgleichen sucht!

Claudia und Kalle sind mit ihrer Ural überglücklich. Die 40 PS genügen vollauf, so Claudia. Wir wollen zusammen die Natur genießen und Motorrad wandern. Als nächster Schritt soll das Gespann mit allerhand Zubehör individualisiert werden. Eventuell wollen die beiden sich sogar bis aufs Herbsttreffen nach Hornburg wagen, IGG Mitglieder sind sie ja bereits. Für 2020 ist die Teilnahme an einem Fortgeschrittenen Seminar bei einem professionellen Anbieter geplant. Ach ja, die Solo BMW wurde mittlerweile verkauft, die stand eh nur noch rum.

Wie ich zum Anhänger hinterm Gespann kam

Vor circa zehn Jahren vertrat ich noch die Auffassung, Gespann fahren ist nichts für mich, vereint es doch die Nachteile von Motorrad und Auto. Bis dann unsere Australien Shepherd Hündin mich von etwas anderem überzeugt hat. Vor etwa drei Jahren war ich noch der Meinung, ein Anhänger hinter dem Gespann kommt keinesfalls in Frage, zu unsportlich und zu langsam.

Zu Beginn unserer Gespann Karriere wurden Kurzurlaube und Treffen mit dem Zelt bestritten. Mit der Zeit wurde uns das Leben, wenn auch nur für kurze Zeit, auf Augenhöhe mit unserem Hund, zu beschwerlich - auch wenn dieser es großartig fand, dass Nahrungszubereitung und -aufnahme sich in seiner unmittelbaren Reichweite abspielte. Erschwerend hinzu kam, dass ich nach diesen Kurzurlaube meist heftig "Rücken" hatte. Was also tun? Das Gespann, wenn auch bereits mit großem EML GT 2001 Boot ausgestattet, bot nicht genug Platz für Liegen, Stühle und Tisch, wenn es bereits mit zwei Personen, Hund und entsprechendem Gepäck belegt war.

Es kam die Idee auf, ein Dachzelt auf einen Anhänger zu montieren. Der Anhänger für die Camping Ausstattung, das Dachzelt zum Schlafen, entfernt vom Boden und schnell auf- und abgebaut. Recherchen auf Seiten der IGG und den verlinkten Anhängerseiten brachten jedoch schnell Ernüchterung. Auch wenn die Idee an sich nicht neu ist, war sie doch mit einigen Einschränkungen und Auflagen verbunden. Zum einen war da die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 Stundenkilometern, zum anderen die Breitenbeschränkung auf 100 cm. Den Anhänger wollte ich optional auch für Tauchausfahrten mit dem PKW nutzen. Die Zulassungsfreiheit inklusive Folgekennzeichen für Motorradanhänger waren somit kein zwingender Anreiz.



Da es jedoch diverse Bilder mit Anhängern hinter Gespannen gab, die augenscheinlich breiter als einen Meter waren, musste es doch noch eine weitere Möglichkeit geben. Ein Aufruf im Dreiradler Forum brachte schnell Klarheit. Die einen vertraten die Auffassung, wer viel fragt bekommt viel Antwort, die anderen waren den Weg der Eintragung vom "überbreiten" Anhänger durch einen Sachverständigen, sowie der Sonderfreigaben durch die Zulassungsstelle gegangen. Den zweiten Ansatz habe ich dann in räumlicher Nähe meines Wohnorts recherchiert. Es schien nahezu unmöglich einen Sachverständigen zu finden, der gewillt war dieses Risiko (?) zu (einzu)tragen. Die Zulassungsstelle kannte das Verfahren und wollte sich diese Kenntnis entsprechend entlohnen lassen. In Summe wäre der Spaß auf mindestens 250 € gekommen. In Verbindung mit den resultierenden Behördengehängen war mir das der Spaß eigentlich nicht wert, zumal auch noch fahrzeuggebunden. Also zurück zu Plan A. Meinem stöbern im Internet zu Folge, hatte der schmalste PKW Anhänger eine Breite von knapp 110 cm. Würde das den Ordnungshütern auffallen? Allerdings musste ja noch ein Dachzelt darauf. Das kleinste gefundene mit Gestängestriben hatte eine Grundfläche von 125 cm x 150 cm. Der resultierende Überstand wäre als Ladung in Ordnung gegangen, hätte aber dennoch die Fuhre entsprechend verbreitert, das wäre aufgefallen.

Auf meine Anfrage bei den Dreiradlern hatte ich auch etliche persönliche Nachrichten erhalten. Unter anderem eine von Horst, der sich mit dem Thema nicht nur sehr gut auskannte, sondern auch ein Anhänger Fahrgestell anbot. Neugierig geworden entstand ein reger Austausch. Das Fahrgestell war von einem SCHURING CampStar, der zugehörige Aufbau war zum Anbau auf einen Seitenwagen geplant. Da jedoch die Zeit knapp, der Aufbau breit und die ziehende MZ auch nicht gerade üppig

motorisiert war, bot Horst im Laufe des Austauschs das gesamte Paket an. Der CampStar war zwar zerlegt und abgemeldet, die HU war abgelaufen, jedoch war alles vollständig und neuwertig. Auch preislich wurden wir uns schnell einig.

Sonntags darauf also einen größeren Anhänger an den PKW gehängt und 500 Kilometer Richtung Hannover gefahren. Um die Mittagszeit zusammen mit Horst alles aufgeladen, verzurrt, noch ein wenig getratscht und dann abermals 500 Km zurück Richtung Stuttgart. Rechtzeitig zum Tatort war ich wieder zurück.

Am darauffolgenden Wochenende wurde der Holzboden schwarz gestrichen und die Beleuchtung wieder installiert. Bezüglich der Verkabelung hatte ich freundliche Unterstützung von "tourmaster.nl" die unter anderem diesen Campinganhänger vertreiben. Im Anschluss wurde der Zeltaufbau montiert und der Anhänger zur HU und zur 100 Km/h-Abnahme vorgestellt,

selbstverständlich nur hinter dem PKW, bei passendem Gewichtsverhältnis. Für das 100er Schild waren neue Reifen erforderlich, da die montierten bereits knapp älter als sechs Jahre waren. Das war mir der Spaß dennoch wert.

Spannend war auch der Anbau der Anhängerkupplung an das Gespann, vor allem die elektrische Installation der Steckdose aufgrund der CAN-BUS Technik der Zugmaschine. Die Rücksprache beim Erbauer des Gespanns lies nichts Gutes erahnen, eine Schaltung der einzelnen Funktionen via Relais wurde empfohlen. Die am Anhänger verbauten LED-Leuchten, die aufgrund der geringen Stromaufnahme nicht zwingend zu Fehlermeldungen führen, halfen erheblich bei der problemlosen Umsetzung.

Im Frühjahr, wegen des Saisonkennzeichens an der Zugmaschine, stand dann noch die Eintragung der Anhängerkupplung an. Die Feuertaufe wird der Anhänger vielleicht auf dem Frühjahrstreffen der IGG erfahren. Man sieht sich.

MK



Tempolimit für Motorräder und Gespanne mit Anhänger auf Landstraßen und Autobahnen



Quelle:
<https://gyazo.com/b3e04e92b102642f9a3f9aec866818fe>

A	Österreich 80/100	GB *	Großbritannien 70/96	P	Portugal 70/120
AL	Albanien 70/80	GR	Griechenland 80/80	PL	Polen 70/80 o 80/80
B	Belgien 90/100	H	Ungarn 70/80	RO	Rumänien 70/90
BIH	Bosnien-Herzegowina 80/80	HR	Kroatien 80/80	RUS	Rußland 70/90
BY	Weißrußland (Belarus) 70/90	IRL	Irland 80/100	S	Schweden 80/80
CH	Schweiz 80/80	I	Für Italien gilt eigentlich ein generelles Verbot für Motorräder. Das Verbot scheint aber nicht für Gespanne zu gelten.	SK	Slowakei 90/90
CY	Zypern 80/100	L	Luxemburg 70/90	SLO	Slowenien 80/80
CZ	Tschechien 80/80	LT	Litauen 70/70	SRB	Serbien 80/100
D	Deutschland 60/60	LV	Lettland 80/80	USA	Vereinigte Staaten von Amerika 88 bis 120 (unterschiedliche Regelungen in den jeweiligen BSt)
DK	Dänemark 80/80	M	Malta 80/80		
E	Spanien 70/90	MK	Mazedonien 80/80		
EST	Estland 70/90	MNE	Montenegro 80/80		
F	Frankreich 90/130	N	Norwegen 80/80		
FIN	Finnland 80/80	NL	Niederlande 80/90		
FL	Fürstentum Liechtenstein 80/80	NZ	Neuseeland 90/90		

* (GB) Anhänger sind nur für Motorräder über 125ccm Hubraum zulässig. Der Anhänger darf maximal 1m breit sein. Die Länge darf 2,5. Nicht überschreiten. Das Gesamtgewicht darf mehr als 150kg o. 2/3 des vollgetankten Fahrzeuggewichts sein.

Hängertreffen...

Hallo liebe Gespannfahrer und Solisten!

Wir schreiben das Jahr 2020, Corona bestimmte den Alltag und viele Treffen sind deswegen ins Wasser gefallen .

Auch wir waren davon betroffen, allerdings konnten wir - zwar verschoben - unser 16. Hängertreffen dann doch noch stattfinden lassen.

Schließlich haben wir auf dem Caravan Park Laubach eine sehr große Wiese allein für uns. So konnte man sich aus dem Weg gehen und Abstand halten. Trotz allem gab es rege Gespräche und nettes Beisammensein.

Das Treffen fand zum zweiten Mal hier statt und im Prinzip waren alle zufrieden. Als idealer Anreisetag erwies sich wieder einmal der Sonntag, da die Anreise auf einer LKW-freien Autobahn sehr entspannend ist.



Dies nutzte auch Uwe, der schon vor uns da war. In den folgenden Tagen trudelten immer mehr Teilnehmer ein, bis es zum Schluss rund 50 Leute waren. Da wir kein Markentreffen sind, haben sich schon viele Freund-

schaften gebildet, die sonst nie entstanden wären. Sogar aus unterschiedlichen Ländern, wie dem Elsass, Frankreich, den Niederlanden, Luxemburg und Belgien. Es gab wieder viele Benzingespräche und den

Austausch interessanter Tipps, was das Hänger fahren betrifft.

Es werden immer mehr Anhänger, Faltwagen und Wohnwagen, die von zwei, drei und mehr Rädern gezogen werden. Ein besonderes Highlight in diesem Jahr kam von Wilfried: Soft-eis!!! Er hatte angefragt, ob er mit seinem umgebauten Hänger, in dem die Eismaschine und das Equipment unter gebracht sind, auf unser Treffen kommen darf. Nach Rücksprache mit Dirk, dem Campingplatzbesitzer, gab es ein Okay. Und ab Samstag konnte man schlemmen. Samstag am Lagerfeuer war Wilfried dann auch zu netten Gesprächen zugegen. Er ist uns auch im kommenden Jahr wieder herzlich willkommen. Alles in allem war es wieder ein gelungenes Treffen, mit alten Bekannten und neuen Gesichtern. Wäre schön, wenn wir uns im Jahr 2021 zum 17. Hängertreffen (2.6.-6.6. unter Vorbehalt) alle gesund wiedersehen. Bis dahin eine Pannen- und unfallfreie Fahrt.

Das wünschen euch
Elke und Erich Krieger.



Da war doch noch was!

Am 16. April im letzten Jahr wurde unser Ehrenmitglied und ehemaliger 1. Vorsitzender Andreas „Golo“ Golombowski 60 Jahre alt.

Trotz aller Corona Beschränkungen ließ es sich Ralph nicht nehmen, ihn zu besuchen und gemeinsam seinen Sechzigsten entsprechend zu feiern.

Wie man sich denken kann war Golo begeistert und hat sich sichtbar gefreut.

Zum Abschluss seines Besuches wurde noch ein Foto gemacht.

Iris und Golo



Treffenhistorie der IGG 2020

IGG-Sommertreffen 2020

Eine Rückschau zum vergangenen Jahr 2020 lässt etwas Wehmut aufkommen und etwas Trauriges legt sich wie Mehltau darüber. Kaum ein Treffen konnte noch stattfinden, allenfalls am Jahresanfang und für eine kurze Zeit im Sommer war dies noch möglich.

Und so war unser Sommertreffen 2020 schon ein bemerkenswertes Motorradtreffen, das erste, einzige und letzte Treffen der IGG im vergangenen Jahr.

Die anderen Treffen der IGG - Frühlingstreffen in Ganderkeseer See und Herbsttreffen in Hornburg - mussten schließlich mehr oder weniger kurzfristig abgesagt werden. Das Coronavirus, die Zahl der Ansteckungen und die Pandemieerlasse der Bundesländer machten alle Versuche zunichte diese Treffen stattfinden zu lassen. Selbst das Sommertreffen Malliß auf dem Campingplatz Am Wiesengrund stand auf Messers Schneide. Die Beschränkungen, seitens der Landesregierung von Mecklenburg-Vorpommern für touristische Beher-

bergungsbetriebe, erlaubten nur eine begrenzte Anzahl von Campern auf dem Campingplatz. Folgerichtig mussten die Platzbetreiber Volker und Anne Sielaff leider einigen unserer Vereinsmitglieder eine Absage erteilen.

Das führte leider zu weitreichenden Folgen bezüglich unserer - auf das Sommertreffen verlegten - Jahreshauptversammlung. Durch die Ausladung bzw. Versagung den Platz betreten zu dürfen, war es uns nicht möglich eine satzungsgemäße Versammlung abzuhalten, da einigen Mitgliedern die Teilnahme versagt blieb.

Einen anderen Versammlungsort zu finden war uns leider auch nicht möglich, sodass der Vorstand die nun stattfindende Versammlung nur noch dazu nutzen konnte über seine Tätigkeit im vergangenen Jahr zu informieren und was für die Zukunft geplant ist. Eine Entlastung und Neuwahl des Vorstandes konnte somit leider nicht stattfinden und musste auf das Folgejahr verschoben werden.

Allen Einschränkungen zum Trotz wurden die anwesenden Mitglieder, sowie die sonstigen Gäste, am Samstag mit einem gelungenen Fischerfest

und reichlich leckerem frischen Fisch beschenkt. Zwischenzeitlich wollte Petrus wohl etwas Frische in die Veranstaltung bringen und verdunkelte den Himmel mit einigen doch bedrohlich wirkenden Wolken. Die gemeinsame Ausfahrt wurde daher kurzerhand gecancelt und die meisten Anwesenden gingen daher sofort zum geselligen Teil des Wochenendes über. Die Wolken verzogen sich daraufhin ebenso rasch wie sie gekommen waren, vielleicht sollten wir in Zukunft, was das Wetter angeht, standhafter bleiben und einfach fahren. Denn bekanntlich gibt es ja kein schlechtes Wetter, sondern nur unpassende Kleidung.

Für 2021 hoffen wir, dass endlich wieder ein unbegrenztes und mit schönstem Wetter gesegnetes Sommertreffen in Wewelsfleth bei Christina und Andree stattfinden kann.

Frühlingstreffen 2020 in Ganderkeseer See

Eigentlich, ja dieses seltsame Wort muss an dieser Stelle einmal benutzt werden, eigentlich war das Frühlingstreffen als Jubiläumstreffen der IGG angepeilt gewesen. Und eigentlich wollten wir uns ein wenig selbst feiern für den Bestand seit 40 Jahren.



Und möglicherweise wären da viele interessante Geschichten aus vielen Jahren noch einmal zu erzählen gewesen. Das ursprünglich geplante Jubiläumstreffen mit Jahreshauptversammlung und Zielfahrt musste aufgrund der grassierenden Corona Pandemie abgesagt werden. Die Beschränkungen waren Anfang Mai noch nicht so weit gelockert, dass ein normales Treffen auf einem Campingplatz gestattet werden konnte. Bis zuletzt hatten wir gehofft, dass sich die Umstände zu unseren Gunsten verbessern würden. Aber weit gefehlt, auch wenn die Hoffnung bekanntlich zuletzt stirbt, so war doch schon relativ früh erkennbar, dass sich die Lage bis Anfang Mai nicht soweit verbessern würde und keine offizielle Erlaubnis seitens der Gesundheitsbehörden zu erwarten gewesen wäre. Der Vorstand sah sich daher gezwungen das Treffen in Ganderkesee kurzerhand abzusagen.

Die Zielfahrt nach Ganderkesee war somit leider auch hinfällig, so dass wir das Abgabedatum bis 2021 verlängerten.

Herbsttreffen

Der Jahresabschluss in Hornburg musste ebenso abgesagt werden wie

das Frühlingstreffen. Dies lag zum einen daran, dass die Motorradfreunde Iberg kein Risiko eingehen wollten, sie hatten bereits ihre eigenen Treffen abgesagt, und für uns als Veranstalter war es auch nicht verantwortlich, respektive sinnvoll, in den beengten Räumen der Iberger ein Treffen zu veranstalten. Unter Corona Bedingungen war kein vernünftiges Hygienekonzept umsetzbar. Leider muss man sagen, denn das phänomenale Frühstück und die Haxen, sowie die Kuchen am Samstag haben mir schon gefehlt.

Mit etwas Glück werden wir hoffentlich dieses Jahr dort wieder zusammenkommen können und einen gelungenen Saisonabschluss feiern dürfen.

Ralph





Nachwuchsförderung!

Da Andreas immer weniger Lust hat, mit mir zu fahren, hatte ich die Idee, dass ich vielleicht unseren Enkel langsam ans mitfahren gewöhnen könnte.

Damals als 1-jähriger machte ihm das Motorgeräusch noch Angst. Doch wie kleine Jungs und große Maschinen so sind ... irgendwann war die Angst verflogen. Die erste Fahrt war noch bei Mama auf dem Schoß, GsD unerwischt.

Nachdem ich mich in diversen Foren kundig gemacht hatte, und wegen des Helms auch Artikel auf Reginas Seite studierte, baute ich den Kindersitz mittels Spanngurten auf dem SW Sitz an. Unser Kindersitz hat ein eigenes Gurtsystem, auch mit Liegefunktion. Im SW ist ein Vierpunktgurt. Da hätte ich nicht gewusst, wie das zu bewerkstelligen wäre. Daher Spanngurte. Natürlich bin ich mal bei den Dekra Jungs vorbei, aber die sagen lieber nichts zu Kindersitzen, die mit Spanngurten befestigt werden.

Zunächst kaufte ich einen leichten Jethelm. Dieser genügte aber mit

fallenden Temperaturen irgendwann nicht mehr. Es zog kalt ins Gesicht des Kleinen.

Da ich nicht gleich einen Haufen Geld ausgeben wollte, kaufte ich kürzlich zunächst einen gebrauchten Marushin Kinderhelm. Dieser wiegt um 1150 g. Unser Enkel ist aktuell 5 Jahre alt. Deshalb bietet sich der Kindersitz mit der Liegefunktion gut an, um den Nacken nicht gleich zu sehr zu belasten. Der Helm hat 3 verschiedene Polsterstärken. S, XS und XXS. Ich habe auf XXS gewechselt und die erste Minitour mit dem Kleinen gemacht. Natürlich vorbei an Baggern und Radladern, was die 20 Minuten Fahrt zu einem Highlight machte.

Wenn es endlich mal trockener und ein wenig sonniger wird, werde ich Fahrten mit dem Kleinen verlängern. Spaß an der Sache hat er. Auch wenn er regelmäßig ein schläft.

Mittlerweile war ich mit ihm schon bis zum Hoherodskopf, wo wir den Baumwipfelpfad entlang kletterten und mit der Sommerrodelbahn fahren.

Da es für kleine Kids noch nicht so die Auswahl an Motorradklamotten gibt, zieht er eine dicke Skihose an, warme Stiefel, Anorak und Skihandschuhe, oder gleich einen kompletten Skianzug. Unser SW ist offen, schon allein deshalb, damit ich Golo vom Rolli aus da hineinbekomme. Da wird's schnell kalt und der Fahrtwind weht ordentlich.

Damals war er gerade einmal drei Jahre, inzwischen ist er allerdings aus Größe 116 heraus und zieht mit Spaß Jacke und Hose in 122/128 an. Ich bin guter Dinge, das es dem Kleinen auch weiterhin Spaß macht.

Grüße von Iris + Golo

Checkliste zum Gespannkauf

Diese Checkliste stellt angesichts der Modellvielfalt im Gespannbereich eine Entscheidungshilfe bei der Wahl des gewünschten Gespanns dar.

- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ▶ Erwarteter Verwendungszweck des Gespanns <ul style="list-style-type: none"> • Allround • Sport • Reise ▶ Familienfahrzeug <ul style="list-style-type: none"> • Kinder • (Ehe) Partner • Tiere (Hund) ▶ Einziges Fahrzeug ▶ Ergänzung für besondere Gelegenheiten ▶ Alltagsfahrzeug ▶ Behindertengerechter Umbau ▶ Ganzjahresfahrzeug ▶ Saisonfahrzeug <ul style="list-style-type: none"> • Vorwiegend Sommer • Vorwiegend Winter ▶ Wahlweise Verwendung Solo/Gespann ▶ Informationen sammeln | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Kosten/Preise <ul style="list-style-type: none"> < 5.000,- € < 10.000,- € < 15.000,- € < 20.000,- € > 20.000,- € ▶ Bedienerfreundlichkeit und Sicherheitsaspekte ▶ Händler oder Werkstatt ▶ Wartung in Eigenleistung ▶ Werkstatt sollte in welchem Umkreis sein <ul style="list-style-type: none"> • Unmittelbare Nähe (10km) • Nahbereich (10 – 30km) • Weiter als 30km ▶ Wie hoch sind die zu erwartenden Unterhaltskosten für ein bis fünf Jahre? ▶ Soll das Fahrzeug eine Langzeitinvestition sein? ▶ Lehrgang für Gespannfahrer und Gespannfahrerinnen ▶ Anfängerkurs Gespann | <ul style="list-style-type: none"> ▶ Einweisung durch Händler ▶ Ist eine Probefahrt vor Kauf möglich? ▶ Anzahl Sitzplätze (Kinder) zulässiges Gesamtgewicht ▶ Ist eine Anhängerkupplung möglich (wenn gewünscht)? ▶ Zusatztank vorhanden/gewünscht ▶ Weitere Zusatzausrüstung vorhanden/gewünscht (Nebelscheinwerfer, Heizgriffe etc.) ▶ Gepäckmitnahmemöglichkeit ▶ Sind an Motorrad und/oder Seitenwagen Bauteile verändert worden, die eine Ersatzteilbeschaffung vom ursprünglichen Hersteller verhindern? ▶ Ist die Werkstatt der Wahl bereit ein Gespann anzunehmen? (Entsprechende Bühne vorhanden oder Beiwagen abbauen?) |
|--|---|--|

Der **Elefantentreiber**
von und für Gespannfahrer



Interessengemeinschaft Gespannfahrer e.V.

**Gespann-Treffen,
Reisen und Technik**

**Der Gespann-Pate
mit Rat & Tat**

www.iggespannfahrer.de





Anstecknadeln altes Logo €4,00



Aufkleber auf PVC Folie geplottet, geschnitten zum aufrakeln € 4,00



Sicherheitstraining & Gespann Kurse

Infolge der Masse an Terminen für Sicherheitstrainings für Motorradfahrer ist es uns nicht mehr möglich diese einzeln aufzuführen. Stattdessen listen wir hier auf, wer Sicherheitstrainings für Motorradfahrer durchführt.

Bundesverb. d. Motorradfahrer e.V.
Carl-Zeiss-Strasse 8
55129 Mainz
Tel.: 06131/50 32 80,
Fax: 06131/50 32 81
Email: info@bvdm.de

Motorradakademie e.V.
Neue Landstr. 25
35232 Buchenau
Tel: 06466/91 17 90
Fax: 06466/9117 91
Email: info@motorrad-akademie.de
www.motorrad-akademie.de

Motorrad Action Team
Leuschnerstr. 1
70174 Stuttgart
Tel: 0711/182 19 77
Fax: 0711/182 20 17
Email: actionteam@motorpresse.de
www.motorradonline.de

MSC Winkelmesser e.V.
Gartenstr. 3
61184 Karben
Tel.: 06039/46127

www.winkelmesser-frankfurt.de



Der Sommer kommt bestimmt – auch für Winterfahrer geeignet!

Gespanntraining

Bundesverband der Hersteller und Importeure von Krafträdern mit Beiwagen e.V. (BVHK),
<https://www.bvhk-gespannherstellerverband.de/>
Fragen zu Gespannlehrgängen und Anmeldungen zu den Lehrgängen:
Andreas Bernert
BVHK-Gespannlehrgang@gmx.de
Postadresse: BVHK-Gespannlehrgang
Andreas Bernert
Postfach 11 17
68794 Oberhausen-Rheinhausen

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.

Institut für Zweiradsicherheit (IFZ),
Postfach 120 288, 45314 Essen

www.mid-motorrad.de



Die IGG auf Facebook
www.facebook.com/igggespannfahrer



“Kennst du stress press?”

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 Kämpen 19, 30851 Langenhagen

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



www.stresspress.de