Das Gutachten dient als Arbeitsunterlage für amtlich anerkannte Sachverständige/Prüfer bei der Abnahme gemäß § 19(2) oder § 21 StVZO. Es erfolgte eine Prüfung des Sonderlenkers hinsichtlich seiner Gestaltfestigkeit.

Technische Daten:

1. Hersteller: Kunststofftechnik PICHLER
Feuchter Straße 6
8261 Kastl

2. Art: dreiteiliger, M-förmiger Sportlenker

3. Typ: SL

4. Kennzeichnung: Schriftzug -PICHLER-, Typ/Ausf. z. B. SL 29 auf der rechten Hälfte des Mittelteils in Anbaulage oben

5. Ausführungen:

	Gesamtbreite:	Rohrø
Ausf.22	640 mm	22 x 2
Ausf.26	680 mm	22 x 2
Ausf.29	710 mm	22 x 2

6. Beschreibung:

Der Sonderlenker*) setzt sich aus einem U-förmigen Mittelstück (unterschiedlicher Breite, je nach Ausführung) und links und rechts je einem Griffstück zusammen, welche an das Mittelstück angeklemmt werden (Anzugsmoment der Innensechskantschrauben M6 = 10 Nm). Somit ist eine weitreichende Verstellmöglichkeit und Anpassung an die jeweiligen Fahrzeugtypen gegeben.

Die offenen Rohrenden des Mittelstücks werden mit einer Kunststoffhülse abgedeckt.

7. Verwendungsbereich:

Der Sonderlenker Typ SL wurde vom TÜV Bayern e. V. ausschließlich bezüglich der Gestaltfestigkeit geprüft. Eine Prüfung des Anbaus muß fahrzeugbezogen bei der Begutachtung nach § 19(2) StVZO von einer Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr durchgeführt werden.

8. Prüfungen:

Angriffspunkt der Prüfkraft bei allen vier Prüfungen:
Der den Griffmitten entsprechende Punkt auf der Rohrseele des Lenkers:

8.1. Der Lenker wurde an jedem Endstück mit einer horizontalen, zur Längsachse des Fahrzeugs parallelen Prüfkraft von ± 60 kp (600 N) beaufschlagt.

8.2. Der Lenker wurde an jedem Endstück mit einer vertikalen, zur Fahrzeughochachse parallelen Prüfkraft von ± 38 kp (380 N) beaufschlagt.

8.3. Die Lenkerenden wurden einmal in horizontaler Richtung und einmal in vertikaler Richtung mit zunehmender Prüfkraft belastet, bis sich ihre Lage gegenüber der Ausgangslage um 60° verändert hatte.

*) Werkstoff St 35

8.4. An jedem Endstück wurde eine horizontale, zur Längsmittelebene des Fahrzeugs parallele Prüfkraft von ± 30 kp (300 N), mit einer Frequenz von 1 Hz aufgebracht.

9. Prüfergebnisse:

zu 8.1. u. 8.2.: Die Verformung des Lenkers lag ausschließlich im elastischen Bereich.

zu 8.3.: Die Prüfung wurde ohne Bruch des Lenkers abgeschlossen. In horizontaler Richtung zeigte sich bei einem Prüfwinkel von 60° kein Anriß.

zu 8.4.: Nach 1 x 10^5 Lastwechseln zeigte der Lenker keinen Anriß.

10. Verwendungsbereich:

Alle entsprechend der beigefügten Zeichnung vom 28.04.78 geprüften Ausführungen sind allgemein verwendbar.

11. Auflagen:

Bei angebautem Sonderlenker müssen folgende Anforderungen erfüllt sein:

11.1. Der Sonderlenker muß am Fahrzeug angebaut, die Anforderungen der StVZO, insbesondere die der §§ 30 (Beschaffenheit der Fahrzeuge), 32 (Abmessungen von Fahrzeugen und Zügen) und 38 StVZO (Lenkvorrichtung) erfüllen.

11.2. Die funktionsgerechte Lage aller am Lenker befindlichen Bedienteile muß auch bei vollem Lenkereinschlag gewährleistet sein.

Bei evtl. vorhandenen hydraulischen Bremsanlagen müssen Hauptzylinder und Vorratsbehälter in funktionsgerechter Arbeitslage liegen; sofern davon abgewichen wird, ist das Einverständnis des Bremsenherstellers bzw. Fahrzeugherstellers einzuholen mit der Bestätigung, daß die damit verbundene Volumenreserve und Entlüftungsfähigkeit gewährleistet ist.

Eine funktionsgerechte Anbaulage ist unter anderem gegeben, wenn bei senkrecht stehenden Fahrzeug der Vorratsbehälter in einer Lage angebaut ist, die gewährleistet, daß das Schnüffelloch sicher überdeckt wird, d. h., daß beim Betätigen der Bremse keine Luft in das Bremssystem gelangen kann.

11.3. Der Freiraum der Lenkerenden, Lenkergriff sowie Betätigungseinrichtungen am Lenker gegenüber anderen Teilen des Krafrades, muß bei Lenkeinschlagwinkeln bis 20° mindestens 30 mm betragen. Bei darüber hinausgehenden Lenkeinschlägen genügt ein Freiraum von 20 mm.

11.4. Ist bei Lenkeinschlägen über 30° der vorhandene Freiraum kleiner als 20 mm, so muß der Lenkeinschlag so begrenzt werden, daß dieser Freiraum erreicht wird. Hierbei ist ein Lenkeinschlag von 30° nach jeder Seite nicht zu unterschreiten. Die Wirksamkeit der Sicherungseinrichtung gegen unbefugtes Benutzen des Fahrzeuges (§ 38a StVZO) muß erhalten bleiben.

11.5. Ist die Lenkerbreite des angebauten Sonderlenkers ungleich der des serienmäßigen Lenkers, ist eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des Fahrzeugherstellers bei der Abnahme nach § 19 oder § 21 StVZO vorzulegen.
Gibt der Fahrzeughersteller keine technisch begründete ablehnende Stellungnahme ab, so muß durch eingehende Fahrzeugversuche geprüft werden, ob mit diesem Lenker eine ausreichende Fahrsicherheit gegeben ist.

11.6. Die Sicht auf die vorgeschriebenen Instrumente und Kontrollleuchten darf durch den Sonderlenker nicht behindert werden.

12. Anlagen:

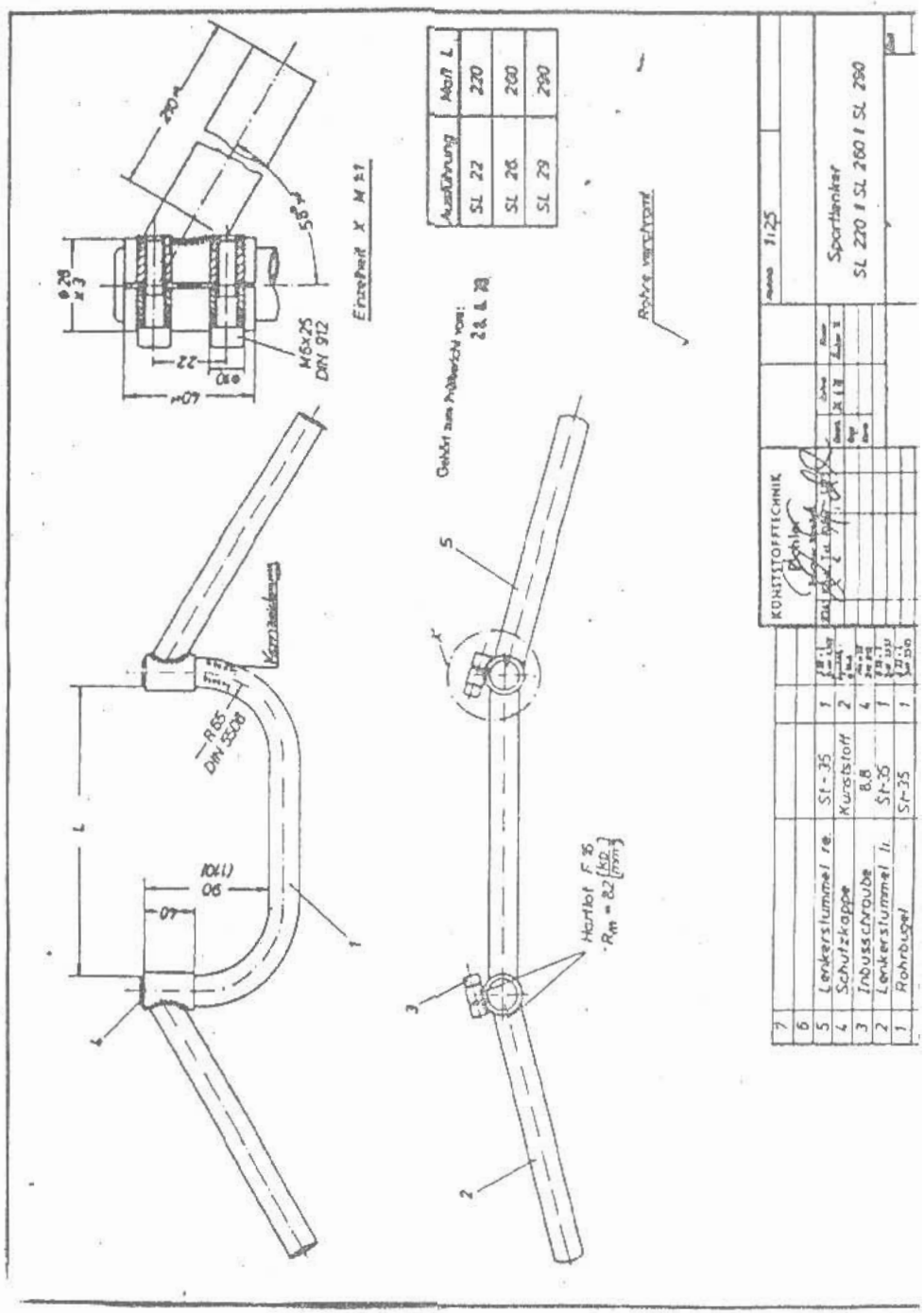
Zeichnung: Sportlenker SL 220/260/290 28.04.78

Bei Berücksichtigung der Auflagen unter Punkt 11 bestehen keine technischen Bedenken gegen die Abnahme des Sonderlenkers nach § 19(2) oder § 21 StVZO.

Das Gutachten besteht aus Blatt 1 bis Blatt 3 und der Zeichnung: Sportlenker SL 220/260/290 vom 28.04.78.

Amtlich anerkannter Sachverständiger
(Dipl.-Ing. Wartenberg)

München, 28. 6. 78
ib-gr



Ausführung	Maß L
SL 22	220
SL 26	260
SL 29	290