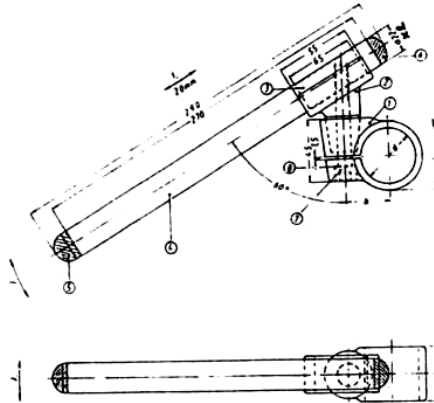


TELEFIX - Lenkerstummel 111 A + 111 B



	111 A	111 B
a	40 mm	38 mm
b	32 mm	29 mm
c	∅ 50 mm	∅ 45 mm
d	∅ 35-42 mm	∅ 27-35 mm


1	Klemmhalter Al Cu Mg 1 σ B 350 N/mm ²
2	Zwischenstück Al Cu Mg 1 σ B 350 N/mm ²
3	Spannbolzen
4	Präzisionsstahlrohr St 35 DIN 2393
5	Stahlkappe
6	Gummikappe
7	Zylinderschraube DIN 912-8.8
8	Federring DIN 7980


Anzugsmoment 6 kpm

Handwritten signature

Technischer Überwachungs-Verein Bayern e. V. D4-ZT - Typprüfungen	Prüfbericht Nr. 362-034-82 über den Sonderlenker für Krafträder Typ Telefix 111 der Firma Weigl, 8897 Pöttmes	Ausfertigung Blatt 1
Dieser Prüfbericht dient als Arbeitsunterlage für amtlich anerkannte Sachverständige/Prüfer bei der Prüfung gemäß § 19 (2) oder § 21 StVZO.		
Es erfolgte eine Prüfung des Sonderlenkers hinsichtlich seiner Gestaltfestigkeit und der Klemmwirkung der Verstellschellen am Lenkergriff.		
<u>Technische Daten:</u>		
1. Hersteller:	Richard Weigl Vorrichtung- u. Maschinenbau Schrobenhausener Str. 56 8897 Pöttmes	
2. Art:	vierteiliger Stummellenker, verstellbar	
3. Typ:	Telefix 111	
4. Ausführungen:	A B Die Ausführungen unterscheiden sich in der Größe der Klemmschellen	
5. Kennzeichnung:	111	
6. Beschreibung und Abmessungen:	Vierteilige Lenkerhälfte mit Leichtmetall-Klemmstück. Klemmung am Gabelstandrohr und am Zwischenstück mit einer Zylinderschraube. Griffrohr ∅ 22 mm.	
7. Material:	Griffstück: Rohr 22x2 St 35 DIN 2393 Zwischenstück: Al Cu Mg 1 Klemmhalter: Al Cu Mg 1 Zylinderschraube: M10 DIN 912-8.8	
Erforderliches Anzugsmoment der Schraube 60 Nm		
8. Verwendungsbereich:	Der Sonderlenker Typ Telefix 111 wurde vom TÜV Bayern 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.	

Technischer Überwachungs-Verein Bayern e.V. D4-ZT - Typprüfungen	Prüfbericht Nr. 362-034-82 über den Sonderlenker für Krafträder Typ Telefix 111 der Firma Weigl, 8897 PöttmesAusfertigung Blatt 2
<p>9. Prüfungen:</p> <p>Der Sonderlenker wurde zusammen mit den Befestigungselementen jeweils in der Gebrauchslage geprüft, bei der das ungünstigste Ergebnis zu erwarten war.</p> <p>9.1. Horizontale Prüfkraft</p> <p>In den durch die wirksame Lenkerbreite festgelegten Punkten wurde in horizontaler Richtung parallel zur Längsmittlebene des Fahrzeuges eine Prüfkraft von ± 600 N aufgebracht.</p> <p>9.2. Vertikale Prüfkraft</p> <p>In den durch die wirksame Lenkerbreite festgelegten Punkten wurde in vertikaler Richtung je eine Prüfkraft von ± 385 N aufgebracht.</p> <p>9.3. Bruchprüfung</p> <p>Der Sonderlenker wurde wie bei 9.1. und 9.2. jedoch mit steigender Prüfkraft belastet bis die Mittelachse der Lenkergriffzone um mindestens 60° ausgelenkt war.</p> <p>9.4. Dynamische Prüfung</p> <p>Der Lenker wurde an den durch die wirksame Lenkerbreite festgelegten Punkten horizontal mit 10^5 Lastwechseln von ± 300 N und dabei zusätzlich vertikal (statisch) mit 50 N belastet. Die Prüffrequenz betrug etwa 1,5 Hz.</p> <p>10. Prüfergebnis:</p> <p>zu 9.1. und 9.2.: Die Klemmwirkung reichte zur sicheren Aufnahme der Prüfkraft aus.</p> <p>zu 9.1. und 9.2.: Die Verformung des Lenkers lag ausschließlich im elastischen Bereich.</p> <p>zu 9.3.: Die Prüfung wurde ohne Bruch des Lenkers abgeschlossen.</p> <p>zu 9.4.: Nach 1×10^5 Lastwechseln zeigte der Lenker keinen Anriß. Die ausreichende Klemmwirkung bleibt erhalten.</p> <p>11. Auflagen:</p> <p>Bei angebaurem Sonderlenker müssen folgende Anforderungen erfüllt sein:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. Die funktionsgerechte Lage der am Lenker befindlichen Bedienungsteile muß auch bei vollem Lenkeinschlag gewährleistet sein. Ist eine hydraulische Bremsanlage vorhanden, müssen Hauptzylinder und Vorratsbehälter in einer vom Bremsenhersteller vorgesehenen Arbeitslage verbleiben, um zu gewährleisten, daß beim Betätigen der Bremse keine Luft in das Bremssystem gelangen kann. 		

Technischer Überwachungs-Verein Bayern e.V. D4-ZT - Typprüfungen	Prüfbericht Nr. 362-034-82 über den Sonderlenker für Krafträder Typ Telefix 111 der Firma Weigl, 8897 PöttmesAusfertigung Blatt 3
<p>11. Auflagen (Fortsetzung):</p> <ol style="list-style-type: none"> Der Freiraum der Lenkerenden, Lenkergriff sowie Betätigungseinrichtungen am Lenker gegenüber anderen Teilen des Kraftfahrzeuges muß bei Lenkwinkeln bis 20° mindestens 30 mm betragen. Bei darüber hinausgehenden Lenkeinschlägen genügt ein Freiraum von 20 mm. Die Sicherung gegen unbefugte Benutzung des Fahrzeuges (§ 38a StVZO) muß wirksam bleiben. 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. Ist die Lenkerbreite des angebauten Sonderlenkers größer/kleiner als die 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 Fahrversuche geprüft werden, ob mit diesem Lenker eine ausreichende Fahr-sicherheit gegeben ist. Die Sicht auf die vorgeschriebenen Instrumente und Kontrollleuchten darf durch den Sonderlenker nicht behindert werden. Jedem Sonderlenker ist eine Ablichtung dieses Prüfberichtes beizufügen. <p>12. Gültigkeitsdauer:</p> <p>Dieser Prüfbericht verliert seine Gültigkeit, wenn sich die durch den Anbau des Sonderlenkers berührten Bauvorschriften der StVZO ändern.</p> <p>13. Anlagen:</p> <p>13.1. Zeichnung des Telefix Lenkerstummels 111</p> <p>Bei Berücksichtigung der Auflagen unter Punkt 11 bestehen keine technischen Bedenken gegen die Abnahme des Sonderlenkers nach § 19 (2) und § 21 StVZO-</p> <div style="text-align: center;">  <p>Sagerer</p> </div> <p>Amtlich anerkannter Sachverständiger (Dipl.-Ing. Sagerer)</p> <p>München, 24.02.1983 st-ha</p>		

Prüfbericht Nr. 375-397-85 Über Gabelstabilisator, Typ Telefix, der Fa. Weigl, 8897 Pöttmes	Blatt 4	Technischer Überwachungs-Verein Bayern e.V.
		 D4-ZT

3. Hinweise für den amtlich anerkannten Sachverständigen/Prüfer

Bei der Begutachten des Gabelstabilisators nach § 19 (2) oder § 21 StVZO sind insbesondere nachstehend aufgeführte Hinweise zu beachten.

- 3.1. Bei vollem Einfedern der Gabel bis zum Anschlag (im Stand prüfen) darf sich keine Beeinträchtigung der Federung bemerkbar machen.
- 3.2. Bei vollem Einfedern darf weder der maximale Federweg begrenzt, noch Bremsleitung, Bremsschläuche und Seilzüge eingeklemmt werden.
- 3.3. Eventuell vorhandene Abdeckungen der Gleitstellen der Gabelrohre müssen nach dem Anbau des Stabilisators wieder angebracht werden.
- 3.4. Bei einer kurzen Fahrprobe sind möglichst auf welliger Fahrbahn starke Bremsungen mit der Vorderradbremse durchzuführen. Eine Ausgangsgeschwindigkeit von ca. 50 km/h ist auch im Hinblick auf die bestehende Sturzgefahr ausreichend. Dabei ist auf das saubere Ein- und Ausfedern der Gabel zu achten.

3.5. Angaben zum Fahrzeugbrief

Ziff.33: Bemerkungen: Telefix Gabelstabilisator

4. Ausnahmen von den Vorschriften der StVZO

keine

5. Prüfergebnisse

Die Krafträder entsprechen auch mit angebautem Gabelstabilisator den jetzigen Anforderungen der StVZO, sowie den vom Bundesverkehrsministerium veröffentlichten Richtlinien, wenn die voranstehenden Hinweise beachtet sind.


6. Gültigkeitsdauer

Der vorliegende Prüfbericht verliert seine Gültigkeit, wenn sich durch den Anbau des Gabelstabilisators berührte Bauvorschriften der StVZO ändern oder an den Krafträdern Änderungen eintreten, die die vorgenannten Begutachtungspunkte beeinflussen.



Stoll

Amtlich anerkannter Sachverständiger m.T.
(Dipl.-Ing. (FH) Stoll)

Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr	Blatt 1	Technischer Überwachungs-Verein Bayern e.V.
		 D4-ZT

Fachbereich
Zentralaufgaben, Typprüfungen


P r ü f b e r i c h t

Nr. 375-397-85

Hersteller: Richard Weigl
Maschinenbau und Motorradzubehör
Schrobenhausener Str. 56
8897 Pöttmes
86554

Art: Gabelstabilisator

Typ: Telefix

Prüfbericht Nr. 375-397-85 über Gabelstabilisator, Typ Telefix, der Fa. Weigl, 8897 Pöttmes	Blatt 2	Technischer Überwachungs-Verein Bayern e.V.  D4-ZT

Gabelstabilisator

Typ: Telefix

Hersteller: Richard Weigl
Maschinenbau und Motorradzubehör
Schrobenhausener Str. 56
8897 Pöttmes

Datum: 13.02.1985

WEIGL TELEFIX
Motorradzubehör
Schrobenhausener Str. 56
8897 Pöttmes

Stempel und Unterschrift des Antragstellers

Dieser Prüfbericht darf nur mit Originalstempel und Unterschrift des Herstellers verwendet werden.


Nach Eintragung des Gabelstabilisators in die Fahrzeugpapiere ist dies vom amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer auf dem vorgelegten Prüfbericht zu vermerken, um Fälschungen auszuschließen.

Der Technischen Prüfstelle vorgeführt

am _____

in _____

Dieser Prüfbericht dient ausschließlich als Arbeitsunterlage für amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer bei den Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr.

Prüfbericht Nr. 375-397-85 über Gabelstabilisator, Typ Telefix, der Fa. Weigl, 8897 Pöttmes	Blatt 3	Technischer Überwachungs-Verein Bayern e.V.  D4-ZT

0. Allgemeines

- 0.1. Hersteller: Richard Weigl
Maschinenbau u. Motorradzubehör
Schrobenhausener Str. 56
8897 Pöttmes
- 0.2. Art des Fahrzeugteiles: Gabelstabilisator für Krafträder
- 0.3. Typ: Telefix
Ausführungen: in Größe und Form den jeweiligen Kraftradtypen angepaßt
- 0.4. Kennzeichnung: Telefix
Ort der Anbringung: 2 Aufkleber an den beiden äußeren Schalen angebracht

1. Technische Angaben

- 1.1. Beschreibung
Der Gabelstabilisator besteht aus insgesamt 4 Teilen. Er wird an die beiden Gabelgleitrohre des Motorrades geklemmt. Der Stabilisator ist in Bohrungsabstand und im Winkel verstellbar um Toleranzen des Kraftrades auszugleichen.
- 1.2. Hauptabmessungen
Der Stabilisator ist in der Form und in den Abmessungen den jeweiligen Kraftradtypen angepaßt.
- 1.3. Gewicht: 0,5 bis 0,6 kg
- 1.4. Werkstoff: Al Si 12
- 1.5. Befestigung: An die Gabelgleitrohre geklemmt. Eine Montageanleitung wird jedem Teil beigegeben.

2. Prüfungen

Es wurden mit verschiedenen Krafträdern Versuchsfahrten mit und ohne Gabelstabilisator durchgeführt. Es konnte in keinem Fahrzeugzustand eine Verschlechterung des Fahrverhaltens festgestellt werden.