

Betriebsfestigkeitsprüfung-

notwendig oder blanker Unsinn?

Peter Sauer im norddeutschen Karby läßt grundsätzlich alle seine Gespannkomponenten von den einschlägigen Typrüfstellen auf Betriebsfestigkeit prüfen. Was verspricht er sich von dieser Prozedur?

MOTORRAD- GESPANNE fragte nach:

M-G: Sind Ihrer Meinung nach Betriebsfestigkeitsprüfungen nötig?

Peter Sauer: Ja, unbedingt. Betriebsfestigkeitsprüfungen erbringen den Nachweis, daß die Konstruktion den hohen Anforderungen des Gespannbetriebs gewachsen ist. Der TÜV Nord verlangt in der Regel diesen Nachweis, gestützt auf das Merkblatt „Krafträder mit Beiwagen“, Stand 24.2.89 /125 FKT (N), Anlage 2 zu III/1, Abs. 7 (Betriebsfestigkeit des Kraftfahrzeuges) und Abs. 8 (Betriebsfestigkeit des Beiwagenfahrzeuges). Warum das bei anderen TÜV-Stellen keine Anwendung findet, entzieht sich meiner Kenntnis. Verant-

wortungsbewußte Gespannbauer lassen von sich aus im Hinblick auf die Sicherheit ihrer Kunden und auf die Produkthaftung ihre Konstruktionen prüfen. Wir haben bei verschiedenen Prüfstellen unsere Vorderradschwinge, Scheibenräder, die verschiedenen Hilfsrahmen, auch die Seitenwagenanschlussteile, natürlich die Seitenwagenrahmen, die Windschutzscheiben und etliche Motorradrahmen prüfen und bewerten lassen.

M-G: Reicht die Erfahrung der Gespannbauer nicht aus?

Sauer: Die Prüfung kann und soll nicht Erfahrung ersetzen. Das darf man nicht in einen

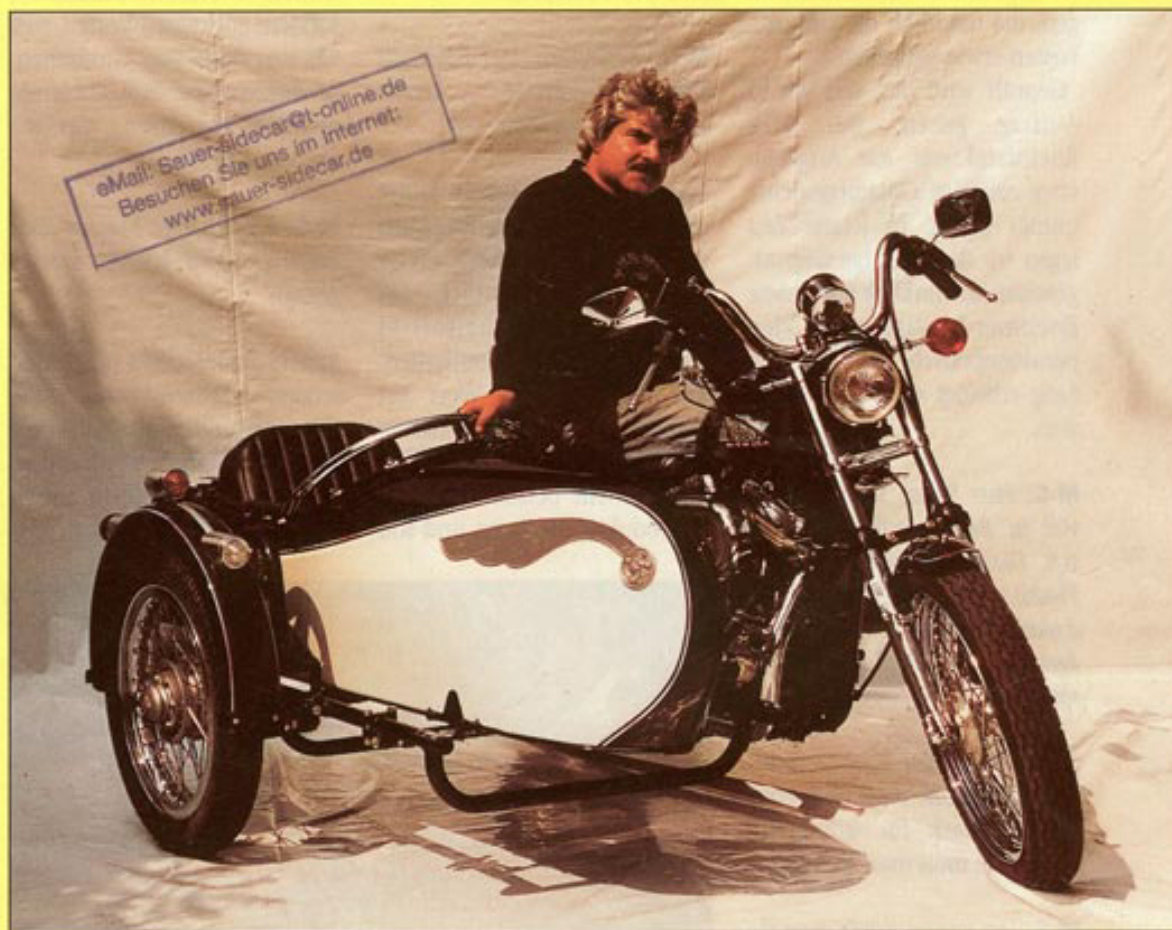
Topf werfen. Sicher haben einige der Gespannbauer genügend Erfahrung. Es ist ja nicht so, daß irgendetwas gebaut wird, das dann anhand der Prüfung erst optimiert wird. Die Betriebsfestigkeitsprüfung ist als eine Art Bestätigung für die Sicherheit unserer Kunden zu verstehen.

M-G: Wie sich in den letzten Jahren herausstellte, ist die Betriebsfestigkeitsprüfung aber nicht der Garant für technisch einwandfreie, langlebige Produkte. So zum Beispiel wurden bei EML anfangs die Lagerböcke für die SW-Schwinge zu gering dimensioniert und über die Frage der Aluminium-Hinterrad-Schwinge

bei K-100-Modellen streiten sich noch heute die Gelehrten.

Wird dadurch die Betriebsfestigkeitsprüfung nicht in Frage gestellt, oder halten Sie dies für einen Fehler der Typrüfstelle?

Sauer: Über die EML-Schwingenlagerböcke bin ich nicht informiert, aber auch Meßmethoden haben Grenzen, vor allem, was den finanziellen Aufwand betrifft. Außerdem ist das Ergebnis stark von den Prüfkriterien abhängig. Zu der Aluminium-Hinterradschwinge der K 100 hat Herr Bettermann vom TÜV Rheinland eindeutig Stellung bezogen. Die Prüfung ergab, daß die Schwinge noch im „grünen Bereich“ lag, aber im Hinblick auf eventuelle



Qualitätsschwankungen in der Serienfertigung eine Verwendung im Gespannbetrieb abzulehnen sei. Darum verwenden wir ausschließlich Stahlschwingen, die natürlich die Um- baukosten etwas verteuern.

Geprüft wird das, was wir in Auftrag geben. Der TÜV Rheinland war mit Angaben über zulässige Gesamtgewichte immer geizig. In letzter Zeit legen wir das zulässige Gesamtgewicht im Hinblick auf unsere Zweisitzer-Beiwagen und Vierpersonbetrieb fest. Die Prüfung erbringt dann den Nachweis.

M-G: Herr Sauer, Sie investieren viel in Betriebsfestigkeitsprüfungen. Die Kosten müssen auf die Produkte umgelegt werden, die dadurch teurer werden. Was kostet denn so eine Betriebsfestigkeitsprüfung?

Sauer: Zwischen 2000 Mark für Einzelkomponenten und etwa 15.000 Mark für komplette Gespanne muß man rechnen.

M-G: Um wieviel würde denn ein Gespann ohne Prüfung billiger?

Sauer: Das läßt sich nicht in

konkreten Marktbeträgen errechnen, da wir von Einzelkomponenten bis zu kompletten Gespannen auch schon alles prüfen ließen.

M-G: Befürchten Sie durch die höheren Preise keinen Wettbewerbsnachteil?

Sauer: Meine Antwort lautet nein, auch wenn Ihre Frage uns unterschwellig höhere Preise unterstellt. Hinsichtlich des Preis/Leistungsverhältnisses können wir überall mithalten. Wir legen großen Wert auf Ästhetik im funktionellen Bereich. Dreh-, Fräs- und Edelstahlteile bestimmen unsere Produkte, das kann und soll

nicht „billig“ sein. Qualität ist für uns ein elementarer Grundsatz im Gespannbau. Durch unsere Qualität sehe ich keinen Wettbewerbsnachteil, sondern eher einen Vorteil, weil wir uns doch von Großserienprodukten bzw. Billiganbietern deutlich abgrenzen; was wir auch wollen.

M-G: Fordern Ihre Kunden diese Prüfung? Wird konkret danach gefragt?

Sauer: Zunehmend ja. In den letzten Jahren sind die Gespannkunden qualitäts- und sicherheitsbewußter geworden. Wie im Automobilbau setzen sich auch im Gespannbau ver-

schiedene Sicherheitskriterien durch; sie werden selbstverständlich. Die Nachfrage nach Integralbremsystemen, Überrollbügeln und Sicherheitsgurten, die auch mit dem Rahmen verschraubt sind, vernünftiger Beleuchtung, ausgereiften Federungssystemen, Rammschutzbügeln, Kindersitzen und abgasfreien Beiwagen wird erfreulicherweise immer größer.

Da sollte es bei der Sicherheit der verwendeten Motorradrahmen, Schwingen, Räder und Anschlußteile nicht enden, nur weil es etwas teurer ist. Sicher ist dieses Bewußtsein auch durch die Zeitschrift MOTORRAD-GESPANNE in den letzten Jahren geschärft worden, auch wenn wir immer wieder bei Tests oder Vorstellungen den deutlichen Hinweis auf geprüfte Teile oder Kriterien zur Qualitätsbeurteilung vermissen. Wir finden, der Leser hat ein Anrecht auf diese Information.

M-G: Wir danken Ihnen für das Gespräch. Ihre letzte Bemerkung werden wir in der nächsten Redaktionssitzung diskutieren. Gleichzeitig wollen wir mit dem letzten Satz unsere Leser aufrufen, uns ihre Meinung mitzuteilen.



IMPRESSUM:

MOTORRAD-GESPANNE erscheint 5 mal jährlich seit September 1988 im Bernhard Götz - Verlag Finkenweg 12, 74321 Bietigheim Telefon (07142) 62057 Fax (07142) 63008

Redaktion: Mittenweg 26, 94419 Reisbach Telefon 08734/93021, Fax -93123

Chefredakteur: Martin Franitza (m.f.)

Test und Technik: Hans Hohmann (h.h.) Anton Richter (a.r.)

Freie Mitarbeiter: Dipl. Ing. Michael Hölscher Edmund Peikert Andy Schwietzer Uwe Reifegerste Wolfgang Rau André Baumann (CH) Jim Dodson (USA) Len Thorpe (England)

Grafik: Uli Rau

Anzeigen-, Bestell- und Abonnementservice: Bernhard Götz - Verlag Finkenweg 12, 74321 Bietigheim Tel.: 07142/62057, Fax: 07142/63008

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 4 vom 1.1.1994 Heft Einzelpreis DM 10,-

Abonnementpreis für 5 Ausgaben DM 49,- (Ausland DM 59,-) (Luftpost auf Anfrage) jeweils inkl. Versand

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages. Wir freuen uns über jede Einsendung, jedoch können wir für unverlangt eingesandte Manuskripte oder Bilder keine Haftung übernehmen. Wir bitten daher, vorher kurz mit der Redaktion Rücksprache zu halten.

Bei Nichtlieferung von M-G ohne Verschulden des Verlages oder infolge von Störungen des Arbeitsfriedens bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag.

Die nächste Ausgabe von M-G erscheint am 3. Dezember 1994.

Redaktionsschluß für Kleinanzeigen und Termine ist immer sechs Wochen vor dem Hefterscheinen.