



## **Prüfservice: Bearbeitungszeiten verkürzt**

Um auch bei gestiegenem Auftragsumfang die zugesagte Bearbeitungszeit von 5 bis 10 Werktagen (für eine Prüfling) einhalten zu können und Engpässe zu vermeiden, war eine Erweiterung unsers Prüflabors erforderlich geworden. Inzwischen haben wir einen zweiten Rahmenprüfstand und eine weitere Steuerungseinheit in Betrieb genommen. Damit sind wir in der Lage, 4 Prüfstände gleichzeitig zu betreiben, d.h. unsere Prüfkapazität hat sich praktisch verdoppelt. Für EFBe Partner heißt das, dass sie auch künftig bei allen Ermüdungsprüfungen mit einer schnellen Auftragsbearbeitung rechnen können.



## **Beratung**

Sofern es gewünscht wird, beraten wir gern bei der Interpretation und Bewertung der Prüfergebnisse. Eine solche telefonische Beratung ist selbstverständlich in unserer Prüfdienstleistung enthalten. Darüber hinausgehende Beratungen, insbesondere beim Ausbau der betrieblichen Qualitätssicherung werden von Manfred Otto, Technologieberatung Fahrrad, Recklinghausen durchgeführt. Nähere Informationen erhalten Sie über [m.otto@bicycle-test.com](mailto:m.otto@bicycle-test.com) oder tel. +49 2361 3069977.

## **Europäische Normentwürfe**

Im vergangenen Winter wurden die aktuellen Entwürfe der europäischen Sicherheitsnormen für MTB, Rennräder, StVZO-Räder und Kinderräder im zuständigen DIN-Normenausschuss beraten. Neben Fortschritten enthalten die Entwürfe aber auch noch viele Mängel. Da wir bei EFBe nur über begrenzte Arbeitskapazitäten für das Normenprojekt verfügen, mussten wir unsere Verbesserungsvorschläge auf MTBs und hier auf die Bereiche Brems- und Ermüdungsprüfungen begrenzen. Von insgesamt 79 EFBe-Einsprüchen wurde der über-



wiegende Teil übernommen und zusammen mit anderen Einsprüchen beim zuständigen Normungskomitee CEN TC 133 eingereicht. Ob es zu qualitativ guten und für die Hersteller hilfreichen EN-Standards kommt, hängt jetzt entscheidend von den weiteren Beratungen auf EU-Ebene ab. Wir empfehlen unseren Partnern noch einmal dringend, die Auswirkungen der aktuellen Normentwürfe auf die eigenen Produkte zu überprüfen und ggf. über die jeweilige nationale Normenorganisation Einfluss zu nehmen.

## Betriebslasten an Rennrad-Sattelstützen

Wie bereits in TOUR 2/04 berichtet wurde, waren wir an einem Projekt beteiligt, bei dem die Betriebslasten an verschiedenen Komponenten ermittelt und mit den Belastungen auf dem Prüfstand verglichen wurden. Zur Sattelstütze liegen inzwischen erste Ergebnisse der methodisch aufwendigen Untersuchung vor, die auch eine empirische Umfrage unter TOUR-Fahrern zum typischen Einsatzspektrum von Rennrädern umfasste:

1. Der allgemein übliche Einstufenversuch stellt eine gute Annäherung an das reale Belastungsprofil dar - Mehrstufenversuche würden keine wesentlichen Vorteile bringen. Damit werden frühere von uns selbst durchgeführte Betriebslastenuntersuchungen bestätigt und die Praxisnähe unseres Konzeptes unterstrichen.
2. Der EN-Entwurf für Rennrad-Stützen mit abwechselnder Krafteinleitung vorn und hinten entspricht wie erwartet **nicht** den realen Beanspruchungen im Betrieb.
3. Stattdessen sollte die **Prüfanordnung** des MTB-Entwurfs auch für Rennrad-Stützen verwendet werden. Dabei empfehlen wir allerdings, die Prüfwinkel geringfügig zu modifizieren um ei-

ne bessere Allgemeingültigkeit zu erreichen (s. EFBe News 12/03)

4. Die **Anforderungen**, die sich nach den Betriebslastenuntersuchungen ergeben, sind etwas schärfer als die EFBe-Anforderungen für Rennradstützen. Die Differenzen liegen aber im üblichen Toleranzbereich solcher Untersuchungen.

## Nachbemerkungen zum Federgabeltest in BIKE 4/04

Diesen Ermüdungstest hatten wir auf Wunsch der Redaktion nach dem aktuellen EN-Entwurf durchgeführt, d.h. mit 100 000 x +/-650 N im voll ausgefederten Zustand. Dies stellt eine höhere Belastung dar als die von uns empfohlenen Prüfungen im teil-eingefederten Zustand. Das erfreuliche Ergebnis: fast alle geprüften High-End Federgabeln konnten den Test bestehen. Bei den Top-Modellen haben sich die betreffenden Hersteller offensichtlich schon frühzeitig auf die Anforderungen des aktuellen EN-Entwurfs eingestellt. Andere Gabeln, die im Betrieb unauffällig sind, haben jedoch Probleme mit den hohen EN-Anforderungen, so dass wir die EFBe-Empfehlungen bis auf weiteres unverändert lassen.