

TÜV SÜD Auto Service GmbH Westendstraße 199 D-80686 München		 Auto Service
Technischer Bericht Hersteller Fahrzeugteil Typ	: Nr.: 374 – 0064 – 06 – KAS – N09 : Wilbers Products GmbH : Federbein Wilbers Racing Suspension : 64	Seite 1 von 10

TÜV SÜD Auto Service GmbH Westendstraße 199 D-80686 München		 Auto Service
Technischer Bericht Nr. Hersteller Fahrzeugteil Typ	: 374 – 0064 – 06 – KAS – N09 : Wilbers Products GmbH : Federbein Wilbers Racing Suspension : 64	Seite 2 von 10

Technischer Bericht
Nr.: 374 – 0064 – 06 – KAS – N09
zur Erteilung eines Nachtrages zur
Allgemeinen Betriebserlaubnis nach § 22 StVZO Nr.: 90752 N _ _
für
Wilbers Racing Suspension Federbeine, Typ 64

1 Allgemeines	
1.1	Der genannte Fahrzeugteiletyp wird durch die Firma Wilbers Products GmbH, Frieslandstrasse 10, 48527 Nordhorn, hergestellt.
1.2	Der Hersteller ist aufgrund von technischen Fachkräften, eigener Fertigung von Federbeinen und Kontrolleinrichtungen in der Lage, eine gleichmäßige, reihenweise Fertigung der Wilbers Racing Suspension Federbeine, Typ 64, gemäß nachfolgender Beschreibung zu gewährleisten. Die Kontrolle und Auslieferung der Federbeine Typ 64 erfolgt über die Betriebsstätte des Herstellers.
1.3	Tatsachen, die die Zuverlässigkeit des Antragstellers / Herstellers im Sinne des § 20 StVZO in Frage stellen, sind nicht bekannt.
1.4	Der Fahrzeugteiletyp entspricht der vollständigen Typbeschreibung und genügt den heutigen Bestimmungen der StVZO und den hierzu vom Bundesminister für Verkehr erlassenen heute gültigen Anweisungen und Richtlinien.
1.5	Der Erteilung eines Nachtrages zur ABE 90752 N _ _ nach § 22 StVZO in Verbindung mit § 20 und 21 StVZO wird beantragt. Grund des Nachtrages ist das Hinzufügen weiterer Versionen sowie die Änderung/ Ergänzung/ Kürzung von Textpassagen.

2 Technische Angaben	
Das Serienfederbein wird / die Serienfederbeine werden durch das Federbein / die Federbeine des o. g. Herstellers unter Verwendung der serienmäßigen Befestigungsmittel ausgetauscht. Im Fall der Erstbemusterung eines Fahrzeuges wird technisch analog verfahren.	
2.1	Hersteller : Wilbers Products GmbH, Frieslandstrasse 10, D - 48527 Nordhorn
2.2	Art : Federbeine für die Verwendung pro Rad bzw. pro Achse (Mono / Stereo)
2.3	Typ : 64
2.4	Ausführungen : 640: Mono- / Stereo-Federbein ohne Druckstufenverstellung, Zugstufenverstellung (22 Klicks oder auch 44 Klicks), Federbasisverstellung stufenlos über Gewinde am Dämpfergehäuse und zwei Nutmuttern, wahlweise über hydraulische Federvorspannung, Anschlussvarianten Auge / Auge oder Auge / Gabel 641: Wie 640 jedoch mit Ausgleichsbehälter am Schlauch. Druckstufe in low-speed und high-speed einstellbar (je 22 Klicks)

uob 14

2 Technische Angaben (Fortsetzung)	
2.4	Ausführungen : 642: Wie 641 jedoch mit angegossenem oder gefrästem Ausgleichsbehälter 643: Wie 641 jedoch mit gefrästem Ausgleichsbehälter in verschiedenen Positionen montier-/schwenkbar 644: WESA Federbeine = Umrüstung von BMW ESA auf Federbein Wilbers Typ 64 645: Wie 644 jedoch mit Ausgleichsbehälter. Druckstufe in low-speed und high-speed einstellbar (je 22 Klicks) 646: WESA.X Federbeine = elektromotorische Federbeinverstellung 647: Wie 646 jedoch mit Ausgleichsbehälter. Druckstufe in low-speed und high-speed einstellbar (je 22 Klicks)
2.5	Versionen : Siehe dazu den Verwendungsbereich unter 6.1 Die Versionen werden durch die fahrzeugtypspezifische Zusammenstellung der Bauteile erzeugt.
2.6	Handelsbezeichnung : Federbein Wilbers Racing Suspension
2.7	Kennzeichnung 1 : Codierung: Drei Zahlen , Bindestrich , drei oder vier Zahlen, Bindestrich , zwei Zahlen Beispiel : 640 – 1050 – 00; Zusätzlich ein Bindestrich mit zwei Zahlen wenn am Fahrzeugtyp Besonderheiten berücksichtigt sind. Zusätzliche Kennzeichnung wenn eine Ablastung des Fahrzeuges erforderlich ist: FW Herstellernummer: WILBERS
2.8	Art der Kennzeichnung 1 : Codierung eingeprägt
2.9	Ort der Kennzeichnung 1 : Verschlussdeckel des Dämpfergehäuses
2.10	Kennzeichnung 2 : KBA 90752
2.11	Art der Kennzeichnung 2 : Codierung eingeprägt
2.12	Ort der Kennzeichnung 2 : Verschlussdeckel des Dämpfergehäuses
2.13	Technische Daten / Beschreibung : Die Federbeine werden durch den Antragsteller gemäß der technischen Begutachtung aufgebaut und weisen folgende Charakteristika auf : - Federbasisverstellung über ein Paar Nutmuttern und Feingewinde am Dämpferhohlen - Feder (lackiert: blau, schwarz) - Kolben mit Membranplatten Kolbendurchmesser : Nennmaß \varnothing 46,0 mm Kolbenstange : Nennmaß \varnothing 14,0 mm Federbeinbefestigung über Kugelgelenkkopf, Gabelanschluss oder Pin

uob 14

TÜV SÜD Auto Service GmbH Westendstraße 199 D-80686 München		 Auto Service
Technischer Bericht Nr. Hersteller Fahrzeugteil Typ	: 374 – 0064 – 06 – KAS – N09 : Wilbers Products GmbH : Federbein Wilbers Racing Suspension : 64	Seite 3 von 10

TÜV SÜD Auto Service GmbH Westendstraße 199 D-80686 München		 Auto Service
Technischer Bericht Nr. Hersteller Fahrzeugteil Typ	: 374 – 0064 – 06 – KAS – N09 : Wilbers Products GmbH : Federbein Wilbers Racing Suspension : 64	Seite 4 von 10

2.13	Technische Daten / Beschreibung (Fortsetzung) : - Die Länge des Federbeins ist variabel aufzubauen durch Dämpfergehäuse und Kolbenstangen verschiedener Länge sowie unterschiedliche Augen- bzw. Gabelabmessungen der Anschluss-Bauteile - Zugstufenverstellung (22 Klicks oder 44 Klicks) - Höhenverstellung +/- 5 mm durch gekonterte Verschraubungshöhe von Augen- bzw. Gabelanschluss mit Kennz. der Mindestschraubulänge - Federtellereinstellung: Tiefste: Feder ist leicht vorgespannt Höchste: Gewindengrenze am Dämpfergehäuse Zusätzlich möglich: Hydraulische Federvorspannung - Mit oder ohne Ausgleichsbehälter lieferbar Variationen bei den Ausgleichsbehältern: Ausgleichsbehälter fest angegossen, Ausgleichsbehälter am Frästteil (längs-, quer vertikal- und schwenkbar lieferbar mit interner Spezifikationen: P, Q, QS, PS, QMV, QSD, PSD, S - Ausgleichsbehälter extern am Schlauch jeweils mit Druckstufenverstellung - Druckstufenverstellung in high- und low-speed Verstellung getrennt (je 22 Klicks) - Feder: lackiert (blau, schwarz). Kennung nach Fahrzeug, Gewicht des Kunden und Einsatzzweck. Beispiel : 59/59 – 130 – 185 – 200 Erläuterung: Innendurchmesser oben / unten (mm) ; Federkennungen (N/mm) ; zwei Zahlen bei Änderung der Kennung - ansonsten eine Zahl; Länge der ungespannten Feder (mm), Kennzeichnung FW siehe Punkt 3.3.4. Kennz. per Aufdruck: Kissenprägedruck oder Gravur der Federrate am Kopfen
------	--

3.1 Prüfgrundlage (Fortsetzung)	
Später wurden ergänzende technische Prüfungen hinzugefügt.	
Zur Erstellung einer ABE wird nach § 22 StVZO in Anlehnung an das VdTÜV-Merkblatt 762 (Stand 01/2011 – informell), „Prüfung von Zubeinbauelementen und Austauschfederbeinen für Kraftfahrzeuge nach § 30 Absatz 3 StVZO“ (kurz „Merkblatt“), geprüft. Bei der im Folgenden beschriebenen technischen Umsetzung der Bauteiladaptation an das jeweilige Fahrzeug wird auch in Anlehnung auf die, im Informationssystem Typgenehmigungsverfahren des KBA Nr.: 05-07 „Anlagen: Richtlinie für die Prüfung von Austauschfederbeinen“, wiedergegebene „Prüfgrundlage zur Erstellung einer ABE nach § 22 Straßverkehrs-Zulassungs-Ordnung, Richtlinien für die Prüfung von Austauschfederbeinen für Kraftfahrzeuge (Stand 04.06.2007)“, zurück ge-griffen (kurz „Rili“). Weiterhin wurden folgende Prüfungen durchgeführt: § 30 c Absatz 3 StVZO bzw. 97/24/EG Kapitel 3 hinsichtlich der äußeren Kanten; § 10 FZV bzw. 2009/62/EG hinsichtlich der Anbringung des amtlichen Kennzeichens; § 49a StVZO bzw. 2009/67/EG hinsichtlich der Anbringung der Beleuchtung; Richtlinie 2009/78/EG hinsichtlich des Ständers. ECE Regulation No. 10 Rev. 4, Prüfbericht Nr. 423504-18945 (Ed.1: 21.02.2013)	

3.2 Prüfstandsversuche	
Für die Bauteile des Herstellers wurden mehrere Laborprüfungen nach den jeweils gültigen Verfahrens-anweisungen durchgeführt (siehe dazu Rili /1/).	

3.3 Anbauversuche	
Die Grundabstimmung (siehe auch Punkt 3.3.4) der Federbeine der Typen 64 wird vom Hersteller erarbeitet und das Produkt wird an den Kunden in dieser Abstimmung ausgeliefert. Die ausgelieferten Federbeine entsprechen dem, durch den Technischen Dienst, begutachteten Zustand. Nach der Montageanleitung des Herstellers wurde bei denen, unter Punkt 6.1 genannten Fahrzeugen, der Anbau der Federbeine durchgeführt. Das Konstruktionsprinzip der Federbeine ermöglicht die Anpassung der Federbeine an anatomische Gegebenheiten des Fahrers / der Fahrerin (Größe, Gewicht) sowie die Art der Nutzung des Fahrzeuges. Die Anpassung erfolgt durch den Hersteller nach Maßgabe der Begutachtung. Die Zulässigkeit der Verwendung von Federbeinen in einer ABE, welche gegenüber dem Serienfederbein kürzer / länger sind ergibt sich aus Punkt 2.1.1 sowie Punkt 2.3 der Rili /1/ sowie Punkt 2.1.1 des Merkblattes.	

3.3.1 Anbau bei kurzem Federbein	
Die Realisation des kürzeren Federbeins kann über eine kurze Kolbenstange oder über eine kurze Kolbenstange in Verbindung mit einem kurzen Dämpfergehäuse erfolgen. Letztere Variante erhält einen größeren Hub des Federbeins. Die Montageanleitung weist im Einzelfall (kurzes Federbein) auf die empfohlene Demontage des Hauptständers bzw. die Kürzung des Seitenständers hin (Richtlinie 93/31/EWG). In diesem Fall ist die Anbauabnahme nach Punkt 5.2 dieses Technischen Berichts erforderlich.	

3 Durchgeführte Prüfungen	
3.1 Prüfgrundlage	
Für die Prüfungen herangezogene Grundlagen: Bei Markteinführung wurden Laborprüfungen nach den Verfahrens-anweisungen des akkreditierten Labors in Anlehnung an ein Merkblatt für die Prüfung von Austauschfederbeinen für Kraftfahrzeuge mit positivem Ergebnis durchgeführt.	

uob 14

uob 14

TÜV SÜD Auto Service GmbH Westendstraße 199 D-80686 München		 Auto Service
Technischer Bericht Nr.	: 374 – 0064 – 06 – KAS – N09	Seite 5 von 10
Hersteller	: Wilbers Products GmbH	
Fahrzeugteil	: Federbein Wilbers Racing Suspension	
Typ	: 64	

TÜV SÜD Auto Service GmbH Westendstraße 199 D-80686 München		 Auto Service
Technischer Bericht Nr.	: 374 – 0064 – 06 – KAS – N09	Seite 6 von 10
Hersteller	: Wilbers Products GmbH	
Fahrzeugteil	: Federbein Wilbers Racing Suspension	
Typ	: 64	

3.3.2 Anbau bei langem Federbein
Bei Verwendung eines langen Federbeins wird besonderes Augenmerk auf die Fahrdynamik bis zur Höchstgeschwindigkeit gelegt (Nachlaufverkürzungen). Eine Anbauabnahme nach Punkt 5.2 ist nicht erforderlich.

3.3.3 Auswahl des Hubes des Austauschfederbeins (Information zur ergänzenden Prüfung)
Der maximal mögliche Hub h_{max} des Federbeins ergibt sich ohne Feder und ohne Anschlagpuffer aus dem Weg der Kolbenstange zwischen den Positionen Ausfederanschlag und Einfederanschlag (siehe Rili /1/ unter 3.1.2).
Es wird im Rahmen der Qualitätssicherung des Herstellers ein Verfahren verbindlich angewendet, welches sicherstellt, dass bei der Situation Dämpfer (also ohne Feder) auf Anschlag ohne Puffer (also maximal eingefedert), die Freigängigkeit des Reifens (mit Radabdeckung) gegenüber allen ortsfesten Bauteilen inklusiv einer Toleranz gewährleistet ist.
Das gewählte Verfahren schließt ein, dass das Austauschfederbein auch zu einem – gegenüber der Serie – weiteren oder kürzerem Einfedern führen kann, die Freigängigkeit aber auf jeden Fall gewahrt ist (siehe auch Punkt 3.1.3 Merkblatt).

3.3.4 Auswahl der Feder für das Austauschfederbein
Die Leitlinie bei der Bestimmung der Feder stellt die Anlehnung an das Restfederwegkriterium (siehe 3.6.2 der Richtlinie: „30 % des Gesamtfederweges“) sowie auch das Vorhandensein des Ausfederweges (siehe Merkblatt Punkt 3.1.6) dar. Daraus resultiert die Grundabstimmung des Fahrzeuges.
Im Fall der Verwendung einer härteren Feder (bis max. + 30 % Kennung zur Feder bei Grundabstimmung) unter Beibehaltung des zulässigen Gesamtgewichtes bedarf es keiner gesonderten Feststellung des Restfederweges (Rili /1/ Punkt: 3.6.2).
Das Grenzfederatenkriterium (Merkblatt Punkt 3.2.6.2) wird beachtet. Es ist keine Anbauabnahme nach Punkt 5.2 erforderlich.
Bei Verwendung einer weicheren Feder (> - 10 % Kennung zur Feder bei Grundabstimmung) kann die mögliche Zuladungsmöglichkeit des Fahrzeuges so eingeschränkt werden, dass nur noch ein Solo-Betrieb des Fahrzeuges in Frage kommt. In diesem Fall wird unter Heranziehen des Restfederwegkriteriums gehandelt und der Käufer des so ausgerüsteten Federbeins auf die Reduzierung des zulässigen Gesamtgewichtes – möglicherweise unter Verlust der Soziustauglichkeit des Fahrzeuges – hin verpflichtet. Die Feder erhält die besondere Kennzeichnung „FW“ (siehe Punkt 2.7, Seite 2). In diesem Fall ist die Anbauabnahme nach Punkt 5.2 erforderlich.

3.4 Fahrversuche
Mit den Basistypen sowie den vorstehend beschriebenen Ausrüstungsvariationen der im Verwendungsbereich genannten Fahrzeuge wurden Fahrversuche bis zur jeweiligen Endgeschwindigkeit exemplarisch durchgeführt. Die Versuchsfahrzeuge entsprachen dem Serienstand gemäß ABE, EG-Typgenehmigung oder dem Serienstand, der in der jeweiligen Einzelbetriebslaubnis dokumentiert wurde.

uob 14

4 Verwendungsbereich
Die Wilbers Racing Suspension Federbeine vom Typ 64 können an den in den Anlagen genannten Fahrzeugen montiert werden (siehe Punkt 6.1).

5 Prüfergebnis, Auflagen; Hinweise

5.1 Prüfergebnis
Die zur Prüfung vorgestellten Federbeine Wilbers Racing Suspension Federbeine vom Typ 64 des Herstellers Wilbers Products GmbH, Nordhorn, entsprechen den vorstehenden Angaben. Die umgebauten Fahrzeuge entsprechen weiterhin den in Punkt 3.1 genannten Vorschriften. Die nach Punkt 3 aufgelisteten Prüfungen wurden mit positivem Erfolg durchgeführt. Die Betriebs- und Verkehrssicherheit der mit den Federbeinen des Antragstellers ausgerüsteten Fahrzeuge ist gegeben. Das Fahrverhalten der so ausgerüsteten Fahrzeuge wird positiv beurteilt. Eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer bei ordnungsgemäßem Anbau der Federbeine des Antragstellers an die, unter Punkt 6.1 aufgelisteten Fahrzeuge, kann ausgeschlossen werden.

5.2 Auflagen (StVZO)

Bei den in Punkt 6.1 genannten Fahrzeugen **ohne** Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) oder EG-Typgenehmigung (EG-BE) ist eine Prüfung des Einbaus der Fahrzeugteile und die Überprüfung von Auflagen / Hinweisen durch den Personenkreis erforderlich, der in § 19 Absatz (3) Punkt 4. c) genannt ist: Die Abnahme des Ein- oder Anbaus ist unverzüglich durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder durch einen Kraftfahrzeugsachverständigen oder Angestellten nach Nummer 4 der Anlage VIII b durchzuführen und der ordnungsgemäße Ein- oder Anbau ist entsprechend § 22 Abs. 1 Satz 5 bei Überprüfung mit positivem Ergebnis zu bestätigen; § 22 Abs. 1 Satz 2 und Absatz 2 Satz 3 gelten entsprechend. Nach durchgeführter Abnahme ist die ausgestellte Bestätigung mit den Fahrzeugpapieren mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Letzteres entfällt nach erfolgter Berichtigung der Fahrzeugpapiere.

5.2 Auflagen (StVZO), (Fortsetzung)

Vorstehendes Verfahren wird auch angewendet, wenn nach Punkt 3.3.1 die Demontage des Hauptständers und / oder die Kürzung des Seitenständers erforderlich werden sollte um weiterhin der Richtlinie 93/31/EWG zu genügen. Ebenfalls angewendet wird das Verfahren bei Reduzierung des zulässigen Gesamtgewichtes nach Punkt 3.3.4.

5.2.1 Behandlung von Fahrzeugen ohne ABE oder EG-Betriebslaubnis

Im weiteren Text werden diese Fahrzeuge unter dem Begriff EBE-Fahrzeuge (Einzelbetriebslaubnis) behandelt. Es ist im nationalen Recht zulässig und möglich Fahrzeuge z.B. im Rahmen einer Bearbeitung nach § 21 StVZO zum Verkehr zuzulassen.

uob 14

TÜV SÜD Auto Service GmbH Westendstraße 199 D-80686 München		 Auto Service
Technischer Bericht Nr.	: 374 – 0064 – 06 – KAS – N09	Seite 7 von 10
Hersteller	: Wilbers Products GmbH	
Fahrzeugteil	: Federbein Wilbers Racing Suspension	
Typ	: 64	

TÜV SÜD Auto Service GmbH Westendstraße 199 D-80686 München		 Auto Service
Technischer Bericht Nr.	: 374 – 0064 – 06 – KAS – N09	Seite 8 von 10
Hersteller	: Wilbers Products GmbH	
Fahrzeugteil	: Federbein Wilbers Racing Suspension	
Typ	: 64	

5.2.1 Behandlung von Fahrzeugen ohne ABE oder EG-Betriebslaubnis (Fortsetzung)

Bei den EBE-Fahrzeugen kann es dazu kommen, dass die technische Beurteilung der Zulässigkeit einer Umrüstung die Kenntnis des technischen Zustandes des nicht umgerüsteten Fahrzeuges erforderlich macht. Wegen der Handhabung des Verfahrens der technischen Prüfung sowie des Zulassungsverfahrens für Einzelfahrzeuge (z.B.: Verwendung von TP-Nummern, örtlicher Einlagerung technischer Unterlagen bei der handelnden Dienststelle) kann es schwierig sein, den technischen Ursprungszustand eines Fahrzeuges belegen bzw. rekonstruieren zu können. Da es bei der Datenlage der EBE-Fahrzeuge somit gravierende Unterschiede geben kann, werden nachfolgend Bedingungen formuliert, unter denen EBE-Fahrzeuge noch im Technischen Bericht zu einer ABE enthalten sein dürfen – wohl unter Maßgabe der Durchführung einer Anbauabnahme nach Punkt 5.2.

Weiterhin im Technischen Bericht geführte EBE-Fahrzeuge (Beispiele) :

A)	Ein Großserienhersteller bringt einen neuen Fahrzeugtyp in den Markt. Die ersten Fahrzeugexemplare werden als EBE-Fahrzeuge zugelassen – die Serie folgt als ABE-Fahrzeug oder heutzutage mit EG-BE. Die genannten Fahrzeuge sind baugleich.
B)	Es werden Fahrzeuge eines Großserienherstellers aus dessen globalen Produktportfolio importiert und diese sind national zugelassen, welche nicht über den offiziellen Importeur angeboten worden sind. Die technischen Daten dieser Fahrzeuge sind abrufbar.
C)	Fahrzeuge, welche als technisch gut dokumentiertes Kulturgut gelten (z.B.: alte Ducatis).
D)	Fahrzeuge, für die eine eindeutige technische Dokumentation vorliegt, welche in Kopie als Unterlage a) dem KBA als Anlage zum Technischen Bericht für diese ABE beigelegt wird, b) dem Käufer des Austauschfederbeins in Kopie mit der Anbauanleitung mitgeliefert wird, damit die Überprüfung des Anbaus (siehe Punkt 5.2) auf einwandfreier, dokumentierter Basis erfolgen kann.

Nicht im Verwendungsbereich dieses Technischen Berichtes aufgeführte EBE-Fahrzeuge:

E)	Fahrzeuge mit TP-Nummer ohne technische Dokumentation
F)	Fahrzeuge nach C) und D) ohne technische Dokumentation

Für die interne Dokumentation werden dem KBA als Anlage zum Technischen Bericht Unterlagen beigelegt, die geeignet sind ein eindeutige Identifizierung eines EBE-Fahrzeuges zu ermöglichen (z.B.: Bildmaterial etc.).

5.3 Hinweise

Es gelten weiterhin die serienmäßigen Anzugsmomente für die Befestigungsmittel der Federbeine am Fahrzeug.
Bei Verwendung eines kurzen Federbeins (siehe Punkt 3.2.1) wird der Betreiber des Fahrzeuges in der Montageanleitung auf die geringfügige Reduzierung der Schräglagenfreiheit des so geänderten Fahrzeuges hingewiesen. Straßenverkehrsrechtliche Vorschriften oder typgenehmigungsrechtliche Vorschriften werden dadurch nicht berührt.

uob 14

5.4 Montage und Betrieb der Federbeine

Die Befestigung und der Betrieb der Federbeine sind dauerhaft und sicher, wenn entsprechend der Montageanleitung des Herstellers verfahren wird. Die Angaben und Hinweise in der Montageanleitung können als zutreffende und ausreichende Information des Endverbraucher angesehen werden.

6 Anlagen

Aufgeführt sind alle mit diesem Technischen Bericht und seinen Vorgängerversionen gültigen Anlagen. Beigefügt sind lediglich die durch Fettdruck hervorgehobenen Anlagen. Die Anlagen zu 6.8 werden als Bestandteil der nicht öffentlichen Unterlagen beim KBA zum Technischen Bericht mit der Grundgenehmigung archiviert.

6.1 Verwendungsbereich

Hersteller	Anlage-Nr.:	Stand	Nachtrag
Aprilia	6.1.1	10. Juni 2013	N 08
Benelli	6.1.2	10. Juni 2013	N 08
Bimota	6.1.3	24. Februar 2014	N 08 und N 09
BMW	6.1.4	24. Februar 2014	N 08 und N 09
Bombardier	6.1.5	10. Juni 2013	N 08
Cagiva	6.1.6	10. Juni 2013	N 08
CanAm	6.1.7	24. Februar 2014	N 08 und N 09
Ducati	6.1.8	24. Februar 2014	N 08 und N 09
E-TON	6.1.9	10. Juni 2013	N 08
Gilera	6.1.10	10. Juni 2013	N 08
Harley-Davidson	6.1.11	24. Februar 2014	N 08 und N 09
Harris	6.1.12	10. Juni 2013	N 08
Herkules	6.1.13	10. Juni 2013	N 08
Honda	6.1.14	24. Februar 2014	N 08 und N 09
Husaberg	6.1.15	10. Juni 2013	N 08
Husqvarna	6.1.16	10. Juni 2013	N 08
Kawasaki	6.1.17	10. Juni 2013	N 08
KTM	6.1.18	24. Februar 2014	N 08 und N 09
Moto-Laverda	6.1.19	10. Juni 2013	N 08
Moto-Morini	6.1.20	24. Februar 2014	N 08 und N 09
Moto-Guzzi	6.1.21	10. Juni 2013	N 08
MV Augusta	6.1.22	24. Februar 2014	N 08 und N 09
MZ	6.1.23	10. Juni 2013	N 08
Suzuki	6.1.24	24. Februar 2014	N 08 und N 09
Triumph	6.1.25	24. Februar 2014	N 08 und N 09
Voxan	6.1.26	10. Juni 2013	N 08
Yamaha	6.1.27	10. Juni 2013	N 08
Betamotor	6.1.28	10. Juni 2013	N 08
Polaris	6.1.29	10. Juni 2013	N 08
Standard Motor	6.1.30	10. Juni 2013	N 08
Gas-Gas	6.1.31	24. Februar 2014	N 09

uob 14

TÜV SÜD Auto Service GmbH Westendstraße 199 D-80686 München		 Auto Service
Technischer Bericht Nr.	: 374 – 0064 – 06 – KAS – N09	Seite 9 von 10
Hersteller	: Wilbers Products GmbH	
Fahrzeugteil	: Federbein Wilbers Racing Suspension	
Typ	: 64	

6.2	Darstellung (exemplarisch zur Identifikation als Seite 10 des Technischen Berichts)
6.3	NÖ: Zeichnungssätze (bei der Grundgenehmigung)
6.4	Montageanleitung (bei der Grundgenehmigung)
6.5	Bedienungs- und Einstellungsanleitung (bei der Grundgenehmigung)
6.6	NÖ: Technische Erläuterungen (Ergänzung der Grundgenehmigung)
6.7	Technische Beschreibungen von EBE-Fahrzeugen (Ergänzung der Grundgenehmigung)
6.8	NÖ: ECE Regulation No. 10 Rev. 4, Prüfbericht Nr. 423504-18945 (Ed.1; 21.02.2013)
6.9	NÖ: Anlage 6.1 erweitert um technische Daten
Anmerkung: Nicht für die Öffentlichkeit bestimmte Unterlagen sind mit „NÖ“ gekennzeichnet	

7	Schlussbescheinigung
<p>Dieser Technische Bericht umfasst zehn Seiten inklusiv einer Seite für die Anlage 6.2. Die im Verwendungsbereich (Punkt 6.1) aufgeführten Fahrzeuge entsprechen nach dem Einbau / Anbau der Fahrzeugteile (Punkt 2) den heute gültigen Vorschriften der StVZO sowie den hierzu vom Bundesminister für Verkehr erlassenen heute gültigen Anweisungen und Richtlinien.</p> <p>Bei denen unter Punkt 6.1 aufgeführten Anlagen, bei denen Fahrzeuge ohne ABE oder EG-BE genannt sind, ist nach Punkt 5.2 zu verfahren. Für alle anderen Fahrzeuge gilt: Eine Prüfung des Anbaus der o.g. Fahrzeugteile und die Überprüfung der formulierten Auflagen und Hinweise durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder einen Prüfingenieur einer Überwachungsorganisation wird nicht für erforderlich gehalten. Eine Änderung der Angaben in den Fahrzeugpapieren wird nicht für erforderlich gehalten. Gegen die Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für die Kombination aus den Federbeinen Wilbers Racing Suspension des Herstellers Wilbers Products GmbH, Typ: 64 (Punkt 2), und den Fahrzeugen (Punkt 6.1) bestehen keine technischen Bedenken. Die serienmäßig vorhandenen technischen Daten der Fahrzeuge werden nicht geändert.</p>	
	Uwe Bettermann, Dipl.-Ing., Garching, den 24.02.2014