

Veteranen Fahrzeug Verband e.V

Heinz Kindler

VFV Gebietsrepräsentant

Norddeutschland



Historische Leichtkrafträder im Wandel der Zeit = aber auch fahrbar mit heutigen Fahrerlaubnissen ??

Die Geschichte des Motorrades begann mit der Motorisierung des Fahrrades, diese daraus resultierenden „Leichtkrafträder“ waren von Beginn der zwanziger Jahre bis in die späten fünfziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts

DAS Massenverkehrsmittel jener Zeit und haben einen unschätzbaren Anteil zur Mobilität beigetragen. Gerade die „kleinen“ Motorräder mit Hubräumen vom 98 bis 250 ccm stellen heute, wo wir dabei sind in Großserie hergestellte Fahrzeuge der achtziger und neunziger Jahre als „historisch“ zu erklären, ein absolutes

Automobiles Kulturgut da.

Bevor wir uns der Fahrerlaubnisproblematik widmen, ein Zitat unseres
2. Vorsitzenden des V.F.V.

„Wieso darf mein 17 jähriger Sohn seine „offene“ KTM 125 Duke mit 11 KW
und gut 120km/h Höchstgeschwindigkeit fahren und die kleine
„Vorkriegs - 200 hunderter“ NSU mit 9 PS und 85 km/h „Spitze“ nicht ??

Um die ganze Sache etwas mehr zu verstehen ein kleiner „Exkurs“ in die
Entwicklungsgeschichte der kleinen Motorräder.....



Die Motorisierung des Fahrrades begann früh im 20. Jahrhundert

Die Gebrüder Dufaux in Genf boten schon um 1905 Ihren „Motosacoche“= „Motor in der Tasche“ an. Das war ein ca. 200 ccm Motor welcher mit einem Hilfsrahmen in jedes Fahrrad eingebaut werden konnte.



Ein ähnlich universeller Ansatz kam aus England. Arthur W. Wall produzierte ein 118ccm 4 Takt Motor , welcher in einem eigenen Rahmen als 3. „Schieberad“ an jedes Fahrrad gesetzt werden konnte. Die Firma Opel sicherte sich später die Lizenzrechte und bot ab 1920 das Opel Schieberad an

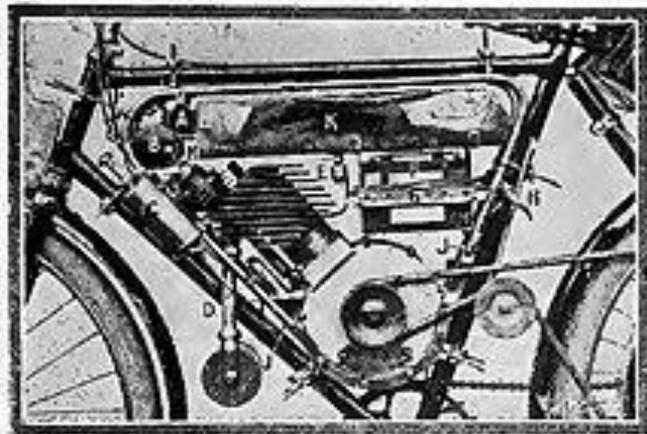


FIG. 1.—Left hand view of attachment with metal covers removed.



B.S.A. Roadster Bicycle

SPECIALLY DESIGNED TO SUIT THE AUTO-WHEEL.

With the growing popularity of the Auto-wheel a demand has arisen for a machine giving a fairly low and comfortable seat position; hence the introduction of this special model. The frame is designed with slightly longer wheel base than usual and gives ample clearance for 1½-in. Tyres. The Eadie Coaster Hub is particularly recommended, as it provides a perfect Free Wheel and a powerful back-peddalling brake which are essential to this combination.

SPECIFICATION

<p>FRAME - Sizes: Gent's—20-in., 21-in., 22-in., 23-in., and 24-in.; Lady's—20-in., 21-in., and 22-in.</p> <p>WHEELS - 26-in., equal. Rims highly polished and heavily nickel-plated, spokes and centres enamelled and fixed.</p> <p>TYRES - Dunlop or Palmer 1½-in., with wired or bead-edged.</p> <p>BACK HUB Eadie Coaster.</p> <p>CHAIN - B.S.A. ½-in. pitch, tested to a strain of 2,000-lb.</p>	<p>GEAR - 63, or to order.</p> <p>PEDALS - B.S.A. rat-trap or rubber; size to order.</p> <p>SADDLE - Brooks' latest design, Gent's, B 90/3; Lady's, B 85, with enamelled springs.</p> <p>FINISH - Four coats of brilliant best black enamel on one coat of rust-proof preparation; neatly lined out with green.</p> <p>Equipped with 15-in. celluloid inflator, plated clips, complete with tool bag, oiler, and the necessary B.S.A. spanners, to fit all nuts, crosses and cups.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

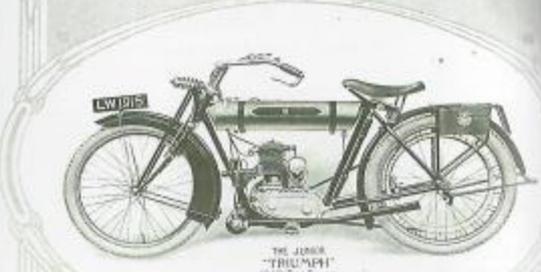
PRICES

GENT'S.	REMY CASH.	
Model No. 15 As per specification	19 5 0	Or £1 deposit and 12 monthly payments of 15/4
LADY'S.		
Model No. 16 As per specification, but with oil bath gear case	9 17 6	Or £1 deposit and 12 monthly payments of 16/6

Can also be supplied in "All Black" finish if required.

Vor dem ersten Weltkrieg ging dann in England die Entwicklung weiter schon zu „richtigen“ kleinen Motorrädern mit ca. 200 ccm Hubraum. Die Hubraumgröße bildete dann für die weiteren Entwicklungen bis in die dreißiger Jahre den Richtwert. Triumph in Coventry stellte sein „Baby“ vor, ein komplettes Motorrad mit 2 Gängen und Riemenantrieb und 225 ccm.

Die Nürnberger Triumph Werke bauten die Baby dann ab 1919 in Lizenz und nannten sie „Knirps“



THE JUNIOR
"TRIUMPH"
1915 Two-Speed

"JUNIOR TRIUMPH"
2½ H.P.
With Two-Speed Countershaft Gear.
TYPE L.W.

We have every confidence in recommending the "Junior Triumph" to all classes of riders, even novices. The easy starting and easy handling of this motor is quite remarkable, and with its low position gives the greatest confidence to riders even in dense traffic. It is capable of speeds up to 35 m.p.h. and will take five standard 21 speed gears, while its self-starting power is a revelation.

Dr. A. N. Low, A.C.C.F., D.Sc., one of the greatest authorities of the day on motor-cycling matters, writes after testing the "Junior Triumph" 21 & a Two-Speed, Two-Speed Motor Cycle:—

... I have ridden almost without exception, every machine on the market. With the Triumph machine I was astonished at the general comfort it provides. I could start it quite easily just by pushing over on the ground, and owing to its convenient method of control, I did not feel the least trouble in operating it even in the worst of traffic. On country roads it seems to be not at all unnecessary to pass other machines on hills, even though they may be of the greatest h.p.

For a rider who requires a safe machine for ordinary work or for serious touring, I have never ridden a machine which gave me more pleasure.

See separate Catalogue for spare parts and accessories.

2½ h.p. "Junior Triumph"
With Two-Speed Countershaft Gear.

TYPE L.W.

SPECIFICATION.

Engine.—2½ h.p. two-stroke, 54 x 70 mm bore and stroke, 225 c.c., Triumph manufacture throughout; patent compression release valve (Patent No. 24664/13 and 24702/13); attaches clevises with extension release valve to rear wheel.

Two-Speed Gear.—Two-speed countershaft gear with handle-bar control, giving a reduction of 40% from high to low gear. Patent gear box fitting, and chain adjustment (Patent No. 24663/13).

Ignition.—High tension ball bearing magnets; handle-bar control; chains driven, chain running in aluminium case.

Carburettor.—Handle-bar controlled.

Frame.—Registered design (Hapt. No. 699333); Triumph patent spring forks (Patent No. 18165/13 and No. 24948/10). Front rim brake, rear foot brake; Saddle only 25½ in. from ground.

Wheels.—24 x 2½ in. best quality, Dunlop or Clincher, studded tyres.

Tank.—Round tank mounted on to top tube, neatly clipped to frame; all control wires are taken through free part, dispensing with clips; combined petrol filter cap and oil reservoir (Patent No. 24664/13). Capacity: Petrol and Oil mixture 9 pints, Oil 1 quart.

Transmission.—Chain from engine to gear box enclosed, housing by belt resting over large pulleys.

Lubrication.—Automatic. Oil mixed with petrol, correct proportion 1 part of oil to 12 parts of petrol, i.e. 2 measures of oil to a gallon of petrol.

Stands.—Back and front.

Mudguards.—Strong and wide front guard fitted with side wings.

Handlebar.—Made from high tensile steel, provides very comfortable position.

Finish.—Black enamel on Cast-iron frame, wheels plated, with enamelled black covers, edged with red lines. Tank enamelled, green panels, lined red.

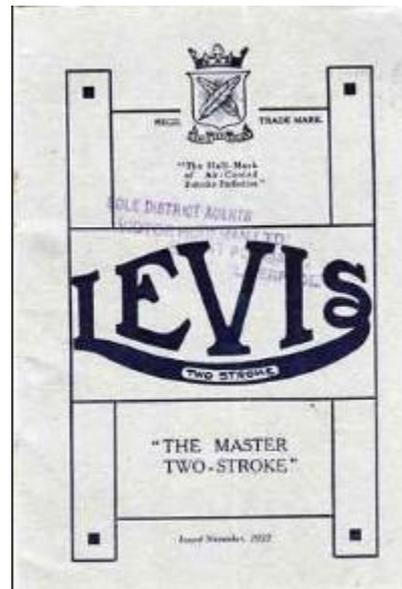
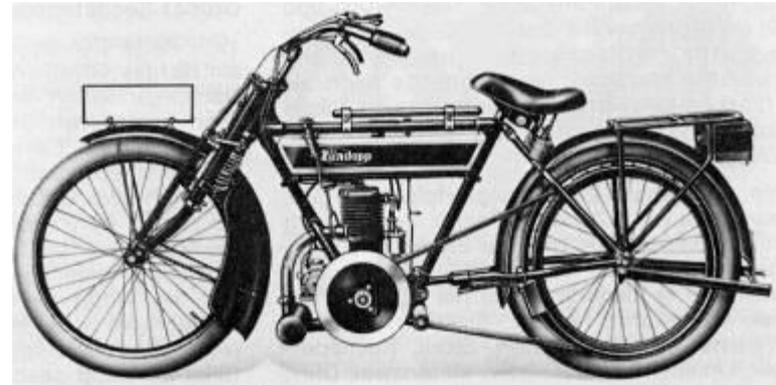
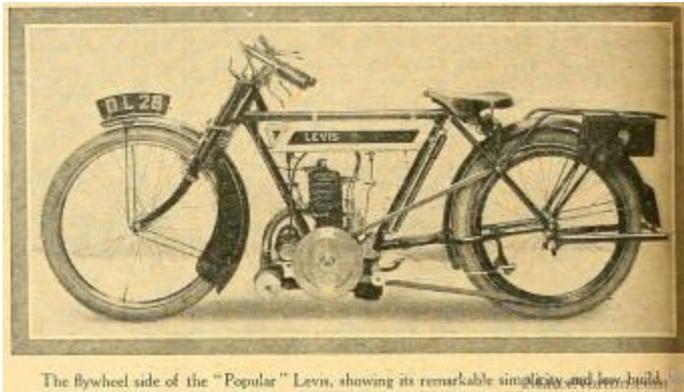
Footrest, carrier, large padded by saddle, patent foot-lugs and complete set of tools.

We reserve the right to modify or discontinue from specifications or minor details.

PRICE (for the United Kingdom only) —	Installment or Exchange Price	Cash Price.
Type L.W.—Junior Triumph, 2½ h.p., with Two-Speed Countershaft Gear	£45 0 0	£42 0 0

Prices include a leather bound Log Book containing many riding hints and other useful information, and also includes insurance coupons against accidents, &c.

Der Butterfield Konzern stellte in Birmingham stellte sein Levis „Popular“ Modell vor, ein Maschinchen mit 211 ccm und Riemenantrieb.
Mit dem Lizenzbau begann dann 1922 bei Zündapp in Nürnberg der Motorradbau.



Die zwanziger Jahre brachten dann den ersten richtigen Schub in die Mobilisierung „der Massen“ (Motorring for the Millions“ (Herbert Austin)) . Während in England der Trend zu „großen“ Motorrad ging, waren in Deutschland die Leichtmotorräder und in Frankreich die „Moto Legeres““ gefragt.

Berlin entwickelte sich dabei zu einem Zentrum des Motorradbaus. Eine Menge kleiner Hersteller , sogenannte „Konfektionäre“ versuchten sich im Motorradbau, viele verschwanden aber in der Inflationszeit 1922 wieder vom Markt. Es gab mit sogar eine eigene Zeitschrift „Klein-Motorsport“

Ein Trendsetter war das 119 ccm Stock Motorrad der Stock Motorpflug AG aus Berlin, im Volksmund „Knüppel“ genannt.



Hanni Köhler fuhr damit viele Rekorde auf der Avus

In Frankreich war man schon etwas weiter , man unterteilte in „BMA= Bicyclettes a moteur auxiliaire“(Hilfsmotorrad) mit 98 ccm Hubraum und Moto Légère (Leichtmotorrad) mit 175 ccm. Motobecané und Peugeot waren die Marktführer.

LES BMA - Bicyclettes à Moteur Auxiliaire

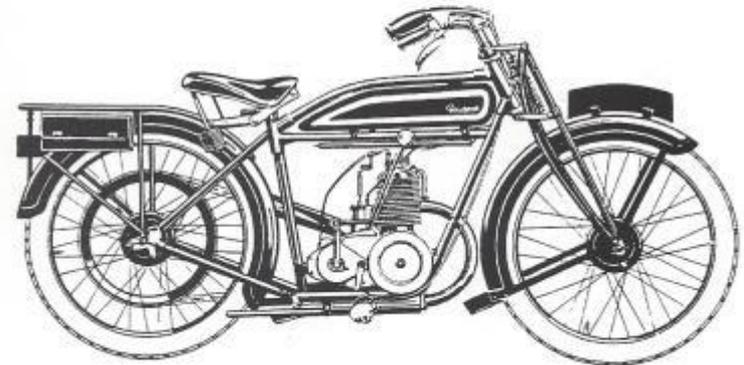


Type Y (1929)



B1A (1930)

Peugeot



175 cm³ - MOTOCYCLETTE LEGERE

01.04.1928

Führerschein und Steuerfreiheit in Deutschland

Motorräder bis zu einem Hubraum vom 200 ccm sind ab sofort steuerfrei und dürfen von Personen ab dem 16. Lebensjahr OHNE FÜHRERSSCHEIN gefahren werden !!

**Das ist das neue
DKW Luxusmodell!**

IA 1285

DKW-Luxus 200'' steuer- und führerscheinfrei
niedrige Preise und konkurrenzlos günstige Ratenbedingungen

Diese neueste Schöpfung von DKW, der größten Motorradfabrik der Welt, beduht mit seinen ganz aus Stahl gepreßten Rahmen, seinem Selbstfaher, seinem verstellbarem Stoß- und Steuerungsgehäuse und anderen herrlichen Neuerungen eine Umwälzung im Motorradbau. Durch seine unersichtliche Formenschönheit und seine blendenden Fahrzeugeschaue hat es sich überal da, wo es bereits aufgetreten ist, in Starn die Herzen der Motorradfreunde erobert.

Auch Sie sollten kein Motorrad kaufen, ohne vorher eine Probefahrt auf der neuen DKW-LUXUS 200'' gemacht zu haben beim DKW-Vortreter:

Ab 1930 „Motorfahräder“ mit Sachs und Ilo Motoren Hubraum 60-98 ccm, max. 2,25 PS Führerschein frei

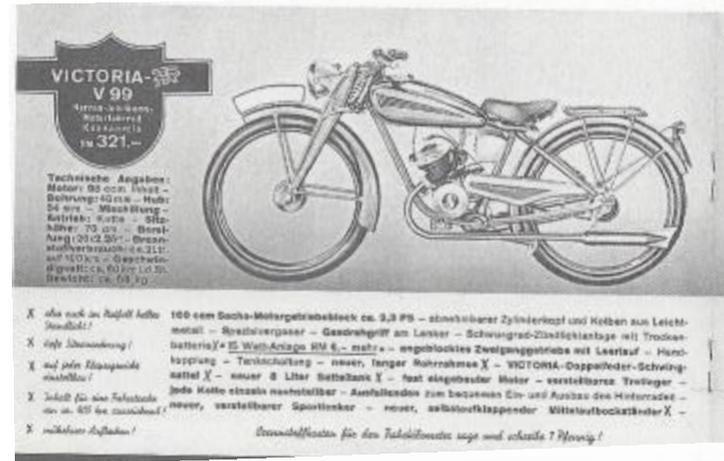


**Trotz aller Not der Zeit:
Jeder kann ein Kraftfahrzeug besitzen!**

**Einfacher als das Auto
Sicherer als das Motorrad
Billiger als jedes andere Verkehrsmittel**

Fahrad mit
SACHS-MOTOR
mit Lichtzeuger und Scheinwerfer
Modell 1932

Pflicht bei Sachs A.-G., Schwabelfurt a. M.



VICTORIA V 99
Technische Angaben:
Motor: 98 ccm Hubv.
Bohrung: 40 mm - Hub: 54 mm - Mischblönd.
Leistung: 2,25 PS - Dreh-
moment: 10,5 kgm - Dreh-
momentvermögen: ca. 21,5
auf 100 km - Drehmo-
mentvermögen: ca. 60 km
Gewicht: ca. 68 kg

100 ccm Sachs-Motorgehäuseblock ca. 2,2 PS - abnehmbarer Zylinderkopf und Kolben aus Leichtmetall - Pleuelvergnese - Gasdrücker am Lenker - Schwungrad-Zündschlüssel mit Trockenbatterie * 15 Watt-Anlage RM 6. - mehr * - eingeblicktes Zweiganggetriebe mit Leerlauf - Handkuppelung - Tankabschaltung - neuer, langer Rohrrahmen X - VICTORIA-Doppelleder-Schwingsattel X - neuer 8 Liter Benzinbehälter X - fest eingebaute Motor - verstellbarer Treilager - jede Kette einzeln nachstellbar - Ausfallenden zum besseren Ein- und Aussteigen des Motorrades - neuer, verstellbarer Sportlenker - neuer, selbstkippender Mittelrohrbockeländer X -

Stanzstoffkosten für den Fabrikanten sage und schreie 7 Pfennig!



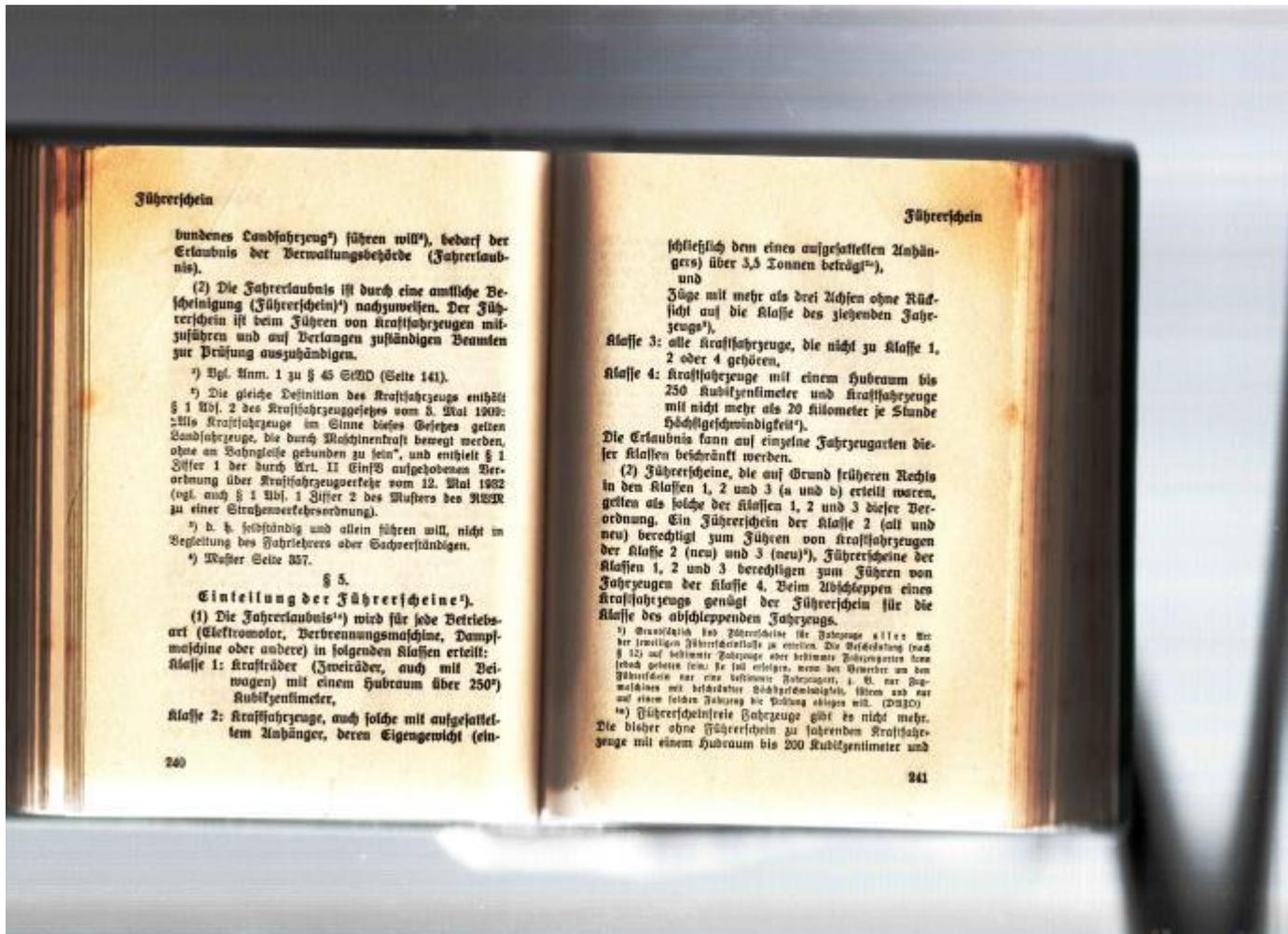
VICTORIA V 109
Technische Angaben:
Motor: 100 ccm Hubv.
Bohrung: 40 mm - Hub: 54 mm - Mischblönd.
Leistung: 2,25 PS - Dreh-
moment: 10,5 kgm - Dreh-
momentvermögen: ca. 21,5
auf 100 km - Drehmo-
mentvermögen: ca. 60 km
Gewicht: ca. 68 kg

100 ccm Sachs-Motorgehäuseblock ca. 2,2 PS - abnehmbarer Zylinderkopf und Kolben aus Leichtmetall - Pleuelvergnese - Gasdrücker am Lenker - Schwungrad-Zündschlüssel mit Trockenbatterie * 15 Watt-Anlage RM 6. - mehr * - eingeblicktes Zweiganggetriebe mit Leerlauf - Handkuppelung - Tankabschaltung - neuer, langer Rohrrahmen X - VICTORIA-Doppelleder-Schwingsattel X - neuer 8 Liter Benzinbehälter X - fest eingebaute Motor - verstellbarer Treilager - jede Kette einzeln nachstellbar - Ausfallenden zum besseren Ein- und Aussteigen des Motorrades X - neue VICTORIA-Pleuelstahlfeder - neuer, verstellbarer Sportlenker - neuer selbstkippender Mittelrohrbockeländer X - fertige Pleuelnaben - Ausstattung: Original-VICTORIA-

Stanzstoffkosten für den Fabrikanten sage und schreie 7 Pfennig!

1938 Führerscheinreform

die „freie“ Klasse bis 200 ccm“ wird ersetzt durch die Fahrerlaubnis Klasse 4 für Motorfahräder und Motorräder bis 250 ccm Mindestalter von 16 Jahren für die Klasse 4 bleibt bestehen



Führerschein

bundenes Landfahrzeug¹⁾ führen will²⁾, bedarf der Erlaubnis der Verwaltungsbehörde (Fahrerlaubnis).

(2) Die Fahrerlaubnis ist durch eine amtliche Bescheinigung (Führerschein³⁾) nachzuweisen. Der Führerschein ist beim Führen von Kraftfahrzeugen mitzuführen und auf Verlangen zuständigen Beamten zur Prüfung auszuhändigen.

¹⁾ Vgl. Anm. 1 zu § 45 StZO (Seite 141).

²⁾ Die gleiche Definition des Kraftfahrzeugs enthält § 1 Abs. 2 des Kraftfahrzeuggesetzes vom 3. Mai 1909: „Als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein“, und enthält § 1 Ziffer 1 der durch Art. II Einß aufgehobenen Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 12. Mai 1932 (vgl. auch § 1 Abs. 1 Ziffer 2 des Musters des StZR zu einer Straßensverkehrsordnung).

³⁾ d. h. selbständig und allein führen will, nicht in Begleitung des Fahrleiters oder Sachverständigen.

⁴⁾ Weiser Seite 357.

§ 5.

Einteilung der Führerscheine¹⁾.

(1) Die Fahrerlaubnis²⁾ wird für jede Betriebsart (Elektromotor, Verbrennungsmaschine, Dampfmaschine oder andere) in folgenden Klassen erteilt:
Klasse 1: Krafttrüber (Zweiräder, auch mit Beiwagen) mit einem Hubraum über 250³⁾ Kubikzentimeter,

Klasse 2: Kraftfahrzeuge, auch solche mit aufgestelltem Anhänger, deren Eigengewicht (ein-

Führerschein

schließlich dem einen aufgestellten Anhänger) über 3,5 Tonnen beträgt⁴⁾,

und
Jüge mit mehr als drei Achsen ohne Rücksicht auf die Klasse des ziehenden Fahrzeuges⁵⁾.

Klasse 3: alle Kraftfahrzeuge, die nicht zu Klasse 1, 2 oder 4 gehören.

Klasse 4: Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum bis 250 Kubikzentimeter und Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als 20 Kilometer je Stunde Höchstgeschwindigkeit⁶⁾.

Die Erlaubnis kann auf einzelne Fahrzeugarten dieser Klassen beschränkt werden.

(2) Führerscheine, die auf Grund früheren Rechts in den Klassen 1, 2 und 3 (a und b) erteilt waren, gelten als solche der Klassen 1, 2 und 3 dieser Verordnung. Ein Führerschein der Klasse 2 (alt und neu) berechtigt zum Führen von Kraftfahrzeugen der Klasse 2 (neu) und 3 (neu)⁷⁾, Führerscheine der Klassen 1, 2 und 3 berechtigen zum Führen von Fahrzeugen der Klasse 4. Beim Abschleppen eines Kraftfahrzeugs genügt der Führerschein für die Klasse des abzugschleppenden Fahrzeuges.

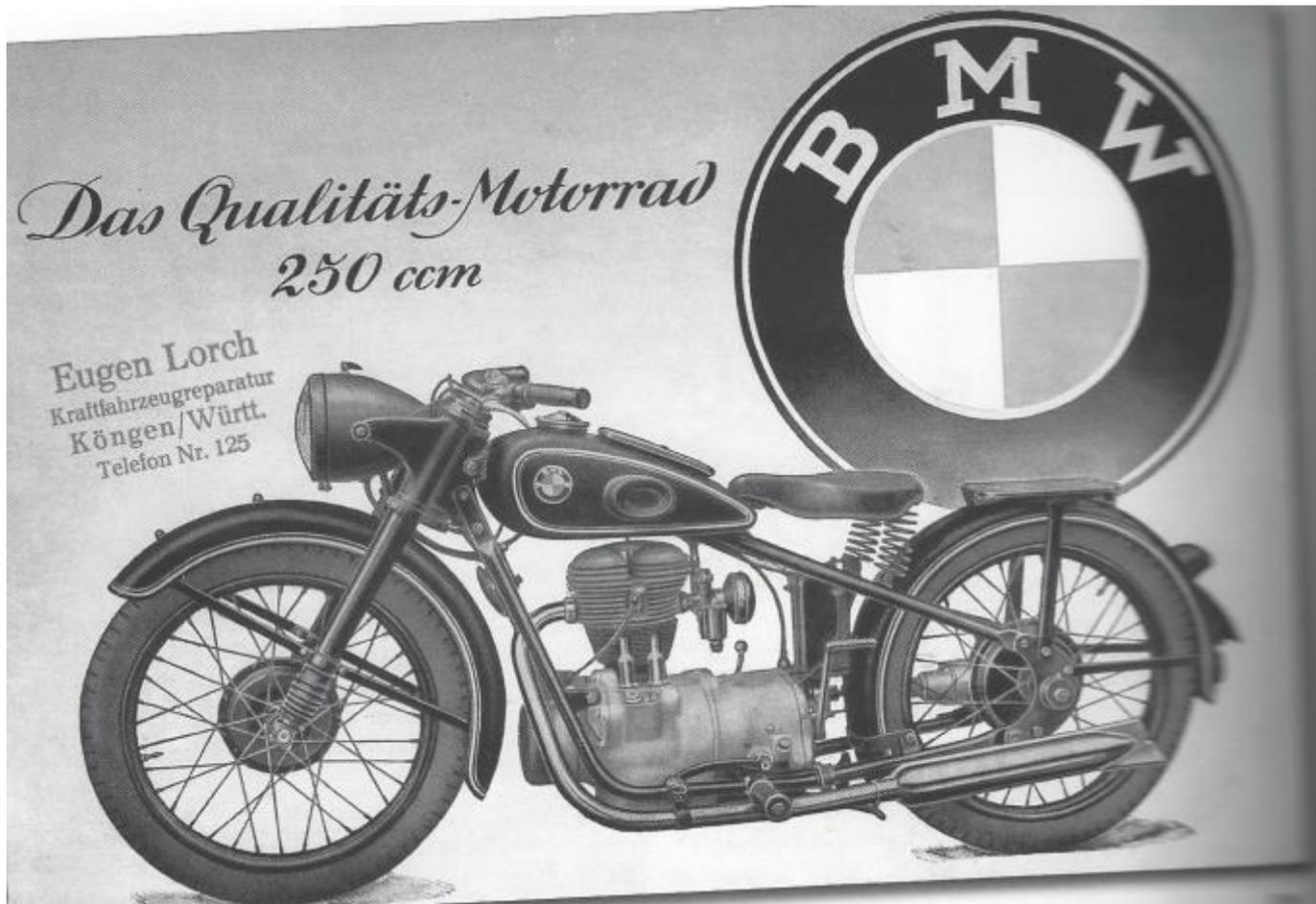
¹⁾ Grundsätzlich hat der Führerschein für Fahrzeuge aller der in vorliegenden Führerscheinliste je einzelnen. Die Befreiung (nach § 12) auf bestimmte Fahrzeuge oder bestimmte Fahrzeugarten kann (auch geteilt) nur in Fall erfolgen, wenn der Bewerber um den Führerschein nur eine bestimmte Fahrzeugart, z. B. nur Dampfmaschinen mit bestimmter Höchstgeschwindigkeit, führen und nur auf einem solchen Fahrzeug die Prüfung ablegen will. (StZO)

²⁾ Führerscheinfreie Fahrzeuge gibt es nicht mehr. Die bisher ohne Führerschein zu führenden Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum bis 250 Kubikzentimeter und

Die Fahrerlaubnis Klasse 4 bleibt in dieser Art bestehen bis 1954,
es konnten damit 250ccm Motorräder wie BMW R25 oder NSU Max
gefahren werden

Leistung etwa 13 - 15P.S. / 10 -11 KW Gewicht 130-150 kg

Leistungsgewicht Q ca. 0,09 KW/kg



Vergleich Fahrerlaubnis

Motorfahrrad 1935 98 ccm 2,25 P.S (1,7 KW) ca. 45 km/h

Roller 2022 50 ccm 3 P.S. (2,2 KW) 45 km/h

Adler Sachs 98 ccm ca. 45 km/h

Klasse A 1 (max. 125 ccm 11KW, ab 16 Jahre) Leistungsgewicht max. 0,1 KW/kg

Peugeot Tweet 50 ccm 45 km/h

Klasse AM (50 ccm 45 km/h, ab 16 Jahre) oder B (PKW)

ADLER MOTORFAHRRAD

Billig: 1,8 Liter Kraftstoffnormverbrauch. Ausgabe etwa 0,75 RM auf 100 km.

Leistungsfähig: Wendig im Stadtverkehr und schnell auf der Landstraße durch die vorzügliche Straßenlage.

Zuverlässig: Verwendung nur allerbesten Materials und erstklassige Verarbeitung.



Wesentliche technische Vorzüge:

Tief liegender, vom in Gütern gelegener feinsten 98 ccm Fühler und Sachs-Motor von 2" .FS. Zweiganggetriebe. Leicht Zünd-Schleuse, Dekompressor. Motorbremse doppelt abgedeckt, und einwandfreier Schutz für diese und für Fahrer. Parallelogramm-Druckfedergabel mit Stoßdämpfer, durch Flügelventil während der Fahrt einstellbar. Der Lenker ist verstell- und schwenkbar. Drehgas. Große weiß leuchtende Scheinwerfer, Batterie leicht zu

gängig in Scheinwerfergehäuse. Bremszylinder über mit Benzolentzündung 7,5 Liter Inhalt. Breiter, verstellbarer Lederkofferradkoffer mit Gummiende. Werkzeug in der Werkzeugschublade unter dem Sattel. Große, kräftige Gepäckträger. Der Kofferrahmen ist so angeordnet, daß die Handtasche bei Demontage des Vorder- oder Hinterrades abgehoben bleibt. Bequemlichkeit und Zuverlässigkeit sind die Grundzüge, die beim Bau dieser Maschine beabsichtigt waren.



Vergleich Fahrerlaubnis

Leichtkraftrad 1936 200 ccm 6-8 P.S. (5-6 KW) ca. 80 km/h
(Leicht) - Kraftrad 2022 125 ccm 15 P.S. (11 KW) 114 km/h

N.S.U. OSL 201 1936 198 ccm 80 km/h,
120 Kg, Leistungsgew. 0,05 KW/kg
Klasse A 2 (max. 35 KW , ab 18 Jahre)
Leistungsgewicht max. 0,2 KW/kg



KTM Duke 125 2022 124 ccm 114 km/h,
139 kg , Leistungsgew. 0,08 Kw/kg
Klasse A 1(max. 125ccm 11KW ab 16 Jahre)
Leistungsgewicht max. 0,1 Kw/kg



Vorschlag des Veteranen Fahrzeug Verbandes

Fahrerlaubnis Klasse B (PKW) oder AM (50 ccm 45 km/h ab 16 Jahre

Motorfahrräder bis 98 ccm sowie „Pedalgestartete“ Motorfahrräder ohne Getriebe und ggfs. Keilriemenantrieb bis ca. Baujahr 1930 („vor Sachs – Zeit“)

ggfs. Zulassung über Versicherungsschild

Fahrerlaubnis Klasse A1 (125 ccm, 11 KW ab 16 Jahre Leistungsgewicht max. 0,1 Kw/kg)

Motorräder bis 250 ccm. max 11 KW , Leistungsgewicht max. 0,1 KW /kg gemäss Regularien Fahrerlaubnis „alte“ Klasse 4 von 1954



Abschluss – Fazit

Es gibt ja den schönen FIVA Slogan

Keeping Yesterday's Vehicles on Tomorrow's Roads

Nur müssen wir aufpassen, das wir auch noch "Tomorrow's Rider's and Driver's on Yesterday's Vehicles" haben werden.

Die 50 ccm Moped Szene der fünfziger bis achtziger Jahre erfreut sich einer immer größeren

Beliebtheit. Eine Fahrerlaubnis Reform der genannten Fahrzeuge könnte auch bei den

"Vor und Vor-Vorkriegs" Modelle nicht nur junge Menschen motivieren in dem Hobby aktiv zu werden.

Wir haben auch interessierte Familienangehörige, darunter sicher auch einige Ehefrauen, oder auch "Neu" Interessierte sämtlicher Altersklassen, welche sich für historische Motorräder interessieren. Die aktuelle Fahrerlaubnis Klasseneinstufung kommt uns dabei nicht unbedingt entgegen. Wir denken , viele potentielle "Veteranen" Freunde würden sich für die Motorfahräder und Leichtmotorräder interessieren. Nicht jeder ist aber gewillt, aus welche Gründen auch immer, dann extra die entsprechende Fahrerlaubnis zu machen. Sind allerdings die kleinen "98ziger" oder "200 hunderter" mit der PKW bzw. "Leichtkraftrad" Fahrerlaubnis nutzbar, dann sieht die sache vielleicht schon ganz anders aus, zumal die Anschaffungs und Unterhaltungskosten diese Fahrzeuge überschaubar sind.

Diese kleine Zeitreise soll als Denkanstoss angesehen werden ob im nationalen bzw.

EU Fahrerlaubnisrecht gewisse Änderungen bzw. Ausnahmen überhaupt möglich sind.

In diesem Sinne, Danke für Ihre und Eure Aufmerksamkeit.