

Premium Vertriebs GmbH
Eduard Hartl
Rieslingweg 23
74354 Besigheim

DEKRA Automobil GmbH
Niederlassung Stuttgart
Stuttgarter Str. 13
70469 Stuttgart-Feuerbach

Telefon: 0711/32019-0
Telefax: 0711/3201947

Gutachten - Nr.:

202/2175/1806587436

vom 29.07.2008

Debitoren-Nr.:

GUTACHTEN

Betreff:

Test Pannenset Premium-Seal AIO-Lkw
(Lt. Hersteller: Made in Germany)

Besichtigung:

Spedition Felger,
71634 Ludwigsburg

am: 22.07.2008

Auftrag erteilt durch:

Premium Vertriebs GmbH

am: 17.07.2008

1. Vorwort

Gemäß Auftrag vom 17.07.2008 durch Herrn Hartl, Premium Vertriebs GmbH, sollte das Pannennittel "PREMIUM-SEAL AIO für Lkw" getestet und ein Gutachten erstellt werden.

In dem Gutachten ist zur Anwendung und zur Gebrauchstauglichkeit des Pannennittels Stellung zu nehmen.

Die Überprüfung erfolgte am 22.07.2008 bei der Spedition Felger in 71634 Ludwigsburg (Tammer Feld). Bei der Überprüfung waren Herr Hartl und Herr Felger (zeitweise) zugegen.

Grundlagen für die Gutachtenerstellung sind die durchgeführte Überprüfung und die zum Dichtmittel zugehörige Betriebsanleitung (für Neoman-Fahrzeuge, Starliner).

Die durch den Unterzeichner bei der Überprüfung gefertigten Lichtbilder liegen dem Originalgutachten bei.

2. Sachverständige Ausführungen

2.1 Fahrzeugdaten

Fahrzeugart:	Lkw
Fahrzeughersteller:	Mercedes Benz
Typ:	Actros 1835
Reifendimension:	315/60 R 22,5
Hersteller:	Michelin
Typ:	XZA2 Energy
Reifennummer:	DOT FNKX B9KX 1107
Radposition:	vorne rechts
Vorgeschriebener Luftdruck:	8,0 bar
Profiltiefe:	neuwertig

2.2 Getestetes Pannenset

Zum Test kam ein Pannenset mit der angegebenen Bezeichnung PREMIUM SEAL AIO-Lkw. Es wurden 1300 ml in den Reifen eingefüllt.

2.3 Versuchsdurchführung

Bei der durchgeführten Probefahrt herrschte eine Außen-Lufttemperatur vom 14° C. Die Fahrbahn war feucht, teilweise regnete es.

Zum Beginn der Überprüfung wurde der neuwertige Reifen in der 2. Profilrille, von innen, mit einem 10 mm dicken "Prüfnagel" durchstoßen. Hierzu wurde das Werkzeug mit dem Reifen bzw. Lkw überfahren (siehe Fotos 1 bis 3). Im Weiteren wurde der Dorn entfernt und die Luft aus dem Reifen abgelassen (siehe Fotos 3 und 4).

Beim folgenden Einfüllvorgang des Dichtmittels, befand sich die Schadensstelle oben am Reifen, das Ventil unten. Der Ventileinsatzdreher wurde angebracht, der Ventileinsatz damit herausgedreht und die Füllflasche sowie ein Druckluftschlauch angeschlossen. Die Druckluft wurde aus dem Bordnetz des Lkw bezogen (siehe Foto 5 bis 9).

Das Dichtmittel wurde eingefüllt. Die Einfüllzeit betrug ca. 16 Sekunden. Danach wurde die Füllflasche abgenommen und der Reifen weiter befüllt. Da sich die Schadensstelle am obersten Punkt des Reifens befand, strömte Druckluft aus. Nach einer Füllzeit von 6.15 Minuten wurde ein Reifenfülldruck von 8.0 bar erreicht. Der Ventileinsatz wurde eingeschraubt und der Ventileinsatzdreher entfernt.

Um das Dichtmittel an die Schadensstelle zu bekommen, wurde mit dem Lkw ca. 15 Meter vorwärts und danach zurück gefahren. Die Überprüfung mit Lecksuchspray ergab, dass keine Undichtigkeit an der Schadensstelle vorlag. Das Dichtmittel hatte die Schadensstelle abgedichtet (siehe Fotos 10 und 11).

Der Reifendruck wurde erneut kontrolliert (8,0 bar) und im Weiteren eine Probefahrt durchgeführt. Die Prüfung erfolgte über den Autobahnzubringer, vom Tammer Feld zur Anschlussstelle Ludwigsburg-Nord, bis zur Wende an der Anschlussstelle Leonberg (Ost)

und wieder zurück. Bei einem Zwischen-Kontrollstopp nach 17 Kilometer (Parkplatz Engelberg), wurde ein Reifendruck von 8,55 bar gemessen. Nach der Rückkehr bzw. einer Fahrstrecke von 45 Kilometer, betrug der Reifendruck 8,8 bar (durch Erwärmung des Reifens). Die Überprüfung mit Lecksuchspray ergab keine Undichtigkeit. Der Reifen bzw. die Schadensstelle waren dicht.

Bei der Probefahrt war weder eine Unwucht noch ein Vibrieren am Lenkrad zu verspüren, der Reifen war nicht gewuchtet. Es wurde auf der Autobahn eine Geschwindigkeit von verkehrsbedingt 60 bis 85 km/h eingehalten.

3. Ergebnis und Beurteilung

Mit dem Dichtmittel "PREMIUM-SEAL AIO für Lkw", konnte das in den Reifen eingebrachte Loch, mit einem Dorndurchmesser von 10 mm, erfolgreich abgedichtet werden.

Während den Probefahrten, schwerpunktmäßig auf der Autobahn, waren keine Unwuchterscheinungen oder Vibrationen spürbar.

Der Reifen war während der gesamten Prüfzeit und am Ende vollständig dicht. Die Überprüfung der Schadensstelle wurde mit Lecksuchspray durchgeführt.

Die benötigte Füllzeit mit Dichtmittel, die Reifenfüllzeit mit Druckluft und die Handhabung des Einfüllsets, kann als positiv angesehen werden.

Unter der Voraussetzung, dass der Reifen nicht durch Minderdruck geschädigt wurde, kann sachverständigenseits, die Verwendung des geprüften Pannendichtmittels als überzeugend angesehen werden.

4. Schlusswort

Dieses Gutachten wurde unparteiisch und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt.

202/2175 wsw

Der Sachverständige:

Dipl.-Ing. (FH)

Kurt Schuhmacher

Anlagen:

11 Fotos