

PREMIUM-SEAL

Repair

DEKRA getestet am PKW-Reifen



Ausmessen der Schnittverletzung



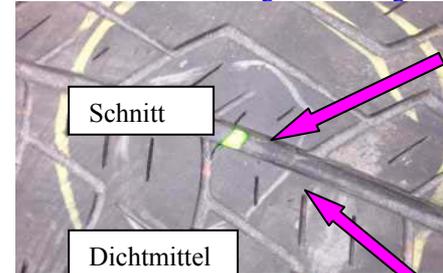
DEKRA-Überwachung der Montage



Schnittverletzung wird markiert



Einfüllen PREMIUM-SEAL-Repair



Schnitt nach Einfüllen sofort verschlossen, Dichtmittel tritt aus



DEKRA-Überwachung der Montage



Ventil wird versiegelt



Km-Stand wird protokolliert



Druckkontrolle auf Testfahrt



Demontage nach 303 Km Testfahrt



Dichtprüfung im Diffusionsbecken



Ventil absolut sauber



Innenseite ganzflächig abgedichtet



Einfach ausspülen, wasserlöslich



Reifen vulkanisierbar

DEKRA Automobil GmbH
D-70329 Stuttgart

Firma
Premium Vertriebs GmbH
Rieslingweg 23

74354 Besigheim

DEKRA Automobil GmbH
Hafenbahnstr. 28
D-70329 Stuttgart
Telefon (07 11) 320 19-0
Telefax (07 11) 320 19- 47

Kontakt Dipl. Ing. Wolfgang Kling
Zeichen 1619
Tel. direkt 32019-39
Fax direkt 32019-47
Datum 24.03.2004/Lie

**Betrifft: Protokoll über Prüfung des Reifenreparatursets
(Premium-Seal-Repair) vom 23.3.2004**

Vorbereitung zur Prüfung des Reifenreparatursets

Zur Vorbereitung wurde ein Reifen der Größe 265/70 R 16 auf einer entsprechenden Leichtmetallfelge montiert. Der Reifen wies in der Lauffläche eine ca. 10mm lange Schmittverletzung auf. Nach Montage wurde aufgrund des Reifendefekts ein Luftverlust von 0,05 bar pro Minute gemessen. Das Rad wurde zunächst nach Montage bei der Firma VIBORG in Stuttgart-Wangen gewuchtet. Anschließend wurde über die Ventilöffnung ein Liter der gelbgrünen Flüssigkeit (Premium-Seal-Repair) angebracht. Der Reifen wurde mit 2,4 bar gefüllt. Aus der Schnittverletzung konnte sofort der Austritt der gelbgrünen Flüssigkeit beobachtet werden. Das Rad wurde auf den PKW Mitsubishi Pajero amtliches Kennzeichen: WN-I1860 vorne links montiert.

Messfahrten

Bei den ersten Messfahrten fuhr der Unterzeichner mit seinem Fahrzeug voraus bzw. teilweise hinterher. Nach der Messstrecke von 40 km wurde das Ventil versiegelt. Die anschließenden Messfahrten wurden durch die Herren Beck und Hartl von der Firma Premium-Seal durchgeführt. Folgende Luftdrücke wurden nach den entsprechenden Fahrstrecken ermittelt:

Ausgangskilometerstand	60.418 (Fahrstrecke 0)	Reifendruck	2,4 bar (Reifen kalt)
Fahrstrecke 3 km		Reifendruck	2,45 bar
Fahrstrecke 15 km		Reifendruck	2,55 bar
Fahrstrecke 40 km		Reifendruck	2,6 bar

Fahrstrecke 259 km

Reifendruck 2,55 bar

Fahrstrecke 303 km

Reifendruck 2,45 bar

(Reifen nahezu abgekühlt)

Die Messfahrten wurden auf Bundesstraßen, Landstraßen, Autobahn und Stadtverkehr gefahren. Die Außentemperatur wurde mit ca. 6 – 7 Grad gemessen, teilweise regnete es.

Nach der Fahrtstrecke von ca. 259 km ergab eine vom Unterzeichner selbst durchgeführte Probefahrt bis 135 km/h (abgelesene Geschwindigkeit) nahezu vibrationsfreies Fahren bei gutem Fahrkomfort, es war keine Beeinträchtigung spürbar. Ab abgelesen ca. 135 km/h traten am Lenkrad starke Vibrationen auf.

Prüfung nach Messfahrt

Die erste Überprüfung im Diffusionsbecken der Firma VIBORG ergab, dass der Reifen mit Ventil dicht war. Nach der Montage des Ventils konnte festgestellt werden, dass dieses sauber und in Ordnung war. Nach Demontage des Reifens war im Reifen die gelbgrüne Flüssigkeit zu erkennen. Das Aluminiumrad konnte mit einem Tuch abgewischt und problemlos in ca. 30 Sekunden gereinigt werden. Der Reifen wurde mit Wasser ausgespritzt. Diese Reinigung benötigte eine Zeit von ca. 2 Minuten. Nach Reinigen waren keine Rückstände am Rad und Reifen mehr festzustellen. Laut Feststellung der Firma VIBORG Stuttgart ist der Reifen nach Reinigung vulkanisierbar.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der schnittverletzte Reifen nach Einsatz der Premium-Seal-Repair-Flüssigkeit bei den durchgeführten Probemessfahrten von ca. insgesamt 303 km und der danach erfolgten Dichtheitsmessung im Diffusionsbecken der Firma VIBORG Stuttgart dicht war.

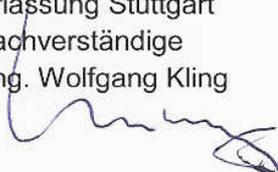
Stuttgart, den 24.3.2004

DEKRA Automobil GmbH

Niederlassung Stuttgart

Der Sachverständige

Dipl. Ing. Wolfgang Kling



Anlagenblatt

- Foto 1 Versuchsfahrzeug PKW Mitsubishi Pajero amtl. Kennzeichen WN - I 1860
- Foto 2 Beschädigter Reifen vor Montage, Schnittverletzung in Laufweg, ca. 10mm lang
- Foto 3 Montage des beschädigten Reifens
- Foto 4 Luftaustritt aus Schnittverletzung
- Foto 5 Befüllen mit Premium-Seal-Repair-Flüssigkeit
- Foto 6 Nach Luftbefüllung tritt gelbgrüne Flüssigkeit aus Schnittverletzung
- Foto 7 Montage des präparierten Rads vor Messfahrten
- Foto 8 Dichtheitsprüfung im Diffusionsbecken nach Messfahrten
- Foto 9 Flüssigkeit im Reifen nach der Montage
- Foto 10 Gereinigtes Leichtmetallrad nach Demontage
- Foto 11 Reifen wird mit Wasser ausgespült