



Hiermit bestätigen wir, dass die von uns hergestellten und gelieferten Verkleidungsteile Nachbauteile der Serienverkleidung bzw. Höckersitzbank sind.
Die Form, als auch die Befestigung der Teile entspreche dem Original.
Unsere Teile sind mit unserem Typschild im inneren der Einzelteile versehen.

TYP: Verkleidung/Sitzbank: _____

TÜV RHEINLAND

TECHNISCHE PRÜFSTELLE FÜR DEN KRAFTFAHRZEUGVERKEHR

Technischer Bericht
Nr. 956 – 188/94

Prüfung von Werkstoffproben gem. TA 29
in Anlehnung an DIN 52306 und 52307

Auftraggeber : Büsing & Fasch Reaktionsharze GmbH & Co KG
Cloppenburg Strasse 138-140
26121 Oldenburg

Verwendung : Fahrzeugbau

Bearbeitung : Abteilung Tech. Dienste EG/ECE
und Fahrzeugteileprüfung

Technischer Bericht

Nr. 956 – 188/94

- 1 Vorgang
Im Auftrag der Firma
- Büsing & Fasch GmbH & Co KG
Cloppenburger Strasse 138-140
26121 Oldenburg
- Sollten Werkstoffproben zur Verwendung an Fahrzeugen hinsichtlich ihrer Splittersicherheit geprüft werden.
- 2 Ergebnis und Beurteilung
- Die Prüfmuster erfüllen die im Rahmen der Prüfgrundlage gestellten Anforderungen an die Splittersicherheit von hart eingestellten Kunststoffen Zur Verwendung im Fahrzeugbau.
- 3 Allgemeine Angaben zur Prüfung
- 3.1 Datum und Ort der Prüfungen
- Die Prüfungen wurden in der 14. Kalenderwoche 1994 im Kraftfahrzeuglabor des TÜV Rheinland in Köln durchgeführt.
- 3.2 Prüfgrundlage
- Prüfung gem. TA 29 in Anlehnung an
- DIN 52306 Kugelfallversuch Ausg. Febr. 1973
 - DIN 52307 Pfeilfallversuch Ausg. Nov. 1976
- 3.3 Prüfeinrichtung
- Fallkörper
 - Falleinrichtung
 - Halteeinrichtung für die Probe
jeweils nach den unter 3.2 angeführten DIN-Normen
 - Temperiereinrichtung

3.4 Prüfobjekte

GfK-Proben, jeweils einseitig mit glatter Deckschicht

1. BÜFA Artic Gelcoat-ISO-H RAL 9003/9005,
Schichtdicke ca. 0,5 mm

2 Lagen Textilglasmatte M5-M-300
getränkt mit PALATAL U 569 TV-01

1 Lage Glasfilament Gewebe 200

1 Lage Kohle/Aramid Verstärkung an
Befestigungs Punkten.

Probenabmessungen nach DIN 52306/52307, Dicke 2,8...4,2 mm.

4 Einzelheiten zur Prüfung

4.1 Splittersicherheit

Die Versuche wurden bei 23 Grad C (Raumtemperatur) und bei -20 Grad Probetemperatur durchgeführt.

Ausgehend von der Mindestfallhöhe von 2 m bzw. 3 m entsprechend der Dicke Aufschlagbereich (2,8...4,0 mm) wurde die Fallhöhe bis 13 m gesteigert.

Die Beaufschlagung erfolgte auf der Deckschicht (Fahrzeugaußenseite) der Proben.

Beide Fallkörper, Kugel und Pfeil, verursachten geringfügige örtliche Verformungen; keine der Proben splitterte oder zerbrach.

Der Technische Bericht umfaßt die Blätter 1 bis 3.

Köln, den 9. Mai 1994
kü-the