

92	Jan	Febr	März	April	Mai
93	Herst.: ACERBIS Plastica Italia				Juni
	Imp.: H.Büse MX Import GmbH				
94	TÜI 291 02 85				Juli
95	Dez	Nov	Okt	Sept	Aug

Seite 1 zum Technischen Bericht Nr. K-291 02 85

Gutachten
über einen

Kraftstoffbehälter aus Kunststoff der Firma Büse MX Import GmbH, 5100 Aachen.

Auf Antrag der Firma Büse MX Import GmbH, 5100 Aachen, wurde ein Kraftstoffbehälter aus Kunststoff untersucht. Dieser Behälter soll in die von der Firma Honda gefertigten Motorräder, Typ XLR (250-600), zur Anwendung gebracht werden.

Es war zu klären, ob wegen des Einsatzes von Kunststoff als Behälterwerkstoff Bedenken bestehen könnten.

Der Kraftstoffbehälter wurde nach den für die "Untersuchungen zur Beurteilung der Gebrauchsfähigkeit von Kraftstoffbehältern aus Kunststoffen" geltenden Prüfbedingungen des FKT-Sonderausschusses "Feuersicherheit von Fahrzeugen" begutachtet.

Beschreibung des Behälters

Der untersuchte Behälter entsprach in seiner Formgebung und in seinen Außenabmessungen der Zeichnung

Nr. 15-70 e 15-71 der Firma Acerbis Plastica Italia SRL

- Behältergewicht ohne Zubehör : 2650 g
- Behältervolumen : ca. 20 l
- Hersteller des Behälters : Acerbis Plastica, I-24021 Albino
- Herstellungsverfahren : Blasformung
- Werkstoff : Niederdruckpolyäthylen hoher Dichte
- Handelsname des Werkstoffes : Marlex CL 50
- Werkstoffhersteller : Phillips Petroleum International S.p.A. Corso Europa 2, I-20122 Milano 13
- Werkstoffdaten
Dichte des Materials (DIN 53 479) : 0,937 - 0,940 g/cm³

Behälterunterbringung und -befestigung

Der Behälter wird in der für ein Zweirad üblichen Lage hinter dem Rahmengabelkopf verbunden.

1570

Technischer Bericht Nr. K-291 02 85

Gutachten über einen Kraftstoffbehälter aus Kunststoff der Firma Büse MX Import GmbH

Achtung

Gutachten ist nur gültig mit Originalunterschrift und Stempel

Auftraggeber: bei der Firma Büse MX Import GmbH, 5100 Aachen

MEINO BÜSE MX IMPORT GMBH

BÜSE

Vennstraße 14 · 52159 Roetgen
Tel. (02471) 1259-0 Fax (02471) 691 u 692

Unser Zeichen: K-LI/Ng
Ausfertigung 1 von 5
Bearbeiter: Dipl.-Ing. Liehr
Berlin, den 02.04.1985

Dieser Bericht enthält:
Textseiten 1 bis 4
Anlagenseiten

Postanschrift Postfach 110661 · 1000 Berlin 11 · Telefon 7562-1

Seite 3 zum Technischen Bericht Nr. K-291 02 85

Seite 2 zum Technischen Bericht Nr. K-291 02 85

Versuchsdurchführung und Ergebnisse:

1. Verhalten bei Stoßbeanspruchung

Der Behälter wurde bis zum Nenninhalt mit einem Kältemittel gefüllt, auf -25 °C abgekühlt und einer Stoßprüfung mit einem Stahlpendel, Gewicht 15 kg, Arbeitsinhalt 30 Nm unterzogen.

Auch bei mehrmaligem Schlag des als rechtwinklige, gleichseitige Dreieckspyramide ausgebildeten Stoßkörpers auf die als gefährdet anzusehenden Flächen des Behälters resultierten aus der Stoßbeanspruchung keine bleibenden Verformungen. Der Behälter blieb dicht und war weiter voll gebrauchsfähig.

2. Mechanische Festigkeit

Der Behälter ist bei einem Druck von 1,3 bar und einer Temperatur der Prüfflüssigkeit von 65 °C auf Dichtheit und Gestaltsfestigkeit untersucht worden. Während der Versuchsdauer von 8 Stunden traten keine Undichtheiten auf.

Obwohl sich nach der Prüfung eine bleibende Formänderung des Kraftstoffbehälters einstellte, hatte die Gebrauchsfähigkeit des Behälters keine Beeinträchtigung erfahren.

3. Verhalten bei höheren Temperaturen

Der zu 50 % seines Nenninhaltes mit Wasser von 20 °C gefüllte Behälter wurde, unter Berücksichtigung der Einbauverhältnisse, eine Stunde bei einer Umgebungstemperatur von 95 °C in einem Wärmeschrank aufgestellt. Nach Beendigung der Prüfung zeigten die Oberflächen des Behälters keine Veränderungen. Die äußeren Abmessungen waren erhalten geblieben. Der Behälter war dicht und weiter gebrauchsfähig.

4. Prüfumfang

Der verwendete Werkstoff ist nach den vorliegenden Erkenntnissen gegen Vergaserkraftstoffe und Gemische aus Vergaserkraftstoffen mit Schmierölen beständig. Werkstoffbedingt sind erhebliche Kraftstoffverluste infolge Diffusion nicht zu erwarten. Weiter ist mit Versprödungserscheinungen bzw. einer Spannungsrissbildung bei betriebsüblichen Beanspruchungen als Folge eines Kraftstoffeinflusses nicht zu rechnen. Die Formbeständigkeit in der Wärme 180 l die Verwendung des Werkstoffes bis zu einer Höchsttemperatur von 100 °C bei Dauerbeanspruchung zu.

Die Lage und Unterbringung des Behälters im Fahrzeug bietet keinen ausreichenden Schutz gegen Flammeneinwirkung im Brandfall. Mit einer Beschädigung des Behälters während des nach den Prüfvorschriften vorgesehenen Brandversuches ist zu rechnen. Trotzdem wurde auf die Durchführung des Versuches zur Feststellung des Verhaltens bei Flammeneinwirkung verzichtet, weil nach

den Prüfvorschriften der Behälter nach der für die Prüfung vorgesehenen Zeit nur deshalb noch dicht sein soll, damit das Fahrzeug noch mit eigener Kraft aus dem Brandherd herausgefahren werden kann. Im Falle eines Undichtwerdens während des Brandes wird zwar eine Vergrößerung des Brandherdes und eine Verlängerung der Branddauer eintreten, doch sind im Vergleich zu der Brandentwicklung beim vorgesehenen Brandversuch die Folgen durch auftretende Behälterundichtheiten vernachlässigbar. Die Forderung nach einer Fortbewegung des Fahrzeuges mit eigener Kraft aus dem Brandherd auch mit einem nach dem Brandversuch noch intakten Kraftstoffbehälter dürfte nicht mehr erfüllbar sein.

Wegen seiner geringen elektrischen Leitfähigkeit ist der für die Herstellung vorgesehene Werkstoff als Isolator anzusehen. Damit könnten elektrostatische Aufladungen eintreten. Die zu erwartenden Aufladungen beim Befüllen oder Entleeren des Behälters sowie bei anderen betriebsüblichen Vorgängen, die zu einer Ladungstrennung führen könnten, dürften nicht zu Flächenladungsdichten führen, die Ladungen zur Folge haben, die die Durchschlagsfeldstärke der Luft erreichen.

Aus den genannten Gründen wurde deshalb auf die Untersuchungen zur Feststellung des Verhaltens gegen Kraftstoff, des Verhaltens bei Brandeinwirkung und zur Ermittlung der statischen Aufladung verzichtet.

Für das Verhalten bei Stoßbeanspruchung wurde von einer Prüftemperatur von -25 °C ausgegangen, da mit einem Einsatz des Fahrzeuges bei niedrigeren Temperaturen nicht zu rechnen ist.

5. Zusammenfassung

Der Kraftstoffbehälter der Firma Büse MX Import GmbH, 5100 Aachen, hergestellt aus Marlex CL 50 wurde nach den für die "Untersuchungen zur Beurteilung der Gebrauchsfähigkeit von Kraftstoffbehältern aus Kunststoffen" geltenden Prüfvorschriften des FKT-Sonderausschusses "Feuersicherheit von Fahrzeugen" begutachtet. Nach dem Ergebnis ist nicht damit zu rechnen, daß die beim Betrieb des für den Einbau vorgesehenen Fahrzeuges zu erwartenden mechanischen, thermischen und chemischen Beanspruchungen zur Schädigung des Behälters führen werden.

Es bestehen deshalb keine Bedenken gegen die Verwendung des geprüften Behälters als Kraftstoffbehälter für Vergaserkraftstoffe und Gemische von Vergaserkraftstoffen mit Schmierölen zum Einbau in die nachfolgend beschriebenen Fahrzeuge:

- a) Fahrzeugart : Motorrad
- b) Hersteller : Honda
- c) Antriebsart : Ottomotor
- d) Typ : XLR (250-600)

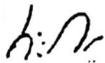
6. Kennzeichnung des Behälters

Der Behälter ist dauerhaft und gut lesbar zu kennzeichnen. Die Kennzeichnung muß enthalten:

- a) Hersteller des Behälters
- b) Herstellungsmonat und -jahr
- c) Kennzeichnung TÜ1 291 02 85

Die Gebrauchsfähigkeit des Behälters ist zu überprüfen, wenn wesentliche Teile des Fahrzeuges, die zu einer Veränderung der Einbauverhältnisse führen, die Behälterunterbringung, die Behälterbefestigung, die Behälterabmessungen, der Behälterwerkstoff oder das Herstellungsverfahren geändert werden. Hierüber ist ein Nachtragsgutachten des Technischen Überwachungs-Vereins Berlin e.V. einzuholen.

Der amtlich anerkannte Sachverständige
für den Kraftfahrzeugverkehr


dipl.-Ing. Liehr

