## **LEISTUNGSERKLÄRUNG**

Nr. 2442/20192348

Eindeutiger Kenncode des Produkttypes:

AC 16 trag, 70/100, T1, G4 Rezept Nr.: 2442

Verwendungszweck(e):

Asphaltbeton - Empirischer Ansatz - Für den Bau von Straßen, Flugplätzen und sonstigen Verkehrsflächen, gemäß ÖN EN 13108-1 : 2008 Nicht geeignet für Objekte mit einer gesetzlichen Anforderung an das Brandverhalten.

Hersteller:

ASW Asphaltmischanlage Zams GmbH & Co KG Am Parges 3, A - 6511 ZAMS

Werk Zams

System(e) zur Bewertung und Überprüfung der Leistungsbeständigkeit:

System 2+

Harmonisierte Norm:

EN 13108-1: 2008

Notifizierte Stelle(n):

Austrian Standards plus Certification, Nr.: 0988

Konformitätsbescheinigung 0988-CPR-0530 für die werkseigene Produktionskontrolle -System 2+

Erklärte Leistung(en):

Siehe Seite 2

Die Leistung des vorstehenden Produkts entspricht der erklärten Leistung/den erklärten Leistungen. Für die Erstellung der Leistungserklärung im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 305/2011 ist allein der obengenannte Hersteller verantwortlich.

Unterzeichnet für den Hersteller und im Namen des Herstellers von:

**Paul Tschol** 

A - 6511 ZAMS

14. Mai 2019

Bindemittelablauf  Bleibende Verformung - Eindringtiefe  Bleibende Verformung - max. Zunahme  Widerstand gegen bleibende Verformung  Affinität - Bedeckungsgrad  Kornverlust	M%  V%  kN  mm  kN / mm  V%  %  %  mm/10 <sup>3</sup> M%  mm  mm  mm  -  %	4,0 V min 4,0 — — KLF	bis	andbreite  4,6  V max 6  —  KLF
Marshall - Stabilität  Marshall - Fließwert  Marshall-Quotient  Fiktiver Hohlraumgehalt  Hohlraumauffüllungsgrad  Mindest - Wasserempfindlichkeit  Widerstand gegen bleibende Verformung, kleines Gerät, Verfahren B, maximale proportionale Spurrinnentiefe Widerstand gegen bleibende Verformung, kleines Gerät, Verfahren B, maximale Spurbildungsrate  Bindemittelablauf  Bleibende Verformung - Eindringtiefe  Bleibende Verformung - max. Zunahme  Widerstand gegen bleibende Verformung  Widerstand gegen bleibende Verformung  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	kN mm kN / mm V% % % % % mm/10 <sup>3</sup> M% mm mm % M% -	V min 4,0	-   -	V max 6
Marshall - Fließwert  Marshall-Quotient  Fiktiver Hohlraumgehalt  Hohlraumauffüllungsgrad  Mindest - Wasserempfindlichkeit  Widerstand gegen bleibende Verformung, kleines Gerät, Verfahren B, maximale proportionale Spurrinnentiefe  Widerstand gegen bleibende Verformung, kleines Gerät, Verfahren B, maximale Spurbildungsrate  Bindemittelablauf  Bleibende Verformung - Eindringtiefe  Bleibende Verformung - max. Zunahme  Widerstand gegen bleibende Verformung  Widerstand gegen bleibende Verformung  Affinität - Bedeckungsgrad  Kornverlust  Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	mm kN / mm V% % % % mm/10³ M% mm mm mm	_	- KLF - KLF KLF - -	-
Marshall-Quotient  Fiktiver Hohlraumgehalt  Hohlraumauffüllungsgrad  Mindest - Wasserempfindlichkeit  Widerstand gegen bleibende Verformung, kleines Gerät, Verfahren B, maximale proportionale Spurrinnentiefe Widerstand gegen bleibende Verformung, kleines Gerät, Verfahren B, maximale Spurbildungsrate  Bindemittelablauf  Bleibende Verformung - Eindringtiefe  Bleibende Verformung - max. Zunahme  Widerstand gegen bleibende Verformung  Widerstand gegen bleibende Verformung  Affinität - Bedeckungsgrad  Kornverlust  Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	kN / mm V% % % % mm/10³ M% mm mm % M% -	KLF	KLF KLF	KLF
Fiktiver Hohlraumgehalt  Hohlraumauffüllungsgrad  Mindest - Wasserempfindlichkeit  Widerstand gegen bleibende Verformung, kleines Gerät, Verfahren B, maximale proportionale Spurrinnentiefe  Widerstand gegen bleibende Verformung, kleines Gerät, Verfahren B, maximale Spurbildungsrate  Bindemittelablauf  Bleibende Verformung - Eindringtiefe  Bleibende Verformung - max. Zunahme  Widerstand gegen bleibende Verformung  Affinität - Bedeckungsgrad  Kornverlust  Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	kN / mm V% % % % mm/10³ M% mm mm % M% -	KLF	KLF KLF	KLF
Hohlraumauffüllungsgrad  Mindest - Wasserempfindlichkeit  Widerstand gegen bleibende Verformung, kleines Gerät, Verfahren B, maximale proportionale Spurrinnentiefe  Widerstand gegen bleibende Verformung, kleines Gerät, Verfahren B, maximale Spurbildungsrate  Bindemittelablauf  Bleibende Verformung - Eindringtiefe  Bleibende Verformung - max. Zunahme  Widerstand gegen bleibende Verformung  Widerstand gegen bleibende Verformung  Affinität - Bedeckungsgrad  Kornverlust  Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	V%  %  %  mm/10 <sup>3</sup> M%  mm  mm  mm  -	KLF —	KLF KLF	KLF
Mindest - Wasserempfindlichkeit Widerstand gegen bleibende Verformung, kleines Gerät, Verfahren B, maximale proportionale Spurrinnentiefe Widerstand gegen bleibende Verformung, kleines Gerät, Verfahren B, maximale Spurbildungsrate Bindemittelablauf Bleibende Verformung - Eindringtiefe Bleibende Verformung - max. Zunahme Widerstand gegen bleibende Verformung  Affinität - Bedeckungsgrad Kornverlust  Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	% % % mm/10 <sup>3</sup> M% mm mm % M% -	KLF —	KLF KLF	KLF
Widerstand gegen bleibende Verformung, kleines Gerät, Verfahren B, maximale proportionale Spurrinnentiefe Widerstand gegen bleibende Verformung, kleines Gerät, Verfahren B, maximale Spurbildungsrate Bindemittelablauf Bleibende Verformung - Eindringtiefe Bleibende Verformung - max. Zunahme Widerstand gegen bleibende Verformung  Affinität - Bedeckungsgrad  Kornverlust  Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	%     %     mm/10 <sup>3</sup> M%     mm     mm     mm     M%     -		KLF KLF	KLF
Widerstand gegen bleibende Verformung, kleines Gerät, Verfahren B, maximale Spurbildungsrate Bindemittelablauf Bleibende Verformung - Eindringtiefe Bleibende Verformung - max. Zunahme Widerstand gegen bleibende Verformung  Widerstand gegen bleibende Verformung  Affinität - Bedeckungsgrad  Kornverlust  Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	% mm/10 <sup>3</sup> M% mm mm % M% -		KLF KLF	
Gerät, Verfahren B, maximale Spurbildungsrate  Bindemittelablauf  Bleibende Verformung - Eindringtiefe  Bleibende Verformung - max. Zunahme  Widerstand gegen bleibende Verformung  Affinität - Bedeckungsgrad  Kornverlust  Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	mm/10 <sup>3</sup> M% mm mm mm % M% -		KLF _ _ _ _	
Bindemittelablauf  Bleibende Verformung - Eindringtiefe  Bleibende Verformung - max. Zunahme  Widerstand gegen bleibende Verformung  Affinität - Bedeckungsgrad  Kornverlust  Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	M% mm mm % M%		_ _ _ _	-
Bleibende Verformung - Eindringtiefe  Bleibende Verformung - max. Zunahme  Widerstand gegen bleibende Verformung  Affinität - Bedeckungsgrad  Kornverlust  Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	mm mm mm % M%	_	_ _ _ _	
Bleibende Verformung - max. Zunahme  Widerstand gegen bleibende Verformung  Affinität - Bedeckungsgrad  Kornverlust  Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	mm mm mm % M%	_		-
Widerstand gegen bleibende Verformung  Affinität - Bedeckungsgrad  Kornverlust  Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	mm	_		_
Affinität - Bedeckungsgrad  Kornverlust  Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	mm % M%			_
Affinität - Bedeckungsgrad  Kornverlust  Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	% M%		_ ≥ 80 _ _	
Kornverlust  Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	M%		≥ 80 	
Brandverhalten  Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	-		-	
Widerstand gegen Abrieb d. Spikereifen  Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	- %		_	
Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	%		_	
Treibstoffbeständigkeit auf Flugbetriebsflächen	%			
Beständigkeit gegen Enteisungsmittel - Flughetrichettäcker			KLF	
	-		KLF	
Gestein-Bitumenaffinität auf Flugbetriebsflächen	-		KLF	
Qualitätsklasse gemäß RBV	%		_	
emperatur des Mischgutes	-		KLF	
	°C	140	bis 180	
Korngrößenverteilung Anteil ≤ 45,0 mm				
nteil ≤ 31,5 mm	1%			
	1%			
	l%	100		
	%	90	bis	100
	%	76	bis	88
	%	62	bis	74
M.	-%		(LF	
M.	-%		(LF	
	-%		ois	39
M.	-%	age of the same of	ois	24
nteil ≤ 0,063 mm M	-%		ois	9,9