

## II

(Nicht veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

## RAT

## RICHTLINIE DES RATES

vom 28. Mai 1974

zur Anpassung der Richtlinie 70/220/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung an den technischen Fortschritt

(74/290/EWG)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN  
GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft,

auf Vorschlag der Kommission,

gestützt auf die Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger<sup>(1)</sup>, geändert durch die Beitrittsakte<sup>(2)</sup>, insbesondere auf die Artikel 11, 12 und 13,

gestützt auf die Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung<sup>(3)</sup>, geändert durch die Beitrittsakte, insbesondere auf Artikel 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Der Schutz der Bevölkerung gegen die zunehmende Luftverschmutzung, insbesondere in den Städten, erfordert energische Maßnahmen zur Verringerung der Emissionen luftverunreinigender Gase aus Motoren mit Fremdzündung zum Antrieb von Kraftfahrzeug-

gen. Diese Verringerung der zulässigen Grenzwerte wird durch die im Motorenbau erzielten technischen Fortschritte ermöglicht.

Diese Motoren müssen in Zukunft mit Vergasern ausgerüstet sein, die die Einhaltung der vorgeschriebenen Grenzwerte für die Emissionen bei Leerlaufbetrieb in allen Stellungen der dem Benutzer zur Verfügung stehenden Regelorgane gewährleisten.

Die bei der Anwendung der derzeitigen Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG gesammelten Erfahrungen lassen es angezeigt erscheinen, die Richtlinie zu ändern, um die Durchführung der vorgeschriebenen Prüfungen durch die zuständigen Stellen zu erleichtern.

Es ist ferner angebracht, einige Änderungen zur Vereinfachung des Verwaltungsverfahrens der Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeugtypen hinsichtlich der Schadstoffemissionen vorzunehmen, insbesondere um die Ausdehnung der Betriebserlaubnis auf Fahrzeugtypen zu ermöglichen, die sich von dem ursprünglich genehmigten Typ durch ihr Gewicht und/oder ihr Übersetzungsverhältnis unterscheiden.

Die Kommission hat am 10. Oktober 1973 dem Ausschuss zur Anpassung der Richtlinien für die Beseitigung der technischen Handelshemmnisse bei Kraftfahrzeugen an den technischen Fortschritt einen Änderungsvorschlag zur Stellungnahme vorgelegt. Da der Vorschlag nicht der Stellungnahme des Ausschusses

<sup>(1)</sup> ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. Nr. L 73 vom 27. 3. 1972, S. 14.

<sup>(3)</sup> ABl. Nr. L 76 vom 6. 4. 1970, S. 1.

entsprach, hat die Kommission die zu treffenden Maßnahmen gemäß dem Verfahren nach Artikel 13 Absatz 3 Buchstabe b) der Richtlinie 70/156/EWG dem Rat vorgeschlagen —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Die Anhänge I bis V der Richtlinie 70/220/EWG werden gemäß dem Anhang dieser Richtlinie geändert.

#### *Artikel 2*

(1) Vom 1. Januar 1975 ab dürfen die Mitgliedstaaten aus Gründen, die sich auf die Verunreinigung der Luft durch Motorabgase beziehen:

- für einen Fahrzeugtyp die EWG-Betriebserlaubnis, die Ausstellung der in Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG vorgesehenen Bescheinigung oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung nicht verweigern,
- das erstmalige Inverkehrbringen von Fahrzeugen nicht untersagen,

sofern die Emissionen luftverunreinigender Gase dieses Kraftfahrzeugtyps oder dieser Fahrzeuge den Vorschriften der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen.

(2) Vom 1. Oktober 1975 ab dürfen die Mitgliedstaaten

- die in Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG vorgesehene Bescheinigung nicht mehr für einen Kraftfahrzeugtyp ausstellen, dessen Emissionen luftverunreinigender Gase nicht bezüglich der Anhänge I (mit Ausnahme von 3.2.1.2.2), II, IV (1.2) und V den Bestimmungen der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen,
- die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für Kraftfahrzeugtypen verweigern, deren Emissionen luftverunreinigender Gase nicht bezüglich der Anhänge I (mit Ausnahme von 3.2.1.2.2), II, IV (1.2) und V den Bestimmungen der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen,

- das erstmalige Inverkehrbringen von Fahrzeugen verbieten, deren Emissionen luftverunreinigender Gase nicht bezüglich der Anhänge I (mit Ausnahme von 3.2.1.2.2), II, IV (1.2) und V den Bestimmungen der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen.

(3) Vom 1. Oktober 1976 ab dürfen die Mitgliedstaaten

- die in Artikel 10 Absatz 1 letzter Gedankenstrich der Richtlinie 70/156/EWG vorgesehene Bescheinigung nicht mehr für einen Kraftfahrzeugtyp ausstellen, dessen Emissionen luftverunreinigender Gase nicht bezüglich der Anhänge I (3.2.1.2.2) und IV (1.5) den Bestimmungen der Richtlinie 70/220/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen,
- die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung für Kraftfahrzeugtypen verweigern, deren Emissionen luftverunreinigender Gase nicht bezüglich der Anhänge I (3.2.1.2.2) und IV (1.5) den Bestimmungen der Richtlinie des Rates 70/220/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen,
- das erstmalige Inverkehrbringen von Kraftfahrzeugen verbieten, deren Emissionen luftverunreinigender Gase nicht bezüglich der Anhänge I (3.2.1.2.2) und IV (1.5) den Bestimmungen der Richtlinie des Rates 70/220/EWG in der Fassung der vorliegenden Richtlinie entsprechen.

#### *Artikel 3*

Vor dem 1. Oktober 1974 setzen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Vorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie nachzukommen, und setzen die Kommission hiervon unverzüglich in Kenntnis.

#### *Artikel 4*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 28. Mai 1974.

*Im Namen des Rates*

*Der Präsident*

H. D. GENSCHER

## ANHANG

## Änderungen der Anhänge der Richtlinie 70/220/EWG

## ANHANG I: BEGRIFFSBESTIMMUNGEN, ANTRAG AUF ERTEILUNG DER EWG-BETRIEBSERLAUBNIS UND PRÜFVORSCHRIFTEN

Punkt 3.2.1.1.4 erhält folgende Fassung:

„3.2.1.1.4 Vorbehaltlich der Bestimmungen nach 3.2.1.1.5 wird die Prüfung dreimal durchgeführt. Bei jeder Prüfung müssen die ermittelten Mengen an Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffen unter den Werten liegen, die in der nachstehenden Tabelle für das jeweilige Bezugsgewicht angegeben sind:

Bezugsgewicht Pr kg	Kohlenmonoxid g/Prüfung L <sub>1</sub>	Kohlenwasserstoffe g/Prüfung L <sub>2</sub>
Pr ≤ 750	80	6,8
750 < Pr ≤ 850	87	7,1
850 < Pr ≤ 1 020	94	7,4
1 020 < Pr ≤ 1 250	107	8,0
1 250 < Pr ≤ 1 470	122	8,6
1 470 < Pr ≤ 1 700	135	9,2
1 700 < Pr ≤ 1 930	149	9,7
1 930 < Pr ≤ 2 150	162	10,3
2 150 < Pr	176	10,9

3.2.1.1.4.1. Bei jedem der unter 3.2.1.1.4 genannten Schadstoffe darf jedoch eines der drei gemessenen Ergebnisse den vorstehend für das Bezugsfahrzeug zulässigen Grenzwert um nicht mehr als 10% überschreiten, falls das arithmetische Mittel der drei Ergebnisse unter dem zulässigen Grenzwert liegt. Werden die zulässigen Grenzwerte bei mehreren Schadstoffen überschritten, so dürfen diese Überschreitungen sowohl bei ein und derselben Prüfung als auch bei verschiedenen Prüfungen auftreten.“

Nach dem vorstehenden Punkt ist der folgende neue Punkt 3.2.1.1.5 anzufügen:

„3.2.1.1.5. Die Zahl der unter 3.2.1.1.4 vorgeschriebenen Prüfungen wird unter den nachstehend festgelegten Bedingungen verringert; dabei bezeichnet V<sub>1</sub> das Ergebnis der ersten Prüfung und V<sub>2</sub> das Ergebnis der zweiten Prüfung jedes der unter Punkt 3.2.1.1.4 genannten Schadstoffe.

3.2.1.1.5.1. Es wird nur eine einzige Prüfung durchgeführt, falls bei den beiden genannten Schadstoffen V<sub>1</sub> ≤ 0,70 L ist.

3.2.1.1.5.2. Es werden nur zwei Prüfungen durchgeführt, falls bei den beiden genannten Schadstoffen V<sub>1</sub> ≤ 0,85 L ist, jedoch bei mindestens einem der Schadstoffe V<sub>1</sub> > 0,70 L ist. Überdies muß bei jedem der genannten Schadstoffe V<sub>2</sub> den Bedingungen V<sub>1</sub> + V<sub>2</sub> ≤ 1,70 L und V<sub>2</sub> ≤ L genügen.“

In Punkt 3.2.1.2.2 ist folgender Satz hinzuzufügen:

„Diese Vorschrift ist nach den in Anhang IV enthaltenen Angaben unter allen Betriebsbedingungen zu überprüfen, die sich aus der Betätigung der verschiedenen, dem Benutzer zugänglichen Regelorgane ergeben.“

Nach Punkt 3.2.1.3.3 ist der folgende neue Punkt 4 anzufügen:

„4. AUSDEHNUNG DER EWG-BETRIEBSERLAUBNIS

4.1. Kraftfahrzeugtypen mit verschiedenen Bezugsgewichten

Die Betriebserlaubnis eines Kraftfahrzeugtyps darf auf die Kraftfahrzeugtypen, die sich vom zugelassenen Typ nur durch das Bezugsgewicht unterscheiden, unter den nachstehenden Bedingungen ausgedehnt werden.

4.1.1. Die Betriebserlaubnis darf auf Kraftfahrzeugtypen ausgedehnt werden, deren Bezugsgewicht lediglich bewirkt, daß unmittelbar benachbarte äquivalente Schwungmassen benutzt werden.

4.1.2. Führt das Bezugsgewicht des Kraftfahrzeugtyps, für den die Ausdehnung der Betriebserlaubnis beantragt wird, zur Verwendung eines Schwungrades, das ein höheres Schwungmassenäquivalent erzielt als das Schwungrad, das dem bereits genehmigten Fahrzeugtyp entspricht, so ist die Ausdehnung der Betriebserlaubnis zu genehmigen.

4.1.3. Führt das Bezugsgewicht des Kraftfahrzeugtyps, für den die Ausdehnung der Betriebserlaubnis beantragt wird, zur Verwendung eines Schwungrades, das ein niedrigeres Schwungmassenäquivalent erzielt als das Schwungrad, das dem bereits genehmigten Fahrzeugtyp entspricht, so ist die Ausdehnung der Betriebserlaubnis zu genehmigen, wenn die bei dem bereits genehmigten Fahrzeugtyp erreichten Schadstoffmengen die Grenzwerte, die für den Fahrzeugtyp, für den die Ausdehnung der Betriebserlaubnis beantragt wird, zulässig sind, nicht überschreiten.

4.2. Kraftfahrzeugtypen mit verschiedenen Gesamtübersetzungsverhältnissen

Die für einen Fahrzeugtyp erteilte Betriebserlaubnis darf unter den nachstehenden Bedingungen auf solche Fahrzeugtypen ausgedehnt werden, die sich von dem genehmigten Typ lediglich durch die Gesamtübersetzungsverhältnisse unterscheiden:

4.2.1. Für jedes Übersetzungsverhältnis, das bei der Prüfung des Typs I benützt wird, ist das Verhältnis  $E = \frac{V_2 - V_1}{V_1}$  zu ermitteln; hierbei bezeichnen  $V_1$  und  $V_2$  die einer Motordrehzahl von 1000 U/min zugeordnete Geschwindigkeit des genehmigten Fahrzeugtyps bzw. des Fahrzeugtyps, für den die Ausdehnung beantragt wird.

4.2.2. Falls jedes Verhältnis  $E \leq 5\%$  ist, so ist die Ausdehnung ohne Wiederholung der Prüfungen des Typs I zu genehmigen.

4.2.3. Ist für mindestens ein Verhältnis  $E > 5\%$  und für jedes Verhältnis  $E \leq 10\%$ , so sind die Prüfungen des Typs I zu wiederholen; sie können jedoch in einem Laboratorium durchgeführt werden, das der Hersteller vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Genehmigungsbehörden auswählen kann. Das Prüfprotokoll ist dem Technischen Dienst zu übergeben.

4.3. Fahrzeugtypen mit verschiedenen Bezugsgewichten und verschiedenen Gesamtübersetzungsverhältnissen

Die für einen Kraftfahrzeugtyp erteilte Betriebserlaubnis darf auf Fahrzeugtypen, die sich vom genehmigten Typ nur durch das Bezugsgewicht und durch das Ge-

samtübersetzungsverhältnis unterscheiden, ausgedehnt werden, wenn die Vorschriften nach 4.1 und 4.2 eingehalten werden.

#### 4.4. Hinweis

Sind für die Betriebserlaubnis eines Fahrzeugtyps die Vorschriften nach 4.1 bis 4.3 zugrunde gelegt worden, so darf diese Betriebserlaubnis nicht auf andere Fahrzeugtypen ausgedehnt werden.“

Punkt 3.2.2 ist durch den folgenden neuen Punkt 5 zu ersetzen:

#### „5. ÜBEREINSTIMMUNG DER PRODUKTION

5.1. Die Prüfung der Übereinstimmung der Produktion hinsichtlich der Begrenzung der Emission luftverunreinigender Gase aus dem Motor erfolgt in der Regel an Hand der in der Mitteilung in Anhang VII enthaltenen Beschreibung und erforderlichenfalls auf Grund der unter 3.2 genannten Prüfung der Typen I, II und III oder eini-ger dieser Prüfungen.

5.1.1. Für die Kontrolle der Übereinstimmung hinsichtlich der Prüfung Typ I gilt folgendes:

5.1.1.1. Ein aus der Serie entnommenes Fahrzeug ist der Prüfung nach 3.2.1.1 zu unterziehen. An Stelle der Grenzwerte nach 3.2.1.1.4 gelten jedoch folgende Grenzwerte:

Bezugsgewicht Pr kg	Kohlenmonoxid g/Prüfung L <sub>1</sub>	Kohlenwasserstoffe g/Prüfung L <sub>2</sub>
Pr ≤ 750	96	8,8
750 < Pr ≤ 850	105	9,3
850 < Pr ≤ 1 020	112	9,6
1 020 < Pr ≤ 1 250	129	10,4
1 250 < Pr ≤ 1 470	146	11,1
1 470 < Pr ≤ 1 700	162	11,9
1 700 < Pr ≤ 1 930	178	12,6
1 930 < Pr ≤ 2 150	195	13,3
2 150 < Pr	211	14,1

5.1.1.2. Entspricht das entnommene Fahrzeug nicht den Vorschriften nach 5.1.1.1, so steht es dem Hersteller frei, Stichprobenmessungen an einigen aus der Serie entnommenen Fahrzeugen zu verlangen, wobei die Stichprobe das ursprünglich geprüfte Fahrzeug enthalten muß. Der Hersteller bestimmt die Größe der Stichprobe. Die Fahrzeuge sind, mit Ausnahme des ursprünglich entnommenen Fahrzeugs, nur einer Prüfung des Typs I zu unterziehen.

Das für das ursprünglich geprüfte Fahrzeug zu berücksichtigende Ergebnis ist das arithmetische Mittel der Ergebnisse der drei an diesem Fahrzeug durchgeführten Prüfungen des Typs I. Dann werden für jedes luftverunreinigende Gas das arithmetische Mittel  $\bar{x}$  der aus der Stichprobe gewonnenen Ergebnisse sowie die Standard-Abweichung  $S^{(1)}$  der Stichprobe ermittelt.

(1)  $S^2 = \sum \frac{(x - \bar{x})^2}{n - 1}$ , wobei x ein beliebiges der n Einzelergebnisse ist.

Die Serienproduktion gilt als vorschriftsmäßig, wenn folgende Bedingung erfüllt ist:

$$\bar{x} + k \cdot S \leq L$$

L = zulässiger Grenzwert nach 5.1.1.1 für das jeweilige luftverunreinigende Gas;

k = statistischer Faktor, der von n abhängt und in der folgenden Tabelle angegeben ist:

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

Wenn  $n \geq 20$ , wird  $k = \frac{0,860}{\sqrt{n}}$

- 5.1.2. Wird eine Prüfung Typ II oder Typ III an einem der Serie entnommenen Fahrzeug durchgeführt, so sind die Vorschriften nach 3.2.1.2.2 und 3.2.1.3.2 einzuhalten.
- 5.1.3. Abweichend von den Vorschriften nach 2.1.1 des Anhangs III darf der mit der Prüfung auf Übereinstimmung der Produktion beauftragte technische Dienst im Einvernehmen mit dem Hersteller die Prüfungen Typ I, II und III bei Fahrzeugen mit einer Laufleistung von weniger als 3000 km durchführen.“

#### ANHANG II: HAUPTMERKMALE DES MOTORS UND ANGABEN ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER PRÜFUNGEN

Punkt 1.4 wird wie folgt geändert:

„1.4. Zahl und Anordnung der Zylinder:.....“

Punkte 3.2.1.3.1 bis 3.2.1.3.5:

Der Text rechts auf der Seite muß lauten: „Kraftstoffdurchsatzkurve in Abhängigkeit vom Luftdurchsatz sowie Angabe der Grenzeinstellungen, die zur Einhaltung der Kurve erforderlich sind(2).“

#### ANHANG III: PRÜFUNG TYP I

Punkt 4.1.4 erhält folgende Fassung:

„4.1.4. Es ist zu überprüfen, ob die so erhaltene Einstellung der Bremse für andere Zwischenbedingungen zwischen Leerlauf und größter Geschwindigkeit des Fahrzyklus gilt. Erforderlichenfalls ist eine gemittelte Einstellung zu wählen.“

Punkt 5.3 erhält folgende Fassung:

„5.3. **Betätigung der Starterklappe**

5.3.1. **Handstarterklappe**

Die Starterklappe muß so schnell wie möglich ausgeschaltet werden, und zwar grundsätzlich vor Beginn der Beschleunigung von 0 auf 50 km/h im ersten Fahrzyklus. Ist diese Vorschrift nicht einzuhalten, so muß der Zeitpunkt der tatsächlichen Zurückstellung angegeben werden. Das Verfahren zur Verstellung der Starterklappe muß den Angaben des Herstellers entsprechen.

### 5.3.2. Automatische Starterklappe

Ist das Fahrzeug mit einer automatischen Starterklappe ausgerüstet, so muß diese nach den Angaben des Herstellers über die Einstellung und den kick-down nach Kaltstart bedient werden. Ist der Zeitpunkt für den kick-down nicht angegeben, so muß der kick-down 13 Sekunden nach Anlaufen des Motors betätigt werden.“

Am Ende von 6.2.1 ist folgender Satz hinzuzufügen:

„Wird wegen der Beschaffenheit der Gasauffangeinrichtung des Beutels keine vollständige Mischung der während der Prüfung emittierten Gase erreicht, so müssen diese vor der Analyse z.B. mit Hilfe einer Umwälzpumpe gemischt werden.“

In 7.1 muß die letzte Definition lauten:

„PH: Partialdruck des Wasserdampfs in Millimeter Hg.“

## ANHANG IV: PRÜFUNG TYP II

Punkt 1.2 muß lauten:

„1.2. Die Prüfung Typ II muß unmittelbar nach dem vierten Fahrzyklus der Prüfung Typ I bei Motorleerlauf ohne Verwendung der Kaltstarteinrichtung durchgeführt werden. Unmittelbar vor jeder weiteren Messung des Kohlenmonoxidgehalts ist ein Fahrzyklus der Prüfung Typ I nach 1.1 Anhang III durchzuführen.“

Folgender neuer Punkt 1.5 ist anzufügen:

### „1.5. LeerlaufEinstelleinrichtungen

#### 1.5.1. Begriffsbestimmung

LeerlaufEinstelleinrichtungen im Sinne dieser Richtlinie sind Teile, mit denen Motorleerlaufbedingungen geändert werden können und die schon mit den in 1.5.1.1 beschriebenen Werkzeugen betätigt werden können. Insbesondere gelten nicht als LeerlaufEinstelleinrichtungen Einrichtungen zur Einstellung des Kraftstoff-Luftgemisches, vorausgesetzt, daß zu ihrer Verstellung die Sicherungsteile entfernt werden müssen, die normalerweise jeden Eingriff von Nichtfachleuten verhindern.

1.5.1.1. Werkzeuge, die für die Betätigung der LeerlaufEinstelleinrichtungen verwendet werden können: Schraubenzieher (für Schlitz- und Kreuzschlitzschrauben), Schlüssel (Ringschlüssel, Gabelschlüssel oder einstellbare Schraubenschlüssel), Zangen, Sechskantstiftschlüssel.

#### 1.5.2. Ermittlung der Meßpunkte

1.5.2.1. Zu Beginn ist eine Messung unter den bei der Prüfung Typ I verwendeten Einstellbedingungen durchzuführen.

1.5.2.2. Für jede kontinuierlich zu regelnde Einstelleinrichtung ist eine ausreichende Zahl kennzeichnender Stellungen zu bestimmen.

1.5.2.3. Der Gehalt an Kohlenmonoxid in den Auspuffgasen muß in allen möglichen Stellungen der Einstelleinrichtungen gemessen werden; bei kontinuierlich zu regelnden Einstelleinrichtungen sind jedoch nur die nach 1.5.2.2 bestimmten Stellungen zu berücksichtigen.

1.5.2.4. Das Ergebnis der Prüfung Typ II ist als befriedigend zu betrachten, wenn eine der beiden nachstehenden Bedingungen erfüllt ist:

- 1.5.2.4.1. Die nach 1.5.2.3 gemessenen Werte überschreiten den Grenzwert nicht.
- 1.5.2.4.2. Der Höchstwert, der festgestellt wird, wenn eine der Einstellrichtungen kontinuierlich verändert wird, während die übrigen Einstellrichtungen unverändert bleiben, überschreitet den Grenzwert nicht; diese Bedingung muß bei allen Einstellmöglichkeiten der nicht kontinuierlich geregelten Einstellrichtungen erfüllt sein.
- 1.5.2.5. Die möglichen Stellungen der Einstellrichtungen sind begrenzt:
  - 1.5.2.5.1. einerseits durch den höheren der beiden folgenden Werte: die niedrigste Motordrehzahl im Leerlauf; die vom Hersteller empfohlene Leerlaufdrehzahl abzüglich 100 Umdrehungen/Minute;
  - 1.5.2.5.2. andererseits durch den niedrigsten der drei folgenden Werte: die höchste Motordrehzahl, die durch Einwirkung auf die Leerlaufeinstellrichtung zu erreichen ist; die vom Hersteller empfohlene Leerlaufdrehzahl zuzüglich 250 Umdrehungen/Minute; die Einschaldrehzahl der automatischen Kupplungen.
- 1.5.2.6. Darüber hinaus dürfen Leerlaufeinstellungen, die einen einwandfreien Betrieb des Motors nicht gestatten, nicht als Meßpunkte gewählt werden. Insbesondere sind bei Motoren mit mehreren Vergasern alle Vergaser gleich einzustellen.“

#### ANHANG V: PRÜFUNG TYP III

Der folgende neue Punkt 5 ist nach 4.7.7. anzufügen:

- „5. ALTERNATIVPRÜFVERFAHREN
  - 5.1. Das Fahrzeug gilt als vorschriftsmäßig, wenn für jede der in 2.2 festgelegten Betriebsbedingungen nachgeprüft worden ist, ob das System zur Rückführung bzw. zur Kurbelgehäuseentlüftung geeignet ist, die gesamten Gase, die aus dem Kurbelgehäuse in die Atmosphäre gelangen könnten, wieder anzusaugen.
  - 5.2. Die Vorschriften nach 2 und 4.7 gelten auch für dieses Verfahren.
  - 5.3. **Vorschriften für die Durchführung der Prüfung**
    - 5.3.1. *Allgemeines Verfahren*
      - 5.3.1.1. Be- und Entlüftungsöffnungen des Motors sind unverändert zu lassen.
      - 5.3.1.2. Der Druck im Kurbelgehäuse ist an der Öffnung für den Ölmeßstab zu messen. Die Druckmessung ist mit einem Schrägrohrmanometer mit Wasserfüllung durchzuführen.
      - 5.3.1.3. Das Fahrzeug gilt als vorschriftsmäßig, wenn bei keiner der in 2.2 festgelegten Betriebsbedingungen der im Kurbelgehäuse gemessene Druck den atmosphärischen Druck während der Messung überschreitet.
      - 5.3.1.4. Überschreitet der Kurbelgehäusedruck bei einer der in 2.2 festgelegten Betriebsbedingungen den atmosphärischen Druck, so ist auf Verlangen des Herstellers die in 5.3.2 bestimmte zusätzliche Prüfung durchzuführen.
      - 5.3.1.5. Bei der Prüfung nach dem beschriebenen Verfahren ist der Kurbelgehäusedruck auf  $\pm 1$  mm Wassersäule genau zu messen.

- 5.3.2. *Verfahren der zusätzlichen Prüfung*
- 5.3.2.1. Be- und Entlüftungsöffnungen des Motors sind unverändert zu lassen.
- 5.3.2.2. An der Öffnung für den Ölmeßstab ist ein für die Kurbelgehäusegase undurchlässiger, weicher Beutel mit einem Fassungsvermögen von etwa fünf Litern anzubringen. Dieser Beutel muß vor jeder Messung leer sein.
- 5.3.2.3. Der Beutel ist vor jeder Messung zu verschließen. Bei jeder der in 2.2 bestimmten Betriebsbedingungen ist er für die Dauer von fünf Minuten mit dem Kurbelgehäuse zu verbinden.
- 5.3.2.4. Das Fahrzeug gilt als vorschriftsmäßig, wenn bei keiner der in 2.2 bestimmten Betriebsbedingungen eine sichtbare Füllung des Beutels eintritt.
- 5.3.3. *Hinweis*
- 5.3.3.1. Ist der Motor so konstruiert, daß die Prüfung nach 5.3.1 und 5.3.2 nicht möglich ist, so sind die Messungen nach 5.3.2 mit folgenden Änderungen durchzuführen:
- 5.3.3.2. Vor der Prüfung sind alle Öffnungen zu verschließen, die nicht der Rückführung der Gase dienen;
- 5.3.3.3. der Beutel ist an eine geeignete Abzweigung, die keinen zusätzlichen Druckverlust hervorrufen darf, an der Rückführung des Kurbelgehäuseentlüftungssystems unmittelbar am Anschluß der Rückführung am Motor anzuschließen.“