

RICHTLINIE DES RATES**vom 16. Dezember 1980****zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Kraftstoffverbrauch von Kraftfahrzeugen****(80/1268/EWG)****DER RAT DER EUROPÄISCHEN
GEMEINSCHAFTEN —**

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 100,

auf Vorschlag der Kommission ⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments ⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽³⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die technischen Vorschriften, denen die Kraftfahrzeuge nach bestimmten einzelstaatlichen Rechtsvorschriften genügen müssen, betreffen unter anderem die Methode zur Messung des Kraftstoffverbrauchs, die zur Angabe des Kraftstoffverbrauchs eines Fahrzeugtyps anzuwenden ist.

Diese Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat verschieden; hieraus ergeben sich technische Hemmnisse für den Handel, zu deren Beseitigung von allen Mitgliedstaaten — entweder zusätzlich oder anstelle ihrer derzeitigen Regelung — gleiche Vorschriften erlassen werden müssen, damit vor allem das EWG-Betriebserlaubnisverfahren gemäß der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger ⁽⁴⁾, in der Fassung der Richtlinie 80/1267/EWG ⁽⁵⁾, auf jeden Fahrzeugtyp angewandt werden kann.

Es ist vor allem wichtig, in den Gemeinschaftsbestimmungen eine Methode zur Messung des Kraftstoffverbrauchs der Kraftfahrzeuge festzulegen.

Eine gemeinschaftliche Methode zur Messung des Kraftstoffverbrauchs ist auch und insbesondere zur sachlichen und genauen Information der Käufer und Benutzer notwendig.

Die Vorschriften dieser Richtlinie gelten nur für Kraftfahrzeuge der Klasse M₁ nach der internationalen Einteilung der Kraftfahrzeuge gemäß der Richtlinie 70/156/EWG; für die anderen Kraftfahrzeugklassen wird eine Methode zur Messung des Kraftstoffverbrauchs festgelegt, sobald bestimmte technische Schwierigkeiten überwunden worden sind —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie sind — mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen und land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen und Arbeitsmaschinen — alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Kraftfahrzeuge mit oder ohne Aufbau, mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h.

Artikel 2

Die Mitgliedstaaten dürfen die EWG-Betriebserlaubnis oder die Betriebserlaubnis mit nationaler Geltung, den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Benutzung eines Fahrzeugs nicht aus Gründen verweigern oder verbieten, die mit dem Kraftstoffverbrauch zusammenhängen, wenn die Verbrauchswerte gemäß den Anhängen I und II ermittelt wurden und in einem dem Fahrzeughalter beim Kauf zu übergebenden Dokument enthalten sind, wobei gegebenenfalls Einzelheiten zugrunde gelegt werden, die von dem jeweiligen Mitgliedstaat festgelegt werden.

Artikel 3

Änderungen, die zur Anpassung der Anhänge an den technischen Fortschritt notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 13 der Richtlinie 70/156/EWG erlassen.

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 104 vom 28. 4. 1980, S. 1.

⁽²⁾ ABl. Nr. C 265 vom 13. 10. 1980, S. 76.

⁽³⁾ ABl. Nr. C 182 vom 21. 7. 1980, S. 3.

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 42 vom 23. 2. 1970, S. 1.

⁽⁵⁾ Siehe Seite 34 dieses Amtsblatts.

Artikel 4

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechtsvorschriften, um dieser Richtlinie binnen achtzehn Monaten nach ihrer Bekanntgabe nachzukommen; sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Die Mitgliedstaaten tragen dafür Sorge, daß der Kommission der Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mitgeteilt wird, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 5

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am 16. Dezember 1980.

Im Namen des Rates

Der Präsident

Colette FLESCHE

ANHANG I**ERMITTLUNG DES KRAFTSTOFFVERBRAUCHS****1. EWG-BETRIEBSERLAUBNIS****1.1. Antrag auf Erteilung einer EWG-Betriebserlaubnis**

1.1.1. Der Antrag auf Erteilung einer EWG-Betriebserlaubnis für einen Kraftfahrzeugtyp hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs des Motors ist vom Fahrzeughersteller oder von dessen Beauftragten zu stellen.

1.1.2. Dem Antrag sind folgende Unterlagen und Angaben in dreifacher Ausfertigung beizufügen:

1.1.2.1. der ordnungsgemäß ausgefüllte Beschreibungsbogen

1.1.2.2. Angaben, die zur Erstellung des Dokuments nach Anhang II erforderlich sind.

1.1.3. Werden die Prüfungen vom technischen Dienst durchgeführt, so ist ihm ein für den zu genehmigenden Fahrzeugtyp repräsentatives Fahrzeug vorzuführen.

1.2. Unterlagen

Wird einem Antrag nach 1.1 entsprochen, so erstellt die zuständige Behörde die Unterlage gemäß Anhang II. Für die Ausstellung dieser Unterlage darf die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, der die EWG-Betriebserlaubnis erteilt, das Protokoll zugrunde legen, das von einem zugelassenen oder anerkannten Laboratorium gemäß den Vorschriften dieser Richtlinie erstellt worden ist.

2. ANWENDUNGSBEREICH

Die Vorschriften dieses Anhangs gelten für Kraftfahrzeuge der Klasse M₁ mit Verbrennungsmotoren.

3. ALLGEMEINE VORSCHRIFTEN

3.1. Der Kraftstoffverbrauch ist nach den Verfahren der folgenden Absätze zu bestimmen:

3.1.1. In einem Fahrzyklus, der den Stadtfahrbetrieb simuliert, entsprechend Anhang III der 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 ⁽¹⁾, in der Fassung der Richtlinie 78/665/EWG ⁽²⁾, (siehe 5);

3.1.2. Prüfung bei konstanter Prüfgeschwindigkeit von 90 km/h (siehe 6);

3.1.3. Prüfung bei konstanter Geschwindigkeit von 120 km/h (siehe 6); diese Prüfung entfällt, wenn die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs unter 130 km/h liegt.

3.2. Die Ergebnisse der Prüfungen sind in Liter/100 km (auf 0,1 l/100 km gerundet) anzugeben.

3.3. Die zurückgelegten Entfernungen werden mit einer zulässigen Abweichung von 5 %, die benötigten Zeiten mit einer zulässigen Abweichung von ²/₁₀ Sekunden gemessen.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 76 vom 6. 4. 1970, S. 1.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 223 vom 14. 8. 1978, S. 48.

3.4. Kraftstoff

Als Kraftstoff ist, je nach Erfordernissen, der Bezugskraftstoff gemäß Anhang VI der Richtlinie 70/220/EWG oder gemäß Anhang V der Richtlinie 72/306/EWG des Rates vom 2. August 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen ⁽¹⁾ zu verwenden.

4. PRÜFVORSCHRIFTEN**4.1. Allgemeiner Zustand des Fahrzeugs**

4.1.1. Das Fahrzeug muß sauber, die Fenster und Lufteinlässe müssen geschlossen sein, nur die für den Betrieb des Fahrzeugs während der Prüfung erforderliche Ausrüstung darf betrieben werden. Sofern eine handbetätigte Einrichtung zur Vorwärmung der Ansaugluft vorhanden ist, ist sie in die „Sommer“-Stellung zu bringen. Die für den Normalbetrieb des Fahrzeugs erforderlichen Zusatzeinrichtungen müssen eingeschaltet sein.

4.1.2. Ist der Lüfter temperaturgesteuert, so ist die normale Betriebseinstellung zu wählen. Das Heizsystem für den Insassenraum und die Klimaanlage sind auszuschalten, der Kompressor bleibt in betriebsüblicher Funktion.

4.1.3. Ist ein Ladeluftgebläse vorhanden, so ist es in der für die Prüfbedingungen üblichen Art zu betreiben.

4.1.4. Das Fahrzeug muß eingefahren und vor der Prüfung mindestens 3 000 km gefahren sein.

4.2. Schmierstoffe

Als Schmierstoffe sind vom Fahrzeughersteller empfohlene Erzeugnisse zu verwenden; sie sind in dem Prüfbericht zu bezeichnen.

4.3. Reifen

Es sind die Reifen zu verwenden, die zur Originalausstattung des Fahrzeugs gemäß den Angaben des Herstellers gehören; die Reifendrucke müssen den Empfehlungen für die Radlasten und Geschwindigkeiten während der Prüfungen entsprechen (sie sind, falls erforderlich, für den Prüfstandsbetrieb an die Prüfbedingungen anzupassen); sie sind im Prüfbericht anzugeben.

4.4. Messung des Kraftstoffverbrauchs

4.4.1. Der Kraftstoff ist dem Motor durch eine Einrichtung zuzuführen, mit der die verbrauchte Menge auf $\pm 2\%$ genau gemessen werden kann; dieses Gerät darf die normale Kraftstoffzufuhr nicht beeinträchtigen. Bei volumetrischer Messung ist die Temperatur des Kraftstoffs an der Meßstelle für das Volumen zu messen.

4.4.2. Für einen raschen Wechsel von der normalen Kraftstoffzuleitung zu dem Meßsystem ist ein Ventilsystem einzubauen. Der Wechsel darf nicht länger als 0,2 Sekunden dauern.

4.5. Bezugsbedingungen

Druck: $H_0 = 1\,000\text{ mbar}$

Temperatur: $T_0 = 293\text{ K (20}^\circ\text{C)}$

4.5.1. Luftdichte

4.5.1.1. Bei der Prüfung des Fahrzeugs darf die Luftdichte, die gemäß 4.5.1.2 zu berechnen ist, nicht mehr als 7,5 % von der Luftdichte bei Bezugsbedingungen abweichen.

(1) ABl. Nr. L 190 vom 20. 8. 1972, S. 1.

- 4.5.1.2. Die Luftdichte ist nach folgender Formel zu berechnen:

$$d_T = d_o \cdot \frac{H_T}{H_o} \cdot \frac{T_o}{T_T},$$

dabei bedeuten:

d_T = Luftdichte während der Prüfung,

d_o = Luftdichte bei Bezugsbedingungen,

H_T = Luftdruck während der Prüfung,

T_T = absolute Temperatur während der Prüfung (K).

5. BESTIMMUNG DES KRAFTSTOFFVERBRAUCHS BEI EINEM STADTVERKEHRSZYKLUS

- 5.1. Der Prüfzyklus muß dem in Anhang III der Richtlinie 70/220/EWG beschriebenen Zyklus entsprechen.

- 5.1.1. Bei einem Fahrzeug mit Dieselmotor ist die Einstellung der Bremse für die entsprechende Ausführung mit Ottomotor oder nach einem als gleichwertig anerkannten Alternativverfahren zu ermitteln.

5.1.2. *Bezugsmasse des Fahrzeugs*

Die Masse des Fahrzeugs muß der Bezugsmasse gemäß der Begriffsbestimmung 1.2 des Anhangs I der Richtlinie 70/220/EWG entsprechen.

- 5.2. Der Fahrleistungsprüfstand ist gemäß dem Schwungmassen-Äquivalent entsprechend 4.2 des Anhangs III der Richtlinie 70/220/EWG einzustellen.

5.3. Verbrauchsmessung

- 5.3.1. Der Verbrauch ist ausgehend von der während zweier aufeinanderfolgender Zyklen verbrauchten Kraftstoffmenge zu ermitteln.

- 5.3.2. Vor den Messungen ist der Motor nach Kaltstart dadurch zu erwärmen, daß fünf vollständige Prüfzyklen durchgeführt werden. Die Messungen dürfen auch unmittelbar nach Durchführung der Prüfungen Typ I und Typ II entsprechend der Richtlinie 70/220/EWG gemacht werden. Die Temperatur ist innerhalb des normalen Betriebsbereichs für diesen Motor zu halten, wobei im Bedarfsfall zusätzliche Kühleinrichtungen eingesetzt werden dürfen.

- 5.3.3. Zwischen zwei aufeinanderfolgenden Zyklen darf die Leerlaufphase um höchstens 60 Sekunden verlängert werden, um die Kraftstoffmessungen zu erleichtern.

5.4. Berechnung der Kraftstoffverbräuche

- 5.4.1. Wird der Kraftstoffverbrauch gravimetrisch ermittelt, so ist der Verbrauch in Liter/100 km anzugeben, indem das Maß M (Kraftstoffverbrauch in kg) entsprechend der folgenden Formel umgerechnet wird:

$$C = \frac{M}{D \cdot S_g} \cdot 100 \quad [l/100 \text{ km}]$$

Dabei bedeuten:

S_g = spezifische Masse des Kraftstoffs unter den Bezugsbedingungen (kg/dm^3);

D = während der Prüfung zurückgelegte Entfernung (km).

- 5.4.2. Wird der Kraftstoffverbrauch volumetrisch ermittelt, so ist der Verbrauch in Liter/100 km nach folgender Formel anzugeben:

$$C = \frac{V (1 + \alpha (T_o - T_F))}{D} \cdot 100 \quad [l/100 \text{ km}]$$

Dabei ist:

V = ermitteltes Volumen des verbrauchten Kraftstoffs in Liter;

α = Koeffizient der Volumenzunahme des Kraftstoffs; er beträgt sowohl für Diesel als auch für Benzin $0,001/^\circ\text{C}$;

T_o = Bezugstemperatur in $^\circ\text{C}$;

T_F = Temperatur in $^\circ\text{C}$ des Kraftstoffs, gemessen an der Meßstelle für das Volumen.

5.5. Darstellung der Ergebnisse

5.5.1. Der Regelverbrauch im Stadtverkehr entspricht dem arithmetischen Mittel dreier aufeinanderfolgender Messungen, die entsprechend dem oben beschriebenen Verfahren durchzuführen sind.

5.5.2. Weichen die extremen Meßwerte um mehr als 5 % von dem Mittelwert ab, so sind weitere Prüfungen nach diesem Verfahren durchzuführen, um eine Meßgenauigkeit von mindestens 5 % zu erreichen.

5.5.3. Die Meßgenauigkeit ist nach folgender Formel zu berechnen:

$$\text{Genauigkeit} = k \cdot \frac{S}{\sqrt{n}} \cdot \frac{100}{\bar{C}} \%$$

Dabei bedeuten:

C = entsprechend Formel in Absatz 5.4,

$\bar{C}$ = arithmetische Mittel von n Werten von C,

n = Anzahl der durchgeführten Messungen,

$$S = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (\bar{C} - C_i)^2}{n - 1}}$$

k ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Anzahl der Messungen	4	5	6	7	8	9	10
k	3,2	2,8	2,6	2,5	2,4	2,3	2,3

5.5.4. Wird nach 10 Messungen eine Genauigkeit von mindestens 5 % nicht erreicht, so ist der Verbrauch an einem anderen Fahrzeug gleichen Typs zu ermitteln.

6. BESTIMMUNG DES KRAFTSTOFFVERBRAUCHS BEI KONSTANTER GESCHWINDIGKEIT

6.1. Diese Prüfungen sind entweder an einem Fahrleistungsprüfstand oder auf der Straße durchzuführen.

6.1.1. Masse des Fahrzeugs

6.1.1.1. Die Masse des Fahrzeugs ist die Masse des betriebsbereiten Fahrzeugs entsprechend den Begriffsbestimmungen unter 6.1.1.2 zuzüglich 180 kg bzw. zuzüglich der Hälfte der Zuladung, wenn diese mehr als 180 kg beträgt, einschließlich der Meßgeräte und Insassen. Die Gewichtsverteilung im Fahrzeug muß so sein, daß der Schwerpunkt der Ladung in der Mitte einer Geraden liegt, die die R-Punkte der seitlichen Vordersitze verbindet.

6.1.1.2. Im Sinne dieser Richtlinie entspricht die Masse des betriebsbereiten Fahrzeugs der Masse des unbeladenen Fahrzeugs einschließlich Bordwerkzeug und Reserverad bei vollen Behältern mit Ausnahme des Kraftstoffbehälters, der zu 90 % der vom Hersteller angegebenen Kapazität gefüllt ist.

6.2. Getriebe

Ist das Fahrzeug mit einem Handschaltgetriebe ausgerüstet, so ist die Prüfung bei allen Prüfungsgeschwindigkeiten mit dem jeweils höchsten vom Hersteller angegebenen Übersetzungsverhältnis durchzuführen.

6.3. Prüfverfahren

6.3.1. Prüfung auf der Straße

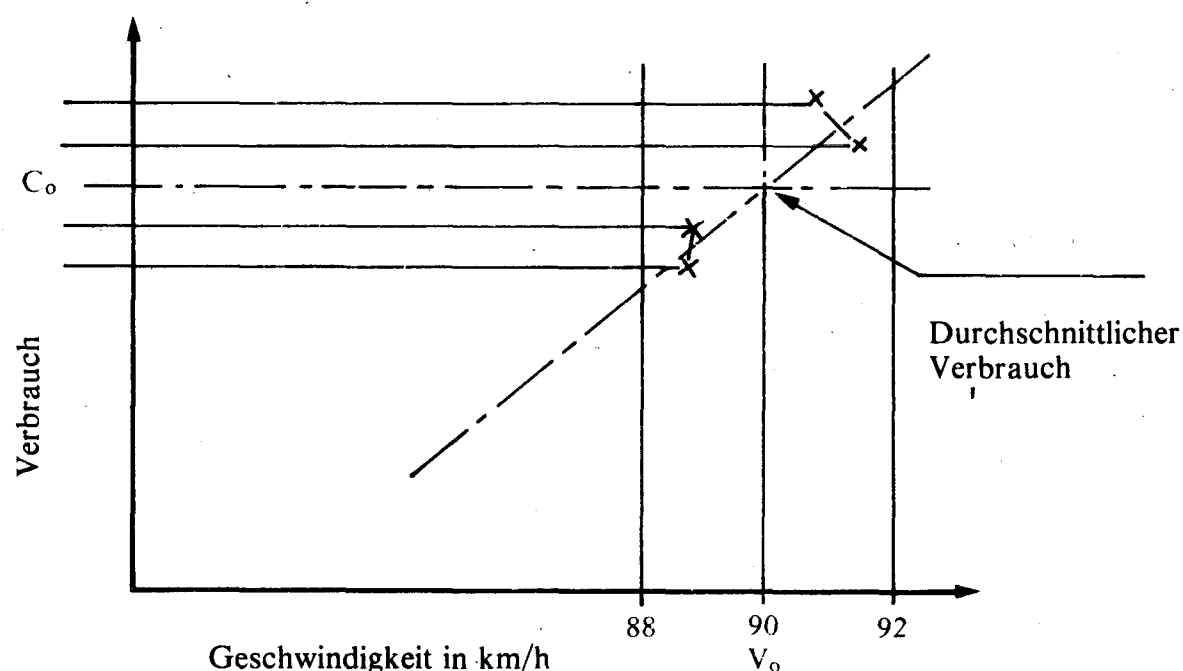
6.3.1.1. Wetterbedingungen

6.3.1.1.1. Die relative Luftfeuchte darf nicht mehr als 95 % betragen; die Straßen müssen trok-

ken sein. Die Straßendecke darf jedoch Feuchtigkeitsspuren aufweisen, solange kein wesentlicher Wasserfilm vorhanden ist.

- 6.3.1.1.2. Die mittlere Windgeschwindigkeit muß kleiner als 3 m/s und bei Böen kleiner als 8 m/s sein.
- 6.3.1.2. Vor den Messungen muß das Fahrzeug auf der gewählten Strecke bei einer Geschwindigkeit, die der Prüfgeschwindigkeit entspricht, eine Entfernung zurücklegen, die ausreicht, um die Betriebstemperatur zu erreichen, mindestens aber 10 km.
- 6.3.1.3. **Prüfstrecke**
Die Prüfstrecke muß eine konstante Geschwindigkeit ermöglichen. Sie muß mindestens 2 km lang sein und einen geschlossenen Ring bilden; die Fahrbahnoberfläche muß in gutem Zustand sein. Es darf eine gerade Strecke verwendet werden, sofern die Fahrt von 2 km in beiden Richtungen ausgeführt wird. Die Steigung darf $\pm 2\%$ zwischen zwei beliebigen Punkten nicht überschreiten.
- 6.3.1.4. Während jeder Prüffahrt ist die Geschwindigkeit innerhalb ± 2 km/h konstant zu halten. Die Durchschnittsgeschwindigkeit darf bei jeder Prüffahrt nicht mehr als 2 km/h von der Bezugsgeschwindigkeit abweichen.
- 6.3.1.5. Zur Bestimmung des Verbrauchs bei jeder Bezugsgeschwindigkeit (vgl. nachstehende Abbildung) sind vier Prüffahrten auszuführen: davon sind je zwei mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit über bzw. unter der Bezugsgeschwindigkeit zu fahren.
- 6.3.1.6. Der Kraftstoffverbrauch für jede Prüffahrt ist nach der Formel in 5.4 zu berechnen.
- 6.3.1.7. Der Unterschied zwischen den beiden niedrigeren Werten darf 5 % des Mittelwerts dieser beiden Werte nicht überschreiten; gleiches gilt für die beiden höheren Werte. Der Wert des Kraftstoffverbrauchs bei der entsprechenden Bezugsgeschwindigkeit ist durch lineare Interpolation entsprechend der nachstehenden Abbildung zu ermitteln.
- 6.3.1.7.1. Werden die Vorschriften nach 6.3.1.7 bei beiden Wertpaaren nicht erfüllt, so sind die vier Prüffahrten zu wiederholen. Wird nach 10 Versuchen die erforderliche Genauigkeit nicht erreicht, muß ein anderes Fahrzeug ausgewählt und den gleichen Prüfverfahren unterzogen werden.

Beispiel: Berechnung bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 90 km/h.



Die vier Meßpunkte entsprechen den für jede Prüffahrt ermittelten Werten. C_0 ist der für den Verbrauch ermittelte Wert bei einer Bezugsgeschwindigkeit von V_0 auf der Prüfstrecke.

6.3.2. Prüfung auf dem Fahrleistungsprüfstand**6.3.2.1. Einstellung des Fahrleistungsprüfstands**

Der Prüfstand ist gemäß dem in 4.1 des Anhangs III der Richtlinie 70/220/EWG beschriebenen Verfahren mit folgenden Änderungen einzustellen:

- der Prüfstand ist für die jeweilige Prüfgeschwindigkeit einzustellen;
- der Zustand des Fahrzeugs muß während der Prüfungen den Vorschriften 4.1 bis 4.3 entsprechen; die Wetterbedingungen während der Prüfungen auf der Straße müssen den Vorschriften gemäß 6.3.1.1 entsprechen, um eine korrekte Bestimmung des Saugrohrunterdrucks zu ermöglichen.

Bei einem Fahrzeug mit Dieselmotor ist der Prüfstand nach 5.1.1 einzustellen.

6.3.2.2. Kühlung

Zusätzliche Kühleinrichtungen dürfen verwendet werden, um die Betriebsbedingungen und die Temperaturen der Schmierstoffe und Kühlmittel innerhalb der normalerweise bei gleicher Geschwindigkeit auf der Straße erreichten Werte zu halten.

6.3.2.3. Vor Durchführung der Messungen ist das Fahrzeug auf dem Prüfstand bei einer Geschwindigkeit, die der Prüfgeschwindigkeit entspricht, über eine ausreichende Strecke, mindestens 10 km, zu betreiben, bis die Betriebstemperaturen erreicht sind.**6.3.2.4. Die Prüfstrecke muß mindestens 2 km lang sein; sie ist mit einem Umdrehungszähler auf dem Prüfstand zu messen.****6.4. Die Art des Prüfstands ist im Prüfbericht zu bezeichnen.****6.5. Darstellung der Ergebnisse**

Bei allen verwendeten Meßmethoden sind die Ergebnisse in Liter/100 km nach den Bezugsbedingungen gemäß 4.5 auszudrücken.

ANHANG II

Name der Behörde

MUSTER

**ANHANG ZUM EWG-BETRIEBSERLAUBNISBOGEN FÜR EINEN FAHRZEUGTYP
HINSICHTLICH DES KRAFTSTOFFVERBRAUCHS**

(Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 10 der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger)

Nummer der EWG-Betriebserlaubnis:

1. Fabrikmarke oder Handelsmarke des Fahrzeugs:
2. Typ und Handelsbezeichnung des Fahrzeugs:
3. Name und Anschrift des Herstellers:
4. Gegebenenfalls Name und Anschrift des Beauftragten des Herstellers:
.....
5. Beschreibung des Fahrzeugs
 - 5.1. Masse gemäß 6.1.1.2 des Anhangs I:
 - 5.2. Zulässiges Gesamtgewicht:
 - 5.3. Art der Karosserie: Limousine, Kombi, Coupé ⁽¹⁾
 - 5.4. Antrieb: Vorderradantrieb, Hinterradantrieb, Allradantrieb ⁽¹⁾
 - 5.5. Motor
 - 5.5.1. Hubraum:
 - 5.5.2. Kraftstoff-Speisesystem: Vergaser, Einspritzung ⁽¹⁾
 - 5.5.3. Vom Hersteller empfohlener Kraftstoff:
 - 5.5.4. Nennleistung: kW bei U/min
 - 5.5.5. Aufladung: ja — nein ⁽¹⁾
 - 5.5.6. Zündung: Diesel/Fremdzündung mit mechanischer Unterbrechung/elektronische Zündanlage ⁽¹⁾
 - 5.6. Getriebe
 - 5.6.1. Art des Getriebes: handgeschaltet — automatisch ⁽¹⁾
 - 5.6.2. Anzahl der Gänge:

⁽¹⁾ Nichtzutreffendes streichen.

5.6.3. Übersetzung insgesamt (einschließlich Abrollumfang der Reifen bei Belastung):
Geschwindigkeit in km/h bei der Motordrehzahl 1 000/min:

1. Gang:	4. Gang:
2. Gang:	5. Gang:
3. Gang:	Overdrive:

5.6.4. Übersetzungsverhältnis im höchsten Gang:

5.6.5. Reifen

Typ: Abmessungen:

Abrollumfang bei Belastung:

6. Nummer der aufgrund der Richtlinie 70/220/EWG bzw. 72/306/EWG erteilten Betriebs-
erlaubnis:

7. Kraftstoffverbrauch:

— Stadtverkehrszyklus:	Liter/100 km
— bei konstanter Geschwindigkeit von 90 km/h:	Liter/100 km
— bei konstanter Geschwindigkeit von 120 km/h:	Liter/100 km

8. Zur Prüfung vorgeführt am:

9. Technischer Dienst oder zugelassenes Laboratorium, der bzw. das die Kraftstoffver-
brauchsprüfung durchgeführt hat:

.....

10. Nummer des Prüfberichts:

11. Prüfbericht vom:

12. Ort:

13. Datum:

14. Unterschrift:
