

Anhang I : HJS-Diesel-Rallye-Masters 2012 – Technisches Reglement

DMSB Genehmigungs-Nummer .../ 2011

Änderungen im Vergleich zu 2011 in **ROT**

Präambel:

Alles nicht ausdrücklich durch dieses Reglement Erlaubte ist verboten. Erlaubte Änderungen dürfen keine unerlaubten Änderungen oder Reglementverstöße nach sich ziehen. Der Teilnehmer ist für die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit dem Reglement nachweispflichtig

1. HJS-Diesel-Rallye-Masters 2011 - zugelassene Fahrzeuge:

Zugelassen sind alle Fahrzeuge mit aufgeladenen Dieselmotoren mit einem effektiven Hubraum von maximal 2000 ccm, die entweder

- in den Gruppen N oder R3D homologiert sind, oder ehemals in vorstehenden Gruppen homologiert waren, oder
- nicht homologiert sind, wenn für sie ein HJS-Diesel-Rallye-Masters Datenblatt ausgestellt ist.

Alle Fahrzeuge müssen für den öffentlichen Straßenverkehr in Deutschland zugelassen sein.

Fahrzeuge mit folgenden Zulassungen/amtlichen Kennzeichen

- Fahrzeuge mit roten Kennzeichen, auch 07er Oldtimer-Kennzeichen
- Kurzzeit-Kennzeichen (schwarz, weiß, gelb),
- Ausfuhr-Kennzeichen (schwarz, weiß, rot),
- Erprobungsfahrzeuge nach § 19, Abs. 6 (früher Abs. 3) StVZO (siehe Fz.-Papiere).

sind nicht startberechtigt.

Alle Fahrzeuge müssen dem jeweiligen Reglement der Gruppen N oder R3D entsprechen.

Über die vorgenannten technischen Bestimmungen der jeweiligen Reglements N oder R3D hinaus gelten die nachfolgenden Freiheiten/Einschränkungen.

Die Vorgaben der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) müssen eingehalten sein (Eintrag).

Außerdem müssen bei den nicht homologierten Fahrzeugen deren Angaben im Datenblatt einhalten sein.

Alle an den Fahrzeugen gegenüber dem Serienzustand/Herstellerwerk-Auslieferungszustand vorgenommenen Änderungen müssen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein oder anderweitig als straßenzulässig dokumentiert sein (z.B. ABE, Änderungsabnahme, Anbaubestätigung – weitere Hinweise hierzu siehe unten unter: Definitionen)

Durch Verschleiß oder Unfall beschädigte Teile dürfen nur durch baugleiche Ersatzteile ausgetauscht werden.

Eine ausführliche Vorgabe der Fahrzeuggestaltung und Anbringung der Pflichtsponsoren am Fahrzeug und weiterer Details wird mittels Durchführungsbestimmungen bekannt gegeben.

Das oben erwähnte Datenblatt kann auf Antrag vom permanenten Technischen Kommissar Richard Rank, Römerstr. 5, 85414 Kirchdorf (Telefon 08161 - 232895) erstellt werden.

3. Definitionen, Klarstellungen

Es gelten die Definitionen und Klarstellungen gemäß Art. 251 Anhang J ISG und Art. 4 DMSB Gruppe F-2005 sowie die allgemeinen Bestimmungen, Definitionen und Klarstellungen zu technischen Reglements 2010 (DMSB Handbuch, blauer Teil). Dies gilt besonders für die verwendeten Kraftstoffe (DMSB-Handbuch blauer Teil/ Technik allgemein/ Art. 3.4.) und den Ladedruck (DMSB-Handbuch blauer Teil/ Technik allgemein/ Art. 1.9.)

4. Hubraumklassen

Die Unterteilung der Fahrzeuge in Hubraumklassen ist nicht vorgesehen.

5. Nicht homologierte Fahrzeuge

Ausstellung von Datenblättern / Teilnahme von Fahrzeugen mit Datenblättern

Datenblätter können ausgestellt werden für Fahrzeuge, welche in der G-Fahrzeugliste des DMSB erfasst sind.

Das Grundmodell (z.B. BMW E30, E46, Golf 17, Golf 19) muss bereits mit einem Motor mit Aufladung ausgerüstet sein.

Fahrzeuge anderer Hersteller (z.B. Eigenbau) sind nur dann zulässig, wenn das Modell einem Typ eines vorgenannten entspricht bzw. wie es von einem vom DMSB anerkannten Hersteller ausgeliefert wird oder wurde. Den jeweiligen Nachweis hat der Bewerber/Fahrer zu erbringen.

Solche aufgebauten Fahrzeuge benötigen eine F-2005-Bestätigung bzw. Identitätsbescheinigung des DMSB; die von einem DMSB-Sachverständigen ausgestellt wird. Diese F-/F-2005-Bestätigung bzw. Identitätsbescheinigung muss nicht jedes Jahr erneuert werden.

Für folgende Fahrzeuge können Datenblätter nicht ausgestellt werden:

- a) Fahrzeuge, deren Tag der Erstzulassung vor dem 01.01.1972 liegt.
- b) Fahrzeuge, deren ursprünglich in den Fz.-Papieren angegebene Höhe 1620 mm überschreitet.

6. Mindestgewichte für nicht homologierte Fahrzeuge

Es gilt das im Datenblatt festgelegte Mindestgewicht.

Das darin angegebene Mindestgewicht muss während der gesamten Veranstaltung, auch nach Überfahren der Ziellinie und im Parc fermé eingehalten sein. Das Fahrzeuggewicht wird folgendermaßen ermittelt: Fahrzeug ohne Insassen, ohne Nachfüllen oder Ablassen von Kraftstoff und anderen Flüssigkeiten.

Das in den Fahrzeugpapieren eingetragene Leergewicht ist nicht maßgebend.

Der Einbau von Ballast ist erlaubt. Er muss aus festem Material bestehen und mit dem Boden des Fahrgastraumes oder Kofferraumes fest verschraubt sein. **Ersatzräder gelten nicht als Ballast.**

Der zusätzliche Ballast, der aufgrund technischer Änderungen mitzuführen ist, wird im Zuge der technischen Abnahme kontrolliert und verplombt.

7. Motor / Motorteile

Fahrzeuge müssen mit einer geschlossenen Motor-Kurbelgehäuse-Entlüftung (mit Rückführung des Ölnebels in den Ansaugtrakt) ausgestattet sein.

Falls das Fahrzeug mit einer motorangetriebenen Drosselklappe ausgestattet ist, kann diese durch ein Drosselklappensystem mit mechanischer Betätigung, welches in den jeweiligen Gruppen N, DN oder R3D homologiert oder im Datenblatt genehmigt ist, ersetzt werden.

Das Aufladesystem muss mit dem des homologierten oder im Datenblatt beschriebenen Motors übereinstimmen.

Es dürfen keine Sensoren hinzugefügt werden; auch nicht zur Datenspeicherung. Der Kabelbaum darf nicht modifiziert werden.

Zwecks Verplombung müssen gemäß FIA-Reglement die Turbolader sämtliche erforderliche Bohrungen für die Anbringung des Sicherungsdrahts aufweisen.

Falls der Einlass am Kompressor 35 mm nicht überschreitet, ist ein zusätzlicher Luftbegrenzer nicht erforderlich.

Falls der Serienkatalysator ein integriertes Teil des Auslaßkrümmers ist, so darf nur das Innenteil des Katalysators (Matrix) entfernt werden; auf die DMSB Abgasbestimmungen wird aber verwiesen.

Es ist ein vom DMSB homologierter Dieselpartikelfilter (mit integriertem Katalysator) der Firma HJS vorgeschrieben. Die im Anhang I beschriebenen Additiv-Vorschriften sind unbedingt zu beachten.

Der Dieselpartikelfilter ist zu erneuern, wenn mit der "Taschentuch"-Methode eine Rauchentwicklung festgestellt wird.

Nur für nicht homologierte Fahrzeuge gilt zusätzlich:

Es darf ein serienmäßiger Komplett-Motor mit allen seinen Zusatzaggregaten aus der Fahrzeug-Modellreihe/Baureihe/Familie verwendet werden, sofern dies im Datenblatt genehmigt ist.

Motoraufhängung: siehe Art. 9 Getriebe.

Art. 7.1 Ladeluftkühler Skoda Fabia RS

Zur Anpassung der Leistungsdaten der bisher verwendeten Fahrzeuge wird bei den Fahrzeugen des Typs Skoda Fabia RS, Homologation Nr. N-5663, der Ladeluftkühler des SEAT Ibiza 1.9 TDI (370x370x56mm) mit der Einbaulage vor dem Motor und den entsprechenden Serien-Anbauteilen erlaubt.

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Maßnahme ausschließlich auf diesen Fahrzeugtyp beschränkt ist. Weitere Ausnahmen werden nicht zugelassen.

8. Abgasanlage

Die Abgasvorschriften gemäß DMSB-Handbuch, blauer Teil, müssen eingehalten werden.

Original-ABE- oder EWG-Abgasanlagen sind nicht eintragungspflichtig.

Die Geräuschvorschriften gemäß DMSB-Handbuch, blauer Teil, müssen eingehalten werden.

9. Kupplung:

Mit Ausnahme der Anzahl ist (sind) die Kupplungsscheibe(n) freigestellt.

Das Schwungrad ist freigestellt, muß aber das Mindestgewicht des Serienteils bzw. des im Homologationsblatts oder Datenblatts angegebenen haben

Die Verwendung dieser Teile darf keine Änderung an anderen Teilen zur Folge haben.

10. Getriebe:

Die Zahnzahlen und Übersetzungsverhältnisse, wie sie in den jeweiligen Gruppen N, DN oder R3D homologiert oder im Datenblatt angegeben sind, können auf Antrag geändert werden. In der Regel führt dies zu einer Erhöhung des Mindestgewichts um **50 kg**

Das Innere des Getriebes ist ansonsten freigestellt.

Die Gelenke der Getriebebetätigung sind freigestellt.

Das Schaltschema des Serienmodells kann durch Antrag geändert werden. In diesem Fall ist ein Ballast mit einem Gewicht von **40 kg** im Fahrzeug mitzuführen.

Motor-/Getriebeaufhängungen dürfen verstärkt oder aus anderen Materialien gebaut werden. Die originalen Befestigungspunkte müssen beibehalten werden. Zusätzliche Halter sind nicht erlaubt. Befestigungsgewinde dürfen durch Helicoil oder andere Gewinde-Stahlbuchsen ersetzt werden.

Hinweise:

Das Getriebegehäuse muss serienmäßig sein.

11. Differential:

Die Dicke der Scheiben des Sperrdifferentials ist freigestellt.

Um dessen Befestigung zu erlauben, darf der Innenraum des Original-Differentialgehäuses auf das Nötigste geändert werden.

Hinweise:

Die Verwendung eines mechanischen Sperrdifferentials ist erlaubt, falls es in den jeweiligen Gruppen N, DN oder R3D homologiert oder im Datenblatt genehmigt ist.

Der Rampenwinkel und die Anzahl der Scheiben darf in Bezug auf das serienmäßige bzw. homologierte bzw. im Datenblatt genehmigte Differential nicht geändert werden.

Ein „mechanisches Sperrdifferential“ bezeichnet jedes System, das rein mechanisch arbeitet, d.h. ohne Hilfe eines hydraulischen oder elektrischen Systems. Eine Viskokupplung wird nicht als mechanisches System betrachtet.

12. Antriebswellen:

Diese müssen original oder in den jeweiligen Gruppen N, DN oder R3D bzw. im Datenblatt genehmigt sein.

Auf Antrag können verstärkte Antriebswellen genehmigt werden.

13. Radaufhängung (für nicht homologierte Fahrzeuge):

Der Typ bzw. das Funktionsprinzip der Radaufhängung muss beibehalten werden.

Oben sind die Stützlager bzw. Domlager und deren Befestigungsteile (gegebenenfalls Platten für verstellbaren Sturz) freigestellt, jedoch müssen die karosserieseitigen Befestigungspunkte der Radaufhängung serienmäßig bleiben bzw. dem Werkstatthandbuch entsprechen.

Der ursprüngliche Radstand muss beibehalten werden (Toleranz +/- 1 %).

Die im Datenblatt angegebenen Höhenmaße (entsprechend Homologationsblatt Gruppe N, Position 205) sind ebenfalls einzuhalten

Das Material der Fahrwerksgelenke kann durch Antrag geändert werden. In diesem Fall ist ein Ballast mit einem Gewicht von 25kg im Fahrzeug mitzuführen.

Die Querlenker und andere Achsteile können durch Antrag geändert werden (z.B. Ersatz des Serienteils durch Uniball-Gelenke). In diesem Fall ist ein Ballast mit einem Gewicht von 30kg im Fahrzeug mitzuführen.

14. Räder:

Die Räder (Felge+Radschüssel) sind freigestellt, sofern sie den maximalen Durchmesser 18" und die maximale Maulweite von 8" einhalten.

Die Verwendung von Rädern mit kleineren Dimensionen ist erlaubt.

Sie müssen durch die serienmäßigen Kotflügel abgedeckt sein (gleiche Prüfmethode wie in Gruppe A, Artikel 255-5.4),

Distanzscheiben sind zulässig.

Zugelassen sind nur Räder aus Stahl oder einer Aluminiumlegierung.

15. Reifen:

Es sind nur Reifen der Firma Hankook aus der Reifenliste zugelassen (Reifenliste siehe Ausführungsbestimmungen)

Jegliche chemische und thermische Behandlung der Reifen ist unzulässig. Die Verwendung von Heizdecken oder anderen thermischen Vorrichtungen ist somit nicht zulässig

16. Ersatzrad:

Das (die) Ersatzrad (Ersatzräder) ist (sind) vorgeschrieben, wenn dies im jeweiligen Homologationsblatt oder Datenblatt aufgeführt ist.

Das Ersatzrad darf in den Innenraum des Fahrgastraumes versetzt werden, unter der Bedingung, dass es dort sicher befestigt ist und dass es nicht in dem für Fahrer oder Beifahrer vorgesehenen Raum, eingebaut wird

Falls serienmäßig ein Notrad vorhanden ist, darf dieses eingebaut sein, es darf jedoch, solange sich das Fahrzeug im Wettbewerb befindet, nicht am Fahrwerk montiert werden.

17. Bremsanlage

Mit Ausnahme der erlaubten Änderungen dieses Artikels müssen die Bremsen original sein, homologiert oder im Datenblatt genehmigt sein.

Die elektronische Steuereinheit der Bremsanlage ist freigestellt; muss jedoch komplett austauschbar mit der serienmäßigen Einheit sein (das bedeutet, dass Bremssystem muss auch dann funktionieren, wenn die Steuereinheit durch die serienmäßige Einheit ersetzt wird).

Sensoren und Schalter auf der "Input"-Seite müssen serienmäßig sein, ebenso ihre Funktion.

Es dürfen keine Sensoren hinzugefügt werden und sei es auch nur zur Datenaufzeichnung.

Elektrische Leitungen dürfen nicht modifiziert werden.

Die Bremsbeläge und deren Befestigung (genietet, geklebt, etc.) sind freigestellt, vorausgesetzt die Reibfläche wird nicht erhöht.

Die Schutzbleche können entfernt oder gebogen werden.

Im Falle eines mit Servobremse ausgestatteten Fahrzeugs, darf diese Vorrichtung durch eine homologierte Variante ersetzt werden, aber nicht abgeschaltet werden können.

Ein vorhandenes Anti-Blockier-Bremssystem (ABS) darf nicht entfernt, aber abgeschaltet werden.

Es ist erlaubt, eine Feder in die Bohrung der Bremssättel hinzuzufügen und die Dichtung sowie Staubabdeckung des Bremssattels zu ersetzen.

Bremsleitungen dürfen gegen Leitungen ausgetauscht werden, die der Luftfahrt-Norm entsprechen. Die Hinzufügung einer Vorrichtung, welche den von den Bremsscheiben und/oder den Rädern aufgenommenen Schmutz abschabt, ist zulässig.

In nicht homologierten Fahrzeugen dürfen Bremsscheiben und Bremssättel gemäß Angaben im Datenblatt verbaut werden, maximal:

Bremsscheiben \varnothing 355 x 32 mm, Bremssättel 4 Radzylinder \varnothing 41,28 mm.

17.1. Mechanische Feststellbremse:

Die mechanische Handbremse darf durch ein hydraulisches System (z.B. Fly-off) **ergänzt** werden.

19. Lenkung

Ein nicht serienmäßiges Lenkrad muss entweder in den Fz.-Papieren eingetragen sein oder eine ABE besitzen.

20. Karosserie außen (für nicht homologierte Fahrzeuge):

Grundsätzlich darf kein mechanisches Bauteil außerhalb der ursprünglichen Karosserie angebracht werden.

Der serienmäßige Kühlergrill muss beibehalten werden, mit Ausnahme von erlaubten Änderungen des Grills, die beim Umbau von Beleuchtungseinrichtungen notwendig sind.

Hinweis:

Es sind nur die serienmäßigen Stoßfänger zulässig.

21. Fahrgastraum

Hinweis: Die vorgeschriebenen FIA-homologierten Sitze müssen in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein.

22. Heizung

Nur wenn das Antriebssystem vollständig unabhängig von jedem anderen System ist, darf der Kompressor der Klimaanlage entfernt werden. Wenn dies nicht der Fall ist, muss die Entfernung des Kompressors der Klimaanlage homologiert oder im Datenblatt genehmigt sein.

23. Kraftstoffbehälter / Kraftstoffkreislauf

Es sind ausschließlich serienmäßige Kraftstoffbehälter zulässig.

Hinweis:

Als Kraftstoffbehälter i.S. dieser Vorschriften ist jeder Behälter, der Kraftstoff aufnimmt und diesen entweder zum Motor oder einen anderen Kraftstoffbehälter abgibt, anzusehen. Der oder die Öffnungen zum Befüllen und zum Entlüften eines jeden Kraftstoffbehälters müssen sich immer außerhalb des Fahrgastraumes befinden und es muss sichergestellt sein, dass kein Kraftstoff entweichen kann.

25. Sicherheit

Es gilt Art. 253 Anhang J ISG und die dazugehörigen Erläuterungen im DMSB Handbuch, blauer Teil. Abweichend davon oder ergänzend hierzu gilt:

25.1. Leitungen

Kraftstoff-, Öl- und Bremsleitungen müssen außerhalb des Fahrzeugs gegen jegliches Risiko der Beschädigung (Steinschlag, Korrosion, mechanischer Bruch usw.) und innerhalb des Fahrzeuges gegen jegliche Brandgefahr und Beschädigung geschützt werden.

Kühlwasser- und Schmierölleitungen dürfen nicht den Fahrzeuginnenraum verlaufen.

25.2. Haubenhalter

Mindestens zwei zusätzliche Haubenhalter müssen für jede Motorhaube und Heckhaube vorgesehen sein. Die Originalverschlüsse müssen unwirksam gemacht oder entfernt werden. Größere Gegenstände, die im Fahrzeug transportiert werden (wie Ersatzrad, Bordwerkzeug usw.) müssen ausreichend sicher befestigt werden.

25.3. Sicherheitsgurte

FIA-homologierte Gurte gemäß FIA-Normen 8853/98 oder 8854/98 sind vorgeschrieben. Diese Gurte müssen grundsätzlich in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein.

25.4. Rückspiegel

Wird ein nicht serienmäßiger Außenspiegel verwendet, muß dieser in den Fahrzeugpapieren eingetragen sein.

25.5. Scheiben

Sämtliche Scheiben müssen serienmäßig oder serienident sein.

Eine durchsichtige und farblose Anti-Splitter-Sicherheitsfolie (in amtlich genehmigter Bauart, siehe DMSB Handbuch, blauer Teil) an allen Seitenscheiben (und an einem Glas-Sonnendach) ist vorgeschrieben.

Die Windschutzscheibe sowie die Scheiben der Fahrer- und Beifahrertür müssen klar durchsichtig und dürfen demnach nicht getönt sein, es sei denn, es handelt sich um das serienmäßig getönte Wärmeschutzglas, welches der StVZO entspricht.

Für Sonnenstreifen gelten die Vorschriften für Werbe- und Namensaufkleber.

Werbe- und Namensaufkleber, welche nach den FIA/DMSB-Vorschriften erlaubt sind (siehe DMSB-Handbuch, blauer Teil), sind von vorstehenden Punkten nicht betroffen.

25.6. Verbandskasten/Warndreieck

Das Mitführen von Verbandskasten und Warndreieck ist vorgeschrieben

Art. 25.7 Hans Systeme

Für jeden Fahrer/Beifahrer ist ein FIA homologiertes Kopfrückhaltesystem (z.B. HANS) vorgeschrieben. Dies gilt für alle Veranstaltungen des HJS Diesel Rallye Masters.

Die verwendeten Sitze, Gurte und Helme müssen für die Verwendung des Kopfrückhaltesystems geeignet bzw. homologiert sein. Auf die korrekte Befestigung der Gurte (z.B. Winkel für Schultergurte) wird besonders hingewiesen. Neben den einschlägigen Bestimmungen für die Ausrüstung der Fahrer und Beifahrer gelten auch die FIA/DMSB-Richtlinien für Kopfrückhaltesysteme. Diese sind im Internet auf www.dmsb.de zu finden oder können beim TK Richard Rank (info@ranksport.de) angefordert werden.

25.8 Überrollkäfige

Für Überrollkäfige gelten uneingeschränkt die Vorschriften gem. Anhang J, Art. 253 sowie die des DMSB lt. Handbuch, blauer Teil. Es wird bei Überrollvorrichtungen nach den Eigenbauvorschriften besonders auf die Neuerungen, z.B. Flankenschutz, Diagonalstreben, Dachverstärkung, A-Säulenabstützung und Verschraubung hingewiesen.

26. Wagenkarte

Für alle Fahrzeuge wird spätestens zur technischen Abnahme vor der ersten Veranstaltung eine Wagenkarte ausgestellt. Hierin sind einige grundlegenden Fahrzeugdaten enthalten. Ferner werden alle Abnahmen/Mängel/sonstigen Vorkommnisse das Fahrzeug betreffend festgehalten. Diese Wagenkarte ist bei jeder Abnahme im HJS Diesel Rallye Masters und auf Anforderung des Technischen Kommissars vorzulegen.

HJS - Motorsport - Partikelfilter – System

Einbauhinweise für das DPF – System

Das HJS – Motorsport – Partikelfiltersystem ist für Abgastemperaturen bis ca. 850 °C ausgelegt. Dieser direkt vor dem DPF – System zu messende Wert darf nicht überschritten werden, um sicherzustellen, dass auch durch die Temperaturerhöhung bei der Regeneration des Filters (Abbrand des im Filter angesammelten Rußes) die maximal zulässige Materialtemperatur des Filtermaterials von 850 °C nicht überschritten wird .

Um jedoch ein möglichst gutes Regenerationsverhalten zu erreichen, sollen die Abgastemperaturen im zulässigen Rahmen binnen kurzer Motorlaufzeit so hoch wie möglich sein. So werden eine optimale Regeneration und damit geringe Gegendrücke und minimale Leistungsverluste erzielt. Dazu muss das DPF – System so dicht wie möglich hinter dem Abgasturbolader platziert werden.
Der Serienmäßig verbaute Oxidatinskatalysator muss entfernt werden.

Um eine mechanische Schädigung des HJS – Motorsport - DPF – Systems zu vermeiden, sollte ein Einbauort gewählt werden, bei dem der Partikelfilter z. B. auch beim Überfahren von Curbes, etc. gegen Bodenkontakt geschützt ist.

Es ist sicherzustellen, dass das DPF – System absolut gasdicht in die Abgasanlage integriert ist, da das Eindringen von Falschluff zu einer unkontrollierten Regeneration und damit zu einer thermischen Schädigung des Filtermaterials führen kann.

Nutzungshinweise für das DPF – System

Um das DPF – System bei hoher Effektivität so einfach wie möglich zu gestalten, wurde bewusst auf komplexe Maßnahmen wie Eingriffe in das Motormanagement zur Abgastemperaturerhöhung zwecks Filterregeneration oder ein automatisches Additiv – Dosiersystem verzichtet. Daher sind für die Nutzung des SMF – Systems einige Nutzungshinweise zu beachten:

- 1) Das Fahrzeug darf bei eingebautem DPF – System **ausschließlich mit additiviertem Kraftstoff** betrieben werden. Bevor der Motor mit Partikelfilter in Betrieb genommen wird, muss das gesamte Kraftstoffsystem **komplett** mit additiviertem Kraftstoff geflutet sein. Die Additivkonzentration im Dieseldieselkraftstoff muss den im Homologationsblatt hinterlegten Werten entsprechen. Eine zu geringe Additivierung des Dieseldieselkraftstoffes führt zu einem ungenügenden Abbrand des Rußes im Partikelfilter und damit über längere Laufzeiten zu einer unkontrollierten Regeneration von zuviel im Filter angesammeltem Rußes und damit zu einer thermischen Schädigung des Filtermaterials.

Wie das obere Diagramm auf Seite 2 zeigt, wird erst ab Abgastemperaturen oberhalb 450 °C der gesamte anfallende Ruß abgebrannt. Von den Partikeln, die während des Motorbetriebs unterhalb dieser Temperatur entstehen, wird nur ein Teil regeneriert. Der Rest wird im Filter gespeichert und bei den genannten höheren Temperaturen im Filter umgesetzt. Daher sollten weiterhin folgende Punkte beachtet werden:

Änderungen, Einschränkungen oder Ergänzungen zum HJS Diesel Rallye Masters 2012 Reglement behält sich die HJS Organisation in Abstimmung mit dem Deutschen Motor Sport Bund e.V. (DMSB) jederzeit vor.