

Email vom 11.09.2017 and den ADAC Nordrhein

**Betreff:** AW: WICHTIG ! 24h-Rennen 2018, Klasse AT Fahrzeuge mit Diesel-Motoren

Hallo Silvia,

in Deiner Email vom 27.07.2017 hattest Du mir mitgeteilt, daß in 2018 keine Diesel Fahrzeuge mit Diesel Motoren zum 24h Rennen zugelassen werden.

Im anschließenden Telefonat hattest Du Dich auf ein Rennen des Truck Grand Prix bezogen, bei dem ausgetretener Diesel Kraftstoff auf nasser Fahrbahn zu einem Rennabbruch geführt hatte, weil es dem Streckensicherungspersonal nicht möglich war, den Dieselmotoren Kraftstoff von der Rennstrecke zu bekommen und wieder ein entsprechendes Reibwertniveau herzustellen, um so wieder einen sicheren Rennbetrieb zu ermöglichen.

Eure Sicherheitsbedenken haben wir natürlich sehr ernst genommen und uns gemeinsam mit unseren Sponsoren und Projektpartnern eingehend mit diesem Thema befasst. Nach der Abstimmung mit Spezialisten aus dem Bereich der Kraftstoff- und Motorenentwicklung sind wir überzeugt davon, daß wir gemeinsam mit Euch für die nächste Saison ein Konzept auf die Beine stellen können, mit dem wir alle gut leben können und die Gefahr eines Rennabbruches durch „Diesel auf der Fahrbahn“ nicht mehr gegeben ist.

Die Lösungsansätze, die wir gerne mit Euch diskutieren möchten, sehen folgendermaßen aus:

- 1) Der von uns eingesetzte Kraftstoff (auch bereits beim 24h Rennen 2017) ist schon seit längerer Zeit kein fossiler Diesel mehr sondern synthetisch hergestellter Kraftstoff namens „CAREDiesel“ der Firma Toolfuel. Dieser Kraftstoff enthält im Vergleich zu herkömmlichen Diesel nach DIN EN590 keinen „Fame Anteil“ mehr. „Fame“ ist in Standarddiesel mit einem Anteil von ca. 7% maßgeblich für das „Schmieren“ und den sehr geringen Reibwert auf einer verunreinigten Fahrbahn verantwortlich. CAREDiesel wird seit einiger Zeit für alle Dieselfahrzeuge des Flughafens Hamburg eingesetzt, auch bei den Fahrzeugen, die auf dem Rollfeld und den Landebahnen unterwegs sind. Im Bereich der Aufsetzonen werden an Flughäfen regelmäßig Reibwertmessungen durchgeführt. Je mehr Gummiabrieb in der Aufsetzzone liegt, umso geringer wird der Reibwert. Bevor der Kraftstoff „CAREDiesel“ für den Betrieb auf dem Flughafen zugelassen wurde, wurden auch die Reibwerte bei Kraftstoffaustritt betrachtet. Die Reibwerte von „CAREDiesel“ waren im Vergleich zu herkömmlichen Diesel immer signifikant höher, das wichtigste aber ist, daß er sich mit normalem Wasser von der Fahrbahn quasi rückstandsfrei entfernen lässt.

Im Anhang dieser Email findest Du einen Versuchsbericht eines Reibwertvergleiches zwischen Standarddiesel und CAREDiesel, der am Flughafen Hamburg im August diesen Jahres zusammen mit der Flughafenfeuerwehr durchgeführt wurde, um das Reibwertniveau und die Reinigungsmöglichkeiten objektiv zu dokumentieren. Einen Vergleich der Kraftstoffspezifikation verschiedener Kraftstoffe (natürlich auch EN 590 Standarddiesel und CAREDiesel) findest Du unter folgendem Link: <https://toolfuel.eu/technische-spezifikationen>

Die Ergebnisse zeigen, daß eine Verunreinigung der Fahrbahn mit diesem Kraftstoff erstens in Bezug auf den absolut verfügbaren Reibwert unkritisch ist und er außerdem nur durch den Einsatz von Wasser von der Fahrbahn entfernt werden kann.

- 2) Die während des 24h Rennens eingesetzten Diesel-Rennfahrzeuge der Klasse AT sind alle mit einem FT-3 Tank ausgerüstet, der sicher verhindert, daß bei einem schweren Unfall mit erheblicher Deformation des Tankrelevanten Bereiches Kraftstoff austreten kann. Die im Rahmen des 24h-Sponsorings eingesetzten Streckensicherungsfahrzeuge der AUDI AG, aber vor allem die Bergfahrzeuge, Krankenwagen etc. sind per Definition „Serienfahrzeuge“, die nicht über weitergehende Sicherheitseinrichtungen verfügen, um einem Kraftstoffverlust im Falle eines Unfalls vorzubeugen. Mir ist noch nicht ganz klar, was Ihr Euch für diese Fahrzeugflotte für ein umfassendes Änderungspaket überlegt habt, aber durch den Einsatz von CAREDiesel könntet Ihr diese potentielle Gefahr durch den flächendeckenden Einsatz in den Einsatzfahrzeugen ebenfalls eliminieren. Neben der Verwendung als Kraftstoff für unseren Hochleistungsdiesel in unserem Rennwagen ist CAREDiesel von vielen Herstellern bereits explizit freigegeben (<https://toolfuel.eu/freigaben-fuer-c-a-r-e-diesel>) und kann ohne weitere Anpassung von Motorenkennfeldern etc. verwendet werden.
- 3) Neben der Weiterentwicklung von Motorenkomponenten und der Abgasnachbehandlung aktueller und zukünftiger Motoren beschäftigen wir uns natürlich auch im Rahmen von Industrieprojekten mit der Weiterentwicklung von alternativen und nachhaltigen Kraftstoffkonzepten. Mit unserem Rennprojekt „Tuning Akademie“ sind wir in enger Abstimmung mit den Fachbereichen aus der Aggregate- und Kraftstoffentwicklung und nutzen unseren neu aufgebauten RS5 TDI Biturbo als Versuchsträger im Rahmen der VLN und des 24h Rennens, um genau diese neuen Kraftstoffe unter Rennbedingungen zu erproben, die in den nächsten Jahren in einem sehr großen Maß dazu beitragen werden, die Feinstaubbelastung bzw. den Schadstoffausstoß zu reduzieren. Aus diesem Grund ist genau jetzt der richtige Zeitpunkt, diese Plattform der VLN und des 24h Rennens unter dem Aspekt einer innovativen und zukunftsweisenden Kraftstoffentwicklung zu nutzen und die Ergebnisse entsprechend aktiv zu kommunizieren.

Ich gehe davon aus, daß Ihr nach der internen Diskussion weitere Frage zum Einsatz von CAREDiesel haben werdet und würde vorschlagen, daß wir zur weiteren Klärung relevanter Details einen gemeinsamen Termin machen, bei dem dann auch Experten der verschiedenen Fraktionen anwesend sind.

Mit freundlichen Grüßen

Dipl.-Ing. Thomas Hanisch  
Geschäftsführer / General Manager

-----  
Tuning Akademie GmbH  
[Schlehenweg 19](#)  
[91795 Dollnstein](#)  
Email: [tuning.akademie@gmx.de](mailto:tuning.akademie@gmx.de)  
Web: [www.tuning-akademie.de](http://www.tuning-akademie.de)