



DEUVET Info

DEUVET Info zu Biosprit (E 10) für Oldtimer & Klassiker

Seit Anfang 2011 ist der Biosprit E 10 auf dem Markt verfügbar, der eine Beimengung von 10 % Ethanol im Benzin enthält. Die jeweiligen Tanksäulen müssen mit dem Schild „E 10“ gekennzeichnet sein. Laut Verordnung sind in unserem Lande die Kraftstoffanbieter verpflichtet, zeitlich unbegrenzt E5-Super weiterhin anzubieten; in der restlichen EU gilt diese Verpflichtung nur bis zum Jahr 2013.

Doch wie oft haben wir eine Änderung einer Verordnung erlebt, sei es durch einen Regierungswechsel oder andere Umstände. Das könnte auch Konsequenzen für die Oldtimerfahrer haben, denn Ethanol ist ein hochgradig aggressives und alkoholisches Lösungsmittel.

Gemäß den Vorgaben der für Benzin in Deutschland gültigen Kraftstoffnorm EN 228 darf schon seit vielen Jahren bis zu 5 Vol-% Ethanol in allen Ottokraftstoffen enthalten sein. In Normalbenzin (ROZ 91) findet man heute je nach Tankstelle/Raffinerie/Marke bis zu 4.9 Vol-% Bioethanol, im Superkraftstoff (ROZ 95) bis zu 5.0 Vol-% Bioethanol.

SuperPlus (ROZ 98) enthält derzeit nur Spuren von Bioethanol (etwa 0.4 Vol-%). Alle Raffinerien setzen für SuperPlus bisher statt Bioethanol die erheblich teurere Komponente Ethyl-Tertiär-Butyl-Ether ein, die wiederum aus Bioethanol hergestellt wird. Bei der ETBE-Herstellung ist der Wirkungsgrad nicht 100%, weshalb Spuren an Ethanol im fertigen Kraftstoff zu finden sind. So enthält z.B. „Aral Ultimate 100“ ETBE, daher auch etwa 0.3 Vol-% Ethanol.

Doch welche Fahrzeuge sind davon betroffen?

Grundsätzlich sind dies alle Fahrzeuge die serienmäßig nicht mit einem geregelten 3-Wege-Kat ausgerüstet wurden. Das sind in Deutschland trotz Abwrackprämie rund 3 Millionen Autos und 1 Million Motorräder. Bei Mercedes z. B. alle Modelle vor Produktionsjahr 1986 und alle Modelle der ersten Generation Direkteinspritzung. Und natürlich alle Modelle mit Vergaser. Manche Hersteller geben keine Freigaben vor Produktionsjahr 2006. Hilfreich ist hier eine Liste der DAT, „Deutsche Automobil Treuhand GmbH“, die unter <http://www.dat.de/e10liste/e10vertraeglichkeit.pdf> abgerufen werden kann.

Laut Meinung der Automobilindustrie sind bestimmte Aluminium-Bauteile im Kraftstoffsystem kritisch zu sehen. Hier kann Korrosion an Aluminium-Bauteilen mit einer durch mechanische Bearbeitung (Gewindeschneiden, Bohren,) verletzten Oxidschicht (Eloxalschicht) bereits bei einmaliger Betankung auftreten; dieser Prozess ist nicht wieder rückgängig zu machen. Bei älteren Fahrzeugen können auch Kraftstoffleitungen, Aluzylinderköpfe und Dichtungen davon betroffen sein. Aluminium-Bauteile kommen nach wie vor in bestimmten Neufahrzeugen zum Einsatz; hier sollen nicht nur Teile im Einspritzsystem, sondern auch Verbindungsstücke und Fittings betroffen sein.

Impressum:

DEUVET Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V.

Wiebestraße 36, 10553 Berlin © Abdruck der Informationen nur unter Angabe der Quelle "DEUVET" gestattet.



DEUVET Info

Export-Fahrzeuge, die in Märkte mit ethanolhaltigen Kraftstoffen geliefert werden, stattet die Automobil-Industrie daher mit Bauteilen aus, die nicht aus Aluminium bestehen. Da diese direkteinspritzenden Motoren in der Mehrzahl aber auf die Verwendung von SuperPlus ROZ 98 ausgelegt sind, können sie weiterhin mit diesem Kraftstoff betrieben werden, der auch zukünftig max. 5% Bioethanol enthalten wird.

Die Mineralölfirmen sehen es als die ureigene Aufgabe der Fahrzeughersteller an, die für ihre (neuen und alten) Fahrzeuge notwendigen Kraftstoffe zu definieren. Auf dieser Basis werden dann immer genau die Kraftstoffe normgerecht produziert, die (u. a.) die Automobilindustrie in den entsprechenden Gremien bei DIN / CEN festgelegt hat. Basierend auf amerikanischen und schwedischer Erfahrungen geht man laut Aussage der Deutschen BP AG allerdings davon aus, dass die Umstellung auf ethanolhaltigere Kraftstoffspezifikationen viel problemloser ablaufen wird, als derzeit proklamiert wird.

Also doch nur Sturm im Wasserglas ? Wohl kaum, denn die Hersteller werden wohl schon aus juristischen Gründen (Regress) keine Freigabe für ältere Fahrzeuge geben. Und die Beweislast im Schadensfall liegt dann beim Betroffenen. Wer versehentlich mit seinem Oldie oder Klassiker E10 getankt hat, sollte sofort seinen Tank auspumpen lassen, ohne ein Schaden zu riskieren. Doch was passiert im Ausland, denn die EU Verpflichtung zu Benzin E5 läuft nur bis zum Jahr 2013 ? Um auf der sicheren Seite zu sein, bleibt für uns Oldtimer und Klassikerfahrer längerfristig wohl nur die teure Alternative „Super Plus Bleifrei“. Doch wie lang ist eigentlich „längerfristig“?

Bei der Verbrennung des E10 Benzins entstehen Blausäure und Ozon, also giftige Verbindungen. Wegen der geringen Energiedichte von Ethanol, erhöht sich der Verbrauch der Fahrzeuge, die Unterhaltskosten steigen. Die von den Befürwortern proklamierte CO₂ Einsparung wird von vielen Wissenschaftlern bezweifelt. Interessanterweise ist bei einer Beimischung von 10 % Biosprit die derzeitige Anbaufläche um den Faktor 33 1/3 % in Deutschland zu klein. Wir müssen also unsere Lebensmittelproduktion weiter herunterschrauben, da die Anbauflächen dann anders genutzt werden, oder dazu beitragen, dass durch notwendige Rodungen weltweit das eigentliche Ziel verfehlt wird. In diesen Tenor stimmen sogar die Umweltorganisationen mit ein. Verständlich, dass bei dieser Thematik die Öffentlichkeit den reinen Umweltgedanken anzweifelt.

Der Bundesverband DEUVET wird bei seinen anstehenden Gesprächen in Berlin dazu Stellung beziehen und auf die Problematik für die Oldtimerszene hinweisen.
Autor: Maik Hirschfeld / Präsident DEUVET

Quellen: DEUVET, Deutsche BP AG, Service Center BP Aral Castrol, J. Kreuer *
FAS * DAT *

Impressum:

DEUVET Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V.

Wiebestraße 36, 10553 Berlin © Abdruck der Informationen nur unter Angabe der Quelle "DEUVET" gestattet.