

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

Montag, 18. Februar 2008

Letzte Aktualisierung Montag, 18. Februar 2008

2009 wird es nach den Plänen unserer Bundesregierung eine erhöhte Pflichtbeimischung von Ethanol (E 10) von jetzt 5 % auf dann 10 % im Benzin geben.

Dies wird die Sorten „Normal“ (insoweit es dann überhaupt noch am Markt verfügbar ist) und „Super“ betreffen. Die Qualitätsstufe „Super Plus 98, bzw. 100 ROZ“ soll nach jetzigen Plänen davon ausgenommen sein und bei der gegenwärtigen fünfprozentigen Ethanolbeimischung bleiben. Diese „Schonfrist“ soll aber nur maximal weitere 10 Jahre gewährt werden.

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.

Laut Meinung der Automobilindustrie sind bestimmte Aluminium-Bauteile im Kraftstoff-system (nicht im Motor) kritisch zu sehen. Primär betroffen sind Fahrzeuge der ersten Generation Benzindirekteinspritz-Motoren deutscher Hersteller. 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. Aufgrund der Einstellung auf Super 95 trifft das z.B. alle 6-Zylinder Mercedes-Benz Typen 107er (280 - 300), beim S-Klasse Club den W 116; W 126, bei den Heckflossen alle Einspritzer.

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. Die Automobilindustrie schätzt die Anzahl der potenziell betroffenen Fahrzeuge deutscher Hersteller EU-weit auf etwa 250.000 Fahrzeuge. Export-Fahrzeuge, die in Märkte mit ethanolhaltigen Kraftstoffen geliefert werden, statet 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.

Rund 29 Milliarden Liter Benzin wurden im letzten Jahr allein in unserem Land abgesetzt, davon lediglich 820 Millionen Liter Super Plus. Um auf der sicheren Seite zu sein, bleibt für uns Oldtimer und Klassikerfahrer ab 2009 wohl nur die teure Alternative „Super Plus Bleifrei“. Verständlich, dass bei dieser Thematik die Öffentlichkeit den reinen Umweltgedanken anzweifelt.

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 herschrauben, da die Anbauflächen dann andersweitig vergeben sind, oder dazu beitragen, dass durch notwendige Rodungen weltweit das eigentliche Ziel verfehlt wird. In diesen Tenor stimmen sogar die Umweltorganisationen mit ein. Der Bundesverband DEUVET wird bei seinen anstehenden Gesprächen in Berlin dazu Stellung beziehen.

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