

Kraftstoff E10 - für ein reines Gewissen

Kommentar zu E10 aus Sicht eines Oldtimerfahrers:

Vor einigen Jahren haben unsere gewählten Vertreter – „Politiker“ – und grüne Gut-Menschen über den wachsenden Fahrzeugverkehr und unsere Umwelt nachgedacht.

Man entdeckte zielstrebig die erste der noch zu prophezeienden sieben neuen Plagen der industrialisierten Gesellschaft. Die bis dahin geförderten, weil sparsamen Dieselmotoren, wurden schlagartig zur bösen Plage.

In der Presse konnten wir lesen, dass 90% der Feinstaub-Emissionen aus dem „dreckigen Diesel“ stammen sollen. Gesetze und Verbote waren im Jahr 2006 die Folge. Tausende von Schildern werden bundesweit aufgestellt – bunte Plaketten hergestellt und verklebt – Gebühren werden organisiert und verwaltet – Nachrüst-Filter werden konstruiert und verbaut.

Fünf Jahre später zeigen wissenschaftliche Erhebungen, dass der Individual-Verkehr nur mit knapp 25% an den Feinstaubbelastungen beteiligt ist – jetzt wurden sogar Bremsstäube berücksichtigt, die bekanntlich dieselunabhängig sind – und die nächste neue Plage zeigt sich am Horizont – der Haus- und Kaminbrand ist mit 25-30% der neue Feinstaubteufel – der Rest (45-50%) verteilt auf Industrie, Kraftwerke, Flug-, Schiffs- und Bahnverkehr.

Heute im Jahr 2011 folgt die Kampfansage unserer Gut-Menschen gegen die Plage „CO2-Ausstoss“ und Abhängigkeit vom fossilen Rohstoffen. Der Kraftstoff E10 wird dem Benzinmotornutzer als Allheilmittel zur Verringerung der neuen Plage angepriesen oder aufgezwungen.

Seit Januar wird der Wunderkraftstoff E10 mit einer Steigerung von 5% auf 10% Bio-Ethanol-Anteil an den Tankstellen angeboten aber nur schlecht verkauft.

Der merklich höhere Anteil an Alkohol im Benzin hat Veränderungen bei der Verbrennung zur Folge – die aggressiven Anteile schädigen das Material um Motor und Tankbereich.

Einerseits gibt es Aussagen das 90% der Fahrzeuge (z.B.Auto-Bild) den Einsatz von E10 klaglos vertragen – Halt ! - gab es da nicht schon einmal eine 90%-Aussage zu einem ähnlichen Thema – doch die meisten Fahrzeughersteller halten sich bedeckt. Für drei bis vier Millionen zugelassene Fahrzeuge gibt es ein klares „NEIN“ – nicht zu reden von den ein bis zwei Millionen nicht zugelassenen Oldtimern in Sammlungen oder Garagen – bewegt mit Roten Nummern oder Kurzzeit-Kennzeichen.

Für Fahrzeuge aus den Jahren 1985-2000 sind die Aussagen sehr unklar oder lapidar – kurz: learning by doing – Kosten zu Lasten der Fahrzeugbesitzer. Auch bei modernen Fahrzeugen wie z. B. Millionen von VW-FSI Motoren gibt es keine Werksfreigaben.

Die Probleme entstehen an Gummiformteilen, Kraftstoffschläuchen, Membranen an Pumpen, Kunststoffdichtungen u.s.w. – diese werden teilweise angegriffen und zerstört.

Weiter entstehen Schäden an Leichtmetallen wie Alu-Legierungen und Magnesium-Teilen – Diese stellen sich durch Korrosion und Versprödung der Oberflächen dar – Langzeitschäden sind weder geprüft noch nachgewiesen.

Mit zeitlicher Verzögerung d.h. längeren Standzeiten des Fahrzeugs verändert sich der Kraftstoff und wird sauer und korrosionsaggressiv gegen Metalle, dies kann durch Benzin-Additive (z.B. Liqui Moly) gemindert werden.

Vermindert wird nach längeren Standzeiten auch die Zündfähigkeit des Kraftstoffes. Was weiter zu bedenken wäre sind zwei weitere Merkmale des neuen Superkraftstoffes:

Zum einen je nach Einsatz ein Mehrverbrauch von 1-1,5 Litern/100km – und zum anderen eine Minderung der Motorleistung von 3-5%.

Das zum physikalisch/chemischen Aspekt.

Eine andere Sichtweise sollte unseren hohen Weltmoralindex beleuchten – es ist die Herkunft der Zusätze.

Die Anbauflächen für Ethanol-Rohstoffe wurden seit 1980 von ca. 20.000 ha auf 1,5 Mio. ha erweitert und dem Nahrungs- und Futtermittelerzeugung entzogen. Hauptsächlich ist in der Bundesrepublik für Ethanol-Ausgangsstoffe der Anbau z.B. von Raps und Zuckerrüben interessant – weltweit sind Weizen, Mais und Soja im Vormarsch.

In Schwellenländern wie Brasilien hat verstärkt erkannt, dass der Anbau dieser Rohstoffe finanziell weitaus erfolgreicher ist als der Anbau von Nahrungsmittel. Die Folgen sind die Erweiterung der Anbauflächen durch Urwaldrodung (böse Zungen behaupten sogar, das Brandrodung CO2 neutral ist) und durch Umnutzung von Anbauflächen für Nahrungsmittel.

Als globale Folge sehen spürbare Preiserhöhungen bei den Grundnahrungsmittel in den armen Ländern mit schwer einschätzbaren Veränderungen (siehe Nordafrika).

Bei uns führen die Zuckerrüben und der Raps die Hitliste der Rohstoffe an. Den Zuckererzeugern (z.B. Nord-Zucker) mit einem durchorganisierten Industriesystem liegt sehr viel an einem konstanten Absatz der Ware Zucker. Durch die EU mengenreglementiert, wollen auch Überproduktionen durch Umnutzung als Ethanolbasis möglichst abgabenfrei an den Markt gebracht werden. Die „zufällig“ aufgelaufenen Überhänge lassen sich so elegant und steuerbegünstigt als Bio-Ethanol vermarkten und eine gute Tat für die CO2-Bilanz fällt auch noch an.

Ein Schelm ist wer hier Böses glaubt.

Zusammenfassend muss man folgern, dass nach der Abwrackprämie für die Autoindustrie, jetzt mit künstlicher Verschleißerzeugung der Ersatzteilmarkt angekurbelt werden soll und zugleich Zuckerlobby und Mineraloel-Industrie den einen oder anderen Euro verdienen können.

Zusammenfassend...

Internet-Adressen zum Thema:

www.adac.de

www.autobild.de

www.dat.de

www.liqui-moly.de

www.opel.de

www.volkswagen.de

www.bmw.de

www.shell.de

www.nordzucker.com

Zusammenfassend muss man folgern, dass nach der Abwrackprämie für die Autoindustrie, jetzt mit künstlicher Verschleißerzeugung der Ersatzteilmarkt angekurbelt werden soll und zugleich Zuckerlobby und Mineraloel-Industrie den einen oder anderen Euro verdienen können.

Zum einen je nach Einsatz ein Mehrverbrauch von 1-1,5 Litern/100km – und zum anderen eine Minderung der Motorleistung von 3-5%.Das zum physikalisch/chemischen Aspekt.

Eine andere Sichtweise sollte unseren hohen Weltmoralindex beleuchten – es ist die Herkunft der Zusätze.

Die Anbauflächen für Ethanol-Rohstoffe wurden seit 1980 von ca. 20.000 ha auf 1,5 Mio. ha erweitert und dem Nahrungs- und Futtermittelerzeugung entzogen. Hauptsächlich ist in der Bundesrepublik für Ethanol-Ausgangsstoffe der Anbau z.B. von Raps und Zuckerrüben interessant – weltweit sind Weizen, Mais und Soja im Vormarsch.

In Schwellenländern wie Brasilien hat verstärkt erkannt, dass der Anbau dieser Rohstoffe finanziell weitaus erfolgreicher ist als der Anbau von Nahrungsmittel. Die Folgen sind die Erweiterung der Anbauflächen durch Urwaldrodung (böse Zungen behaupten sogar, das Brandrodung CO2 neutral ist) und durch Umnutzung von Anbauflächen für Nahrungsmittel.

Als globale Folge sehen spürbare Preiserhöhungen bei den Grundnahrungsmittel in den armen Ländern mit schwer einschätzbaren Veränderungen (siehe Nordafrika).

Bei uns führen die Zuckerrüben und der Raps die Hitliste der Rohstoffe an. Den Zuckererzeugern (z.B. Nord-Zucker) mit einem durchorganisierten Industriesystem liegt sehr viel an einem konstanten Absatz der Ware Zucker. Durch die EU mengenreglementiert, wollen auch Überproduktionen durch Umnutzung als Ethanolbasis möglichst abgabenfrei an den Markt gebracht werden. Die „zufällig“ aufgelaufenen Überhänge lassen sich so elegant und steuerbegünstigt als Bio-Ethanol vermarkten und eine gute Tat für die CO2-Bilanz fällt auch noch an.

Ein Schelm ist, wer hier Böses denkt.

Zusammenfassend muss man folgern, dass nach der Abwrackprämie für die Autoindustrie, jetzt mit künstlicher Verschleißerzeugung der Ersatzteilmarkt angekurbelt werden soll und zugleich Zuckerlobby und Mineraloel-Industrie den einen oder anderen Euro verdienen können.

Jeder Fahrzeughalter sollte schon deutlich machen, dass er selbst entscheiden kann und will - welchem Sprit er nutzen möchte - alles andere ist Bevormundung durch Industrie und Staat.

Braunschweig März 2011 - Holger Grope

Diese Darstellung umfasst ausdrücklich die persönliche Meinung des Autors - es gibt keinerlei Verbindungen zur Geschäftstätigkeit der Firma OMEGA-Oldtimer.

[Hier](#) finden Sie uns

**OMEGA-OLDTIMER - E.Breindl-Grope -
Querumer Straße 26a - 38104 Braunschweig - Germany
Tel.:(49)0531-375737 - Fax:(49)0531-377763**

e-mail: info@omega-oldtimer.de

e-mail: info@omega-bike.de

[Allgemeine Geschäftsbedingungen](#)

USt-ID: DE-11 48 33 671

GPS: 10°33'26' OL / 52°17'01' NB

**Öffnungszeiten: Dienstag-Donnerstag 10.00-12.00 Uhr und 14.00-18.00Uhr
im Sommerhalbjahr (Mai-September) auch Samstag nach Terminabsprache**

**Mo + Fr + Sa bleibt das Ladengeschäft zur Bearbeitung Ihrer
Wochenendbestellungen geschlossen.**

**Wir hoffen auf Ihr Verständnis, denn wir wollen, dass Sie Ihre Bestellung so schnell
wie möglich bekommen !**