

CLASSIC DRIVER

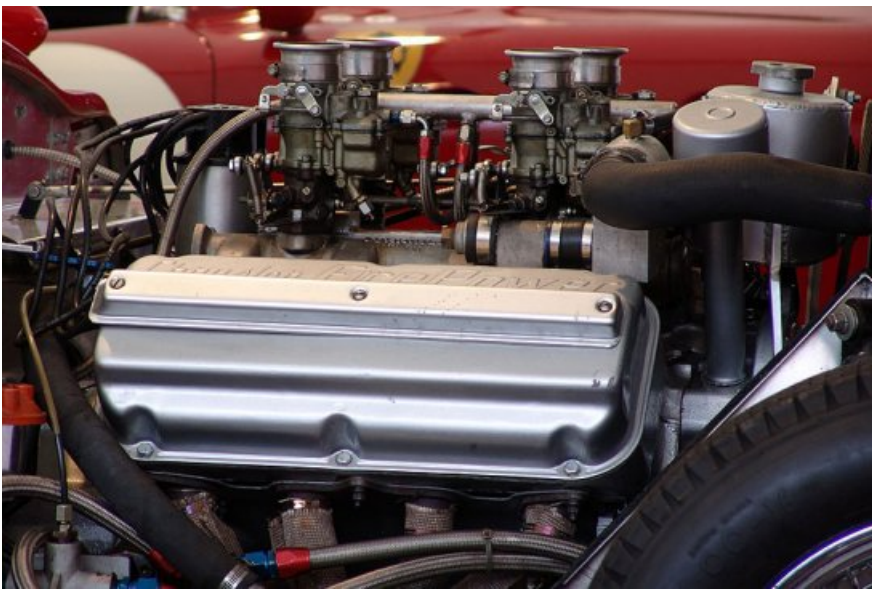
Super E10: Kraftstoff oder Schadstoff?



E10-Kraftstoff ist nichts für Oldtimer, das deutsche Wechselkennzeichen stockt und eine Überarbeitung der Oldtimerrichtlinie mit Auswirkungen auf das H-Kennzeichen kündigt sich an. So lassen sich die wichtigsten Ergebnisse des fraktionsübergreifenden Parlamentskreises Automobiles Kulturgut aus der aktuellen Sitzung in Berlin zusammenfassen.

Rund 25 Experten und Parlamentsabgeordnete des deutschen Bundestages diskutierten aktuelle Entwicklungen und Themen, welche Eigentümer von klassischen Fahrzeugen unmittelbar betreffen. Classic Driver Redakteur Mathias Paulokat ist Mitglied im Parlamentskreis und berichtet aus Berlin. Wenigstens in den Diskussionen zündet der neue E10-Biokraftstoff: „Dieser Ethanol-Treibstoff hat das Zeug zum Brandthema des Jahres 2011“, sind sich die Teilnehmer des deutschen Parlamentskreises Automobiles Kulturgut sicher. Sie tagten im Technikmuseum in Berlin. Hierzu referierte Dirk Köhler, verantwortlich für die Geschäftsentwicklung des Mineralöl-Unternehmens Total Deutschland GmbH. „An den Zapfsäulen der deutschen Tankstellen ist die flächendeckende Umstellung auf den neuen Kraftstoff längst angelaufen“, sagte der Experte, die Autofahrer seien jedoch in hohem Maße verunsichert, spiegelte das Plenum. Ob sich der neue E10 Kraftstoff mit dem jeweiligen Fahrzeug verträgt, wissen in der Regel die Fahrzeughersteller – wenigstens solange es sich um neue Fahrzeuge handelt. Was aber ist mit klassischen Automobilen?

Hier verteilen offizielle Stellen, einige Automobilhersteller und selbst manch bekanntes Oldtimerfachmagazin erstaunlich unbesorgt Beruhigungspillen. Die Antwort des Fachgremiums fiel hingegen eindeutig aus. Für Youngtimer und insbesondere Oldtimer gelte: Finger weg vom E10 Zapfhahn! Der Treibstoff kann aufgrund seiner Anteile Tank, Leitungen und Vergaser beschädigen oder gar zerstören und damit teure Reparaturen notwendig machen. So wird ein Kraftstoff zum Schadstoff. „E10 gehört absolut nicht in den Tank von Oldtimern!“ unterstrich denn auch Klaus Kienle von [Kienle Automobiltechnik](#). Metalle (insbesondere Aluminium), Kunststoffe und Gummiteile werden durch den Kraftstoff mit Ethanolanteil leichter angegriffen, sie oxidieren oder zerfallen im schlimmsten Fall. Auch Reinhard Sachse von [Classic Driver Händler Steenbuck-Automobiles](#) und Burkhard Steins von [Car Classics Berlin](#) bestätigten die Besorgnis ihrer Kundschaft oder gar negative Erfahrungen. Autoconsult Oldtimer-Experte Johannes Hübner erklärte: „Bei historischen Rennveranstaltungen konnte ich mich selbst überzeugen, wie die Kraftstofffilter von zahlreichen hochwertigen und penibel gewarteten Automobilen massive Ablagerungen aufwiesen. Und die haben noch nicht einmal E10, sondern die Schutzsorte E5 getankt.“



E5, E10, Schutzsorte? „Tatsächlich wird an den deutschen Tankstellen zumindest bis 2013 der bekannte Super-Kraftstoff als sogenannte Schutzsorte E5 angeboten, die nur einen Ethanol-Anteil von fünf Prozent aufweist“, erklärte Mineralölexperte Köhler. Bei diesem Kraftstoff seien in Oldtimer-Kreisen bislang nur wenige Probleme bekannt. Und wer auf Nummer sicher gehen wollte, tankte mit seinem Klassiker ohnehin hochwertigen und teuren Premium-Kraftstoff mit 98 oder 100 Oktan. Doch Achtung! Wer vermutete, dass er hiermit E0 Treibstoff, also Benzin ohne jeden Ethanolanteil in den Tank füllte, irrt. Tatsächlich kann in Deutschland auch der hochwertige Premiumkraftstoff eine E5 Variante sein, selbst SuperPlus kann auf E5 basieren. „Dies regelt eine DIN-Norm“, erklärte Dirk Köhler von Total Deutschland, die Möglichkeit, mit absoluter Sicherheit für Oldtimer gut verträglichen E0-Kraftstoff zu tanken, gebe es hierzulande seit geraumer Zeit praktisch nicht mehr. Auch wenn Mercedes-Spezialist Klaus Kienle hier auf Additive verwies, so können diese als Bleiersatz dienen, jedoch nicht das im Benzin vorhandene Ethanol neutralisieren.

Biokraftstoff. Das Thema ist brisant, Schäden an der Fahrzeugtechnik scheinen langfristig programmiert – insbesondere nach längeren Standzeiten, wie sie bei der Wintereinlagerung des Klassikers erforderlich sind. Noch brisanter indes scheint die Fragestellung, was nach Auslauf der Bestandsschutzfrist 2013 mit der Schutzmarke E5 passiert. Im ungünstigsten Fall stehen Oldtimerfahrer langfristig gänzlich ohne geeigneten Kraftstoff da. Stefan Röhrig vom Verband der Deutschen Automobilindustrie forderte von den anwesenden Politikern daher, sich unbedingt für eine Ausweitung des Bestandsschutzes über das Jahr 2013 hinaus einzusetzen. Der Vorsitzende des Parlamentskreises, Jens Köppen MdB (CDU), wird sicher dieser Forderung in seiner parlamentarischen Arbeit annehmen.

An der Einführung des Biosprits selbst ist nicht mehr zu rütteln. Die Umsetzung des E10-Kraftstoff folgt EU-Bestimmungen (Richtlinie 2009/30/EG). Selbst bei Umweltverbänden ist der vermeintliche Biosprit mittlerweile stark umstritten. Der energetische Wert ist zudem signifikant geringer als bei normalem Kraftstoff. Und so kompensiert sich auch der vordergründig günstigere Preis von E10 gegenüber E5 bereits beim Verbrauch der getankten Tankfüllung: Das Fahrzeug verbraucht deutlich mehr Benzin, um die gleiche Strecke zurück zu legen. Ab sofort gilt daher: Beim Tanken mit dem Klassiker lieber dreimal hinschauen.



Weitere wichtige Themen beschäftigten den Parlamentskreis. So berichtete der parlamentarische Staatssekretär im Verkehrsministerium, Dr. Andreas Scheuer, dass das mehrfach angekündigte Wechselkennzeichen für Kraftfahrzeuge derzeit beim Bundesfinanzministerium „ganzheitlich fiskalisch“ berechnet werde. Und hier stünde die Ampel noch nicht auf Grün. Denn drohende Steuerausfälle bremsen derzeit die Einführung. Im zweiten Halbjahr 2011 solle die Umsetzung aber anstehen, so Scheuer. Spezialisten wie OCC bieten schon heute passende Versicherungslösungen an. Motorradfahrer können sich indes über eine neue Regelung freuen. Bald werde ein kompaktes Schild für historische Motorradfahrer zulässig sein. Ein weiteres Thema drehte sich um das beliebte und etablierte H-Kennzeichen. Rainer Süßbier, technischer Leiter der Prüforganisation GTÜ, informierte über anstehende Beratungen mit Auswirkungen auf die zukünftige Zuteilung von H-Kennzeichen. Ziel sei dabei, den Status klassischer Automobile als bedeutendes Kulturgut weiter zu untermauern. Sobald hier gesicherte Fakten vorliegen, werden wir uns ausführlich damit auseinander setzen.

Der Parlamentskreis im Deutschen Bundestag Automobiles Kulturgut wurde im Mai 2009 fraktionsübergreifend gegründet. Die Koordination des Gremiums hat [Meilenwerk-Macher Martin Halder](#) übernommen. Vorsitzender ist Jens Köppen MdB (CDU). Das Gremium setzt sich neben Parlamentariern aus Vertretern von Clubs und Verbänden, Automobil-Herstellern, Handwerk und Handel, Prüforganisationen, Verlagen und Fachmedien zusammen. Classic Driver ist von Anfang an im Parlamentskreis vertreten.

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: [Hardy Mutschler](#) (1), *Classic Driver*

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/super-e10-kraftstoff-oder-schadstoff>
© Classic Driver. All rights reserved.