

# ➤ 14. Kraftstoffe

*Das Thema Sprit beschäftigt den Oldtimer-Fahrer sehr, denn niemand möchte seinem Schätzchen durch die Wahl einer falschen oder schlechten Kraftstoffqualität einen Schaden zufügen. Was hier zu beachten ist, lesen Sie in diesem Kapitel.*

## 14.1. Biosprit für alte Autos?

Bereits seit 2006 wird zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung dem Ottokraftstoff Bio-Ethanol beigemischt – mit einem Anteil von max. 5 %. Diese Grenze kann, auch nach Aussagen sämtlicher Fahrzeughersteller, als unkritisch gelten. Bislang gemeldete Einzelfälle mit Störungen im Kraftstoffsystem lassen jedenfalls keine kritischen Rückschlüsse auf den Einfluss dieses (niedrigen) Ethanol-Anteils zu.

Anders ist es mit dem seit Anfang 2011 zusätzlich angebotenen, preislich attraktiveren Kraftstoff mit max. 10 % Ethanol-Anteil – Handelsbezeichnung „Super E10“. In dieser Größenordnung sind negative Auswirkungen auf Aluminiumbauteile und Materialien in Schläuchen und Dichtungen möglich – und das bereits nach einer einmaligen Betankung. Deshalb ist es unabdingbar, ob Oldtimer oder aktuelles Modell, die differenzierten Freigaben der Fahrzeughersteller und -importeure zu beachten ([www.adac.de/e10](http://www.adac.de/e10)). Für nicht geeignet stuft zum Beispiel Mercedes sämtliche Modelle mit Vergaser bzw. ohne geregelten Katalysator ein. Andere Hersteller, wie BMW oder Opel, geben wiederum, von einigen Modellen abgesehen, alles frei. Existiert, wie bei Borgward oder Messerschmitt, kein Hersteller mehr, bleibt E10 ohnehin tabu.

Auf ADAC-Initiative hin wird es, obwohl die EU nur einen Bestandsschutz bis 2013 vorsah, den bisherigen E5-Kraftstoff zumindest in Deutschland weiterhin geben. Und das an jeder Tankstelle: Wo E10 (als „Super E10“) angeboten wird, muss

von Gesetz wegen auch Super E5 erhältlich sein. Und wer seinem Oldtimer partout keinen Alkohol einschenken möchte, der kann in Deutschland auf die Premium Sorten zurückgreifen. Zudem ist Super Plus 98 ROZ hierzulande fast immer ohne Ethanol. Der problemlose weitere Betrieb von Old- und Youngtimern ist also gesichert.

## 14.2. Bleifrei – (k)ein Problem?

Bereits etliche Jahre zurück liegt die Verbannung des extrem umweltschädlichen Bleis aus dem Benzin. Da im Laufe der Weiterentwicklung die Motoren immer höher verdichtet wurden, waren in den USA bereits ab 1923 zur Erhöhung der Klopfestigkeit sowie als Vorsorge gegen den Ventilsitz-Verschleiß dem Kraftstoff Bleiverbindungen beigemischt worden. In Deutschland erfolgte dies ab 1939. Unter Umweltaspekten wurde verbleiteter Kraftstoff vom Markt genommen. Aber es kann Entwarnung gegeben werden: Die Klopfestigkeit wurde durch entsprechende Additive sichergestellt, das Thema Ventilsitz-Verschleiß hat allenfalls bei hochdrehenden Sportmotoren eine Bedeutung. Dem ADAC ist trotz langjähriger Beobachtung kein einziger Motorschaden bekannt geworden, der nachweislich auf das fehlende Blei zurückzuführen gewesen wäre. Im Rahmen von fälligen Zylinderkopf-Überholungen baut man heutzutage aber immer speziell gehärtete Ventilsitz-Ringe ein. Wer ganz sicher gehen will, kann die Intervalle für die Einstellung des Ventilspiels halbieren. Einige Fahrzeughersteller schreiben dies in ihren „Bleifrei“-Vorgaben ohnehin vor.