

Infos zur aktuellen Benzinsituation

Für Oldtimer mit Bj. bis Ende der 70er Jahre ist es sinnvoll, den Fahrzeugen ethanolfreies Benzin zu verabreichen. Es gibt am Markt nicht viel Auswahl.

Problembeschreibung:

Ethanol trennt sich bei längeren Standzeiten vom Benzin und Ethanol ist hygroskopisch, zieht also Wasser aus der Luft an.

Wasser im Tank verursacht:

- 1.) Korrosion im Tank und in den Leitungen/Vergasern
- 2.) Im schlimmsten Fall einen Kolbenfresser

In den Kraftstoffen ist europaweit ein Ethanolgehalt von 5% vorgeschrieben.

Auch an den Zapfpistolen mit „ethanolfreien“ Kraftstoffen muss per Gesetz der E5 Aufkleber prangen.

Wie geht das also, ethanolfreies Benzin.

Als Ersatz für Bio-Ethanol wird ETBE verwendet.

Der chemische Unterschied:

Um die gesetzlichen Quoten für biogene Anteile und die hohe Oktanzahl zu erreichen, setzen die nachfolgend genannten Anbieter bei ihrem Premiumkraftstoff auf ETBE (Ethyl-Tertiär-Butylether). ETBE wird zwar aus Bioethanol hergestellt, ist chemisch aber ein Ether. Er zieht im Gegensatz zu reinem Ethanol kein Wasser an und ist daher deutlich materialschonender, weshalb der Kraftstoff auch für Oldtimer oder Boote mit langen Standzeiten empfohlen wird.

Kennzeichnung an der Zapfsäule: Obwohl kein Ethanol zugesetzt wird, finden Sie an der Zapfpistole den gesetzlich vorgeschriebenen Hinweis „E5“ (enthält bis zu 5 % Ethanol). Deutsche Tankstellenbetreiber sind gesetzlich verpflichtet, diese Angabe zu machen, sofern der Kraftstoff die Norm DIN EN 228 für Super Plus erfüllt.

Logistische Spuren: Durch Transportwege, Lagertanks und Tankwagen, in denen vorher andere ethanolhaltige Kraftstoffe transportiert wurden, kann es zu minimalen Vermischungen (sogenannten Kreuzverladungen) bis zu max. 1% kommen. TotalEnergies gibt an, dass sich diese produktionsbedingt nicht messbaren oder verschwindend geringen Restspuren im Bereich von unter 0,5% bewegen, Shell max. 0,7%.

Anbieter ethanolfreier Kraftstoffe:

Aral Ultimate 102

Total Exillium 98

OMV MaxMotion 100

Shell V-Power 100

Unsere Oldies haben wegen der alten verbotenen Stoffe (Blei) und den vorgeschriebenen neuen Stoffen (Ethanol) kein leichtes Leben.

1984 wurde bleifreies Normalbenzin eingeführt, bis Mitte der Neunziger wurden nach und nach alle Benzinsorten auf bleifrei umgestellt. Erst 1996 wurde bleihaltiges Superbenzin verboten. In der Praxis gab es allerdings schon früher keine bleihaltigen Benzine mehr, wenn ich mich recht erinnere.

Die früher produzierten Motoren hatten ungehärtete Ventilsitze, Bleizusatz verhinderte einen frühzeitigen Ventilverschleiß und verhinderte das sog. „Klopfen“ (unkontrollierte Verbrennung bzw. frühzeitige Zündung des Gemischs).

Dafür wird heute „Oktanersatz“ angeboten, der aber nur die o.g. Probleme beseitigt, nicht die neuen Probleme, die durch den Ethanolzusatz entstehen.

Eine mögliche Lösung:

Beim Tanken mit Oldtimern und Saisonfahrzeugen kann man den Wagner Benzinzusatz „Bactofin“ verwenden. Es ist eine preisgünstige Lösung, es stinkt ein bisschen aus der Flasche, ich verwende es in der C3 seit Jahren. Es dient gleichzeitig als Ventilschmierung (man braucht keinen zusätzlichen Oktanerhöher/ersatz) und verhindert das Ausfällen von Ethanol, was die anfangs beschriebenen Probleme verhindert (Wasser im Tank).

Tipp: 1 Liter bestellen, dazu eine oder 2 Leer-Dosierflaschen. Die Dosierflasche immer im Lappen eingewickelt im Auto aufbewahren und vor dem Tanken den geschätzten Milliliter-Bedarf einfüllen.

Lesenswert dazu ist der Artikel **Wagner-Fachvortrag_Biokraftstoffe-A4.pdf** im Download beim CCH.

Mehr dazu und Onlineshop: <https://www.classic-oil.com>

Alternativ, wenn man es ganz gut mit seinem Baby meint, gibt es von der Firma Aspen ein Alkylat-Benzin mit 98 Oktan, das z.B. für die Oldtimer-Show-Rennen auf der Messe Friedrichshafen verwendet wird. S. Artikel **Aspen Benzin -vehicle-fuel-1.pdf** im Download beim CCH.

Website: <https://www.aspenfuels.de/>

Beim aktuellen Preis von ca. 5€ / Liter kein Schnäppchen, verspricht aber saubere Verbrennung, kaum Rückstände im Motor und kein Gestank am Auspuff. Ich habe es noch nicht probiert.

September 2026

Roland Keupp

2. Vorsitzender Corvette-Club-Hessen e.V.

Website-Admin www.corvette-club-hessen.de

eMail: info@corvette-club-hessen.de