

# Biodiesel ja oder nein?

**Beitrag von „bdmike“ vom 8. Juli 2005 um 20:01**

Oops, hätte ich doch fast diesen interessanten thread übersehen, an dessen Entstehung ich ja wohl nicht ganz unschuldig bin...

Also James, Respekt, Du wusstest ja schon gestern von der Zusatzausrüstung 2G0. Ich habe es erst heute erfahren und der Herr bei der Individual las aus einem Papier vor. Sinngemäß habe ich mithören können, dass bei dieser PR keine Veränderungen an Tank, Tankleitungen, Einspritzung oder Motor vorgenommen werden, sondern das lediglich eine Anpassung des Tankeinfüllstutzens erfolgt.

Okay, ich hätte mir gewünscht, dass selbst zu lesen, aber für mich war das erstmal gut genug.

Sofern Ihr es mir nicht übel nehmt, möchte ich einige meiner "Biodiesel-Weisheiten" zum Besten geben, die natürlich daher rühren, weil ich mit der Herstellung beschäftige.

## 1. Traue keinem Händler

Klingt harsch am Anfang, aber bei solchen Details haben die Jungs keine Ahnung. Ich bin zur Zeit in Deutschland und musste feststellen, dass dieses Forum mehr Kompetenz zum Thema Touareg als ein Vertriebler hat, der sich mit allen möglichen Modellen auseinander setzen muss (wenn er es den macht). Mag sein, dass meine Fragen zur Nutzung des T. sehr speziell sind. Aber selbst Fragen zur Luftfederung wurden auf 1. Klässler-Niveau beantwortet.

Das beste Beispiel ist Mercedes. Fragt einen Mercedes-Händler ob er Biodiesel für eine gute Idee hält. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit sagt er Nein. Nun fragt den LKW Verkäufer. Die Biodieselkompatibilität der gesamten Produkt-Palette bei Mercedes-LKW wird als Verkaufsargument genutzt.

2. Biodiesel muss nach der EN 14214 hergestellt werden. Sofern also der Kraftstoff dieser Norm entspricht und das Fahrzeug wie vorgesehen genutzt wird, ist die Wahrscheinlichkeit dass es Probleme aufgrund des Biodiesels gibt, sehr sehr gering. Dennoch gab es Probleme. Diese lagen aber darin begründet, dass ältere Fahrzeuge mit Biodiesel fuhren, was einen Lösungsmittelleffekt hat. Damit wurden Ablagerungen aus Tank, Leitung und sonst woher in den Filter geschwemmt, der dann außerplanmäßig verstopfte. Daher kommt auch der verkürzte "Serviceintervall" mit Kraftstofffilterwechsel. Das liegt am Dreck des normalen Diesels und nicht am Biodiesel als Kraftstoff. Sobald also alles gereinigt wurde, besteht auch keine Notwendigkeit mehr den Kraftstofffilter öfter als gewöhnlich zu wechseln.

Dieser Lösungsmittelcharakter greift ohne Fragen Dichtungen oder Schläuche an, die dann aufquellen. Bei den moderneren Fahrzeugen kommen aber Kunststoffe zum Einsatz, die das vertragen.

Das Pumpenproblem war Herstellerbedingt nicht Kraftstoff.

### 3. Was der Bauer nicht kennt....

Es ist immer einfach zu sagen, das lag am Treibstoff und der Kunde soll auf dem Schaden sitzen bleiben. Umgekehrte Beweislast. Nachwievor muss der Hersteller dem Fahrer beweisen, dass der Treibstoff zum Verrecken des Motors geführt hat. Verbote und Hinweise sind daher aus juristischer Sicht ein probates Mittel.

Grundsätzlich haftet der Fhz-Hersteller nicht für Treibstoffqualität, Öle und Reifen. Da die Gefahr der Mitverantwortung aber für den Hersteller ein ernsthaftes Problem ist (weil sich der Fahrer negativ über das gesamte Fahrzeug auslässt), möchte man unsicheres Terrain soweit wie möglich erst gar nicht betreten.

4. Ihr wisst sicherlich, dass die Beimischung von Biodiesel bis zu 5% des normalen Diesel mittlerweile üblich ist bei den Mineralölkonzernen. Das ist ein Supergeschäft für die und keiner sagt es einem.

Es gibt eine EU-Verordnung, die beinhaltet, dass 5,75% des verbrauchten Treibstoffes in 2010 aus erneuerbaren Quellen kommen muss. Obwohl dies nicht exklusiv Biodiesel meint, ist die Vorgabe praktisch nur mit Biodiesel zu erreichen.

### 5. Mehrverbrauch und andere Gerüchte...

Das soll nicht heissen, dass das im Einzelfall zutreffen mag. Ich bezweifle aber die Vergleiche vorher nachher. Folgender Grund: Im letzten Jahr wurden über 1 Mio to Biodiesel in Deutschland hergestellt. Davon gelangten weniger als 400,000 to an die Tankstellen. Der Rest ging direkt an Großverbraucher wie Speditionen, Busbetriebe und Baubetriebe. Dort wird sehr wohl mit spitzem Bleistift gerechnet und Buch geführt. Sofern also ein signifikanter Mehrverbrauch verzeichnet würde oder Probleme mit dem Treibstoff zum Stillstand der Maschinen oder LKWs führen würde, wäre das ein Desaster für den betreffenden Betrieb. Jeder cent, den der Sprit günstiger ist, geht direkt auf das Gewinnkonto. Diese Betriebe "leben" vom Treibstoff und wenn er nicht gut wäre, würde Biodiesel nicht einen solchen Zuwachs haben.

Weit über 1200 Tankstellen bieten in D Biodiesel an. Aber das ist ja das gute. Man muß keine 20 km zur nächsten Biodiesel-Säule fahren, sondern kann beliebig mischen oder ganz auf Biodiesel verzichten, falls es nicht anders geht.

Die Biodiesel-Industrie ist keine Mutter-Theresa-Institution. Sicherlich ist es erstaunlich, dass die Differenz exakt bei 10 cent liegt, egal wie der Ölpreis ist, der Dollarkurs oder ob Rohstoffe günstiger verfügbar sind. Warum sollte der Geschäftsmann ohne Not die Preisvorteil zu seinen Ungunsten verändern? Würdet Ihr das machen?

Dennoch geht es mir genauso, dass die Preispolitik ärgerlicherweise bei den Großen abgeschaut ist.

### 6. Ökologie

Weites Thema und interessiert euch bestimmt wenig.

Daher gehe ich jetzt Essen und fahre mit meinem 730d (Bj 2002 mit Biodiesel sehr zum Schrecken des BMW Händlers) zum Lieblings-Italiener.

Ciao,  
Michael