


Super oder Super+

Beitrag von „Stein“ vom 16. Dezember 2008 um 06:07

Morgen,

ich hab für meine  ein Touran 2.0FSI gekauft der eigentlich nur Super+ tanken soll. Die meisten fahren aber nur Super.

Da es den T auch mit FSI Motoren gibt mal die Frage wie haltet ihr es mit dem Tanken?

Gruß

Eric

Beitrag von „Arndt“ vom 16. Dezember 2008 um 09:19

[Zitat von Stein](#)

Da es den T auch mit FSI Motoren gibt mal die Frage wie haltet ihr es mit dem Tanken?

Meine Frau hat den 2.0 TSI in ihrem Wagen und der benötigt nur "einfaches" Super. Warum der FSI dann Super Plus verlangt, ist für mich nicht nachvollziehbar.

Beitrag von „JH-W12“ vom 16. Dezember 2008 um 11:35

Hallo Freunde 

Also viele der modernen Motore sind so hoch gezüchtet, daß diese die höhere Oktanzahl (98) zur Erzielung der vollen Leistung benötigen. Durch die vielen verbauten Sensoren und Verstellmöglichkeiten können die Motore aber auch mit einer geringeren Oktanzahl betrieben werden.

Ob man nun einen Unterschied bemerkt, hängt sicherlich stark vom persönlichen Empfinden und Feingefühl ab. Rein rechnerisch bringt der Minderverbrauch bei dem großen

Preisunterschied zwischen Super und Super PLUS meistens nichts.

Kleiner Nebeneffekt ist aber, daß die Abgase wohl einen Hauch "sauberer" sind, da im Super PLUS weniger Schwefel enthalten sein soll.

Bei meinen Versuchen mit unserem W12 habe ich keine signifikanten Verbrauchsunterschiede feststellen können. Sehrwohl aber ist die Laufruhe und die Leistungsentfaltung mit 98 Oktan harmonischer. Seitdem gönnen wir unserem Baby ausschließlich die bessere Brühe, verweigern aber den Markentaktstellen die Abnahme von dem 100 Oktan Zeugs.

PS: Für den 2,0TFSI im aktuellen AUDI TT DSG ist ebenfalls Super Plus seitens AUDI empfohlen.

PPS: Der Mercedes "Wunder-Benzin-Saug-Motor" mit 5,5 Litern Hubraum (388PS, 530Nm) benötigt hingegen ab Werk nur Super. Und davon (in Verbindung mit der 7G-Tronic) in einer heckgetriebenen Limousine nur ca. 11,0 Liter/100km im Schnitt über 12tkm 🤖

Beitrag von „CeRex“ vom 16. Dezember 2008 um 12:02

Der Unterschied ist einfach nur die Klopfestigkeit, sprich kann das Gas vorher (vor der Zündung) explodieren. Prinzipiell würde ich mich schon an die Herstellerangaben halten.

Beitrag von „Lollo050968“ vom 16. Dezember 2008 um 12:05

Wir hatten einen der ersten A2 1,6 FSI, mit Vorgabe von Audi Super +. Mit normalen Super hat er ~15% Mehrverbrauch gehabt. Ansonsten wahr keine Veränderung spürbar.

Gruß

Lollo

Beitrag von „CeRex“ vom 16. Dezember 2008 um 13:17

Ich könnte mir vorstellen(!), dass es so läuft:

Motorsteuerung merkt, dass es klopft, spritzt daher später ein und zwar dafür etwas mehr, damit noch genug Energie zur Verfügung steht, den Kolben satt nach Süden zu powern.

Ist nur eine Theorie, könnte mir aber so erklären, wie es zu einem Mehrverbrauch kommt. Weniger Energie hat der niedrig oktanere Sprit m.E. nicht. Das ist ja auch der Grund, warum 100 Oktan nix bringen und nur Dödel das tanken.

Beitrag von „mardi“ vom 16. Dezember 2008 um 14:04

Bei meinem Audi S 8 kann ich beim Fahren keinen Unterschied merken.

Aber: ich fahre ca. 8 % länger mit einem Tank. Der Mehrpreis- Shell V-Power - ist gut ausgegeben.

Die techn. Hochschule in Dänemark hat ausserdem in einer Langzeitstudie bewiesen, dass der Motor nach 50 TKM, innen bedeutend reiner war.

Ich halte mich deshalb an Shell V-Power - auch beim Dicken.

Lieber Gruss, Dieter

Beitrag von „Franks“ vom 16. Dezember 2008 um 14:52

[Zitat von CeRex](#)

...Motorsteuerung merkt, dass es klopft, spritzt daher später ein und zwar dafür etwas mehr, ...

Die Klopfregelung ändert den Zündzeitpunkt, nicht den Zeitpunkt der Einspritzung. Bei auftretendem Klopfen wird er nach ‚spät‘ verstellt. Durch eine ‚frühe‘ Zündung (nahe an der Klopfgrenze) ist der Wirkungsgrad des Motors höher, es kann also die gleiche Leistung an der Kurbelwelle mit weniger Kraftstoff erreicht werden, so gesehen hat Kraftstoff mit hoher Oktanzahl schon mehr ‚Energie‘, zwar nicht im Benzin selber aber in der Umsetzung durch den Verbrennungsmotor.

Natürlich muss ein Motor diesen höherwertigen Kraftstoff auch umsetzen, wenn ein Motor (aufgrund der Verdichtung) die Klopfgrenze auch mit 95Oktan nicht erreicht, dann bringen 100 Oktan nichts. Höher verdichtende Motoren profitieren aber in der Regel schon - jedenfalls

theoretisch.

Gruß

Frank