Bundesverband der deutschen
Bioethanolwirtschaft e.V.

Bioethanolwirtschaft: Kein Mehrverbrauch durch Super E10-Benzin

Im Zusammenhang mit der Berichterstattung über die seit Beginn der Woche von den Mineralölunternehmen vollzogene Preisangleichung zwischen den Kraftstoffsorten Super und Super E10 weist der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBe) darauf hin, dass der schon bei Einführung von Super E10 von einigen Seiten behauptete Mehrverbrauch nicht nachweisbar ist. Rollenprüfstandtests mit fünf Autos aus verschiedenen Fahrzeugklassen auf Grundlage des Messverfahrens WLTP haben ergeben, dass der aufgrund des geringeren Heizwertes von Bioethanol gegenüber Mineralöl behauptete Mehrverbrauch in keinem Fall höher ist als der kostenmäßig geringe Unterschied von 0,09 Liter auf 100 km. Ein Opel Corsa beispielsweise benötigt mit Super E10 auf 100 km sogar mehr als zwei Prozent weniger Benzin als mit Super.

Stefan Walter, Geschäftsführer des BDBe, bedauert die für Verbraucher verwirrenden Berichte und Spekulationen über die von den Mineralölunternehmen in Deutschland vollzogene Preisangleichung von Super E10 an Super: „Die von einigen Seiten vorgebrachte Erklärung für den bisherigen Preisvorteil von Super E10 aufgrund des geringeren Heizwertes von Bioethanol gegenüber Mineralöl und des daraus angeblich folgenden Mehrverbrauchs entspricht nicht den Tatsachen. Für die Vergleichstests haben wir gängige und zulassungsstarke Pkw-Modelle der Automarken BMW, Ford, Opel, Renault und VW aus verschiedenen Fahrzeugklassen gewählt, um für die Verbraucher aussagekräftige Ergebnisse zu erzielen."

Die Vergleichstests zeigten zudem, dass Super E10 die Stickoxidemissionen im Vergleich zu Super um durchschnittlich 25 Prozent verringert und für den Feinstaubausstoß im Durchschnitt eine erhebliche Reduktion von mehr als 70 Prozent nachweisbar ist.

Darüber hinaus weist der BDBe darauf hin, dass die von einigen Seiten berichtete Ursache für die Preisangleichung nicht in der Erhöhung einer „Biokraftstoff-Quote" liegt. Eine Quote mit energetischen Mindestanteilen gibt es seit nunmehr fünf Jahren nicht mehr und wurde durch die Treibhausgasminderungs-Quote abgelöst. Die Mineralölunternehmen sind seitdem gesetzlich verpflichtet, die Emissionen von CO2-Äquivalenten ihres gesamten Kraftstoffabsatzes zu senken: bis Ende 2019 um 4,0 Prozent und seit dem 1. Januar 2020 um 6,0 Prozent.

Rollenprüfstandtests nach dem WLTP-Messverfahren										
Fahrzeug	Ford Fiesta 1.1		Opel Corsa 1.4		VW Golf Variant 1.0 TSI		Renault Mégane TCE160		BMW 318i	
Kraftstoffsorte	Super (E5)	Super E10	Super (E5)	Super E10	Super (E5)	Super E10	Super (E5)	Super E10	Super (E5)	Super E10
Verbrauch in L/100 km	5,29	5,38	5,87	5,74	5,27	5,24	5,69	5,68	6,19	6,23
Unterschied in %		1,70%		-2,21%		-0,57%		-0,18%		0,65%
Fahrzeugklasse	Kleinwagen		Kleinwagen		Kompaktklasse		Kompaktklasse		Mittelklasse	
Hubraum in cm³	1084		1398		999		1332		1499	
Leistung in kW	52		66		81		120		100	
Motorbauart	Saugrohreinspritzung ohne Aufladung		Saugrohreinspritzung ohne Aufladung		Direkteinspritzung mit Abgasturbolader		Direkteinspritzung mit Abgasturbolader		Direkteinspritzung mit Abgasturbolader	
©BDBe 04/2019										

Rollenprüfstandtests nach dem WLTP-Messverfahren (Ergebnisse Kleinwagen)				
Fahrzeug	**Ford Fiesta 1.1**		**Opel Corsa 1.4**	
Kraftstoffsorte	Super (E5)	Super E10	Super (E5)	Super E10
Verbrauch in L/100 km	5,29	5,38	5,87	5,74
Unterschied in %		1,70%		-2,21%
NO_x* in g/km	0,0055	0,0049	0,0509	0,0355
Unterschied in %		-9,9%		-30,3%
PN* pro km	$1,6\times10^{12}$	$4,5\times10^{11}$	$1,6\times10^{12}$	$4,4\times10^{11}$
Unterschied in %		-71,8%		-72,8%
Fahrzeugklasse	Kleinwagen		Kleinwagen	
Hubraum in cm³	1084		1398	
Leistung in kW	52		66	
Motorbauart	Saugrohreinspritzung ohne Aufladung		Saugrohreinspritzung ohne Aufladung	

Quelle: ADAC e.V. Technikzentrum Landsberg a. L. (Reg. Nr. KBA-P 00069-07), genormte Abgasemission- und Benzinverbrauchsmessung nach VO (EU) 2017/1151 WLTP mit Prüfkraftstoff Euro-6 Fuel E5 und E10

*NO_x: Stickoxide; PN: Partikelanzahl

©BDBe 04/2019

Rollenprüfstandtests nach dem WLTP-Messverfahren (Ergebnisse Kompakt-und Mittelklasse)						
Fahrzeug	**VW Golf Variant 1.0 TSI**		**Renault Mégane TCE160**		**BMW 318i**	
Kraftstoffsorte	Super (E5)	Super E10	Super (E5)	Super E10	Super (E5)	Super E10
Verbrauch in L/100 km	5,27	5,24	5,69	5,68	6,19	6,23
Unterschied in %		-0,57%		-0,18%		0,65%
NO_x* in g/km	0,0203	0,0180	0,0128	0,0132	0,0176	0,0084
Unterschied in %		-11,3%		3,0%		-52,3%
PN* pro km	$7,1\times10^{10}$	$3,4\times10^{10}$	$6,9\times10^{10}$	$2,5\times10^{10}$	$7,9\times10^{11}$	$2,6\times10^{11}$
Unterschied in %		-52,1%		-63,5%		-67,1%
Fahrzeugklasse	Kompaktklasse		Kompaktklasse		Mittelklasse	
Hubraum in cm³	999		1332		1499	
Leistung in kW	81		120		100	
Motorbauart	Direkteinspritzung mit Abgasturbolader		Direkteinspritzung mit Abgasturbolader		Direkteinspritzung mit Abgasturbolader	

Quelle: ADAC e.V. Technikzentrum Landsberg a. L. (Reg. Nr. KBA-P 00069-07), genormte Abgasemission- und Benzinverbrauchsmessung nach VO (EU) 2017/1151 WLTP mit Prüfkraftstoff Euro-6 Fuel E5 und E10.

*NO_x: Stickoxide; PN: Partikelanzahl

©BDBe 04/2019