

## **Bränsle 95 oktan E10 Vanliga frågor Bränsle 95 oktan E10**

Det skrivs en hel del om E10 både i Sverige och internationellt. Det politiska skälet till en större inblandning av etanol i bensinen är miljöaspekten och syftar till minskade koldioxidutsläpp. MHRF konstaterar att ju högre inblandning desto större konsekvens får det på många av de historiska fordonen. Att Sverige kommer att införa E10, som redan finns i t.ex. Tyskland, Frankrike och Finland beror på EU-parlamentets och rådets direktiv 2009/28/EG av den 23 april 2009 om främjande av användningen av energi från förnybara energikällor.

### **Förbrukning/Miljön**

En högre inblandning av etanol i bensinen innebär lägre energiinnehåll vilket i sin tur innebär högre förbrukning. Det innebär att vi kommer få tanka lite oftare. Tanken är att den högre inblandningen av etanol i E10-bränslet ska minska koldioxidutsläppet.

### **Konsekvens historiska fordon**

1) På moderna fordon med lambda och styrcensorer innebär det endast en ökad bränsleförbrukning vid konstant luftförhållande då energivärdet i E10 är lägre vilket resulterar i högre bränsleförbrukning med uppskattningsvis 4-5% vid jämförelse mellan E10 och bränsle utan inblandning. Då vi redan idag på 95 oktan har 5 procents inblandning blir ökning ca 2,5 %

2) På äldre fordon med ointelligenta system så blir bränsleblandningen magrare vilket kan leda till sämre kylning och höjd temperatur i motorn. Körbarheten kan påverkas med misständningar och att fordonet blir svårstartat framförallt vid lägre temperaturer. Vid belastning ökar risken för spikning, p.g.a den magrare bränsleblandningen. Normalt har dessa förhållanden inga eller ringa inverkan på det enskilda fordonet då det oftast kör på sommaren med lågt varvtal och ringa belastning.

3) Materialen i de äldre fordonen är inte konstruerade för dagens och kommande bensininblandningar. Det rör sig om membranerna i bränslepumpar, bränsleslangar och packningar. Dessa kan helt enkelt komma att lösas upp. Det kan medföra en ökad risk för brand.

4) I fordon som står länge med "gammal" bensin ökar problemet då E10 binder mer vatten. Detta kan leda till att fordonet blir svårt att starta och korrosion på aluminiumdetaljer.

5) Körbarheten kan påverkas, gummiprodukter lösas upp och att ägaren får räkna med ökade kostnader om inte annat för att bränslekonsumtionen ökar

6) Ökad risk för brand.

### **Åtgärder att vidta för fordonsägaren**

1) Kontrollera regelbundet gummidetaljerna. Byt i förebyggande syfte

2) Bestycka om förgasaren för att möta det lägre energivärdet och den ökade bränsleförbrukningen så att rätt bränsle/luftförhållande består

3) Undvik alla typer av Hokus Pokus och undermedel.

## **Alternativet 98 oktan E5**

98 oktan kommer att finnas kvar. Här kan etanolblandningen uppgå till som mest fem procent. Det är en mix som de flesta fordon ska klara och den lösning som många i Finland uppenbarligen valt. I Finlands anses bilpark vara så gammal att bensin som innehåller max. 5 volymprocent etanol ska finnas tillgänglig många år framöver. Den dras inte bort från marknaden år 2013 trots att sådana uppgifter förekommit. I Finland har försäljningen av den 98-oktaniga fyrdubblats sedan årsskiftet, från ca 7% till 27% av bensinhandeln.

## **Diesel**

Även dieselbränslet berörs och från och med 1 maj tillåts att blanda in upp till sju procent av biobränslet FAME (Fatty Acid Methyl Ester, till exempel RME). Bil Sweden bedömer att alla dieselpersonbilar klarar denna inblandning.

## **Info från Bilsweden**

Bil Sweden har sammanställt en lista över de bilmodeller som klarar av att köras på E10-bränslet utan risk för skador. Den avser givetvis modernare fordon. Bland nyare bilmodeller är täckningen god och Bil Sweden uppger själva att listan omfattar 99 procent av alla de nya bilar som säljs i Sverige. Däremot kan äldre modeller saknas och då är det bilhandlaren eller generalagenten som ska svara på vad som gäller

Du hittar listan på

[http://www.bilsweden.se/web/Dramatisk\\_sankning\\_av\\_koldioxidutslappen\\_fran\\_bilar\\_1.aspx](http://www.bilsweden.se/web/Dramatisk_sankning_av_koldioxidutslappen_fran_bilar_1.aspx)

## **Om motorcyklar**

Motsvarande information föreligger inte idag samlat på mc sidan. I dags läget är det en tillverkare som lämnat motsvarande uppgifter.

## **Vad säger petroleumbranschen?**

Svenska Petroleuminstitutets VD Ulf Svahn dementerar uppgifterna från Bil Sweden om att E10 skulle införas redan från den 1 maj i år. Till att börja med krävs det ett riksdagsbeslut om att införa E10 och något sådant har ännu inte tagits. Att få klarlagt vilka bilmotorer som klarar E10 är naturligtvis en viktig pusselbit inför lanseringen av E10, säger Ulf Svahn. Men det är bränslebolagen som bestämmer när detta kan ske och det kommer inte att bli den 1:a maj.

Jan Tägt, Generalsekreterare MHRF