



Foto: Shell

Einsatzfrage |
Hochwertiger Kraftstoff ist klarer und leistungstärker. Aber braucht es das eigentlich?

Spitzensprit oder Marketing?

Kosten | Viele Mineralölgesellschaften locken mit Premiumkraftstoffen. Additive sollen die Motoren sauberer, effizienter und stärker machen. Doch sind die qualitativ höherwertigen Produkte ihren Aufpreis wert?

— Mit großem Tamtam hat Aral im April eine neue Kraftstoff-Generation eingeführt. Neben den Basis-Kraftstoffen stattete die Mineralölgesellschaft auch die Premiumreihe mit einem neuen Additiv aus. Bei den Ultimate-Produkten sei die Reinigungsleistung der „Anti-Schmutz-Formel“ aber bedeutend höher, sie würden den Motor dauerhaft rein halten und die Reichweite eines Diesels um bis zu 66 Kilometer pro Tankladung erhöhen, bei einem Benziner immerhin um 40 Kilometer.

Der Reinigungszusatz ist neu, die Versprechen von Aral, Shell und Co. sind es nicht. Bereits seit den 70er Jahren versuchen sich die Markertankstellen von der freien Konkurrenz mit Additiven abzusetzen, erklärt ADAC-Techniker Carsten Graf. Er hält die Aral-Formel für „ein Produkt findiger Werbe- und Marketingstrategen“. Seitdem Shell im Jahr 2003 mit V-Power 100 den ersten Ottokraftstoff mit einer Oktanzahl von 100 auf den Markt gebracht hat, bildete sich in den vergangenen 13 Jahren eine Marktnische. Aral zog nur ein Jahr später mit dem Ultimate 100 nach.

Ob Premiumkraftstoffe wirklich Vorteile bieten, ist und bleibt umstritten.

Bis 2014 teilten sich die beiden Mineralölgesellschaften diese Ausnahmestellung, dann führte OMV in Deutschland Maxx Motion Performance Super 100 Plus ein.

Ziel: Bessere Verbrennung | Während normales Super (E5) und Super Plus eine Oktanzahl von 95 und 98 aufweisen, bieten Aral, Shell und OMV also ein Produkt an, das mehr hochwertige Komponenten besitzt und dadurch eine höhere Klopfestigkeit bietet. Das bedeutet: Je höher die Oktanzahl, desto weniger kommt es zu ungewollten Selbstzündungen des Kraftstoffs. „Deshalb erreichen wir mit unseren Premiumkraftstoffen bestmögliche Eigenschaften für eine hohe Verbrennungseffizienz“, erklärt die OMV.

Durch die bessere Verbrennung bieten die Ultimate-Produkte „mehr Leistung und einen geringeren Verbrauch“, fügt Aral hinzu. Und Shell weist auf einen weiteren Punkt hin: „Das besondere Reinigungsadditiv enthält spezielle Zusätze, die verhindern, dass es rund um die Einlassventile und Einspritzdüsen zu leistungsmindernden

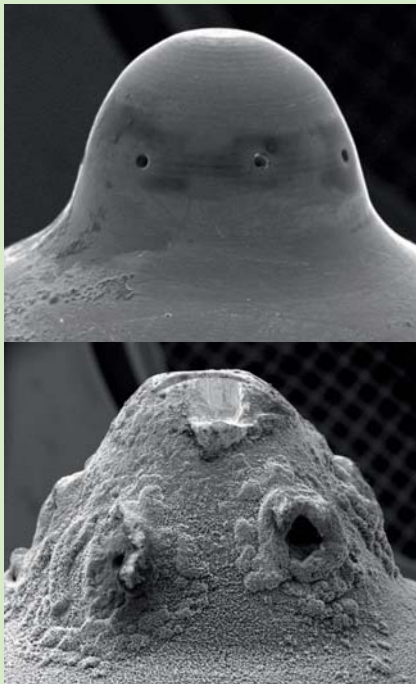
Ablagerungen kommt. Bereits vorhandene Ablagerungen werden zurückgebildet.“ Zudem würde ein Reibungsminderer dafür sorgen, dass der Kolben besser an der Zylinderwand gleitet.

Die wundersamen Fähigkeiten der Premiumkraftstoffe haben ihren Preis: Aral verlangt für Ultimate 102 zehn Cent mehr pro Liter, beim Ultimate Diesel sind es zwölf. Bei der OMV sind es derzeit zwölf bis 13 Cent, bei Shell sogar 20 Cent pro Liter. Bei den derzeitigen Preisen muss ein Kunde also für einen qualitativ besseren Kraftstoff zwischen zehn und 16 Prozent mehr bezahlen. Doch bekommt er in gleichem Maß Leistung, Sauberkeit und Qualität?

Zielerreichung nicht gesichert | Der ADAC zweifelt den Sinn von Marken-Additiven nicht grundsätzlich an, „doch die Wirkungen dürften sehr gering ausfallen und sind auch nur mit extremem Aufwand nachprüfbar“, beschreibt Technikexperte Graf.

Wegen dieser schweren Nachweisbarkeit will der ADAC sein Testbudget nicht für derartige Experimente ausgeben, „denn die Mineralölmarken legen alle Jahre mit einem angeblich neuen Additivpaket nach, womit vorherige Versuchsergebnisse hinfällig wären“, sagt Graf.

Vor zwölf Jahren hat sich der ADAC schon einmal mit V-Power und Ultimate beschäftigt. Beim Diesel maßen die Spezialisten tatsächlich eine höhere Motorleistung zwischen 1,6 und 4,5 Prozent, der Kraftstoffverbrauch verringerte sich um 1,0 bis 5,6 Prozent. Deutlich schlechter schnitten die vier Testfahrzeuge mit Premium-Ottokraftstoff ab: Lediglich bei zwei Fahrzeugen konnte eine geringfügige Leistungssteigerung gemessen werden, die aber deutlich unter der Messtoleranz von zwei Prozent lag. Auch das Drehmoment verbesserte sich bei keinem Auto signifikant. Und so kam der ADAC zu dem Ergebnis: „Aufgrund der Messergebnisse hat sich der saftige Aufpreis in puncto Leistung für keines unserer Testfahrzeuge rentiert.“ Die meisten Motoren können die höhere Klopfestigkeit des Motors nicht ausnutzen, weshalb der Oktanvorteil verpufft.



Direkter Vergleich | Total hat zwei Einspritzdüsen unter ein Rasterelektronenmikroskop gelegt. Die untere weist angeblich Verschmutzungen durch additivfreien Kraftstoff auf, die obere ist dank Premiumkraftstoff sauber

Foto: Total

GÜNSTIG TANKEN UM DIE ECKE.

AN JEDER
4. TANKSTELLE
ZU HAUSE

novofleet



NOVOFLEET – SO BEQUEM KANN SPAREN SEIN.

Mit jedem Stopp tanken NOVOFLEET Kunden im Schnitt 4 Cent/Liter Kraftstoff günstiger. Und das ganz bequem an rund 3.700 Akzeptanzstellen in Deutschland. Jetzt informieren unter der kostenfreien Serviceline **00800 700 30 200**.



novofleet.com

Die clevere Flottenkarte.



Foto: Aral

Chemische Formel | Premiumkraftstoffe sollen dazu beitragen, Schmutzteilchen in Motoren zu entfernen

Kein zwingender Bedarf | Das sehen andere Mineralölgesellschaften genauso. Esso etwa erklärt: „Bislang sehen wir keinen zwingenden Bedarf, die Mindest-Oktanzahl zu erhöhen. Schließlich wird bei den Benzinsorten am häufigsten die Qualität Super 95 nachgefragt, zumal nur sehr wenige Fahrzeuge 98 Oktan wirklich brauchen.“ Stattdessen will der Konzern sein jüngst vorgestelltes Synergy-Konzept ausrollen. Dabei handle es sich um ein neues Erscheinungsbild und neue Produkte, die aber im Gleichklang zu Aral und Co. den Kraftstoffbedarf reduzieren, den Korrosionsschutz verstärken, die Motorenleistung steigern und die Motorensauberkeit erhöhen sollen.

Auf Letzteres zielen Totals Premiumkraftstoffe Excellium Super Plus und Diesel ab, die ebenfalls keine hochoktan und auf Leistung getrimmte Positionierung einnehmen wollen. Spezielle Additive sollen bis zu 99 Prozent der Verschmutzungen im Ottomotor an den Einlassventilen gegenüber einem Kraftstoff ohne spezielle Additive reduzieren. Im Dieselmotor verhindert der Premiumkraftstoff 93 Prozent der Ablagerungen, gibt Total an.

Relikt der Vergangenheit | Die Frage ist nur: Wie dreckig werden die Ventile im Alltagsbetrieb? Die Autozeitschrift Auto Bild veröffent-



Foto: Aral

Chemische Formel | Ob Premiumkraftstoffe wirklich nötig sind, ist aber auch unter Mineralölgesellschaften umstritten

lichte bereits vor acht Jahren ein Statement vom ehemaligen Opel- und Audi-Motorenentwickler Fritz Indra: „Derartige Ablagerungen gehören längst der Vergangenheit an“, sagte er. Und die minimalen Rückstände würden die Fahrleistungen nicht mindern, im Gegenteil: Die meisten Autos beschleunigten am Ende besser und verbrauchten nicht mehr als zu Beginn, schrieb die Auto Bild. Spezielle Additive, die auch in den Basiskraftstoffen enthalten sind, verhindern schon lange Rückstände, die den Motor negativ beeinflussen können.

Diese Meinung teilt die Jet: „Wir verzichten ganz bewusst auf teure Premium-Kraftstoffe, da sie aus unserer Sicht keine signifikanten Vorteile für den Kunden bei Motorleistung oder Verbrauch bieten.“

Steigende Nachfrage | Bei Shell, Aral, OMV und Total verteidigt man indes die Premiumprodukte gegen Kritik unter Verweis auf normierte Prüfverfahren. „Die Vorteile einer hohen Oktan- und Cetanzahl sind durch unabhängige wissenschaftliche Untersuchungen bestätigt worden“, sagt beispielsweise die OMV. Die Kunden jedenfalls scheinen den Mineralölgesellschaften zu vertrauen: Alle registrieren eine stetig steigende Nachfrage. Aral gab an, der Anteil der Premiumkraftstoffe am Gesamtabsatz liege „noch im einstelligen Prozentbereich“.

| Michael Simon



Foto: Aral

Namensgebung | Die Premiummarke von Aral heißt Ultimate, übersetzt so viel wie „das Höchste“, „das Nonplusultra“



Foto: Shell

Einfach Super ist nicht | Neben Standard-Benzin und -Diesel locken auch die teureren Premiumkraftstoffe an der Tanksäule