



## Information für Kunden und Vertriebspartner

### Verwendung von kaltgepresstem Rapsöl in Dieselmotoren für Traktoren und Arbeitsmaschinen

Die aktuellen Kraftstoffpreise und die Wettbewerbsverzerrung durch sehr unterschiedliche Mineralölsteuersätze in Europa führen zu einer verstärkten Nachfrage von kaltgepresstem Rapsöl als Alternative zum mineralischen Dieselkraftstoff. Es werden jedoch hierbei bestimmte Rahmenbedingungen außer Acht gelassen, auf die nachfolgend hingewiesen wird, um dem Landwirt bei seiner Entscheidung, ob er einen Traktor/eine Arbeitsmaschine auf Rapsöl umstellt, die damit verbundenen Risiken offen aufzuzeigen:

#### 1. Freigabe durch Traktoren- und Erntemaschinenhersteller

Aufgrund bisheriger Untersuchungen und Felderfahrungen zum Betrieb von Dieselmotoren mit kaltgepresstem Rapsöl und der dabei festgestellten Schadensrate ist es für die im VDMA zusammengeschlossenen Hersteller nicht möglich, Freigaben für die Verwendung von kaltgepresstem Rapsöl in Dieselmotoren zu geben. Dies gilt insbesondere auch bei der Umrüstung von Dieselmotoren durch Drittlieferanten. Damit sind – im Schadensfall – keine Gewährleistungsansprüche möglich.

#### 2. Betriebserlaubnis

Nach § 19 Abs. 2 StVZO erlischt die Betriebserlaubnis eines Traktors oder einer Arbeitsmaschine, wenn "Änderungen vorgenommen werden, durch die das Abgas- und Geräuschverhalten verschlechtert wird". Bei den heutigen im Markt befindlichen Umrüstsätzen für Dieselmotoren muss man in der Regel davon ausgehen, dass die Betriebserlaubnis erloschen ist, insbesondere bei Systemen, bei denen Einspritzanlage und -düsen verändert oder ausgetauscht werden sowie bei Veränderungen an der Motorsteuerung. Der Landwirt sollte dafür Sorge tragen, dass der Umrüster die erforderlichen Gutachten (z. B. von TÜV oder DEKRA) zur Wiedererlangung der Betriebserlaubnis zur Verfügung stellt. Ein Fahrzeug, das ohne Betriebserlaubnis betrieben wird, besitzt keinen Versicherungsschutz!

### **3. "100-Traktoren-Programm"**

Die Zwischenergebnisse des "100-Traktoren-Programms" sind ernüchternd. Es konnte nicht nachgewiesen werden, dass bei Verwendung von kaltgepresstem Rapsöl die gleichen oder zumindest ähnliche Betriebsstundenzahlen wie mit Dieselmotoren – ohne Bauteilausfälle bzw. Beschädigungen – erreicht werden. Aussagen zur Dauerhaltbarkeit und zum Ganzjahresbetrieb konnten nicht gemacht werden. Dies ist auch ein wesentlicher Grund, warum die Hersteller keine Freigaben für kaltgepresstes Rapsöl machen.

### **4. Maschinenbruchversicherung**

Der Abschluss einer sogenannten Maschinenbruchversicherung bei der Verwendung von kaltgepresstem Rapsöl scheint zunächst eine gute Ergänzung zur Absicherung der Risiken zu sein. Allerdings sollte der Landwirt wissen, dass er nachweisen muss, dass ein eventueller Schaden ursächlich auf die Verwendung von kaltgepresstem Rapsöl zurückzuführen ist.

### **5. Wiederverkaufswert**

Aufgrund der vorliegenden Erkenntnisse, dass durch die Verwendung von kaltgepresstem Rapsöl die zu erwartende Lebensdauer des Motors eingeschränkt wird, wird der Gebrauchtwagenwert eines Traktors oder einer Arbeitsmaschine, die einige Tausend Stunden mit kaltgepresstem Rapsöl betrieben wurde, im Vergleich mit einer gleich alten "Dieselmaschine" deutlich niedriger sein. Dadurch wird die Wirtschaftlichkeitsberechnung erheblich beeinflusst.

### **6. Langfristige Ausrichtung**

Grundsätzlich unterstützt die Industrie die Entwicklung und Verwendung alternativer Kraftstoffe. Die Verwendung von kaltgepresstem Rapsöl ist jedoch zur Zeit weder technisch noch wirtschaftlich vertretbar darzustellen. Die Fahrzeugindustrie sieht auf Basis der bisherigen Erkenntnisse und Erfahrungen wenig Spielraum für die Verwendung von "unveredelten Energieträgern" aus nachwachsenden Rohstoffen, da eine gleichbleibende Kraftstoffqualität sehr wichtig bei der Motorenentwicklung ist. Der vorliegende nationale Normentwurf DIN 51 605 – Kraftstoffe für pflanzenölaugliche Motoren – Rapsölkraftstoff – Anforderungen, ist ein erster Schritt, um die Kriterien dieses Kraftstoffes zu definieren. Mit dem Kraftstoff selbst liegen aber noch keine ausreichenden Erfahrungen im praktischen Einsatz vor. Deshalb sind sowohl der Entwicklungsarbeit als auch der Prüfung auf Dauerhaltbarkeit enge Grenzen gesetzt.

27. Oktober 2005