

# Inga problem med s

*– men lång väntan på nästa generations miljöbränsle*

**Båtlivs artikel om biodiesel i förra numret fick enorma reaktioner. Den som tankar diesel från de vanliga sjömackarna kan lugnt fortsätta med det. Men det kan vara problem med landmackarnas diesel. Den som vill köra med nya, miljövänligare bränsle bör vänta på nästa generations biodiesel.**

Text: Lasse Bengtsson

**D**ieselolja kan vara många saker. Det finns biodiesel, miljöbiodiesel, Europadiesel, dieselbrännolja, Ecoparadiesel och så vidare. Många gånger hänger det dessutom mystiska förkortningar med; FAME, MK1, EN 590, NExBTL och Fischer-Tropsch. Redan här har väl de flesta av oss tappat kontrollen och man undrar vad i all världen ska jag fylla båtens bränsletankar med.

Svaret är enkelt, fyll från båt-mackens dieselpump.

Men, och det är här nyheter-na kommer in, i de allra flesta fall – några undantag finns – om du tankar från en landmack har dieseln du köper upp till fem procents inblandning av FAME (fettsyrametylester). Det är ett förnyelsebart tillskott som kommer från oljeväxter, i de flesta fall rapsolja.



**– Det finns ingenting som snabbt ersätter fossil diesel. Det första bra alternativet som kommer i lite större volym är Neste Oils NExBTL. Neste kommer att tillverka cirka 170 000 ton det första året, vilket är en liten mängd eftersom det bara i Sverige och Finland används cirka 8 miljoner ton diesel årligen, säger Rolf Westlund, forskningsansvarig hos Volvo Penta.**

## Olja från McDonald's

Dagens biodiesel (FAME) härsknar med tiden – den är en färskvara. Den är också – tillsammans med vatten – mycket sårbar för bakterieangrepp.

Från Finland kommer nu en syntetisk diesel, NExBTL, den har en annorlunda sammansättning baserad på biomassa och saknar FAME:s nackdelar. OKQ8 kommer i höst att börja sälja diesel med en 20-procentig inblandning av NExBTL.

Denna diesel marknadsföres under namnet ECO 20 och kan användas av både båtar och landfordon utan problem. Provet pågår som bäst tillsammans med Volvo Penta, som vid en pressvisning i Stenungsund i juni bland annat

visade en Nimbus som kördes på NExBTL.

## Vattenbubbla farlig

Vatten i dieselbränsletanken har aldrig varit bra – och med FAME-inblandning ännu värre – och därmed måste vi båtägare vara än mera observanta på om det ligger vatten och skvalpar i botten på tanken. Vattnet kan bli en bakteriell gegg som effektivt täpper till motorns bränslesystem.

Svenska Petroleuminstitutet har på sin hemsida – [www.spi.se](http://www.spi.se) – lagt ut mer information om hur båtägarna ska hantera bränslen på sjön. I informationen ges bland annat rådet att båtarnas bränsletankar måste tömmas vid vinteruppläggnings – något

# jömackarnas diesel



**Båtlivs artikel i sommarnumret om biodiesel i båtar fick en enorm uppmärksamhet. Hos sjömackarna har det dock gått att tanka som vanligt hela sommaren och även i fortsättningen levererar de diesel utan problem. På bilden macken i Sandhamn.**

sänker flampunkten.

Några av de experter Båtliv talat med avråder också bestämt från användandet av diverse tillsatser för dieselolja som finns på marknaden. De har, säger teknikerna, ingen som helst inverkan.

Slutligen, ren FAME, rapsolja förestrad till biodiesel, ska inte användas i båtar, den saken är alla experter ense om. Ta fram instruktionsboken för båtens motor och kontrollera vad motortillverkaren har att säga i det här – det är ett råd som är guld värt...

Tillgången till de olika, förnyelsebara bränslena för dieselmotorer är ännu så länge mycket begränsad. Det kommer att dröja innan den verkligt miljövänliga dieseln – såsom NExBTL – finns i tillräcklig mängd. ■

## FAKTA OM BIODIESEL

Den vattenpasta det talas om i artikeln finns såvitt Båtliv kunnat utröna ännu inte ute i konsumentledet – något tillbehörskedjorna kanske skulle tänka till om...

**FAME** – Fettsyrametylester, till exempel förestrad rapsolja.

**Mk1** – Svensk miljödiesel svavelfri och med lågt aromatinnehåll.

**EN 590** – Europeisk standard för fordonsdiesel.

**NExBTL** – Syntetisk diesel framställd genom hydrolys (raffineringsprocess) av fettsyror.

**Fischer Tropsch** – En metod för framställning av syntetisk diesel av bland annat kol, flitigt använd av tyskarna under andra världskriget. Denna metod används också för tillverkning av syntetdiesel ur naturgas.

som går på tvärs med tidigare rekommendationer – att tanken ska vara fylld för att minska risken för kondens.

### Ett års hållbarhet

Börje Kronström, expert på Svenska Shell, konstaterar att dieselolja med fem procents inblandning av FAME inte bör lagras längre än ett år.

– Någon risk med en sådan förvaring kan jag inte se, säger han men pekar också på vikten av att det inte får finnas vatten i tanken.

– Det har blivit viktigare att hålla koll på tankens innehåll. En bra metod för att kolla att det inte finns "fritt vatten" i tanken är att lägga vad vi kallar "vatten-

pasta" på en mätsticka och föra ned den till tankens botten. Blir pastan – som normalt är svagt rosa – röd finns det vatten där. Metoden används på bensinmackar för att kolla innehållet i bränslecisternerna.

### Ingen sprit

På bilar kan man hålla sprit i bränslet för att hålla koll på vattnet – detta är inte aktuellt för båtar.

– Det är riktigt att detta används på lastbilar och bilar, säger Börje. Men där är det i akuta situationer för att vattnet i tanken inte ska frysa till is och på det sättet stoppa bränsletillförseln. De flesta motortillverkare avråder från användningen – det



– Shell har inte någon RME-inblandning i dieseln i sina sjömackar, säger Micke Robell som bland annat driver macken på Sandhamn i Stockholms skärgård.