

Informationen zum Thema HVO-Diesel zusammengestellt von Thorsten (Kassenwart):

Auf dem Seglerhock wurde ein Artikel aus der Zeitschrift Palsteg 2/26 angesprochen. Hier macht Dr.-Ing. Robert Möckel, Ingenieur der Fachrichtung Schiffsmaschinenbau folgende zwei interessante Aussagen:

- **HVO100 Diesel sei nicht immun gegen Dieselpest**
- **Das Volltanken von Segelbooten im Winterlager sei nicht sinnvoll**

HVO100 Diesel ist ein Kraftstoff nach DIN EN 15940 und dürfe damit bis zu 7% Biodiesel (RME) enthalten, müsse aber nicht. Biodiesel trage bei langer Lagerung zur Dieselpest bei. Selbst wenn der HVO-Kraftstoff keinen Bioanteil enthalte, bedeute das nicht, dass dieser nicht von Mikroorganismen zersetzt würde, es dauere nur länger. HVO100 sei zwar weniger empfindlich gegen Dieselpest, aber nicht immun. Lange Lagerung sei daher auch bei HVO ungünstig.

Kondenswasser entstehe vor allem im Sommer bei großen Tag-Nacht-Temperaturunterschieden und hoher Luftfeuchtigkeit. Im Winter seien die Temperaturschwankungen – insbesondere bei Hallenlagerung – so gering, dass es praktisch keine Kondensation gäbe. Das Volltanken von Segelbooten mit Dieselmotoren im Winterlager zur Verhinderung von Kondenswasserbildung sei daher nicht sinnvoll. Die neue Saison starte mit einer unnötig großen Menge an gealtertem Kraftstoff.

Da das Thema immer wieder diskutiert wird hier noch eine Zusammenstellung weiterer Informationen, ohne Anspruch auf Vollständigkeit, als Denkanstoß zu verstehen:

Zum Thema Biodiesel in HVO100 liest man auf der Internetseite von Shell eine vom oben zitierten Artikel abweichende Aussage: (<https://www.shell.de/geschaeftskunden/shell-card-tankkarten/shell-card-blog/was-ist-hvo.html>)

"HVO100 (engl. Hydrotreated Vegetable Oil), auch bekannt als paraffinischer Diesel, bezeichnet einen Kraftstoff, der aus hydrierten Ölen und Fetten hergestellt wird. Er ist sowohl in Reinform (100 % HVO, auch bekannt als HVO100) erhältlich, als auch als XTL-Kraftstoff, bei dem nach DIN EN15940 bis zu 7 % FAME-Biodiesel (Fettsäuremethylester) enthalten sein darf. **Diese Mischform darf jedoch nicht als HVO100, sondern nur als HVO bezeichnet werden.**"

Unstrittig ist wohl, dass HVO für alle Volvo Bootsdiesel zugelassen ist:

[HVO 100 fossil-free fuel instead of diesel | Volvo Penta](#)

"All Volvo Penta diesel engines are verified for use with HVO 100 (EN15940) fossil-free fuel. So if your boat is powered by a Volvo Penta diesel engine, you don't need to do anything except fuel up with HVO 100 and go about your usual adventures. There are no boat engine modifications necessary, nor any alterations required for your boat fuel storage, and no change to your service intervals or requirements. It's business, or in this case, boating as usual."

Man findet allerdings an verschiedenen Stellen den Hinweis, dass HVO unter Umständen ein Schrumpfen von Dichtungen und dadurch Undichtigkeiten im Kraftstoffsystem verursachen könne: „Es ist aber darauf hinzuweisen, dass das nahezu Fehlen von aromatischen Verbindungen in reinen paraffinischen Dieselmotoren dazu führen kann, dass Elastomermaterialien schrumpfen, wenn sie aus der Vornutzung mit aromatischen Kraftstoffen aufgequollen sind. „

Zum Thema Umweltverträglichkeit gehen die Aussagen der Lobbyisten stark auseinander: Zaubertrank oder Teufelszeug. Die Wahrheit wird irgendwo in der Mitte liegen. Hier muss sich jeder selbst seine Meinung bilden.

Die Kraftstoffhersteller sagen: **Bis zu 90 % geringere CO₂-Neuemissionen** im Vergleich zu rein fossilem Diesel.

[KlimaDiesel HVO100 – Synthetischer Diesel für alle Fahrzeuge](#)

[HVO100: alles Wissenswerte zum Kraftstoff der Zukunft | Geschäftskunden: Industrie- und Gewerbetreibende](#)

Eine von der Deutschen Umwelthilfe in Auftrag gegebene Studie sagt: HVO100 aus Altspeiseöl, der von Industrie und Teilen der Politik als Zukunftslösung beworben wird, hilft dem Klima nicht – und **kann unter Einbeziehung aller Effekte sogar schaden.**

[250822 Zusammenfassung ifeu Studie HVO100.pdf](#)

Und dann findet man noch einen ADAC-Bericht mit Schwerpunkt Bodensee:

[HVO für Boote: Alles Wichtige zum klimaschonenden Diesel | ADAC Skipper](#)