



Bei den getesteten Fahrzeugen kam es unabhängig vom Baujahr zu keinerlei Einschränkungen und Problemen.

Kraftstoffe im Test

ÖAMTC testet alternative Kraftstoffe: E-Fuels und HVO mit großen Vorteilen bei Emissionen – ohne Nachteile im Betrieb.

WIEN. Der CO₂-Ausstoß des Straßenverkehrs muss deutlich sinken, um die Klimaziele zu erreichen. Für den ÖAMTC ist klar: Die Elektromobilität spielt dabei eine zentrale Rolle, mit ihr allein wird es allerdings nicht gehen. „Wir plädieren daher für den raschen und flächendeckenden Einsatz von alternativen Kraftstoffen für Verbrennungsmotoren“, so ÖAMTC-Cheftechniker Thomas Hametner. „Die Bestandsflotte lässt sich damit je nach Beimengungsgrad zum fossilen Kraftstoff CO₂-ärmer bis nahezu CO₂-neutral betreiben.“

Keine Probleme im Betrieb

Der ÖAMTC hat gemeinsam mit seinen Partnerorganisationen biogene und synthetische Kraftstoffe auf ihre Praxistauglichkeit getestet. Hametner: „Beim Betrieb der Testfahrzeuge kam es unabhängig vom Baujahr zu keinerlei Problemen. Auch eine Erhöhung der Schadstoff-Emissionen wurde nicht gemessen.“

Beim Dieselerersatz HVO war sogar das Gegenteil der Fall: Der Schadstoffausstoß ging leicht zurück und durch die höhere Zündwilligkeit des Kraftstoffs stieg das Ansprechverhalten des Motors.“

Zwei Kraftstoffe untersucht

Untersucht wurden zwei Arten von alternativen Kraftstoffen: Die synthetisch aus Strom, Wasser und CO₂ erzeugten E-Fuels und der Dieselerersatz HVO, gewonnen aus Altöl und -fett. Während letztere bereits in größerem Maßstab produziert werden, stehen E-Fuels noch am Anfang. „Das Hochfahren der Produktion und die Herstellung großer Mengen wird natürlich dauern“, weiß Hametner. „Allerdings ist auch eine Mischung alternativer und fossiler Kraftstoffe möglich, sodass der E-Fuel-Anteil kontinuierlich gesteigert werden kann. So könnte man den fossilen Anteil in der Bestandsflotte laufend reduzieren.“

Klar ist laut ÖAMTC auch: Zur Herstellung von E-Fuels muss Energie aus erneuerbaren Quellen eingesetzt werden, damit sie ihren CO₂-Vorteil auch tatsächlich ausspielen können. In Österreich und Europa ist das kaum möglich. Daher ist eine Produktion im industriellen Maßstab nur in wind- und sonnenreichen Weltgegenden sinnvoll.

E-Fuels ohne Komplikationen

„Das zieht allerdings weite Transportwege nach sich, was den Wirkungsgrad deutlich verringert. Andererseits steht hierzulande auch nicht ständig grüner Strom für die Ladung von E-Autos zur Verfügung – Strom-Importe sind nötig, was wiederum deren Ökobilanz stark beeinträchtigt. Und: Im Gegensatz zu Strom können E-Fuels gespeichert und vergleichsweise einfach über weite Strecken transportiert werden“, hält der ÖAMTC-Experte abschließend fest. (red)

HONDA MOTORRAD

CRF300L: Neu ins Jahr 2023

WIEN. Hondas leichtgewichtiger straßenzulassungsfähiger Allrounder, die CRF300L, ist ein Bike, das im Gelände genauso wendig ist wie in der Stadt. Die anhaltende Popularität seit der Markteinführung als CRF250L im Jahr 2012 wurde mit der Kapazitätssteigerung von 50 cm³ in Kombination mit einer Gewichtsreduktion von vier Kilogramm im Modelljahr 2020 weiter gesteigert.

Der Erfolg der CRF300L baut auf zahlreichen Faktoren auf: Ein sofort erkennbares auffälliges CRF-Design, ein reaktions-schneller Einzylinder Motor, ein Sechsganggetriebe mit Anti-Hopping-Kupplung, ein ansprechender agiler Rahmen, schlanke Proportionen und lange Federwege.

Neue Farbvariante

Im Modelljahr 2023 erhält die CRF300L eine völlig neue Farbvariante in Swift Gray mit neuen serienmäßigen schwarzen Handprotektoren und Details in Orange. Die traditionelle Farbvariante Extreme Red ist weiterhin erhältlich und verfügt ebenso über farblich abgestimmte serienmäßige Handprotektoren. (red)



© Honda