Technik Allgemein

V-Power von Shell?

Als erster Kraftstoff auf dem deutschen Markt hat "V-Power" 100 Oktan, zwei mehr als handelsübliches Super Plus und fünf mehr als Super. Die Oktanzahl sagt etwas über die Kohlenwasserstoffverbindungen im Kraftstoff aus. Bei hochoktanigen Benzinen sind diese Molekülketten besonders verzweigt. Dadurch fangen sie nicht so leicht Feuer, brennen dann aber mit Wucht ab - ähnlich wie ein Wollknäuel im Vergleich zu einem langen Faden.

Ist der Oktanwert für einen bestimmten Motor zu niedrig, entflammt der Kraftstoff schon während des Verdichtungsvorgangs vor der geplanten Zündung; die Flammfront schlägt gegen den noch aufwärts strebenden Kolben. Dieses "Klopfen" kann im schlimmsten Fall den Motor zerstören.

Motoren, die höheroktanige Kraftstoffe verbrennen, können dagegen gefahrlos höher verdichten und entsprechend mehr leisten als andere Aggregate.

Ein Problem allerdings wirft der neue Power-Saft von Shell auf: Einen Motor, der für "V-Power" entwickelt worden wäre, gibt es nicht. Allein die Verabreichung besserer Raffinate aber gibt einem Motor noch nicht mehr Kraft. Das, erklärt etwa Porsche-Motorenentwickler Heinz-Jakob Neußer, "ist physikalisch unmöglich". Für Porsche-Fahrzeuge, die auf Super Plus abgestimmt sind, sei "das Potenzial von Shell ‚V-Power' unter normalen Bedingungen nicht erschließbar".

Quelle: www.Spiegel.de

Eindeutige ID: #0
Verfasser: Sash
Letzte Änderung: 2003-06-23 13:36

(c) 2026 Achim Bettermann <asrami@fzr-forum.de> | 2026-11-23 11:12
URL: http://www.fzr-forum.de/technikfaq/index.php?action=faq&cat=142&id=31&artlang=de