

Innføring av bensin E10 fra april 2023.

På grunn av innføringen av E10 bensin, har det i det siste blitt skrevet mange artikler om temaet.

Jeg har de siste 3 årene importert noen produkter fra England som stopper bakterievekst i drivstoff. Dette er i form av metallegeringer som slippes på tanken. Det er to typer:

Fueldiamond – stopper bakterievekst i diesel og bensin E5, E10 og E15.

En stk. er nok for tanker opp til 60 liter og varer i ca 5 år.

Fuelcatalyst – stopper bakterievekst i diesel og bensin E5 og E10 og E15.

Denne inneholder flere metaller og fungerer også som blyerstatte og øker oktansen fra 95 til ca. 98-100. På en 60 liters bensintank bør man bruke en remse med 7 kuler.

Disse varer i ca. 10 år, eller en kjørelengde på ca. 150 000 km.

Jeg skrev til produsenten for en stund siden ang. innføring av E10 bensin i Norge, og sa at jeg var litt redd for å love for mye ang. produktene. Han skrev følgende (oversatt til norsk) :

«Hei Arve, jeg skal forklare, beklager å høres ut som en lærer, men det er eneste måten.

Etanolbensin E5, E10 og E15 gir samme mengde vann i tanken, selv om man tilsetter Fueldiamond eller Fuelcatalyst. Etanol i seg selv er ikke skadelig, det er nesten som vodka og er laget av mais eller sukkerbeter.

Etanol tiltrekker seg fuktighet (vann) i tanken. I dette vannet vill det gro en bakterie.

Denne bakterien produserer en «zero oxygen» syre (edikksyre). Denne syren angriper gummi, plast, kork ol. som blir brukt i slanger, rør, pakninger, o-ringer ol. i motoren samt metaller.

Motorer laget etter 2017 skal/ bør være laget med gummi som ikke tar skade av denne syren.

Både Fueldiamond og Fuelcatalyst inneholder antimony. Dette er et anti biotisk metall. I væsker vil dette stoppe dannelse av bakterier. Derfor dannes det ingen syre, og heller ikke noen skade.

Jo mer etanol det er i bensin, jo mer vann vill bensinen tiltrekke seg, og sjansen for skade blir større.

Det er nå et stort behov for Fueldiamond og Fuelcatalyst.

Da E10 kom til UK, ble omsetningen min firedoblet.

Som nevnt: beklager å høres ut som en lærer.

Hilsen Alan»

Ved bruk av disse produktene vil drivstoffet holde seg friskt selv om kjøretøyet lagres over lang tid.

Som dere ser, er ikke etanolen i seg selv det store problemet, men bakteriene og syren denne forårsaker. Det gjelder nesten det samme med diesel. Bakteriene der (dieseldyr) oppstår visst ikke av seg selv, men kommer inn i tanken via diesel eller luft. Bakteriene formerer seg raskt i sjiktet mellom vannet og dieselen. Fueldiamond og Fuelcatalyst forhindrer at disse bakteriene formerer seg. Det sies at etanol etser på komponentene i motorer. Men konsentrasjonen er ikke større enn i en svak hvitvin. Da høres det logisk ut at det ikke er selve alkoholen, men syren som oppstår, som er skadelig.

Jeg har nettopp fått laget en nettside med nettbutikk.

Dere kan gå inn på siden www.fueldiamond.no og lese mer. (den er ikke helt komplett ennå, noen få andre produkter kommer senere).

(Dere må klikke på kategorien og så på et produkt for å se teksten under)

Les også om Spitfire Multispark, her ligger det flere referanser. Har selv sett disse i bruk på flere eldre biler, og de fungerer akkurat som produsenten sier! Da er det nærliggende å tro at de andre produktene også virker. Produsenten har levert disse produktene til kanskje flere titalls tusen kjøretøy de siste 30 årene i Storbritania, flere andre europeiske land og Australia.

Opprinnelsen til disse produktene er fra andre verdenskrig. Den opprinnelige Fuelcatalyst ble bl.a. brukt i Spitfire, Hurricane og andre fly. Bensinen de fikk fylt var ofte dårlig, men ved å tilsette disse metallkulene økte oktansen og motorene gikk bedre. Den gangen inneholdt produktet visstnok både bly og kvikksølv. Det gjør de ikke i dag.

Multispark-enheten ble brukt i de samme kjente Merlin-motorene som ble brukt i MTB-ene, (motortorpedobåtene). Siden de den gang var laget av bakelitt, ble de ikke brukt i flyene, siden bakelitt fort kunne sprekke.

Jeg har selv ennå ikke så mye egenerfaring med Fueldiamond og Fuelcatalyst, men jeg slapp bl.a. en kule Fuelcatalyst på snøfreseren min rundt juletid 2021.

Tidligere var den vond å starte første gang på høsten, og det luktet vondt av bensinen jeg tappet fra forgasseren. Høsten 2022 startet den mye lettere, og bensinen luktet ikke vondt i det hele tatt.

Ellers går den bedre og er ikke så avhengig av choke.

Jeg har også snakket med folk på messer som har kjøpt Fuelcatalyst i England og var veldig fornøyd.

Høsten 2023 testet jeg Multispark-enheten og Fuel-Catalyst hos Kapp Bilverksted med Bosch Car Service utslippstest på min 73 mod Rolls Royce- 6,75 liter V8. Den har to SU-forgassere (litt for fet blanding), og har hatt 2 stk Fuel-Diamond på tanken i over 2 ½ år.

Ved første test **uten** Multispark og Fuel-Catalyst viste HC mellom 220 og 280, og O2 viste 1,2.

Ved andre test **med** Multispark gikk HC ned til under 130, og O2 gikk ned til 0,6.

Ved tredje test **uten** Multispark, og etter å ha kjørt noen mil **med** Fuel-Catalyst på tanken, viste HC under 150, og O2 viste 0,4. Bensinen på tanken var hele tiden ca 50% 2-3 år gammel E5 og ca 50% ny E10. Bensinen har hele tiden vært klar og fin, og ikke luktet vondt. (pga Fuel-Diamond som har ligget på tanken i ca 2 ½ år). Bilen har alltid vært lagret mellom oktober og april. Sommeren 2023 ble den bare blitt kjørt 3-4 mil.

Dette er produkter som bør være av interesse for svært mange. Jeg er importør for de nordiske landene. Prisen sammenlignet med en del flytende produkter er også lav.

Mange er naturlig nok skeptiske til slike produkter. Det var jeg også. Jeg kjøpte 3 Fueldiamonds for 5 år siden. Da de kom i posten, ble de bare liggende. Etter ca 2 år fant jeg ut at den største deleforhandleren til Rolls Royce og Bentley anbefalte disse sterkt, og fører dem i sitt sortiment. (Bare Fueldiamond).

Fuel Catalyst betyr drivstoffkatalysator på norsk. De fleste av oss kjenner jo til eksoskatalysatorer som er montert i alle nyere bensin- og dieslbiler. Vi tror jo på at eksosen som kommer ut av katalysatoren er forskjellig fra den som kom inn i katalysatoren ett tiendels sekund tidligere, og at dette skyldes spesielle metaller inni katalysatoren. Da høres det ikke så usannsynlig ut at metallene i en drivstoffkatalysator kan gjøre noe med drivstoffet. Jeg leste også et sted at drivstoffmolekyler har en tendens til å klumpe seg litt sammen. Da vil drivstoffmolekylene få mindre kontakt med oksygen, og forbrenningen blir dårligere. Fuel Catalyst skal være med på å spre disse molekylene. Det fører til at mer av drivstoffet får bedre kontakt med oksygenet og dermed bedre forbrenning. Noe testen over viser tydelig.

Hvorfor tilsetter ikke drivstoffselskapene slike produkter selv? Svaret er ganske enkelt at for ca 97% av drivstoffet som selges, er det ikke nødvendig. Det ville bety mer arbeid og kostnader for selskapene, og drivstoffet ville blitt dyrere.

Mange har sikkert hørt uttrykket: «å være født med sølvskje i munnen...»

Opprinnelsen til dette uttrykket er at det var en stor helsemessig fordel for et lite barn å bli foret med en sølvskje istedet for en skje laget i et annet materiale.

Sølv har også bakteriedrepende egenskaper. I dag finnes bl.a. tannkoster i sølv og klær/ sokker med innvevde sølvtråder, nettopp for å hindre bakterievekst og lukt.

Arve Mosand