

Diesel Booster

I dag är all diesel miljödiesel!

Det innebär att man minskat svavelinnehållet från 50 ppm till idag 2 ppm. Svavel har en effekthöjande och smörjande egenskap. Miljödiesel har av den anledningen sämre effekt vilket kan rendera i högre förbrukning och sämre smörjning för pump och spridare än den "gamla" dieseln som innehöll 50 ppm svavel.

TriPak Diesel Booster Kvalitetsprodukt för optimering av dieselbränslen.

Sedan 1984 har Tripak Diesel Booster funnits på marknaden. Produkterna har under årens lopp anpassats för att få ut optimal effekt tillsammans med de olika dieselsorterna som existerat på marknaden under åren.

Var används TriPak Diesel Booster?

I alla typer och storlekar av dieselmotorer, i personbilar, lastbilar, tåg, skepp, generatorer, kompressorer, traktorer, vägmaskiner m.m.

Många användare registrerar betydligt lägre dieselförbrukning.

Hur använder man TriPak Diesel Booster? 60 ml Diesel Booster blandas i 50 liter dieselbränsle. TriPak Diesel Booster Innehåller petroleumbärare, extremtryck smörjmedel, förbränningshöjande och korrosionsmotverkande tillsatser



Halva soppan ska vara grön

Allt mer förnybart ska blandas in i bensinen och dieseln. 2030 ska halva bränslet vara biodrivmedel, enligt regeringens förslag. Den som tankar 50 liter bensin eller diesel år 2030 kommer endast att få 25 liter ren bensin eller diesel ur munstycket. Resten kommer att vara biodrivmedel.

Så kan framtiden bli med regeringens förslag om en så kallad reduktionsplikt.

– Alla kan och ska tanka grönare utan att behöva göra ett aktivt val vid pumpen, sa klimatminister Isabella Lövin när förslaget presenterades.

Reduktionsplikten, som beskrivs som världens mest ambitiösa, ställer krav på bränslebolagen att successivt minska utsläppen av koldioxid från bensin och diesel. Det ska göras genom att stegvis öka inblandningen av förnybara bränslen med lägre klimatpåverkan.

I dag innehåller 95-oktanig bensin fem procent etanol. Diesel har redan en större inblandning, ungefär 25 procent av dieseln som tankades i Sverige under 2016 utgjordes av vegetabilisk olja av typen HVO och rapsbaserad FAME.

Från 2018 och fram till och med 2030 ska bränslebolagen, enligt förslaget, kapa utsläppen med 40 procent. Det innebär att inblandningen av biodrivmedel måste öka till ungefär 50 procent för varje liter bensin och diesel.

Eftersom biodrivmedel generellt har lägre innehåll av energi per liter måste mer blandas in i bränslet för att uppnå utsläppsminskningen.

Kravet på att minska andelen bensin och diesel kommer att skärpas år för år. Om bränslebolagen inte klarar av att minska utsläppen väntar böter.

I stort sett får bränslebolagen välja vad som helst att blanda in, så länge bränslet uppfyller kriterierna för hållbar framställning och inte är livsmedelsbaserat.

För bensin finns i praktiken bara ett alternativ i dag: etanol. Förhoppningen är att det i framtiden ska gå att producera syntetisk bensin från till exempel skogsråvara.

För diesel finns fler alternativ: HVO gjort på olika råvaror, FAME, eller ED95 som är ett etanolbaserat drivmedel för modifierade dieselmotorer.

Produkter som kommer från tillverkning av palmolja, vilket leder till skövling av regnskog, vill regeringen däremot inte ha i dieseln.

– Det är viktigt att vi inte öppnar upp för ohållbara drivmedel på marknaden, sa Isabella Lövin.

En effekt av förslaget är att det länge försenade E10-bränslet, som var tänkt att införas för mer än fem år sedan, snart kan bli aktuellt. 2020

måste bränslebolagen börja sälja E10 för att uppfylla minskningskraven.

E10, som är bensin med mellan fem och tio procent etanol, ersätter den 95-oktaniga bensinen. 98 oktan blir kvar eftersom ungefär tio procent av den svenska vagnparken inte klarar av den högre andelen etanol.

Regeringen gör bedömningen att E10 kräver informationsinsatser. I bland annat Tyskland och Finland, som infört E10, har bilägare bojkottat bränslet på grund av rädsla för motorskador och ökat slitage.

Hur dagens motorer klarar bränsle med hälften biodrivmedel är ett annat frågetecken. Det beror på. Med HVO-diesel och syntetisk bensin ska det inte vara något problem men med mer än tio procent etanol i bensinen måste motorerna modifieras.

– Vi är säkra på att det här kommer att kunna vara tekniskt möjligt, sa Isabella Lövin.

Hur priset på bensin och diesel påverkas är en annan fråga. Biodrivmedel är dyrare än fossila motsvarigheter, vilket lär ge utslag vid pumparna om regeringen inte sänker skatten med motsvarande belopp.

Från och med 1 januari 2018 sänks i varje fall skatten på E85 och höginblandad FAME med 40 respektive 122 öre per liter.