



» 14. KRAFTSTOFFE

Das Thema Sprit beschäftigt den Oldtimer-Fahrer sehr, denn niemand möchte seinem Schätzchen durch die Wahl einer falschen oder schlechten Kraftstoffqualität einen Schaden zufügen. Können unsere Oldtimer künftig mit E-Fuels betrieben werden?

14.1 Kraftstoff-Kennzeichnung

Mit der neuen EU-Richtlinie 2014/94/EU sind neue Kraftstoff-Kennzeichnungen an Tankstellen und Fahrzeugen erschienen, die EU-weit eine gleichartige Kennzeichnung des richtigen Kraftstoffs in der Bedienungsanleitung dem Tankdeckel des Fahrzeuges sowie an der Zapfsäule und der Zapfpistole der Tankstelle vorschreibt. Ziel ist es, Fehlbetankungen zu verhindern.

Im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie wurden folgende graphische Darstellungen zur Verbraucherinformation erstellt:

E5, E10 und E85 – Benzin (Kreis)
B7, B10 und XTL – Diesel (Quadrat)
H2, CNG, LPG und LNG – gasförmige Kraftstoffe (Raute)



Die Umsetzung der EU-Richtlinie 2014/94/EU ist Sache der nationalen Gesetzgebung.

Die Kennzeichnung für neue Fahrzeuge (Tankklappe und Bedienungsanleitung) und für Tankstellen (Zapfsäulen und Zapfpistolen) wurde in Deutschland mit der Fortschreibung der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen – 10. BImSchV) vom 13. Dezember 2019 eingeführt und betrifft Personenkraftwagen, – leichte Nutzfahrzeuge – Lastkraftwagen – Busse und Reisebusse – Mopeds, Motorräder, Drei- und Vierradfahrzeuge.

14.2 Bleifrei – (k)ein Problem?

Bereits etliche Jahre zurück liegt die Verbannung des extrem umweltschädlichen Bleis aus dem Benzin. Da im Laufe der Weiterentwicklung die Motoren immer höher verdichtet wurden, waren in den USA bereits ab 1923 zur Erhöhung der Klopfbeständigkeit sowie als Vorsorge gegen den

Ventilsitz-Verschleiß dem Kraftstoff Bleiverbindungen beigemischt worden. In Deutschland erfolgte dies ab 1939. Unter Umweltaspekten wurde verbleiteter Kraftstoff vom Markt genommen. Aber es kann Entwarnung gegeben werden: Die Klopfestigkeit wurde durch entsprechende Additive sichergestellt, das Thema Ventilsitz-Verschleiß hat allenfalls bei hochdrehenden Sportmotoren eine Bedeutung. Dem ADAC ist trotz langjähriger Beobachtung kein einziger Motorschaden bekannt geworden, der nachweislich auf das fehlende Blei zurückzuführen gewesen wäre. Im Rahmen von fälligen Zylinderkopf-Überholungen baut man heutzutage aber immer speziell gehärtete Ventilsitz-Ringe ein. Wer ganz sicher gehen will, kann die Intervalle für die Einstellung des Ventilspiels halbieren. Einige Fahrzeughersteller schreiben dies in ihren „Bleifrei“-Vorgaben ohnehin vor.

14.3 Biosprit für alte Autos?

Bereits seit 2006 wird zur CO₂-Reduzierung dem Ottokraftstoff Bio-Ethanol beigemischt – mit einem Anteil von max. 5 %. Diese Grenze kann, auch nach Aussagen sämtlicher Fahrzeughersteller, als unkritisch gelten.

Bislang gemeldete Einzelfälle mit Störungen im Kraftstoffsystem lassen jedenfalls keine kritischen Rückschlüsse auf den Einfluss dieses (niedrigen) Ethanol-Anteils zu. Anders ist es mit dem seit Anfang 2011 zusätzlich angebotenen, preislich attraktiveren Kraftstoff mit max. 10 % Ethanol-Anteil – Handelsbezeichnung „Super E10“. In dieser Größenordnung sind negative Auswirkungen auf Aluminiumbauteile und Materialien in Schläuchen und Dichtungen möglich – und das bereits nach einer einmaligen Betankung. Deshalb ist es unabdingbar, ob Oldtimer oder aktuelles Modell, die differenzierten Freigaben der Fahrzeughersteller und -importeure zu beachten (www.adac.de/e10). Für nicht geeignet stuft zum Beispiel Mercedes sämtliche Modelle mit Vergaser bzw. ohne geregelten Katalysator ein. Andere Hersteller, wie BMW oder Opel, geben wiederum, von einigen Modellen abgesehen, alles frei. Auch wenn man sich immer davon überzeugen sollte, dass das Fahrzeug

vom Hersteller für den Betrieb mit E10 freigegeben wurde, gilt doch, dass die allermeisten aktuellen Modelle E10 gefahrlos tanken können. Bei Oldtimern muss selbstverständlich genauer hingesehen werden - hier empfiehlt es sich, die Erfahrungen mit den jeweiligen Typreferenten der Markenclubs auszutauschen.

Auf ADAC Initiative hin wird es, obwohl die EU nur einen Bestandsschutz bis 2013 vorsah, den bisherigen E5-Kraftstoff zumindest in Deutschland weiterhin geben. Und das an jeder Tankstelle: Wo E10 (als „Super E10“) angeboten wird, muss von Gesetz wegen auch Super E5 erhältlich sein. Super Plus 98 ROZ darf maximal 10 % Ethanol enthalten, wird aber in der Regel mit 5 % Beimischung angeboten. In Deutschland enthalten die Premium-Sorten meist geringere Ethanol-Beimischungen. Den Angaben von Aral zufolge wird bei der Sorte Ultimate 102 auf die Zugaben von Bio-Ethanol verzichtet. Shell gibt bei der Sorte V-Power Racing an, dass durch Restspuren maximal 0,7 % Ethanol enthalten sein können. Der problemlose weitere Betrieb von Old- und Youngtimern ist also gesichert.

14.4 E-Fuels

Mit dem Pariser Klimaabkommen hat sich die Weltgemeinschaft auf Klimaschutzziele verständigt, die weitreichende Folgen haben. Fossile Energie soll durch regenerative ersetzt werden. Das betrifft auch den Mobilitätssektor. Synthetische Kraftstoffe, respektive E-Fuels, stellen eine große Hoffnung für die CO₂-Neutralität auch bei den vielen Millionen Bestandsfahrzeugen und auch für Oldtimer dar. Denn 2030 werden noch mindestens 30 Millionen Pkw-Bestandsfahrzeuge mit Diesel- oder Ottomotor in Deutschland unterwegs sein. Weltweit sind es aktuell ca. 1,4 Milliarden Fahrzeuge. Expertinnen und Experten gehen davon aus, dass sich die Elektromobilität durchsetzen wird, dennoch braucht es auch für den Bestand aus Pkw mit Verbrennungsmotoren – nicht zuletzt für Oldtimer – eine Lösung, denn ohne klimaneutralen Betrieb dieses Bestands ist ein klimaneutraler Verkehr nicht erreichbar. Daher setzt sich der ADAC auch für die Einführung

14. Kraftstoffe

erneuerbarer Kraftstoffe ein und ist 2021 der eFuel Alliance beigetreten. Ziel ist die politische Akzeptanz und regulative Berücksichtigung von E-Fuels als bedeutender Beitrag für nachhaltigen Klimaschutz.

E-Fuels für Oldtimer?

Oldtimer sind auch ein Ausdruck für Nachhaltigkeit, denn anstatt gut erhaltene Gebrauchtwagen bei kleinen Mängeln frühzeitig zu verschrotten, werden sie repariert, gewartet und liebevoll gepflegt und weiter genutzt. Denn in der Klimabilanz darf auch nicht der „CO₂-Rucksack“ der Neuproduktion vergessen werden. Diese Fahrzeuge dienen mit zunehmendem Fahrzeugalter auch immer weniger der alltäglichen Mobilität. So werden Oldtimer gemäß Studien nur noch etwa 1.500 km pro Jahr bewegt und machen somit insgesamt nur 0,1 % der Laufleistung des gesamten Fahrzeugbestandes aus. Auch wenn der Anteil der Emissionen vernachlässigbar gering ist, möchten viele Besitzer historischer Fahrzeuge dazu beitragen, die Klimaschutzziele zu erreichen. Oldtimer sind Automobiles Kulturgut und ein auf Elektroantrieb umgebaute Oldtimer gilt gemäß der Definition des Oldtimer-Weltverbandes FIVA nicht mehr als historisch und stellt unabhängig von einer zweifelhaften

ökonomischen und ökologischen Sinnhaftigkeit somit keine Alternative dar. Der Einsatz von E-Fuels ist überall dort sinnvoll, sofern diese Kraftstoffe vor Ort verfügbar sind – insbesondere bei Veranstaltungen im Motorsport und Klassik. Die Klimawirkung ist genauso, ob zu 100% als Reinkraftstoff oder im Gesamtbestand beigemischt. Da der Bestand an Verbrennungsmotoren über Jahrzehnte noch sehr hoch sein wird, ist es gesetzlich geregelt, dass traditionelle Kraftstoffe für die noch langfristig verfügbar sein werden. Oldtimerbesitzer brauchen daher keine Angst vor Restriktionen haben. Mit E-Fuels hingegen könnten Oldtimer tatsächlich nachhaltig klimaneutral betrieben werden. Abgesehen von den Kosten und der Verfügbarkeit von E-Fuels stellt sich natürlich die Frage nach der technischen Verträglichkeit. Hierzu hat der ADAC umfangreiche Untersuchungen gemacht und in 2022 entsprechende Tests durchgeführt.

Ergebnisse siehe:

www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/alternative-antriebe/e-fuels-test



ADAC Klassik sammelt im Rahmen eines Dauertests bei einem historische ADAC VW Bus T1 (Bj. 1964) Erfahrungen mit E-Fuel. Bei dem auf mindestens drei Jahre angelegten Test, soll geprüft werden, ob der Einsatz des synthetischen Kraftstoffes zu Schädigungen am Motor, den Dichtungen, der Kraftstoffleitung oder der -pumpe kommt. Bis jetzt konnten keinerlei negativen Auswirkungen festgestellt werden.



Karsten Schulze
ADAC e.V. Technik-
präsident

„Um Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen, wird es jenseits des Hochlaufs der Elektromobilität entscheidend sein, dass auch der Pkw-Bestand einen Beitrag leisten kann...“



eFuel Alliance

In der eFuel Alliance haben sich zahlreiche Organisationen und Firmen der Energiewirtschaft zusammengeschlossen, um sich für die Einführung synthetischer klimaneutraler Kraftstoffe einzusetzen. Einen Überblick zum Thema eFuels gibt der nachfolgende Beitrag der uns freundlicherweise von der eFuel Alliance (www.efuel-alliance.de) zur Verfügung gestellt wurde.

eFuels sind flüssige, erneuerbare und CO₂-neutrale Kraftstoffe und ein zentraler Pfeiler für die Erreichung unserer Klimaziele. Universal einsetzbar werden damit bestehende als auch neue Anwendungen klimaneutral betrieben, die bislang auf fossile Kraftstoffe angewiesen waren. Als Netzwerkplattform ist die eFuel Alliance die weltweit größte und einflussreichste Organisation der eFuels-Branche. Sie vertritt die Interessen und Ziele der gesamten eFuel-Wertschöpfungskette in Politik und Zivilgesellschaft. Mit einer Mitgliedsstruktur die sich über vier Kontinente und über die Branchen Energie, Anlagenbau, Kraftstoff- sowie Fahrzeugherstellung, der Luft- und Seefahrt bis hin zur Wissenschaft erstreckt, arbeitet die Allianz weltweit an rechtlich attraktiven Rahmenbedingungen, um Fortschritte und Meilensteine zu initiieren.

Was sind eFuels?

eFuels sind synthetisch erzeugte flüssige Kraft- und Brennstoffe auf Basis von Wasserstoff und CO₂. Durch die Nutzung von CO₂ aus der Atmosphäre und erneuerbarer Energien lassen sich eFuels klimaneutral herstellen.

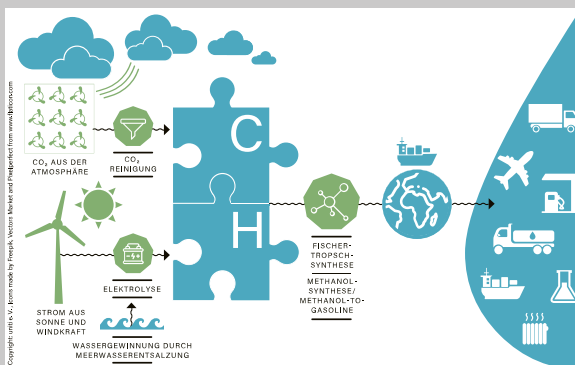
Wie werden eFuels hergestellt?

eFuels werden aus Wasserstoff, der mittels Elektrolyse aus Wasser gewonnen wird, hergestellt. Der dafür notwendige erneuerbare Strom stammt aus Wind- und Solaranlagen. Im Fischer-Tropsch-Verfahren wird der Wasserstoff durch aus der Atmosphäre entnommenes CO₂ zu einem flüssigen Kraftstoff synthetisiert (Power-to-Liquid-Verfahren).

Was spricht für eFuels?

eFuels weisen die gleichen chemischen Eigenschaften wie herkömmliche Kraftstoffe wie Kerosin, Benzin oder Diesel auf und können diese vollständig ersetzen. Ebenso wie diese Kraftstoffe weisen eFuels die höchste Energiedichte aller Kraftstoffe auf. Da der für die eFuels-Herstellung genutzte Strom aus erneuerbaren Energiequellen stammt, also beispielsweise auf Wind- oder

Solarenergie oder Wasserkraft basiert, sind eFuels klimaneutral. Zudem kommen nur natürlich vorkommende Ressourcen wie Wasser und CO₂ aus der Luft zum Einsatz. eFuels lassen sich herkömmlichen Kraft- und Brennstoffen beimischen und können diese vollständig ersetzen. Da für den Einsatz von eFuels keine Umrüstung von Motoren oder Anlagen erforderlich ist, können die heutzutage vorhandenen 20.000 Flugzeuge,





50.000 Schiffe und mehr als 1,3 Milliarden Fahrzeuge auch in Zukunft weiterhin genutzt werden und das klimaneutral, was sonst nicht möglich wäre. Dies gilt ebenso für rund 20 Millionen Heizungsanlagen, die mit flüssigen Brennstoffen betrieben werden. Die dafür notwendige Logistik-, Verteil- und Tankinfrastruktur ist bereits vorhanden und kann mit eFuels wirtschaftlich effizient weiter betrieben werden. Für Verbraucher ändert sich damit nichts, die gewohnt schnellen und sicheren Tank- und Liefervorgänge bleiben bestehen.

Warum kann ich eFuels noch nicht tanken?

Bislang fehlen die regulatorischen Anreize, um den Markthochlauf von eFuels und die Realisierung von Skaleneffekten zu ermöglichen, damit ausreichend Kapazitäten im erforderlichen Maßstab zur Verfügung stehen. Forschung und Entwicklung sowie der Maschinen- und Anlagenbau sind längst soweit, im industriellen Maßstab eFuels herzustellen. Hier gilt es, die europäische Spitzenposition im internationalen Technologie-wettbewerb zu verteidigen und global nicht den Anschluss zu verlieren.

Am Beispiel verschiedener Demonstrationsprojekte und Pilotanlagen zeigt sich, dass das volle Potenzial von eFuels mit den richtigen politischen Weichenstellungen zügig gehoben werden kann. Hierfür bedarf es Rahmenbedingungen, die den klimapolitischen Nutzen von eFuels anerkennen, ihren Einsatz in der Praxis fördern und Anreize für weitere Investitionen in den Ausbau dazugehöriger Anlagen setzen.

Wann werden eFuels verfügbar sein?

Wann industrielle Großanlagen zur Herstellung von eFuels zur Verfügung stehen werden, hängt stark von den politisch-regulatorischen Rahmenbedingungen ab. eFuels sind umfassend erforscht und auch die technischen Voraussetzungen sind gegeben, die mittelfristig den Bau industrieller Großanlagen zulassen. Dies geschieht aber nur, wenn Investitionssicherheit und Technologie-offenheit im Sinne eines Level-Playing-Fields für den Einsatz innovativer Klimaschutztechnologien

bestehen. In den nächsten Jahren können erste Produktionsmengen für erste Nischenbereiche zur Verfügung stehen.

Gefährdet ein flächendeckender Einsatz von eFuels den Ausbau der Elektromobilität?

Nein. Diese Debatte geht am Kern des zu bewältigenden Problems vorbei und lässt die eigentlichen Ziele der Treibhausgasreduktion und des Klimaschutzes aus den Augen. Beide Technologien können einen sinnvollen Beitrag hierzu leisten und sollten entsprechend gefördert und nicht gegeneinander ausgespielt werden. Weder das eine noch das andere wird als Allheilmittel zur Erreichung sämtlicher Umwelt- und Klimaziele dienen. Nur ein technologieoffener Ansatz wird zum größtmöglichen Erfolg führen, auch mit Blick auf die Förderung von Innovation und Wettbewerb.

So gibt es beispielsweise Bereiche, wie den Flugverkehr oder den Schwerlasttransport über lange Strecken, die technisch quasi nicht zu elektrifizieren sind. Auch kann über den Einsatz von eFuels die Bestandsflotte klimaneutral gemacht werden, was insbesondere einkommensschwächere Haushalte dabei unterstützt, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, ohne zusätzliche Umstellungskosten zu erfordern. Den Einsatz von eFuels sehen wir daher als komplementär zur Elektromobilität, was für uns in keinerlei Widerspruch zueinandersteht.

Können die für eFuels benötigten Mengen an Ökostrom in Deutschland und Europa produziert werden?

Für einen flächendeckenden Einsatz von eFuels werden große Mengen grünen Wasserstoffs und damit auch regenerativer Energien benötigt. Dass dieser Bedarf allein in Deutschland und Europa zu decken sein wird, scheint schon allein aufgrund der geographischen Beschaffenheit unseres Kontinents unwahrscheinlich. Der in Europa derzeit und zukünftig erzeugte Strom aus erneuerbaren Energien wird maßgeblich im Industriebereich

und in Privathaushalten zur Anwendung kommen müssen. Mit eFuels kann zudem die unbegrenzte Verfügbarkeit der Sonnen- und Windenergie global nutzbar gemacht werden, weil Produktion und Nutzung von erneuerbarem Strom räumlich getrennt und die durchgängige Verfügbarkeit von erneuerbaren Energien gewährleistet werden kann.

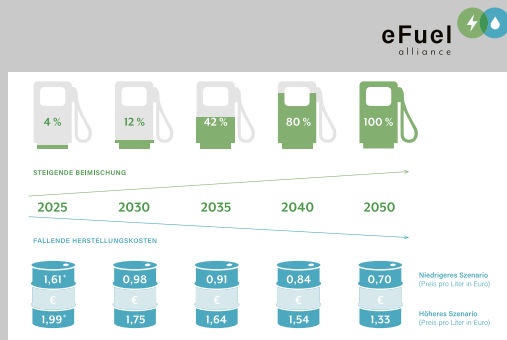
Welche Nutzungseffizienz haben eFuels gegenüber der Direktstromverwendung?

Derzeit wird über den Wirkungsgrad von synthetischen Kraftstoffen ausführlich diskutiert. Durch die Direktstromverwendung kann ein batteriebetriebenes Elektroauto einen höheren Wirkungsgrad vorweisen als ein Verbrenner, der mit eFuels gefahren wird. Allerdings führt diese Sichtweise in die Irre. Viel entscheidender bei der globalen Energiewende ist nicht die Frage des Wirkungsgrades der Endanwendung von Strom, sondern wie effizient Strom aus erneuerbaren Energien hergestellt und nutzbar gemacht werden kann. Die Nutzungseffizienz zeigt, dass batteriebetriebene Elektrofahrzeuge mit eFuels-Fahrzeugen nahezu gleichauf liegen (12,5% vs. 11,3% bzw. 12,6%), wenn eFuels aus Regionen stammen, in denen hohe Mengen klimaneutral erzeugten Stroms zur Verfügung stehen.

Sind eFuels nicht zu teuer?

eFuels als E-Diesel, E-Benzin, E-Heizöl und E-Kerosin werden für den Endverbraucher jederzeit erschwinglich sein. Durch eine anfängliche Beimischung zum herkömmlichen Kraftstoff können die zu Beginn höheren Produktionskosten abgefedert werden. Sobald die industrielle Großproduktion angelaufen ist und Skaleneffekte erzielt wurden, lässt dies auch die Herstellungskosten von eFuels fallen. Gleichzeitig kann der Beimischungsanteil immer weiter erhöht werden.

Die Herstellungskosten von eFuels werden also auf absehbare Zeit stark abnehmen, sodass davon ausgegangen werden kann, dass die Herstellungskosten im Jahre 2050 bei unter 1 Euro



liegen werden. Dies bedeutet für Tankstellenkunden, dass im Jahr 2050 E-Diesel zwischen 1,38 Euro und 2,17 Euro (nach heutigen Steuern und Abgaben) kosten wird. E-Benzin wird im Jahr 2050 preislich zwischen 1,45 und 2,24 Euro liegen (ebenfalls nach heutigen Steuern und Abgaben) (Quelle: Prognos AG, Fraunhofer UMSICHT und DBFZ (2018): Status und Perspektiven flüssiger Energieträger in der Energiewende). Darüber hinaus hat die Politik zahlreiche Stell-schrauben, beispielsweise die Energiesteuer, um den Einsatz von eFuels noch attraktiver zu gestalten.

Weiterführende Informationen:

- www.efuel-alliance.eu
Informationsplattform der gleichnamigen Vereinigung, Zielgruppe: Politik. Der ADAC e.V. ist Mitglied dieser Vereinigung.
- www.efuels-forum.de
Informationsplattform eines Konsortiums mittelständischer Unternehmen, Zielgruppe: Öffentlichkeit
- www.efuel-Today.com
Informationsplattform der Kampagne eFuel-Today der Mittelständischen Energiewirtschaft Deutschland, Zielgruppe: Öffentlichkeit
- **E-Fuels Now**
Initiative einer Gruppe von Ingenieuren und Fortschrittsbegeisterten, Kanal auf LinkedIn und Facebook

Die Forderungen der eFuel Alliance an die Politik



1. Technologieoffenheit in der Klimaschutzpolitik.

Als eFuel Alliance sind wir davon überzeugt, dass ein technologieoffener Ansatz, der auch den Einsatz synthetischer flüssiger Kraft- und Brennstoffe fördert, volkswirtschaftlich am effizientesten und verlässlichsten ist. Nachhaltigkeit, Innovationen, Wettbewerb und Akzeptanz können so sehr gut miteinander in Einklang gebracht werden.

2. Ganzheitliche Entwicklung einer Wirtschaft für Wasserstoff-Folgeprodukte in Europa.

Durch die Produktion und die Anwendung wasserstoffbasierter Produkte wie eFuels kann Europa global eine technologische Vorreiterrolle einnehmen und somit auch die Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandortes Europa sichern. Dafür benötigt es passende Rahmen- und Nutzungsbedingungen. Es ist Aufgabe der Europäischen Union, ein ganzheitliches Vorgehen beim Aufbau der notwendigen Produktionsanforderungen und bei der regulatorischen Anerkennung, etwa von eFuels, zu garantieren.

3. Umstellung der Energiesteuer.

Der positive Beitrag, den eFuels und nachhaltige Biokraftstoffe für den Klimaschutz leisten, muss bei der Energiesteuer berücksichtigt werden. Die Bemessungsgröße sollte anstelle des Volumen auf den CO₂-Fußabdruck der Energieträger umgestellt werden. Wird die Energiesteuer auf umweltrelevante Bemessungsgrundlagen gestellt, führt das zwangsläufig zu einer Reduktion der Energiesteuer auf synthetische Kraftstoffe.

4. Anrechenbarkeit auf CO₂-Flottengrenzwerte.

Die Anrechnung von eFuels auf die EU-CO₂-Flottenziele für Pkw, leichte sowie schwere Nutzfahrzeuge ist ein entscheidender Hebel für die Erreichung der Klimaziele im Straßenverkehr. Die durch eFuels erzielte Treibhausgas-Einsparung sollte daher unbedingt bei der Anrechnung auf die EU-CO₂-Flottengrenzwerte berücksichtigt werden, um eine weitere Lösungsoption zur Klimazielerreichung zu schaffen.

5. Internationale Zusammenarbeit zum Aufbau einer globalen Produktion stärken.

Mithilfe von eFuels kann global erzeugter Strom aus erneuerbaren Energien erstmals weltweit genutzt werden. Denn eFuels sind leicht speicherbar und transportabel und bieten so die Möglichkeit, erneuerbare Energien in Form flüssiger und gasförmiger Energieträger global herzustellen und zu importieren. Dies leistet einen entscheidenden Beitrag, die globale Energiewende umzusetzen und ein klimafreundliches Energiesystem auch in strukturell schwächeren Gebieten aufzubauen.

6. Industrielle Produktion von eFuels fördern.

Durch die Unterstützung von Pilotprojekten soll möglichst schnell eine eFuel-Produktion im industriellen Maßstab erreicht werden. Auch mittels Ausschreibungsverfahren zur Investitionsabsicherung und Mengenzusagen kann ein Markthochlauf kurzfristig unterstützt werden.

Positionspapiere der eFuel Alliance: www.efuel-alliance.eu/de/forderungen



Auf dem Weg
zur CO₂-Reduzierung



**NICHT DER MOTOR
IST DAS PROBLEM ▶
SONDERN DER FOSSILE
KRAFTSTOFF...**

... und der geht auch erneuerbar ▶

edi-hohenlohe.de



NESTE MY
Renewable Diesel