

Leitfaden für die Betankung klassischer Fahrzeuge im Ausland

Fahrten mit klassischen Fahrzeugen ins europäische Ausland sind sehr beliebt. Aber nicht immer sind alle in Deutschland üblichen Kraftstoffsorten auch in anderen Ländern verfügbar. Manchmal werden dort auch Sorten angeboten, die in Deutschland gar nicht oder nur vereinzelt erhältlich sind. Dieser Leitfaden empfiehlt Tankmöglichkeiten und Betriebshinweise, falls die gewünschte Kraftstoffsorte im Ausland gerade nicht zur Verfügung steht oder versehentlich die falsche Sorte vertankt wurde.

Dieser Leitfaden ersetzt keine Herstellerfreigaben und der DEUVET übernimmt auch keine Verantwortung für Betankung und Betrieb des Fahrzeugs.

Überblick

Die beiden Übersichten zeigen die Risikoabschätzung für Otto- und Dieselmotorkraftstoff, falls die gewünschte Sorte nicht verfügbar ist. Neben vielen grünen Feldern (hier ist der Betrieb mit den angebotenen Alternativsorten problemlos möglich) zeigen sich einige Risikofälle insbesondere für in Deutschland nicht erhältliche Kraftstoffsorten, für die im Folgenden konkrete Empfehlungen gegeben werden.

Angebot Benzin	Super ROZ 95 E5	Super ROZ 95 E10	SuperPlus ROZ 98	Premium ROZ 100-102	Normal- benzin ROZ 91	Super E20	Super E85
Wunschsorte							
Super ROZ 95 E5		2			1	2	3
Super ROZ 95 E10					1	2	3
SuperPlus ROZ 98	1	1, 2			1	2	3
Premium ROZ 100-102	1	1, 2	1		1	2	3

Angebot Diesel	Diesel B7	Premium- Diesel	XtL100, HVO100	Bio-Diesel B100
Wunschsorte				
Diesel B7			4	5
Premium-Diesel			4	5
XtL100 / HVO100				5



Stand: Juli 2026

1 Die gewünschte Oktanzahl (ROZ) ist nicht verfügbar

In vielen europäischen Ländern sind SuperPlus und Premium-Kraftstoffe nicht oder nicht flächendeckend verfügbar, in wenigen Regionen wird sogar noch das in Deutschland nicht mehr erhältliche Normalbenzin mit ROZ 91 angeboten.

Der Motorbetrieb mit zu geringer Oktanzahl kann durch unkontrollierte Verbrennung zu schweren Motorschäden führen. Bei Betrieb mit niederoktanigen Kraftstoffen sind hohe Motorlasten über den gesamten Drehzahlbereich unbedingt zu vermeiden. Durch [frühzeitiges, häufigeres Nachtanken](#) mit der gewünschten oder höherwertigeren Kraftstoffsorte kann längerer Betrieb mit dem falschen Kraftstoff begrenzt werden.

[Oktanzahlbooster](#) können helfen, die erforderliche Oktanzahl auch bei geringwertigeren Kraftstoffen einzustellen. Die Hersteller-Hinweise zu Beimischung, Betrieb und Lagerung sind dabei unbedingt zu beachten.

2 Der Ethanolgehalt im Kraftstoff ist höher als für meinen Motor freigegeben

Seit 2011 wurde in Deutschland schrittweise Superkraftstoff ROZ95 mit 10% Ethanolbeimischung (E10) eingeführt; vorher lag jahrzehntelang die in der Kraftstoffnorm festgelegte Grenze bei 5% Ethanol (E5). Ethanol wirkt wasseranziehend (hygroskopisch) und korrosiv, daher müssen alle kraftstoff-führenden Bauteile entsprechend alkoholresistent ausgelegt sein. Hohe Bauteile- und Kraftstofftemperaturen sowie die Einwirkdauer begünstigen die Materialschädigung

Viele klassische Fahrzeuge haben bereits rückwirkend eine Herstellerfreigabe für E10-Kraftstoff erhalten. Aktuelle Listen mit Herstellerfreigaben finden sich im Internet.

Inzwischen zeichnet sich ein Trend zur weiteren Anhebung des Ethanolgehalts auf zunächst 20% ab. Einige Hersteller haben bereits (vorwiegend jüngere) Modelle rückwirkend auch für den Betrieb mit diesem Kraftstoff freigegeben.

Ist das Fahrzeug nicht für den Betrieb mit E10 oder E20 freigegeben, sollte dieser Kraftstoff auch nicht vertankt werden. Ein Additiv zur Minderung der korrosiven Wirkung von Ethanol ist nicht verfügbar. Wird generell kein E5-Kraftstoff angeboten, können folgende Maßnahmen das Risiko von Materialschäden mindern, aber nicht gänzlich ausschließen:

- [Tank nicht auf weniger als ½ Füllung leertahren](#). Ein möglichst voller Tank heizt sich nicht so schnell auf und ggf. vom Motor über die Rücklaufleitung strömendes Benzin wärmt den Restinhalt langsamer durch.
- [Vollastfahrten möglichst vermeiden](#), bei Zwischenstopps oder nach Fahrtende die Motorhaube wenige Minuten öffnen. Damit werden motornahe kraftstoffführende Bauteile gekühlt.
- [Häufige Sichtprüfungen](#), ob insbesondere im Motorraum Undichtigkeiten erkennbar oder riechbar sind. In diesem Falle bitte keinen Motorstart mehr vornehmen – Brandgefahr!



Stand: Juli 2026

- **So bald wie möglich alkoholarmen Kraftstoff nachtanken** und danach noch ca. 2 Kilometer fahren, damit das gesamte Kraftstoffsystem gespült wird. Eine längere Einlagerung des Fahrzeugs muss unbedingt mit E5 erfolgen, da Korrosion auch bei stehendem Fahrzeug fortschreitet.
- Ist bekannt, dass im besuchten Land kein E5-Kraftstoff mehr angeboten wird, kann insbesondere bei älteren Klassikern zumindest ein Tausch der Kraftstoffleitungen gegen Ausführungen aus alkoholresistentem Material noch vor Fahrtantritt sinnvoll sein.

3 Das Fahrzeug wurde versehentlich mit E85 betankt

In Frankreich und Schweden wird ein Kraftstoff mit 85% Ethanolanteil angeboten. Dieser Kraftstoff ist nur für speziell dafür ausgerüstete Fahrzeuge geeignet. Auch bei verlockend günstigem Preis ist dringend vom Vertanken in klassischen Fahrzeugen abzuraten (die einzige Ausnahme bilden ganz wenige Import-Oldtimer aus Brasilien, die bereits ab Werk auf Alkoholtreibstoffe ausgelegt waren)!

Die E85-Zapfsäulen sind deutlich zu erkennen, entweder durch besondere Farbe des Tankstutzens oder Bezeichnung des Kraftstoffs. Kommt es trotzdem zu Fehlbetankungen, ist neben den in Punkt 2 aufgeführten Risiken auch mit deutlichen Problemen im Motorbetrieb zu rechnen – E85 hat ca. 30% weniger Heizwert als E5- oder E10-Benzin und damit passen weder Einspritzparameter noch Vergaserbestückung zu diesem Kraftstoff.

Ein Betrieb nach Fehlbetankung sollte nur im äußersten Notfall über die kürzestmögliche Strecke erfolgen. Der Tank sollte schnellstmöglich leergepumpt und mit korrektem Kraftstoff neu befüllt werden, unmittelbar anschließend ist eine Fahrt über mindestens 10km zur vollständigen Spülung des Kraftstoffsystems ratsam.

4 Was ist bei HVO100-Betankung im Klassiker zu beachten

HVO100 ist ein regenerativer Kraftstoff, bei dem Pflanzenöle durch chemisch-katalytische Prozesse so umgewandelt werden, dass sie in ihren Eigenschaften an Dieselmotoren angepasst werden. Er reduziert die CO₂-Emissionen um bis zu 90% ggü. fossilem Diesel. HVO100 ist mit dem Biodiesel der 1990er Jahre nicht zu vergleichen, er entspricht mit Ausnahme der um ca. 6% geringeren mittleren Dichte komplett der Norm für Dieselmotoren.

Zahlreiche, insbesondere jüngere Fahrzeuge sind inzwischen herstellerseitig für den Betrieb mit HVO100 freigegeben worden. Entsprechende Listen finden sich im Internet.

Auch klassische Fahrzeuge, für die eine Herstellerfreigabe nicht mehr zu erwarten ist, können zumeist problemlos mit HVO100 betrieben werden. Bei Vorkammer- oder Wirbelkammermotoren mit Aufladung oder Vierventiltechnik sollte aufgrund des geringeren Zündverzugs auf Vollast-Dauerbetrieb bei hohen Drehzahlen verzichtet werden. Direkteinspritzende Dieselmotoren sind hiervon nicht betroffen. Kraftstoffbedingte Motorschäden sind allerdings bisher aus der Praxis nicht bekannt. Eine häufigere Sichtprüfung des Kraftstoffsystems insbesondere bei Motoren mit unterdurchschnittlichem Wartungsstand oder unklarer Wartungshistorie des Kraftstoffsystems wird empfohlen, da HVO100 Vorschäden im Kraftstoffsystem „freispülen“ kann.

5 Betankung mit Biodiesel

In der EU werden heute als Tankstellenware Dieselmotorkraftstoffe mit bis zu 7% Biodieselbeimischung angeboten, vereinzelt sind in Europa noch reine Biodieselmotorkraftstoffe unter der Bezeichnung FAME oder B100 erhältlich.

Bis in die 1990er Jahre waren einige Modelle für den Betrieb mit Biodiesel bzw. Pflanzenölen geeignet. Hierbei handelte es sich ausschließlich um Vor- oder Wirbelkammermotoren ohne Partikelfilter.

Bei Fahrzeugen ohne Freigabe für Biodiesel wird dringend von der Vertankung abgeraten. Die Schmiereigenschaften von Biodiesel entsprechen nicht den Vorgaben der Dieselnorm und können in kürzester Zeit schwerste Schäden am Einspritzsystem verursachen. Überdies kann es vorrangig im Kurzstreckenbetrieb zur Anreicherung von Biodiesel im Motoröl sowie zur irreversiblen Verstopfung von Partikelfiltern kommen.

Ein Betrieb nach Fehlbetankung sollte nur im äußersten Notfall über die kürzestmögliche Strecke erfolgen. Der Tank sollte leergepumpt und mit korrektem Kraftstoff neu befüllt werden, anschließend ist eine Fahrt über mindestens 10km zur vollständigen Spülung des Kraftstoffsystems ratsam.

Allgemeine Hinweise

In der Regel werden ausländische Reiseziele nicht spontan festgelegt, sondern ist das Ergebnis einer oftmals längeren Vorplanung:

- Informieren Sie sich vorher über Kraftstoffangebot und Tankstellendichte in den besuchten Ländern. Beachten Sie z.B. auch die Regeln für das Mitführen von Reservekanistern.
- Prüfen und reparieren Sie kraftstoffführende Teile bei erkennbarem Verschleiß noch vor Reiseantritt.
- Zusatzstoffe wie Oktanzahlbooster, Benzinstabilisatoren oder (bei Diesel-Youngtimern) DPF-Reinigungsflüssigkeiten, AdBlue etc. besorgen Sie in ausreichender Menge noch vor Reiseantritt.
- Besondere Aufmerksamkeit beim Tanken, ob wirklich der gewünschte Kraftstoff vertankt wird. Im Zweifelsfalle (wenn möglich) das Tankstellenpersonal ansprechen.
- Bei Fehlbetankungen oder wenn die Wunschsorte nicht verfügbar ist: Beachten Sie die vorstehenden Hinweise und achten Sie auch während der Fahrt auf ungewöhnliches Fahrverhalten, Geruchs und Geräuscentwicklung.
- Nach der Reiserückkehr wird eine Sichtprüfung des Kraftstoffsystems durchgeführt, insbesondere wenn Sie mit anderen Kraftstoffen als Ihrer Wunschsorte getankt haben.
- Vor der Einlagerung des Klassikers nach der Auslandsfahrt tanken Sie mit Ihrer Wunschsorte voll und fahren dann noch eine kurze Strecke.

Der DEUVET wünscht Ihnen immer eine spannende und pannenfreie Zeit mit Ihrem Klassiker.



Stand: Juli 2026

Kraftstoffbezeichnungen im Ausland

Land	Super 95	Super Plus 98 / 100	Diesel
Albanien	Benzine pa plumb 95	Benzine pa plumb 98	Diezel / Gazoil
Belgien	Superbenzine / Sans plomb 95	Sans plomb / Benzine oncheloode	Diezel
Bulgarien	95 Oktan	98 Oktan H	Diezel
Dänemark	Blyfri 95	Blyfri 98	Diezel
Estland	95 E	98 E Futura	Diezel
Finnland	95 E	98 E	Diezel (Polttloöljyi)
Frankreich	Sans Plomb 95	Sans Plomb 98	Gasoil / Gazole / Diesel
Griechenland	Amoliwdi Wensina	Amoliwdi Wensina 100	Diezel / Gasoil
Großbritannien	Premium Unleaded	Super Plus	Diezel / Derv
Irland	Unleaded / Petrol		Diezel / Derv
Island	Blylaust bensin		Diezel
Italien	Super / Eurosuper 95 / Benzina Verde	Super Plus / Eurosuper Plus 98 / Benzina Verde Plus	Gasolio / Diesel / Carburante Diesel
Kroatien	Super / Eurosuper 95	Super Plus / Eurosuper Plus 98	Diezel / Dizel / Eurodiesel
Lettland	Benzins 95	Benzins 98 / 98 E Futura	Diezel / Dizelis
Litauen		98 E Futura	Diezel / Dyzelis / Kuras
Luxemburg	Essence sans plomb	Super Plus / Oktan 98	Diezel
Malta	Premium Unleaded	Super Unleaded	Diezel
Moldawien	Benzina 95 / Euro Premium 95	Benzina 98 / Euro Super 98	Diezel / Motorina
Niederlande	Superbenzine	Oncheloode Super 98	Diezel
Norwegen	Blyfri 95	Blyfri 98	Diezel
Österreich	Super (Bleifrei)	Super Plus	Diezel
Polen	Benzyna bezolowiowa 95 / 95 E	Benzyna bezolowiowa 98 / 98 E	ON / Olej Napedowy
Portugal	Gasolina sem chumbo 95	Gasolina sem chumbo 98	Diezel / Gasoleo
Rumänien	Benzina Super	Benzina Super Plus	Motorina / Diesel
Schweden	Bensin 95 / Blyfri 95	Bensin 98 / Blyfri 98	Diezel
Schweiz	Super / Super 95 / Benzina senza piombo	Super Plus / Super Plus 98 / Benzina verde plus	Diezel / Gasoil / Gazole / Gasolio
Serbien	Super / Eurosuper 95	Super Plus / Eurosuper 98	Dizel / Diesel / Eurodiesel
Slowakei	Natural 95	Natural 98	Nafta
Slowenien	Natural 95 / Eurosuper 95	Natural 98 / Eurosuper 98	Nafta / Diesel
Spanien	Gasolina sin plomo 95	Gasolina sin plomo 98	Gasoleo / Diesel
Tschechien	Natural 95	Natural 98	Nafta
Türkei	Kursunsuz / Super (95)	Super Plus (98)	Mazot / Dizel / Eurodiesel
Ungarn	Szuper Benzin	Szuper Plusz / 98 Oktan	Diezel / Dizel
Zypern	Premium Unleaded	Super Unleaded	Diezel

Quelle: AvD u.a.