

Artikel om GTL diesel fra minbaad.dk

Artikel fra minbaad.dk. Den var på nettet fra den 5.4.17 til 6.4.17, hvor den blev slettet af redaktør Troels Lykke efter en samtale med Morten Kjæmpe, Sales Director i Thornam A/S, der importerer Yanmar. Det er ikke let at være et lille medie, der kun har annoncer at leve af.

[Artiklen, som den var i minbaad.dk, starter her:]

"GTL – en gave til diesel-menneskeheden?"

Såkaldt GTL diesel skulle have mange fordele - også for sejl båds motorer. F.eks. mindre forurening, mindre dieselpest og sodning. Men én marinemotor-producent råber stop.

Hvad pokker er GTL diesel?, tænkte jeg, da redaktør-Troels smed mailene og linkene om denne sag på mit virtuelle skrivebord.

Altså i gang med at læse! GTL står for Gas-To-Liquid. Gas på engelsk betyder jo noget luftformigt. Dansk Wikipedia beskriver det som et produkt fremstillet af naturgas og kalder det bl.a. for syntetisk diesel - [her](#).

Amerikansk Wikipedia har den samme beskrivelse, men der er også oplysninger om den kommercielle side af produktionen. Heraf fremgår bl.a., at GTL er et relativt nyt produkt til praktisk brug (inden for de seneste ti år). En af de største eller måske snarere eneste udbydere synes at være Shell .

Shell: GTL forurener mindre

Shell beskriver fordelene ved GTL diesel således: Renere forbrænding og derved lavere udledning af partikelstoffer, Nox (nitrogenoxider), HC (uforbrændte kulbrinter) og CO (kulilte).

CO₂ nævnes ikke, og jeg forstår på andet, jeg læser, at CO₂-udslippet ikke reduceres. Men her er diesel også generelt bedre end benzin. GTL skulle også næsten være lugtfri og ikke-sodende. Det skulle kunne blandes med almindelig diesel i alle forhold.

Det kræver ingen modifikationer af motoren og skulle være biologisk nedbrydeligt.

Det hævdes ikke lægge sig som en oliefilm på havoverfladen, hvis det ved et uheld udledes.

Danske havne sælger GTL diesel til sejlerne

Dan Ibsen fra Tuborg Havn/KDY fortæller i en mail til minbaad.dk, at Lynetten Havn i Københavnsområdet allerede i 2016 solgte GTL til sejlerne og anvendte det i deres egne maskiner. I december 2016 havde FLID & FAKTA, der er blad for Foreningen af Lystbådehavne i Danmark (nr. 3/2016), en positiv artikel herom - [her](#). Den er baseret på en samtale med havnechef Ole Nissen. Her nævnes nogle af de fordele, jeg har beskrevet og endog – hvad der naturligvis er meget vigtigt for sejlere – mindre risiko for dieselpest.

Jeg har talt med Ole Nissen, der bekræfter artiklens oplysninger. Der er heller ikke dukket nogen dårligdomme op, siden den blev skrevet. Han sælger GTL for 9,50 kr. Det er den samme pris, som de solgte marinediesel til før (de sælger det ikke mere), selvom GTL er 10 øre dyrere i indkøb.

Hvad angår fordele, nævner Ole det lavpraktiske med, at det ikke oser, ikke sværter hækken sort og som sagt ikke lægger sig som hinde på vandet, hvis noget undslipper. Mht. ulemper nævner han, at ældre dieselmotorer måske kræver en efterspænding af fuel-rør og fittings, i værste fald udskiftning af pakninger, da GTL er mere letflydende end gammeldags diesel.

Volvo Penta og Catapillar godkender

Dan Ibsen skriver i mailen til minbaad.dk, at DCC Energi har oplyst, at Skovshoved Havn allerede har skiftet til GTL, og at andre havne i Øresundsområdet overvejer at gøre det. Andetsteds læser jeg, at Lynæs havn også er gået over til GTL.

Derfor ville KDY/Tuborg Havn også gerne skifte og henvendte sig til forskellige motorleverandører, bl.a. Volvo Penta, Yanmar og Catapillar, da de ønskede at være sikre på, at båd ejerne ikke ville få problemer med det nye GTL.

Volvo Penta og Catapillar svarede, at de har godkendt brugen af GTL. Her er et [link](#) til Volvo Pentas datablad herom. Her kan man også se det med, at fuelledninger måske skal efterspændes, som Ole også nævnte.

Yanmar stikker kæp i hjulet

Dan Ibsen skriver til minbaad.dk, at KDY som resultat af deres henvendelse til motorproducenterne den 3.1 fik følgende udmelding fra Thornam/Yanmar v/ Anders Kjæmpe (hedder vist Morten), Sales Director – som igen blev bekræftet den 8.2 og den 9.3:

"Yanmar fraråder pt. al brug af GTL brændstof. Alle relaterede reklamationer vil blive blankt afvist, såfremt der viser sig spor af GTL brændstof. Vores erfaring er, at der pt. er flere forskellige slags GTL brændstof uden en reguleret ensartethed. Yanmar har ikke udført test, da brændstoffet efter vores forståelse mangler opbakning fra den europæiske union, ligesom det er kendt med EN590.

Yanmar forventer ikke at ændre denne holdning, før der er helt klare EU-regler på området."

Vred tekst

Jeg (Bøje) synes, at det er en mærkelig vred udtalelse – "al brug", "blankt afvist", "spor af GTL," "helt klare EU-regler". Hvad hvis vandpumpen går ned i garantiperioden eller andet, der ikke har med brændstoffet at gøre?

Og hvis det er rigtigt, at GTL allerede har været iblandet diesel i de sidste 5 år (som Dan Ibsen nævner i mailen til os), kan Yanmar, hvis målemetoderne er gode nok, næsten ugyldiggøre deres garanti, som de vil. Og de kan også undvige deres garanti ved at hævde, at reglerne ikke er "helt" klare.

Er Yanmar eller salgsdirektøren mon bare blevet grebet i et skidt øjeblik, hvor nogle-gange-storfirma uvaner slår igennem uredigerede? Men Ibsen siger jo, at de har fået meddelelsen bekræftet to gange. Eller ved Yanmar noget om GTL, måske i forbindelse med deres egne motorer, som vi andre ikke ved, men jo gerne ville vide, hvad enten vi er Yanmar-brugere eller ej?

Samtalen gik galt

Måske har Yanmar bare været langsomme til at orientere sig mod GTL og til at teste det, måske fordi det nordeuropæiske marked, hvor GTL synes at være længst fremme, ikke er deres største? Og en sidste mulighed, som distriktschef Allan Jensen fra DCC Energi skriver til Dan Ibsen, der har videreformidlet det til minbaad.dk: "Jeg tror ikke Yanmar er helt opdateret."

Denne kommentar går på EU-reglerne i forhold til GTL, hvor GTL ifølge Allan Jensen lever op til den særlige EU-standard herfor, der kom i foråret 2016 (EN15940, ikke EN590, der er den gamle standard for almindelig diesel). (Jeg har i øvrigt fået en mail fra DCC Energi den 4.4.17, hvor de har [kommentarer](#) til en tidligere version af denne artikel/blog og også nævner disse standardforhold.)

Altså måtte jeg tale med denne Kjæmpe. Jeg ringede – blev venligt modtaget. Sagde, at jeg gerne ville høre mere om Yanmars grunde til afvisningen. Men samtalen gik hurtigt galt. Han bebrejdede mig, at jeg (ud over at have nævnt, at jeg skrev for minbaad.dk) ikke havde sagt, om vores samtale var "til baggrund" eller "til citat", som det hedder i journalistisk jargon.

Yanmar afviser stadig garanti

Han ville derefter ikke udtale sig til citat om årsagen til Yanmars afvisning. Dog gik han med til at udtale sig om deres garantiperioder (for efter dennes udløb er det jo alligevel kundens eget ansvar, så jeg ville gerne høre, hvor stort problemet er).

Vi aftalte, at jeg skulle sende ham et par linjers tekst om deres garanti (24 måneder) til godkendelse, ud fra hvad han havde sagt. Han rettede det til denne tekst:

"Morten Kjæmpe oplyser til minbaad.dk, "at Yanmar naturligvis stiller forbrugeren bedre end dansk købelov og yder 24 måneders garanti. Dog er GTL fuel ikke pt. accepteret fra Yanmar. Yanmars meddelelse skal forstås således, at Yanmar forbeholder sig ret til at afvise en garantireparation, såfremt GTL er skyld i motorskaden, da denne pt. ikke er godkendt af Yanmar. Yanmar bestræber sig dog altid på at hjælpe kunden i et garantiforhold, hvorfor det på udvalgte Yanmar-motorer er muligt at opnå 2+3 års garanti gratis. Altså står Yanmar i den grad bag kvaliteten på deres motorer."

Nu er afvisningen fornuftigvis reduceret til eventuelle skader som følge af GTL. Og så der er kommet lidt mere plusord med – "naturligvis stiller forbrugerne bedre", "altid hjælpe kunden", "i den grad bag kvaliteten".

Som følge af Yanmars udmelding til dem, skriver Dan Ibsen, vil Tuborg Havn/KDY nu vente med at sælge GTL." [slut på artiklen].

.....

Morten Kjæmpe sendte mig (Bøje), da artiklen var publiceret, følgende mail, som jeg satte ind som kommentar under artiklen:

"Må jeg rette fokus mod Volvo's godkendelse som der henvises til i artiklen. Volvo's godkendelse er rettet mod kommercielle motorer, ses øverst i højre hjørne (af godkendelsen).

Minbaad bør derfor være opmærksom på, at minbaad på nuværende informerer lystbådsbrugere om kommercielle forhold, hvilket kan misforstås.

Min opmærksomhed rettes også mod Caterpillar, hvor jeg retmæssigt må informere jeg ikke har set godkendelsen. Dog leverer Caterpillar motorer der starter ved 300+ hk i professionel rating, så der er en overvejende sandsynlighed for her også, er tale om motorer til kommerciel drift."

[Artikel samt Kjæmpes kommentar under den slut.]

Supplerende kommentarer fra Bøje Larsen

Jeg kendte ikke GTL (som det fremgår af artiklens indledning), da redaktør Troels Lykke bad mig skrive en artikel herom og gav mig pressemateriale fra Dan Ibsen (se nedenfor). Jeg har ingen Yanmar eller Volvo Penta motor. Jeg har ikke haft gode eller dårlige erfaringer med de mærker. Jeg kendte ikke Dan Ibsen eller Morten Kjæmpe.

De vigtigste links er :

[FLID & FAKTA](http://www.kbl.dk/FLID%20&%20FAKTA%203-2016_nyt%20braendstof.pdf) (om erfaringerne i Lynetten havn), http://www.kbl.dk/FLID%20&%20FAKTA%203-2016_nyt%20braendstof.pdf

[Dan Ibsens beskrivelse af forløb](http://www.kbl.dk/GTL%20Biodiesel_notat_DI.pdf): http://www.kbl.dk/GTL%20Biodiesel_notat_DI.pdf

[Dan Ibsens pressemeddelelse](http://www.kbl.dk/Dan%20Ibsen%20mail.pdf) til bl.a. minbaad.dk: <http://www.kbl.dk/Dan%20Ibsen%20mail.pdf>

[Shells produktblad for GTL](http://www.kbl.dk/Shell%20GTL%20Fuel%20Product%20Info_DK%20(English%20version)%202016-11.pdf) diesel efter EN15940 standarden: [http://www.kbl.dk/Shell%20GTL%20Fuel%20Product%20Info_DK%20\(English%20version\)%202016-11.pdf](http://www.kbl.dk/Shell%20GTL%20Fuel%20Product%20Info_DK%20(English%20version)%202016-11.pdf)

[DCC/Shells udtalelse](http://www.kbl.dk/DCC%20udtalelse.pdf) om GTL og dets godkendelse efter EN15940: <http://www.kbl.dk/DCC%20udtalelse.pdf>

Faktablad fra [Volvo](http://www.kbl.dk/VolvoPenta%20Marine%20Commercial%20Engines%202016-02-15.pdf), som Morten Kjæmpe nævner i sin kommentar : <http://www.kbl.dk/VolvoPenta%20Marine%20Commercial%20Engines%202016-02-15.pdf>

Morten Kjæmpe

Telefon: 4516 4180

E-mail: mkj@thornam.com

Anders Weirup

Telefon: 4516 4202

E-mail: amw@thornam.com