



Selten geworden: Bei Scania lässt sich der Ölstand noch manuell kontrollieren

Scania

# Öle mit Spitzentechnologie

**Die IAA nutzen die Schmierstoffhersteller für ein wahres Feuerwerk an Neuheiten. Der Schwerpunkt Schmierstoffe stellt die wichtigsten davon vor.**

**D**ie Euro-6-Norm fordert Motoröle mit geringer Neigung zu Ascheablagerungen. Außerdem müssen die Schmierstoffe weniger schwefel- und phosphorhaltige Additive enthalten. Die Hauptgefahren bestehen darin, dass die feinen Partikelfilterporen oder die Lamellen der Katalysatoren verstopfen.

Das Zauberwort heißt SAPS-Öle, was Schmierstoffe mit geringem Anteil an Sulfatasche, Phosphor und Schwefel (SAPS) bezeichnet.

Diesen Markt möchte Chevron, in Europa einst mit der Marke Texaco vertreten, wieder stärker „mitschmier“en. Dafür hat man die noch junge, Ursa genannte Palette für sämtliche Nutzfahrzeuge im



Angebot. Dabei achtete Chevron vor allem beim Ursa Ultra auf einen geringen SAPS-Anteil. Darunter rangiert die Ursa Premium-Reihe für Fahrzeuge, die keine niedrigen SAPS-Werte erfordern, während die Ursa-HD-Produkte für ältere Fahrzeuge gedacht sind, die keine neuen Spezifikationen oder niedrige SAPS-Werte benötigen. Ähnlich aufgebaut ist das Programm bei Castrol oder Petro Canada Lubricants Inc., wo man sich ebenfalls dem Thema niedrigviskoser Motorenöle verschrieben hat, um dadurch auch Sprit zu sparen. Das führte laut Barnaby Ngai, Category Portfolio Manager, Transportation Oils, zu der Diskussion, ob niedrigviskose Öle den Motorschutz verschlechtern. Laut Gnai ging man mit dem seit November erhältlichen Duron-E UHP 5W-30 keine Kompromisse ein, wenngleich das neue Hochleistungsöl nicht zum Nulltarif zu haben ist. Es soll einen bis zu doppelt so

**Neueinsteiger mit Rennsport-Historie: STP bietet seine Additive jetzt auch in Deutschland an**



„Das Bessere ist der Feind des Guten: Wir konnten die Additive noch mal verbessern“

**DAVID KAISER,**  
Leiter Forschung und Entwicklung Liqui Moly

hohen Motorschutz bieten und bis zu vier Prozent Kraftstoff sparen.

Interessant sind hier auch die Angaben der LKW-Hersteller: Manfred Kuchlmayr, Pressesprecher von Iveco, gibt an, dass sich die Vorgaben von Euro 5 zu Euro 6 nicht änderten. Im Falle des Ölhaushaltes profitiert Iveco Kuchlmayrs Angabe nach von der „SCR only“-Lösung ohne Abgasrückführung, was auch lange Wechselintervall-

le von 150.000 Kilometern ermöglicht. „Bemerkenswert ist dabei, dass wir den kleinsten Ölhaushalt (23 Liter inklusive Filter) und nahezu keinen Ölverbrauch haben“, erläutert Kuchlmayr die Vorteile. Der Entfall der Abgasrückführung erspart Iveco den Schmutzeintrag über ungefiltertes rückgeführtes Abgas.

Nicht verzichten möchte und kann man auf hochviskose Öle: Das „Efficiency-package“ erfordert laut Kuchlmayr wegen der höheren Öltemperatur ein 0W-20-Öl, womit der Iveco-Sprecher wie Gnai argumentiert: Längere Ölwechselintervalle und höhere Qualitäten gibt es nicht zum Nulltarif. „Wenn Sie wie früher einfacheres und natürlich kostengünstigeres Öl alle 30.000 Kilometer wechseln mussten, kam Sie das unterm Strich genauso teuer“, rechnet Ngai vor. Ähnlich argumentiert Katrin Fritz von Daimler, wo die vorgeschriebenen Öle sich mit Euro 6 ebenfalls nicht ändern. Bei Scania erklärt die Marketing-Projektassistentin Rebekka Reuland, das man für Euro 6 die neuen Scania-eigenen LDF-3-Öle empfiehlt, die bis zu 50 Prozent längere Wechselintervalle bieten sollen, womit die teureren Öle unterm Strich trotzdem Geld sparen sollen.

Die Wechselintervalle zwischen 120.000 und 150.000 Kilometern hat Daimler im europäischen Fernverkehr so abgestimmt, dass der jährliche Ölwechsel mit weiteren Werkstattumfängen (zum Beispiel der HU, SP; § 57b) kombiniert werden kann. Eine weitere Verlängerung brächte laut Fritz zusätzliche Standzeiten und so keinen wirtschaftlichen Vorteil. Interessant ist, dass die Wartungsintervalle in den USA und in Japan kürzer sind und bei 40.000 bis 50.000 Kilometern liegen, was in erster Linie an der Verwendung anderer dort gebräuchlicher Ölqualitäten und den Marktforderungen liegt. Wie NGAI argumentiert auch Fritz, dass neue, speziell entwickelte synthetische Öle einen positiven Effekt auf die Wirtschaftlichkeit des Motors haben und zur Reduzierung des Verbrauches beitragen können. Letztgenannten



Komplette Ursa-Öl-Palette von Chevron



VR Gregor Soller

„Natürlich sind Hochleistungsöle teurer. Aber sie können auch mehr, was den Preis relativiert“

BARNABY NGAI,

Category Manager, Transportation Oils, Petro Canada

Effekt kann und möchte Daimler aber im Gegensatz zu Petro Canada derzeit nicht quantifizieren. Auch Scania verspricht, dass man mit dem ebenfalls erst 2015 eingeführten LDF-3-Öl Sprit sparen kann, möchte aber ebenfalls keine Aussagen treffen, wie viel das sein könnte.

#### Revolution: Liqui Mols Recyclingöl

Liqui Moly hat auf der Automechanik ein recyceltes Motoröl präsentiert. Bislang genossen Reraffinate keinen besonders guten Ruf. Für sie wird gebrauchtes Öl gefiltert und chemisch aufbereitet. Das Ergebnis dient als Grundöl, aus dem zusammen mit neuen Additivpaketen wieder Motorenöl hergestellt wird. In den letzten Jahren machten diese Reraffinate große qualitative Fortschritte. Mit dem Ausgangsstoff haben sie nichts mehr gemein. Einst dunkel, zähflüssig und übel riechend, sind sie mittlerweile durchsichtig, dünnflüssig und fast geruchlos. Entsprechend ist das Leichtlauf Eco 10W-40 ein Öl aus aufwendig aufbereitetem Gebrauchöl und trägt offizielle Freigaben von Mercedes-Benz und Volkswagen. „Besonders umweltbewussten Autofahrern bieten wir eine Alternative“, erklärt Günter Hiermaier, Vertriebsleiter Inland und Austria bei Liqui Moly. Damit gelang es den Ulmern als Ersten, ein Motoröl mit Herstellerfreigabe auf den Markt zu bringen, das aus Reraffinat besteht. Dabei haben Leichtlauf Eco 10W-40 und sein konventioneller Bruder, Leichtlauf 10W-40, dieselben Spezifikationen und Eigenschaften. Technisch sind beide Produkte gleichwertig und werden auch zum gleichen Preis angeboten. Der Kreislauf ist geschlossen. Trotzdem geht man bei Liqui Moly davon aus,

das recycelte Motoröl eine Nische bleiben werden. Denn aktuelle Fahrzeuge brauchen Motorenöl mit Leistungen, die Reraffinate nicht bieten können. Für welche Autos das Öko-Öl geeignet ist, verrät ein Blick in das Handbuch – oder in den Ölwegweiser auf [www.liqui-moly.de](http://www.liqui-moly.de).

#### Viel Neues bei den Additiven

Weiterentwickelt hat Liqui Moly die Additive. Die beiden wichtigsten Verschleißschutz-Additive erhielten nun ein Upgrade: Cera Tec und Motor Protect. Motor Protect enthält sogenannte Friction Modifier, die den Motor chemisch vor Verschleiß schützen sollen. Seine Wirkstoffe lagern sich an den Metalloberflächen an, glätten die Oberflächenstruktur und bilden dort eine Reaktionsschicht, die den direkten Kontakt von Metall auf Metall verringert. Cera Tec enthält außerdem winzig kleine Keramikpartikel, die als Festschmierstoff fungieren. Auf ihnen soll das Metall besonders gut gleiten. Dabei sind die Keramikpartikel so winzig, dass sie mühelos den Ölfilter und alle Ölbohrungen passieren können. Auf die Art sollen Cera Tec und Motor Protect die Reibung im Motor und dadurch den Verschleiß und Verbrauch senken.

Neu auf dem deutschen Markt ist STP, was für „Scientifically Treated Petroleum“ steht. Seit 1954 bietet STP Öl- und Benzinzusätze an, die helfen sollen, den Verbrauch zu senken und die Lebensdauer des Motors zu erhöhen. Rückenwind gibt den Amerikanern dabei die Tatsache, dass sich der Additiv-Markt „in den letzten Jahren sehr positiv entwickelt“ hat, wie Radek Chrusciany aus dem Vertrieb der Armored Auto Group erklärt, die die STP-Markenrechte hält.

Es hat sich also viel getan bei den Schmierstoffen. Schade nur, dass sich der chemische und physische Fortschritt in dem Fall so schwer in erspartes Geld umrechnen lässt!

Gregor Soller



Verbessert: Die Additive von Liqui Moly