Rostlos glücklich...®

Oil - Spy
Motoröl - Test

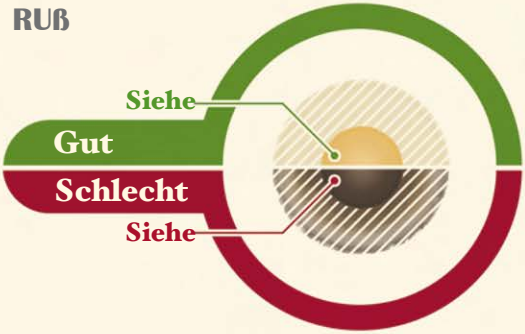
Korrosionsschutz-Depot, Dirk Schucht
Friedrich-Ebert-Str. 12, D-90579 Langenzenn
Beratung: +49 (0) 9101 - 6801,
Bestellung: - 6845; Fax: - 6852
www.korrosionsschutz-depot.de

KORROSIONSSCHUTZ® DEPOT

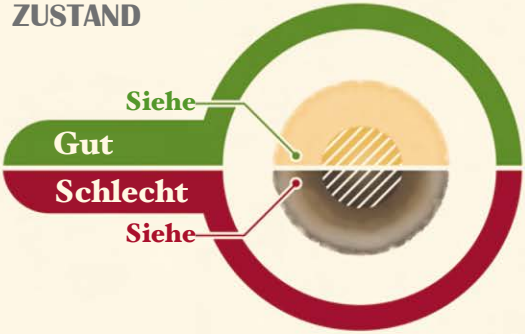
Als Autoliebhaber sollten sie Ihren Motor kennen, mit Hilfe von Oil Spy werden sie verstehen was sich im Innenleben abspielt. Schlechte Test-Ergebnisse sind ein klares Zeichen für Unstimmigkeiten im Motor, die behoben werden müssen. Bei kleinen Änderungen über einen längeren Zeitraum ist hingegen Aufmerksamkeit gefragt um pünktlich handeln zu können. Frühzeitige Erkennung der Verschlechterung des Öl-Zustands ist eine sichere Methode um den Motor vor Schmierungs-Ausfällen zu schützen, was in den meisten Fällen die Hauptursache ist für einen vollständigen und katastrophalen Motor-Schaden. Ein Schaden kann innerhalb eines sehr kurzen Zeitraums ohne jegliche sicht- und hörbare Anzeichen entstehen. Das Durchführen von Oil Spy-Tests in regelmäßigen Abständen ist die beste Möglichkeit Ihren Motor zu schützen. Falls sie angehender Käufer oder Verkäufer sind, ist dies auch ein präziser Hinweis auf den Zustand des Motors. Der Test ist auch ein sehr nützliches Werkzeug um sicher zu gehen, dass Motorprobleme nach einem Eingriff wirklich behoben wurden. Wir empfehlen warmes Öl zur Durchführung des Tests zu verwenden. Das Ergebnis ist nach ca. 15-30 Min. sichtbar.

Weitere Informationen zu Oil Spy finden Sie auf der Internet-Seite: www.oil-spy.com

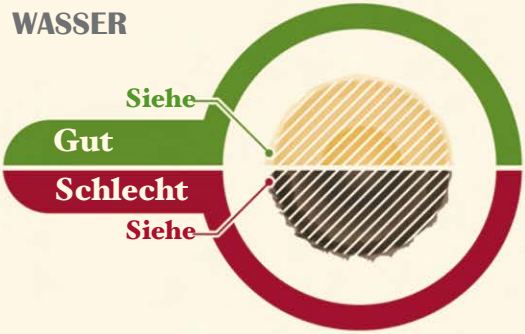
RUß



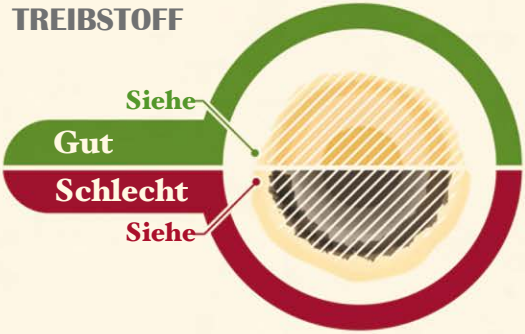
ZUSTAND



WASSER



TREIBSTOFF



Mittelpunkt ist leicht braun/ grau = Öl ist in einem guten Zustand, keine Ablagerungen vorhanden.

Mittelpunkt ist schwarz/dunkelbraun = Klare Anzeichen für Ablagerungen, Öl-Schlamm und Verschleiß-Schmutz. Öl sollte gewechselt und die Ursache ermittelt werden.

Mittel-Ring ist hellfarben = keine Oxidation. Öl ist in einem guten Zustand und schützt den Motor.

Mittel-Ring ist dunkelbraun = Hoher Anteil an Oxidation und/ oder Ablagerungen oder weiteren Verunreinigungen. Ursache ermitteln und Öl-Wechsel durchführen.

Rand des Mittel-Ring (3.Ring) besitzt weiche Kanten = kein Wasser oder Kühlmittel im Öl vorhanden.

Rand des Mittel-Ring weist klare scharfe Kanten auf = Hoher Anteil an Wasser oder Kühlmittel im Öl. Farbe zeigt Antifrost-Mittel. Vorsicht, da Öl-Leistung beeinträchtigt ist.

Aussen-Ring ist klein und weist keinen Treibstoff im Öl auf. Dieser Ring stellt das Ende des Test-Tropfens dar und ist immer vorhanden.

Aussen-Ring ist sehr groß, was auf einen hohen Anteil an Treibstoff im Öl hinweist. Dies führt zu massiven Schmierungs-Defiziten. Öl wechseln und Ursache erfor

RUß

Ein schlechtes Ergebnis an dieser Stelle kann Öl-Verunreingungen durch Ablagerungen, Verschleiß-Partikeln und weiteren Verunreinigungen bedeuten. Ein wenig Verschmutzung ist immer vorhanden, aber viele Verunreinigungen (Sättigungspunkt) sind offenkundig und sehr dunkel. Eine gesunder Motor zeigt klar sichtbare Flecken schon nach 50 bis 100 Öl Lauf - Stunden, aber das Erkennen des Verunreinigung-Grades ist etwas, dass sie an Ihrem Motor im Laufe der Zeit lernen werden durch regelmäßige Durchführung des Tests. Ein schlechtes Ergebnis ist ein Anzeichen für schwache Verbrennung (Vergaser, Zündzeit-Zeitpunkt, Ventileinstellung oder Abgase). Falls bekannt ist, dass der Motor optimal eingestellt, aber das Öl von schlechter Qualität ist, wird der Tropfen wahrscheinlich auch den nächsten Ring bedecken. Ein Ölwechsel ist erforderlich sobald der Schmutz-Grad den Sättigungspunkt erreicht hat. Es ist auch wichtig zu wissen, dass je schlechter der Ölzustand ist, desto länger dauert es bis das Ergebnis des Tests vollständig zu sehen ist.

ÖL-ZUSTAND

Je älter das Öl ist, desto dunkler wird das Ergebnis ausfallen. Wie eingangs erwähnt, wenn zu viele Verunreinigungen vorliegen werden beide Kreise/Ringe (Mittelpunkt und Mittelring) bedeckt. Falls der Motor “sicher“ in einem guten Zustand ist und ein heller brauner Ring sich um den Mittelpunkt bildet, dann liegt wahrscheinlich ein Verbrennungsproblem vor, dass zu viel Verunreinigungen produziert. Ein schlechtes Ergebnis hier kann auch ein Anzeichen für oxydiertes und oder verbranntes Öl sein, wegen eines überfälligen Öl-Wechsels, einer kurzzeitigen Überhitzung, eines niedrigen Öl-Stands, einer falschen Öl-Klasse oder zu hohem Anteil an Schwefel im Kraftstoff. Das Öl kann auch verunreinigt sein, durch den Einsatz schlechter Filter und dadurch einen hohen Anteil an Verschleiß-Partikeln, Verunreinigungen oder Ablagerungen enthalten.

WASSER

Wenn erheblich Wasser oder Kühlmittel im Öl vorhanden ist , dann erkennt man dies durch einen äußereUmkreisung des Mittelrings (im Prinzip ein dritter Ring), der innerhalb weniger Minuten auftaucht und alle Ringe benetzen kann. Eine Wasser - Verunreinigung kann sein: a) Kondensation (ohne farbigen Kranz) durch Kälte-Betrieb und Kurzstrecken-Fahrten und b) Antifrost/ Kühlmittel, dass als farbiger Kranz nach ca. 30 Minuten zu sehen ist. Ein schlechtes Ergebnis an dieser Stelle ist ernst zu nehmen, da das Öl sich rapide verschlechtern kann. Es könnte eine frühzeitige Warnung für eine defekte Zylinderkopf-Dichtung oder Motorblock-Probleme sein. Darüberhinaus können kleine Wassermengen Korrosion an inneren Komponenten verursachen und innerhalb kürzester Zeit Oberflächen abtragen, die umgehend zu katastrophalen Schäden führen. Dies ist besonders zu beachten, wenn das Fahrzeug nicht regelmäßig genutzt wird.

TREIBSTOFF

Falls das Öl mit Kraftstoff verunreinigt ist, formt sich ein leichter klarer blass-gelber Ring um die äußerste Umrandung. Dies ist innerhalb kürzester Zeit sichtbar, nach dem ersten Tröpfeln vom Messstab. Ein kleiner transparenter Ring ist normal in einem gesunden Motor, falls aber der Ring nach wenigen Stunden noch immer vorliegt, ist dies ein Anzeichen von geringen Kraftstoff-Mengen im Öl. Je größer der Ring desto größer die Treibstoff-Menge und die Notwendigkeit zur Abhilfe. Wenn man den Test ins Gegenlicht hält, dann wird das Ergebnis hervorgehoben. Ein schlechtes Ergebnis hier ist ein Anzeichen für nicht verbrannten Treibstoff (der an den Kolben kondensiert), schlechter Verbrennung wegen Abnutzung oder Falscheinstellung und Ventil-Undichtigkeit oder verschlissenen Kolben, Ringen oder Zylinderbohrung.