

Flüssige Werkzeuge gefragt

Die Deutschen sind kostenbewusster geworden. Auch oder vor allem bei ihren Autos. Sie fahren nicht nur spritsparender, sondern versuchen, Werkstattbesuche zu vermeiden. Ein Erfahrungsbericht.

Der Trend, die Betriebskosten eines Autos zu senken, ist so neu nicht. Es gibt ihn seit einigen Jahren und im gewerblichen Güterverkehr sowieso. Aber: Dieser Trend hat sich merklich verstärkt. Das war auf der automotiven Leitmesse der Automobilwirtschaft Ende September in Frankfurt, der auffälligste Fakt. Feststellbar nicht nur an den Interessen der Besucher, auch die Aussteller, in dieser Branche mittlerweile äußerst schnell bei der Sache, reagierten mit einer breiten Palette kostenreduzierender Innovationen.

Von dieser Entwicklung profitieren insbesondere die Hersteller flüssiger Werkzeuge – wie optimierende Additive von ihren Produzenten gerne bezeichnet werden. Die Nachfrage nach Wirkstoffen aus der Retorte boomt offensichtlich, weil die Kosten/Nutzen-Relation hier (oft) sehr überzeugend ist und sich der erhoffte Effekt leicht realisieren lässt.

Drei aktuelle Probleme ...

BRENNSTOFFSPIEGEL und mineralölrundschau wollte mehr über den Trend bei den automotiven Additiven wissen. Antworten gab ERC, einer der namhaften deutschen Wirkstoff-Entwickler. Nach seinen Marktbeobachtungen werden gleich drei Problemlösungen zunehmend nachgefragt.

Problem 1: Die Ventile und Ventilsitze mit Gas (LPG) betriebener Fahrzeuge verschleiben



Stand der ERC GmbH auf dem traditionellen, kurz vor der automechanika stattfindenden Hamburger Stadtpark-Revival: Das Unternehmen hat ein Herz für Oldtimer – und die überlebensnotwendigen Motoradditive für sie. Fotos: ERC

teils deutlich schneller als bei Benzinmotoren. Ursache ist eine erhöhte Reibung, weil dem umweltfreundlichen Kraftstoff Gas Schmierkomponenten fehlen.

Problem 2: Aus wirtschaftlichen Gründen müssen der Verschleiß

und der Kraftstoff/Öl-Verbrauch bei Otto- wie Dieselmotoren weiter reduziert werden - möglichst bei gleichzeitig verbesserter Leistung.

Problem 3: Verkockte Ventile und Einspritzdüsen, andere Ablage-



Die ERC-Fachleute Alice Daumlechner, Jens Polatzek und Tobias Warnecke (von links) berieten die Gäste der automechanika rund um das Thema Additive.

runge und Korrosion im Kraftstoffsystem, drücken die Motorleistung bzw. erhöhen den Kraftstoffverbrauch. Ein Kriterium, das früher leichter hingenommen wurde.

... und deren Lösung

Diese Probleme mit flüssigen Werkzeugen lösen zu können, ist eine scheinbar vermessene Erwartung. Geht aber. Die ERC-Forschung

- konnte den schnelleren Verschleiß gasgetriebener Motoren stoppen,

- entwickelte ein Additiv, dessen molekularer Nano-Gleitfilm die normale Motorschmierung upgradet, ohne dass Feststoffe zurückbleiben,

- und brachte inzwischen Systemreiniger auf den Markt, die den Motor so sauber halten, als käme er aus einer chemischen Reinigung.*

In diese Richtung wird die additive Innovation weitergehen müssen. Veronika Wanot, Sales & Marketing Director für Kfz-Additive bei ERC, fasst das Marketing ihrer Klientel mit drei Worten zusammen: „Sparen! Sparen! Sparen!“ Und wenn man einmal sein Kostenbewusstsein aktiviert hat, lässt man von solcher Denke nicht mehr ab. Sie hält vor, bis man selbst ein Oldtimer ist. W.O.

*) ERC-Additive gegen die drei Probleme: LPG Gas Lube und LPG Gas Lube Spezial / NANO 10⁹ / Systemreiniger für Benzinmotoren bzw. Systemreiniger für Benzinmotoren