

## SCHMIERSTOFFE

# Schneller, weiter, dünner

Die Entwicklung bei Motor- und Getriebeölen nimmt Ausmaße und vor allem Richtungen an, die bis vor Kurzem kaum vorstellbar waren. Auch das war eines der Ergebnisse des Uniti-Mineralöltechnologie-Forums 2014.

Bei der Kleinstwagenstudie „T25“ von Gordon Murray Design spielt ein auf Effizienz getrimmter Antrieb eine zentrale Rolle. Für ihn hat Shell ein 0W-10-Motoröl entwickelt.



Foto: Murray Design

Vor allem Freie Werkstätten können ein Lied davon singen: Immer mehr Fahrzeughersteller vergeben eigene Freigaben und Normen und erneuern diese in immer kürzeren Abständen. Hinzu kommt eine wachsenden Zahl an Viskositäten. Das Ergebnis: eine wahre Flut an Schmierstoffen, speziell Motorenölen, im Kfz-Bereich. „Nicht mit uns“, sagt da eine nicht ganz unbedeutende internationale Organisation. Ihr Name: NATO. „Wir kommen mit ganzen drei Moto-

renölen bei sämtlichen Heeresfahrzeugen aus.“ Ein Öl (15W-40) für ältere Modelle, eines für Einsätze bei sehr niedrigen Temperaturen (0W-30) und eines für jüngere Fahrzeuge (Euro 4 und aufwärts – 10W-40) – das war’s.

## 560 Experten waren vertreten

Mit dieser erstaunlichen Erkenntnis beeindruckte Johannes Bader vom Wehrwissenschaftlichen Institut für Werk- und Betriebsstoffe (WIWeB) der Bundeswehr die Teilnehmer des Uniti-Mineralöltechnologie-Forums 2014. Rund 560 Experten aus 18 Ländern waren in diesem Jahr dem Aufruf des Mineralölverbands (siehe Kasten) gefolgt – neuer Rekord. Autobauer wie GM, Volkswagen und PSA Peugeot Citroën informierten die Teilnehmer über aktuelle bzw. künftige Entwicklungen genauso wie Schmierstoffunternehmen (unter anderem Total, Shell, Chevron) und Additivhersteller.

Ebenfalls mit von der Partie: die Avista Oil AG, ein großer Gebrauchtölaufbereiter. Mittlerweile sind Unternehmen wie diese in der Lage

selbst Grundöle der Gruppe III („HC“-Öle und Basis von Teil- bzw. synthetischen Ölen) aus Altöl zu reraffinieren. „2020 werden Reraffinate einen Anteil bei Grundölen von 25 Prozent haben“, prognostizierte Dr. Detlev Bruhnke von Avista. Zu diesem Zeitpunkt wird ein Motorenöl wie ein 0W-16, das viele Autobauer gerade prüfen oder wie GM in außereuropäischen Märkten in Form der Dexos1-Norm bereits freigegeben hat, vermutlich längst Alltag sein.

Obwohl „Spritsparöl“ nur im geringen Umfang zur Kraftstoffersparnis beitragen – laut dem US-Konzern Chevron im Nfz-Bereich gerade mal mit zwei Prozent – haben sie einen unbestreitbaren Vorteil: Sie bieten für Fahrzeughersteller sehr kostengünstig umzusetzende Sparpotenziale. Doch auch hier wird vermutlich das Ende der Fahnenstange irgendwann erreicht sein. Deshalb rücken auch Getriebeöle, genauer gesagt deren Herabsetzung der Viskosität, immer mehr in den Vordergrund der Unternehmen. „Wird werden bald 70W-Öle als Standard bekommen“, ist man bei PSA Peugeot Citroën überzeugt.

Trends erkennen, Chancen und Risiken auf dem Schirm haben: Mithilfe von 20 Fachvorträgen an zwei Veranstaltungstagen versuchte der Uniti-Kongress dieses Ziel zu erreichen – was im auch gelang, so das Feedback des Großteils der Teilnehmer. Die konnten sich zudem an den mehr als 30 Ständen einer ergänzenden Fachausstellung informieren. Zudem boten sich ihnen zahlreichen Gelegenheiten, sich untereinander auszutauschen. Vor wenigen Jahren noch mehr „dahinsiechend“, hat sich der Kongress innerhalb kürzester Zeit zu einem Erfolgsmodell gewandelt. „One of the most important congress worldwide“, so das Resümee vom Präsidenten des europäischen Schmierstoffverbands UEIL (siehe Ausgabe 5/2014).

STEFFEN DOMINSKY

## UNITI

## kfz-betrieb

## Mineralölverband

Der 1927 gegründete Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V., Uniti, vertritt circa 1.700 Unternehmen im Bereich Wärmemarkt, Kraftstoffe und Schmierstoffe. Der Verband setzt sich zusammen aus klassischen Mineralöl- und Festbrennstoffhändlern, Schmierstoffproduzenten und inzwischen einer großen Zahl an Handelsunternehmen, die auch Strom, Gas sowie alternative und regenerative Energien anbieten. Zum Verband gehören auch die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und -händler der Bundesrepublik, deren Marktanteil aktuell bei 50 Prozent liegt.