

OLDTIMER MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

VEREINIGT MIT
OLDTIMER
Magazin

WAS KANN DAS NEUE ZWEITAKTÖL?

Ausgeräuchert – das Ende der blauen Fahne



3 Autos zu gewinnen!



BENELLI TORNADO 650



Wirbelsturm aus Pesaro im
distinguiert britischen Dress

KAUFBERATUNG



Lancia Flavia: Limousine, Coupé
und Cabrio – alles „plaketti“?



MATHY
UNIVERSAL
DAS HOCHLEISTUNGS-ADDITIV

Alle unsere Produkte
mit Bestellmöglichkeit
auf Seite 8!

FRISCHER WIND AUS WOLFSBURG

VW Scirocco

CORD L29: NOBLER FRONTKÄMPFER

Mit acht Zylindern, Frontantrieb und
funkelndem Chrom trat der Luxusliner
vor 70 Jahren an, Amerika zu erobern.
Aber irgendwie wollte ihn niemand...



EIN ASTON ZUM HALBEN PREIS

1969er Jensen Interceptor Mk I

Das Ende der blauen Fahne?

Praxis-Test:
Neues Öl macht
Zweifakter zu
Nichtrauchern!

Ein Zweitakter ohne die typische blaue Ölfahne und den strengen Geruch – das wäre eine feine Sache und brächte den Besitzern solcher Fahrzeuge sicher ein großes Stück Akzeptanz. Ein neues Öl verspricht Mischungsverhältnisse, die nicht über dem Ölkonsum von Viertaktern liegen: 1:200 für wassergekühlte Motoren und 1:100 für luftgekühlte. Wir wollten es genau wissen und starteten mit Trabant und Barkas zu einem Zweitagetest.

„Mischungsverhältnis bei eingefahrenen luftgekühlten Motoren bis 1:100, bei wassergekühlten Triebwerken bis 1:200.“ so stand auf einer Flasche Universal-Zweitaktöl aus dem Hause Mathé, die in der Redaktion gelandet war. Bisher hielten wir uns aus den Diskussionen um Wunderöle und Additive möglichst



Vor dem Test winkte der Trabant mit der FDJ-blauen Fahne am Auspuff. Wir wollten wissen: Kann ein modernes Öl den Zweitaktern ohne Entzugserscheinungen das Rauchen abgewöhnen?



Gegen die Etikette: Das Additiv Universal TS ist pur auch als Zweitaktöl verwendbar

heraus, da es sich in dieser Thematik oft mehr um Glaubensbekenntnisse als um tatsächlich messbare Fakten handelt. Vor allem die Reproduzierbarkeit einzelner unbestritten positiver Ergebnisse und die Umlegung dieser Ergebnisse auf eine ganze Fahrzeuggattung scheint problematisch.

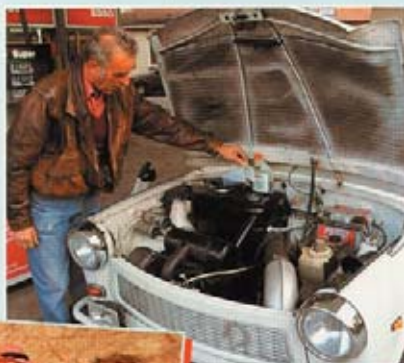
Andererseits klangen die Angaben auf bewusster Ölflasche schon sehr verlockend, und es konnte ja auch nicht ganz schlecht sein, Trabi & Co. aus der „Qualmer- und Stinkerecke“ zu holen, in die sie oft allzu voreilig gestellt werden. Die Sache wurde redaktionsintern besprochen. Schnell war klar, dass es nichts bringen würde, mal eben eine Tankfüllung mit dem entsprechenden Mischungsverhältnis leerzufahren. Ein Langstreckentest mit wenigstens einigen hundert Kilometern Alltagsbetrieb müsste es schon sein. Außerdem wollten wir sowohl einen wassergekühlten als auch einen luftgekühlten Zweitakter einbeziehen.

So entschlossen wir uns für einen Zweitagestest, bei dem das Öl zeigen sollte, was es wirklich kann. Mit der zuständigen Hamburger Werbeagentur, die die Firma „Mathé Vertriebs GmbH“ betreut, vereinbarten wir die Testmodalitäten und forderten entsprechende Muster und Informationen an. Ausdrücklich wiesen wir darauf hin, dass wir den Test auch im Falle eines Fehlschlages veröffentlichen und Schäden keinesfalls unter den Tisch kehren würden. Unsere Vorschläge wurden akzeptiert, und so traf ein paar Tage später ein Päckchen bei uns ein.

Die erste Überraschung: Statt der erwarteten Literflaschen des Zweitaktöls, die wir schon kannten, waren einige Halblitergebilde *Mathy Universal-TS*

Zweitakt-Additiv angekommen. Laut aufgedruckter Beschreibung sollte dieses Produkt mit herkömmlichem Zweitaktöl gemischt werden, von einer Möglichkeit, das Additiv *statt* des Zweitaktöls zu fahren, war nicht die Rede. Auch ein Mischungsverhältnis von 1:100 oder 1:200 ging aus der Beschreibung nicht hervor. Also Rückfrage in Hamburg – offensichtlich hatten wir eine Falschlieferung erhalten.

Von dort kam jedoch grünes Licht, es handle sich dabei um ein neues Produkt, man sei nur mit den Etiketten und der Beschreibung noch nicht soweit. Das Additiv *Universal-TS* sei aber genauso wie ein Zweitaktöl einzusetzen und auch die geplanten Mischungsverhältnisse seien in Ordnung. Darüber hinaus bestehe die Möglichkeit, *Universal-TS* bei gemisch- und getrenntgeschmierten Zweitakttern auch als Additiv einzusetzen, es also herkömmlichem



Mittwoch, acht Uhr: Der Trabi beim ersten Tanken



Rasthof Weißkirchen: Statt des Wartburg kommt ein Anruf. Wir müssen umdisponieren



Der auf 91 PS getunte Jordanien-Wartburg fiel noch vor dem Test mit Getriebebeschäden aus



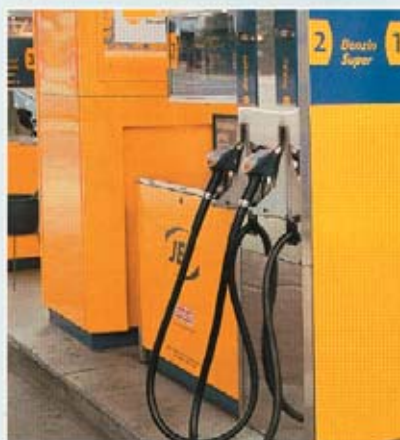
Das bleibt in der Familie: Aus dem Wartburg 311 wurde ein Barkas 1000, dessen wassergekühlter Dreizylinder annähernd baugleich mit dem Wartburg-Triebwerk ist. Na, dann kann's ja losgehen!



Von der Autobahn ging's Richtung Süden: Zwei Tage Landstraße standen den Motoren bevor



Kurz vor Michelstadt legen wir den ersten gemeinsamen Tankstopp ein



Als Kinder der DDR geben sich die beiden Probanden mit Normalbenzin zufrieden. Zur genauen Dosierung des Schmierstoffs tankten wir der Einfachheit halber „runde“ Literzahlen



Nein, wir waren nicht im Grünen Baum. Beim kurzen Aufenthalt in Michelstadts historischem Stadtkern blieb leider keine Zeit für gastronomische Seitensprünge



Auf den kurvenreichen Straßen des Odenwalds schenkten die Testfahrer ihren Autos nichts



Vom Odenwald führte die Route bei schönstem Herbstwetter ins malerische Neckartal

Zweitaktöl zuzumischen. Alles klar also. Wir wollten das Produkt aber als Ölersatz einsetzen, denn nur so sind die geplanten Mischungsverhältnisse möglich. Nun musste ich nur noch zwei passende Fahrzeuge finden. Als luftgekühltes Fahrzeug fand sich schnell ein Trabant-Kübelwagen Typ 601-G, dessen Besitzer Edgar Spiegel aus Schweinfurt nicht groß überzeugt werden musste, statt des vorgeschriebenen Mischungsverhältnisses von 1:25 mal eben 1:100 zu fahren. „Moderne Öle können das!“ war sein ebenso kurzer wie deutlicher Kommentar zu dem Vorhaben.

Er konnte auch einen befreundeten IFA-DKW-Besitzer von der Sache überzeugen, und so trafen wir uns Ende August in Schweinfurt. Beide Fahrzeuge hatten einen fast leeren Tank, schließlich wollten wir das geplante Mischungsverhältnis möglichst wenig durch Restöl verändern. Leider sprangen beim IFA-DKW aber schon auf der Fahrt zum ersten Tanken ständig die Gänge heraus, und die damit verbundenen Getriebegeräusche waren nicht sehr vertrauenswürdig. So brach ich den Test ab, noch ehe er richtig begonnen hatte. Nur um jegliches Missverständnis zu vermeiden: Das Getriebe läuft beim IFA-DKW in einem eigenen Ölvorrat, das Problem stand also nicht im Zusammenhang mit dem Testöl!

Die nächsten Tage verbrachte ich mit vielen, vielen Telefonaten. Es war nicht gerade einfach, jemanden davon zu überzeugen, seinen Klassiker als Versuchskaninchen für das spektakulär dünne Mischungsverhältnis 1:200 zur Verfügung zu stellen. Vor allem von DKW-, Wartburg oder IFA-DKW-Besitzern aus der ehemaligen DDR hörte ich den Satz „Ihr spinnt doch!“ mehr als einmal. Dabei hatte ich gerade dort erwartet, auf Begeisterung zu stoßen – denkste! Schließlich fand ich in Martin Hannappel aus Montabaur, Mitglied der *Scuderia Lufthansa Classico*, einen überzeugten Mitstreiter. Er hatte 1997 bei der Rallye Frankfurt – Amman mit einem auf 91 PS getunten Wartburg 311 teilgenommen. Die Firma Mathé hatte diese Rallye schon damals mit Zwei- und Viertaktölen beziehungsweise mit Additiven gesponsort, und Martin Hannappel war mit dem Wartburg auf rund 5000 Kilometern mit einem Mischungsverhältnis von 1:100 absolut problemlos unterwegs gewesen.

So verabredeten wir den 20. Oktober als ersten Testtag. Ich selbst stieg um acht Uhr morgens bei Edgar Spiegel in Schweinfurt in den Trabant. Der Spritbehälter war bis auf ein paar Tropfen leer, als wir ein paar Minuten später zum ersten Tankstopp hielten und dem Trabi bei Kilometerstand 19.611 knapp 25 Liter Normalbenzin und exakt 250 Kubikzentimeter Universal-TS aus der Mathé-Flasche gaben. Unser Weg führte über die A70 und die A7 nach Würzburg-Bibelried, von dort über die A3 in Richtung Frankfurt. Den Rasthof Weißkirchen hatten wir mit dem Wartburg-Team, bestehend aus Martin Hannappel und dessen Freund und „Haus- und Hofschrauber“ Wilfried Viertel, als Treffpunkt abgesprochen.



Gegen Abend erreichen wir das riesige Auto- und Technikmuseum in Sinsheim an der A6. Die Zeit reicht nur für einen Kurzbesuch, bevor es nach Bad Wimpfen und Gundelsheim weiter geht



Neuer Testtag, neues Museum: Auch in Langenburg blieb es bei einer Stippvisite



Unser Augenmerk galt den Motoren: Der Trabi wurde nicht zu heiß und schnurrte gleichmäßig



Auch der Dreizylinder im Barkas verdaute die fettarme Kost ohne zu klagen



Wie aus dem Lehrbuch: Rehbraune Kerzen bestätigten dem Barkas optimale Verbrennung



Die Transitreisenden vor malerischer Kulisse: die ehemalige Reichsstadt Rothenburg ob der Tauber

Die Wartburg-Besatzung hatte am selben Morgen in Montabaur den ebenfalls fast leeren Tank mit einem Gemisch von 1:200 befüllt. Originalton Martin Hannappel: „150 Kubikzentimeter Universal-TS auf 30 Liter Benzin sind gefühlsmäßig schon verdammt wenig!“ So ging auch der Wartburg gegen acht Uhr auf die Reise über die A3 in Richtung Süden. Kurz nach Zehn erreichten wir mit dem Trabi den Rasthof Weißkirchen und warteten auf den Wartburg. Rund zwei Stunden hatten wir für

die 142 Kilometer von Schweinfurt gebraucht, eine gute Zeit für den Trabi mit seinen 26 PS aus einem Hubraum von 600 Kubik. Der Motor lief nach Edgars Meinung ganz normal, wir hörten keinerlei verdächtige Geräusche und waren sehr zuversichtlich. Statt des Wartburgs erreichte uns jedoch ein Anruf auf dem Handy: „Hier Martin, wir sind abgeschleppt worden und jetzt wieder zu Hause. Kurz nach Limburg ging das Getriebe fest, der Motor läuft einwandfrei!“

FÜR 4-TAKT-MOTOREN

MATHY®

UNIVERSAL-M

DAS HOCHLEISTUNGS-ADDITIV

Praktisch unzerreißbarer Schmierfilm
Erhöht die Kompression
Deutlich weniger Ölwechsel!



MEHR LEISTUNG WENIGER VERSCHLEISS!



Achtung: Fordern Sie unser Demo-Video an!

MATHÉ-ADDITIVE VERTRIEBS GMBH
Postfach 13 61 • D-29603 Soltau
Tel: (05191) 160 04 • Fax: (05191) 181 55
eMail: mvg@mathy.de • www.mathy.de

MATHY® UNIVERSAL
HIGH TECH FÜR JEDES ÖL



Tankstopp im Taubertal: Besonders sparsam gingen die beiden Zweitakter bei scharfer Fahrweise mit dem Sprit nicht gerade um. Aber schließlich ging es ja auch nicht um Sparsamkeit...



150 Kubikzentimeter Öl auf 30 Liter Benzin: Da kräuseln sich dem erfahrenen Zweitakt-Piloten Martin Hannappel die Nackenhaare – ob das gut geht?

Mitunter kam es mir vor, als würden wir auf dem Nürburgring gegen die Stoppuhr fahren. Fazit nach dem ersten Tag und über 300 Kilometern Autobahn und Landstraße: keine blaue Ölfahne – es funktioniert!

Donnerstag, 21. Oktober 1999, der zweite Testtag: Gegen neun Uhr morgens starteten wir Trabant und Barkas. Während der kalte Dreizylinder im Barkas auch bei gezogenem Choke praktisch überhaupt nicht qualmte, gönnte sich der Trabi in der ersten Minute ein paar Rauchwölkchen. Diese waren aber mit den gewohnten Qualmwolken bei vorgeschriebenem Mischungsverhältnis überhaupt nicht zu vergleichen. Nach der kurzen Warmlaufphase lief auch der luftgekühlte Zweizylinder völlig rauchfrei, wie er es schon den ganzen Vortag getan hatte.

In Neckarsulm legten wir die erste Rast beim Deutschen Zweirad- und NSU-Museum ein. In der Innenstadt kämpften sich die Testwagen dann durch den zähen Stopp-and-go-Verkehr. Auch davon ließen sich weder Barkas noch Trabant in irgendeiner Weise beeindrucken. Durch das romantische Jagsttal schlängelte sich die Straße bis zu unserem nächsten Halt, dem Automuseum im hohenlohischen Schloss Langenburg. Natürlich hatten wir auch hier kaum Zeit, die beeindruckende Sammlung des Fürsten ausgiebig zu betrachten. Statt dessen checkten wir die Fahrzeuge durch: Die Triebwerke waren dicht, der Kühlwasserstand am Barkas in Ordnung und die Brennbilder der Zündkerzen schimmerten wahrhaft vorbildlich rehbraun. Alles im grünen Bereich!

Von Langenburg ging's nach Rothenburg ob der Tauber. Sie wissen schon: Keine Zeit! Wir bogen ins Taubertal ab und erreichten über Creglingen Bad Mergentheim. An diesem zweiten Tag waren wir schon etwas mutiger und nahmen bei beiden Fahrzeugen an längeren Gefällstrecken ein paar Mal den Freilauf heraus. Die Konstrukteure versahen sowohl den Trabi als auch den Barkas mit dieser Technik, um bei Bergabfahrten den Motor nicht durch mangelnde Schmierung aufs Spiel zu setzen. Der Freilauf kuppelt dann aus, und der Motor dreht im Leerlauf weiter und erhält ausreichend Gemisch aus dem Leerlaufsystem des jeweiligen Vergasers. Lässt man den Motor jedoch ohne Gas mit hoher Drehzahl im Schiebepetrieb drehen, kommt über den Vergaser viel zu wenig Gemisch, und die Triebwerke werden dementsprechend kaum noch geschmiert – ein echter Härte-test. Lagerschäden an der Kurbelwelle oder Kolbenklemmer sind die häufige Folge. Erfahrene Zweitaktpilote geben vor allem bei Motorrädern ohne Freilauf dann immer ein paar kurze Gasstöße, um genügend Schmierstoff in das Kurbelgehäuse und die Brennräume zu bringen.

Aber auch diesen Test bestanden Trabant und Barkas ohne Probleme. Von Bad Mergentheim ging es nach Amorbach und Miltenberg ins Maintal Richtung Wertheim. Kurz vor Wertheim machten wir noch einen kurzen Ab-

Er bot an, sofort mit seinem Barkas-1000-Bus zu starten, der Tank sei fast leer und das Auto völlig in Ordnung. So, lieber Leser, wurde aus dem geplanten Trabant-Wartburg-Test eben ein Trabant-Barkas-Test. Schließlich läuft im Barkas ja praktisch ein baugleicher Motor wie im Wartburg, allerdings war das Triebwerk des Transporters nicht gut, sondern im Serienzustand. Um auch hier Missverständnisse auszuschließen: Auch beim Wartburg hat das Getriebe einen eigenen Öl-vorrat, und der Defekt kann nichts mit dem verwendeten Additiv zu tun haben!

Kurz nach zwölf trafen Martin und Wilfried mit dem Barkas ein. Sie hatten bei Kilometerstand 31.425 in Montabaur Universal-TS und Benzin im Verhältnis 1:200 getankt und den Transporter über 130 Kilometer regelrecht fliegen lassen. Die Frage nach verdächtigen Geräuschen oder Problemen beantworteten sie mit: „Darauf zu achten fehlte uns die Zeit! Spaß beiseite: Der Motor läuft astrein.“

Wir starteten also reichlich verspätet zur ersten gemeinsamen Etappe, die uns nach Michelstadt und von dort durch den Odenwald nach Eberbach führte. Wir bogen ins Neckartal Richtung Süden ab und überquerten bei Neckarelz mit einer der letzten Fährden den Fluss. Weiter ging es nach Sinsheim an der A6. Leider hatten wir nur Zeit für einen Kurzbesuch des Auto- und Technikmuseums. Die letzten Kilometer des Tages führten über Bad Rappenau und Bad Wimpfen erneut ins Neckartal, diesmal Richtung Norden nach Gundelsheim. Im Hotel Lamm – der Besitzer ist selbst Oldtimersammler – verbrachten wir den Abend und hielten einen ersten Meinungsaustausch zum Thema Universal-TS ab. Beide Fahrzeugbesitzer bestätigten einen sehr ruhigen und runden Motorlauf, es traten keinerlei Geräusche oder andere Probleme auf. Beim Barkas war sogar ein deutliches Ansteigen der Leerlaufdrehzahl zu verzeichnen. Und: Beide Fahrzeugeignen schenkten den Zweitaktern wirklich nichts!

Die letzte Etappe führte durch das Maintal nach Wertheim. Beide Autos liefen klaglos, und die Fahrer meinten sogar eine geringfügige Leistungssteigerung zu spüren



Am Abend des zweiten Testtages, den die beiden Nichtraucher ebenfalls problemlos absolviert hatten, stopten wir am Autohof Wertheim zur Schlussbesprechung. Letzte Zweifel an der ausreichenden Schmierleistung von Universal-TS waren zu diesem Zeitpunkt bereits zerstreut – zumindest vorläufig (siehe Kasten)



Buchführung: Alle Tankbelege wurden mit Kilometerständen und Ölmengen versehen



Manöverkritik: Der einzige Haken ist der hohe Preis von 99 Mark pro Liter für den Öl-Ersatz

stecher nach Süden und begleiteten die Tauber auf ihren letzten Kilometern durch ein wildromantisches Tal, ehe sie in Wertheim mit dem Main zusammenfließt. Wir fuhren noch ein kurzes Stück bis zum Autohof Wertheim neben der A3. Dort fand die Anschlussbesprechung statt. Einstimmiges Fazit aller Beteiligten: eine tolle Sache! Beide Fahrzeuge hatten ohne Probleme durchgehalten, die Motoren liefen einwandfrei und von Ölfahne oder Geruchsbelästigung konnte nun wirklich keine Rede mehr sein.

Als einziger Wermutstropfen kommt der Preis ins Spiel: Die Mathé Vertriebs GmbH verlangt für den Liter Universal-TS stolze 99 Mark. Nehmen wir als Basis mal 100 Liter Benzin an, mit denen der Trabi rund 1100 Ki-

lometer, der Barkas knapp 1000 Kilometer fahren dürfte und setzen wir weiterhin für einen Liter herkömmlichen Zweitaktöls einen recht hohen Preis von 15 Mark an. Dann muss der Trabant-Pilot den 100 Litern Benzin beim vorgeschriebenen Mischungsverhältnis von 1:25 genau vier Liter Zweitaktöl zusetzen, die kosten maximal 60 Mark. Fährt er mit Universal-TS jedoch das für seinen luftgekühlten Motor empfohlene Mischungsverhältnis von 1:100, muss er einen Liter für knapp 100 Mark zuzuschlagen. Die Frage stellt sich, ob es jedem Trabi-Fahrer die zusätzliche Ausgabe von 40 Mark pro tausend oder von vier Mark pro hundert Kilometer wert ist, dass seine „Pappe“ nicht mehr qualmt und stinkt. Ausgeglichenere sieht die Rechnung natürlich beim wassergekühlten

Barkas aus. Der Hersteller empfiehlt ein Gemisch von 1:33 mit herkömmlichem Zweitaktöl. Bei 100 Liter Benzin wären das also drei Liter Öl oder maximal 45 Mark. Fährt er hingegen Universal-TS mit einer Mischung von 1:200, kommt er mit einem halben Liter pro 100 Liter Benzin oder mit knapp 50 Mark aus. Hier ginge die Rechnung also fast auf.

Nach unserer Besprechung teilten wir das restliche Universal-TS zwischen den beiden Fahrzeugbesitzern auf, der Barkas startete in Richtung Montabaur, und wir machten uns mit dem Trabant auf den Weg nach Schweinfurt. Jeder Wagen hatte also als Abschluss noch ein ordentliches Stück Autobahn zu bewältigen. Spät abends telefonierte ich mit Martin Hannappel, er gab mir den Kilometerstand und die in Montabaur nochmals getankte Benzinmenge durch. 805 Kilometer hatte der Barkas nun zurückgelegt und dabei 88,4 Liter Benzin verbraucht. Das gibt einen Schnitt von 10,99 Liter auf 100 Kilometer. So ist's eben bei häufiger Vollgasfahrt.

Auch wir hatten mit dem Trabi ohne Probleme Schweinfurt erreicht und insgesamt eine Strecke von 769 Kilometern bei einem Verbrauch von 73,2 Litern Gemisch zurückgelegt. Immerhin 9,52 Liter sind das im Schnitt. Soviel zur Statistik. Für Fahrzeuge mit Getrennt-

Die Adresse

MVG Mathé Vertriebs GmbH

Postfach 1361
29603 Soltau

Tel.: 05191-16004 Fax: -18155

schmierung käme nur die Verwendung des Produkts als Additiv in Frage, da die Ölpumpen nicht exakt auf Mischungsverhältnisse von 1:100 oder 1:200 einstellbar sind. Auch für diese Motoren empfiehlt die Firma Mathé aber eine Reduzierung der Ölmenge, wenn das Additiv dem Zweitaktöl beigemischt wird.

Das Produkt hat seine Prüfung bis zu diesem Zeitpunkt also in jeder Hinsicht bestanden. Die blaue Zweitaktfahne kann damit tatsächlich der Vergangenheit angehören. Wir können hier nur unsere Erfahrungen mit den beiden Fahrzeugen schildern, die nicht als Garantieerklärung unsererseits für alle Zweitakter dieser Welt verstanden werden sollte. Ein Wundermittel, das angeschlagene Motoren reparieren kann, ist Universal-TS nicht, bei gesunden Triebwerken wie etwa dem Trabant oder dem Barkas ist es aber eine Überlegung wert. Die Mathé Vertriebs GmbH steht für eventuelle Schäden, die durch mangelnde Schmierfähigkeit von Universal-TS hervorgerufen würden, mit einer Produkthaftung gerade. In einem solchen Fall, würde ein unabhängiger Sachverständiger den Motor begutachten. Nach Firmenangaben ist dieser Fall bisher jedoch nicht eingetreten.

Heinz Stahl

MODERNSTE SCHMIERTECHNOLOGIE FÜR MASCHINEN UND MOTOREN



MATHY®
UNIVERSAL
DAS HOCHLEISTUNGS-ADDITIV

MATHY® UNIVERSAL Hochleistungs-Additive bilden einen extrem reißfesten Ölfilm und verbessern die Schmierfähigkeit erheblich. Dadurch werden die Betriebstemperaturen gesenkt und die Druckfestigkeit des Schmierfilms erhöht. Alle MATHY® UNIVERSAL Hochleistungs-Additive sind korrosionshemmend und resistent gegenüber Wasser und Benzin. Die Produkte wirken reinigend, lösen Verkrustungen und sorgen für erhöhte Haftung des Schmierfilms an Metallen.

NUTZEN SIE DIE HERAUSRAGENDEN VORTEILE JETZT!

- ➔ Deutlich geringerer Verschleiß von Motoren, Getrieben, Differentialen
- ➔ Vermeidung von Rost und Korrosion während längerer Standzeiten
- ➔ Reduzierter Ölverbrauch, dadurch Kostenersparnis + Umweltentlastung
- ➔ Verlängerung der Ölwechselintervalle auf den 10-fachen Wert

Dazu Fritz B. Busch, Motorjournalist und Eigentümer des Automuseums Schloß Wolfegg bei Ravensburg/Allgäu: „Ich kann MATHY® UNIVERSAL Hochleistungs-Additive nur empfehlen.“

BESTELLFORMULAR

- Bitte schicken Sie mir weitergehendes Informationsmaterial über MATHY® UNIVERSAL Hochleistungs-Additive.

Absender

Name, Vorname: _____
 Straße: _____
 geb. am: _____
 PLZ/Ort: _____
 Tel: _____ Fax: _____

ZAHLUNGSART

- gebührenpflichtige Nachnahme
 beiliegender Scheck in Höhe von DM _____
 Bankabbuchung

Kreditinstitut: _____
 Konto-Nr: _____ BLZ: _____

Visa Eurocard AmericanExpress
 Karten-Nr. _____
 gültig bis: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

- ➔ Bestellformular ausfüllen und einfach aufs Fax legen
Fax-Nr. (0 51 91) 181 55 oder per Post schicken an:

Infoline:
(01805) 88 33 11
 DM 0,24/Min.

Bestellkarte

Preise inkl. Abw. Gewünschte Anzahl eintragen	Artikel
<input type="checkbox"/> 0,5 l EUR 28,50	MATHY® UNIVERSAL-M ¹⁾ Hochleistungs-Additiv SAE 0 - 50
<input type="checkbox"/> 1 l EUR 51,50	MATHY® UNIVERSAL-M ¹⁾ Hochleistungs-Additiv SAE 0 - 50
<input type="checkbox"/> 2,5 l EUR 123,00	MATHY® UNIVERSAL-M ²⁾ Hochleistungs-Additiv SAE 0 - 50
<input type="checkbox"/> 0,5 l EUR 31,00	MATHY® UNIVERSAL-T ²⁾ Hochleistungs-Additiv SAE 75 - 140
<input type="checkbox"/> 1 l EUR 56,00	MATHY® UNIVERSAL-T ²⁾ Hochleistungs-Additiv SAE 75 - 140
<input type="checkbox"/> 2,5 l EUR 136,00	MATHY® UNIVERSAL-T ²⁾ Hochleistungs-Additiv SAE 75 - 140
<input type="checkbox"/> 1 l EUR 51,50	MATHY® UNIVERSAL-F Kraftstoff-Additiv (Benzin + Diesel) 1 : 1000
<input type="checkbox"/> 0,5 l EUR 28,50	MATHY® UNIVERSAL-TS Zweitakt-Additiv
<input type="checkbox"/> 2 x 500 ml EUR 51,50	MATHY® UNIVERSAL-TS Zweitakt-Additiv
<input type="checkbox"/> 250 ml EUR 51,50	DropStop® Öl-Additiv zum Abdichten
<input type="checkbox"/> 400 g Kartusche EUR 13,00	MATHY® UNIVERSAL-G Schmierfett Typ L
<input type="checkbox"/> 100 ml EUR 10,50	MATHY® UNIVERSAL-A Allzweck-Öl
<input type="checkbox"/> 1 l EUR 26,00	MATHY® SPEZIAL-H Heizöl-Additiv mit Duftstoff 1 : 2000
<input type="checkbox"/> 5 l EUR 13,00	Weco Motoröl HD-DB Super SAE 15 W 40 (APE-SF/CD)
<input type="checkbox"/> 500 ml EUR 41,00	TEC 12® Universal-Supercare + Brillantpolitur
<input type="checkbox"/> Hardcover, handsigniert von Autorin Gabriele Gestebrück EUR 17,50	„Otto Mathé - Teufelskerl mit Herz“ Biografie mit einem Vorwort von Niki Lauda
<input type="checkbox"/> VHS-Video Länge ca. 30 Minuten EUR 25,50	„Mdm MATHY®“ Die Hochleistungs-Additive (bei Rückgabe kostenlos)

➔ 10 % Sammelbesteller-Rabatt ab EUR 260,- Bestellwert

Versandkosten	EUR 4,57
➔ Sammelbesteller-Rabatt	
Gesamtbestellwert	

Es gelten die „Allgemeinen Geschäftsbedingungen“ der MVG, Soltau.

¹⁾ Für Motoren, Automatik-Getriebe, Servolenkungen und Hydrauliksysteme

²⁾ Für Saugtriebe (SM 80/90), Differentialle, Lenk-, Zwielen- und Kolbenringtriebe, Vorgelege u.v.a.



MATHÉ-SCHMIERSTOFFTECHNIK GMBH
 Postfach 13 61 • 29603 Soltau
 Tel. +49 (0)51 91 16004 • Fax: +49 (0)51 91 181 55
 eMail: mvg@mathy.de • www.mathy.de