

# KUNDENREFERENZ

**Kunde:** Benno R. aus Düsseldorf

**Motorrad:** BMW K1

**Fahrzeug:** Mercedes Benz A-Klasse A 150 (Baujahr: 2006) Motor

**Produkt:** DropStop, MATHY-M, MATHY-T und MATHY-BE

Sehr geehrter Herr Dobrowolski,

wegen der unerwarteten, sehr guten Wirkung Ihres Artikels „DropStop“ verwende ich im Sinne einer vorbeugenden Instandhaltung nunmehr auch für mein Auto (Mercedes A150, von 2006) und für die BMW K1 komplett „DropStop“, „Mathy-M“, bzw. „Mathy-T“ als Ölzusatz und „Mathy-BE“ als Benzinzusatz.

Nun bin (bzw. war) ich prinzipiell nachträglich zugeführten Öl-Additive gegenüber sehr skeptisch eingestellt. Aber ich muß meine Meinung revidieren und kann die Wirksamkeit, zumindest für „Dropstop“ und „Mathy-T“ bestätigen. Und dies nicht nur gefühlsmäßig, sondern klar sichtbar, bzw. deutlich hörbar. Daher halte ich die Vorteile auch Ihrer anderen Produkte für nachvollziehbar und glaubwürdig.

Es geht mir nicht um das Einsparen von Ölwechseln, sondern um Verlängerung der möglichen Laufleistung und Vermeidung von teuren Reparaturen. Die Hauptursache von Lagerschäden sehe ich im „Verschleiß durch Abrieb“ durch Mischreibung, insbesondere beim Kaltstart, bevor die Ölpumpe genug Druck für die komplette Flüssigkeitsreibung liefert. Sowie im „Verschleiß durch Oberflächenermüdung“ durch wechselweise Be- und Entlastung, wie sie bei Wälzlagern durch das kurz nacheinander auftretenden Überrollen der Laufbahnen durch die Wälzkörper als ständige Belastungs- und Entlastungsvorgänge an einem Oberflächenpunkt erscheint. Ebenso kann man die Belastung eines Getriebes an den Zahnrädern auffassen. Starke Druckwechsel bei Gleitlagern können Kavitation erzeugen.

Ich sehe den Effekt Ihrer Produkte vor allem im o.g. Bereich durch das, was man gemeinhin als „Notlaufeigenschaften“ bezeichnet, wobei diese Notlaufeigenschaften beileibe nicht nur bei völligem Ölmangel, sondern beim normalen Betrieb, z.B. jedem Kaltstart von größtem Nutzen sind.

Konstruktionsbedingt sind die BMW Motorräder für lautloses Schalten generell nicht bekannt, noch nicht einmal die K-Baureihe. Auch das K1-Getriebe muss sorgfältig geschaltet werden. Durch den Mathy-Getriebeölzusatz „Mathy-T“ hört man beim Hochschalten nur noch ein angenehmes „Klack“. Auch beim Runterschalten bei höheren Drehzahlen geht die Geräuschkulisse jetzt völlig in Ordnung.

Beste Grüße aus Düsseldorf Gez. *Benno R.*

## KUNDENREFERENZ

