

FLT. CPT. ALEXANDER BUCHHOLZ

fon

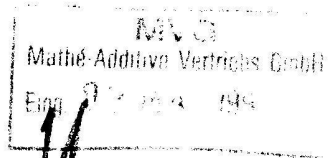
fax

@t-online.de

MAINZ

Alexander Buchholz, Mainz

MVG Mathy Öle  
Geschäftsleitung Herr Müller  
Carl Benz-Str. 10-12  
D-29614 Soltau



---

scuderia **Lufthansa** classico  
NEAR-EAST-RALLYE 1997

---

April 22, 97

Sehr geehrter Herr Müller,

ich bedanke mich vorab für die Zurverfügungstellung von 50 l Ihres zweifelsohne hervorragenden Zweitaktöles für die während unserer Rallye eingesetzten fünf Zweitaktfahrzeuge.

Es handelte sich im einzelnen um

- einen DKW-Bus 3=6 F800/3 Baujahr 1959
- ein DKW Sonderklasse 3=6 F91 4 sitziges Cabrio Baujahr 1953
- ein DKW Sonderklasse 3=6 F91 2-sitziges Cabrio Baujahr 1955
- ein AUTO UNION 1000S de Luxe Baujahr 1963
- ein Wartburg 311 Baujahr 1966

Die Erfahrungen mit Ihrem Öl sind durchweg positiv, wobei ich folgende Anmerkungen machen möchte.

1. Der Wartburg ist mit einem leistungsgesteigerten Motor mit 65 PS ausgerüstet. Dieser wurde mit Ölmischung 1:80 gefahren und hatte damit keine Probleme. Kerzenbild und Auspufffarbe waren einwandfrei.

2. Wie schon am Telefon mit Ihnen besprochen, unterscheidet sich mein Cabrio Bj. 1953 von den anderen Fahrzeugen dadurch, daß an der Kurbelwelle für die Kolbenbolzenlagerung Bronzebuchsen vom Werk verwendet werden. Nach Auskunft verschiedener Fachleute benötigt diese heute nicht mehr verwendete besondere Art der Lagerung einen höheren Ölanteil am Benzin. Das Werk schrieb damals 1:25 vor. Dies nicht wissend, habe ich den Motor nach Überholung etwa 3000 km lang mit Ihrem Öl im Verhältnis 1:100 betrieben - ohne spürbaren nachteiligen Effekt.

Nachdem mich kurz vor der Rallye ein Schreiben des Zweitaktspezialisten Mr. Roy Bacon erreicht hatte, den ich ebenfalls gebeten hatte, eine Empfehlung zu diesem Thema abzugeben, habe ich umgestellt auf Mischung 1:40.

Für die Rallye habe ich neue Zündkerzen mit höherem Wärmewert (225 statt 175) benutzt. Nach 3000 von 6000 km traten in Jordanien Klingelerscheinungen auf. Die Zündkerzen bestätigten meinen Verdacht, daß es zu starken Ablagerungen an Zündkerzen und Kolbenboden (also wahrscheinlich auch Brennraum) gekommen ist, die in Verbindung mit schlechtem Benzin diese Glühzündungen bewirkt haben. Nach Einbau neuer Kerzen mit gleichem Wärmewert 225 verschwanden diese Erscheinungen jedoch vorübergehend.

Ich schliesse daraus folgendes:

Das MATHY-Zweitaktöl kann ohne weiteres für wassergekühlte Zweitaktmotoren in der Mischung 1:100 verwendet werden, wenn eine komplett wälzgelagerte Kurbelwelle zum Einsatz kommt.

Wer glaubt, durch höhere Ölbeigaben seinem Motor etwas Gutes zu tun glaubt, irrt.

Im Gegenteil, er wird sich erhöhte Ablagerungen im Motor einhandeln, die für den Motor von Nachteil sind.

Ich werde daher das MATHY-Öl demnächst in meinem Rennwagen vorerst in der Mischung 1:60 fahren. Folgerichtig werde ich in *meinem* Cabrio das MATHY-Öl nicht mehr verwenden sondern ein billiges, einfaches Zweitaktöl in der Mischung 1:40 benutzen.

Ich darf anmerken, daß mein FORD Transit mit Dieselmotor und einer bisherigen Laufleistung von 65000 km, der auf der Rallye als schwerbeladenes Servicefahrzeug dabei war, vor 15000 km gemäß Ihrer Vorgaben auf MATHY-Öladditiv umgestellt worden ist. Der Ölverbrauch während der gesamten Tour war nicht messbar.

Zusammenfassend: ich bin mit den Eigenschaften Ihrer Öle und Additive grundsätzlich zufrieden. Ich lege Fotos zu Ihrer Verwendung bei - die Negative liegen hier vor.

Mit freundlichem Gruss,

A. Büchelholz