

ROADRUNNER
Zweiräder-Teile-Tuning-Zubehör
Jens Förster
Tel. [REDACTED]
Lutherstadt Wittenberg
[REDACTED]



WB 27.9.01

Betr. ihre Anfrage nach Erfahrungen mit MATHE-Additiven MATHY M+T.

1. Einsatz von Universal-M bei einem Krad Suzuki Enduro DR 600 Bj 90, 26000 km Laufleistung, Ölverbrauch $\approx 0,8$ L / 1000 km, auch bei Einsatz v. Vollsynth.öl OW-40.

Nach Füllung a.) Ölverbrauch sinkt auf $\approx 0,2$ L (unter Herstellerangaben f. neuen Motor des Einzylinders)

b.) etwas spontaneres Ansprechen durch Steigerung der Kompression

c.) Verbrauchsreduzierung zwischen 0,5 - 0,7 L, leichter Leistungszuwachs

d.) keine Auswirkung auf die Ölbadkupplung, Öltmp. Vollast 5^(Digitalmessung) weniger

e.) leichtere Schaltbarkeit des Getriebes auch bei kaltem Motor

2. Universal-M u. Universal-T in Renault-Twingo Bj 94, 68000 km, Beimischung 10%

a.) derzeit kein Ölverbrauch messbar

b.) wesentlich längere Ausrollzeit

c.) Landstraßen durchschnitte jetzt um 4,6 - 4,95 L Super möglich!

d.) leichte Leistungssteigerung über gesamten Drehzahlbereich

3. Universal M+T im Mazda 626 GD 2,0-16V, 140 PS Bj. 89

Öl Synth. OW-40, bereits Additiv auf PTFE-Basis verwendet vor 30 000 km, km-Stand bei Füllung 196 800,

derzeit 201 600 a.) kein messbarer Ölverbrauch während der

knapp 5000 km b.) Verbrauch von 8,2 - 8,5 auf 7,6 - 7,8 L im

Durchschnitt gesunken, sehr lange Ausrollzeit, leichtes Schalten.

Höchstgeschwindigkeit nach dieser Laufleistung 11 km/h über Her-

stellersangabe von 207 km/h neu! Sauberkeit im Ölkreislauf war schon vorher gegeben, gesucht war aber Alternative zu Additiven mit Festschmierstoffen, da Kolbenboden von unten über feine Öldüsen spritzgekühlt wird, die sonst zu Verstopfung neigen!

c) hervorragende Abgaswerte, die Prüfer fragten, ob der 12 Jahre alte Kat neu sei! [Leider keine Auswirkung auf Steuer, auch dieses Auto mit G-Kat wird nun steuerlich so behandelt, als hätte es keinen!] Der ewigen Öko-Steuer-Erhöhung habe ich aber ein kleines Schnippchen geschlagen.

4. Derzeit läuft Test von Universal-M Rest als Montage mittel für ältere Zschopauer 2-Takt Motoren, die von mir aufgearbeitet wurden. Bei einem 1962er Motor 250ccm blieb nach Anwendung im Getriebe das „Pfeifen“ des 4. Ganges (Problem Anlaufscheibe einer Welle) aus, der Motor hatte 15,8 PS im Prüfstand. Originalangabe 14,25. Zieht man einen gewissen Teil der Mehrleistung ab, da die Kraftstoffe seinerzeit 79 Oktan hatten, so bleibt doch mindestens 1 PS Mehrleistung durch reduzierte Reibung oder 50% Reduzierung. Die Differenz zwischen indizierter Leistung - SAE PS (alt) und abgegebener am Getriebeausgang beträgt laut Werk 2 PS. Der Erfolg ist also auch hier messbar.

Da ich alle Vorräte aufgebraucht habe, bitte ich um „Nachschub“ lt. beiliegender Bestellung, ein 2,5L V6 DOHC Triebwerk mit 24 Vent, 165 PS (Ford Probe / Mazda MX6) wartet auf Behandlung.

Danke



ROADRUNNER
Zweiräder-Teile-Tuning-Zubehör
Jens Förster
Tel. [REDACTED]
Lutherstadt Wittenberg