

Test: Gutes Öl muss nicht teuer sein

Motoröl ist teuer, bis zu 30 Euro pro Liter kostet der für das Triebwerk lebensnotwendige Schmierstoff. Ob es ohne Qualitätsverlust auch sehr viel günstiger geht, das wollte die Gesellschaft für Technische Überwachung (GTÜ) wissen und hat zusammen mit dem Auto Club Europa (ACE) zwölf handelsübliche Motoröle (Preise von 8,99 bis 26,75 Euro pro Liter) unter die Lupe genommen. Fazit: Der Verdacht, preisgünstige Motoröle seien nur halb so gut wie teure Markenöle, ist unbegründet, so die Prüfer. Den Testsieg mit der Bewertung „sehr empfehlenswert“ teilen sich gleich zwei Produkte ohne Herstellerbindung: das GSL Leichtlauföl der Handelskette Real (13,99 Euro/l) und das Cartechnic Motorenöl Muli (12,50 Euro/l). Ebenfalls mit „sehr empfehlenswert“ schnitten die Motorenöle DBV Longlife (11,90 Euro/l) und High Performer Longlife 3 (12,80 Euro/l) ab. Teure Markenöle mit Literpreisen von weit über 20 Euro, wie beispielsweise die von Shell, Mercedes und VW, erreichten im GTÜ-Urteil lediglich ein „empfehlenswert“ bzw. „bedingt empfehlenswert“.

Nicht jedes Auto verträgt jedes Öl. Die GTÜ rät daher, grundsätzlich den Empfehlungen der Hersteller zu folgen, die zum Teil für ihre Fahrzeuge auch eigene Normen und Freigaben entwickelt haben. Diese Angaben finden sich in der Bedienungsanleitung des Fahrzeugs. Da sich die Vorgaben der deutschen Hersteller relativ stark ähneln, erfüllen viele hochwertige Öle sogar mehrere Freigaben von BMW, VW, Mercedes, Opel oder auch Porsche gleichzeitig. An die vorgegebene Sorte sollte man sich bei noch jungen Autos unbedingt halten. Wichtig ist dabei, dass die Freigabe auch wirklich erteilt wurde und dies zweifelsfrei aus dem Etikett hervorgeht. Denn im Schadensfall kann eine Ölanalyse die Verwendung eines anderen Öls nachweisen, Garantieansprüche wären somit hinfällig. Vorsicht geboten ist beispielsweise bei Ölen, die auf dem Etikett eine täuschende Formulierung tragen wie „Qualitativ gleichwertig nach EU-Recht gemäß ...“ Das, so die GTÜ, ist keine Garantie für gleichbleibende Qualität, selbst wenn das Produkt im Test den Anforderungen vollauf genügte. Der Hintergrund ist, dass sich manche Öllieferanten den kostenintensiven Freigabeprozeduren der Hersteller nicht unterwerfen möchten und das Öl lediglich in einer den Anforderungen genügenden Mischung beziehen.

So ist auch der günstige Preis zu erklären.

Selbst bei klirrend kalten Temperaturen weit unter null müssen alle Schmierstellen möglichst schnell vom in der Ölwanne lagernden Öl erreicht werden. Sonst läuft für kurze Zeit im Motor Metall auf Metall. Und auch auf der Autobahn bei hoher Belastung darf der Schmierfilm nicht reißen, das Öl also nicht zu dünnflüssig werden. Sonst droht ein kapitaler Motorschaden. Der entsprechende Grundbegriff, der diese zwei Extreme umreißt, ist die Viskosität. Grundsätzlich beherrschen synthetische Motoröle den Temperaturspagat sehr gut. Doch durch die spezielle Herstellungsweise, die Zusammensetzung und die Zugabe von Additiven kann ein solches Öl noch viel mehr Positives bewirken: zum Beispiel auch den Verbrauch senken. Leichtlauföle minimieren die Reibung und sorgen so für weniger Verlustleistung und Reibungswärme. Eine weitere wichtige Angabe ist die ACEA-Klassifizierung, in der die Interessenvertretung der europäischen Automobilhersteller noch weitere Merkmale festgelegt hat. Hier wird definiert, für welchen Motorentyp das Öl überhaupt geeignet ist. Auch diese Anforderung ist unbedingt zu beachten und findet sich in der Bedienungsanleitung.

Dass Hightech-Motoröl seinen Preis hat, ist verständlich. Doch Preise von 30 Euro pro Liter in den Vertragswerkstätten scheinen doch etwas überzogen und sorgen regelmäßig für Verdruss auf der Inspektionsrechnung. Zumal es kaum einem Autofahrer entgangen sein dürfte, dass in Baumärkten, in Kaufhäusern und nicht zuletzt im Internet auch Öle mit entsprechenden Bezeichnungen und Normen zum halben Preis zu finden sind. Sind denn diese Öle etwa nur halb so gut?

Ganz sicher nicht, wie eine aufwendige Analyse durch die Firma Oelcheck in Brannenburg im Auftrag des ACE und der GTÜ (Gesellschaft für technische Überwachung) ergab. Zwölf verschiedene Motoröle, die stichprobenhaft im Einzelhandel, an Tankstellen, bei Autohäusern und im Internet gekauft wurden, wurden dort als anonymisierte Proben mit hochmodernen Messinstrumenten untersucht und ihre Zusammensetzung in wesentlichen Punkten analysiert.

Alle gepüfften Produkte wiesen die Viskosität 5W-30 (bis -35 Grad pumpfähig), ACEA C3 und/oder mindestens die Freigabe VW 50700, Mercedes Blatt 229.51 beziehungsweise Opel dexos2 auf. Damit sind diese Öle für sehr viele Modelle einsetzbar, auch für leistungsstarke Turbodiesel mit Partikelfilter, die naturgemäß die höchsten Anforderungen an Motoröl stellen. Drei Öle dieser Hersteller-Spezifikationen stellen die Referenz, neun günstige Öle mit entsprechenden Freigaben müssen sich daran messen lassen.

Auffällig in diesem Zusammenhang ist auch, dass sich zwei Öle in ihrer Zusammensetzung sehr stark ähneln. Nämlich das Gut&Günstig von Marktkauf und das K-Classic von Kaufland. Beide Öle verdampfen relativ leicht, was zu einem erhöhten Ölverbrauch führen kann. Auch die Spektralanalyse zeigt eine nahezu deckungsgleiche Zusammensetzung. Motorenöle können bis zu 25 Prozent Additive enthalten, die mit diesem Verfahren bestimmt werden können. Mit diesen Stoffen kann der Alterungsprozess des Öls durch Oxidation oder auch die Fähigkeit, Schmutz und Säuren zu binden, verbessert werden. Wobei die Schwerpunkte oft unterschiedlich gesetzt werden.

Ein Beispiel dafür ist das Mercedes-Benz-Original-Öl: Um die Langlebigkeit zu verbessern, wurden hier Kompromisse bei der Sulfatasche eingegangen. Das bedeutet: Sollte der Motor Öl verbrennen, was besonders bei fortgeschrittener Laufleistung nicht auszuschließen ist, kann die daraus resultierende Asche den Partikelfilter beziehungsweise Katalysator schädigen. Dafür bietet es beste Chancen, die heute üblichen sehr langen Wechselintervalle ohne große Qualitätseinbußen zu überstehen. Aber: Diese spezifische Auslegung liegt hart am Rande des in der ACEA-Norm Erlaubten, wobei diese Norm interessanterweise erst gar nicht auf dem Etikett aufgeführt ist.

Letzteres gilt auch für das original VW-Longlife Öl, dessen Etikett verständlicherweise auch keine Werbung für die Möglichkeit der Verwendung in anderen Motoren macht. Dazu ist das VW-Öl das teuerste Schmiermittel im Test. Auch das Shell-Öl in Opel-Spezifikation kostet an der Tankstelle Aufschlag gegenüber seinem universeller ausgelegten Bruder. Natürlich muss eine Vertragswerkstatt auch ihre hohen Kosten amortisieren, so selten wie die Autos bei den heutigen langen Inspektionsintervallen auf der Bühne sind. Insider berichten allerdings, dass dieses Öl bei entsprechender Abnahmemenge im Einkauf deutlich weniger als fünf Euro pro Liter kostet, teilt der ACE mit. Selbst bei freien Werkstätten, die ihr Öl aus anderer Quelle beziehen und zu spürbar günstigeren Preisen weiterreichen, ist das Motoröl immer noch der Haupt-Gewinnbringer – noch ohne nennenswerte Leistung der Werkstätten.

Das kann sich der Endverbraucher zunutze machen und das Öl selbst besorgen. Für den reinen Wechsel muss er dann in der Regel zwar ein paar Euro mehr bezahlen, das immer noch gesparte Geld kann dann aber beispielsweise für frisches Öl vor dem Winter oder der großen Urlaubsreise ausgegeben werden. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Die GTÜ und der ACE haben Motorenöle getestet.

GTÜ-Test Motoröle 2014



GTÜ	Shell Helix Ultra AG Opel- Spezifikation	Mercedes- Benz Premium Synthetic Motorenöl	Volkswagen LongLife III	Cartechnic Motorenöl Multi	Real GSL Leichtlauföl	DBV Longlife	High Performer Longlife 3	ATU Spezial Motor Oil	K-Classic Longlife III	Gut & Günstig Leichtlauf Motorenöl	Shell Helix Ultra ECT	Liqui Moly Top Tec 4200
	Markenspezifische Öle			Öle ohne Herstellerbindung								
Technische Eigenschaften												
Viskosität bei 100 °C	10	8	8	8	8	9	8	8	9	9	8	8
Viskosität bei -30 °C	10	10	5	6	4	6	2	6	9	8	7	5
Aschewert	10	8	1	9	6	8	9	8	7	5	4	10
Verdampfungsgrad	10	8	10	5	8	5	7	5	8	2	2	9
Base-Number	10	7	10	6	6	5	6	5	5	7	7	5
Kapitelwertung	50	41	34	34	32	31	32	31	37	31	29	32
Etikett	5	1	1	1	5	5	2	3	2	3	3	5
Preis/Liter	20	25,99 €	2	8	12,50 €	13,99 €	11,90 €	12,80 €	18,99 €	13,99 €	8,99 €	19,99 €
	2	8	1	1	15	14	16	15	9	14	19	13
Gesamtwertung	75	44	43	36	52	52	50	50	48	48	48	45
GTÜ-Urteil	empfehlens- wert	empfehlens- wert	bedingt empfehlens- wert	sehr empfehlens- wert	sehr empfehlens- wert	sehr empfehlens- wert	sehr empfehlens- wert	empfehlens- wert	empfehlens- wert	empfehlens- wert	empfehlens- wert	empfehlens- wert



Die GTÜ und der ACE haben Motorenöle getestet.
