



KURZSTRECKENBETRIEB EIN OFT UNTERSCHÄTZTES RISIKO: FAST JEDER ZWEITE AUTOFAHRER BETROFFEN

- **Fahrdauer: Selbst 30 Minuten reichen unter Umständen nicht aus**
- **Motorenöle: Kondenswasser und Kraftstoff senken Leistungsfähigkeit**
- **Getriebeöle: Wechselintervalle können sich deutlich reduzieren**

Hamburg, 7. Februar 2012. Zum Supermarkt, zum Bäcker und zurück: Beim Stichwort Kurzstreckenbetrieb denken die meisten Autofahrer an außergewöhnliche Fahrgewohnheiten und jährliche Laufleistungen unter 5.000 Kilometer. Dabei reichen im Extremfall sogar Fahrten von 30 Minuten nicht aus, um die Risiken des Kurzstreckenbetriebs für die Dauerhaltbarkeit des Motors zu senken. Durch kurze Fahrten können sich beispielsweise Kondenswasser und Kraftstoff im Motorenöl anreichern, die den Schmierstoff vorzeitig altern und die Schmierleistung sinken lassen. Selbst Getriebeöl, das von vielen Herstellern als Lebensdauerfüllung deklariert wird, kann einen Teil seiner Leistungsfähigkeit bei dauerhaftem Kurzstreckenbetrieb einbüßen.



Mit Kraftstoff oder Wasser vermisches Öl ist nur eingeschränkt funktionsfähig.
Quelle (Castrol).

Ab 20 Prozent Kurzstreckenbetrieb sind Folgen nachweisbar

„Wir schätzen, dass jedes zweite Fahrzeug in Deutschland in die Kategorie des Kurzstreckenbetriebs fällt. Denn schon bei einem Anteil von 20 Prozent an der gesamten Laufleistung lassen sich die Folgen besonders kurzer Strecken in den Motoren- und Getriebeölen nachweisen“, sagt Thomas Griebel vom Technischen Kundendienst des Schmierstoffspezialisten Castrol. Entsprechend weisen auch die Bordbücher der Hersteller und Importeure auf die Konsequenzen ‚erschwerter Betriebsbedingungen‘ hin. Deshalb sollten betroffene Schmierstoffe oft schon deutlich vor dem Ende des empfohlenen Wechselintervalls ausgetauscht werden. Anderenfalls drohen kostspielige Motoren- und Getriebeschäden.

Wasser und Kraftstoff sieden aus – wenn die Temperatur stimmt

Im Rahmen einer repräsentativen Studie hat Castrol in jeder zweiten ausgewerteten Schmierstoff-Probe Fremdstoffe wie Kondenswasser und Kraftstoff entdeckt. Der Eintrag von Kondenswasser senkt die Schmierleistung, verringert den Verschleißschutz und mindert den Korrosionsschutz durch eine zunehmende Säurebildung. Angereicherter Kraftstoff im Motorenöl verschlechtert dagegen die Viskosität. Grundsätzlich ist jedoch der Eintrag von Kondenswasser und Kraftstoff kaum bedenklich, denn bei hohen Öl-Temperaturen dampfen beide Fremdstoffe weitgehend wieder aus. Das Problem: ausreichend hohe Öltemperaturen werden nur bei längerer Betriebsdauer erreicht und müssen zudem über einen gewissen Zeitraum gehalten werden. „Kondenswasser verdampft bei 100 Grad Celsius, aber bei einer hohen Konzentration reicht es nicht aus, wenn diese Temperatur immer nur für wenige Minuten erreicht wird“, erklärt Griebel.

Füllstandskontrolle kein ausreichendes Kriterium

Für ein Verdampfen von Diesel reicht zum Teil die normale Motorenöltemperatur aus, doch belastet dabei die Biokomponente den Schmierstoff: Raps-Methyl-Ester siedet im Mittel erst ab 350 Grad Celsius. Ein Verdampfen ist kaum möglich und entsprechend sinkt die Leistungsfähigkeit des Motorenöls.

Aufgrund der Anreicherungen mit Fremdstoffen ist die regelmäßige Kontrolle des Ölfüllstands keine zuverlässige Versicherung gegen die Probleme des Kurzstreckenbetriebs. Denn der Eintrag von Kraftstoff gleicht unter Umständen den nach wie vor üblichen Verbrauch des Motorenöls wieder aus. Der Füllstand ist dann noch immer optimal, die Qualität des Motorenöls nicht.

Wechselintervall kann sich auch bei Getriebeölen halbieren

Gerade Achs- und Schaltgetriebeöle erwärmen sich im Kurzstreckenbetrieb weit langsamer als Motorenöle und erreichen später ihren optimalen Betriebspunkt von 60-90°C. Dadurch sammelt sich Kondenswasser und fördert die vorzeitige Getriebeölalterung. Bei normalen Betriebsbedingungen ist ein Getriebeölwechsel nach 150.000 bis 180.000 Kilometern Laufleistung oder zehn Jahren fällig. Erreicht der Anteil des Kurzstreckenbetriebs die kritische Grenze von 20 Prozent, kann ein Wechsel schon nach 80.000 bis 100.000 Kilometern oder fünf Jahren ratsam sein. In jedem Fall sollte den Empfehlungen der Hersteller für 'erschwerete Betriebsbedingungen' gefolgt werden.

Quelle: Deutsche Castrol Vertriebsgesellschaft mbH, Presse und Kommunikation