

KRITISCHE AUSLESE

Motoröle sind ein ewiges Stammtischthema. Wir haben **15 Öle der Klasse 20W-50 für Oldtimer** überprüft. Drei waren Ausreißer. Unter den restlichen zwölf aber sind echte Highlights – und das schon ab 4,59 Euro pro Liter

TEXT Thorsten Elbriggmann FOTOS Aleksander Perkovic



Welches ist das beste Öl für Oldtimer? Wenn man mal unter Clubkollegen fragt, hat jeder „sein“ ganz spezielles Öl, auf das er schwört. Manche nehmen das billigste mineralische Baumarktöl, weil ja selbst das besser sei als alles, was es in alter Zeit gab – so sagen sie. Andere erheben mahnend den Zeigefinger und geben zu bedenken, dass klassische Motoren besondere Öle brauchen, weil moderne Additive alte Dichtungen angreifen können. Jeder verteidigt seine Wahl. Am Ende aber weiß doch niemand so recht, was drin ist im Öl. Deshalb wollten wir es wissen und haben 15 Öle der Viskositätsklasse 20W-50 testen lassen, denen die Hersteller eine besondere Eignung für klassische Automobile zusprechen. Der Test eines frischen Öles ist eine Momentaufnahme. Er beschreibt exakt, um welches Öl es sich handelt und welche Zusätze darin enthalten sind. Mit dem Test lässt sich zudem feststellen, ob die ausgelobten Eigenschaften und der Einsatzzweck vom frischen Öl auch tatsächlich erfüllt werden. Doch über die Dauerhaltbarkeit entscheiden zum Beispiel auch viele innermotorische Einflüsse, über die im Rahmen eines solchen Tests keine sicheren Schlüsse gezogen werden können.

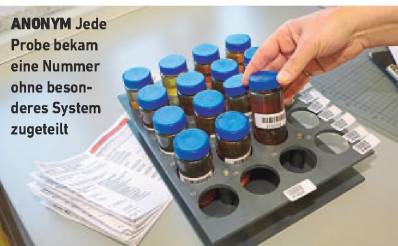
PROBEN IN NEUTRALEN BEHÄLTERN

Aus ganz verschiedenen Quellen haben wir 15 Öle wie jeder normale Kunde gekauft und uns vom Labor Oelcheck in Brannenburg bei Rosenheim 15 neutrale Probenbehälter schicken lassen. In diese haben wir in zufälliger Reihenfolge Probe für Probe abgefüllt und selbst dort hin gebracht. Wir waren während der gesamten Tests anwesend und konnten uns von der absoluten Transparenz der Laboruntersuchungen überzeugen. Die Öle, die wir ausgewählt haben, sollten in der Regel zu Fahrzeugen der 60er- und 70er-Jahre passen. Ein Opel Rekord C, ein Peugeot 504, ein VW Käfer – das könnten Autos sein, die mit solchem Öl der Klasse 20W-50 unterwegs sind, vielleicht schon mit überholtem Motor, in jedem Fall jedoch mit einem Feinölfilter. Wir haben aber auch zwei Öle hinzugenommen, die im Labor stutzig machen sollten: Rektol Regular als wenig additives Öl für Vorkriegsklassiker und Erwinol TV für den klassischen Mini, der bekanntlich sein Getriebe in der Ölwanne spazieren fährt und deshalb ganz andere Anforderungen an den Schmierstoff stellt. Die Preisspanne für klassische Öle schwankt enorm: 2,76 oder 18,90 Euro >

TEST-ERGEBNIS



Preis pro Liter	2,76 €	4,59 €	4,60 €	5,50 €	6,85 €	6,98 €	7,20 €	7,99 €	8,00 €	9,95 €	11,80 €	13,49 €	13,90 €	15,34 €	18,90 €
Marke	Delticom	Millers Oil	Rowe	Classol	Rektol	Motul	Penrite	Kroon-Öl	Gulf	Erwinol	Castrol	Liqui Moly	Östol	Porsche	Mathé
Produktname	High Performer	Classic	Hightech Vintage	Youngtimer 80	Regular	Mineral Classic Oil	Classic	Classic Multigrade	Multi G	TV	Classic XL	Classic	Oldtimer Öl	Classic Motoroil	Chromjuwelen
Herstellerbeschreibung	Für Diesel- und Benzinmotoren mit und ohne Turbolader im Ganzjahresersatz. Für Oldtimer und den gemischten Fuhrpark unter schweren Bedingungen geeignet.	Primär für Otto- und Dieselmotoren aus der Nachkriegszeit bis etwa 1980 konzipiert.	Für Old- und Youngtimer mit Diesel- und Ottomotoren, niedriger Verdampfungsverlust, hoher Zinkgehalt für sicheren Verschleißschutz.	Für Motoren mit Ölfilter der Baujahre 1965 bis 1980 für Ganzjahresersatz in Benzin- und Dieselmotoren mit und ohne Turbolader.	Für Motoren aus der Vorkriegszeit gedacht, bei denen sich Schlamm absetzen soll, keine Additive, die Ablagerungen ablösen/in Schwebelagen halten.	Speziell formuliert für Fahrzeuge ab 1950 bis 1970. De-tergenzienanteil auf mittlerem Niveau, verträglich mit Elastomerdichtungen.	Für Benzin- und Dieselmotoren aus Fahrzeugen der Baujahre 1950 bis 1989 die normalerweise SAE 30 oder 20W-40-Öle benutzen.	Mehrbereichsmotoröl für klassische Verbrennungsmotoren, für Klassiker der 60er-, 70er- und frühen 80er-Jahre.	Entwickelt für ältere Benzin- und Dieselmotoren sowie für Kleintransporter.	Gezielt für den Classic Mini entwickelt, auch für andere Autos und Motorräder mit Getriebe in der Ölwanne bzw. nasser Kuppel- oder hohe Scherkräfte auftreten.	Konventionelles Mehrbereichsöl mit guten Allround-Eigenschaften für zw. ca. 1960 und 1980 gebaute Pkw.	Mild legiertes mineralisches Ganzjahres-Motoröl, speziell auf die Anforderungen klassischer Fahrzeuge mit Ölfilter abgestimmt.	Für Otto- und Dieselmotoren mit und ohne Turboaufladung der 60er- und 70er-Jahre.	Für luftgekühlte Boxermotoren bis 2,7 Liter Hubraum.	Für Fahrzeuge zwischen 1950 und 1970.
Probennummer	15	09	12	14	04	06	10	07	11	13/13B	02	03	08	05	01
Labornummer	2732593	2732600	2732598	2732597	2732604	2732602	2732595	2732601	2732599	2732594/2744692	2732606	2732607	2732596	2732603	2732605
Gekaufte Menge	1 x 5 l	1 x 5 l	1 x 5 l	1 x 5 l	1 x 2 l	1 x 2 l	1 x 5 l	2 x 1 l	2 x 1 l	4 x 1 l	2 x 1 l	2 x 1 l	2 x 1 l	2 x 1 l	2 x 1 l
Quelle	tirendo.de	levoil.de	motor-oel-guenstig.de	landyman.at	rektol.de	S.C.R.A.T. Autoservice	limora.de	motor-oel-guenstig.de	limora.de	oeltech-apele.de	limora.de	tirendo.de	Oldtimerteile Saar	Vertragshändler	Mathé GmbH
Viskosität bei 40° C in mm²/s	140,03	154,57	164,19	154,21	148,41	162,18	139,86	154,21	146,31	260,96/237,80	154,13	154,06	152,68	145,50	160,62
Viskosität bei 100° C in mm²/s	17,49	17,22	19,80	16,83	18,48	17,63	16,96	17,09	15,91	27,03/26,33	16,93	17,08	17,12	19,45	17,76
SAE-Klasse 20W-50 erfüllt?	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	nein, zu dünn	nein, zu dick	ja	ja	ja	ja	ja
BN in mg KOH/g	10,59	7,60	7,47	7,41	2,29	10,57	7,92	5,18	6,66	11,79/12,44	6,59	6,12	6,21	7,31	7,34
Dichte bei 15° C in kg/m³	888	888	878	886	867	892	873	888	888	896/890	883	887	888	862	888
Auffälligkeiten	hoher Additivgehalt, typisches Dieselmotorenöl	keine	keine	keine	geringes Additivpaket, typisch für Vorkriegsmotorenöl	Hoher Additivanteil, höchster Schwefelanteil, Natrium	Wassergehalt von 0,18 Prozent, geringer Schwefelanteil	keine	Viskosität falsch, führt zur Abwertung	Viskosität falsch, führt zur Abwertung, hoher Additivanteil	keine	keine	keine	keine	keine
Unsere Wertung	Eher ein Öl für Lkw oder ältere Diesel-Pkw (z. B. MB W114 200 D), für Oldtimer mit Ottomotor aufgrund des Additivpakets wenig geeignet.	Grundöl von guter Qualität, sinnvolles Additivpaket. Dieses Öl steht auch den Premiumölen kaum nach und hat einen attraktiven Preis.	Grundöl von guter Qualität, etwas umfangreicheres Additivpaket. Dieses Öl steht auch den Premiumölen kaum nach und hat einen attraktiven Preis.	Grundöl von guter Qualität, Viskosität b. 100° C knapp erfüllt. Für den Einsatz in Oldtimer der genannten Baujahre auf jeden Fall geeignet.	Grundöl von guter Qualität. Exakt für den vom Hersteller beschriebenen Einsatzzweck geeignet. Beim Einlagern gegen Konservierungsöl austauschen.	Grundöl von guter Qualität, ungewöhnliches Additivpaket – allerdings typisch für Motul und keineswegs schlecht.	Grundöl von guter Qualität, geringe Reserve, sollte deshalb sicherheitshalber etwa alle 5000 Kilometer auf Transportweg eingedungen?	Grundöl von guter Qualität, niedrig additive, etwas geringe alkalische Reserve, sollte deshalb sicherheitshalber etwa alle 5000 Kilometer gewechselt werden.	Grundöl von guter Qualität, Additivpaket unauffällig.	Grundöl von guter Qualität, Additivanteil lässt sich mit kombinierter Motor-/Getriebeöl-anforderung nicht zu 100 Prozent erklären.	Modernes Grundöl, modernes Additivpaket, uneingeschränkt für die genannten Old- und Youngtimer zu empfehlen.	Modernes Grundöl, modernes Additivpaket, uneingeschränkt für den Einsatzzweck zu empfehlen.	Modernes Grundöl, sinnvoll additiviert, exakt für Oldtimer der 60er- und 70er-Jahre geeignet.	Modernes Grundöl, sehr niedriger Schwefelwert, vermutlich durch Hydrocrack-Verfahren besonders haltbar gemacht.	Modernes Grundöl, typische Additivierung für ein Oldtimer-Öl, sicherlich auch in jüngeren Oldtimern noch gut einsetzbar.
Testurteil	nicht empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	nicht empfehlenswert	nicht empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert



ANONYM Jede Probe bekam eine Nummer ohne besonderes System zugeteilt

je Liter – das ist schon ein ganz erheblicher Unterschied. Ist der am Ende gerechtfertigt? Wir waren gespannt!

ROWE UND MILLERS: ZWEI PREISBRECHER MACHEN DAS RENNEN

Nach den Blindtests haben wir uns einen guten halben Tag mit dem Oelcheck-Experten Carsten Heine zusammengesetzt und jede Probe diskutiert. Hier die wichtigsten Ergebnisse, sortiert nach Preis vom billigsten bis hin zum teuersten Öl.

[1] Delticom High Performer: Ein einfacher Kunststoff-Kanister mit Beschriftung für Experten: Herstellerfreigabe von MAN? Caterpillar? Carsten Heine bestätigt: Das ist ein Öl für den gemischten Fuhrpark, also für Lkw und

Diesel-Pkw aus den 70er-Jahren. Das umfangreiche Additivpaket hat in einem Benzinmotor eher nichts verloren – schon gar nicht in einem Oldtimer-Pkw. Damit bringt man z. B. seinen Triumph nicht um, doch einen Gefallen tut man ihm bestimmt nicht damit.

[2] Millers Oil Classic: Wieder ein einfacher Kanister, ein etwas liebevolleres Etikett. Experte Carsten Heine attestiert diesem englischen Öl eine gute Qualität, denn es sei rundum gelungen und passe zum vom Hersteller versprochenen Einsatzzweck. Für 4,59 Euro je Liter ein echtes Schnäppchen.

[3] Rowe Vintage: Auch im Anthrazit-farbenen Kanister aus deutschen Landen steckt Gutes: Rowe bietet für nur einen Cent pro Liter mehr als das Millers ein ganz ähnliches Öl, das ebenfalls auf ein gutes Grundöl mit ordentlichem Additivpaket setzt. Damit wird jeder Normalfahrer unter den Oldtimer-Besitzern glücklich. Wer oft auf Rennstrecken unterwegs

ist, findet in unserem Test aber Kandidaten mit noch mehr Potenzial. Doch dazu später mehr.

[4] Classol Youngtimer 80: In dem schwarzen Fünf-Liter-Kanister steckt ein recht passables Öl, das – wenn man es wie vorgeschrieben anwendet – ebenfalls in jedem normal gefahrenen Oldtimer anstandslos seinen Dienst verrichtet. Die Firma Landyman aus Österreich, die dieses Öl vertreibt, weist auf Wechselintervalle zwischen 5000 und 7000 Kilometer hin. Für 5,50 Euro pro Liter ist es ein faires Angebot. Die Low-Budget-Öle können also bis auf eine Ausnahme für Pkw überzeugen. Wie sieht es bei den mittelpreisigen Ölen aus?

VISKOSITÄSTEST: ERWINOL UND GULF LIEGEN DANEBEN

[5] Rektol Regular: Die Überraschung steht Carsten Heine ins Gesicht geschrieben, als er die Testwerte dieser Probe sieht: „Dieses Öl hat in einem Oldtimer der 60er- oder 70er-Jahre >

FACHCHINESISCH – WAS IST EIGENTLICH...?

VISKOSITÄT Der Begriff Viskosität geht auf den lateinischen Pflanzennamen für Misteln zurück: Viscum. Mistelbeeren haben einen klebrigen, zähen Saft. Viskosität ist das Maß für Zähflüssigkeit, oder technisch: ein Maß für die innere Reibung von Fluiden. Die Society of Automotive Engineers (SAE) hat Klassen für Motoröle festgelegt. Bei den heute üblichen Mehrbereichsölen werden zwei Zahlen angegeben, z. B. 20W-50. Die Zahl vor den W beschreibt die Fließfähigkeit bei tiefen Temperaturen, die nach dem W bei 100°C. Zielbereich für die 50: 16,3 bis 21,9 mm²/s. Eine Verfehlung dieser Werte führt im Test sofort zur Abwertung. Denn was drauf steht, muss auch drin sein.

Wert der so genannten alkalischen Reserve an, also das Vermögen eines Additivpaketes, saure Bestandteile, die bei der Verbrennung entstehen, zu binden, damit im Motor keine Korrosion entsteht. Üblicherweise liegt die BN-Zahl irgendwo zwischen 6 und 8 mg KOH/g, Werte ab 10 mg KOH/g können auf ein Öl für Dieselmotoren hindeuten.

EIN ADDITIV Ohne Additive würde kein Motoröl funktionieren. Erst das Additivpaket bestimmt, in welche Richtung ein Öl seine Stärken entwickelt. Die von uns gemessenen Additive sind: Kalzium, Magnesium, Bor, Zink, Phosphor, Barium, Molybdän und Schwefel. Wir haben sie nur dann extra erwähnt, wenn sie auffällig waren. Man kann übrigens nicht pauschal behaupten, dass Additive alte Dichtungen angreifen.

DIE BN-ZAHN BN steht für Base number, oder auf deutsch: Basenzahl. Sie gibt den

nichts verloren! Da passt ja nichts zusammen!“ Die BN-Zahl (siehe Kasten Seite 85) sei viel zu niedrig, keine reinigenden Additive, nichts, was dazu geeignet wäre, Rückstände in Schwebelose zu halten. Als wir ihm sagen, dass dies ein Öl für Vorkriegsklassiker ist, hellen sich seine Züge auf: „Dann passen die Werte wieder ins Bild.“ Und das für schmale 6,85 Euro. Wieder ein Treffer also in schmucker Blechdose.

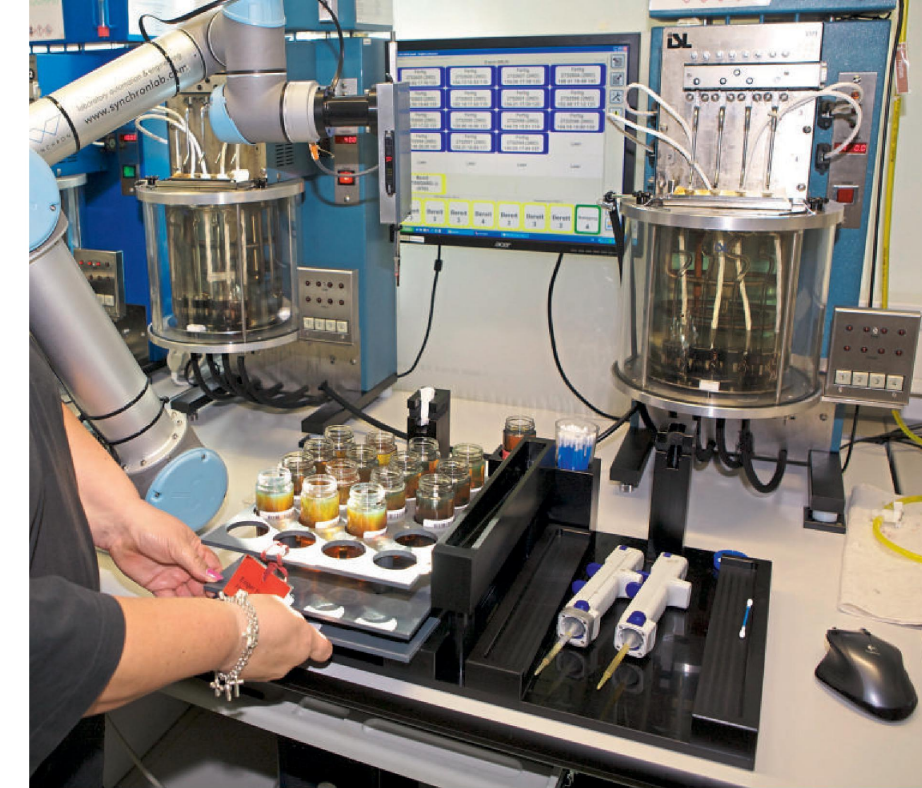
161 Motul Mineral Classic Oil: Diesmal ist das Überraschungsmoment auf Carsten Heines Seite: „Das kommt aus Frankreich“, sagt er nach kurzem Blick auf den Bildschirm. Wir sind platt. Woran sieht man das? Natrium, 201 mg/kg – alle anderen Öle haben höchstens 8 mg/kg. So bauen nur wenige Hersteller ihr Öl. Ein gutes Mittelklasseöl für 6,98 Euro pro Liter, wiederum verpackt in einer schönen Blechdose.

171 Penrite Classic: Das englische Öl in seinem reichlich billig wirkenden Kanister ist absolut in Ordnung – sowohl vom Grundöl her als auch von den Additiven. Dennoch gibt es Kritik: 0,18 Prozent Wasser? Sowas findet man normalerweise nicht in einem frischen Öl. Sämtliche anderen Proben waren da in nicht messbaren Bereich, also praktisch wasserfrei. Vermutlich ist beim Transport durch Temperaturschwankungen Luftfeuchtigkeit eingedrungen. Motorschäden sind deswegen zwar nicht zu erwarten. Dennoch: Das darf nicht sein. Penrite sollte an seiner Verpackung arbeiten. Das geht besser für die verlangten 7,20 Euro pro Liter.

181 Kroon-Oil Classic Multigrade: Schöner gelber Blechkanister, gutes Grundöl, im Vergleich etwas sparsam additiviert und deshalb auch mit geringer alkalischer Reserve. 7,99 Euro pro Liter kostet das Öl aus den Niederlanden.

191 Gulf Multi G: Nur einen Cent teurer (acht Euro pro Liter) ist das Öl für ältere Motoren von Gulf. Explizit Oldtimer steht zwar nirgendwo drauf, doch es wird in diesem Umfeld angeboten. Die Test offenbarte: Dieses Öl ist zu dünn und erfüllt die Norm 20W-50 nicht. Damit muss es als nicht empfehlenswert eingestuft werden.

101 Erwinol TV: Die gleiche Einstufung gilt für das Öl von Erwinol, das wesentlich zu dickflüssig ist. Auch eine zweite Probe (siehe Problemnummer 13B), die wir von Oeltech Apeler,



HIER MUSS ALLES STIMMEN! Beim Viskositätstest muss die Norm für 20W-50 eingehalten werden – ohne Wenn und Aber! Hier waren zwei Öle auffällig, alle anderen lagen meist perfekt im Zielbereich

dem deutschen Importeur, angefordert hatten, bestätigte diese Tendenz. Ein Messfehler ist ausgeschlossen. Es handelt sich um ein kombiniertes Motor-/Getriebeöl. Doch Carsten Heine schüttelt den Kopf: Das sei kein Grund für die Dickflüssigkeit. Und auch die Additivwerte sind ungewöhnlich hoch – ein Produktionsfehler? Wir bleiben dran. Im mittleren Segment gibt es also zwei Ausreißer, dafür aber auch zum Beispiel mit Rekol ein Spezialöl, das sehr überzeugt.

PREMIUM-ÖLE: DURCHAUS SINNVOLL FÜR HARTEN EINSATZ

Für die Premium-Öle gilt: Das Grundöl ist tendenziell etwas hochwertiger, die Additivpakete sind ausgewogener. Geringe Streuung und niedrigste Verdampfungsverluste belegen das.

111 Castrol Classic XL: Für 11,85 Euro pro Liter darf man mehr erwarten als einen schicken grünen Kanister – und man bekommt es auch: Das Classic XL ist ein sehr geeignetes Oldtimer-Öl ohne die geringsten Auffälligkeiten, von dem man erwarten kann, dass es auch unter harten Bedingungen problemlos schmiert.

121 Liqui Moly Classic: Auch der klassische Schmierstoff dieses deutschen Traditionsproduzenten überzeugt: Ein sehr gutes modernes Grundöl mit sinnvollem Additivpaket für den Einsatz im Oldtimer. Mehr muss man nicht sagen.

131 Östol Oldtimer Öl: Kein Alarm trotz roter Dose: Ein perfektes Funktionieren in Oldtimer der 60er- und 70er-Jahre verspricht der Hersteller, und genau das prognostiziert auch der Experte von Oelcheck: Sehr gutes Grundöl, ein gut kombiniertes Additivpaket für Oldtimer.

141 Porsche Classic Motoroil: Der Newcomer im Markt ist mit 15,34 Euro je Liter nicht billig. Das Gesamtkonzept dieses Öl lässt eine sehr gute Standfestigkeit und mithin eine besondere Sparteignung erwarten. Und genau das soll dieses Öl auch leisten.

151 Mathé Chromjuwelen: Das mit 18,90 Euro teuerste Öl im Test ist sicherlich der am liebevollsten verpackte und mit dem meisten Drumherum (Aufkleber, Ölwechsel-Schildchen, etc.) ausgestattete Schmierstoff. Sein Additivpaket und das hochwertige Grundöl geben keinen Anlass zur Kritik. Im Gegenteil: Experte Heine ist sich sicher, dass auch noch jüngere Klassiker als von Mathé angegeben mit diesem Öl anstandslos laufen.

Nur das Motul zeigte sich beim Schwefelgehalt mit 9159 mg/kg leicht auffällig. Alle Öle hatten geringe Verdampfungsverluste – alles in allem ein gutes Ergebnis in diesem Frischöltest, der aber sicherlich auch nicht für ein Ende der Stammtisch-Diskussionen sorgen wird. Aber wir diskutieren gerne mit und hoffen auf Erfahrungsberichte von vielen Lesern.



SICHTPRÜFUNG Sind Schwebstoffe vorhanden? Bei frischem Öl eher unwahrscheinlich – keine Vorkommissen

ADDITIVEN AUF DER SPUR Mit einem Atom-Emissions-Spektroskop wird zum Beispiel der Schwefelanteil bestimmt



DISKUSSION DER ERGEBNISSE
Oelcheck-Experte Carsten Heine konnte bei einigen Proben nur anhand bestimmter Werte auf den Hersteller schließen oder nannte den exakten Einsatzzweck



FAZIT



VON THORSTEN ELBRIGGMANN Produkte, die genau so sind, wie es der Hersteller verspricht: Das gibt es selten. Und so beruhigt es, dass zwölf dieser 15 Öle exakt so aufgebaut sind wie versprochen. Das beliebteste Öl im Test schrammt allerdings an einem Etikettenschwindel vorbei. Natürlich gibt es auch Lkw-Oldtimer. Doch das macht ein Öl nach alter Rezeptur „für den gemischten Fuhrpark“ nicht zum Oldtimer-Öl. Die beiden „Viskositäts-Ausrutscher“ Erwinol und Gulf überraschen. Hier muss die Qualitätskontrolle sicherlich verbessert werden. Die Grundöle sind gut, deshalb muss der Fehler im späteren Mischverfahren stecken. Egal ob Budget-Öl, mitelpreises Öl oder Premium-Öl: In jeder Klasse gibt es echte Gewinner. Besonders Porsches neues Öl beeindruckt durch ein intelligent geschichtetes Additivpaket, das im Sparteinsatz sein Vorteile ausspielen dürfte. Wer allerdings in seinem Kadett B, seinem Käfer oder Granada durch die Lande cruist und sein Gespald in der Regel nur ein wenig streicht, der darf sich zu recht die Frage stellen, ob er über zehn Euro je Liter ausgeben muss, wenn doch schon für unter fünf Euro Klasse Qualität geboten wird. Das eine beste Öl gibt es nicht – aber viele gute Angebote.

DAS LABOR Wir haben bei den Experten der Firma OEL-CHECK GmbH im oberbayerischen Brannenburg zwei Tage lang jedes Öl sechsstufig getestet. Oelcheck prüft seit über 20 Jahren für Industrie und Privatpersonen alle möglichen Öle vom Motoren- und Getriebeöl bis zu Hydraulikölen oder Schmierstoffen für Turbinen in großen Kraftwerken.



Packen Sie es an!

Die neue SELBERMACHEN ist da – Werkzeuge und Maschinen im Test, kreative Ideen für Ihr Zuhause, praktische Schritt-für-Schritt-Anleitungen.

Bauen, Gestalten, Renovieren – ab sofort auf 100 Seiten!



Jeden Monat neu am Kiosk

Abo mit attraktiver Prämie bestellen unter www.selbermachen.de/prämie