

Liqui Moly

# Der Schrauber aus der Dose

Schmier- und Kraftstoffadditive können zahlreiche Probleme kurieren – ein Praxisbeispiel



Fotos: Dominsky

**AUF DEN PUNKT**  
Schwarze Schafe gibt es überall – auch bei Additiven. Zu den weißen der Branche zählen die Produkte von Liqui Moly – so die gemachten Erfahrungen des Kfz-Betriebs Thömmes aus Düsseldorf. Auch wenn Motor- und Kraftstoffzusätze nicht immer zu hundert Prozent eine Reparatur ersetzen können: In zahlreichen Situationen sind sie ein guter Kompromiss für beide Seiten – Kunden und Werkstatt.

*Kleine Dose, große Wirkung: Additive von Liqui Moly sind einfach in der Anwendung.*

Eines gleich vornweg: Nein, dies ist keine pauschale Lobeshymne auf kleine „Wunderdosen“ mit ach so phänomenalen Eigenschaften vom Typ „alles versprechen, wenig halten“. Es ist vielmehr eine Geschichte über ein Auto, ein Additiv und die Erkenntnis, dass am Ende nicht alles perfekt, aber dennoch gut wird. Eine Geschichte, die, wie so oft, das wahre Leben schrieb.

Rückblende: „Sag mal, mein Schatz: Reiten wir jetzt für Deutschland?“ Frau Leethaus sieht ihren Mann entgeistert an. Wären die Eheleute jetzt pferdebegeistert, könnte man die Frage noch verstehen. Aber dem ist nicht so – im Gegenteil. Das Paar liebt die komfortable Art der Fortbewegung, doch damit ist auf ihrer Urlaubsfahrt seit einigen Kilometern Schluss. Der silberne C-

Klasse-Kombi mit Automatik verhält sich trotz bestem österreichischen Bilderbuchpanorama wie ein unzivilisiertes Wildpferd – er bockt, ruckt und springt, und das nicht zu knapp.

Walter Leethaus kann sich keinen rechten Reim darauf machen, funktionierte sein Sternelaster bisher doch tadellos. Er ruft den ÖAMTC, das alpenländische Pendant des ADAC. Dieser schleppt die Düsseldorfer Touristen in die nächstgelegene Mercedes-Werkstatt, die flugs einen Schaden am Kettenspanner des Motors als Ursache diagnostiziert. Leider unterläuft dem Mechaniker beim Erneuern desselben ein Flüchtigkeitsfehler namens „Zahnversatz“. Das Ergebnis: mehrere krumme Ventile und ein nicht minder geknicktes Ehepaar,

das die Heimreise im Leihwagen antritt.

14 Tage später: Der Mercedes ist wieder am Rhein – soweit die gute Nachricht. Die schlechte: Das Problem, dass der Wagen sowohl beim

Anfahren als auch bei Konstantfahrt im Teillastbereich ruckt und bockt, ist nach wie vor präsent. Auch die örtliche Vertretung des Stuttgarter Autobauers kann nicht helfen. Eine Getriebeölspeicherung sowie ein neuer und probenhalber montierter Drehmomentwandler bringen keine Besserung. Die Diagnose: Nur ein neues Getriebe kann das Phänomen kurieren.

Dem Getränkehändler im Unruhestand sind die dafür anfallenden 4.000 Euro aber entschieden zu viel. Er sucht Rat bei seinem Freund und Bekannten Jörg Thömmes, Inhaber eines kleinen Kfz-Betriebs. „Komm, lass uns was probieren“, schlägt dieser vor. Da Thömmes die Sache selbst interessiert – schließlich hat der Kfz-Meister bereits zahlreiche positive Erfahrungen mit Additiven im Motor(öl)-bereich gesammelt – macht er Leethaus einen Vorschlag: „Du die Teile, ich die Arbeit“, spricht's und besiegelt die Sache auf Männerart: Handschlag.



Walter Leethaus stand vor der Wahl: 4.000 Euro für ein neues Getriebe oder rund 300 Euro für eine Spülung und Neubefüllung mit Öl und Additiv von Liqui Moly. Er entschied sich für letzteres und fährt seitdem gut damit.



Kraftfahrzeugtechnikermeister Jörg Thömmes (re.) und seine Truppe schwören auf Schmierstoffe und Additive von Liqui Moly.

Die beiden vereinbaren einen Termin, und Thömmes besorgt sich von seinem Schmierstofflieferanten Liqui Moly, mit dem er seit drei Jahren eine gute Zusammenarbeit pflegt, etliche Liter des Automatik-Getriebeöls „Top Tec 1600“ sowie eine Einheit des „ATF Additive“.

### Jetzt wird in die Hände gespuckt

Von dem neuen Getriebeöl hatte der Kfz-Fachmann im Rahmen einer Produktschulung erfahren, nun wollte er dessen Leistungsversprechen selbst überprüfen. Gesagt, getan: Eine gute Stunde und 16 Liter ATF-Öl später ist die spülende Reinigung und Wiederbefüllung mit Öl und Additiv abgeschlossen, Leethaus' Benz wieder startklar.

Und das Ergebnis? Realistisch! „Es dauerte zirka vier Wochen und einige Kilometer, bis der neue Schmierstoff und das Additiv seine volle Wirkung entfaltet hatten“, resümiert der Pensionär zufrieden. Zu 75 Prozent seien seiner An-

sicht nach die Symptome beseitigt. Vor allem das Fahr- bzw. Schaltverhalten im wichtigen Teillastbereich sei deutlich besser geworden. „Mit einem leichten Ruckeln im ersten Gang kann ich leben“, so seine Erkenntnis.

Die in diesem Fall fällig gewordenen 315,54 Euro sind im Vergleich zu einer Getriebe-reparatur mit 4.000 Euro aus Leethaus' Sicht mehr als ein Schnäppchen.

Und auch der Werkstatthaber ist zufrieden. „Egal, ob – wie in diesem Fall – das Schalt- bzw. Antriebsverhalten eines Automatikgetriebes, der Ölverbrauch eines alten E36 oder das Leerlaufsägen/-rucken eines Laguna: Wir haben mit Additiven von Liqui Moly stets gute Erfahrungen gemacht. Auch wenn ich meinen Kunden nicht in jedem Fall eine 100-prozentige Erfolgsgarantie geben kann: Das Wichtigste ist eine deutliche Verbesserung der Situation, und das zu einem unschlagbaren Preis im Vergleich zu einer Reparatur“, so die feste Überzeugung des Kfz-lers.

Ob er damit nicht auch ein Stück weit an seinem eigenen Reparaturast sägt? „Keineswegs“, entgegnet Thömmes. Für ihn ist die Additivanwendung eine Option. Sie ist für die Kunden eine Alternative, die auf eine gewöhnliche Reparatur verzichten würden – wie besagter BMW-Eigner, dessen 3-er völlig ausgehärtete Ventilschaftabdichtungen aufwies. Oder für die, die kurzfristige Hilfe benötigen – wie der Familienvater, bei dessen Auto die Servolenkung so richtig „leckte“ und der in den Urlaub fahren wollte. Sie ist somit aus Sicht des Rheinländers ein gutes Kundenbindungsinstrument, das Vertrauen schaffen kann. Davon, und von mehreren Optionen, kann man im Leben bekanntlich doch nie genug haben, oder?

Steffen Dominsky

## GETRIEBEÖLE & ADDITIVE



Für eine saubere und korrekte Aufbewahrung von Getriebeölen sorgt der seit Kurzem erhältliche „Getriebeölschrank“ von Liqui Moly; er ergänzt sinnvoll den „Motorölschrank“.

Zahlreiche Automobilhersteller gingen in der Vergangenheit dazu über, die Ölwechselintervalle ihrer Getriebe immer weiter nach oben zu schrauben bzw. die Füllungen sogar als „Lebenslang“ zu deklarieren. Nicht wenige Halter bekommen die negativen Auswirkungen dieser Marketingentscheidung zu spüren. Oft nerven Getriebe mit Geräuschen, schlechtem Schaltverhalten und Undichtigkeiten, die vielfach durch einen Ölwechsel bzw. den Umstieg auf ein modernes und leistungsfähigeres Öl und die Verwendung spezieller Additive vermieden werden können.

Das „Top Tec 1600“ ist ein modernes Automatikgetriebeöl, das auf der HC-(Hydro Crack)-Synthesetechnologie basiert – Kohlenwasserstoffketten werden gespalten, neu zusammengefügt und so Öle mit ganz spezifischen Eigenschaften „gebaut“. Anbieter Liqui Moly empfiehlt es unter anderem bei Schaltschwierigkeiten. Es verfügt über eine hohe Alterungsstabilität und soll so extrem lange Ölwechselintervalle ermöglichen.

Das „ATF Additive“ von Liqui Moly beinhaltet sogenannte „Polymeraufquellen“. Sie regenerieren Wellendichtringe und stoppen bzw. beugen so Ölundichtigkeiten vor. Integrierte Reiniger entfernen Ablagerungen, und ein Reibwertverbesserer ermöglicht eine bessere Funktion der Bremsbänder bei Automatikgetrieben.

