

# Motoröl Norm VW50700

Beitrag von „Edmondantes“ vom 17. November 2018 um 12:54

[Zitat von Hannes H.](#)

Prinzipiell ist die Kühlung so ausgelegt, dass auch bei höheren Außentemperaturen die Betriebstemperatur des Motors nicht steigt. Es gibt ja deshalb auch für Heißländer eine verbesserte Motorkühlung aber kein anderes Motoröl. Von daher gehen wir von der gleichen Temperatur im Motor aus und somit ist das System von VW so abgestimmt worden, dass man mit dem 30er-Öl auf alle Fälle die bessere Schmierung hat, da es dünnflüssiger ist. Ein dickeres Öl ist für einen modernen Motor nicht wirklich besser.

MfG

Hannes

Naja, ich denke spätestens hier driften unsere Meinungen auseinander. Das was Sie hier meinen, ist wohl eher die Tatsache, dass verschiedene Öle eine verringerte HTHS haben (zB nach ACEA C1), die dann wohl bei höheren Temperaturen weniger Reibung erzeugen sollen, und dann beim Spritsparen helfen. Der Nachteil von reduziertem HTHS: das alles geht stark zu lasten des Verschleisschutzes. Das kann man dann auch nur verwenden, wenn der Motor darauf ausgelegt ist.

Die These " dass man mit dem 30er-Öl auf alle Fälle die bessere Schmierung hat, da es dünnflüssiger ist" stellt vieles auf den Kopf. Dünnflüssig ist wichtig beim Kaltstart, deswegen ist ja ein 0W oder ein 5W zu bevorzugen gegenüber 10W oder 15W.

Bei Betriebstemperatur sowie bei hohen Temperaturen kommt es auf das Verhalten des Schmierfilms an. Ein 40er bzw 50er hat nach oben mehr Reserven als ein 30er, kann also für den Motor niemals schlechter sein als ein 30er.

Und falls es dann doch geringfügig "steifer" wäre bei Betriebstemperatur, so wären dann die negativen Effekte für den Verbrauch in den vernachlässigbaren Bereich zu klassieren, bzw für MICH irrelevant.

Ich kann Ihrer Meinung "Ein dickeres Öl ist für einen modernen Motor nicht wirklich besser" daher nicht beipflichten, denn verschleissmässig ist ein 30er weniger leistungsfähig als ein 40er bzw 50er. Man mag sich bloss drüber "streiten", ob man das nötig bzw relevant findet...\*g\*

Ich wunder mich also immer noch, das VW die 0-40er mit ACEA C2/C3 Norm nicht freigegeben hat, wohl aber BMW und Mercedes, welche ja ebenfalls hochwertige und leistungsfähige Turbo-Diesel mit DPF im Programm haben.

Es kann auch nicht am Schutz des Partikelfilters liegen , denn das AralSupertronic 0W40 ist ACEA C2/C3, und das freigegebene Aral Supertronic LongLife III 5W30 ein reines ACEA C3 wobei die C3's ja eigentlich etwas mehr Asche verursachen als ein C1

Gruss

Eddi