

Motoröl Norm VW50700

Beitrag von „Edmondantes“ vom 16. November 2018 um 12:37

Hallo Gemeinde,

bitte nicht sofort meckern, ich weis, dass Ölfragen oft nerven.

Diese ist (hoffe ich mal) vielleicht halbwegs akzeptabel *grins*

Also ich brauch ja für meinen 3.0 TDi 180 KW BJ2011 "ein" Öl, was VW 50700 entspricht.
Wie schon oft geschrieben, gibts da nur bei VW ein 5W30 (oder vielleicht 0W30, habe das nicht geprüft)

Wenn man sich aber mit der Materie beschäftigt, braucht ein Diesel mit DPF ein Öl mit wenig Asche (LowSaps),
ansonsten sind Viskosität, Scherstabilität, Langlaufeigenschaft und "gute" Additive wichtige Kriterien bei der Ölwahl.

Ausserdem besteht (soweit) Einigkeit, dass Vollsynthetische Öle den HC-Produkten "überlegen" sind, deswegen auch teurer....

Für Diesel mit DPF , Euro-5 haben mehrere Hersteller ausserdem "Ihre" Normen bezüglich der Ölqualität in Codes zusammengefasst,
so z.B MB mit der 229.51, BMW mit LL-04, welche für derartige Dieselmotoren das "nonplusultra" sein sollen, und ja, auch VW 50700.

Konkret :

Kann mir jemand sagen, WIESO z.B ein vollsynthetisches 0W-40 mit MB 229.51, BMW LL-04, und ACEA C2/C3 NICHT im Touareg verwendet werden sollte, BLOSS WEIL KEIN VW50700 drauf steht?

Oder gibt's einen "extra" Parameter bei VW, der zur Erlangung der Norm 50700 nicht "automatisch" mit Erfüllung einer anderen "Premium"Norm wie z.b MB 229.51 mit abgedeckt wird?

Ich dachte konkret an das Aral Supertronic 0w-40, (ACEA C2/C3 • API SN/CF • MB-Freigabe 229.31/ 229.51 • BMW Longlife-04 • meets Fiat 9.55535-S2)

und zwar weil es (meines Erachtens)

- vollsynthetisch ist,
- einen breiteren Visko-Bereich abdeckt
- eine bessere Scherstabilität (ACEA C2/C3!) hat und weniger schnell verdampft wie die meisten 5w30er Teil-HC Gemische.
- ich das auch in meine E60er BMW 530d kippe und ich es daher vorrätig habe
- es preislich ziemlich günstig ist.

Technisch werde ich wohl kein Risiko damit eingehen, oder hab ich da was übersehen?

Gruss
Eddi

Viel falsch machen kann man damit m.E. wohl nicht (GARantie ist ja schon lange abgelaufen)

Beitrag von „pe7e“ vom 16. November 2018 um 13:58

Ich sehe es wie du. Jedoch nehme ich ausschließlich freigegebenes Öl. Fahre Castrol 5W-30 Edge Titanium LL. Kostet das gleiche wie das Aral Supertronic, hat aber Freigabe.

Gruß

Beitrag von „Hannes H.“ vom 16. November 2018 um 14:02

[Zitat von Edmondantes](#)

- es preislich ziemlich günstig ist.

Technisch werde ich wohl kein Risiko damit eingehen, oder hab ich da was übersehen?

Ich würde auf keinem Fall ein Öl einfüllen, dass von VW nicht freigegeben ist. Vor allem, wenn man ein wenig sucht bekommt man ein Öl nach der 507er-Norm um gut 5-10 EUR pro Liter. Viel günstiger kann das andere auch nicht sein und man hat immer ein gewisses Risiko, das aus meiner Sicht nicht wert ist einzugehen.

MfG

Hannes

Beitrag von „Edmondantes“ vom 16. November 2018 um 14:23

[Zitat von Hannes H.](#)

Ich würde auf keinem Fall ein Öl einfüllen, das von VW nicht freigegeben ist. Vor allem, wenn man ein wenig sucht bekommt man ein Öl nach der 507er-Norm um gut 5-10 EUR pro Liter. Viel günstiger kann das andere auch nicht sein und man hat immer ein gewisses Risiko, das aus meiner Sicht nicht wert ist einzugehen.

MfG

Hannes

Frage hierzu wäre: WARUM VW kein 0W-40 er "erlaubt" . Gibts dafür technische Gründe oder ist das nur Strategie/Politik?

Beitrag von „Hannes H.“ vom 16. November 2018 um 14:31

[Zitat von Edmondantes](#)

Frage hierzu wäre: WARUM VW kein 0W-40 er "erlaubt" . Gibts dafür technische Gründe oder ist das nur Strategie/Politik?

Ja, es gibt technische Unterschiede. Ein 40er Motoröl ist bei 100°C zähflüssiger als ein 30er Motoröl (die zweite Zahl gibt die Viskosität bei einer Messung von 100°C an). In der aktuellen 509er-Norm, der im T3 zur Anwendung kommt hat man überhaupt nur ein 0W-20er-Öl in Verwendung.

MfG

Hannes

Beitrag von „Edmondantes“ vom 16. November 2018 um 15:09

Zitat von Hannes H.

Ja, es gibt technische Unterschiede. Ein 40er Motoröl ist bei 100°C zähflüssiger als ein 30er Motoröl (die zweite Zahl gibt die Viskosität bei einer Messung von 100°C an). In der aktuellen 509er-Norm, der im T3 zur Anwendung kommt hat man überhaupt nur ein 0W-20er-Öl in Verwendung.

MfG

Hannes

Ja, aber genau das soll ja der Vorteil der 40-er bzw 50-Öle sein, das bei höherer Motortemperatur der Schmierfilm besser bleibt.....

Wenn man den Motor öfters mal "rannimmt" , bzw. in heisseren KlimaZonen unterwegs ist, ist ein 40er bzw 50er sicherlich vorteilhafter gegenüber einem 30er....

Und generell sollen Vollsynthetiköle ja weniger "verdampfen", also bei Hochleistung wesentlich langsamer altern den Motor bei der Hochbelastung (und hohen Verbrennungstemperaturen ja besser schmieren, also schützen.

Wirklich erstaunlich, dass die 509 nur 0W-20-er erlaubt. Da muss es noch einen anderen Grund geben....

mfG,

Eddi

Beitrag von „Hannes H.“ vom 16. November 2018 um 15:45

Zitat von Edmondantes

Ja, aber genau das soll ja der Vorteil der 40-er bzw 50-Öle sein, das bei höherer Motortemperatur der Schmierfilm besser bleibt.....

Wenn man den Motor öfters mal "rannimmt" , bzw. in heisseren KlimaZonen unterwegs ist, ist ein 40er bzw 50er sicherlich vorteilhafter gegenüber einem 30er....

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

Beitrag von „Paul II“ vom 16. November 2018 um 17:13

Bei Liqui-Moly gibt es das Longlife 5w30 und das Top Tec 4200 5w30 mit der Normangabe VW50700. Hat damit jemand schon Erfahrungen sammeln dürfen?

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

Beitrag von „Hannes H.“ vom 17. November 2018 um 17:37

[Zitat von Edmondantes](#)

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*

Naja, VW hat sein ganzes Schmiersystem auf das 30er Öl abgestimmt, von daher ist die Viskosität für Pumpe und Schmierung des Motors in Verbindung mit dem Turbo so ausgelegt. Aus dem Grund würde ich auch kein anderes Öl verwenden, und sehe darin eher ein Risiko für den Motor.

MfG

Hannes