

# Test

## So erkennen Sie einen glaubwürdigen Test!

In den USA müssen Produktbehauptungen und Testergebnisse nachprüfbar sein. Wenn nicht, werden diese verboten. In Deutschland ist das anders.



... reibungsärmer fährt man nicht!

*Verantwortlich:*

QMI Deutschland  
Richard Chambers GmbH, Dahlienweg 14, D-85551 Heimstetten

Tel. 089 / 9 03 56 38 - Fax 089 / 9 04 45 41

Mail: [chambers@gmi.de](mailto:chambers@gmi.de), Internet: [www.gmi.de](http://www.gmi.de)

Wenn Sie sich für ein Produkt interessieren, das Ihr Auto in irgendeiner Weise "besser" machen soll, dann ist es wichtig zu wissen, was hinter den Produktbehauptungen steckt. Wer hat was und wie getestet - wenn überhaupt?

Lesen Sie hier zu folgenden Themen:

1. [Ohne fundierte Beweise - Aussageverbot](#)
2. [Anerkannte, genormte Tests](#)
3. [Irrelevante Tests](#)
4. [\(Angeblich\) anderswo getestet](#)
5. [Betrügerische Tests](#)
6. [Ehrlicher Test – aber bewusste Falschdarstellung](#)
7. ["TÜV-geprüft"](#)
8. [Übereinstimmung?](#)
9. [Relevanz?](#)
10. [Von "Herrn XY aus Dortmund geprüft"](#)
11. [Keine Werte? Leihen wir uns welche](#)
12. [Die Zeit als Test](#)
13. [Drama für Leichtgläubige](#)
14. [Vorträge bei der SAE und Patente](#)
15. [Geheimwunderwirkstoffmittel?](#)
16. [Falsche Wirkstoffbehauptung](#)
17. [Eine Negativwirkung als Verkaufsargument?](#)
18. [„Bis zu 100% Notlaufeigenschaften“](#)
19. [Sind wir für Sie zu langweilig?](#)

## 1) Ohne fundierte Beweise – Aussageverbot (aber nur in den USA!)

Als oberste Verbraucherschutz-Behörde der USA ist die FTC (Federal Trade Commission) gegen viele Anbieter von Additiven ("leicht"-PTFE - so wie chlorhaltige) wegen nicht nachvollziehbaren Produktbehauptungen vors Gericht gezogen. Fast alle Behauptungen in Bezug auf Verschleiß, Leistung, Kraftstoffverbrauch und Haltbarkeit/Dauerwirkung, die in Deutschland noch im Umlauf sind, wie auch die Behauptung einer "Beschichtung", sind diesen Herstellern mittlerweile in den USA mangels Beweisen (trotz Bringfristen von einem Jahr und mehr) untersagt worden. Folglich sind auch die "Infomercials", die in Deutschland noch ausgestrahlt werden, in den USA nicht mehr zu sehen. Diese Verhandlungen sind abzurufen unter: <http://www.ftc.gov/search>

Geben Sie dort den Namen eines der Produkte ein. Sie werden fast alle Produkte finden, nur QMI bzw. SX-6000 nicht. Weil QMI (als Einzigstes?) von Anfang an glaubwürdiges Testmaterial angeboten hat.

## 2) Anerkannte, genormte Tests

Es gibt genormte Tests der Öl- und Autoindustrie, welche weltweit als aussagekräftig akzeptiert sind. Diese werden unter der Obhut der ASTM (American Society for Testing and Materials) zusammen mit der SAE (Society of Automotive Engineers) und der Ölindustrie definiert. Anerkannte Testergebnisse - d.h., von Tests, die laut Bestätigung voll nach ASTM-Testprotokoll gefahren worden sind - kann man effektiv als "amtlich anerkannt" verstehen.

Diese Tests sind ausnahmslos praxisnah. Die Ergebnisse kann man auf das, was in Ihrem Motor/Getriebe passiert, mit Sicherheit übertragen. Deswegen legen wir so viel Wert auf den "Sequence III E"-Test, weil er in einem Motor unter präzise definierten Bedingungen durchgeführt wird. "Sequence III E" wird für die Ölindustrie auf der ganzen Welt in einem Labor durchgeführt, um absolut sicher zu gehen, dass die Ergebnisse immer voll vergleichbar sind.

## 3) Irrelevante Tests

Aber die ASTM, die die Testprotokolle für allerlei Materialien vorschreibt, definiert auch Tests, die absolut nichts mit dem Innenleben eines Motors zu tun haben, wie etwa den für mindestens ein Produkt genannten "Gamma Belastung Verschleißtest".

Es gibt Tests, die weniger aussagekräftig sind. Zum Beispiel wird der so genannte "CRC L-38-Test" bei mindestens einem Produkt genannt (ohne die Ergebnisse preiszugeben!). Über diesen Test kommentiert die ASTM: "Eine Relation zwischen diesem Test und der Praxis lässt sich nicht feststellen". (Also sind die Ergebnisse dann gar nicht so wichtig.)

#### 4) (Angeblich) anderswo getestet

Wir waren auf einem Fall gestoßen, in dem ein amtlich wohlklingendes "Zertifikat" von einem uns bisher unbekanntem "Institut" in der Homepage gezeigt wurde. In der Homepage wurde behauptet, dass dieses "Institut" das Produkt nicht nur getestet, sondern es besonders gut bewertet und sogar mit dem Prädikat "Premium Siegel" empfohlen hätte. Klingt fantastisch, oder?

Nur stellte sich für uns die Frage: "Wenn es tatsächlich getestet und sogar als besonders empfehlenswert bewertet wurde, warum gab man nicht die erreichten Testwerte bekannt? Diese dürften doch sehr überzeugend sein, oder?"

Aber dann schauten wir den Wortlaut des "Zertifikats" selbst näher an: Mit Nichten "getestet". Es wurde bestätigt, dass die "Unterlagen" geprüft wurden. Welche Unterlagen, bitte? Und woher kamen diese?

Dann suchten wir nach diesem "Institut" in der neuesten Version der "Klicktel". In dieser sind alle zur Veröffentlichung freigegebenen Telefonnummern Deutschlands aufgeführt. Fehlanzeige! "Ein Institut ohne Telefon – das gibt es doch nicht", haben wir gedacht. Stimmt aber! Nach einer weiteren Suche im Internet hat es sich dann ergeben, dass dieses "Institut" tatsächlich existiert – sogar mit Homepage.

In dessen Statuten war zu lesen, dass das Institut dazu diene, um für Mitglieder "Gutachten" usw. gegen Bezahlung zu erstellen. Also! Aber immer noch keine Telefonnummer, auch eine Anschrift mit Hausnummer gab es nicht. Nur ein Postfach.

Wer die Prüfanlagen (zum Beispiel beim TÜV) kennt, wird schon verstehen, wie schwer der notwendige Rollenprüfstand funktionstüchtig in einem Postfach unterzubringen gewesen wäre. Der kleine Farbdrucker einer "Zertifikatfabrik" eher. Und natürlich die "Unterlagen".

#### Weitere (angeblich) anderswo getestete Produkte

Es gibt ein Keramik-Produkt aus den Niederlanden. Eine 250 ml-Dosis soll einiges an Leistungssteigerung bringen. Das (vor Gericht zugegeben) identische Produkt, abgefüllt in der Schweiz in 100 ml-Dosen, soll die identische Wirkung bringen. Für die Wirksamkeit beider Produkte sollen diverse Testergebnisse aus Universitäten in den Niederlanden (aber "herunterkopiert" auf den Briefbogen des NL-Anbieters, kein Zeichen von Universitätspapier, Stempel oder Unterschrift) als Basis für die Produktversprechen gerade stehen. Nur - diese Tests wurden nie gefahren (haben wir schriftlich). Wir haben aber eine sehr einfache Erklärung dafür, warum man die gleiche Wirkung mit 250 und mit 100 ml erreicht. Erraten? Wenn jedes der zwei Produkte nichts bringt, also Leistungssteigerung usw. gleich Null. Einfach, oder? Man hat, zumindest hier, nicht gelogen.

## 5) Betrügerische Tests

Dann gibt es die Tests, die auf Messen und im Fernsehen die unglaubliche Leistung eines Produktes in Vergleich zu Öl und zu Konkurrenzprodukten nachweisen sollen. Zum Beispiel arbeitet man mit einem Drehmoment-Messgerät und zieht immer fester. Man erreicht Werte um das Vierfache von zum Beispiel, PTFE-Produkten. Uns liegt ein "Gegenvideo" vor, in dem man den Test mit Handcreme durchführt und einen Wert erreicht, welcher alles bisher in diesen Vorführungen erreichte um gut 200% überbietet. **Würden Sie Handcreme in Ihren Motor einfüllen?**

Aber die Relevanz dieses Tests zum Geschehen im Motor, wo Hitze, Druck, Kondenswasser, Kraftstoff und Zeit (Ölwechselintervall) und Korrosionspotential zusammenwirken, fehlt total. (Sagt auch die ASTM). Wir sagen uneingeschränkt: Dieser Test ist - zumindest in Zusammenhang mit Motorenölen - Betrug.

## 6) Ehrlicher Test – aber bewusst falsche Interpretation

Mittlerweile gibt es einige Produkte mit einer gewisse Wirkung. Die Ergebnisse der an sich nicht zu beanstandenden Tests werden jedoch auf betrügerischer Art und Weise präsentiert.

Man nimmt ein Motor mit verkrusteten Einspritzdüsen, Harzablagerungen, und klemmenden Kolbenringen (und dadurch schlechte Kompression), fährt zum TÜV. Dann lässt dort die Leistung in diesem Zustand messen. Dann wird das teure Wundermittel eingekippt, man fährt (ohne Aufsicht, ohne Versiegelung, hier sind Tür und Tor für Korrekturen (an extra für den ersten Test verstellten Einstellungen wie z.B. Luft-Sprit-Gemisch) offen), einige hundert Kilometer. (Es gibt auch 2-Flaschen-Produkte, erstens eine Reinigung, dann – eventuell nach einem Ölwechsel - den Wirkstoff. In einem – wahrscheinlich versehentlich - veröffentlichten Testprotokoll war nach der Reinigung gut 90% der Endwirkung schon vorhanden).

So weit, OK. Danach fährt man erneut auf den Prüfstand und stellt nun fest, dass alles wesentlich besser läuft. Eine Verbesserung um 10-15% wird erreicht. (Wir selber haben mit einem Maximum an Maßnahmen schon fast 20% erreicht, bei einem Dreckschleuder-LKW.)

Solch eine Prüfung zeigt in erster Linie, wie wichtig es ist, dass der Motor sauber gehalten wird. Wer mit verkrusteten Düsen und verklebten Kolbenringen fährt, zahlt dafür an der Tankstelle von den negativen Einflüssen auf unsere Umwelt einmal ganz abgesehen.

Was zu beanstanden ist, ist, dass der Test dann so dargestellt und interpretiert wird, als ob solche Spritersparnisse (die „**Bis zu 12%**“ - welche mit diesem einen, verdreckten Auto erreicht wurden) für jeden Autofahrer zu haben seien.

Seit Jahren ist – auch beim Gericht - akzeptiert, dass nur wiederholbare Tests (nur möglich mit Motoren, die einwandfrei sind) als Basis für Leistungsversprechungen angewendet werden dürfen. Dies ist auch mehrfach gerichtlich bestätigt worden. Solche Tests können nur mit Autos, mit Motoren durchgeführt werden, die Ausgangs ihre Leistung wie im Neuzustand bringen.

Dass einige TÜV es erlauben, dass ihre Tests dieser Art als Basis eines Betrugs angewendet werden, bescheinigt eine gewisse Unseriosität oder Naivität.

## 7) "TÜV-geprüft"

Kann in Ordnung sein, aber wo bleiben die Werte? Sind sie so schlecht ausgefallen, dass man sich ihrer schämt? Es gibt noch eine TÜV-Zertifizierung, welche ausschließlich die konstante Fertigungsqualität bestätigt. Dieses Zertifikat wurde eingeführt für Firmen, die ihre Produkte als Halbzeug in die Industrie liefern und sich Qualitätsschwankungen nicht leisten können. Es bestätigt nicht mehr und nicht weniger als: "Das Produkt ist heute identisch mit dem, was vor sechs Monaten/einem Jahr gefertigt wurde". Wenn jemand damit argumentiert, dass sein Produkt - weil so zertifiziert - für Ihren Motor gut sei, sollten Sie aufpassen! Wo bleiben die sachlichen Nutzen-Argumente für Sie persönlich?

Wir kennen einen Fall, in dem unmittelbar oberhalb der Abbildung eines solchen Prüfzertifikates die behaupteten Produktvorteile (weniger Kraftstoffverbrauch, geringere Abgaswerte, mehr Motorleistung, weniger Motorengeräusche) vorgetragen wurden. Der vertrauensvolle Leser könnte daraus schließen, dass diese Eigenschaften durch das TÜV-Zertifikat bestätigt werden würden. Die Richter waren anderer Meinung.

Was auch passieren kann, ist, dass man einen TÜV-Bericht aus den 80er-Jahren nimmt und ihn noch verteilt, obwohl das jetzt angebotene, gleichnamige Produkt um 25% weniger Verschleißminderung bringt als die damals angebotene Zusammensetzung. (Für beide Aspekte dieser Aussage liegen uns die Beweise vor.)

## 8) Übereinstimmung?

Wird die Effizienz eines Motors durch Reibungsminderung erhöht, lässt sich diese Verbesserung sowohl in Verbrauchsminderung als auch in Leistungssteigerung ausdrücken. Die Erfahrung hat uns bestätigt, was aus der Theorie zu erwarten wäre: In Prozenten ausgedrückt liegen beide Werte (weil nur unterschiedliche Ausdrücke des einen Phänomens) immer sehr eng zusammen. Mit anderen Worten: Bei einer Verbrauchsminderung von 5% muss die Leistungssteigerung auch zwischen 4% und 6% liegen (um Messtoleranzen zu berücksichtigen). Wird "nur" 10% Leistungssteigerung, aber 20% Spritersparnis (für sich absolut nicht möglich!) behauptet, haben Sie doppelten Grund, Verdacht zu schöpfen.

## 9) Relevanz?

Gern nennen Ihnen gewisse Hersteller Werte, die sachlich korrekt sind, aber trotzdem nicht der Sache dienen. Wie zum Beispiel bei Keramikprodukten. Man spielt groß auf, dass solche Produkte bis zu 3000°C aushalten. Hier baut man auf die Ignoranz einiger Leichtgläubiger auf. Maßgebend ist doch die Temperatur, die das Motoröl aushalten kann, also maximal 220°C und für die meisten Öle sogar <180°C. Wärmer darf es in den geölten Bereichen des Motors nicht werden. Es ist zwar beruhigend zu wissen, dass PTFE gut 280°C aushält, also hat es eine adäquate Reserve. Aber wieso sollen 3000°C überhaupt relevant sein und **als Vorteil** gegenüber PTFE dargestellt werden?

Nur weil Keramikteile in die Formel 1-Motoren eingebaut werden (was gar nichts mit Reibungsminderung, sondern mit mechanischer Festigkeit zu tun hat), soll es heißen, dass Keramikpulver (mit oder ohne solide Testwerte) magische Eigenschaften besitzt? Es wird sogar behauptet, dass eine Keramikbeschichtung „die Vorstufe zum Keramikmotor“ sei. Unerklärlich ist auch, warum für massive Keramikteile unterschiedliche, aber relativ hohe Reibungswerte genannt, für Keramikpulver jedoch unterschiedliche, wesentlich niedrigere Werte behauptet werden, die in keinem Nachschlagwerk zu finden sind. (Wir wollen hier nicht behaupten, dass kein Keramikprodukt was bringt. Aber glaubwürdige Werte, abgesichert mit Testberichten, fehlen. Weil man einen Vergleich scheut?)

## 10) Von "Herrn XY aus Dortmund geprüft"

Links liegen lassen darf man Deutschlands wohl bekanntesten Tester auf keinen Fall. Dieser höchstqualifizierte Experte (der auch mal in Köln und Düsseldorf zu Hause war) wird noch häufiger zitiert als jeder andere. Und er meldet immer solch fantastische Testergebnisse! 15% oder gar 25% Verbrauchsminderung sind bei ihm bestimmt drin. Einmal hat er sogar ganze 35% gemeldet! Wieso diese Wunderprodukte keine sechs Monate auf dem Markt bleiben, versteht keiner.

Bestimmt würde er Ihnen seine Erfahrung gern bestätigen, wenn Sie bei ihm anrufen würden. (Hallo, Vermittlung!)

Nahe Verwandte des guten Dortmunders sind anscheinend diejenigen (auch Spediteure, Taxifahrer, Fahrschule), die so schüchtern sind, dass – obwohl sie ganz stolz über Kraftstoffersparnisse bis zu 25% berichten – Ihre Anschrift und Telefonnummer „wegen Datenschutz“ nicht preisgeben wollen. Muss man sich da noch wundern, dass die jeweils im Briefkopf voll angegebenen, nicht verheimlichten, Namen dieser Firmen und Personen einheitlich in einer bundesweiten Suche in Telefonverzeichnissen zu keinen Telefonnummern führen? Vielleicht sollen Sie mit Ihren Buschtrommeln versuchen, diese Leute zu erreichen. Ohne Telefon müssen sie sich ganz einsam fühlen.

Ganz allgemein kann gesagt werden: Jeder Autofahrer ist in der Lage, allein durch seine Fahrweise seinen Verbrauch um ein Vielfaches dessen zu beeinflussen, das auch mit SX-6000 zu erreichen ist. Wer eine Strecke einmal mit 200 km/h und ein andermal mit 120 km/h fährt, wird einmal 10,2, einmal 6,5 l/100 km verbrauchen und somit ganze 36% sparen! Mann o Mann, das wäre was, Herr XY, oder? Aber egal wie gefahren wird, ist die Verbesserung mit SX-6000 noch zusätzlich zu haben.

## 11) Keine Werte? – Leihen wir uns welche

Wem Testergebnisse fehlen, der wird oft zum Trittbrettfahrer. Wie etwa: "PTFE-Beschichtungen halten in der Regel 80.000 km". Was aber bei weitem nicht als Regelfall nachgewiesen worden ist. Nur SX-6000 kann diese Lebensdauer der Beschichtung, - dank "schwer"-PTFE - mit einem handfesten, unangefochtenen Testergebnis des Gottlob Institutes, behaupten.

PTFE ist ganz gewiss nicht gleich PTFE. Uns liegt die Bestätigung vom DaimlerChrysler Konzern vor, dass er SX-6000 nicht als schädlich betrachtet. Im gleichen Schreiben führt er weiter aus, dass er jedoch schlechte Erfahrung mit anderen PTFE-Produkten gemacht hat. Dies streiten wir nicht ab. Es hat sehr wohl PTFE-Produkte gegeben, die Filter und Ölkanäle verstopft haben. Wir bekamen einmal ein Telefonanruf einer Firma, die aus Schwer-PTFE Blöcken Dichtungen und ähnliches herstellt. Der Anrufer bot uns die PTFE-Späne an, damit wir sie für unser Produkt zermahlen könnten. O-Ton: "Unser bisheriger Abnehmer, der ein Produkt wie das Ihre herstellt, kann nicht alles abnehmen, was wir produzieren". "Schwer"-PTFE, das für SX-6000 Verwendung findet, wird niemals zermahlt. Es wird aus der Urilage gewonnen und hat Teilchen kleiner als 0,5 Mikron. Die abwertenden Presseberichte, mit dem Tenor: „Man nimmt ein billiges Öl und kippt PTFE hinein“, werden von Journalisten verfasst, die ihre Information von Ölfirmen erhalten, ohne diese zu überprüfen. Solche „Gefälligkeitsschreiber“ tragen damit leider auch nicht zu einer objektiven Betrachtung des Themas bei.

## 12) Die Zeit als Test

"PTFE-Behandlungen sind schon 30 Jahre auf dem Markt. Unser Produkt ist erst vor 2 Jahren erschienen. Also muss PTFE zum „alten Eisen“ gehören". Mit ähnlichen Tönen wurde der Wankelmotor begrüßt und Otto-Motoren das „Aus“ vorhergesagt. Binnen 10 Jahren sollten Otto und Diesel der Vergangenheit gehören.

Bemerkung: Die erste PTFE-Behandlung kam 1977 auf den Markt (QMI 1987). Nach drei Jahrzehnten „sponsort“ die Ölindustrie Journalisten immer noch, um von „diesem neuen und umstrittenen Produkt“ zu schreiben.

Wir arbeiten mit PTFE seit 1986. In dieser Zeit sind wir mindestens alle 6 Monate mit (wenn die Produktversprechungen gehalten worden wären) für uns existenzbedrohenden neuen Produkten konfrontiert worden. Wo sind diese "Wundermittel" jetzt?

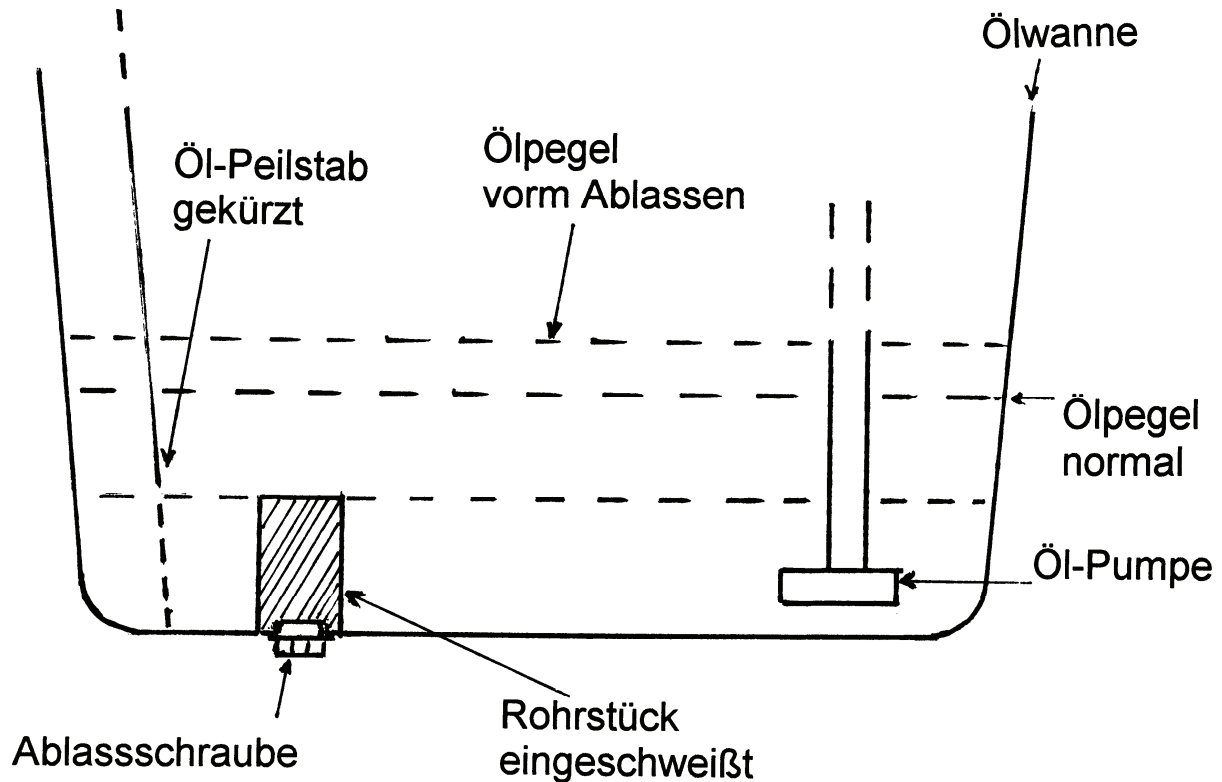
In letzter Zeit wird für zwei vollkommen unterschiedliche Produktgattungen mit "Neu, also besser" geworben. (Eines davon ist nachweislich schädlich für Motor, Gesundheit und Umwelt!)

Und sonst – außer wilder Behauptungen - nichts! Wo bleiben die Fakten?

## 13) Drama für Leichtgläubige

Oder man greift - besonders in TV-Sendungen - zu Spielereien mit nur zweifelhafter Relevanz zum Autoalltag. Wie zum Beispiel, wenn man die Ölwanne entfernt und den Motor von unten mit Wasser besprüht, oder man fährt ohne Öl durch die Wüste (>4 Stunden lang, dann: "Es wurde mir zu langweilig", sagte die Fahrerin). Wissenschaftler verlangen von einem Test, dass er sich wiederholen lässt. Eine US-Organisation ähnlich der deutschen "Stiftung Warentest" besorgte sich zwei Autos, die mit dem Fahrzeug, welches ohne Öl durch die Wüste gefahren sein soll, technisch identisch waren. In einem Motor war nur Öl, im zweiten zusätzlich das Produkt. Nach einer laut Produktwerbung angemessenen Einlaufphase ließ man das Öl aus beiden Motoren ab und fuhr los. In nur Sekunden war es mit beiden Motoren aus, mit dem behandelten Motor zeitgleich mit dem Unbehandelten.

Wie hat man es denn filmen können? Ein Fahnenflüchtiger hat es uns verraten:



Ganz clever, oder? Sie werden uns sicherlich zustimmen, wenn ein Produkt solche Tricks nötig hat, um sich zu verkaufen, kann nicht viel dran sein.

Wer die Wanne entfernt und mit einem Wasserschlauch hantiert, der braucht eine feste Beschichtung. Es wird vermutet, dass der Motor mit PTFE vorbehandelt wurde. Mit der festen Gleitbeschichtung wäre es eher möglich, solche Demonstrationen abzugeben.

#### 14) Vorträge bei der SAE und Patente

Sind schön und gut, aber sind für die Produktleistung kein Beweis. Auch Werte, die sich angeblich auf Messungen berufen, die in einem solchen Bericht zu finden sind, lassen sich nicht einfach so bestätigen. In einem konkreten Fall wird "Verschleißminderung bis zu 50%, haltbar 80.000 km" behauptet, obwohl diese Werte nirgendwo in dem genannten SAE-Papier zu finden sind und sich auch nicht glaubwürdig von den in dem Papier enthaltenen Zahlen (die, für sich genommen, nicht zu beanstanden sind) herleiten lassen.

## 15) Geheimwunderwirkstoffmittel?

Verheimlicht der Anbieter seinen Wirkstoff? Dann aufgepasst! Einige Hersteller verwenden Chemikalien wie zum Beispiel Chlorverbindungen, die eventuell kurzfristig eine Wirkung bringen, langfristig aber trotz Behauptungen mindestens keine Dauerwirkung haben oder sich zu sogar schädlichen Säuren (z.B., Salzsäure) zersetzen, oder "nur" die Dichtungen angreifen. Oft wird die Anwendung von Chlor verleugnet, weil nicht Chlor pur (ein Gas), sondern Chlorverbindungen – vorzugsweise chlorierte Paraffine - enthalten sind. In einer Stadt in Bulgarien wurden die Motoren von 11 fast neuen Autos deutscher Herstellung buchstäblich zerfressen nach Zugabe eines noch in Deutschland angebotenen, chlorhaltigen Produktes. Der Lieferant behauptete, die Motoren wären schlecht gebaut!

Es geht aber weiter!

Nach der empfohlenen Dosierung wird bis zu 3,5 % Chlorgehalt im Motoröl erreicht. Laut Altölentsorgungsverordnung darf aber maximal 0,2 % Chlor im Öl sein, sonst ist es Sondermüll! Aber die Anbieter behaupten unisono: "Das mit unserem Produkt behandelte Öl kann als normales Altöl entsorgt werden", obwohl das mit ihren Produkten behandelte Altöl das Limit um das 12 bis 19-fache überschreitet!

Wer bei der Abgabe des Altöls bzw. beim Ölwechsel in der Werkstatt diesen höheren Chlorgehalt verschweigt, dürfte sich strafbar machen.

Bei der Verbrennung von Chlor in Verbindung mit Öl werden Dioxine erzeugt. (Viele kleine Werkstätten heben ihr Altöl auf und heizen im Winter damit. Krebs ist vorprogrammiert!). Sofern das Auto beim Fahren Öl verbrennt, sorgen die Lieferanten solcher Produkte auch hier unbekümmert für Umweltschäden und Menschenunheil.

Für PTFE-Produkte liegen Prüfergebnisse zur Entsorgung, Abgas und sogar zum vorsätzlichen Verbrennen vor, die PTFE als unproblematisch bzw. unbedenklich er/beweisen. (Gegner behaupten regelmäßig, dass Dioxine entstehen „könnten“). Die zu diesen beiden Themen von der Chlormafia getroffenen, anderslautenden Behauptungen (sowohl zu PTFE als auch zu ihren eigenen Produkten) sind glatt gelogen.

Nicht nur Chlor, sondern auch einfache Verdünnungsmittel werden eingesetzt. Der Trick: Laut Anweisung soll es in den laufenden Motor zugegeben werden. Das Öl wird wesentlich dünner, der Motor läuft (Besonders bei unregelmäßigen Vergasermotoren) im Leerlauf sofort schneller. Es wirkt!! Aber binnen weniger hundert Kilometer ist das Mittel verdunstet, die Wirkung weg. Und was ist mit den Schäden am Öl und an den Dichtungen?

Nicht nur bei Motor- und Getriebe-Behandlungen, sondern auch zum Beispiel bei Motor-Spülmitteln soll man fürchterlich aufpassen. Erstens können die Dichtungen

gefährdet werden. Und in einem uns bekannten Fall bestand der Besitzer eines Autohauses auf die Anwendung eines besonderen Motorspülmittels, welches er günstig und Kistenweise eingekauft hatte. Die Mechaniker beschwerten sich bald über Übelkeit, Seh- und Verdauungsprobleme. Weil er immer noch darauf bestand, kündigten seine Mitarbeiter geschlossen. Seine Werkstatt war damit dicht.

Generell kann zu solchen Spülmitteln gesagt werden: Diejenigen Anbieter, welche die schnelle Wirkung ihres Produktes betonen, verwenden ausnahmslos sehr aggressive Chemikalien. Diese sind größtenteils weder für Mensch und Motor noch für die Umwelt gesund.

### **16) Falsche Wirkstoffbehauptung (Keramik)?**

Anbieter von „Keramik“-Produkten haben seit Jahren erfolglos versucht, Ihre Produkte als Neuestes und Bestes darzustellen. Letztendlich wird Keramik für die Kolben der Formel 1-Motoren angewendet, also muss Keramik gut sein. Ist es auch, aber dies hat nichts mit Reibungsminderung zu tun. Kolben aus Keramik halten bei Extremlast höheren physikalischen Belastungen stand, als Kolben aus anderen Materialien.

Und was findet man in diesen „Keramik“-Produkten? Ein solches Produkt, von Deutschlands führenden Öl-Test- Firma, WearCheck, getestet, enthielte gar nichts, was man nur ansatzweise als „Keramik“ beschreiben könnte.

Was sind denn die Wirkstoffe in solchen Produkten? Es gibt sie wirklich – unsere alte Freunde aus den 1920er Jahren, Graphit, Talk, Bornitrid und Molybdändisulfid (MoS<sub>2</sub>). Alle so alt, dass sie gar nicht zu einer „Weltneuheit“ passen würden, also musste der neue Name her. Möglichst mit dem Wort „**Nano**“ vorne angehängt. Hier finden Sie die Angaben zu den Reibungskoeffizienten verschiedener Materialien: <http://www.a-m.de/deutsch/lexikon/reibungskoeff-bild1.htm>

Diese Mittel wirken immer noch. Aber sie haben alle (bis auf Talk) im relevanten Temperaturbereich für Motoren einen Reibungskoeffizienten um 0,02. Schon „leicht“-PTFE bietet 0,04, „schwer“-PTFE (wie in SX-6000 angewendet) 0,02. Es fehlt auch die Möglichkeit einer dauerhaften Beschichtung – trotz anderslautender Behauptungen bleibt nach dem ersten Ölwechsel denkbar wenig Wirkung übrig.

### **17) Eine Negativwirkung als Verkaufsargument?**

Zu einem der in Deutschland immer noch angebotenen, chlorhaltigen Produkte liegen uns unabhängige Testberichte aus den Niederlanden sowie aus den USA vor.

In dem USA-Test ergab sich mit diesem Produkt ein um 145% höheren Verschleiß als bei Öl allein (Ein mit getestetes "leicht"-PTFE-Produkt erreichte in dieser

Testserie eine Minderung gegenüber Öl allein von ca. 40% - entspricht dem Sequence III E-Ergebnis dieses Produktes). Der Hersteller des chlorhaltigen Produktes konterte mit Vorlage eines Testberichtes (identisches Testprotokoll), in dem seinem Produkt eine Verschleiß**erhöhung** gegenüber Öl pur von **nur** 24% bescheinigt wurde! Und dies soll die Anwendung seines Produktes rechtfertigen??

In den Niederlanden testete der führende Autoclub ANWB lediglich die Kurzzeitwirkung über ca. 800 km. In den bei drei Fahrzeugen gemessenen Bewertungsfaktoren (Kompression, Motorleistung, Verbrauch) waren die Summen der von diesen Autos erreichten Ergebnisse, pro Auto, alle leicht negativ ausgefallen.

In Eile aus den USA angeflogen, protestierte der Hersteller, dass es unfair sei, eine Beurteilung nach weniger als 5000 km zu treffen (obwohl in seinem - in den USA verbotenen aber immer noch in Deutschland und den Niederlanden ausgestrahlten – Infomercial, die Sofortwirkung extrem hochgespielt wird!)

## 18) "Bis zu 100% Notlaufeigenschaften"

Ist es uns bis hierher gelungen, Ihren Sinn für Wahrheit und Dichtung auch nur ein wenig zu schärfen, ist an dieser Stelle weiterer Kommentar überflüssig.

Sonst stellen Sie sich einmal vor: Ölfirmen erfahren von der realistischen Möglichkeit, dass man neuerdings „ewig“ ohne Öl fahren könne (Oder was sonst kann dabei verstanden werden?). Wie müssten sie sich dann „in die Hosen“ machen! Eine Hiobsbotschaft für einen ganzen Industriezweig! Aber vielleicht haben die Ölfirmen es genauso unglaublich gefunden wie Sie?

Probieren?

Brauchen Sie nicht. Siehe oben, "Drama für Leichtgläubige".

Auch AutoBild berichtete (48/02) von einem Versuch, der genauso ausging.

Faktum: Bei flüssigen Ölzusatzmitteln gibt es keine Notlaufeigenschaften. Sollte eine Wirkung, solange der Ölzusatz und das Öl noch im Motor sind, anzunehmen sein, gilt festzuhalten: Selbst in den ersten Minuten nach Ablassen des behandelten Öls gibt es keine nennenswerte bzw. andauernde Wirksamkeit.

## Sind wir für Sie zu langweilig?


Es ist unser Bestreben, Sie in dieser Homepage und anderswo nur mit wissenschaftlich zweifelsfreien Beweisen zu informieren und nicht, Sie in erster Linie zu unterhalten. Für uns ist der beste Kunde der gut informierte Kunde. Wir hoffen, dass Sie sich mit dieser Langeweile abfinden können. Letztendlich geht es um Ihr Auto, Ihr Geld, und nicht um Ihre Belustigung.

## Unsere Garantie:

Diese Garantieerklärung, welche jedem Produkt beiliegt, ist unser Versprechen, dass wir aus voller Überzeugung Produkte zur Reibungsminderung, Kraftstoffeinsparung und Verschleißminderung erst nach sachkundigen Tests und Vorliegen von Erfahrungsberichten in den Markt bringen.

Wir sichern Ihnen darin ausdrücklich zu, dass die beschriebenen Produkteigenschaften bei Anwendung gemäß unserer Gebrauchsanweisung zutreffen.

Alle Angaben werden durch Gutachten und wissenschaftliche Prüfungen bestätigt.



Die dauerhafte Gleitbeschichtung für Motor, Getriebe, Differential.

- Verschleißminderung bis zu 88%
- Haltbarkeit mindestens 80.000 km.
- Für Katalysatoren unbedenklich.
- Mehr Sicherheit für Turbolader.
- Ölfilter können nicht verstopfen.

**GARANTIE**

Wir garantieren Ihnen, daß die Produkteigenschaften von SX-6000 wie beschrieben zutreffen, wenn die Behandlung gemäß der Gebrauchsanweisung erfolgt. Alle Angaben sind durch wissenschaftlich fundierte Prüfungen bzw. Gutachten von anerkannten unabhängigen Instituten abgesichert.

14 Dez 96  
Richard Chambers GmbH  
(QMI Deutschland)

Sollten Sie, lieber Leser, auf Tests oder Produktbehauptungen stoßen, zögern Sie nicht, uns diese zuzusenden. Wir prüfen diese, soweit es uns möglich ist, nach.

Senden Sie uns Ihre Berichte per Post an:

QMI Deutschland, Richard Chambers GmbH, Dahlienweg 14, 85551 Heimstetten  
Per Fax unter der Nummer 089 / 9 04 45 41.

Per Mail sind wir unter [info@qmi.de](mailto:info@qmi.de) erreichbar.

Weitere Informationen finden Sie auf unserer Internetseite <http://www.qmi.de>.

Online können Sie die Produkte unter <http://www.qmi-shop.de> ordern.