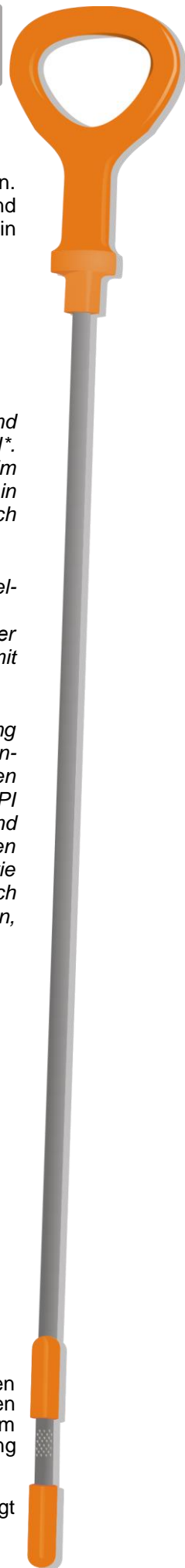




SPECIFIC 2290

SAE 5W-30



SYNTHESE-TECHNOLOGIE, MIDSAPS-, FUEL ECONOMY-MOTORENÖL

KURZBESCHREIBUNG

MOTUL SPECIFIC 2290W-30 ist ein MidSAPS-Hochleistungsmotorenöl der neuen Generation. Besonders kraftstoffsparendes Leichtlaufmotorenöl, speziell entwickelt für modernste Benzin- und Dieselmotoren in Fahrzeugen, wo der Hersteller Peugeot, Citroen und DS Automobile ein Motorenöl nach ACEA C2 und PSA B71 2290 in der Viskosität 5W-30 vorschreibt.

SPEZIFIKATIONEN/STANDARDS

STANDARDS: ACEA C2

FREIGABEN: PSA B 71 2290

PSA B 71 2290 ab MJ 2018 beschreibt ein Mid-SAPS-Motorenöl basierend auf ACEA C2 und zusätzlichen PSA-Tests. In der Version ab MJ 2018 mit besonderem Schutz vor LSPI*. Verbesserte Verträglichkeit mit erhöhten Biodieselbeimischungen von bis zu 10% im Dieselmotoren (B10). Für Dieselmotoren mit Rußpartikelfilter ab Modelljahr 2006 bis BlueHDi in Modellen von Peugeot, Citroen und DS Automobile. Für PSA-BlueHDi-Diesel ausschließlich SPECIFIC 2312 0W-30 verwenden.

ACEA C2 beschreibt speziell formulierte Mid-SAPS-Öle – Motorenöle mit geringem Schwefel (0,3%), Phosphor ($\leq 0,09\%$) und Sulfatascheanteil (0,8%) mit einer nachgewiesenen Kraftstoffverbrauchsreduzierung $\geq 2,5\%$ im Vergleich zu einem Referenzöl (RL191) in der Viskosität 15W-40. Speziell für Modelle mit Euro-4/-5/-6-Benzinmotoren und -Dieselmotoren mit Rußpartikelfilter.

*) **LSPI** bei niedriger Drehzahl unter hoher Last kommt es zu einer unkontrollierten Frühzündung des Kraftstoffs (Low Speed Pre-Ignition). Tritt sporadisch auf bei aufgeladenen Benzin-Direkteinspritzern, in Verbindung mit Fuel Economy-Motorenölen mit sehr niedrigen Viskositäten (SAE 0W-16, 0W-20, 5W-20, 5W-30 bei verschiedenen Fahrzeugherstellern. Ursachen für LSPI können verschiedene Faktoren sein, wie z.B. Rückstände, Ölverdünnung, Kraftstoff- und Ölzusammensetzung, Temperaturverlauf während der Verdichtungsphase. Unter bestimmten Voraussetzungen haben sowohl die Zusammensetzung des Additivpakets des Motorenöles sowie der Anteil an Verschleissmetallen Einfluss auf die Häufigkeit von LSPI-Ereignissen. Ist akustisch und Leistungsverlust deutlich wahrnehmbar und führt zu gravierenden Beschädigungen an Kolben, Kolbenringen und im weiteren Verlauf zum Motorschaden.

VORTEILE

- ▶ Extrem schnelle Durchölung. Das Öl kann in der verschleißintensiven Kaltstartphase noch schneller durch den gesamten Schmierkreislauf gepumpt werden.
- ▶ Spezielle Reibwert-Modifizierer ermöglichen deutliche Reduzierung von Reibungsverlusten für reduzierten Kraftstoffverbrauch.
- ▶ Verhindert die Eindickung des Öles auch bei hoher thermischer Belastung und ist besonders alterungsstabil auch bei verlängerten Serviceintervallen.
- ▶ Speziell abgestimmte Additivierung reduziert LSPI – unkontrollierte Frühzündung bei niedriger Drehzahl unter hoher Last und schützt somit vor Verschleiß.
- ▶ Minimale Verdampfungsneigung, dadurch geringer Ölverbrauch.
- ▶ Saubere Verbrennung, kein Schwarzschlamm, hervorragender Korrosionsschutz; dadurch perfekte Sauberkeit des Motors.
- ▶ Verhindert die Eindickung des Öles auch bei hoher thermischer Belastung und ist besonders alterungsstabil.
- ▶ Optimale Verträglichkeit mit Abgasnachbehandlungssystemen (KAT, DPF).

EMPFEHLUNGEN UND HINWEISE

Schwefel und Phosphor im Abgas beeinträchtigen die Effektivität und Funktion von Katalysatoren bei Benzin-Motoren. Sulfat-Asche verstopft den Dieselpartikelfilter und verursacht infolgedessen häufigere Regenerationszyklen. Dies führt zu einem erhöhten Kraftstoffverbrauch und einem Eintrag an unverbranntem Dieselmotorenöl in das Motorenöl. Des Weiteren wird die Leistung reduziert und die Lebensdauer des Dieselpartikelfilters deutlich verkürzt.

Wechselintervall nach den Vorgaben des Fahrzeugherstellers. Vor Verwendung unbedingt Serviceunterlagen und Empfehlungen des Herstellers beachten!



EIGENSCHAFTEN

Viskosität	SAE J 300	5W-30
Dichte bei 20°C	ASTM D 1298	0,846
Viskosität bei 100°C	ASTM D 445	9,7 mm ² /s
Viskosität bei 40°C	ASTM D 445	52,2 mm ² /s
Viskositätsindex	ASTM D 2270	174
HTHS-Viskosität bei 150°C	ASTM D 4741	3,0 mPa*s
Stockpunkt	ASTM D 97	-42°C
Flammpunkt	ASTM D 92	226°C
Sulfataschegehalt	ASTM D 874	0,49 Gewichts-%
TBN	ASTM D 2896	6,6 mg KOH/g

LIEFERBARE VERPACKUNGSEINHEITEN

12x1L, 4x5L, 20L, 60L, 208L, lose Ware