



KURZBESCHREIBUNG

Speziell für Dieselmotoren entwickeltes Hochleistungsmotorenöl in der Leichtlaufviskositätsklasse 5W30 in Verbindung mit einer abgesenkten HTHS-Viskosität für besonders niedrigen Kraftstoffverbrauch. Besonders empfohlen für Fahrzeuge, bei denen der Hersteller (Ford, Rover, Jaguar, Renault, ...) die Verwendung eines Motorenöles mit einer abgesenkten HTHS-Viskosität (High Temperature High Shear) mit den Standards ACEA A1/B1 bzw. A5/B5 vorschreibt.

SPEZIFIKATIONEN/STANDARDS

STANDARDS: ACEA A5/B5 API SERVICE SL
FREIGABEN: FORD WSS M2C 913 D abwärtskompatibel zu FORD WSS M2C 913 A, 913 B & 913 C
JAGUAR LAND ROVER STJLR.03.5003
Renault RN 0700

FORD WSS M2C 913 D deckt ebenfalls die Schmierstoffanforderungen für bestimmte FORD-Benzinmotoren, wie für den 2.5L Duratec Ford Focus ST (2004), sowie 1.3L ROCAM-Motoren als auch 1.6L und 1.8L Duratec-Motoren ab.

WSS M2C 913D Für Dieselmotoren von Ford Europe mit DPF (Euro-4/-5) ab MJ. 2012. Vorgeschrieben für Ford Transit (04/ 2012) und Ford Ranger mit 2.2 TDCi Duratorq Motor. Abwärtskompatibel zu WSS M2C 913C, 913B, 913A. Abgesenkte HTHS-Viskosität, verbessertes Rußaufnahmevermögen und Verträglichkeit mit biogenen Kraftstoffen.

JAGUAR STJLR.03.5003

Jaguar und Land Rover haben seit 2014 ein eigenes Service-Fill-Freigabesystem eingeführt. Die bisher verwendete Ford Spezifikation WSS-M2C-913C wird von dieser neuen Service-Fill-Freigabe abgelöst. Vorgeschrieben für alle Jaguar und Land Rover Modelle wo bisher WSS-M2C-913C vorgeschrieben war. Rückwirkend auch verwendbar für Motoren, wo bisher FORD WSS-M2C-913B erforderlich war.

Renault RN0700 ist vorgeschrieben für alle Benzinmotoren ohne Turbolader der Renault-Gruppe (Renault, Dacia, Samsung), sowie für Fahrzeuge mit 1.5 dCi Motor unter 100 PS ohne DPF und Wartungsintervall bis 20.000 km bzw. einmal jährlich.

VORTEILE

- ▶ Bereits in der Kaltstartphase hervorragender Verschleißschutz
- ▶ Eine spezielle Formulierung in Verbindung mit einer abgesenkten HTHS-Viskosität ermöglicht in der Kaltstartphase und im Kurzstreckenverkehr Kraftstoffeinsparungen von 8 bis 10% im Vergleich zu einem mineralischen Motorenöl in der Viskosität SAE 15W-40.
- ▶ Bis zu 15% weniger Verschleiß an der Nockenwelle im Vergleich zu einem synthetischen Motorenöl in der Viskosität SAE 5W-40 (lt. TUM3S-Test).
- ▶ Schutz vor Motorüberhitzung durch sehr gute Wärmeaustauschfähigkeit
- ▶ Hohe Schmiersicherheit auch bei extremen Belastungen.
- ▶ Saubere Verbrennung, kein Schwarzschlamm, hervorragender Korrosionsschutz; dadurch perfekte Sauberkeit des Motors.

EMPFEHLUNGEN UND HINWEISE

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

ACHTUNG

Darf nicht in den Hochleistungsmotoren des FORD FOCUS RS, FORD EcoBoost (1.0L 3 Zyl.), im Ford KA ab MJ 2009, im Ford GALAXY 1.9 TDI mit Pumpe-Düse und GALAXY 2.8 V6 Benziner (1995 – 2006) verwendet werden.

MOTUL**8100 ECO-ENERGY**

SAE 5W-30

SYNTHESE-TECHNOLOGIE, FUEL ECONOMY-MOTORENÖL

**FUEL
ECO****EIGENSCHAFTEN**

Viskosität	SAE J 300	5W-30
Dichte bei 20°C	ASTM D 1298	0,847
Viskosität bei 100°C	ASTM D 445	10,1 mm ² /s
Viskosität bei 40°C	ASTM D 445	57,6 mm ² /s
Viskositätsindex	ASTM D 2270	163
HTHS-Viskosität bei 150°C	ASTM D 4741	3,2 mPa*s
Stockpunkt	ASTM D 97	-36°C
Flammpunkt	ASTM D 92	226°C
Sulfataschegehalt	ASTM D 874	1,07 Gewichts-%
TBN	ASTM D 2896	10,2 mg KOH/g

LIEFERBARE VERPACKUNGSEINHEITEN

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