

Motorrad
ABENTEUER

Motorrad

DAS TOURENMAGAZIN

ABENTEUER

Die schönsten Deutschlandtouren
4 Roadbooks zum Herausreissen

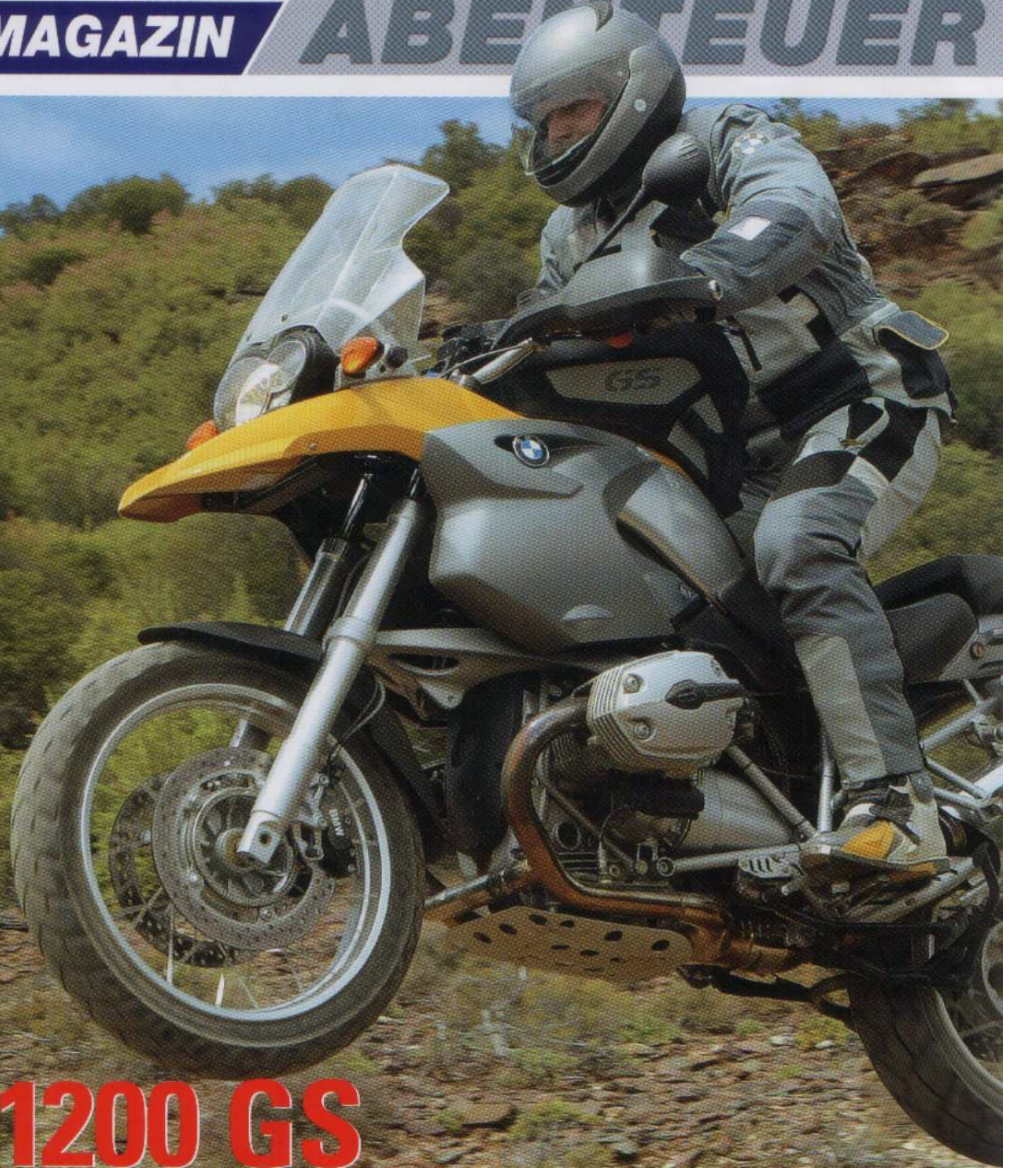
TRAUMZIELE

**Südamerika
Rhône Alpes
Thüringen**

VERGLEICHSTEST



BMW - Aprilia - Suzuki



BMW R 1200 GS

IM ON- UND OFFROADTEST



Service

- Gepäcksystem Bandit 1200
- Bremssysteme CBS / ABS
- Leser fragen Experten
- Selbst gemacht: Ölwechsel

Abenteuer Südamerika



Donnervogel



Aprilia RSV Tuono Racing

BENELUX € 5,90 DÄNEMARK DKK 55,00
ITALIEN € 6,90 SPANIEN € 6,90
GRIECHENLAND € 6,90 TSCHECHIEN CZK 200,00



4 195052 804907

Vorsprung durch Keramik

Ein Einlauf mit Folgen

Ein Produkt sorgt für Furore. Der Schmierölzusatz „Cerasafe Bike“ wird in den einschlägigen Internet-Foren teilweise wie ein Wundermittel gepriesen. Motorrad ABENTEUER wollte es mal wieder genau wissen – und hat das Additiv getestet.

TEXT und FOTOS von Paul Aner



Cerasafe Bike, der Name des Wundermittels ist an sich schon die Erklärung dessen, was das Produkt verspricht: Es soll den Verschleiß in Motor und Getriebe reduzieren, wobei die Arbeitsweise auf keramischen Wirkstoffen basiert. Zu allem Überfluss soll es dem Motorrad auch noch spürbar mehr Power einhauchen. Versprechungen, die keinen Zweirad-Eigner kalt lassen dürften. Doch werden sie auch eingelöst?

Wir wollen einen breiteren Test durchführen und haben uns hierzu vier Gebinde zu je 400 Milliliter Cerasafe Bike kommen lassen. Der Einzelpreis liegt bei 49,95 Euro, stellt also schon eine Investition dar, die sich erst mal rechnen muss. Vor allem vor dem Hintergrund, dass es schon eine Vielzahl ähnlicher Produkte gab oder noch gibt, die mit sehr unterschiedlichen Ergebnissen und (Miss-)Erfolgen nicht nur gute Erinnerungen wecken. Doch will der mikrokeramische Schmierölzusatz für Ottomotoren und mechanische KFZ-Schaltgetriebe und -Differenziale ausdrücklich nicht mit anderen Produk-

ten verglichen werden. Der Hersteller pocht darauf, hier mit einer eigenen und völlig neuen Entwicklung an den Markt zu treten, die ausdrücklich nicht mit anderen Additiven vergleichbar ist.

Wie funktioniert Cerasafe Bike? Die Flüssigkeit ist auf Keramikbasis wirksam. Die darin enthaltenen Partikel sind mikroskopisch klein. Sie sollen alle Riefen und Spuren auffüllen, die sich in jedem Motor und Getriebe im Lauf der Kilometer durch mechanische Beanspruchung aufgetan haben. Eventuell überschüssiges Material läuft gewissermaßen als Reserve im Schmierkreislauf mit, es wird also kein weiteres Material im Motor aufgebaut. Cerasafe Bike soll im Gegensatz zu früheren Mitteln nicht zum befürchteten Kupplungsrutschen führen und ist ausdrücklich für Nasssumpfkupplungen wie die der R1 von Yamaha geeignet.

Nun soll sich im Alltagstest und auf dem Prüfstand zeigen, ob das Mittelchen hält, was die Produktbeschreibung verspricht, oder ob wir unseren Boliden nur mal wieder teure Plazebos verabreichen sollen. Letztlich sind die verhei-

ßungsvollen Versprechen überprüfbar, da ein Auffüllen der Riefen im Motor zwangsläufig die Kompression erhöhen müsste, deren Anstieg sich in messbarer Leistung niederschlagen sollte. Auch die verminderte Reibung durch besseres Schmieren sollte sich positiv auf die messbaren Werte auswirken. Also nichts wie ran ...

Cerasafe Bike soll laut Herstellerangaben überall im Viertakt-Motorradbereich eingesetzt werden können. Egal ob 170 Pferde an einer Yamaha R1 reißen oder ob 17 PS eine MZ voran treiben. Die für derartige Testzwecke gerne ge(miss)brauchte serienmäßige R 1100 GS (mit 17.000 km Laufleistung) aus unserer Redaktion wird mit Cerasafe Bike befüllt. Weitere Testboliden ergeben sich fast zwangsläufig: Wenn wir eine 1100 GS testen, brauchen wir noch zwei andere Boxermotoren und werden bei Triebel-Tuning mit einer 35.000 Kilometer erfahrenen R 1100 RT und bei Zach Auspufftechnik mit einer R 1150 GS mit 18.000 km auf dem Tacho fündig. Darüber hinaus wird eine Yamaha R1, Baujahr 2002 mit 7900 Kilometern, befüllt.

Vom Subjektiven zum Objektiven

Wir verabreichen der 1100 GS also einen Gesamteinlauf, was bedeutet, wir entnehmen dem Motor, dem Getriebe und dem Kardan-Endantrieb jeweils 15 Prozent des vorhandenen Ölvolumens, ersetzen diese Mengen anschließend mit Cerasafe Bike und schicken unseren Testfahrer zur ausgiebigen Fahrt. Nach vier Stunden mit Griffheizung unterstützter Fahrt kommt unser Chef vom Dienst zu einem ersten Ergebnis. Seine subjektiven Eindrücke: „Der ansonsten sehr schwer einzulegende 1. Gang fällt butterweich ins Getriebe, auch wenn Väterchen Frost gerade für bitterkalte Witterung sorgt. Kaum ein Geräusch ist zu hören. Insgesamt zeichnet sich das Getriebe durch sehr geschmeidige Schaltvorgänge aus. Das Motorgeräusch ist leiser, aber sonor mit einem unaufdringlichen, angenehmen Brummen. Spürbar mehr Leistung beim Beschleunigen.“ Das klingt beeindruckend, lässt aber noch keine objektive Beurteilung zu.

Im niederbayerischen Kötzing bei Zach Auspufftechnik nehmen wir deswegen eine R 1150 GS auf die Prüfstandsrolle. Zunächst ohne Cerasafe Bike und anschließend nach dem Einlauf. Nach der empfohlenen Einfahrzeit von 50 Kilometern wollen wir wissen, ob schon eine Wirkung vorhanden ist und wenn ja, welche. Allerdings folgen wir auch hier nicht den Herstellerangaben und machen keinen Ölwechsel, um die gleichen Bedingung zu haben. In dieser GS fehlen sowieso gut 400 ml Öl. So geben wir hier ein Gebinde Cerasafe Bike hinzu und warten auf die Ergebnisse. Johann Zach (Inhaber von Zach Auspufftechnik) und wir sind überrascht. Bereits nach 50 Kilometer steigen die PS und die Drehmomentkurve an. Also anscheinend wirklich kein Placebo, sondern eine tatsächliche, messbare Leistungssteigerung, die vermutlich durch die geringere Reibung im Motor verursacht wurde.

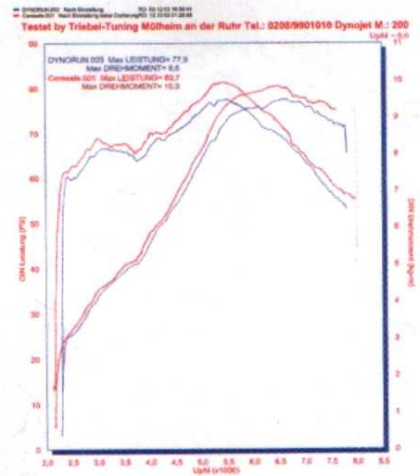
Der Test an der Yamaha R1 kommt ohne Leistungsdiagramm aus. Hier ging es uns ausschließlich um die Nasskupplung: Rutscht sie durch oder hält das gute Stück? Der persönliche Fahrindruck nach etwa 1000 Testkilometern ist hier eher trocken und dennoch positiv. „Beste Schaltfähigkeit, mehr Leistung

und kein Kupplungsrutschen.“ Soweit das nüchterne, aber natürlich ebenfalls völlig subjektive Urteil unseres Testfahrers. Selbstverständlich wollten wir abschließend aber auch objektiv testen und haben das Additiv noch an einer R 1100 RT bei Triebel-Tuning ausprobiert. Auch hier wurde kein Öl gewechselt, um identische Werte zu haben. 15 Prozent Zugabe von Cerasafe Bike an Motor, Getriebe und Kardan. Hier überraschen uns die Werte am meisten. Durch die Behandlung läuft die RT wie unser aller Hackl Schorsch zu seinen besten Zeiten im Eiskanal. Nach hundert Kilometern Einfahrzeit erzielt die RT fünf Newtonmeter mehr Drehmoment und gar drei PS mehr Leistung – mehr, als wir erwartet haben.

Leistungssteigerung durch Verschleiß-Verschluss

Das eigentlich Faszinierende an dieser Leistungssteigerung ist die Tatsache, dass all dies gänzlich ohne Eingriffe am Motor passiert. Das Leistungsplus muss letztlich durch die versprochene Wirkungsweise erzielt worden sein, nämlich durch den Verschluss der durch Verschleiß entstandenen Riefen und weniger Reibung, was letztlich auch den Motor schonen dürfte. Die Schon-Behandlung hat den bereits eingangs genannten Preis, der sich aber angesichts der Testeindrücke vollkommen bezahlt macht. Für ein 400-ml-Gebinde, das für bis zu vier Liter Ölvolumen ausreicht, sind die knapp 50 Euro eine durchaus empfehlenswerte Investition. Zu beziehen ist Cerasafe Bike im gut sortierten Fachhandel oder im Internet unter www.cerasafe.de

Unter Umweltgesichtspunkten bleibt noch zu erwähnen, dass das Additiv kein Polytetrafluorethylen (PTFE) enthält. Dieser Werkstoff, besser bekannt unter dem Namen Teflon, ist in zahlreichen anderen derartigen Produkten als „Schmierstoff“ enthalten, reagiert aber bei der Verbrennung toxisch und ist daher nicht unbedenklich. Das abgelassene Motoröl kann also trotz Cerasafe regulär in den Regenerationskreislauf zurückgeführt werden. Bedingt durch die erhöhte Schmierleistung soll laut Hersteller gar der Spritverbrauch zurückgehen. Nach den bisher erfahrenen Werten klingt dies zwar einleuchtend, ob es stimmt, müssen die kommenden Ausfahrten zeigen. ■



Eine R 1100 RT vor und nach der Behandlung von Kardan, Getriebe und Motor: fünf Newtonmeter mehr beim Drehmoment und ein Plus von drei PS



Ein sehr erfreuliches Bild bei der R 1150 GS: der Leistungszuwachs nach nur 50 Kilometern Einfahrzeit ist deutlich messbar



Ebenso deutlich stieg die Drehmomentkurve der 1150 GS, die wir auf dem Prüfstand hatten