

SUNSPEED RACING MOTOR OIL SAE 10W-60

Mehrbereichs-Motorenöl auf 100% biosynthetischer Basis (Additive ausgenommen) mit der neu entwickelten MULTI-ESTER-TECHNOLOGIE. Speziell entwickelt für den Rennsporteinsatz.

Beschreibung

Das neue ROWE SUNSPEED ist ein Motorenöl auf biosynthetischer Basis. ROWE SUNSPEED setzt auf nicht mineralische Basisöle (Additive ausgenommen) mit hochleistungsfähigen synthetischen Kohlenwasserstoff-Verbindungen, die zu 100% aus pflanzlicher Biomasse synthetisiert werden. In Verbindung mit der neu entwickelten MULTI-ESTER-TECHNOLOGIE, verbindet der innovative Schmierstoff Nachhaltigkeit mit beeindruckenden Leistungswerten.

SUNSPEED RACING MOTOR OIL SAE 10W-60 weist selbst bei sehr hohen Temperaturen einen nur minimalen Verdampfungsverlust auf und erreicht hervorragende NOACK-Werte. Ein entscheidendes Kriterium für optimierten Ölverbrauch und konstante Ölqualität.

Insbesondere bei Turboladern, Superchargern und Hybriden bietet ROWE SUNSPEED einen Top-Wirkungsgrad.

Anwendung

Unser SUNSPEED RACING MOTOR OIL SAE 10W-60 ist speziell für den Einsatz in höchstbelasteten Rennsportfahrzeugen entwickelt. Es eignet sich für den Einsatz in Saugmotoren mit Hochdrehzahlkonzept sowie für aufgeladene Motoren wie beispielsweise Turbo- oder Kompressormotoren. Es schützt Ihren Motor zuverlässig vor Verschleiß und verhindert Rückstände welche zu Motor- oder Turboladerschäden führen können. Das äußerst stabile SUNSPEED RACING MOTOR OIL SAE 10W-60 ist für Renneinsätze bis hin zu 24h-Rennen entwickelt und gewährleistet stets stabilen Öldruck und höchsten Bauteilschutz. Somit ist es hervorragend geeignet um in verschiedenen Einsatzszenarien wie beispielsweise Sprint-, Dragster-, Langstrecken-, Rallye-, oder Bergrennen Ihren Motor zu schützen.

Vorteile

- einzigartige MULTI-ESTER-TECHNOLOGIE garantiert maximale Scherstabilität und Motorschutz für längste Renneinsätze bis hin zu 24h-Rennen
- spezielles Rennsport-Motorenöl für 4-Taktmotoren
- Hochleistungsmotorenöl für hochdrehende Saug- sowie hochaufgeladene Turbo- und Kompressormotoren
- für (direkt-)einspritzende sowie Vergasermotoren gleichermaßen einsetzbar
- verhindert Ablagerungen in Turboladern und sonstigen thermisch hoch belasteten Bauteilen
- weiter Temperatureinsatzbereich für flexiblen Einsatz
- garantiert stabilen Öldruck über das gesamte Wechselintervall
- herausragender Verschleiß- und Bauteilschutz
- modernste Additivtechnologie für einzigartige Motorsauberkeit
- äußerst stabiler Ölfilm selbst im härtesten Renneinsatz
- mischbar und verträglich mit konventionellen sowie synthetischen Motorenölen. Um jedoch die vollen Produktvorteile auszuschöpfen, wird ein vollständiger Ölwechsel empfohlen.
- synthetische Basisöle aus 100% Biomasse*

Hinweise

- Voll kompatibel. Problemloses Auf- und Nachfüllen auf herkömmliches Motorenöl
- *Additive ausgenommen

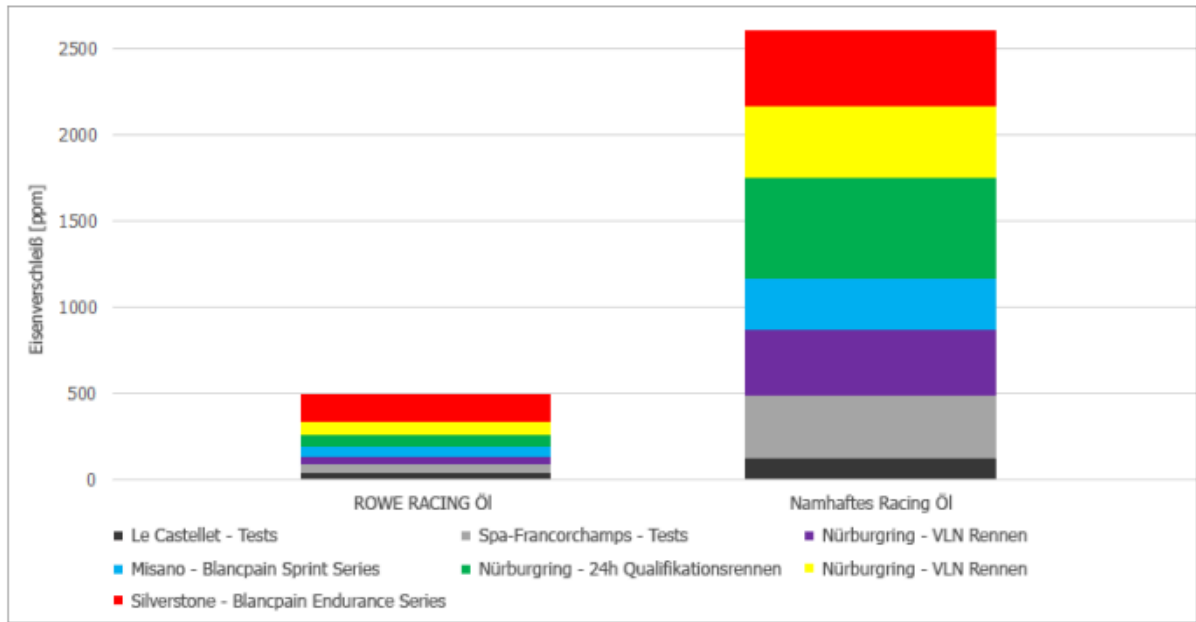


Typische Kennwerte

Eigenschaft	Methode	Einheit	Wert
Dichte bei 15 °C	ASTM D-7042	g/ml	0.85
Kinematische Viskosität KV 100	ASTM D-7042	mm²/s	26
Kinematische Viskosität KV 40	ASTM D-7042	mm²/s	180
Viskositätsindex	ASTM D2270	-	180
Flammpunkt	ASTM D-92 / DIN EN ISO 2592	°C	272
Pour Point	ASTM D-97 / DIN EN ISO 3016	°C	-27
CCS	ASTM D-5293	cP @ °C	6076@-25
Gesamtbasenzahl	DIN 51639-1	mgKOH/g	7,69
HTHS	ASTM D4683	mPas	6,0
Noack	ASTM D5800	%	2,9
Anteil Nachwachsender Rohstoffe		%	70

Diese Kennwerte sind typisch für eine aktuelle Produktion. Die Daten beinhalten keine Zusicherung von Eigenschaften oder die Garantie einer Eignung für einen speziellen Anwendungsfall. Bestehende gesetzliche Bestimmungen und Verordnungen, welche die Handhabung und den Einsatz der Produkte betreffen, sind vom Empfänger unserer Produkte selbst zu beachten. ROWE Produkte werden kontinuierlich weiter entwickelt. Deshalb behält sich ROWE das Recht vor, alle technischen Daten dieser Produktinformation jeder Zeit und ohne Vorankündigung zu ändern. Für sämtliche Lieferungen gelten unsere aktuellen Allgemeinen Liefer- und Zahlungsbedingungen (www.rowe-oil.com).

Vergleich Eisenverschleiß



Das Diagramm (oben) zeigt den Eisenverschleiß kumuliert über mehrere Rennen/Testfahrten. Der Eisenverschleiß bei Einsatz des namhaften Racing Öles (rechts) zeigt bereits nach dem 3. Lauf einen höheren Verschleiß als bei Einsatz des ROWE RACING Öles (links) nach allen 7 Rennen/Testfahrten zusammen.