LIQUI MOLY
SEIT 1957

BILDER UND GESCHICHTEN

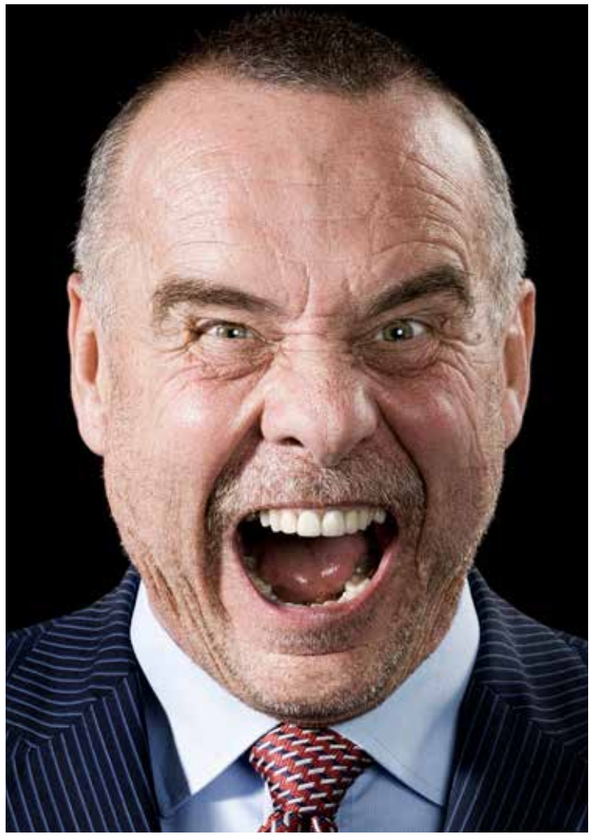
AUS UNSEREM LEBEN 08.2019

MÉGUIN OILS OF GERMANY
SEIT 1847

Markenspektakel am Hockenheimring

AUF EIN (ERNSTES) WORT

PRESSEMELDUNG



Geschäftsführer Ernst Prost ist wütend wegen der Computerprobleme.

Neue Software macht LIQUI MOLY-Boss wütend

Bilanz: Technik vermiest die Geschäftszahlen der Ulmer Ölfirma: „Wären wir börsennotiert, müsste ich eine Gewinnminderungswarnung herausgeben“, sagt Geschäftsführer Ernst Prost

Die Einführung einer neuen Unternehmenssoftware im Januar entwickelt sich für LIQUI MOLY zur Dauerbaustelle. Was beim Öl- und Additivspezialisten die Abläufe vereinfachen und Kosten senken sollte, sorgt für das genaue Gegenteil und vermiest die Halbjahresbilanz. „Wären wir börsennotiert, müsste ich eine Gewinnminderungswarnung herausgeben“, sagt Geschäftsführer Ernst Prost.

Mit der Unternehmenssoftware werden unter anderem der Einkauf gemanagt, die Produktion gesteuert, der Versand abgewickelt und Rechnungen gestellt. Sie ist daher von zentraler Bedeutung für das Wohl und Wehe von LIQUI MOLY. Die frühere Software war Jahrzehnte alt und stieß immer mehr an Grenzen. Daher wurde sie, nach jahrelanger Vorbereitung, zum Jahreswechsel abgelöst.
Doch statt der erwartbaren, kleineren Einführungsprobleme gab es massive Schwierigkeiten, die bis heute andauern. Schwierigkeiten, die sich ganz unmittelbar auf den Geschäftsbetrieb auswirken. „Trotz der Unterstützung durch renommierte Softwarehäuser gelingt es uns noch immer nicht, auf dem Level zu produzieren und zu liefern, das wir erwarten und das unsere Kunden von uns erwarten“, so Ernst Prost.

Bei den Kunden führt das zu berechtigtem Frust und Ärger. „Ich habe mich in meinem ganzen Berufsleben noch nie so oft bei meinen Kunden entschuldigen müssen wie in den letzten sechs Monaten. Was wir zurzeit an Leistung abliefern, schmerzt mich zutiefst“, sagt Ernst Prost. Und es führt zu erheblichen Mehrkosten, zum Beispiel für Container, die nur zur Hälfte mit Ware gefüllt werden können, für Speditionen, die länger als geplant auf die Verladung warten müssen, oder für Luftfracht, wenn dringend benötigte Ware per Schiff nicht mehr rechtzeitig ankäme. „Unsere Kunden können nichts für unsere Probleme, daher tun wir alles, um die Auswirkungen für sie so klein wie möglich zu halten, und übernehmen die Extra-Kosten dafür.“ Bei diesen Ausgaben bleibt es freilich nicht. „Zu den gewaltigen Kosten für die Softwareumstellung als solche kommen jeden Tag neue für Fehlersuche und Problembeseitigung.“

Dies alles hinterlässt deutliche Spuren in den Geschäftszahlen. Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018 ging der Umsatz zwar nur leicht um 0,8 Prozent auf 259,6 Millionen Euro zurück, und das auch nur, weil der hohe Auftragsbestand wegen der Computerprobleme nicht vollständig abgearbeitet werden konnte. Der Halbjahresertrag jedoch fiel um rund 30 Prozent auf 11 Millionen Euro. „Ich hätte nie gedacht, dass eine Softwareumstellung im Jahr 2019 ein ganzes Unternehmen dermaßen ins Schleudern bringen kann.“
LIQUI MOLY war lange erfolgsverwöhnt: Jahr für Jahr mehr Umsatz, mehr Gewinn. Die aktuelle Situation trifft das Unternehmen unerwartet. Dank des hohen Leistungsniveaus bedeutet das aber nur eine Delle im Gewinn und ist weit weg von einer existenzbedrohenden Lage. „Blinden Aktionismus in Form von Kurzarbeit oder Stellenabbau wird es bei uns nicht geben“, so Ernst Prost. „Wir halten Kurs, wir bleiben weiter auf Expansionskurs, wir stellen weiter neue Leute ein, wir investieren weiter in neue Produkte und neue Märkte.“
Also kein Strategiewechsel und kein Sparkurs. Ganz im Gegenteil: „Die aktuellen Probleme haben uns Bereiche aufgezeigt, wo wir nun investieren werden, um noch besser zu werden“, so Ernst Prost. So soll der Bau eines neuen Zentrallagers die Logistik vereinfachen. „Der Sturm, den wir gerade erleben, ist viel stärker als vorhergesagt. Hohe Wellen brechen sich an unserem Schiff, der ein oder andere Matrose wird nass und manchem Passagier ist übel. Aber unser Schiff ist seetüchtig und nicht in Gefahr. Bald wird dieser Sturm vorübergehen. Ich hoffe, dass wir zusammen mit unseren Softwarehäusern die Computerprobleme spätestens bis zum Jahresende lösen werden.“

PRESSEECHO

ERP-SOFTWARE

„Das ist schlimmer als Brexit, Trump und Handelskrieg“

VON SUSANNE PREUSS, STUTTGART - AKTUALISIERT AM 10.07.2019 - 17:51

Liqui-Moly-Chef Ernst Prost zeigt seine Wut über das Chaos nach einer Software-Umstellung ganz offen auf einem ungewöhnlichen Foto. Der Gewinn des Motoröl-Spezialisten ist um 30 Prozent eingebrochen.

Ernst Prost hat die Schnauze voll. In seiner ganzen Wut hat er sich fotografieren lassen, damit endlich mal über ein Problem gesprochen wird, das nicht nur ihn, sondern auch viele andere Unternehmenschefs zur Weißglut treibt: die Software-Umstellung. „Das ist schlimmer als Brexit, Trump und Handelskrieg“, sagt der Liqui-Moly-Chef im Gespräch mit der F.A.Z.

Frankfurter Allgemeine Zeitung, 10.07.19

Susanne Preuß
Wirtschaftskorrespondentin in Stuttgart.

All diese äußeren Einflüsse und natürlich auch der Umbruch in der Autobranche machen das Geschäft für den Motoröl-Spezialisten aus Ulm nicht gerade einfacher. Aber das würde Prost nicht schrecken, der Liqui Moly vor knapp 20 Jahren von seinem damaligen Arbeitgeber gekauft und groß gemacht hat.

So gut lief es zeitweise, dass Prost seinen Mitarbeitern – die er Mit-Unternehmer nennt, um ihre Eigeninitiative zu fördern – schon zweimal eine Jahresprämie von 11.000 Euro zahlte. So einen wirft wirtschaftlicher Gegenwind nicht um. Aber das Software-Chaos hat so heftige Wirkungen, dass Prost sicher ist: wäre Liqui Moly börsennotiert, müsste er jetzt eine Warnung vor verminderten Gewinnen absetzen.

Um rund 30 Prozent auf 11 Millionen Euro ist der Gewinn im ersten Halbjahr abgesackt. „Ich hätte nie gedacht, dass eine Softwareumstellung ein ganzes Unternehmen dermaßen ins Schleudern bringen kann.“ Damit die Kunden in mehr als 120 Ländern rechtzeitig beliefert werden können, müsse man immer wieder die teure Luftfracht nutzen, Container würden nur halb befüllt, Speditionen müssten länger als geplant warten – ein Sammelsurium von Ärger und Kosten, das zu bewältigen ist: „Ich habe mich noch nie so oft bei meinen Kunden entschuldigen müssen wie in den letzten sechs Monaten.“

Immerhin, Prost trifft auch auf viel Verständnis. Anderen geht es auch nicht anders, wenn sie eine neue ERP-Software installieren, wie die Steuerungs- und Planungs-IT genannt wird: „Da läuft bei allen nur die Sanduhr auf dem Bildschirm...“ sagt Prost - und weil es eben so ein typisches Problem ist, will er lieber erst gar nicht den Namen seines Lieferanten nennen. Während aber die alte IT auf Cobol-Basis von einem einzigen Mitarbeiter am Laufen gehalten wurde, hakt es jetzt an allen Ecken und Enden: „Wir improvisieren den ganzen Tag, um das Schlimmste zu verhindern.“

War das Ziel, Kosten zu sparen und Abläufe zu vereinfachen, so ist Prost jetzt damit beschäftigt, zusätzliche Leute einzustellen, weil die komplette Auftragsabwicklung, vom Zollformular bis zur Rechnung doppelt so viel Zeit verschlingt wie zuvor.

Prost will natürlich nicht die Gäule scheu machen und vor allem die Belegschaft nicht verunsichern – und betont deshalb in einer Pressemitteilung zu der Ergebnisverschlechterung: „Blinden Aktionismus in Form von Kurzarbeit oder Stellenabbau wird es bei uns nicht geben.“ Aber im Gespräch mit dieser Zeitung macht er doch klar, dass er keine Hoffnung hat, dass die Probleme schon bald bewältigt sind, obwohl er eine eigene Spezialisten-Truppe aufgebaut und Software-Häuser eingebunden habe: „Da arbeiten Jungs dran, die 1000 oder teils sogar 2000 Euro am Tag kosten.“ Jetzt ist ihm ganz einfach die Hutschnur hochgegangen.

Ob er seine Aktion auch mit dem Würth-Konzern abgesprochen hat, die Liqui Moly vor eineinhalb Jahren gekauft und den bisherigen Unternehmer zum Geschäftsführer gemacht haben? Nein, sagt Prost: „Von Würth war in der ganzen Zeit noch niemand da, die vertrauen uns voll und ganz.“ Wahrscheinlich wird mancher in Künzelsau schmunzeln. Für ein offenes Wort ist schließlich auch der Patriarch Reinhold Würth bekannt.

Operation am offenen Herzen

Liqui-Moly-Chef Prost hat sich mächtig aufgeregt: Eine Softwareumstellung im Unternehmen ging schief. Jetzt hat sich Microsoft eingeschaltet. Der Fall illustriert die Gefahren, wenn die IT nicht läuft.

Maßarbeit: *Ein Liqui-Moly-Produkt besteht aus rund 20 Teilen – da müssen Teilelisten und Bestände stimmen.* Foto Patrick Junker

sup./tih. STUTTGART/FRANKFURT, 16. Juli. Seine wutverzerrte Fratze haben Hunderttausende gesehen. Inzwischen ist Ernst Prost, der von einer Softwareumstellung geplagte Chef des Motorölspezialisten Liqui Moly, wieder entspannter. Er hat Hoffnung geschöpft. Nicht weil er als Trost die Horror-Software-Storys von anderen Unternehmern hören durfte. Und auch nicht, weil er erkannte, dass sich längst eine ganz neue Beraterbranche für solche besonders schweren Fälle entwickelt hat, spezialisiert auf die Vermittlung zwischen Softwareanbietern, Systemhäusern und Anwendern.

Nein, viel besser: Microsoft hat sich bei Ernst Prost gemeldet. Schon wenige Stunden nachdem der Mittelständler seine gravierenden Softwareprobleme mit Schaum vor dem Mund öffentlich machte, hat das amerikanische Unternehmen reagiert – obwohl es von Prost namentlich nicht genannt worden war. Der Liqui-Moly-Chef hatte nämlich befürchtet, wegen Geschäftsschädigung belangt zu werden, wenn er den Lieferanten des ERP-Programms („Enterprise Resource Planning“) nennen würde, das in seinem Unternehmen alle Prozesse effizienter steuern sollte. Stattdessen verursachte die Software Prost zufolge so viel Chaos, dass der Gewinn im ersten Halbjahr um fast ein Drittel eingebrochen ist. Nun hat Microsoft versprochen, eine Spezialistentruppe auf Liqui Moly anzusetzen.

Das Beispiel zeigt: Es ist keineswegs so, dass im Rahmen der hochgelobten und beworbenen Umstellungen alles glatt läuft, wie die IT-Industrie gerne glauben macht. Auch in großen Unternehmen geht computertechnisch viel schief, wie im vergangenen Jahr der Discounter Lidl bewies. Eigentlich wollte die Handelskette ein Warenwirtschaftssystem auf SAP-Basis einrichten; es sollte die größte IT-Umstellung in der Geschichte des Unternehmens werden. 2018 wurde das 2011 begonnene Projekt auf Eis gelegt. Angeblich sollen mit dem gescheiterten Vorhaben, an dem mehr als 1000 Mitarbeiteter gearbeitet haben sollen, Kosten von bis zu einer halben Milliarde Euro aufgelaufen sein – ein Imageschaden für Lidl und SAP gleichermaßen.

Zumindest in der Theorie klingt der Einsatz von ERP-Programmen immer verlockend. Enterprise Resource Planning sei das zentrale Nervensystem eines Unternehmens. Die entsprechenden Systeme verbesserten den Einsatz von Zeit und Material und führten damit zu erheblichen Einsparungen – „so dass sich die Anschaffung eigentlich immer auszahlt“, konstatierte der Digitalverband Bitkom noch im Jahr 2015 und warb mit zehn Argumenten für den Einsatz. Darunter: ERP vereinfache das Komplexe und habe Zukunft.

Heute räumt Lukas Klingholz, Referent Big Data & Künstliche Intelligenz, auf Anfrage der F.A.Z. ein: „Alte Prozesse in eine neue Software zu integrieren, bringt große Herausforderungen mit sich. Tendenziell gilt: Je individualisierter eine Software ausfallen soll, je weiter sie von der vom Hersteller angebotenen Standardkonfiguration abweicht, desto eher gibt es ein Potential für Schwierigkeiten.“ Eine ERP-Umstellung sei schließlich eine „Operation am offenen Herzen“. Vor allem die Datenübernahme und Datenintegration in das neue System würden oftmals unterschätzt. „Wenn es dabei zu Problemen kommt oder gar die Produktionssteuerung betroffen ist, kann dies für das Unternehmen gravierende Folgen haben.“

Zentral sei deshalb immer, dass es ausreichend erfahrene Projektleiter und genügend Ressourcen für eine ERP-Anpassung und -Umstellung gebe. Das Management müsse der Umstellung Priorität einräumen und Zeit für Tests einplanen. Wichtig sei zudem, dass die Zusammenarbeit von Herstellern, Implementierungspartnern und Anwendern mit klaren Zuständigkeiten erfolge. „Nur eine Zusammenarbeit auf Augenhöhe kann hier für reibungslose Abläufe sorgen.“

Wurde im Hause Liqui Moly etwa nicht „auf Augenhöhe“ zusammengearbeitet? Diesen Verdacht äußern manche Kommentatoren auf FAZ.net. Sie schieben Ernst Prost die Schuld in die Schuhe. Gelegentlich, auch in direkt adressierten Mails, prasseln Häme und Spott auf ihn ein. „Die Qualität einer ERP-Implementierung ist 1 zu 1 ein Spiegelbild eines Unternehmens“, schreibt ein Leser und bringt damit viele Äußerungen auf den Punkt. Viele werden noch persönlicher, verweisen auf das möglicherweise allzu große Selbstbewusstsein des Unternehmers, der sich vermutlich nicht gerne beraten lasse. Auch die Kommunikation zwischen Unternehmen und Verkäufer wird als Risiko beschrieben, weil die eine Seite sich nicht in „Programmstrukturen“ und die andere nicht in „Betriebswirtschaft“ hineindenken könne oder wolle. In jedem Unternehmen, so der vielfach geäußerte Hinweis, gebe es individuelle Prozesse und Strukturen, die von der Software abgebildet werden müssten: „Da sind auch kreative Köpfe gefragt“, gibt eine langjährig aktive Beraterin zu bedenken.

„Blauäugig sind wir jedenfalls nicht rangegangen“, kontert Prost. „Drei Jahre lang haben wir parallel gearbeitet, getestet, getestet, getestet.“ Vom Start weg seien die Softwarehäuser mit ihren Spezialisten im Haus gewesen. Was aktuell im Unternehmen aber alles schiefläuft, bringt die ganze Mannschaft immer wieder an den Rand ihrer Möglichkeiten. „Wir haben 4000 Artikel, die aus durchschnittlich 20 Teilen bestehen. Wenn die Teilelisten nicht stimmen und die Bestände nicht, dann hakt es schon da“, beschreibt der Liqui-Moly-Chef einen der Fehler in der Produktionsplanung und -steuerung.

Beim Ausliefern geht es nach seinen Angaben ähnlich zu: „Der Computer zeigt uns Waren an, die es in der realen Welt gar nicht gibt.“ Früher habe man für das Zusammenstellen einer Lieferung im Durchschnitt eine Stunde gebraucht, heute rechne er mit zwei Stunden. Um das auszugleichen braucht es aber nicht nur mehr Personal, macht Prost deutlich: „Wir haben 20 Rampen für Lastwagen. Wenn man doppelt so lange braucht zum Kommissionieren, haben wir nur noch die halbe Kapazität.“ Auch mit den Zollpapieren gibt es Ärger, ein heikles Thema, weil die brennbaren Additive von Liqui Moly als Gefahrgut deklariert werden müssen. Und selbst das Zusammenspiel mit der IT der Speditionen läuft nicht rund, obwohl der wichtigste Partner in diesem Geschäft ebenfalls Microsoft nutzt.

Auf 27 Seiten hat Liqui Moly all die Punkte aufgeschrieben, die mit der neuen ERP-Software nicht funktionieren. Jetzt ist Microsoft an der Reihe – und hat zugesagt, sich nicht mehr auf die Zuständigkeit der Softwarehäuser zurückzuziehen, sondern sich direkt und kraftvoll zu kümmern. Prost ist zuversichtlich, dass die Zeit des Dauerimprovisierens bald vorbei sein wird. „Der Imageschaden wäre wohl zu groß, wenn diese Geschichte keinen guten Ausgang nehmen würde“, mutmaßt er über den Ehrgeiz von Microsoft. Und gibt dem amerikanischen Konzern noch einen verbalen Klaps mit: „Interessant, dass immer erst dann was geht, wenn man mit dem großen Hammer draufhaut.“ Jetzt, mit den erfreulichen Perspektiven vor Augen, kann Prost der misslichen Angelegenheit sogar etwas Positives abgewinnen. Gerne zitiert der 62-Jährige aus einem Lied seiner österreichischen Lieblingsband Seiler und Speer: „Ein Hoch auf ein jedes Hindernis, und wenn es noch so g’schissen ist – aus Fehlern, da lernt ma’.“

Frankfurter Allgemeine Zeitung, 17.07.19

AUF EIN (ERNSTES) WORT

MICROSOFT-DESASTER BEI LIQUI MOLY

„Das ist ein enormer Image-Schaden für uns“

Interview von Michael Kroker
22. Juli 2019

Druck im System: Liqui-Moly-Chef Prost hat Ärger mit Microsoft-Updates.
Bild: Presse

Ernst Prost, Chef des Mineralölherstellers Liqui Moly, hofft auf die Hilfe einer speziellen Task-Force von Microsoft – und bestreitet eine Mitschuld an der gefloppten Software-Einführung.

Herr Prost, Sie haben mit drastischen Worten eine schiefgelaufene Einführung der Microsoft-Software Dynamics in Ihrem Unternehmen Liqui Moly geschildert. Wie genau äußern sich die Probleme im Alltag?
Ernst Prost: Die Software sorgt für enorme Zeitverluste, wodurch meine Leute länger arbeiten müssen. Und dennoch sind die Ergebnisse immer noch unbefriedigend, speziell in den Bereichen Produktion, Materialwirtschaft, Arbeitsvorbereitung und Versand. Das sorgt für erheblichen Frust bei meinen Mitarbeitern.

Wie genau äußern sich diese unbefriedigenden Ergebnisse?
Insgesamt benötigt die Software für einzelne Operationen sehr lange, so dass meine Mitarbeiter zunehmend frustriert vor dem Monitor sitzen und auf eine Sanduhr blicken. Zudem liefert sie vielfach falsche Zahlen: Oftmals existiert Ware, von der wir gemäß der Software glauben, sie sei auf Lager, in Wahrheit gar nicht. Einige hundert Aufträge bleiben im System hängen, dafür liefern wir schon einmal den einen oder anderen Auftrag doppelt aus, schreiben aber nur eine einzige Rechnung. Zudem müssen wir nahezu jeden einzelnen Auftrag nacharbeiten oder korrigieren.

Wie hat Microsoft auf diese Liste reagiert?
Microsoft ist emsig dabei, die wollen die Liste jetzt noch mal übersetzt auf Englisch haben, was ja irgendwie auch bezeichnend ist. Und aus einem Ticket sollen wir jetzt 20 Einzeltickets machen. Das haben wir alles auch noch gemacht. Das heißt: Microsoft ist jetzt wirklich im Bilde und weiß, unter welchen Umständen wir gerade leiden.

Kümmert sich Microsoft selbst darum, oder weisen die den schwarzen Peter einem Software-Partner zu?
Zuerst hat sich unser Software-Partner darum gekümmert. Aber, was ich selbst bisher nicht wusste: Microsoft hat eine eigene Task-Force mit 100 bis 200 Leuten genau für solche Fälle. Und die wollen jetzt gemeinsam mit uns und unserem Software-Haus die Probleme beheben. Das ist wie in unserer eigenen Branche: Wenn Sie ein Problem mit einem VW haben und die Werkstatt kommt nicht weiter, muss irgendwann halt auch mal Volkswagen selbst ran.

„SCHMERZT MICH ZUTIEF“

Microsoft-Desaster bringt den Chef von Liqui Moly in Rage

Teures IT-Chaos erleben Unternehmen nicht nur bei der Zusammenarbeit mit SAP: Der Mittelständler Liqui Moly verliert ein Drittel seines Gewinns und macht dafür Microsoft verantwortlich.

von Michael Kroker

Und wie reagieren Ihre Kunden auf Ihre Probleme, haben sie Verständnis?
Bei denen höre ich teilweise noch drastischere Sachen. Denn denen entgeht ja Geschäft. Kunden, die seit Jahren und Jahrzehnten auf uns bauen, sind enttäuscht, weil sie die Ware nicht bekommen, die sie benötigen, um ihre eigenen Geschäfte zu erledigen. Da bekomme ich zum Teil böse Briefe enttäuschter Kunden und sogar erste Schadensersatzforderungen auf den Tisch. Und das treibt mich wirklich um – nicht so sehr der Umsatz, den wir verlieren. Sondern dass wir Kunden in den Ländern, die wir weltweit beliefern, enttäuschen müssen – Kunden, die uns teilweise seit drei Jahrzehnten vertrauen. Wir schicken mittlerweile halbleere Container oder sogar Luftfracht nach Korea oder Japan, damit bei den Unternehmen wenigstens etwas Ware ankommt und wir die härtesten Engpässe vermeiden können. Das ist alles ein enormer Image-Schaden für uns.

Sie sind lange nach der Devise gefahren: „Never touch a running system“ – und haben ihrem Uralt-System vertraut, um dann in einem Big Bang auf ein Neusystem umzusteigen. In den Augen vieler IT-Beratern ist genau dieses Vorgehen prädestiniert für Probleme. Wieviel tragen Sie an dem Desaster Mitschuld?
Aus der IT-Steinzeit ins 21. Jahrhundert zu springen – so lief das bei uns gar nicht. Ich gebe Ihnen mal ein paar Fakten: Wir haben 18 festangestellte Leute in unserer eigenen IT-Abteilung, wir haben vor drei Jahren mit dem Projekt begonnen – und zwar von Anfang an mit einem Software-Partner. Die Aufgabenstellung, von unserem Großrechner-Altprogramm auf eine Standard-Software zu wechseln, war von Beginn an klar definiert. Zudem haben wir keinen konkreten Termin für den Umstieg festgelegt, sondern wollten erst dann umstellen, wenn wirklich alles passt. Wir haben weder Zeitdruck aufgebaut noch Budgets limitiert und schon gar nicht gehudelt.

Aber es passte offenbar trotzdem nicht...
Dabei haben wir immer wieder wie ausführlich getestet – und den Start innerhalb dieser drei Jahren sogar drei Mal kurzfristig wieder abgeblasen, so wie bei einem Raketenstart in Cape Canaveral. Denn da waren wir jeweils noch nicht so weit und wären sonst wirklich volle Kanne komplett an die Wand gerannt. Und wenn man von einem Großrechner weggeht, muss man komplett umschalten – das geht gar nicht in kleinen Schritten. Wir sind da nicht blauäugig rangegangen.

Was hat Sie das Ganze bis heute gekostet?
Ich habe das alles mal zusammengerechnet und komme auf eine Gesamtsumme von knapp zehn Millionen Euro. Das ist schon nicht ohne.

Was sagt denn Ihr Softwarehaus? Wo liegt der Hauptgrund für die Misere?
Den einen Grund gibt es gar nicht. Wir haben natürlich auch vorher getestet – da hat alles funktioniert. Und als wir dann live gegangen sind, hat vieles nicht mehr geklappt. Das ist schon sehr frustrierend.

Liegt's vielleicht daran, dass Sie zu viel an der Software verändert haben?
Es stimmt, wir haben gewisse Anpassungen der Software an die Bedürfnisse von Liqui Moly vorgenommen. Es gibt beispielsweise bestimmte Anforderungen an Gefahrgut, die wir berücksichtigen müssen. Aber das geht ja nicht anders – zeigen Sie mir ein Unternehmen, das bei so einem Softwareprojekt komplett im Standard bleibt.

Wann, denken Sie, läuft Ihr System ruckelfrei?
Microsoft hat sich gerade erst eingeschaltet und will sich kümmern. Das finde ich sehr nobel – und auch notwendig. Denn letztlich fällt so ein Projekt ja auf sie zurück, nicht auf irgendein Softwarehaus. Ich bin jetzt guter Dinge, dass es mit dem Engagement von Microsoft jetzt doch noch ein gutes Ende findet. Das erfordert Blut, Schweiß und Tränen – aber wir können nicht mehr zurück.

Michael Kroker
Redakteur Innovation & Digitales

Wirtschaftswoche, 22.07.19

PRESSEECHO

ERNST PROST

Software-Pannen bringen den Chef von Liqui Moly auf die Palme

Der Gewinn des Schmierstoffherstellers sackt deutlich ab. Schuld waren Probleme bei der Softwareumstellung. Firmenchef Ernst Prost macht seinem Ärger Luft.

Bert Fröndhoff

10.07.2019 - 16:14 Uhr • Kommentieren • 3 x geteilt

Liqui-Moly-Chef Ernst Prost

„Wären wir börsennotiert, müsste ich eine Gewinnminderungswarnung herausgeben.“
(Foto: LIQUI MOLY)

Düsseldorf. Ernst Prost ist erbost. „Was wir zurzeit an Leistung abliefern, schmerzt mich zutiefst“, schimpft der Geschäftsführer des Schmierstoff- und Autopflegespezialisten Liqui Moly aus Ulm. In den vergangenen Monaten musste er den bitteren Gang zu wichtigen Kunden antreten und sie um Entschuldigung bitten.

Seine Gefühle darüber will er öffentlich gar nicht verbergen: Eine Pressemitteilung am Donnerstag ließ er mit einem Foto garnieren, auf dem sein vor Ärger verzerrtes Gesicht zu sehen ist.

Was ist los bei dem erfolgsverwöhnten Familienunternehmen, dessen Performance jahrelang nur nach oben zeigte? Eigentlich sollte Liqui Moly nach dem vergleichsweise schwächeren vergangenen Jahr nun wieder durchstarten. „2019 soll es wieder krachen“, kündigte Prost noch im Februar an.

Das bewahrheitet sich nun ganz anders, als Prost, 62, es gemeint hat. Gekracht hat es intern im Unternehmen bei der Einführung einer neuen Unternehmenssoftware. Mit ihr sollten die Abläufe vereinfacht und Kosten gesenkt werden. Das Gegenteil ist nun der Fall. „Wären wir börsennotiert, müsste ich eine Gewinnminderungswarnung herausgeben“, sagt Prost, der das Unternehmen 2017 an den Schraubenhändler Würth verkaufte, aber auf dem Chefposten blieb.

Die neue Software sollte die jahrzehntealten IT-Programme bei Liqui Moly ablösen. Einkauf, Produktion, Versand sollten von modernen Algorithmen gesteuert werden. Doch die Einführung brachte massive Schwierigkeiten, die bis heute andauern. Die Firma kann nicht produzieren und liefern, wie die Kunden das gewöhnt sind.

Das kommt Prost teuer zu stehen: Container werden nur zur Hälfte befüllt, Speditionen und Luftfrachtfirmen warten auf Ware. „Unsere Kunden können nichts für unsere Probleme, daher tun wir alles, um die Auswirkungen für sie so klein wie möglich zu halten, und übernehmen die Extrakosten dafür“, sagt er.

Die Folgen sind in der Halbjahresbilanz bereits deutlich erkennbar: Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ging der Umsatz zwar nur leicht auf 260 Millionen Euro zurück. Der Gewinn jedoch sackte um rund 30 Prozent auf elf Millionen Euro ab. Prost ist frustriert: „Ich hätte nie gedacht, dass eine Softwareumstellung im Jahr 2019 ein ganzes Unternehmen dermaßen ins Schleudern bringen kann.“

Handelsblatt, 10.07.19

„SCHMERZT MICH ZUTIEF"

Microsoft-Desaster bringt den Chef von Liqui Moly in Rage

von Michael Kroker
11. Juli 2019

Ernst Prost, Chef des Mineralölspezialisten ist wütend. Die neue Unternehmenssoftware ist zur Dauerbaustelle geworden. Inzwischen ist sogar der Umsatz gesunken.
Bild: PR

Teures IT-Chaos erleben Unternehmen nicht nur bei der Zusammenarbeit mit SAP: Der Mittelständler Liqui Moly verliert ein Drittel seines Gewinns und macht dafür Microsoft verantwortlich.

Ernst Prost ist bekannt als kümmernder Firmenpatriarch: So trat der Chef des Ulmer Mineralölspezialisten Liqui Moly in der Vergangenheit schon mehrfach in Werbespots und Anzeigen des eigenen Unternehmens auf und betonte dort unter anderem seine soziale Verantwortung als Unternehmer.

Aktuell hat sich seine Pose allerdings vom Sozialen ins Wütende gewandelt: „Ich habe mich in meinem ganzen Berufsleben noch nie so oft bei meinen Kunden entschuldigen müssen wie in den letzten sechs Monaten", sagt Prost genervt. „Was wir zurzeit an Leistung abliefern, schmerzt mich zutiefst."

Der Grund für die Wut des schwäbischen Mittelständlers mit 900 Mitarbeitern: Die Einführung einer neuen Unternehmenssoftware im Januar hat sich für Prost zu einer teuren und nervenaufreibenden Dauerbaustelle entwickelt. Liqui Moly verwendet die Software Dynamics AX vom amerikanischen Softwarekonzern Microsoft, wie das Unternehmen eigene Recherchen der WirtschaftsWoche bestätigt.

HARIBO, LIDL, DEUTSCHE POST & CO.

Die lange Liste schwieriger und gefloppter SAP-Projekte

Weniger Gummibärchen: Der Verkauf der Goldbären geht zurück, weil der Süßwarenkonzern Haribo Probleme bei der Einführung von SAP hat. Damit ist das Unternehmen nicht allein.

von Michael Kroker

Eigentlich sollte die unternehmensweit eigeführte Software die internen Abläufe beschleunigen und Kosten senken – in der Realität ist aber genau das Gegenteil eingetroffen: „Wären wir börsennotiert, müsste ich eine Gewinnminderungswarnung herausgeben", ärgert sich Prost.

Liqui Moly bietet insgesamt 4000 Mineralöl- und Additiv-Produkte an und vertreibt diese an Kunden vor allem im Handel. Das Unternehmen produziert seine Ware in eigenen Fertigungsstätten in Ulm und Saarlouis, liefert diese mittels zehn Logistiklagern aus und verkauft sie schließlich über vier internationale Tochtergesellschaften in den USA, Südafrika, Portugal in insgesamt mehr als120 Länder.

Die Dynamics-Software von Liqui Moly soll den Einkauf über die Produktion bis hin zu Versand und Rechnungsstellung durchgängig und unternehmensweit steuern. Doch all das funktioniert nur mangelhaft. Die Folge sind verspätete und unvollständige Lieferungen, teilweise verlassen Container das Unternehmen sogar nur halbvoll. Bis heute kann Liqui Moly seinen Auftragsbestand wegen der massiven IT-Probleme nicht vollständig abarbeiten.

Die Megaflops unter den SAP-Großprojekten

1 / 6 **Otto**
Der Hamburger Otto-Konzern kippte im Jahr 2012 eine SAP-Einführung mit dem Namen „Passion for Performance". Das im Jahr 2009 gestartete Vorhaben galt als das größte IT-Projekt in der Geschichte des Versandhändlers, der seine diversen IT-Systeme mithilfe von SAP vereinheitlichen wollte. Rund 100 Beschäftigte arbeiteten an dem Projekt, das dann doch floppte. Der finanzielle Schaden lag laut Unternehmensangaben im zweistelligen Millionenbereich. Ottos knappe Begründung für das Scheitern: „sehr komplex".
Bild: dpa

All das hat Prost die Halbjahresbilanz gehörig verhagelt: So sank der Umsatz im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018 um knapp ein Prozent auf 260 Millionen Euro – der Gewinn brach dagegen um satte 30 Prozent auf 11 Millionen Euro. Wie viel ihn das Software-Desaster bis heute gekostet hat, will Prost nicht verraten, aber immerhin so viel: „Zu den gewaltigen Kosten für die Softwareumstellung als solche kommen jeden Tag neue für Fehlersuche und Problembeseitigung."

Branchenkenner schätzen, dass ein Mittelständler wie die Ulmer mit rund einer halben Milliarde Euro Jahresumsatz locker einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag für die Einführung einer Unternehmenssoftware hinblättern muss. Diese Kosten umfassen neben den Programmlizenzen auch die Ausgaben für den Einsatz von IT-Spezialisten zur Installation und Anpassung der Software und die Übertragung der Daten aus den Altsystemen

In den vergangenen Jahrzehnten hat Liqui Moly eine stark auf eigene Bedürfnisse zugeschnittene Software auf Basis des IBM-Großrechners AS400 genutzt. Das Problem: Derartige Altsysteme sind nicht flexibel genug für Neuerungen wie etwa die Vernetzung mit Kunden und Lieferanten über die Prozesskette hinweg. Zudem ist es zunehmend schwierig, noch geeignetes Personal für derart in die Jahre gekommene IT-Systeme zu finden.

PROJEKTPLANUNG

Fünf Faustregeln für erfolgreiche Unternehmenssoftware-Projekte

PREMIUM

Wenn Unternehmen in der Projektplanung ein paar Faktoren berücksichtigen, lassen sich die Risiken bei der Einführung einer Software – egal ob von SAP, Microsoft oder einem kleineren Wettbewerber – deutlich minimieren.

von Michael Kroker

Mit seinen aktuellen Problemen reiht sich Liqui Moly ein in eine ganze Schar von Unternehmen mit schwierigen bis hin zu komplett gefloppten IT-Großprojekten, angefangen bei Otto über Lidl bis hin zum Goldbärenhersteller Haribo – diese betrafen allerdings den deutschen Marktführer SAP.

Der Mittelständler aus Ulm beweist nun, dass auch SAP-Rivalen nicht vor derartigen Flops gefeit sind. Auf Anfrage der WirtschaftsWoche wollte die Microsoft-Deutschlandzentrale in München das Projekt bei Liqui Moly nicht kommentieren.

Der Fall zeigt aber noch mehr: Liqui Moly hat erst jahrelang am selbstgestrickten Altsystem festgehalten hat – und ist dann von einem Tag auf den anderen komplett auf eine neue Software gewechselt. Damit hat das Unternehmen gleich gegen mehrere Regeln verstoßen, die IT-Experten für erfolgreiche Einführungsprojekte empfehlen: Bei der Software möglichst bei den Standardeinstellungen bleiben, nicht zu lange mit der Umstellung auf neuere Programme warten – und lieber auf mehrere Sprints statt einen großen Big-Bang setzen.

Aufgeben wie manche der unrühmlichen Vorbilder ist für Liqui-Moly-Chef Prost allerdings keine Option: „Ich hoffe, dass wir zusammen mit unseren Softwarehäusern die Computerprobleme spätestens bis zum Jahresende lösen werden."

Michael Kroker
Redakteur Innovation & Digitales

Wirtschaftswoche, 11.07.19

Schmerzhafte Probleme bei Liqui Moly

Unternehmen Der namhafte Hersteller von Schmierstoffen bekommt neue Software nicht zum Laufen: Gewinn bricht ein.

Ulm. Die Einführung einer neuen Firmensoftware bei Liqui Moly entwickelt sich zur Dauerbaustelle und hat dem Schmierstoffhersteller die Halbjahresbilanz verhagelt. „Wären wir börsennotiert, müsste ich eine Gewinnminderungswarnung herausgeben", sagt der Geschäftsführer des zum Würth-Konzern gehörenden Unternehmens, Ernst Prost. Mit der Software werden Einkauf, Produktion und Versand gesteuert sowie Rechnungen gestellt. Sie ist daher von zentraler Bedeutung für Liqui Moly Die Vorversion war schon Jahrzehnte im Einsatz und stieß immer mehr an die Grenzen. Seit dem Wechsel zum Jahresanfang gab es massive Probleme, trotz Unterstützung durch renommierte Softwarehäuser.

Man könne immer noch nicht auf dem gewohnten Level produzieren und liefern, berichtet Prost. Bei den Kunden führe das zu Frust und Ärger. Prost in einer Mitteilung: „Ich habe mich in meinem ganzen Berufsleben noch nie so oft bei meinen Kunden entschuldigen müssen wie in den letzten sechs Monaten. Was wir zurzeit an Leistung abliefern, schmerzt mich zutiefst."

Ernst Prost muss mit der Firma durch eine schwere Phase. *Foto: Liqui Moly*

Es gebe Mehrkosten für halbgefüllte Container, die Wartezeiten von Speditionen und Nachsendungen per Luftfracht. Auch die Kosten für die Umstellung mit täglich neuen IT-Fehlerquellen steigen enorm. So sank der Umsatz bis Ende Juni im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018 zwar nur leicht um 0,8 Prozent auf rund 260 Millionen Euro: Der hohe Auftragsbestand konnte nicht abgearbeitet werden. Der Ertrag fiel allerdings um fast ein Drittel auf elf Millionen Euro. Prost: „Ich hätte nie gedacht, dass eine Softwareumstellung ein ganzes Unternehmen dermaßen ins Schleudern bringen kann."

Liqui Moly war lange erfolgsverwöhnt: mit steigenden Umsatz- und Mitarbeiterzahlen und sehr hohen Bonuszahlungen. Die Delle sei daher in keiner Weise existenzbedrohend, sagt Prost. „Blinden Aktionismus in Form von Kurzarbeit oder Stellenabbau wird es bei uns nicht geben." Man wolle auf Expansionskurs bleiben und Lehren aus dem IT-Debakel ziehen. So möchte Liqui Moly die Logistik durch den Bau eines neuen Zentrallagers vereinfachen. Prost zur Lage: „Der Sturm, den wir gerade erleben, ist viel stärker als vorhergesagt." Man wolle die Probleme aber bis Jahresende lösen. 2018 erzielte Liqui Moly 544 Millionen Euro Umsatz, mit fast 900 Mitarbeitern. kö

Neu-Ulmer Zeitung, 11.07.19

Unser neuer Superheld für Mähroboter ist gelandet

Mähroboter verrichten ihren Dienst unauffällig unter gleißender Sonne. Doch die UV-Belastung setzt auf Dauer ihrem Gehäuse zu: der Kunststoff bleicht aus und wird spröde. Unser neues Reinigungs- und Pflegespray für Mähroboter schützt die teuren Gartenhelfer und sorgt bei regelmäßiger Anwendung für eine lange Lebensdauer. Und was draußen hilft, ist auch für seine Artgenossen im Haus gut. Das Spray eignet sich auch optimal zur Pflege von Saugrobotern.

EDITORIAL

Liebes LIQUI MOLY-Team,

etwas mehr als die Hälfte des Jahres 2019 ist vorbei. Und unsere Performance entspricht aufgrund der holprigen Einführung der neuen ERP-Software bei weitem nicht unseren Ansprüchen. Vor allem aber auch nicht den Ansprüchen unserer Kunden. Das ist nicht die LIQUI MOLY family worldwide! Und das wird sich in der zweiten Hälfte des Jahres definitiv ändern – weil wir Herausforderungen wie diese sportlich annehmen und mit unserem einzigartigen Siegeswillen professionell meistern werden!

Im Fußball würde jetzt die Halbzeitpredigt als Ultima Ratio dienen. Um zu loben, zu kritisieren, zu motivieren, aber vor allen Dingen, um korrigierend und konstruktiv einzugreifen und die verfahrene Partie gemeinsam aus dem Feuer zu reißen. Diese Kabinenansprache des Erfolgstrainers und Bundesliga-Managers Ralf Rangnick bringt es auf den Punkt:

„Was wir brauchen, ist Wir-Gefühl und Zusammenhalt. Das Problem bei diesen beiden Sachen ist nur, man kann sie nicht herbeireden. Es nützt nichts wenn wir jetzt sagen, wir brauchen Wir-Gefühl, Zusammenhalt, Geschlossenheit – das sind alles Floskeln. Diese Dinge müssen wir leben. Wir müssen sie auf dem Platz durch Taten erfüllen. Wir müssen sie erleben und wir müssen diesen bedingungslosen Willen haben. Dann kommt es im mentalen Bereich, dann kommt es im athletischen Bereich. Da mach ich mir keine Sorgen. Wir sind fit genug, um das zu bringen. Und im taktischen Bereich wissen wir durchaus, was wir zu tun haben. Entscheidend ist, dass wir es tun. Es gibt keinen Ersatz dafür, es zu tun. Wir können reden was wir wollen. Die anderen können reden was sie wollen. Just do it! Ich will da draußen eine Truppe voller Krieger sehen. Schlagt zurück mit allem was ihr habt. Weil da wo wir hinwollen, bekommen wir nichts geschenkt. Nirgendwo. Und deswegen, geht jetzt raus und holt euch das was ihr wollt!“

Ob Sieg oder Niederlage. Aufstieg oder Abstieg. Champions League oder Kreisklasse. Es liegt immer an uns selbst! Also packen wir’s an. Mit Leidenschaft, Einsatz und Hingabe. Entscheiden wir dieses Spiel für uns, um weiterhin mit all unseren weltweiten Partnern, Kunden und Fans in der Champions League mitzuspielen.

Auf in die zweite Hälfte!

Jörg Witopil (Texter)

Niklas Döhring (Grafiker)

FORMEL 1

DEUTSCHLAND GRAND PRIX

FORMEL 1

DEUTSCHLAND GRAND PRIX

So gewinnt man Fans und Rennen: Bei widrigen Wetterbedingungen lieferten sich die die Formel 1-Piloten von der ersten bis zur letzten Runde ein dramatisches Rennen und boten den 71.000 Fans an der Strecke und Millionen Fernsehzuschauern daheim ein lange nicht mehr erlebtes Rennsportspektakel – und unser Logo war dabei!

Foto: Designed by Freepik

AUTOINNEN-RAUMREINIGER

Art.-Nr.: 1547

Beseitigt Verschmutzungen im gesamten Fahrzeug-innenraum.

Superstark auch als:
- Universalreiniger zur Entfernung von Getränke-, Süßigkeiten- und Nikotinrück-ständen auf Kunststoffen.

LM 40 MULTI-FUNKTIONSSPRAY

Art.-Nr.: 6068

Das Multitalent für Haus, Hobby, Werkstatt und Fahrrad. Für Scharniere, Schrauben, und vieles mehr.

Superstark auch für:
- Schlösser
- Schrauben
- Kleberreste entfernen

Unsere SUPERHELDEN auf „schmieriger“ Mission

Sondereinsatz in Auto, Werkstatt, Haus oder Garten? Da kommen die LIQUI MOLY-Superhelden wie gerufen!

HAFTSCHMIER-SPRAY

Art.-Nr.: 4084

Zur vorbeugenden Schmierung beweglicher Bauteile im Kfz- und Haushaltsbereich.

Superstark auch für:
- schwergängige Scharniere im Außenbereich
- Schlossriegel als Korrosionsschutz und zur Schmierung
- Laufschienen von hängenden Schiebetüren mit Stahllaufrollen

PRODUKTSORTIMENT

ALLTAGSHELDEN TEIL 2

SILIKONSPRAY

Art.-Nr.: 3310

Hervorragendes Gleitmittel für Schiebedach- und Sitzführungen, Vergasergestänge, Türen- und Fensterscharniere. Beseitigt Geräusche an Kunststoffverkleidungen.

Superstark auch für:
- Dachfenstergummi gegen Verkleben
- Laufschienen schlechtgängiger Rollläden
- Montage vom Gartenschluch auf Schlauchtüllen
- Schmierung der Stangen am Tischkicker

AUTO-WASCH & WACHS

Art.-Nr.: 1542

Zur gründlichen, schonenden Reinigung von Lackoberflächen bei gleichzeitigem Schutz.

Superstark auch für:
Glänzende Wandfliesen. Verringert durch die Wachsschicht eine erneute Verschmutzung und erleichtert die Reinigung.

LIQUIMATE 2K POWER KLEBER

Art.-Nr.: 6179

Universalkleber für Karosserie- und Fahrzeugbau (z. B. Stoßfänger, Kühler, Beleuchtung, Haltegriffe, Konsolenteile, Spoiler, Telefon- und Lautsprecherbefestigung).

Superstark auch zum:
- Reparieren ausgebrochener Spanplatten
- Einkleben schlecht haltender Dübel in alten Wänden
- Herstellen dauerhafter und hochfester Verklebungen aller Art

PTFE-PULVERSPRAY

Art.-Nr.: 3076

Universelles Gleitmittel für praktisch jeden Werkstoff, insbesondere in der Textil- und Holzverarbeitung bei Lagern, Gleitschienen, Rollen, Ketten und Gewinden. Gut geeignet als Trennmittel in der Kunststoffverarbeitung.

Superstark auch für:
- Rollladen- und Vorhangschienen
- schwergängige Schubladen bei Antikmöbeln ohne Laufschienen
- Sägearbeiten an kleinen Holzplatten, damit sich diese auf der Kreissäge leichter schieben lassen

PRODUKTSORTIMENT

ALLTAGSHELDEN TEIL 2

Kleine Helden mit großer Wirkung!

MICROFASERTUCH

Art.-Nr.: 1651

Für Reinigungsarbeiten in Gewerbe, Industrie und Haushalt.

Superstark auch für:
- Staub- und Schmutzentfernung
- Nachpolieren beim Einsatz diverser Reinigungs- und Pflegeprodukte

KÄLTESPRAY

Art.-Nr.: 8916

Zum Einfügen von Kugellagern, Wellen und Buchsen in Passungen sowie Prüfen elektrischer Bauteile wie z. B. Temperaturfühler, Platinen usw.

Superstark auch zum:
- Entfernen von Kaugummi in der Kleidung
- Entfernen von Kerzenwachsresten

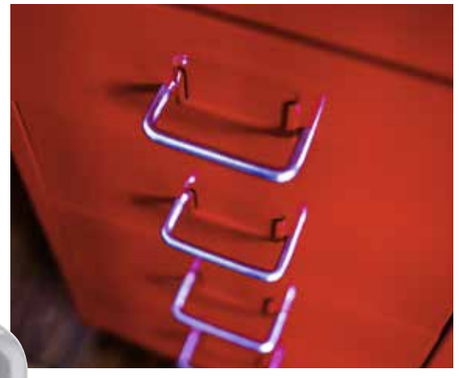
GLANZ-SPRÜHWACHS

Art.-Nr.: 1647

Hervorragende Lackpflege für zwischendurch. Versiegelt Lackoberflächen optimal gegen Witterungseinflüsse. Für Bunt- und Metalliclacke, neuwertig oder entsprechend aufbereitet sowie für die schnelle Aufbereitung von Neufahrzeugen bzw. Gebrauchtfahrzeugen in Ausstellungshallen.

Superstark auch für:
Hochglanzverkleidungen in Küche, Wohnräumen, Schlafzimmer, Kinderzimmer etc.

*Vor Verwendung bitte an einer unauffälligen Stelle prüfen.



*Vor Verwendung bitte an einer unauffälligen Stelle prüfen

CHROM GLANZ CREME

Art.-Nr.: 1529

Zur Reinigung und Pflege von Chrom- und Ziermetallteilen im Kfz-, Motorrad- und Fahrradbereich. Nicht für Pedale, Fußrasten und Reifen verwenden.

Superstark auch für:
- Armaturen in Küche, Bad, Spüle etc.
- Chromblenden aus Kunststoff

Volle Markenpower und Podiumsplatz beim Heimrennen

Mit dem 3. Platz von Marcel Schrötter und Platz 5 von Tom Lüthi erlebte das LIQUI MOLY-Markenspektakel beim Motorrad Grand Prix Deutschland am Sachsenring einen würdigen Höhepunkt. Gemeinsam mit dem von uns gesponserten Dynavolt Intact GP-Team präsentierten wir unseren mehr als 200 Kunden und Partnern vor heimischer Kulisse den einzigartigen LIQUI MOLY-Spirit.

Zu Besuch in der Dynavolt Intact GP-Lounge: unsere Gewinnspielsieger aus den USA Johnny (links) und Jarrett (rechts) Jester, gemeinsam mit Peter Baumann (Marketingleiter LIQUI MOLY).

Fanbegeisterung bei der Autogrammstunde am LIQUI MOLY-Stand!

DEUTSCHLAND
MOTORRAD GRAND PRIX

EXCLUSIVE LUBRICANT
moto2™
+
moto3™
MotoGP™ WORLD CHAMPIONSHIP

Als exklusiver Schmierstofflieferant der Moto2- und Moto3-Serie beweisen unsere Highperformance-Motoröle Rennen für Rennen ihr einzigartiges Leistungspotenzial, das sich reibungslos auf den Einsatz im regulären Straßengebrauch überträgt!

DEUTSCHLAND
BERLIN FLIEGT

Eine Kulisse, die wahrlich zu Höchstleistungen antrieb: Auf dem Vorfeld des Flughafens Tempelhof fand erstmals das Leichtathletikevent „Berlin fliegt“ mit LIQUI MOLY als Sponsoringpartner statt. Neben der Live-Übertragung im ZDF war unser Logo auch bei der umfangreichen Vor- und Nachberichterstattung im TV immer bestens im Bilde.

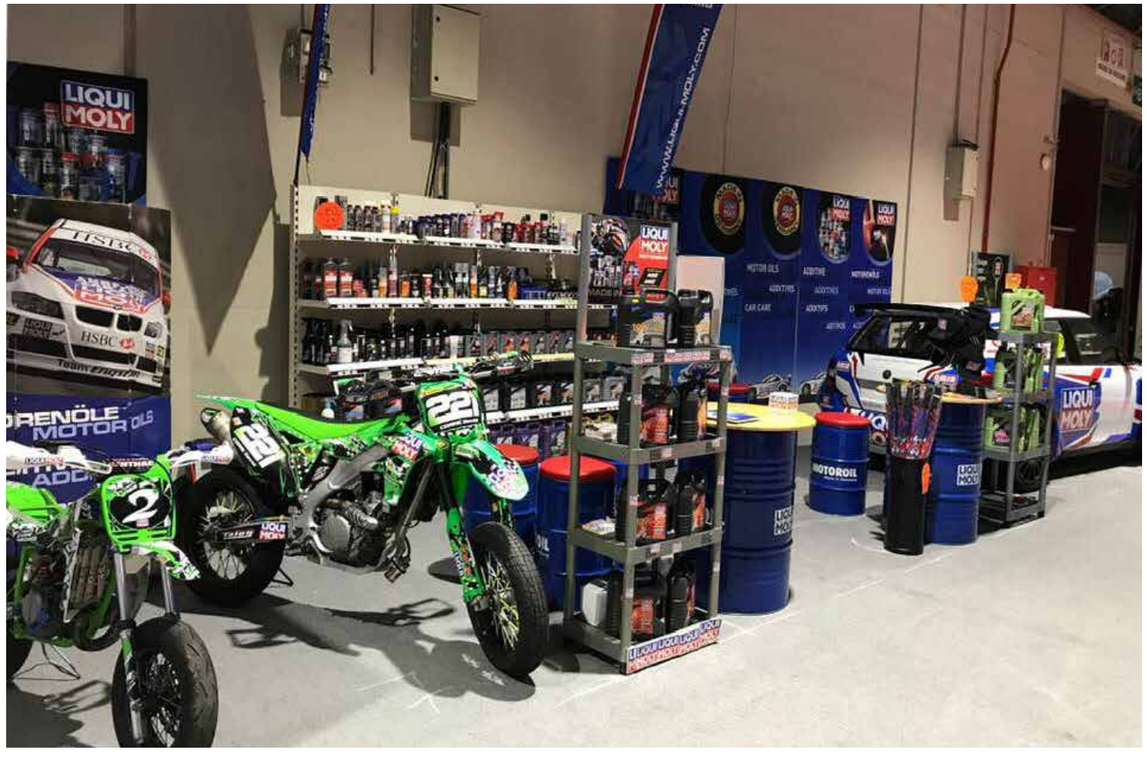
DEUTSCHLAND
LEICHTATHLETIK

Weltklasse-Leichtathletik trifft auf Weltklasse-Schmierstoffmarke! Dass diese Kombination alle Athletinnen und Athleten zu Höchstleistungen treibt, zeigte das 23. Stadtwerke Ratingen Mehrkampf-Meeting. Begeisterte Fans und unser weithin sichtbares Logo begleiteten die Sportler bei ihrem Kampf um jede Hundertstelsekunde und jeden Zentimeter.

IRAK SCHULUNGSREISE

Geld verdienen mit LIQUI MOLY – diese Idee findet auch in irakischen Werkstätten immer größeren Anklang! Wie leicht und effektiv sich damit Zusatzgeschäft generieren lässt, zeigt unser professionelles Automatikgetriebe-Servicekonzept mit Gear Tronic II auf vorbildliche Weise. Entsprechend groß war die Begeisterung bei den Mechanikern und Verkäufern, die von unserem Anwendungstechniker Stephan Weissinger gemeinsam mit unserem irakischen Kollegen Nihad in Duhok, Erbil, Ranya, Kalar und Sulaymanina geschult wurden.

Für einen blau-rot-weißen Blickfang sorgte unser Partner LMR CADJEE auf der Endverbrauchermesse Motor Expo auf La Réunion, wo rund 4.000 Besuchern unser Additiv-, Autopflege- und Ölsortiment für Kfz und Motorrad präsentiert wurde.



Mit Kompetenz, Fleiß und erstklassigen Schmierstoffen made in Germany sorgen unsere ukrainischen Verkäufer (Bild oben und unten rechts) stets für volle, gut sortierte Futura Shops und zufriedene Kunden im ganzen Land.

ENGLAND

SPONSORING

Wenn stolzes irisches Blut auf Deutschlands besten Schmierstoff trifft, entsteht eine königliche Verbindung: Das Karting-Team der Belfast Royal Academy 2019 – hier im Rahmen einer Trainingseinheit für das nationale Finale der British Schools Karting Championship (v. l. n. r.): Jack Gillespie, Oliver O'Kane, Ben Martin und David Rea. Powered by LIQUI MOLY und unserem irischen Vertriebspartner CD Group.

www.liqui-moly.es

SPANIEN

LIQUI MOLY
MOTOR OILS & ADDITIVES

Haga brillar su motor

Con control molecular de la fricción

MOLYGEN

El color verde fluorescente
permite identificar fugas en el Sistema con una luz ultravioleta

Reducción del consumo de combustible
hasta un 15% de reducción del coeficiente de fricción*

Siempre el mejor rendimiento
Alta estabilidad a altas temperaturas y presión

Color verde fluorescente
con control molecular de la fricción y aditivo incluido

Motores con mayor vida útil
hasta un 30% menos de desgaste*

* Test para movimientos traslación-oscilación (SRV®) 2016: Molygen New Generation 5W-30 frente a aceites de motor convencionales de la misma viscosidad.

PARAGUAY
BEETLE DAY

Er läuft und läuft und läuft ... und damit das so bleibt, vertrauen diese Käferenthusiasten aus Paraguay nicht nur auf das deutsche Kultauto, sondern auch auf Deutschlands Kultschmierstoff Nr. 1. So war es uns eine Ehre, beim offiziellen Käfertag des VW-Clubs „Volks Free Paraguay“ als Hauptsponsor und Aussteller mit von der Partie zu sein und den 2.000 Besuchern unsere Weltmarke ein weiteres Stück näher zu bringen.

PARAGUAY

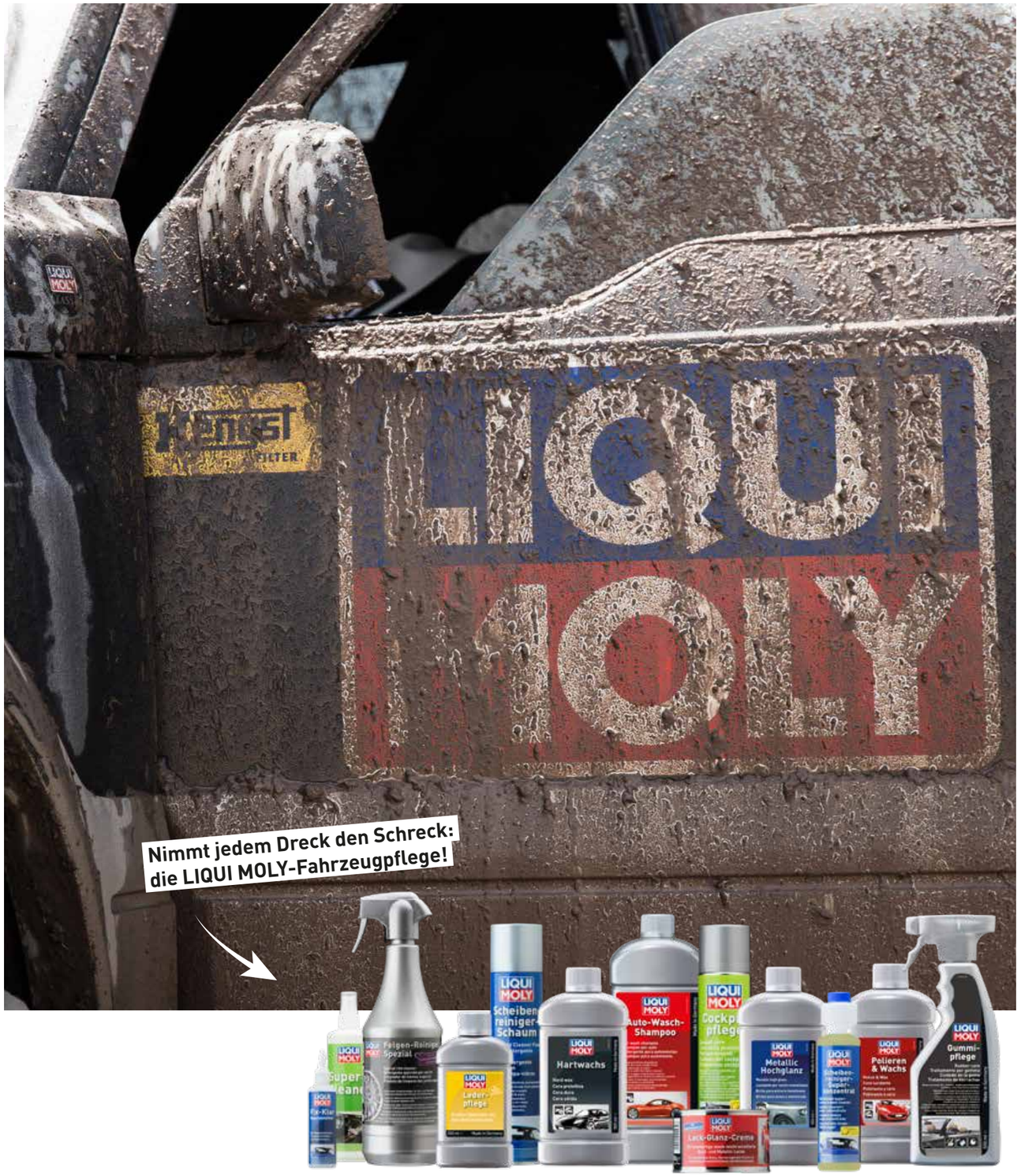
EXPO TALLER MECÁNICA

Mit einzigartiger Sortimentsbreite und -tiefe sowie charmanten Markenbotschafterinnen konnte unser Team von LIQUI MOLY Paraguay auf der Expo Taller Mecánica in Asunción punkten.

KIRGISISTAN

KARABALTA DRIVE

Bei der „Kara-Balta Drive 2019“ in Kirgisistan legte unser LIQUI MOLY Smoke-Crew-Racing-Team eine eindrucksvolle Performance hin. Mit LIQUI MOLY-Power im Motor ging es kompromisslos durch Schlamm und Matsch, so dass für Pilot Alexey Vedenev und Navigator Artyom Egorov am Ende ein ausgezeichneter 3. Platz in der Kategorie TR-1 heraussprang!



Matsch better als andere: die Reiniger, Shampoos, Polituren, Wachse und vielen weiteren Helferchen unseres unschlagbaren Fahrzeugpflegesortiments.

Kleines Auto, großartige Leistung: Nach dem 3. Lauf der Meisterschaft belegte der von AutoG Odense (lokaler LIQUI MOLY-Vertriebspartner) gesponserte Mirza Lovic bei der dänischen Yokohama 1600 Challenge auf dem Jyllandsringen Race Track den 1. Platz.

Mit Vollgas Richtung MotoGP: Wie hier beim internationalen Yamaha R3 Cup in Assen (Holland) beweist der 15-jährige Oliver Svendsen von CS-M Racing immer wieder, dass er einmal ein ganz Großer werden kann – unterstützt von Auto G Midt/Vest, einer Niederlassung unseres dänischen Importeurs.

Auch bei der 2. Runde der Nordic Drift Series war der von LIQUI MOLY Danmark gesponserte Driftfahrer Mikkel Overgaard (Overgaard Motorsports #808) absoluter Publikumsliebling. Als einziger Fahrer der an der Drift Masters Europameisterschaft teilnimmt, ist er die klare Nummer 1 im dänischen Driftsport. Der Erfolg unseres Sponsorings zeigt sich am massiven Interesse von Rennfahrern und Rennfans an unserer Marke. Fünf der zehn besten Driftfahrer Dänemarks setzen aktuell unser 10W-60 GT1 Race Tech ein.

NEUDKALEDONIEN

RED BULL KING OF DRIFT

Harter Fight um Platz 1 zwischen Andrea Babin im BMW und Nancy Waho im Nissan 240 SX beim Red Bull King of Drift – beide powered by LIQUI MOLY! Spannende Events wie hier im südpazifischen Neukaledonien tragen unsere Marke weltweit in die Herzen der Fans.

Foto: sugar-photographie / Jerome Emeriaud

Beim 2. Lauf zur FIA European Truck Racing Championship auf dem Hungaroring erlebten 25.000 Zuschauer, wie der von uns unterstützte Truckpilot Jochen Hahn die Führung in der Truck-EM übernahm. Bei strahlendem Sonnenschein, Temperaturen von knapp 30 °C im Schatten und über 50 °C auf der Piste, aber auch heftigem Regenschauer und Gewitter bewiesen einmal mehr sowohl Fahrer und Team als auch unsere Schmierstoffe ihre ganze Leistungsstärke!

Ob im bewährten Blau-Rot-Weiß oder im schwarz-grünen MOLYGEN-Design: Beide Autos des LIQUI MOLY Ghiasports-Teams sind ein echter Blickfang und transportieren unsere Marke Rennen für Rennen zu Chinas Motorsportfans – so wie hier beim Pan Delta Super Racing Festival auf dem Zhuhai International Circuit.

CHINA

PHANTOM PRO RACING

Dass nicht nur die äußeren, sondern insbesondere auch die inneren Werte zählen, zeigte das von unserem Partner DU-HOPE gesponserte Team Phantom Pro Racing, das ausschließlich mit LIQUI MOLY-Schmierstoffen auf Punktejagd geht: Mit dem 1. und 2. Platz in der GT4-Gruppe räumte das Team beim China GT Championship-Rennen in Shanghai erneut voll ab.

5 Liter für ein Halleluja: Mit unserem Synthoil Energy 0W-40 fühlen sich Sportwagenmotoren wie im 7. Himmel!

CHINA

TCR

Vollgas-Sponsoring unseres Partners DU-HOPE: Sowohl mit der TCR China- als auch der TCR Asia-Rennserie waren unsere Farben auf dem Zhejiang International Circuit bestens vertreten. DU-HOPE sponserte die siegreichen Teams LIQUI MOLY und NEWFASTER und sorgte gleichzeitig als strategischer Partner der Veranstaltung für volle LIQUI MOLY-Beflaggung entlang der Rennstrecke.

Spaß trifft auf Spitzensport bei den LIQUI MOLY INEX Legends Championship auf dem Dezzi Raceway (Kwazulu-Natal). Und mittendrin unsere legendäre Weltmarke!

Mit Geschwisterpower und Deutschlands bestem Schmierstoff zum Erfolg: Fahrer Werner Mostert und sein navigierender Bruder sicherten sich bei der Toyota Desert 1000 in Selebi Phikwe den 1. Platz und unserer Marke entsprechende Aufmerksamkeit.

KANADA

BEAUTY AND BEAST

Schnelle, effektive Lackpflege für zwischendurch: Unser Glanzsprühwachs sorgt immer und überall für einen glänzenden Auftritt!

Wahnsinn auf vier Rädern

Wunderschönes Auto und 650 PS starkes Kraftpaket in einem: Wenn DAS Auto auf DAS Öl trifft, dann ist es DAS Traumfahrzeug im auffälligen, blau-rot-weißen LIQUI MOLY-Design! Der Rotiform Golf MK2 unserer kanadischen Freunde von Kraftwerx Auto Inc ist wo immer er in Erscheinung tritt der Star schlechthin.

Zur Reinigung feinster Motorkomponenten nur der feinste Stoff: unser Motorraumreiniger!

USA

TURNER MOTORSPORT

Great job und big win! Mit einer beeindruckenden Vorstellung holte sich das von uns gesponserte TURNER Motorsport-Team den wohlverdienten Sieg im Canadian Tire Motorsport Park. Bill Auberlen und Robby Foley lieferten mit ihrem BMW M6 GT3 eine dominate Vorstellung ab und markierten damit den ersten Saisonsieg des Teams – was gleichzeitig einen großartigen Sieg für unsere Markenbekanntheit in Nordamerika bedeutete.

Aus Liebe zu unserer Marke und aus Vertrauen zu unserer Spitzenqualität beglückt unser Kunde AutoPro BUX aus Ofterdingen nicht nur Kundenautos, sondern auch den eigenen Rennwagen mit feinsten LIQUI MOLY-Schmierstoffen.

Mit Deutschlands bestem Schmierstoff in einem französischen Automobil durch das Hinterland Portugals – das von uns gesponserte A.Maia Sport-Team lebte bei der Rallye Viana do Castelo den europäischen Gedanken auf rasante Art und Weise.

LIQUI MOLY
www.liqui-moly.de

Wir „behandeln“ alle Fahrzeugteile.

Alles aus einer Hand: Motoröle, Additive, Autopflege, chemische Lösungen und Serviceprodukte für Pkw, Lkw, Motorräder, Marine und Industrie.

MOTOR OILS & ADDITIVES
LIQUI MOLY
MADE IN GERMANY

PRODUKTSORTIMENT

Topqualität für Rennstrecke und Straße

Alles was fährt, fährt besser mit LIQUI MOLY

Unter härtesten Bedingungen bewährt: Mit einer unerreichten Produktvielfalt transportieren wir unsere Motorsport-erfahrung direkt auf die Straße.

MOTOR- UND GETRIEBEÖLE

Nur das exakt passende Öl gewährleistet maximale Leistung und minimalen Verschleiß. LIQUI MOLY bietet für jedes Fahrzeug auf der Welt das richtige Öl!

ADDITIVE

Leistungsoptimierung, Reinigung, Korrosionsschutz, Schmierung und Temperaturbeständigkeit – das alles leisten unsere Kraftstoff- und Öladditive!

FAHRZEUGPFLEGE

Eine echte Glanzleistung: das umfangreiche Reinigungs- und Pflegesortiment von LIQUI MOLY für die äußere und innere Anwendung an Fahrzeugen!

SERVICEPRODUKTE

Erste Hilfe in erstklassiger Qualität: Unsere Problemlöser bringen Fahrzeuge wieder schnell in Fahrt bzw. helfen, bereits im Vorfeld Schäden zu vermeiden!

KANADA

GT3 CUP CHALLENGE

Jeff Kingsley auf dem Weg zu seinem 1. Sieg in der kanadischen GT3 CUP Challenge – powered by LIQUI MOLY!

DEUTSCHLAND

BIKESORTIMENT

Downhill-Fahrer Tim Haug aus Ulm setzt Tag und Nacht auf das BIKE-Sortiment von LIQUI MOLY!

Fotos: Moritz Peter

Ob Trail oder Pumptrack: Wer seinem Bike vor dem Ritt durchs Gelände regelmäßig die richtige Schmierung und danach die entsprechende Pflege zukommen lässt, hat deutlich mehr Fahrspaß und weniger Materialverschleiß!

DEUTSCHLAND

BIKESORTIMENT

Dass LIQUI MOLY auch Zweirad ohne Motor aus dem Effeff beherrscht, zeigt unser BIKE-Programm. Die Produktlinie für Fahrräder und E-Bikes beinhaltet von Kettenöl und Kettenspray über Multifunktionsspray und Fahrradreiniger bis hin zum Reifenpannenspray alles, was das Herz des Radfahrers begehrt.

Fotos: Moritz Peter

FANPOST

OLDTIMER-TOUR

Ein unschlagbares Gespann: Herr Paschke, sein Barkas B 100 mit Qek Junior und LIQUI MOLY.

Mit LIQUI MOLY zuverlässig on the road! 6 Wochen ging es für Johannes Paschke aus Lübz (Mecklenburg-Vorpommern) mit seinem legendären „DDR-Bulli“ Barkas B 1000 und seinem mobilen Wohnzimmer Qek Junior auf Fahrt von Deutschland durch das Baltikum bis ins russische St. Petersburg. Ausgestattet mit unserem 2-Takt-Motoröl und weiteren LIQUI MOLY-Produkten aus dem Raiffeisenmarkt Lübz sowie Aufklebern, Mütze und T-Shirt unserer Fankollektion konnte sich das treue Mitglied der Oldtimerfreunde Lübz bestens geölt auf die 7.000 km lange Reise begeben.

Sightseeing in Narva, der drittgrößten Stadt Estlands, direkt an der russischen Grenze.

Ohne Schweiß kein Preis ;-)

Zwischenstopp in Kaliningrad.

In der lettischen Grenzstadt Valka, kurz nach Estland.

GEWINNSPIEL

NOCH BIS 31.12.2019

Haben Sie Ihre Kunden informiert?

Das größte LIQUI MOLY-Gewinnspiel aller Zeiten mit Preisen im Gesamtwert von über 200.000,- EUR ist voll in Fahrt. Noch bis Jahresende können alle LIQUI MOLY-Ölkunden gewinnen!

www.nimm-liqui-moly.de

1

So sind Ihre Kunden dabei:

Ölwechseln mit LIQUI MOLY

Teilnehmen können alle, die im Aktionszeitraum einen 1 l-, 4 l- oder 5 l-Kanister LIQUI MOLY-Motoröl kaufen oder in der Werkstatt einen Ölwechsel mit LIQUI MOLY-Motoröl durchführen lassen.

Rechnung hochladen

Einfach Foto der Rechnung oder des Kassenbons hochladen. Wichtig: Auf der Rechnung muss LIQUI MOLY stehen.

2

3

Sofortige Gewinnbenachrichtigung

Der Gewinn wird auf dem Smartphone oder per E-Mail angezeigt.

Mit neuen Kräften zu neuen Kunden, neuen Umsätzen und neuem Wachstum: LIQUI MOLY-Chef Ernst Prost (Mitte) und Alexandra Holzwarth (Assistentin der Geschäftsleitung, links) begrüßten im Juli ganz herzlich (v. l. n. r.): Roland Lenz (Außendienst NFZ), Mike Schmidt (Produktion), Melanie Schaffrinna (Teamassistentin Vertrieb), Sascha Mohns (Außendienst Werkstatt) und Francisco Clemente (Außendienst Werkstatt).

LIQUI MOLY family worldwide
LIQUI MOLY
Für Frieden, Freundschaft, Toleranz, Respekt und Anstand gegen Rassismus und Intoleranz

Wer für unsere internationalen Kunden täglich einen bunten Strauß an Möglichkeiten zaubert, hat spätestens zum Jubiläum selbst einen Strauß verdient! Diesen überreichte Ernst Prost unserer Mitunternehmerin Melanie Orlando (Assistant Export Manager) zum 10-jährigen Dienstjubiläum.

Einen herzlichen Blumengruß und die besten Wünsche gab‘s auch für unseren Kollegen Philipp Steidle (Gebietsleiter, rechts) zum 60. Geburtstag, überreicht von Georg Frei (Nationaler Verkaufsleiter).

Unser Kunde Stahlgruber verloste im Zuge eines Videobeitrags über unseren Chemieschrank ein Exemplar, prall gefüllt mit LIQUI MOLY-Serviceprodukten. Die Firma Kfz-Service Henkel aus Mündersbach konnte sich schließlich den Gewinn sichern und freute sich über die persönliche Überreichung. Mit dabei (v. l. n. r.): Daniel Arnold (Mechaniker), Dennis Schmengler (Stahlgruber Verkaufshaus Limburg), Daniel Hoffmann (Gebietsleiter Werkstatt) und Dennis Henkel Geschäftsführer). Herzlichen Glückwunsch!

FIRMENLAUF DILLINGEN/SAAR

Trotz Temperaturen von über 35 °C begaben sich rund 9.000 Teilnehmer auf die 5,3 km lange Strecke über das Dillinger Hüttengelände. Mit dabei waren 25 hochmotivierte Meguin-Kolleginnen und -Kollegen, von denen einige ihre Laufzeit trotz tropischer Verhältnisse im Vergleich zur letztjährigen Teilnahme verbessern konnten. Starke Leistung!

LIQUI MOLY rockt! Darauf verlässt sich unser Freund Erich Rostek (Scuderia Westfalica Formel-Rennsport) nicht nur in Sachen Motorsport, sondern auch bei Auftritten mit seiner Rockformation.

FANP(R)OST

Auf die LIQUI MOLY-Familie! Während eines Wochenendausflugs nutzte Sebastian Ott (Produktmanagement, links) die Gelegenheit, um unseren ehemaligen Kollegen Dieter Steil (Key Account Manager Vertrieb SB) zu besuchen und mit ihm über alte Zeiten und neueste Entwicklungen zu plaudern.

PS-GEFLÜSTER

1 PS, 100 % Leidenschaft! Dass man mit Einsatz und den richtigen Partnern auch als Kleiner Großes erreichen kann, bewiesen Pony „Special Fox“ und Reiterin Andrea Lettmayer im oberösterreichischen Stadl-Paura. Als einziges Pony unter Warmblutpferden teilzunehmen war eine Herausforderung, die sie mit einem 2. und einem 5. Platz hervorragend meisterten.

AUTOPFLEGE

Der Vorher-Nachher-Vergleich unseres südafrikanischen Kunden Rodney Ewers von Limopop Oils zeigt es eindrucksvoll: Unsere Reinigungspistole Tornador Gun wirbelt im Zusammenspiel mit unserem Universalreiniger mächtig Freude auf und lässt mit wenig Aufwand auch starkverschmutzte Autopolster aussehen wie neu.

Öl einfüllen, Auto gewinnen

Seit 1. April führt Liqui Moly das größte Gewinnspiel seiner Geschichte durch. Werkstätten, die daran teilnehmen, spielen eine wichtige Rolle. Verlost werden unter anderem drei Autos von Mercedes.

Der eine oder andere wird wohl an einen Aprilscherz gedacht haben, als Liqui Moly den Termin für den Beginn seines großen Gewinnspiels kommunizierte: 1. April. Aber nein, es war stets ernst gemeint. Der deutsche Hersteller mit Hauptsitz in Ulm will den Werkstätten in Deutschland und Österreich mit dieser Aktion zusätzliche Umsätze bescheren.

Drei Mercedes CLA Shooting Brake zu gewinnen

Und das geht so: In allen teilnehmenden Werkstätten und Autohäusern gibt es Aufsteller und Flyer, die auf das Gewinnspiel hinweisen. Endkunden, die Motoröl von Liqui Moly kaufen, können am Gewinnspiel teilnehmen – ganz egal, ob es sich um einen 1-, 4- oder 5-Liter-Kanister handelt. Natürlich gilt es auch, wenn der Ölwechsel direkt in der Werkstätte durchgeführt wird. Es muss auch nicht immer ein Auto sein, das mit Motoröl von Liqui Moly ausgestattet wird. Ebenso gelten Motorräder, Nutzfahrzeuge oder – vielleicht etwas exotisch – Flugzeuge oder der Marine-Bereich.

Die Kunden können ihre Rechnung, auf der natürlich Liqui Moly stehen muss, fotografieren und hochladen. Das Gewinnspiel läuft bis 31. Dezember dieses Jahres. Zu gewinnen gibt es Preise im Gesamtwert von mehr als 200.000 Euro. Hauptpreise sind drei Mercedes CLA Shooting Brake um jeweils 40.000 Euro. Außerdem werden 333 Rösle Kugelgriller (No.1 Sport F50) im Wert von je rund 230 Euro verlost. Als garantierten Sofortgewinn gibt es für jeden Teilnehmer einen Filmstreaming-Gutschein von Chili im Wert von 5,99 Euro.

Das Ziel ist klar: Liqui Moly will noch mehr Menschen für seine Produkte begeistern und den ohnehin schon hohen Bekanntheitsgrad in Österreich und Deutschland weiter anheben. Außerdem will der deutsche Ölspezialist den Autohäusern, Werkstätten und Händlern zusätzliche Kunden bescheren: „Je mehr davon wissen, desto größer wird die Zahl der Teilnehmer. Und das wirkt sich direkt auf die Umsätze unserer Partner aus", sagt Günter Hiermaier, Geschäftsführer von Liqui Moly.

Um den Unternehmen die Teilnahme am Gewinnspiel zu erleichtern, gibt es auf *www.liqui-moly-biz* auch vorgefertigte Texte sowie Bildmaterial zu dieser Aktion, die man beispielsweise in den sozialen Netzwerken verwenden kann.

Außerdem können die Firmen dort alle Werbemittel ordern, sofern sie das nicht ohnehin schon getan haben.

Rund 4.000 Artikel im Angebot

Das Angebot von Liqui Moly umfasst natürlich nicht nur Motoröle, sondern auch den wichtigen Bereich Additive sowie Fette, Pasten, Sprays und Autopflege, Klebe- und Dichtstoffe. Liqui Moly wurde 1957 gegründet; entwickelt und produziert wird ausschließlich in Deutschland. Von dort gehen die 4.000 unterschiedlichen Produkte in mittlerweile 120 Länder. • (MUE)

Auto und Wirtschaft - Ausgabe 04/2019

Autofahrer wählen Liqui Moly zum Sieger

Über sechs Millionen Leser von Auto Motor und Sport, von Auto Bild, der Auto Zeitung und von Motorsport aktuell waren wieder aufgerufen, ihre Stimme für die beste Ölmarke abzugeben. Der Wahlsieger heißt Liqui Moly.

Bei der Auto Bild haben die Leser Liqui Moly nun zum achten Jahr in Folge zur besten Ölmarke gewählt, bei Auto Motor und Sport sowie bei der Auto Zeitung ist es sogar das neunte Jahr in Folge.

Diy, Ausgabe 05/19

Für Gatsch, Oldies und Bärtige

Liqui Moly verlängert seine Zweiradkooperation mit Betamotos. Und wir fragen beim Entwicklungsleiter nach, worauf es bei OLDTIMER-ÖLEN zu achten gilt.

VON PHILIPP BEDNAR

David Kaiser, Schmierstoff-Entwicklungsleiter Liqui Moly

NEUES GESCHÄFTSFELD: BARTÖLE

Liqui Moly nimmt drei neue Bartöle in sein Portfolio auf. „Analog zu unseren Fahrzeugölen bieten wir nicht eines für alles an, sondern das passende Produkt zum jeweiligen Barttyp", erläutert Marketingleiter Peter Baumann. Für Vollbärte und kräftigen Haarwuchs ist die Lumberjack-Variante. Das Styling aufwendiger Schnurrbärte unterstützt das Moustache-Öl. Und weil aller Anfang schwer ist, wurde für feines Haar das Produkt ‚Zarter Flaum' kreiert. „Die Kosmetikprodukte vergrößern unser Geschäftsfeld. Sie sind Bestandteil unserer Zukunftsstrategie", sagt Baumann.

Wie bekommt einem Klassiker ein Schluck modernes Motoröl?

Das dürfte zu einer deftigen Magenverstimmung führen. Moderne Synthetiköle sind für Fahrzeuge älteren Datums generell ungeeignet, da sie nicht zu der damals verwendeten Motorentechnologie passen.

Aber schmiert ein modernes Öl den Motor nicht besser?

Es stimmt, dass modernes Motoröl extrem leistungsfähig ist. Aber die Leistungsfähigkeit dieser Schmierstoffe entspricht nicht dem Anforderungsprofil für klassische Fahrzeuge. Hier ist eine völlig andere Additivierung notwendig, weil moderne, aschefreie Öle einen Verschleißschutz haben, der auf andere Motormaterialien abgestimmt ist. Die in diesen Additivpaketen enthaltenen Detergenzien verhindern Schlammbildung, und das ist bei alten, filterlosen Motoren eine Katastrophe.

Inwieweit spielt die Motorenfertigung eine Rolle?

Die Motoren von Oldtimern und auch älterer Youngtimer bestehen aus anderen Werkstoffen, haben andere Fertigungstoleranzen und Ölwechselintervalle als moderne Pkw. Deshalb haben wir Motoröle für Klassiker im Programm, die auf speziell entwickelten Rezepturen basieren.

Was ist an den neuen Rezepturen für Klassiker anders als an den früheren?

Betagte Antriebssysteme, speziell jene mit hoher Laufleistung und anderen Materialien wie Weißmetallen, Buntmetalllegierungen sowie Dichtungselementen, benötigen andere Öle. Ein großer Unterschied der heutigen Schmierstoffe für Klassiker gegenüber den damaligen besteht in ihrem Leistungsspektrum. Sie werden den besonderen Anforderungen klassischer Motoren gerecht und besitzen zugleich modernste Verschleißschutzeigenschaften. Daher sind die modernen Oldtimeröle den früheren deutlich überlegen.

Muss ein Klassik-Öl das Gleiche leisten wie ein Schmierstoff für moderne Autos?

Damals wie heute sind Schmierstoffe wichtige Elemente der Motorkonstruktion. Schmieren ist nur eine von vielen Aufgaben. Das Öl muss den Motor thermisch entlasten, abdichten, gegen Verschleiß- und Korrosionserscheinungen schützen und die Motorleistung sichern. Mit den Konzeptionen und Belastungen heutiger Aggregate sind die früheren nicht vergleichbar. So sind die Temperaturen und Drücke in modernen Motoren viel höher als bei alten Antrieben. Außerdem spielten früher die Themen Abgasreduzierung und Kraftstoffeinsparung keine oder nur eine untergeordnete Rolle. Gerade deshalb sind maßgeschneiderte Öle so wichtig, um keinen Motorschaden zu riskieren. Das galt früher und das gilt heute. Welches das richtige Öl ist, steht im Handbuch des Fahrzeugs. Wer darüber nicht mehr verfügt oder sich unsicher ist, dem kann unserer Ölwegweiser unter **www.liqui-moly.de** weiterhelfen.

KFZ-Wirtschaft, Ausgabe 04/19

Im Labor wird ständig entwickelt, die Motoröle werden immer dünnflüssiger

Falsches Öl kann teuer werden

Werkstätten sollten darauf achten, dass sie in die Fahrzeuge ihrer Kunden keine Motoröle ohne Freigaben einfüllen, warnt man bei Liqui Moly: Denn das kann teuer werden!

Rund 250 verschiedene Ölsorten gibt es in Deutschland bzw. Österreich: Da fällt es schwer, den Überblick zu behalten. Doch genau das ist wichtig! „Das falsche Öl einzufüllen ist wie ein falsches Ersatzteil einzubauen", warnt Harry Hartkorn, Leiter des Bereichs Anwendungstechnik bei Liqui Moly. Wie wichtig Information in diesem Bereich ist, zeigt der „Ölwegweiser", den Liqui Moly für all seine Kunden geschaffen hat: Rund 30.000-mal pro Tag wollen Fahrzeugbesitzer (aber auch Mechaniker) wissen, welches Produkt für das jeweilige Fahrzeug empfohlen wird. Dieser Wegweiser, der durch den Dschungel aus Industrienormen und Herstellerfreigaben führt, ist ja längst auch für mobile Endgeräte wie Smartphones oder Tablets verfügbar.

„Das falsche Öl einzufüllen ist wie ein falsches Ersatzteil einzubauen."

Harry Hartkorn, Leiter des Bereichs Anwendungstechnik bei Liqui Moly

Werkstätten haben wichtige Aufgabe

In den vergangenen Jahren wurden immer leistungsfähigere Öle entwickelt, die natürlich einen gewissen Preis haben; das sollten die Werkstätten ihren Kunden klar machen. Denn Öle ohne offizielle OEM-Freigaben können zu einem enormen Risiko führen. Wenn nachweislich ein Motoröl ohne Freigaben eingesetzt wurde, werden Schadensersatzansprüche von den Autoherstellern abgelehnt. Genau deshalb sollten Werkstätten wissen, dass gewisse Begriffe wie „entspricht den Vorgaben von ...", „Freigabe unter anderem Namen" oder „vergleichbar gemäß EU-Recht zu ..." nur eine Freigabe suggerieren, die in Wahrheit aber nicht vorliegt.

Immer niedrigere Viskositäten

Wer glaubt, dass die Sache mit den Motorölen in Zukunft einfacher werden würde, irrt: Da die Autohersteller immer kleinere Motoren mit oft nur 3 Zylindern oder spezielle Aggregate für Hybridfahrzeuge konstruieren, müssen bei Liqui Moly auch immer neue, passende Öle entwickelt werden. Die Viskosität 0W-20 wird von einigen Herstellern (vor allem aus Asien und den USA) bereits vorgeschrieben, auch bei VW wurde damit schon begonnen – und BMW sowie Mercedes stehen in den Startlöchern.
Der nächste Schritt sind dann noch niedrigere SAE-Klassen: 0W-16 ist in Japan bereits im Einsatz, vor allem bei Motoren der neuesten Hybridgeneration. In den nächsten Jahren erwartet Oliver Kuhn, stellvertretender Laborleiter Öle bei Liqui Moly, noch niedrigere Viskositäten wie zum Beispiel 12 oder sogar 8.
Die Vorteile der dünneren Öle? Sie erfordern weniger Energie (wie zum Beispiel für den Anlasser) und sie sind auch für die höheren Drehzahlen besser geeignet, die beim Startvorgang entstehen. Das sollten Werkstätten den Kunden erklären: Dann sollte jede Preisdiskussion im Keim erstickt sein. • (MUE)

WERKSTATT

Der Motor läuft bei Liqui Moly

Der deutsche Öl- und Additivspezialist Liqui Moly wächst weiter. So lautet das Ergebnis der von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young attestierten Bilanz. 2018 stieg der Umsatz auf den Rekordwert von 544 Millionen Euro, ein Plus von 2 % gegenüber 2017.

Die Altstadt zeugt vom Glanz der ehemaligen freien Reichsstadt Ulm. Liqui Moly-Geschäftsführer Ernst Prost ist einer der prominentesten Vertreter der aktuellen wirtschaftlichen Blütezeit.

Im gleichen Maße wuchs der Ertrag auf 52,6 Millionen Euro. Das entspricht einer Umsatzrendite von 9,7 %. „Mit Blick auf die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben wir in einem schwierigen Jahr ein akzeptables Ergebnis erwirtschaftet", resümiert Liqui Moly-Geschäftsführer Ernst Prost. Trotz anhaltender wirtschaftspolitscher Unwägbarkeiten rechnet das Unternehmen auch 2019 mit einem positiven Ergebnis.
Vergangenes Jahr erwies sich der extrem volatile Preis für Rohöl als größter Kostentreiber. Denn die für Liqui Moly wichtigen Grundöle und Additivpakete folgten der Preisentwicklung am Rohölmarkt. Kostete ein Barrel Rohöl 2017 im Mittel rund 55 US-Dollar, lag der Preis ein Jahr später bei cirka 70 US-Dollar. „Bei der Herstellung von Schmierstoffen bestimmen diese Rohstoffpreise in großem Umfang die Gesamtkosten", erläutert Ernst Prost.
Für solche Unwägbarkeiten ist Liqui Moly bestens gerüstet. Bei einer Bilanzsumme von 175 Millionen Euro weist das Unternehmen eine Eigenkapitalquote von 83 % auf. Außerdem bestehen keinerlei Bankverbindlichkeiten. „Wir laufen ganz allein aus eigener Kraft, völlig schuldenfrei und müssen folglich keinerlei Dividenden oder Zinsen bezahlen. Das ist wichtig, um auch künftig auf Veränderungen reagieren oder im günstigeren Fall diese selbst gestalten zu können", unterstreicht der Geschäftsführer. Dazu zählt er Investitionen, um die Zukunft des Unternehmens und damit beinahe 900 Arbeitsplätze zu sichern.

Neues, hochmodernes Zentrallager. Ein solches Projekt ist der Bau eines hochmodernen Zentrallagers im Hafen von Dillingen an der Saar. Es wird die Lagerkapazität erweitern. Rund 25 Millionen Euro sind als Investitionssumme veranschlagt. Direkt neben dem bestehenden Tanklager soll das neue Zentrallager mit 50.000 Palettenstellplätzen verwirklicht werden. „Dieser Schritt ist unabdingbar, um stets ausreichend Ware zur Verfügung zu haben, damit wir unsere Kunden zuverlässig beliefern können", sagt Ernst Prost. Seit Anfang des Jahres lässt der Auslieferungsprozess die gewohnt hohe Zuverlässigkeit missen. „Der Grund ist nicht die Lagersituation, sondern die Umstellung auf eine neue Software", erklärt der Geschäftsführer. Zum Jahreswechsel wurde ein Programm zur unternehmensweiten Ressourcenplanung, ein sogenanntes ERP-System, in Betrieb genommen. Der hochkomplexen Materie mit dem rund 4.000 Artikel umfassenden Sortiment und den tausenden Kunden in 150 Ländern ist es geschuldet, dass noch nicht alle Prozesse voll zuverlässig ablaufen. Trotzdem verzeichnete der Schmierstoffspezialist von Jänner bis April ein Umsatzplus von 4 %. aü ◆

kum betreut, während die Regionen Westeuropa, Mittlerer Osten und Afrika ebenfalls eigene fokussierte Vertriebsteams für die einzelnen Ländern in ihrer Region haben.
„Diese verbesserte, international ausgerichtete Organisationsstruktur macht NGK Spark Plug im EMEA-Aftermarket fit für die Zukunft", so David Loy weiter. „Ich gratuliere meinen Kollegen zu ihren neuen, herausfordernden Positionen und freue mich auf die Zusammenarbeit mit ihnen, wenn wir unsere Geschäftsaktivitäten in den bestehenden und neuen Märkten aufbauen."
Basierend auf den Strukturveränderungen in der Business Unit Aftermarket EMEA erfolgte entsprechend auch eine Anpassung der Vertriebsorganisation in der DACH-Region. Demzufolge wurde Marc Kuntzsch, der bisher die Position als General Manager Aftermarket DACH bekleidete, mit Wirkung vom 1. April 2019 zum Director Central Europe ernannt. Seine Aufgaben als General Manager Aftermarket DACH werden intern an Herrn Peter Sens übergeben. Bislang als Verkaufsleiter DACH bei NGK Spark Plug Europe GmbH tätig, wird er sich nun als Head of Sales Aftermarket DACH den neuen Anforderungen der Märkte stellen und weiterhin an Marc Kuntzsch berichten. Mit seiner über 15-jährigen Vertriebserfahrung in verschiedenen Positionen bei NGK hat er maßgeblich zum Erfolg des Unternehmens beigetragen und wird mit seinem neu aufgestellten Vertriebsteam die Wettbewerbsposition in der DACH-Region sichern und weiterhin Strategien entwickeln, um NGK auf die zukünftigen Marktentwicklungen vorzubereiten.
Einhergehend mit dieser personellen Veränderung werden Martina Schwandrau und Fred Brüggemann als Senior Sales Manager zukünftig ein Team von jeweils vier Gebietsmanagern führen und direkt an Peter Sens berichten. *aü* ◆

Auto Service, Ausgabe 03/19

Wird der Ölwechsel überschätzt?

Marketing oder Wahrheit – was stimmt hier?

Weitere Themen auf www.werkstatt-tipp.de

Der Fahrzeugservice ist mit Kosten verbunden. Wer würde aber nicht gerne den ein oder anderen Euro sparen? Beispielsweise dadurch, dass man die empfohlenen Ölwechselintervalle nicht beachtet. Aber ist das eine gute Idee? Fragt man Autofahrer, meinen manche: Eher nicht so wichtig. Spricht man mit Motoringenieuren, hört man dagegen folgende Argumente:

1. VERUNREINIGUNG

Trotz Schmierung geraten immer Metallabrieb und Verbrennungsrückstände ins Motoröl. Mit der Zeit reichern sich diese Rückstände im Motoröl an.

Sind Ölfilter erst einmal mit Schmutz- und Metallpartikeln gesättigt und zugesetzt, führt dies zur Verunreinigung des Motoröls.

Der Vergleich spricht für sich: Links im Bild ein neues Motoröl, rechts ein Öl, das nach rund 30.000 km durch Schmutzpartikel verunreinigt ist.

2. VERDÜNNUNG

Durch das stetige Einschleppen kleiner Mengen unverbrannten Kraftstoffs werden die chemischen Eigenschaften und die Schmierfähigkeit des Öls negativ beeinflusst.

3. FILTERUNG

Der Ölfilter soll die Anreicherung des Öls mit Metallabrieb, Staub etc. verhindern. Dies funktioniert aber durch die unausweichliche Filtersättigung zunehmend schlechter.

Diese Fakten legen einen regelmäßigen Ölwechsel eindeutig nahe. Die gute Nachricht hierbei ist, dass die Ölwechsel-Intervalle durch verbesserte Technik und Öle länger und länger wurden. Es ist also beileibe nicht so, dass früher alles besser war. Vor 30 Jahren zählte ein Ölwechsel alle 15.000 Kilometer zum Normalfall. Moderne Autos müssen hingegen oft erst nach 30.000 oder gar 40.000 Kilometern in die Werkstatt.

HERSTELLER-TIPP

Das Mischen unterschiedlicher Öle ist nicht ratsam. Man muss sich beim Nachfüllen an die Freigabe des Fahrzeugherstellers halten. Wer das für seinen Motor vorgeschriebene Öl nicht kennt, findet dieses auf Liqui-Moly.de.

AutoBild, Ausgabe 05/19

Öl-App

Jeder Selbst-Schrauber kennt die Frage: Was ist das richtige Öl für mein Motorrad? Liqui Moly bietet zumindest für die eigene Produktpalette die Antwort – via App. Kernstück der neuen Smartphone-Anwendung ist der »Ölwegweiser«, nach Eingabe von Marke, Modell und Motorisierung zeigt die Software, welches Öl denn in den Motor darf. Zusätzlich bietet die App einen Shop-Finder, Hintergrundwissen zu Ölen und Additiven sowie Nachrichten vom Unternehmen. Die App ist in mehreren Sprachen ausgeführt und **kostenlos für Android und iOS im jeweiligen App-Store** erhältlich.

Motorrad, Ausgabe 06/19

Wirksame Hilfe gegen Dieselpest

Gerade nach längerer Standzeit wird sie zum Problem: Die Dieselpest. Liqui Moly Marine hat mit dem neuen Diesel Schutz-Additiv ein Produkt entwickelt, dass hochwirksam Bakterien, Hefen und Schimmelpilze im Dieselkraftstoff bekämpft und damit der Dieselpest entgegenwirkt. Das neue Produkt ist nicht von der Chemikalienverbotsverordnung betroffen und kann vom Handel frei an Bootsbesitzer verkauft werden.

Die wirksame Dosierung zur vorbeugenden Anwendung auf einen Liter Diesel Kraftstoff beträgt 1:1.000. *Foto: Liqui Moly*

Die neue Rezeptur wurde vor Verkaufsstart intensiv getestet und von einer unabhängigen Prüfstelle nach ASTM E 1259, einem Test zur Bestimmung von Mikroben im Dieselkraftstoff auf antimikrobielle Wirksamkeit, überprüft. Während sich die Mikroorganismen im unbehandelten Diesel schnell ausbreiteten, zeigten die Additive schnell Wirkung. Außerdem reinigen sie das Kraftstoffsystem, schützen es vor Korrosion und erhöhen die Cetanzahl, so dass der Motor leichter startet und ruhiger läuft. Somit ist der Liqui Moly Dieselschutz auch bestens für die Langzeitkonservierung zum Beispiel bei der Winter-Einlagerung geeignet. Preis: 21,90 Euro. www.gotthardt-yacht.de

Segler Zeitung, Ausgabe 06/19

Radlpflege

Nachdem sich viele Motorradfahrer gerne auch auf dem Drahtesel fit machen, wollen wir auf die Pflegeserie von Liqui Moly aufmerksam machen. Alles für Kette, Reinigung und Pflege von Fahrrädern findet man auf www.liqui-moly.de (Produkte - Einsatzbereiche).

Reitwagen, Ausgabe 04/19

Beim Ölspülgerät Gear Tronic II hat der Kunde im Rahmen einer Konzeptvereinbarung die Wahl zwischen Sofort- und Ratenkauf. Bild: Liqui Moly

Liqui Moly Gear Tronic II

Geänderte Bedingungen

Liqui Moly bietet sein Ölspülgerät Gear Tronic II gemeinsam mit teilnehmenden Großhändlern im Rahmen einer Konzeptvereinbarung an. Damit gelten andere Bedingungen als die in unserer Marktübersicht in Ausgabe 6/2019 auf Seite 22 aufgeführten. Der Kunde hat die Wahl zwischen Sofort- und Ratenkauf. Beim Sofortkauf gibt es zwei weitere Adapter-Sets (BMW + VAG) von Liqui Moly kostenlos dazu. Beim Ratenkauf kann das Gerät für 99 Euro pro Monat erworben werden. Bei beiden Modellen müssen folgende Bedingungen erfüllt werden: Bestellung eines festdefinierten Liqui-Moly-Getriebeölpakets sowie die Umsatzverpflichtung mit original Liqui-Moly-Markenprodukten von 12.000 Euro in vier Jahren, also 3.000 Euro pro Jahr. *cw*

Krafthand - Ausgabe 04/19

Chemisches Chip-Tuning von LIQUI MOLY

Wer noch mehr aus seinem Benzinmotor herausholen will, für den hat der Additivspezialist LIQUI MOLY den Octane Booster entwickelt. Das Additiv erhöht die Oktanzahl und kitzelt dadurch mehr Leistung aus der Brennkammer. „Der Octane Booster ist wie chemisches Chip-Tuning", erklärt David Kaiser, Leiter Forschung und Entwicklung bei LIQUI MOLY.

Der Octane Booster tut, was sein Name sagt: Er erhöht die Oktanzahl des Benzins, abhängig von dessen Qualität, um ein bis drei Punkte. Das verringert das Motorklopfen bei hohen Drehzahlen. Und bei geringen und mittleren Drehzahlen, also in dem Bereich, in dem moderne Turbomotoren meist gefahren werden, verbessert es die Gasannahme und erhöht die Beschleunigung.

Die Oktanzahl bezeichnet die Klopffestigkeit des Benzins, also die Sicherheit vor ungewollten Selbstzündungen in der Brennkammer. Dieses Motorklopfen kann den Motor schwer beschädigen. Je höher die Oktanzahl, desto geringer ist die Gefahr von Motorklopfen. Welche Oktanzahl das Benzin für einen bestimmten Motor mindestens haben sollte, hängt von vielen Faktoren ab. Einer dieser Faktoren ist die Fahrweise. „Beim sportlichen Fahren unter Volllast kann die Mindest-Oktanzahl um bis zu zehn Punkte über der für Leerlauf liegen", so David Kaiser. Hier hilft das Additiv, auf der sicheren Seite zu bleiben.

Der LIQUI MOLY Octane Booster kann aber mehr als nur die Oktanzahl zu erhöhen. Es reinigt auch die Einspritzdüsen. Das Benzin wird nun wieder fein zerstäubt und kann im Motor besser verbrennen. Das senkt nicht nur den Verbrauch und die Abgaswerte, sondern erhöht zusätzlich die Leistungsausbeute. Die Anwendung ist einfach: Den Inhalt einer Dose Octane Booster in den Tank schütten und los geht's.

Freie Werkstatt - Ausgabe 05/19

LIQUI MOLY I MEGUIN I 08 I 2019

PRESSE INTERNATIONAL

THE RIGHT OIL FOR THE RIGHT CAR

We ask the men in white lab coats about the importance of keeping up with the latest developments in vehicle lubrication

Car manufacturers are constantly demanding for more new oils, and more specific oils, to service an ever-more sensitive car parc. Gone are the days of having one oil to serve them all.

In many instances, one oil might not cover every variant of a specific car, let alone the whole output of a manufacturer. The name of the game these days is the right oil for the right car.

As a result, the variety of oil types is growing. One of the key trends is the move towards lower viscosity, which has many advantages for today's engines.

Above: Adrian Hill from Morris Lubricants

Viscosity

Oliver Kuhn, Deputy Head of the LIQUI MOLY oil laboratory, explains the advantages of particularly low viscosity oils, and warns of dangers for car drivers and garages if they use the wrong oil in the wrong car: "The reason that motor oils are getting continuously less viscous is down to the car manufacturers. Their cars consume less and less fuel and emit fewer and fewer emissions. In order to achieve this, they have to turn many different adjusting screws. One of these adjusting screws is the motor oil. Oil does lubricate the motor; however, it also restricts it at the same time. A thick, viscous oil restricts the motor more than a thin oil. Thanks to a low viscosity oil the fuel consumption can be reduced by 2-3%."

Because low viscosity oils are becoming more common does not mean they should be used in every instance however. Older engines will still need the same oils they did before. Oliver comments: "Garages should only use low viscosity motor oil if the motor is set up for it. A low viscosity oil in a conventional motor leads to massive wear and catastrophic motor failure not long after that. It already was important to check you were using the right motor oil before, but now it's getting really dangerous if you don't. That's why you should always check first in the manual or in the LIQUI MOLY Oil Guide: www.liqui-moly.com

"This will tell you whether the oil is approved for the car in front of you. LIQUI MOLY carries a wide range of oils, so you are able to get the right oil for basically every car."

Precisely aligned

Commenting on why lubricants have become more and more specific, Oliver says: "Oil is a liquid spare part nowadays, which is precisely aligned to a specific motor type. Just as there are no standard brakes for all cars, there is no oil for all cars. Furthermore, oil has to do more jobs today than in the past. It has to lubricate the engine but it also has to keep it clean, to protect it from corrosion, not to harm the exhaust gas treatment and do all this at extended oil change intervals."

So, will there be even lower viscosity oils in the future? Oliver confirms this: "Yes, the trend is headed in that direction. The industry is already working on 0W-16 and 0W-12 grade viscosities. These viscosities are moving ever more towards water."

Critical role

Engine technology is being pushed harder and harder so that vehicle emissions can be brought down further. The internal combustion engine might be the old kid on the block, but it is being taught new tricks. However, the upshot of this is that new lubrications are needed.

As diesel and petrol engines change, the lubricants used need to keep up. Adrian Hill, Automotive Product Manager at Morris Lubricants observes: "Engine oils, more than ever, are playing a critical role in ensuring the operational efficiency of diesel and petrol units. Euro 6 engine compliance has seen the addition of Adblue to diesel passenger car and light commercial vehicle engines alongside particulate filters. Both systems require engine oils with carefully balanced chemistry to ensure they fulfil their life expectancy.

"There is no shortcut to formulating oils with these properties and the use of cheaper 'too good to be true' products will lead to early failure and a costly replacement bill. In order to achieve this, new chemistry has evolved over the last 20 years alongside base oil technology."

Oil content has massively changed says Adrian: "In a five-litre container of the latest engine oil, there isn't any straight mineral oil content. These old base oils don't function well at low temperatures or, more importantly, at high temperatures. At the higher temperatures, the older base oils will form performance-stealing varnishes and lacquers. They will also try and disappear down the exhaust pipe. New technology base fluids referred to as Group II, Group III and Group IV are required."

This is not just helping engines says Adrian: "This new generation of base fluids are also needed for the next push in the war against emissions. Teaming up with performance polymers, the working oil film is now thinner than previous generations. This applies to journals/bearings, rings/liners, etc. Why? The thinner the oil, the less viscous drag on moving components. This leads to better fuel efficiency and ultimately reduced CO2 output. This new generation of oils will be composed of 0W-30s, 0W-20s, 0W-16s and potentially even thinner.

"These oil films are so thin that the base oils need enhancing and this is done with the introduction of synthesised materials referred to as 'performance polymers'. These polymers re-enforce the oil film and stop it from rupturing which would

Above: Liqui Moly production

GROSSBRITANNIEN

USA

www.liqui-moly.us

Enlight your engine

with molecular friction control

LIQUI MOLY
MOTOR OILS & ADDITIVES

MOLYGEN

SAE 5W-30
SAE 5W-40

lead to accelerated wear and component failure."

Quick circulation

Other systems are also affected: "Stop/Start technology also benefits from these advancements, ensuring rapid circulation when the engine has to fire up again. In a separate but related way, hybrids require quick circulation of oil when the petrol or diesel engine kicks in to charge the batteries. This may be intermittent, so the oil may never really get hot, but it must still flow effectively from cold and protect the components."

Adrian concludes: "In summary, new generation engine oils are packed full of new innovative technology. The premium may be higher than older style oils, but they provide peace of mind and ensure after-treatment devices are protected and that the fuel efficiency expectation can be maximised."

Biofuels

Andrew Goddard is Chairman of VLS (and also Chief Executive of Morris Lubricants). VLS is a subsidiary of the United Kingdom Lubricants Association (UKLA). Its purpose is to promote the importance of lubricant quality and performance specifications within the UK lubricant market. It responds to complaints, and independently investigates and checks compliance to industry standards and performance claims within the UK marketplace.

As technology changes, lubricants need to adapt, and users like garages need to make sure they stay abreast of movement in the sector, or risk applying the wrong products.

One of the trends impacting on lubricants is the increasing prevalence of biofuels. Commenting on the impact biofuels have on the choice of lubricants, Andrew observes: "The increasing use of biofuels is having a major impact on lubricants. In today's latest generation, higher-performance engines, lubricants are running at higher temperatures than in the past. Biofuels are less stable than other fuels and oxidize easily. The combination of higher temperatures and biofuels causes increased oxidation which in turn creates carbon deposits in the engine and reduces the viscosity of the lubricant. Biodiesel, like all fuels, will find its way into the oil sump where it will contribute to oil degradation.

Evolution and adaptation are vital

Above: LIQUI MOLY's Oliver Kuhn

says Andrew: "Lubricants must adapt to perform in these new environments. To address the oxidation challenge presented by biofuels, engine oils are being developed using better quality base oils and additives to increase oxidation stability."

Andrew adds: "At the moment, this is covered within mainstream oils, which are designed and tested for vehicles running up to 20% biofuels. However, if an engine were to run on 100% biofuel it would need a different lubricant entirely, as well as different oil drain intervals."

Electric vehicles

The rise of electric vehicles presents other challenges says Andrew, and lubricants will need to adapt here also: "With impending legislation changes, electric vehicles will become more dominant. This will require innovation in the lubricants industry, as electrically powered vehicles don't need standard engine oils at all. They do however need advanced cooling systems and drive-line lubricants to ensure that vehicles run effectively. New lubricants must be developed to provide the lubrication these vehicles need."

Users who are more traditionally-minded might need some handling also observes Andrew: "The phasing out of traditional engine oils will need careful management, as some will users hang on to their combustion engine vehicles for as long as possible to avoid the cost of buying a new electric vehicle."

LIQUI MOLY: Top Tec

As is increasingly common across the car parc, the latest car engines from Mercedes-Benz require special lubrication. The Top Tec 6300 0W-20 from LIQUI MOLY is one of the first oils to be officially approved by the manufacturer for its vehicles. The current E-Class models require this oil, as do several models in the C and S-Class. These include diesel vehicles as well as petrol and hybrid vehicles. Top Tec 6300 is officially approved by Mercedes (MB 229.71)

www.liqui-moly.com

Multivis ECO VB 0W-20

Multivis ECO VB 0W-20 is a high performance fully-synthetic engine oil formulated to cope with the demands of OEMs requiring low viscosity engine oils. The product is particularly suited to vehicles from the Volkswagen Audi Group. The product uses a combination of synthetic base fluids and an advanced additive system to provide a balanced lubricant that delivers friction reduction, component protection and fuel efficiency. Multivis ECO VB 0W-20 contributes to overall fuel efficiency and circulates rapidly from cold. Strong oil film protects at high temperatures and under arduous workloads. The product also ensures a high level of component cleanliness and operational efficiency

www.morrislubricants.co.uk

TPS – New oils launch

TPS has increased its oil offering with four new products added to its Quantum oil range. Among the new oils launched is Quantum Platinum Plus 23 5W-30, a high-performance engine oil designed for passenger cars and light commercial vehicles. Meeting both ACEA C2, C3 and with OEM approvals, it covers an extensive range of applications that includes Audi, BMW, Mercedes-Benz, SEAT, ŠKODA, Vauxhall (GM) and Volkswagen. The Quantum Platinum Plus 23 5W-30 offers various benefits including improved fuel economy and reduced CO2 emissions. It also provides excellent wear protection and can be used for extended service intervals.For packaging options, the Quantum Platinum Plus 23 5W-30 oil is available in both the 5 litre CUBE and the 20 litre CUBE pack size. The CUBE is 100% recyclable with a mild detergent rinse of the inner bag, is easy to store and has a controlled anti-glug pour, resulting in minimum waste and spills.

TPS.Trade/Strength-to-Strength

GROSSBRITANNIEN

KANADA

THE SHOP
For performance, restyling & customization professionals

Google Play
Available on the App Store
Find parts for your cu
using the VIN Scan
Only on the new eKeys

LIQUI MOLY's Profit Engine is Humming

JUNE 17, 2019

by: THE SHOP Staff

LIQUI MOLY has maintained its course of growth. In 2018, the German oil and additive specialist's sales rose to a record $610.4 million, a 2-percent increase compared to 2017. Revenue also grew by 2 percent to $59 million. This corresponds to a return on sales of 9.7 percent.

"In view of the economic environment, we achieved an acceptable result in a difficult year," said Ernst Prost as LIQUI MOLY managing director. "Despite continuing uncertainties relating to economic policy, the company expects a positive result for 2019 as well."

Last year, the extremely volatile price of crude oil proved to be the biggest cost driver, according to LIQUI MOLY. The base oils and additive packages that are important for the company followed the price trend on the crude oil market. While a barrel of crude oil cost an average of about $55 in 2017, the price one year later was around $70.

"In the production of lubricants, these raw material prices determine the total costs to a large extent," Prost said.

LIQUI MOLY has an equity ratio of 83 percent with a balance sheet total of $196.4 million. In addition, there are no liabilities to banks, according to the company.

"We are running entirely on our own steam, are completely debt-free, and therefore do not have to pay any dividends or interest. This is important in order to be able to react to changes in the future or, even better, to be able to shape them ourselves," Prost said. "This includes investments to secure the future of the company and thus almost 900 jobs."

One such project is the construction of a state-of-the-art central warehouse near the oil factory. Approximately $28 million have been budgeted as the capital outlay. The new central warehouse with 50,000 pallet bays is to be built directly next to the existing tank storage facilities.

"This step is indispensable in order to always have sufficient goods available so that we can supply our customers reliably," Prost said.

Since the beginning of the year, the delivery process has lacked the usual high reliability, according to LIQUI MOLY.

"The reason is not the stock situation, but the changeover to new software," Prost added.

At the turn of the year, a program for enterprise-wide resource planning, a so-called ERP system, was put into operation. It is due to the highly complex nature of the matter, with its range of around 4,000 items and tens of thousands of customers in 150 countries, that not all processes are yet fully reliable. Nevertheless, the lubricant specialist recorded a 4-percent increase in sales from January to April.

"It's hard to imagine what a grand start we would have made in 2019 with full delivery capability," Prost said. "True to the motto of the Ulm innovation region, we want LIQUI MOLY to remain at the forefront of the South and of the world. That is our claim and our goal."

LIQUI MOLY sponsors Porsche GT3 Cup Challenge Canada entrant

by Andrew Ross | Jun 18, 2019 | General News, Indie Garage, News | 0 comments

Together with Policaro Motorsport, the German oil and additive specialist LIQUI MOLY will compete in the Porsche GT3 Cup Challenge Canada by Yokohama.

"This is our biggest motorsport commitment to date in Canada," Sebastian Zelger, Director LIQUI MOLY USA, emphasized. Sponsorship not only serves advertising, but also product testing. "What's proven itself on the race track also protects the engine on the road."

Policaro Motorsport is competing for the title with two 991 GT3 Cup Porsches developing 460 hp. In this series, there are five races in Canada and one in the USA. The first race of this year's season in Bowmanville (Ontario) went very well. Jeff Kingsley won the first race of the season – also the first podium position for the 20-year-old from Ontario.

European import vehicles do not need just any oil, but special oils with special characteristics. This turns the oil into a highly specialized, liquid "spare part". LIQUI MOLY oils are officially approved by automobile manufacturers, including Porsche. This is the highest seal of quality that an oil can receive. That's why the Porsche Centre Oakville, Ontario, which stands behind Policaro Motorsport, relies on LIQUI MOLY for its service.

The Porsche GT3 Cup Canada is LIQUI MOLY's biggest involvement in Canadian motorsport, but not the only one. Since 2016, LIQUI MOLY has been the official oil of the Mopar CSBK National Superbike Championships. In addition, the brand is the title sponsor of the second class, the LIQUI MOLY Pro Sport Bike.

Special autopromotec

Homo faber fortunae suae

ITALIEN

LIQUI MOLY

Un nuovo additivo contro i danni al motore

Sono sempre di più i motori moderni soggetti a un elevato rischio di LSPI (Low Speed Pre-Ignition: accensione anticipata a basso regime). Questo problema, in forte crescita, può provocare battiti in testa, danneggiando quindi seriamente il motore.

Liqui Moly ha sviluppato una soluzione che riduce significativamente tale rischio e che presenta per la prima volta all'Autopromotec: il suo additivo PEA (abbreviazione di palmitoiletanolamide). In alcuni motori downsizing, così come in altri motori più potenti ad alta compressione con iniezione diretta, sussiste un maggiore rischio di accensione anticipata a basso regime. Qui la miscela benzina-aria s'incendia da sola nella camera di combustione ancora prima che si crei la scintilla della candela. Tale fenomeno non è stato ancora completamente compreso. Lo sporco all'interno del motore gioca comunque un ruolo, in tutto questo. David Kaiser, Direttore del reparto ricerca e sviluppo di Liqui Moly, ha illustrato così l'approccio seguito con il nuovo additivo: "Il PEA attivo è una sostanza chimica altamente efficace di pulizia in grado di rimuovere anche le incrostazioni più resistenti su iniettori, pistoni e all'interno della camera di combustione. Usato regolarmente protegge inoltre in modo permanente da nuovi depositi di carbonio". Queste incrostazioni sono considerate un fattore importante per il fenomeno dell'LSPI. I motori avanzati turbo a iniezione diretta di benzina hanno un sistema di iniezione altamente sollecitato. Gli iniettori si trovano all'interno della camera di combustione, venendo quindi esposti a temperature e pressioni elevate. In corrispondenza degli orifizi degli ugelli si formano in breve tempo dei depositi che provocano una nebulizzazione della benzina in particelle meno sottili. Ciò peggiora i valori delle emissioni, aumenta il consumo di carburante e può provocare eventuali battiti in testa. Il nuovo additivo PEA è adatto per tutti i motori a benzina a 4 tempi, sia a iniezione diretta sia a iniezione nel collettore. Le officine possono usare l'additivo nell'ambito delle ispezioni manutentive così come per la vendita diretta al cliente. Aggiungendo ogni 2.000 km il contenuto di una confezione a quello del serbatoio, si garantisce in modo durevole una riduzione significativa del rischio LSPI.

I costi di prevenzione - pochi euro - sono soldi ben investiti rispetto a un danno gravissimo al motore. Liqui Moly ha un'esperienza di oltre 60 anni nel settore degli additivi. "Gli additivi sono strumenti chimici utili che ogni professionista dovrebbe avere nella sua cassetta degli attrezzi - ha ricordato David Kaiser - Sono in grado di risolvere molti problemi in modo più rapido, più semplice e meno costoso rispetto alle prove meccaniche". L'importanza assunta nel frattempo dal mercato italiano è dimostrata dalla costituzione di Liqui Moly Italia, avvenuta quest'anno. Infatti, l'azienda ha delle filiali solo in altri tre Paesi mentre nei restanti in cui è presente, più di 120, Liqui Moly non vende direttamente, ma tramite importatori e distributori indipendenti.

L'additivo PEA

LIQUI MOLY ITALIA
www.liqui-moly.com/it

Pad. 28
Stand B06

All-purpose weapon against dirty diesel engines

IRLAND

Super Diesel Additive from LIQUI MOLY, is an all-purpose weapon designed to combat dirty diesel engines and keep them running smoothly. The company says that by using this innovative product, garages can also boost their turnover and customer satisfaction.

In the course of time, deposits, other combustion residues and uncombusted fuel surpluses, collect in the engine. This is a normal process, however, the consequence is that the combustion is no longer as efficient. The engine uses more fuel, performance drops and emissions increase. This results in a vicious circle of even more deposits, resulting in even poorer combustion. This change over time also often is not noticed by a driver.

LIQUI MOLY Super Diesel Additive removes any deposits already present and protects the engine from developing new deposits, particularly on the injectors. Not only does this keep the combustion efficient, it also increases the service life of the injectors and increases the Cetan number of the diesel fuel, which also improves combustion.

Harry Hartkorn, Head of Applications Technology at the German oil and additive specialist says, "With these functions, Super Diesel Additive is a true multi-talent. Simply pour the can into the fuel tank. The application can be repeated every 2,000 kilometres for best results. This continuous use makes it ideal to sell to customers, who come to the workshop anyway." He added, "We also offer another product called Diesel Purge for particularly intensive cleaning in the workshop."

LIQUI MOLY REMEDY FOR DIESEL BUG

LIQUI MOLY has released a highly effective and freely available successor formulation for the Marine Diesel Protect additive.

Due to a stricter EU directive, no commercially available products against diesel bug have been on the market since December last year, but the German additive manufacturer has now launched its new Marine Diesel Protect as a product that meets the new requirements.

LIQUI MOLY has adapted the composition of the Marine Diesel Protect additive to comply with the stricter regulation, such that it can be sold for self-service and by mail-order to end users.

Tom Lippmann, who is responsible for LIQUI MOLY at the German wholesaler Herman Gotthardt GmbH, is delighted: 'Since the change in the law, many retailers have completely removed the old products from their product ranges. But this did not detract from demand. Accordingly, the additive with its new composition is set to conquer the market. I've never had a product that sold so well on its own'.

Carlos Travé, who manages LIQUI MOLY's worldwide marine business, sees the changed conditions as a great opportunity: 'We are the only supplier to offer such a product, we are cheaper than the competition and, like its predecessor, the new Marine Diesel Protect has proven its effectiveness.'

Employing a new strategy, the LIQUI MOLY additive is currently the only non-enzyme based product on the market that is available over the counter. The Institute for Technical Microbiology, Dr. Jutta Hoffler GmbH, tested the new Marine Diesel Protect in various concentrations according to ASTM E 1259-10 for bacteria, yeasts and fungi, the three typical causes of diesel bug. The additive had a rapid effect: While the micro-organisms spread rapidly in the water-contaminated diesel without additive, no micro-organisms were detectable in the additive-treated fuel after only seven days, with no return even after 21 days.

The use of Manne Diesel Protect is particularly economical. Says Carlos Travé: 'The additive is highly effective, even in small doses.' One litre of additive per 1000 litres of fuel is sufficient protection against diesel bug. If the diesel bug has already spread, a dosage of 1:200 is enough to put an end to the problem. 'Marine Diesel Protect is not only more effective, but also less expensive than other products, which need to be dosed in much higher concentrations to achieve the same effect,' says Carlos Travé.

In addition to its antibacterial effect, the additive cleans the fuel system, protects it from corrosion and boosts the cetane number, making the engine easier to start and quieter to run. **www.liquimoly.com**

GROSSBRITANNIEN

Diesel bug is the contamination of diesel fuel by microbes such as bacteria and fungi. Water can get into diesel fuel as a result of condensation, rainwater penetration or - because modern diesel fuel is hygroscopic - absorption from the air. The presence of water then encourages microbial growth which occurs either at the interface between the oil and water or on the tank walls. If left untreated, diesel fuel remains reliable for just 6 to 12 months, after which fuel contamination begins to appear. Most engine manufacturers now recommend a fuel-conditioning programme to ensure the reliability of diesel fuel.

SPONSORING

KEVRACING

Macht als Vize-Europameisterin und Zweite im World Cup mächtig Welle für unsere Marke und unser MARINE-Sortiment: die schwedische Jetski-Fahrerin Jonna Borgsträm vom KEVRACING-Team.

LIQUI MOLY FAMILY WORLDWIDE

IN ULM VERWURZELT. AUF DER WELT DAHEIM.

#Schwörmontag! Unser Flieger war auch wieder mit dabei!

Sie sind
BILDER UND GESCHICHTEN

BILDER UND GESCHICHTEN ist für uns alle. Von uns allen. Ein außergewöhnliches Spiegelbild einer außergewöhnlichen Marke. Teilen Sie Ihre Erlebnisse, Erfolge und Emotionen rund um die LIQUI MOLY family worldwide – mit Ihrem Beitrag in der nächsten Ausgabe unseres Firmenmagazins.

Das Magazin erscheint monatlich. Deshalb bitten wir Sie, die Inhalte zeitnah zu liefern. Fotos und Artikel, die nach dem jeweiligen Einsendeschluss eingereicht wurden, erscheinen in der darauffolgenden Ausgabe.

Nächster Einsendeschluss:
14. 08. 2019

Senden Sie Ihre Bilder inklusive aller dazugehörigen Infos einfach an:

bug@liqui-moly.de

Bitte beachten Sie bei Ihrer Einreichung folgende Punkte:

SPRACHE
- Texte sind vorzugsweise in deutsch oder englisch zu liefern.

VOLLSTÄNDIGKEIT
Zu jedem eingesendeten Bild benötigen wir folgende Angaben:
- Vollständige Namen aller abgebildeten Personen (Vor-/Nachnamen, Funktion/Beruf, Firma etc.).
- Bei Gruppenbildern die Namen von links nach rechts.
- Ort und Datum der Aufnahme (genaue Adresse, z. B. Name und Sitz der Werkstatt).
- Detaillierte Angaben und Anekdoten zum Bild (Messe, Event, Ehrung ...).

BILDQUALITÄT
- Für eine optimale Darstellung sollten die Bilder eine Auflösung von mindestens 1.920 x 1.080 Pixeln haben.
- Datenanlieferung per E-Mail nicht größer als 25 MB.
- Stark verschwommene, verrauschte oder gedrehte Fotos sowie unterbelichtete Aufnahmen sind leider nicht nutzbar.

DATEIFORMAT
- Fotos/Bilder vorzugsweise als jpg-Dateien schicken.
- Texte und Bildunterschriften direkt in die Mail schreiben oder als separates Dokument (Word, Excel oder RTF) mitschicken.