

# 1 Schmierstofftabelle

Ausgabe: 2018-06, ersetzt die Ausgabe 2017-05

## Schiffsgetriebe ohne eingebaute Lamellenkupplung

### Schmierstoffart












Schiffsdieselmotorenöl

Getriebeöl

### Anforderungen

• SAE 40 (ISO VG 150)

• FZG ≥ 11

 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Shell Gadinia AL 40<sup>a</sup></li> <li>• Shell Gadinia S3 40</li> <li>• Shell Rimula X 40</li> <li>• Shell Rimula R 3+40</li> <li>• Shell Argina S2 40</li> <li>• Shell Argina S3 40</li> <li>• Shell Omala S 2 GX 150</li> <li>• (Shell Omala 150)</li> <li>• Shell Omala F 150<sup>a</sup></li> <li>• Shell Omala S 4 GX 150<sup>a b</sup></li> <li>• (Shell Omala HD 150<sup>a b</sup>)</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobil DTE 10 Excel 150</li> <li>• Mobilgear 600 XP 150<sup>a</sup></li> <li>• Mobil Delvac 1640</li> <li>• Mobilgard ADL 40</li> <li>• Mobil SHC 629<sup>b</sup></li> <li>• Mobilgard 1 SHC<sup>b</sup></li> <li>• Mobilgear XMP 150<sup>a</sup></li> <li>• Mobilgear SHC XMP 150<sup>a b</sup></li> <li>• Mobilgard 412</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Delo 1000 Marine 40<sup>a</sup></li> <li>• Taro 20 DP 40 / 40X</li> <li>• Taro 30 DP 40 / 40X</li> <li>• Taro 40 XL 40 / 40X</li> <li>• Taro 50 XL 40 / 40X</li> <li>• Meropa 150</li> <li>• Meropa XL 150<sup>a</sup></li> <li>• Meropa Synthetic EP 150<sup>b</sup></li> <li>• Clarity Synthetic EA Gear Oil 150<sup>c</sup></li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Castrol MHP 154</li> <li>• Castrol Alpha SP 150</li> <li>• Hyspin AWH-M 150<sup>a</sup></li> <li>• Castrol TLX PLUS 204/304/404/504</li> <li>• Castrol HLX 40<sup>d</sup></li> <li>• Alphasyn HG 150<sup>b</sup></li> </ul>
 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Titan Universal HD 40</li> <li>• Titan Universal XT 40</li> <li>• Renolin CLP 150<sup>a</sup></li> <li>• Plantogear 150 S<sup>c</sup></li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Multi Fluid SAE 40</li> <li>• Turbo Diesel MD 407<sup>d</sup></li> <li>• Eco Gear 150 M<sup>a</sup></li> <li>• Eco Gear 150 S<sup>a b</sup></li> <li>• Gear Oil 150 F<sup>a</sup></li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Caprano TD 40</li> <li>• Rubia S 40</li> <li>• Rubia FP 40</li> <li>• Carter EP 150</li> <li>• Caprano MT 40<sup>d</sup></li> <li>• Disola M 4015<sup>d</sup></li> <li>• Epona Z 150</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Envirologic GO 150<sup>c</sup></li> </ul>
 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Valmarin TP-1240</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cepsa Petrel HDL 40</li> </ul>	 <ul style="list-style-type: none"> <li>• GEM 4-150 N<sup>b</sup></li> </ul>	

a. Öl mit Grauflecken-Tragfähigkeit (GFT) „hoch“

b. synthetisches Öl (nur PAO-Basis)

c. biologisch abbaubare Öle (EAL)

d. NATO-Freigabe O-278

**Beachten Sie für die Ölauswahl in REINTJES Getrieben:**

- Eine Öltemperatur unter +10 °C / 50 °F (SAE 30) bzw. +15 °C / 59 °F (SAE 40) erfordert eine Sumpfheizung im Getriebe (Sonderausstattung).
- Von REINTJES freigegebene Schmierstoffe erfüllen die Betriebsanforderungen und müssen nicht zusätzlich additiviert werden. Eine Zugabe von weiteren Additiven kann möglicherweise schädlich sein.
- Hochalkalisch eingestellte Motorenöle (BN > 20) dürfen bei eingebauter Lamellenkupplung nicht verwendet werden.

**Beachten Sie für den Ölwechsel:**

- Halten Sie die in der Betriebsanleitung vorgeschriebenen Ölwechselintervalle bzw. Ölanalysen ein.
- Tauschen Sie beim Ölwechsel die Filterelemente aus. Reinigen Sie den EntlüftungsfILTER sorgfältig. Führen Sie eine erste Verschmutzungskontrolle ca. 12 Stunden nach Inbetriebnahme durch.
- Der Ölstand muss zwischen den Markierungen des Peilstabs liegen. Die auf dem Typenschild oder der Einbauzeichnung angegebene Betriebsöl-Füllmenge ist ein Anhaltswert.
- Nehmen Sie erforderliche Getriebespülungen möglichst mit dem Betriebsöl vor. Entfernen Sie das Spülöl weitgehend aus Getriebe, Ölfilter und Wärmetauscher.
- Im Auslieferungszustand ist das Getriebe innen mit VCI-Konservierungsöl konserviert. Bei der Inbetriebnahme muss das VCI-Konservierungsöl abgelassen werden. Geringe Reste des VCI-Konservierungsöls sind mit dem Betriebsöl mischbar.

**ACHTUNG!**

- ▶ Die in der Schmierstofftabelle aufgeführten Ölsorten werden von den Ölgesellschaften verantwortlich festgelegt. Die Öle sind für den Gebrauch in Getrieben geeignet und entsprechen der REINTJES Spezifikation. Für die Einhaltung der zu Grunde liegenden Spezifikation des Produkts ist der Mineralölhersteller verantwortlich.
- ▶ REINTJES übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit dieser Angaben sowie aller eintretenden Änderungen.
- ▶ Bei Verwendung anderer Öle ist vor dem Einsatz Rücksprache mit REINTJES zu halten.
- ▶ Für alle Schäden, die durch die Verwendung nicht geeigneter Öle entstehen, übernimmt REINTJES keine Haftung.

**ACHTUNG!**

**Gefahr der Hydrolyse**

EAL-Schmierstoffe basieren in der Regel auf synthetisch hergestellten Estern. Bei ihrer Verwendung besteht stets die Gefahr der Hydrolyse.

- ▶ Minimieren Sie den Wassergehalt des EAL-Schmierstoffs, beispielsweise durch Verwendung von Adsorbentien (Sonderausstattung).
- ▶ Beachten Sie die besonderen Hinweise zu Ölwechsel, Spülvorgang und Stillstandszeiten bei EAL-Schmierstoffen in der REINTJES Betriebsvorschrift BV2379 „Richtlinie Ölwechsel“.
- ▶ Wenden Sie sich bei Erstverwendung eines EAL-Schmierstoffs in jedem Fall an den REINTJES Service.