

Alles wat u weten moet bij het kiezen van de juiste motorolie

Loopt alles gesmeerd?

Wellicht dat er mensen zijn die alleen rijden met hun klassieker. Bij voorkeur op zondag, met één of ander concours d'elegance met vettige hapjes en dikbetaalde champagne uit plastic glaasjes als einddoel. Vooral de uitstraling van de klassieker en de kleding van de passagiers krijgen aandacht tijdens de voorbereiding en presentatie van deze door de plaatselijke rotary-club georganiseerde evenementen. Natuurlijk wordt er ook wel eens over de techniek gesproken, maar dan toch opvallend weinig over het onderhoud van het 'ding'. Dat doet men namelijk niet zelf.



Ernstig beschadigde zuiger, gevolg van slechte smering.

Het is al duidelijk: wij behoren tot het leger der stakkers die het zich niet permitteren om de olieversing uit te besteden. Persoonlijk vind ik dat juist een voorwaarde om überhaupt in een fraaie klassieker te mogen rijden. De olie van je geliefde klassiekertje ververset is misschien wel een teken van grote genegenheid en een dankbetuiging voor de plezierige uren die je met de auto hebt beleefd. Wat je dus door de vulopening giet, is niet een langzaam zwart wordend glijmiddel, maar meer een koud biertje op een warme dag of een ouderwets lekker bakkie koffie waarop je weer de hele dag verder kunt. En met wat verwen je je klassieke motor nu het meeste, is dan al gauw de vraag. Daar wordt nogal verschillend over gedacht. Daarom dus nogmaals de belangrijkste zaken over motorolie opgesomd.

Hoe vaak kun je het beste de olie versen? Vaker dan wat in het instructieboekje staat! Als je de motor niet (meer) dagelijks laat werken, maar jaarlijks hooguit 5.000 kilometer rijdt: minimaal eens per jaar, bij voorkeur vóór de winterstop. De schone olie houdt het motorblok inwendig schoner dan vervuilde olie. Met een buitenslands rally- of vakantieritje tussendoor kan een extra versing geen kwaad.



Viscositeit verschilt bij oliën van verschillende SAE-klassificatie.

Moet dan ook het oliefilter vervangen worden? Vervang het oliefilter altijd als de olie min of meer donkerbruin of zwart uit de motor komt. Er zitten dan al veel roetdeeltjes in de olie en dus is het goedkope filter reeds vervuild. Als de olie nog tamelijk schoon en helder uit het motorblok komt, dan heb je óf erg weinig gereden, óf je rijdt op LPG, óf de motor verkeert in een goede gezondheid met waarschijnlijk een goed en zuinig afgestelde carburateur. Da's mooi. Je zou het filter dan om de andere olieversing of na pakweg zesduizend kilometer kunnen vernieuwen.

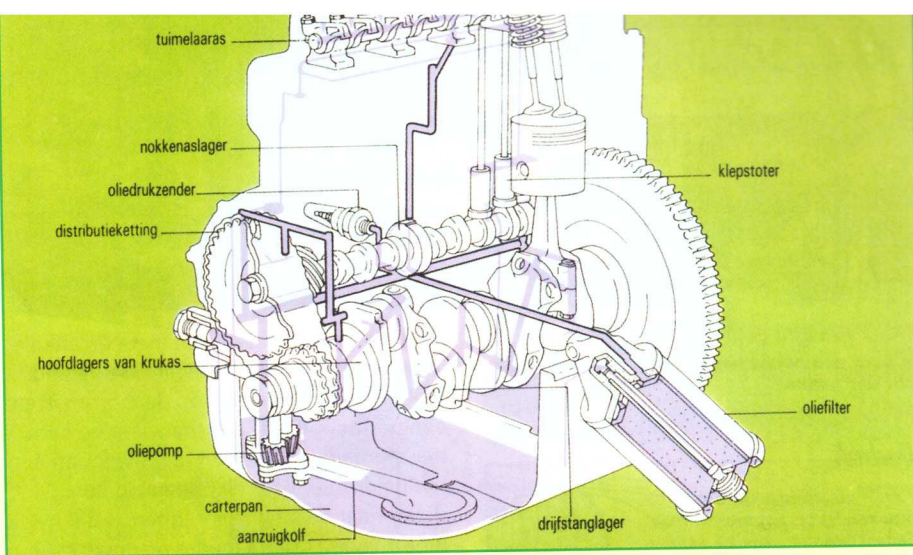
Wat als er nu een soort mayonaise in de vuldop zit? Dat duidt op water in de olie, dat (nog) niet goed in de olie wordt opgenomen. Daarvoor zitten er speciale dopes in. Voor een auto die veel korte ritjes maakt, waarbij amper de werktemperatuur wordt bereikt, is de 'mayonaise' niets bijzonders: één lange rit en het is weg. Als echter de koppakking lekt of de waterpomp is overleden, dan zie je gegarandeerd veel hardnekkige mayo: dan wordt het sleutelen!

Welke olie kan ik dan het beste gebruiken voor mijn troetel? Dat hangt van een paar dingen af. Om te beginnen de soort viscositeit of vloeibaarheid. Vroeger waren er alleen monogrades. In de winter gebruikte je een dunner soort of *grade* dan in de zomer. Multigrades behouden over een breed temperatuurbereik een ideale viscositeit: het kan zomer en winter door worden gebruikt. Multigrade SAE 20W50 betekent een viscositeit Winter van een monograde SAE 20 bij -18°C, en een viscositeit SAE 50 van

een monograde-olie bij 99°C. De SAE 20 is dus dunvloeiender dan de SAE 50. Dat vloeit bij 20 graden vorst nog wel door je motor. De SAE 50 (mono-)grade viscositeit blijft, onder de omstandigheid van 20 à 30 graden buitentemperatuur en de motor in driekwart tot volle belasting, een voldoende dikke vloeistof om te koelen en te smeren. Als een olie te dun is, dan is de smering niet doeltreffend meer: metalen delen drukken door de olielamelle heen, wat grote slijtage en plaatselijk snoeiheet worden (vastlopen) tot gevolg heeft. Ook ontstaat er lekkage door een te dunne olielamelle: tussen kleppen en klepgeleiders en tussen zuiger en cilinderwand. Een zeer ongewenst fenomeen! Mijn advies: in auto's van vóór 1975 en nieuwere met kilometerstanden van meer dan tachtigduizend kilometer niet dunner kiezen dan SAE 20W50. Een viscositeit van SAE 15W40 stamt uit een later tijdperk en is voor onze auto's al te dun. Ook voor de eerste jaren van de VW Golf werd 20W50 voorgeschreven.

Waarom liever aan de dikke kant dan aan de dunne kant?

Ten eerste rijden we zelden in de winter. Wel bij hoge temperaturen, met op de snelweg flink het gas erop. Ten tweede slijten de cilinderbussen van oudere motoren meer ten gevolge van gemiddeld hogere toerentallen en een 'rijkere' carburateurafstelling. Het wegspoelen van de olielamelle op de cilinderbussen van onze relatief dorstige auto's is een slijtagefactor die sterk wordt onderschat. Moderne benzinemotoren kunnen twee tot drie keer zoveel kilometers rijden. En dat is niet *dankzij* moderne waterdunne oliën, maar *ondanks*. Een wat dikkere olie heeft betere smerende eigenschappen, vult enigszins versleten lagere en dempt trillingen beter, waardoor een motor stiller en minder rauw loopt. Ten derde zal de oliedruk met een dikkere olie



duidelijk hoger blijven bij zwaardere werk-omstandigheden van de motor.

Is die 'oudere' viscositeit motorolie nog verkrijgbaar? Ja. Niet bij de bouwmarkt of de buurtsuper, en ook niet bij het tankstation. Wel bij de automaterialenzaak en de klassiekerspecialist. Bijvoorbeeld Brezan heeft Brega Classic 20W60 en van Penrite is een hele range van dikkere multigrades verkrijgbaar. Ook Castrol heeft een 20W50.

In mijn instructieboekje staat onder zomere omstandigheden een mono-grade SAE 40 aangegeven. Welke multigrade komt daar het beste mee overeen?

Een multigrade die de SAE 40 juist vervangt is 25W70, meestal toegepast boven de 15°C. SAE 30 komt overeen met 20W60, 20W50 is in de handel meer gangbaar. Als ik in de Alpen voluit ga met mijn Honda S800 (tussen vier en achtduizend toeren draaiend), waarbij de koelwatertemperatuurmeter zomaar tien tot vijftien graden meer aangeeft, dan moet er volgens het boekje SAE 50 in, oftewel 40W70. Bij Castrol is dit een R(acing)-soort.

Wat is nog meer van belang bij de keuze van de goede motorolie?

In principe is ook de kwaliteit van belang. Dit wordt aangeduid met lettercombinaties API/SE, SF, SG of G4, G5, enzovoorts. Voor oudere motoren zijn de tegenwoordige kwaliteiten meestal ruim voldoende. Ook olie die door recycling is verkregen voldoet aan de gewenste kwaliteitseisen. De fabrikanten van onze auto's gingen nog honderd procent uit van minerale soorten.

Dus niet synthetisch?

Nee, niet doen in een motor waarvan de fabrikant het niet voorschrijft. De kwaliteitsindexen van synthetische en half-synthetische zijn hoger en dus beter. De reinigende eigenschappen van syntheten zijn ook te goed (aanslag in de motor weekt los en verstopt oliekanalen) en bovenal levert een dunne olie enkele procenten winst in het brandstofverbruik op. Dat is bij modern blik schijnbaar erg belangrijk. Ook turbo's

draaien beter (lees: veel sneller) op waterdunne synthetische olie zoals SAE 5W30. Zou je dit spul in een MGB-motor 'met wat ervaring' gooien, dan klinkt 'ie als een tractor. En kun je er elke honderd kilometer een liter bijgooien!

De olie van een motor die op LPG loopt zal niet zwart van roetdeeltjes worden. LPG geeft een heel gering lichtbruin residu in de olie en in de uitlaat. Sommige LPG-rijders verversen de motorolie daarom nooit. Volgens mij is dat weer doorgeslagen zuinigheid, want olie bestaat uit zeer lange ketens van koolwaterstofmoleculen die reeds na zo'n vijftienduizend behoorlijk uit elkaar zijn gevallen. Van een denderende smering is dan geen sprake meer. Ook zal de slijtage van de cilinderwanden in een LPG-motor veel minder zijn: van de beruchte 'spoeling' door de benzine is geen sprake.

Heeft het zin extra additieven te gebruiken die in garages en op beurzen te koop zijn?

Die dingen doen geen kwaad. Als je maar geen grafietsapjes in rollager-machinerie gooit. Dat is alleen heilzaam voor bronzen glijlagers. Er zijn dunvloeiende EP-additieven (*Extreme Pressure*) verkrijgbaar en bijvoorbeeld als mix met viscositeitsverbeters: de bekende stroopjes van bijvoorbeeld STP en Wynn's. Mijn ervaring met dergelijke stroopblikjes is positief: wat er beloofd wordt (minder oliegebruik, stillere motor, vermindering van blauwe olierook uit de uitlaat) voor een wat versleten motor wordt zeker waargemaakt. Dan zijn er ook nog olietoevoegingen die een dun laagje PTFE aanbrengen op alle contactvlakken, zoals bijvoorbeeld Slick 50. Of het effect daarvan daadwerkelijk de hoge prijs rechtvaardigt weet ik niet, want de anti-aanbaklaag in onze steelpan houdt toch

Olie wordt onder druk door het aandrijfwiel van een motor gepompt. Een deel van de olie stroomt gaat door het filter (by pass-type).

ook niet echt lang stand. Maar van die variant voor versnellingsbakken heb ik wel eens vernomen dat het met succes een jaankende bak stiller maakte. Misschien dat adverteerder PowerSeal ons hierover meer zou kunnen vertellen.

Is aan de uitlaatrook te zien of een motor olie verbruikt?

Ja, meestal wel. De verbrande motorolie heeft altijd een blauwe kleur. Onvolledige benzineverbranding en ook diesel geven meestal een zwarte kleur. Ten slotte duidt een witte pluim op waterdamp.

Wat betekent het als een motor van binnen overal een bruinzwarte laag heeft?

Er is in het verleden dan te vaak met (roet)vervuilde of zelfs ten dele verbrande olie doorgereden. De reinigende werking van de olie heeft tekortgeschoten. Of de motor heeft wat slijtage opgelopen: de verbrande gassen van boven de zuiger kunnen langs de zuigerveren een beetje in het carter terecht komen of via de klepgeleiders van de uitlaatkleppen. Of er is altijd te dunne olie gebruikt. Op zich is die zwarte laag helemaal niet erg, als de oliekanaaltjes maar niet zijn dichtgeslibt. Nieuwe olie zal het blok langzaam weer schoner maken.

Resumerend is toepassing van de juiste motorolie dus van vitaal belang voor de motor. Ook motoren uit auto's van 25 tot 40 jaar oud zouden het erg lang zonder revisie kunnen uithouden, als de smering door de juiste oliekeuze altijd goed zou zijn. De duurste olie is voor een klassieker zeker niet altijd de beste. Zolang het maar schoon is (licht doorzichtig, helder) en van de juiste viscositeit. Als je zelf de olie ververst, weet je wat er in komt. De motor verwennen besteed je dus niet zomaar uit, dat doe je lekker zelf! ■

CLASSIC CAR SOLUTIONS.NL

... enjoy classic car servicing delivered to your front-door!

Geniet volop van uw oldtimer en laat de problemen, servicing en APK aan de mobiele specialist over.

Met mobiele werkplaats kom ik naar u toe. Voor zwaardere klussen behandel ik uw klassieker in mijn eigen kliniek.



30 jaar diagnostische ervaring
Mailadvies: gratis Visiteconsult: € 45,-

Gemakkelijk Voordeilig Vertrouwd

Bel 06-21 21 26 21 of email Info@ClassicCarSolutions.nl