

## Den der smører godt, kører godt !

Tirsdag den 23. nov. var en lille skare medlemmer til et meget interessant informationsmøde om smøremidler, arrangeret af firmaerne Castrol og Vantage, og formidlet af vores medlem Poul Brink-Larsen.

Som tidligere nævnt her i bladet er det ikke ligegyldigt hvad man hælder på bilen eller motorcyklen. Set ud fra den synsvinkel, kan det godt undre, at ikke langt flere dukker op til disse arrangementer. Men vi der var der fik i hvert fald meget ud af de næsten tre timer i selskab med Roar Eriksen fra firmaet Vantage og vores værter fra Castrol.

Vi fik endnu en gang slået fast, at de produkter, som bl.a. kan købes i supermarkedet og andre steder, kan være direkte sundhedsskadelige for vores køretøjer. Det kan godt være at der står 20w/50 på dunken og at det umiddelbart passer fint til motoren, men man skal nærmest være ekspert for at kunne finde ud af om den olie indeholder noget der faktisk kan skade din motor. Du kan med andre ord ikke vide om de additiver, som givetvis er i sådan en moderne olie, ikke opløser dine gamle gummipakninger og desuden løsner alt det gamle skidt i motoren, så det som en anden blodprop sætter sig i et andet sted i oliekanalerne og stopper dem, - med fatale følger. Det kan virke paradoksalt, men i vores sammenhæng kan en olie altså faktisk være "for god" ! Forskellige tests har i øvrigt vist, at mange "tilbudsolier" ikke holder de angivne specifikationer ret længe.

Med vores motorer er det under alle omstændigheder en god idé at holde sig til mineralske olier, da de syntetiske med garanti indeholder nogle af de nævnte additiver. For motorcyklernes vedkommende kan det være af stor betydning hvad man hælder på, hvis koblingen også er badet i olie.

Der er ikke megen mening i at bruge mange penge på at restaurere en bil, hvis man efterfølgende hælder noget moderne sprøjt på maskinen, med risiko for at havarete vitale og dyre dele; - rent bortset fra det arbejde som et sådant havari medfører.

Hvis du har gennemrenoveret motoren med udskiftning af diverse pakninger til nyere materialer kan du dog godt bruge de nye olier, men her skal du tage i agt, at tolerancerne i gamle køretøjer er større end dem man bruger i dag. Faktisk kan der ofte være gode grunde til at bruge en olie der er lidt tykkere end oprindeligt specificeret.

### Hvornår skal man skifte olie ?

Selv om man ikke kører ret meget, bør man skifte motorolien hvert *efterår* og olierne i gearkasser, aksler, styrehus o.s.v. hvert 3. år. Selvfølgelig skifter du også din bremsevæske jævnligt .. ! - Grunden til at man skal skifte om efteråret, er blandt andet at evt. kondens optaget i olien i løbet af sommeren derved bliver tappet af, så den ikke beskadiger motoren, mens bilen står stille i vintermånederne.

### Hvad gør man om vinteren ?

Hvis du har for vane at gå ud og starte motoren en gang om måneden i vinterperioden, så skal du lade den blive *ordentligt* varm og ikke stoppe den lige så snart kølevandet når driftstemperatur. En anden løsning kan være at vinterkonservere motoren, enten ved at hælde konserveringsolie på den (denne olie kan ofte godt genbruges i



nogle år) eller måske blot afmontere tændrørene og hælde en sjat cylinderolie ned i hver cylinder inden du skruer propperne i igen og tørner motoren nogle få omgange. Man kan evt. også først køre motoren varm og efterfølgende forsegle indsugningen, udstødningen og udluftningsrøret fra bundkarret, så der ikke kommer fugtighed ind ad disse veje. Husk også at frakoble batteriet og helst tage det med ind i varmen og lade det op jævnlige. Hvis bilen skal stå stille hele vinteren, kan det også være en god idé at klodse den op, så den ikke står og gør hjulene "kantede".

### Gearolier

For gearolierne vedkommende var der naturligvis også en masse gode råd at få. Her er det mest spørgsmålet om der er "rødgods" (bronze) et sted i gearkassen eller akslerne. Hvis der er, skal man holde sig fra de olier der specificeret som "GL5", men ellers kan der være meget at hente ved at eksperimentere lidt: En tyk olie er f.eks. ikke så tilbøjelig til at smutte forbi pakningerne og på ældre køretøjer med store tolerancer betyder det ikke noget for smørevirkningen, men til gengæld kan gearkassen blive tung at skifte. Til gearkasser med syncromesh må fabrikanterne både tilgodese ønsket om en olie som får alt til at løbe let, men samtidig giver den *klæbning* mellem syncromeshringene, som sikrer at gearskiftet foregår let. - Nej, det er ikke nemt !

### Blyerstatning

Vantage fører også Castrols blyerstatning, kaldet "Valvemaster". - Dette produkt er blandt dem som The Federation of British Historic Vehicle Clubs (den engelske pendant til Motorhistorisk Samråd) anbefaler, på baggrund af en meget seriøs og realistisk test (se [www.fbhvc.co.uk](http://www.fbhvc.co.uk)). Som Roar Eriksen udtrykte det, så har man tre valgmuligheder: Brug blyerstatning, eller skift ventiler og ventilsæder, - eller slib ventiler, - jævnlige (!). En kvart liter rækker til 250 liter benzin.

### Hva' koster 'ed så ? - Specielt tilbud til os i DMKF.

Afslutningsvis havde vi en skæg oplevelse, for vores værter har en serie olieprodukter der er lavet til gamle specifikationer og dem vil de naturligvis gerne sælge dem til os. Vi fik derfor udleveret en prisliste hvor priserne var angivet for hhv. 1 liter og 1 gallon (ca. 4 liter) Vi måtte jo så påpege at mange af vores lastbiler bruger 18-25 liter olie ved et motorolieskift og lige så meget i gearkasser og aksler. Dermed stod vores værter i en ny situation, for de havde faktisk arbejdet længe på at kunne sælge disse produkter i små beholdere og er ikke vant til de kvanta som mange af vores køretøjer behøver. Så det var den omvendte verden for dem. Derfor har vi bedt dem om at regne på hvad disse produkter koster i større mængder. Hvis man er en håndfuld lastbilejere der skal skifte olie, passer en 200 liter tromle jo fint til to olieskift. Men også når man har mindre biler, kan der være fordele i at slå sig sammen om et større indkøb. Holdbarheden for en åbnet beholder er omkring 5 år, så hvis man har plads, kan det godt betale sig at købe stort ind. - Så har man også den rigtige vare stående til efterfyldninger, eller hvis en af vennerne lige står og mangler nogle liter. Den medlemsaftale som vi har fået tilbudt fra Vantage er vedlagt bladet.

### Det koster ikke noget at spørge . .

Hos Vantage ([www.vantage.dk](http://www.vantage.dk)), kan man ringe til dem og bede om gode råd og vejledning, inden man køber. Den service er din lokale tankstation eller dit supermarked helt sikkert ikke i stand til at levere ! I disse tider kan det i øvrigt være svært at kende forskel på de to typer forretninger - når man ser bort fra benzin- og dieselpumperne udenfor den ene !

...

Se også [www.castrolclassicoils.co.uk](http://www.castrolclassicoils.co.uk), hvor der (ligesom på Vantage's side) er megen god generel information at hente.

### *Ole Willumsen*

**P.S.** Hvis du vil have syn for sagn om hvordan olie opfører sig ved forskellige temperaturer, så prøv at hælde lidt olie i to

syttetøjsglas og stil det ene i køleskabet i et par timer. Forskellen i viskositet ved stuetemperatur og ved 5 grader er ret så bemærkelsesværdig og så kan man næsten forestille hvor letflydende den bliver ved ca. 100 grader. – Ikke noget under at nogle ældre biler drypper, når de har fået lov at arbejde for føden. Pakningerne kan ganske enkelt ikke holde det tilbage !

