

Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Smeervoorschriften worden niet eenvoudiger

Olie, levensbloed van de motor

Met weemoed kijkt elke monteur of technisch onderlegde autorijder terug naar tijden toen de keus in motorolie simpel was. Met een woud van nieuwe normen en daar overheen een bos speciale fabriekseisen weten weinigen nog de weg in olieland. En simpeler gaat het niet worden. Meer dan ooit bepaalt olie als levensbloed van de motor diens wel en wee, dus is een beetje motoroliekennis in de werkplaats van levensbelang voor de motor.

Niet alleen blijft het ingewikkeld welke olie de motor optimaal beschermt, het goedje is nog behoorlijk duur geworden ook. Wat leidt tot de neiging erop te bezuinigen. Aardolie is in het algemeen al prijzig, geavanceerde toevoegingen die een lange vervangingstermijn en dunvloeibaarheid ter verlaging van brandstofverbruik mogelijk maken zijn helemaal kostbaar.

Momenteel komt daar het probleem bij dat door omstandigheden de aanvoer van enkele onmisbare soorten basisolie beperkt is, wat de prijzen verder opdrijft. Meerdere raffinaderijen waar die oliesoorten vandaan komen zijn geheel of gedeeltelijk buiten dienst. Dat is een tijdelijke zaak, denkt Technical Specialist Automotive Maarten Beckers van Shell, maar het ziet er toch niet naar uit dat de hoge prijs van goede basisolie weer zal zakken. Terwijl directeur Jan-Willem Engel van Kendall Motor Oil er een meer structureel probleem in ziet: “de raffinagecapaciteit in Europa wordt kleiner gemaakt omdat de vraag in het Verre Oosten sterk groeit en daar meer te verdienen valt”. De tijd zal het leren. Ook Comma Oil geeft aan dat de afzet van motorolie in Europa juist gestaag blijft afnemen: langere vervangingstermijnen en motoren met kleinere carterinhoud. Maarten Beckers bekijkt dat van de positieve kant: wat gebruikt een motor nu helemaal aan olie tegenwoordig, die kosten vallen in het niet vergeleken met andere rijkosten. Dus waarom



Zelfs bij de merkdealer vereist deskundig (bij)vullen van de motorolie meer dan één vat van een goed product. Daarom moet elke monteur iets weten van oliesoorten, en het specifieke voorschrift voor de auto die onder handen is.

Foto: Jan Liefstink

ACEA geeft de maatstaf

Het zou zo moeten zijn dat algemene, internationale normen gehanteerd worden om de kwaliteit van olie aan te geven. Daarvoor hadden we eerst het Amerikaans 'petroleum instituut' API. In Europa werkte dat toch niet helemaal, naarmate de motortechniek en rijpraktijk (hogere snelheden, hogere motorbelasting) verder afweek van wat in de VS gebruikelijk is. Dus werkte de Europese vereniging van autoconstructeurs ACEA andere normen uit. De laatste versie daarvan verscheen in 2004.

Vervolgens zou het zo moeten zijn dat alle autobouwers, die immers gezamenlijk deze normen opstellen, daarmee volledig uit de voeten kunnen. Maar met name de Duitse fabrikanten houden vol méér te willen. Voor lange vervingstermijnen, voor lage wrijving in de motor die brandstof spaart, en voor speciale motorconstructies zoals pompverstuivers.

Hoewel de ACEA al rekening hield met de opkomst van roetfilters en andere actuele uitlaatgasreinigers, door toevoeging van een speciale C-norm, is het laatste woord daarover nog lang niet gezegd. Ook voor zware bedrijfswagens beginnen die problemen zich af te tekenen, met de opkomst van EGR- en SCR-systemen voor uitlaatgasreiniging.

Olie-expert Maarten Beckers van Shell geeft mooi aan hoe handzaam de API-klassering is. "Als vuistregel wordt wel gehanteerd: ga je een letter terug in de API-klassificatie, dan halveer je door de lagere oliekwaliteit de vervingstermijn. Van een voorgeschreven SJ naar een SG betekent een kwart van de normale vervingstermijn (SJ naar SH is halvering, van SH naar SG is nogmaals de helft daarvan)." Maar bepalend voor de vereiste kwaliteit zijn in Europa de ACEA-normen, die geen oplopende maar verschillende kwaliteiten aangeven.

Verschillende normen, verschillende toepassing

De indeling van ACEA-normen loopt niet van 'gewoon' naar 'het beste'. De aanduiding zegt iets over specifieke eigenschappen

van verschillende oliën, die elk hun eigen toepassingsgebied hebben. Dus kun je best niet zeggen: als norm X gevraagd wordt kan norm Y er ook wel in, want die moet nog beter zijn. Er bestaat althans geen enkele garantie dat de 'norm Y' olie ook al het nodige kan, het is gewoon iets anders dan 'norm X'. Daarom moet de hele rij normen bekend zijn voor wie olie wil bijvullen of vervangen:

A1/B1lage HTHS, niet voor DI diesels
A3/B3hoge HTHS, niet voor DI diesels
A3/B4hoge HTHS, wel voor DI diesels
A5/B5lage HTHS, wel voor DI diesels
C1vanaf lage HTHS, lage SAPS
C2vanaf lage HTHS, medium SAPS
C3hoge HTHS, medium SAPS

Bij deze indeling staat A voor benzinemotoren, B voor diesels, C voor olie die weinig asresten oplevert bij verbranding. Dat laatste is essentieel voor verzamelkatalysatoren en roetfilters, die zo min mogelijk vervuild moeten raken door asresten, welke niet door regeneratie (schoonbranden) verwijderd kunnen worden. In vaktermen heten die onverbrandbare resten SAPS. Voor zware bedrijfswagens zijn er de E-normen.

HTHS waarde veelzeggend

Van groot belang is verder de HTHS-viscositeit, 'High Temperature High Shear'. Dat zegt in hoeverre de olie bij hoge temperatuur en hoge afschuifnelheden in staat is een voldoende dikke smeerfilm te handhaven. Populair uitgedrukt betekent een hoge HTHS een stevige smeerfilm van voldoende dikke olie op zwaar belaste, hete onderdelen. In specificatiebladen van olie vindt men meestal deze HTHS-viscositeit wel vermeld, maar niet op de verpakking van olie. Een lage HTHS levert ook wat op, namelijk minder glijweerstand. Daarmee laat zich brandstof besparen.

Zo kunnen we de ACEA-indeling nader belichten. A1/B1-olie is brandstofsparend, met lage HTHSV, **maar niet geschikt voor motoren die daar niet specifiek voor geconstrueerd zijn**. A3/B3 is bedoeld voor hoog belaste benzi-



De werking van katalysatoren en filters kan op termijn fors beïnvloed worden door de gebruikte oliesoort. Naarmate zich meer verbrandingsresten afzetten slijbt het uitlaatsysteem dicht en neemt de werking van reinigingssystemen af. Foto: Jan Liefink

ne- of dieselmotoren, maar niet voor direct ingespoten diesels die een zeer hoge verbrandingsdruk opleveren. A3/B4 dient ook voor hoog belaste motoren, maar dan inclusief direct ingespoten diesels. A5/B5 is eveneens voor hoog belaste motoren, maar levert bovendien met lage HTHSV brandstofbesparing, **niet geschikt voor motoren die daar niet specifiek voor geconstrueerd zijn**. De C1 en C2-oliën hebben dezelfde kwaliteit als A5/B5, maar een laag asgetal en afwijkende HTHS-waarde. De nummering verklaart min of meer zichzelf: 1 met extra laag asgetal en lage HTHS, 2 met laag asgetal en lage HTHS, 3 met laag asgetal en hoge HTHS. Als normale (hoge) HTHS geldt een getal van 3,5 mPa.s of hoger. **C-olie is ongeschikt voor oudere diesels en ongeschikt voor benzinemotoren**, alleen C3 kan samen-

gaan met een A3/B4-vermelding, maar vereist dan gebruik van zware larme diesel. We kunnen het verhaal over het niet uitwisselbaar zijn van oliesoorten een beetje nuanceren. In plaats van A1/B1 mag gesteld worden dat A5/B5 ook voldoet en zelfs meer aan kan, maar ook meer kost. Evenzo kan A3/B4 in plaats van A3/B3 gebruikt worden. Er wordt momenteel gedacht aan een extra norm A4, specifiek voor direct ingespoten benzinemotoren, waarmee de zaak weer ingewikkelder zou worden. Nog geheel los van allerlei merkspecifieke eisen, waarvan alleen gezegd kan worden dat die boven de ACEA-normen uit gaan. Ofwel, bij een voorschrift waarin zowel een ACEA- als een fabrieksnorm vermeld staat telt de fabrieksnorm, en voldoet olie die alleen dezelfde ACEA-aanduiding heeft **niet**. ●

SMEERMIDDELEN

Motorolie kiezen blijft lastig



De service-intervalmeting gaat ervan uit dat de voorgeschreven oliesoort wordt gebruikt, en meet niet direct de oliekwaliteit in het carter. Handig bij het ASSYST-systeem van Mercedes is dat opgegeven kan worden welke oliekwaliteit (naar fabrieksnormen) gebruikt wordt, dan past het systeem vanzelf de aanduiding van de verversingsinterval aan.

Foto: Jan Liefink

zou je, als olie zo belangrijk is voor de gezondheid van de motor, besparen op de oliekosten en kwaliteit? Waarbij Kendall's Jan-Willem Engel spontaan van harte aansluit.

Volg de voorschriften

Voor het autobedrijf blijft het erg ongemakkelijk dat niet meer met één of twee soorten olie elke auto bediend kan worden. De merkdealer heeft het daarbij nog beter dan het universeel bedrijf, dat met bijzondere voorschriften van verschillende (Europese) merken te stellen krijgt. Niettemin wordt het ook voor de merkdealer niet beter, nu er weer de ACEA C-norm oliën bijkomen voor diesels met roetfilter. Het leek net wat eenvoudiger te worden doordat autofabrikanten kwamen met nieuwe oliespecificaties die voor heel veel modellen goedkeur hebben, met name bij het VAG-concern in plaats van een veel groter aantal oudere specificaties. Maar letterlijk gooien nu weer filters en katalysatoren roet in het eten.

Wat het ook niet makkelijker maakt is dat er eerst een trend was naar nog dunnere oliën, 0W, als bijdrage om het brandstofverbruik

Een aantal merken stuurde ons informatie over de meest recent uitgebrachte oliesoorten

De nieuwste motoroliën

Agip

Met drie oliesoorten voorziet Agip in merkspecifieke eisen voor diesels met roetfilter, maar niet alleen daarvoor. Het zijn alle 5W-30 oliën zoals nu het meest gebruikelijk. Voor Volkswagen 504.00/507.00 is er Agip 7008. Aan de GM-eisen LL-A-025/LL-B-025 voor onder andere Opel voldoet Agip Formula LL G. Zowel de eisen BMW Longlife 04 als de MB 228.31-eis van Mercedes worden gedekt door Agip Formula MS B04.

BP

Hoewel BP en Castrol één bedrijf vormen houdt BP er ook voor zichzelf een breed gamma olieproducten op na. De nieuwste varianten daarin zijn voor merkspecifieke toepassing uitgebracht. Visco 5000 MB dient

zoals de benaming al doet vermoeden voor de MB 229.31 eis, het is een olie voor diesels met roetfilter. De specificatie vermeldt verder dan ook C3, naast A3/B4.

Voor VAG-producten is Visco 7000 Longlife III uitgebracht, net als de zojuist genoemde Visco 5000 met 5W-30-viscositeit die bij Volkswagen nu de voorkeur krijgt boven 0W-30. Deze Visco 7000-versie is geschikt voor de VW 504.00- en 507.00-normen.

Castrol

Aansluitend bij de nieuwste normen en snelle verbreiding van diesels met roetfilter heeft Castrol een SLX C1-olie uitgebracht, met de meest gangbare viscositeit 5W-30. Hij voldoet aan de A1/B1- en A5/B5-normen voor brandstofsparende dunne olie,



en zoals gezegd aan de C1-eis van zeer lage hoeveelheid asresten. Specifiek noemt Castrol nog geschiktheid voor Mazda-modellen.

Al eerder werd SLX Longlife III uitgebracht, aansluitend op de wat vereenvoudigde fabriekseisen van VW/Audi. Het is een 'low SAPS'-olie, geschikt voor diesels met roetfilter, maar ook voor andere diesel- en benzinemotoren. Dat ligt besloten in de VAG-specificaties 504.00 en 507.00 waaraan deze olie voldoet. Alleen de vijf- en tiencilinder dieselmotoren kunnen er niet mee uit de voeten.

Voor brede toepassing is er Castrol SLX LongTec, voldoende aan de A3/B3/B4-eisen en met een viscositeit van 0W-30. Daarnaast draagt deze olie een indrukwekkende lijst merkspecifieke goedkeuringen: MB 229.3/229.5, BMW LL01, VW 502.00/503.01/505.00 en GM-LL-A-025/LL-B-025.



'Mag ik een fles olie van u' is een domme vraag geworden, toont dit rek bomvol verschillende oliesoorten. Levert het in de werkplaats al vraagtekens op wat erin moet, aan de automobilist is het al helemaal niet meer uit te leggen.

Foto: Kroon Oil

terug te dringen. Nu blijkt in de praktijk dat hoge belasting in moderne diesel- en turbo-benzinemotoren (hoog koppel bij laag toerental) dan toch problemen kan opleveren, zodat teruggegrepen wordt naar 5W olie. Het is dus belangrijk de laatste voorschriften op dit punt te kennen. Voor oudere auto's is het makkelijker, moderne olie voldoet bijna altijd aan hogere eisen dan in het bouwjaar van die auto werden gesteld. Mits

opgepast wordt met brandstofsparende olie volgens ACEA A1/B1 en A5/B5 waar lang niet elke motor tegen kan. Dus alleen gebruiken als het voorschrift expliciet aangeeft dat de motor daarvoor geschikt is. Moderne dunne 5W-30 olie is ook niet altijd geschikt voor belangrijk gesleten motoren, maar verder zal een oud motortype dat in goede staat is op hedendaagse dunne olie eerder beter dan slechter lopen vergeleken met de vroeger gebruikelijke 20W-50.

Low SAPS of niet?

De actuele vraag is hoe het verder gaat met 'low-SAPS'-olie, die weinig asresten achterlaat bij verbranding. Een vereiste in combinatie met roetfilters, waarin die asresten zich geleidelijk opzamelen en niet te verwijderen zijn door regeneratie, zodat het filter steeds meer uitlaatuweerstand geeft. Maar hetzelfde geldt voor NO_x-verzamelkatalysatoren, gebruikt in combinatie met directe benzine-injectie die een arm meng-

Elf/Total

In antwoord op de nieuwe C-normen voor olie die weinig asresten oplevert heeft Elf in drie versies een Solaris 5W-30 olie uitgebracht die aan de C3-norm voldoet. Speciaal voor VW 504.00/507.00 is de variant Solaris LLX die verder de algemene specificatie A3/B4 meekrijgt. Voor de BMW Longlife 04 en MB 229.31 dient Solaris LSX. Uiteraard heeft Elf verder specialisatie in Franse merken, daarvoor kwam Solaris RNX uit, met

C3-specificatie en aanbeveling door Renault en Nissan voor hun modellen met roetfilter (DPF). Zustermerk Total sluit aan met drie versies van hun Quartz Ineo. De variant Quartz Ineo MC3 dekt BMW- en Mercedes-eisen, voor VW-eisen is er Quartz Ineo 504/507. Total is de favoriete keuze van Peugeot en Citroën, hiervoor dient de Quartz Ineo ECS met een C2- en A5/B5-specificatie. Tevens brengen Elf en Total een 0W-30 olie die een breed spectrum dekt, maar geen speciale

Energy 9000 met een A3/B3-specificatie. Interessant is verder dat Total als service een cd-rom heeft ontwikkeld met smeeradvisen voor alle personen- en vrachtwagens, landbouwwerktuigen, bussen en grondverzetmachines. On-line kunnen die adviezen opgevraagd worden, zodat ze altijd actueel zijn. Informatiebladen voor alle oliesoorten die Total levert staan op de cd, waarvoor binnenkort een update komt.

deze olie voldoen aan VW 502.00/505.00 en de nieuwere 505.01, maar ook aan BMW LL 01/04 en de recente eis MB 229.51.

ExxonMobil

Niet verwonderlijk is dat ook Esso en het overgenomen Mobil hun olieprogramma hebben aangepast aan de nieuwste voorschriften. Een beetje verwarrend alleen dat zowel Esso als Mobil een nieuwe 5W-30 olie uitbrach-



low-SAPS kwaliteit heeft. Elf Excellium Full Tech draagt de ACEA-aanduiding A3/B4 en voldoet tevens aan een hele serie wat oudere merk-specifieke eisen. Datzelfde geldt voor Total Quartz

Eurol

Drie soorten low-SAPS-olie had Eurol al in het gamma, daaraan is nu nog een vierde met breed toepassingsgebied toegevoegd. Er was al Syntence, met C3-specificatie, voor VW 504.00/507.00. Fluence en Fluence FE dekken respectievelijk de C3- en C2-normen, met bovendien goedkeuringen van VW, BMW en Mercedes (Fluence) en specifiek BMW (Fluence FE). Als nieuwtje is nu Optence 5W-30 toegevoegd met de algemene specificatie A3/B4/C3. Daarbij kan

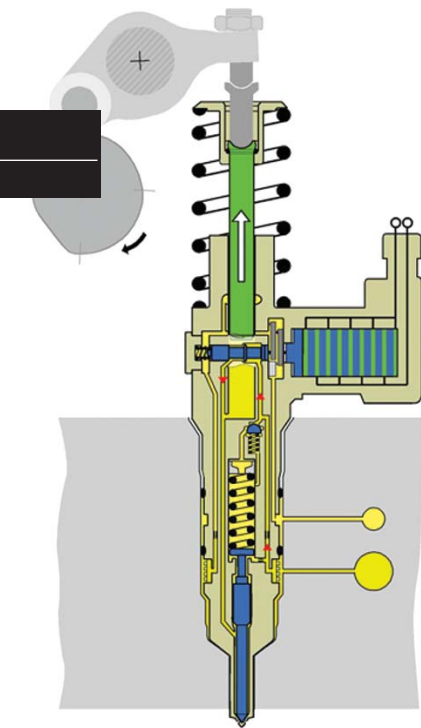


SMEERMIDDELEN

Motorolie kiezen blijft lastig

sel aanmaakt. Maarten Beckers: “brandstoffen zijn in Nederland nu zeer zwavelarm. Daardoor telt inmiddels veel zwaarder hoeveel zwavel uit verbrande olie komt, door het normale en noodzakelijke oliegebruik. Zwavelverbindingen in het uitlaatgas komen nu met conventionele, minerale oliesoorten in gelijke mate uit brandstof als uit olie, vroeger vooral uit de brandstof.” Hij beveelt daarom ook zwavelvrije Shell V-Power aan bij directe benzine-injectie, dat verbrandt schoner en ontziet de opslagkatalysator, met als gevolg een lager brandstofverbruik door een lagere regeneratie-behoefte.

Onderwijl woedt de discussie voort hoe dat moet met low-SAPS-olie. Welke ACEA C-norm kiest de fabrikant, in hoeverre kan diezelfde olie ook in diesels zonder roetfilter gebruikt worden? En wat moet je met retrofitroetfilters die de overheid net is gaan subsidiëren? “Gebruik in de motor dan een ACEA C3 olie, in verdere specificaties gelijkwaardig aan ACEA A3/B4, om het filter langer effectief te laten blijven. Er zijn nog geen (aangepaste) fabrieksvor-



Zeer zwaar belaste onderdelen vragen bijzonder veel van de motorolie, zoals de nokkenassmering bij pompverstuiverdiesels. Maar ook de opkomst van dubbele compressoren maakt het leven voor motorolie lastig, en het woud van speciale smeervoorschriften groter.

Tekening: Volkswagen

schriften gemaakt wat te doen bij montage van retrofit roetfilters.”

Men is er gewoon nog niet uit met die low-SAPS-olie. Waar het om gaat is dat daarin andere additieven worden gebruikt, juist de conventionele additieven geven asresten. Uiteraard pogen de paar fabrikanten van additieven die er nog zijn alternatieve toevoegingen te maken die net zo effectief zijn als de conventionele metaalhoudende soorten. Er is echter bij diverse autofabrikanten geen volledig vertrouwen dat C-oliën niets minder zijn dan A/B-olie, maar alleen minder as opleveren. Vandaar dat die fabrikanten C-olie niet vrijgeven voor gebruik in alle diesels die nog zonder roetfilter werden afgeleverd.

Bij trucks is het al niet beter. In principe, zegt Maarten Beckers, is bij een diesel met SCR-katalytische reductie (met hulp van AdBlue-inspuiting) geen low-SAPS-olie nodig. Dat schrijven de fabrikanten momenteel ook niet voor. Een truck die de uitlaatgasnormen haalt met een roetfilter en uitlaatgasrecirculatie (EGR) heeft wel low-SAPS-olie nodig. In het algemeen betekent EGR een extra belasting voor de olie, vuil uitlaatgas wordt herverbrand en dat geeft sterker vervuiling van de motorolie. Dus stellen fabrikanten extra eisen aan de olie en ontstaat

ten met de benaming ESP Formula, die echter niet allebei dezelfde specificatie meekrijgen. Esso Ultron ESP Formula P heeft een fabrieksgoedkeur van Peugeot/Citroën, en draagt verder de ACEA C2/A5/B5-specificatie. De olie van Mobil is een volsynthetische Mobil 1 ESP Formula, die wat verder gaat met ACEA-specificaties C2/C3/A5/B5. Bovendien is er goedkeur volgens de nieuwste voorschriften VAG 504.00/507.00, BMW LL 04 en Mercedes MB 229.31/229.51.



E4/E6/E7, aanvullend is er goedkeur voor bedrijfswageneisen van Mercedes, MAN, Volvo en Renault.

Kroon Oil

De laatste aanvulling op het gamma van Kroon Oil is een low-SAPS-olie die aan de A3/B4/C3 eisen voldoet. Het product heet Presteza MSP 5W-30 en is tevens goedgekeurd voor de laatste Mercedes- (MB 229.31) en BMW- (LL 04) eisen. Omdat ook voor trucks bijzondere eisen worden gesteld aan olie voor motoren met speciale voorzieningen voor schoon uitlaatgas heeft Kroon Oil de Armadosynth LSP 10W-40 uitgebracht. De algemene specificatie is ACEA

bovendien nog MB 229.51, ook hier is de algemene specificatie A3/B4/C3.

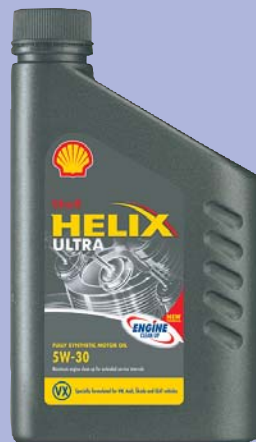
Op het gebied van zware bedrijfswagens heeft Shell ook een low-SAPS-olie uitgewerkt, de Rimula Signia 10W-40 die aan de ACEA E4-, E6-, én E7-eisen voldoet. Met daarnaast een goedkeuring van een hele serie truck- en dieselmotorfabrikanten. Met uitzondering van de nieuwste Scania-eis LDF-2, waarvoor Shell de Rimula Ultra 10W-40 heeft die volgens Shell nu nog als enige olie aan die eis voldoet. Overigens meldt het merk



dat alle eerder bestaande Rimula oliesoorten zijn opgewaardeerd, zodat ze de ACEA E7-eis halen die doorgaans gevraagd wordt voor Euro 4- en 5-truckmotoren.

Sunoco

Hoewel Sunoco al een low-SAPS-olie had met de Synturo Brilliant LL3 5W-30 heeft het merk nog twee producten toegevoegd in die klasse. Dat zijn de Synturo Xenon 5W-30 en de Ultra+ DPF 5W-30 met specificatie A5/B5/C2. Evenzo sluit Sunoco aan op de recente ontwikkelingen bij trucks door een opwaardering van de Super C Euro 15W-40 NF, die nu aan de specificatie E7 voldoet voor Euro 4-motoren.



SMEERMIDDELEN

Motorolie kiezen blijft lastig

ook bij trucks een woud van fabriekserkenningen. Waar niet elke oliefabrikant al zijn producten voor laat keuren, omdat deze fabriekstesten erg kostbaar zijn, al gauw vanaf zo rond €100.000,- per test.

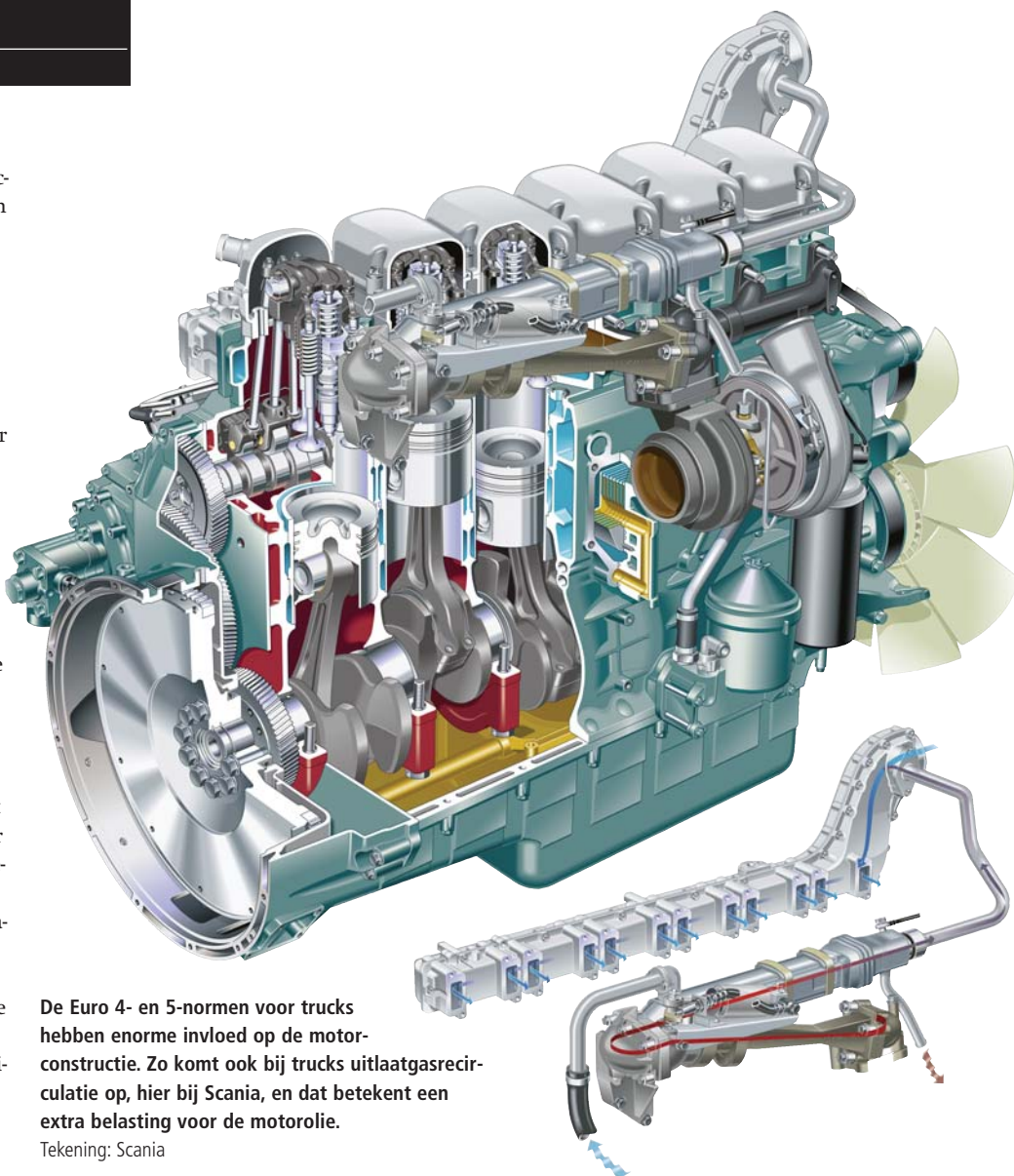
Goede voorlichting

Olieleveranciers hebben, voorzichtig gezegd, geen hoge pet op van het kennispeil over motorolie bij autobedrijven. Het is echter heel begrijpelijk dat het autobedrijf het spoor bijster is geraakt in de ingewikkelde materie van oliekenis. Er zijn wel trainingen, maar menig autobedrijf zit ook al in zijn maag met talloze technische trainingen om normaal onderhoud en reparatie aan de bijzonder gecompliceerde nieuwste auto's te kunnen verrichten.

Zo horen we bij Shell: "een veel voorkomend misverstand is dat dikkere olie een hoogbelaste motor beter smeert. Zulke olie bevat vaak veel viscositeitsindex-verbeteraar. Hij verliest bij oplopende temperatuur en afbraak van de viscositeits-verbeteraar veel meer van zijn viscositeit dan een goede dunne (basis)olie, en komt daardoor bij hoge temperatuur slechter uit." Er wordt nog wel geschermd met de kreet 'synthetisch' als zou dat een garantie zijn voor hoge oliekwaliteit. Maar het zegt weinig over de kwaliteit, zo zijn de experts het eens, "er is geen norm voor wat vol- of half-synthetisch mag heten, hoeveel synthetisch aandeel er in de olie moet zitten. Dus zegt de aanduiding 'synthetisch' op zich erg weinig." Het is echter wel duidelijk dat je niet meer aan synthetische oliën ontkomt om aan de uiteenlopende hoge eisen van de autofabrikanten te voldoen.

Als uitweg zijn er de aanbevelingslijsten van olieleveranciers, zo zegt Kendall een lijst met meer dan duizend merk- en modelspecifieke aanbevelingen te hanteren. En staat het graag met raad en daad terzijde: "je kunt zeggen dat het belangrijkste verschil tussen grote en kleine olieleveranciers zit in extra service. Wij kijken niet zozeer naar hoeveel olie een klant van ons afneemt voordat we uitvoerig raad en hulp bieden", aldus Jan-Willem Engel van Kendall. Maar ook andere olieleveranciers hebben zulke aanbevelingslijsten en 'helpdesks' voor wie er niet meer uitkomt.

Een andere vorm van service is olie-analyse om inwendige motorproblemen te zien aankomen of aanwijzingen over de oorzaak te vinden. Daar rekenen Shell en Kendall verschillende prijzen voor. Het voornaamste is dat men een oliemonster neemt, of laat nemen, voordat iets gerepareerd wordt en ook voordat de olie afgeapt is, wanneer via de analyse aanwijzingen verwacht worden over wat er nu precies is misggaan.



De Euro 4- en 5-normen voor trucks hebben enorme invloed op de motorconstructie. Zo komt ook bij trucks uitlaatgasrecirculatie op, hier bij Scania, en dat betekent een extra belasting voor de motorolie.

Tekening: Scania

Geef bijvul-olie mee

Een probleem voor het autobedrijf blijft dat de autorijder al helemaal niet uit de weg kan met al die oliesoorten en -voorschriften. Anderzijds moet hij nu in het lange interval tussen twee servicebeurten zeker wel eens bijvullen. Wat voor olie is er dan ingegaan, kan dat oorzaak zijn van een motorschade? Op zich kunnen verschillende oliesoorten zonder bezwaar gemengd worden, maar de slechtste olie bepaalt de kwaliteit van het mengsel. Uit een olie-analyse is niet duidelijk vast te stellen welke oliesoort of -soorten in de motor hebben gezeten. Hieruit volgt een dringend advies aan het autobedrijf om klanten olie mee te geven voor bijvullen. Goed voor de eigen verdienste, geen grote extra kostenpost bij een servicebeurt, en bovendien brengt goede smering een lager brandstofverbruik. Heel direct bij auto's met roetfilter of opslagkatalysator, die met goede olie minder vervuult, dus minder vaak aan het

regenereren slaat, wat heel duidelijk bijdraagt tot een lager brandstofverbruik.

Een alternatief is om minstens een soort circulaire te maken die de klant meekrijgt, waarop zo duidelijk mogelijk staat aangegeven welk soort olie voor bijvullen gebruikt moet worden. Met vermelding van ACEA-specificatie en eventuele fabrieksvorschriften, zodat de automobilist weet waarop te letten als hij olie koopt. Grote kans dat hij meteen zegt: "als het zo belangrijk en ingewikkeld is, geef maar meteen wat mee voor onderweg." Zorg dus dat er voldoende olie in kleinverpakking op voorraad is. En voor het eigen gebruik in het autobedrijf? "Een olie die overal in kan bestaan echt niet meer", zegt Maarten Beckers, en ook Jan-Willem Engel geeft aan dat onvermijdelijk is om een aantal oliesoorten paraat te hebben. Makkelijker wordt het niet.

Peter Fokker