

Auto & Motor
TECHNIEK

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

Smeeradvies voor het autobedrijf

Eén olie voor alle motoren?

Hoeveel types motorolie houd je als universeel autobedrijf op voorraad? En waarin bewaar je die oliën? In bulk, in vaten of in wegwerpverpakking? Of is er misschien een wonderolie die alle motoren perfect smeert? We vroegen het aan twaalf leveranciers van motoroliën.

'De juiste motorolie' is een vaak terugkerend thema in AMT. Trend in die artikelen: het aantal verschillende ACEA-specificaties groeit met het jaar en het aantal merkspecifieke voorschriften van autofabrikanten neemt nog sneller toe. Dat allemaal bijhouden is al een hele toer, al die motoroliën in het autobedrijf op voorraad houden is onmogelijk. Hoe zorg je dan toch voor de juiste olie in de juiste motor? Een goede, en ook een veelgestelde vraag.

Lees maar even mee in een brief van een autobedrijf dat we hier voor het gemak 'Van der Vaart' noemen: "In onze werkplaats onderhouden wij personenauto's van alle merken en alle leeftijden. Wij krijgen de nieuwste lease-auto's binnen, maar ook brikkes van 15 jaar oud en zelfs af en toe een youngtimer met stoterstangen, contactpuntjes en carburateurs. Je zou kunnen zeggen dat wat op onze zeven hefbruggen komt, een aardige afspiegeling is van het Nederlandse wagenpark. Wij zouden al die auto's graag zoveel mogelijk services vanuit bulk. Vindt u dat we dan kunnen volstaan met één

bulk tank? Zo ja, welke motorolie moet er in (viscositeit, specificaties etc.)? Welk percentage van de auto's kunnen we daarmee aan? En wat doen we dan met de rest?" Natuurlijk denken we vanachter het bureau op de AMT-redactie graag mee met Autobedrijf Van der Vaart, maar nog liever zoeken we de praktijk op. En dus vroegen we twaalf oliemaatschappijen naar hun antwoorden op de vragen van Autobedrijf Van der Vaart.

Veel oliesoorten of maar één?

Wat dat opleverde? Uiteenlopende antwoorden. Grofweg zijn er twee denkrichtingen bij de oliemaatschappijen. De ene zegt: "Eén smeermiddel voor alle motoren? Onmogelijk!" Aanhangers van deze richting zijn bijvoorbeeld Liqui Moly en Total. Liqui Moly geeft uitleg over de technische noodzaak van meer oliën en adviseert vijf typen op voorraad te nemen. Total noteert vier oliesoorten en legt precies uit welke dat zijn en welke auto's daarmee geholpen zijn.

De andere richting zegt: "Oké, er



Olieleverens. Hoeveel soorten motorolie heeft Autobedrijf Van der Vaart nodig? En waarin slaat het bedrijf die op?

Foto: Jan Lieftink

zijn veel uiteenlopende specificaties, maar wij bieden een olie die aan vrijwel al die eisen voldoet. Die ene olie kan dus probleemloos

in vrijwel alle auto's". Shell is de belangrijkste vertegenwoordiger van deze richting. Maar let op, het bedrijf maakt wel een

onderscheid tussen wat technisch werkt en wat formeel mag. Dat kan van groot belang zijn in garantiwesties!

Ook Mobil claimt zo'n superolie, die in vrijwel alle auto's voldoet, te kunnen leveren. Maar vertegenwoordiger Oirschot Olie wijst op het onderscheid tussen techniek en commercie: "Je gebruikt een hoogwaardig (lees duur) product in toepassingen waar een eenvoudiger (lees voordeliger) product ook zou volstaan". Daar staat natuurlijk tegenover dat een dure olie door groot inkopen goedkoper wordt en dat ook de marge op een dure olie groter kan zijn. Dat maakt lastige afwegingen noodzakelijk.

Valvoline zit tussen beide stromingen in. Vertegenwoordiger Van Heck van dit merk presenteert verschillende scenario's met, al naar gelang de afwegingen die Autobedrijf Van der Vaart maakt, één tot negen verschillende types motorolie.

Opslag en bijvulolie

En dan is er natuurlijk de vraag hoe de diverse typen olie moeten worden opgeslagen bij Autobedrijf Van der Vaart. Total, Kroon Oil, Comma en Kendall werken dat heel concreet uit, Bardahl en Eurol geven een handige vuistregel die duidelijk maakt wanneer een tweede bulk tank aantrekkelijk is.

De laatste afweging die Autobedrijf Van der Vaart moet maken is het al dan niet meegeven van bijvulolie. Zowel Shell als Texaco helpen daarbij. Ieder op een heel eigen manier. Lees de kaders op deze pagina's voor alle details. Om helemaal compleet te zijn, hebben we nog vier extra kaders toegevoegd. Een daarvan legt in het kort de betekenis van de ACEA-normen uit, een tweede gaat in op nut en noodzaak van motorreiniging via de olie en de laatste twee wijzen de weg naar de juiste producten op het wereldwijde web.

Heeft u nog vragen? ●

Erwin den Hoed

Texaco: Goed product, aantrekkelijke prijs

"Eén smeermiddel voor alle motorspecificaties is onmogelijk", zegt Chevron, eigenaar van het Texaco-merk. "Maar een combinatieproduct dat voor veel motoren voldoet kan wel." En hoe komt Autobedrijf Van der Vaart erachter welk product dat is? "Overleg met de verkoopvertegenwoordiger van de Texaco-distributeur. Die weet dat 75% van het Nederlandse wagenpark 4 jaar of ouder is. En hij weet dat maar iets meer dan een derde van de allernieuwste auto's bij het universeelbedrijf in onderhoud is. Verder duikt hij in het klantenbestand van Van der Vaart en houdt hij rekening met de opslagbeperkingen van het autobedrijf."

Zo komt de adviseur tot een keuze voor het smeermiddel dat het meest geschikt is voor de bulk. En dat hoeft niet altijd het allernieuwste Low SAPS-product te zijn: "Nee, zo'n Havoline Ultra S 5W-30 of 5W-40 is voor een brede reeks motoren bruikbaar,



Eén liter hoesje voor de bijvulolie. Een onderdeel van het Chevron-programma om het autobedrijf te ondersteunen bij het verhogen van de klantloyaliteit. Klittenband houdt het hoesje vast aan de binnenbekleding van de kofferbak. Een papieren trechtertje, dunne plastic handschoentjes en een papieren zakdoekje zorgen voor smetteloos bijvullen. En het visitekaartje van Autobedrijf Van der Vaart in het doorkijkvakje op de achterkant wijst de klant de weg naar goed onderhoud en de juiste bijvulolie.

maar bij het wagenpark van Van der Vaart kan het doeltreffender zijn om dit product op vat te hebben". De bulk tank zou de Texaco-distributeur dan kunnen vullen

Liqui Moly haalt (bijna) alles uit de kast

"Alles vanuit één bulk tank is onmogelijk", waarschuwt Liqui Moly-importeur Royal Trading. Waarom? "De ene motor vraagt om een andere olie dan de andere. Een olie met viscositeit 5W heeft na een koude start 8 seconden nodig om een bepaald motorblok compleet te smeren. Een 15 W olie heeft voor datzelfde traject 48 seconden nodig." En dat is dan alleen nog maar de viscositeit: "Olie smeert niet alleen, het moet ook koelen, af-dichten, reinigen en beschermen. Het ene motorblok vraagt om meer koeling, het andere juist weer om een verhoogde reinigende werking". Voor een minimaal olie-assorti-

ment met maximale voertuigafdekking komt Liqui Moly dan ook al aan vijf oliën: "Samen dekken ze ongeveer 95% van het Nederlandse wagenpark af. Het gaat om een Low SAPS 5W-30 en een niet Low SAPS 5W-40 voor moderne motoren, om twee speciale oliën die voldoen aan de Dexos 2-eisen voor Opel en de fabriekseisen van Ford en om een 10W-40 voor oudere auto's. Voor de opslag bij Autobedrijf Van der Vaart is een tweede bulk tank niet nodig. Liqui Moly heeft een goedkoper en praktischer alternatief: "Onze complete oliekast is gebruiks- en milieuvriendelijk en vrij in te delen". ●

www.AMT.nl

De internetsite voor de Automotive Professional

Meer weten over smering?

Zoekt u leveranciers van motorolie, transmissievloeistof of producten voor inwendige motorreiniging? Ga dan naar www.AMT.nl/smeermiddelen waar AMT u de weg wijst. U vindt er ook antwoorden op smeertechnische vragen en andere wetenswaardigheden over motorsmering.

met Havoline Ultra 5W-40: "Die motorolie heeft ook een breed toepassingsgebied, maar een lagere inkoop prijs dan een Low SAPS-olie, zodat Autobedrijf Van der Vaart zich kan onderscheiden met een goed product voor een aantrekkelijke prijs."

Bijvulolie in een hoesje

Als Van der Vaart zijn klant dan ook nog een liter bijvulolie meeverkoopt, kan Chevron voor een passend hoesje zorgen. Dat ziet er niet alleen prettig uit, maar het klittenband voorkomt dat de fles door de auto zwerft. Wedden dat Van der Vaart's klanten dat waarderen! ●



De LM7920 oliekast van Liqui Moly, compleet met twee oliepompen, acht verwisselbare kraandoppen, product-etiketten, documentatievakken en een olieopvangbak.

Total: Vier oliën en een shortlist

De vraag van autobedrijf Van der Vaart zit bij de Top 3 van meest gestelde vragen op de Technical Support-afdeling van Total: "Wat is het minimale olie-assortiment waarmee ik aan de smeerbehoef-ten van mijn klanten voldoe?" Een ABC-tje dus? Nou nee: "Eén olie voor én de nieuwste lease-auto's én oudjes van 15 jaar is onmogelijk".

Hoe dan wel? Eerst een grove indeling naar type olie en toepassing. Dus: "Voor moderne personenauto's tot 5 jaar een Low SAPS 5W-30 olie, bij voorkeur een ACEA C3 met Europese OEM-specificaties". Voor auto's van 5 tot 10 jaar adviseert Total een 5W-40 met ACEA A3/B4 specificatie. En: "Kiest Autobedrijf Van der Vaart voor een synthetische variant van die 5W-40, dan is die olie ook meteen bruikbaar voor een deel van de jongste auto's. Niet alle merken staan immers een Low SAPS 5W-30 toe in hun nieuwe modellen". De Youngtimers krijgen een goe-

de 10W-40 en de echte oudjes uit de jaren 50 en 60 lopen gesmeerd op een minerale 20W-50. Naast die grove indeling met vier oliën komt er een kort lijstje met uitzonderingsgevallen. Wat daarop staat? "Bijvoorbeeld een VW 506.01 0W-30 voor de Volkswagen R5-motoren".

Twee bulk tanks?

Duidelijk, maar waar moet de olie in? Voor Autobedrijf van der Vaart met zijn zeven bruggen is een tweede bulk tank een overweging: "Zowel de low SAPS 5W-30 als de 5W-40 olie kan het bedrijf dan scherp inkopen". Wel waarschuwt Total dat het 5W-40 aandeel de komende jaren kleiner wordt ten koste van de Low SAPS 5W-30. "Bovendien zet de trend naar meer eigen merk-specificaties in combinatie met lagere viscositeiten als 0W-20 door. Voeg daaraan toe dat de garantieperiodes langer worden en auto's dus langer aan het OEM-smeervoorschrift vastzitten

en het is duidelijk dat het aantal verschillende oliën verder toeneemt."

Drums of blikken

En drums dan? "Voor hybridemodellen en voor auto's met start-stopsysteem wordt vaak een 0W-20 of 0W-30 aanbevolen. Die zou op een drum kunnen. Maar vergeet niet de literverpakkingen voor de bijvullolie. Ook de 20W-50 kan op drum." Alhoewel: "De ELF HTX Retro 20W-50 bieden we ook aan in 5 liter blikken. Gelet op het vaak wat hogere oliegebruik van oldtimers is dat de optimale verpakking voor verversen én bijvullen".

Kortom, de richting is duidelijk. "Met een combinatie van bulk en 2 of 3 drums dekt Autobedrijf Van der Vaart 95% van zijn wagenpark." En de Total Technical Support-afdeling helpt het autobedrijf graag bij invulling van de verdere details.



Low SAPS 5W-30 op bulk betekent een scherpe inkooprij.



Vijfliterblik. Voor Autobedrijf Van der Vaart de ideale verpakking voor de oldtimerolie. Zowel voor verversen als voor bijvullen.

Bardahl houdt het simpel

"Voor auto's van voor het jaar 2000 adviseren we in 99 van de 100 gevallen Bardahl XTC 10W-40 semi-synthetic", zegt Bardahl. "Plaats voor die olie een 60 of 210 liter vat op een rooster en verpomp het pneumatisch of met de hand."

Voor de jongere auto's is het advies aan Autobedrijf Van der Vaart gecompliceerder: "Zo rond het jaar 2000 kwamen de grote autofabrikanten met hun eigen olie-specificaties. Bedenk welke auto's het meest in de werkplaats komen en raadpleeg onze OEM-lijst om te zien welke olie dan het meest geschikt is voor de bulk".

Voor een tweede bulk tank hanteert Bardahl een simpele vuistregel: "De afzet uit zo'n installatie

moet minstens 1000 liter per jaar bedragen. Bardahl verwacht dat zo'n tweede tank bij Van der Vaart overbodig is en ziet meer in nog een of meer 60 of 200 liter tanks.

Vandaag besteld, morgen in huis

Op die manier haalt Van der Vaart een heel behoorlijke dekkingsgraad. Maar geen 100% en dus vindt Bardahl een waarschuwing op zijn plaats: "Ververs nooit met motorolie uit voorraad als die niet geschikt is voor de auto die u heeft staan. Wij hebben een zeer breed assortiment smeermiddelen. Welke olie u ook nodig heeft, in 99,9% van de gevallen geldt: vandaag besteld, morgen in huis". ●

Kendall: Smeren met gezond verstand

"Eén olie voor alle motoren is onmogelijk", zegt Kendall, "maar alles met voorschrift van 0W-30 tot 10W-40 kan in principe gesmeerd worden met Victory M5 5W-40". Doe je dan concessies? "Ja, maar met gezond verstand en zonder de technisch voorschriften tekort te doen."

Twee vaten op een lekbak

Met die Victory M5 dekt Autobedrijf Van der Vaart 90% van het wagenpark, dus een tweede bulk tank vindt Kendall niet nodig: "Beter is een of twee vaten met een lekbak en een eigen pomp".

Wat er in die vaten moet zitten? "In de een 5W-30 C2 die aan de Dexos 2-specificatie van Opel voldoet, in de ander een 15W-40 voor Youngtimers met stoterstangen en voor oude diesels. Zo dek je 98% van het wagenpark af."

Kleinverpakkingen

Wat er dan nog overblijft? "Een aantal Amerikanen en Honda's die om 0W-20 vragen, de PSA-voertuigen die ACEA C1 eisen, Amerikaanse V8 smallblocks die graag 20W-50 hebben en een aantal dikke Subaru's en zwaar belaste Alfa's die het best gesmeerd zijn met 5W-50." ●

Shell: Eén olie voor bijna alle motoren

"Er zijn geen standaardoplossingen voor universele bedrijven", zegt Shell. "Het aanbod in de werkplaats is bepalend: Zijn er veel Franse auto's? Is het aandeel Ford/Volvo groot? Of servicet het bedrijf veel auto's uit de VAG-groep? Het antwoord op die vragen bepaalt de keuze."

Autobedrijf Van der Vaart is geen merkspecialist, dus concentreert Shell zich eerst op de viscositeit: "Veel fabrikanten schrijven een hoogwaardige synthetische 5W-30 voor. Zo'n olie dekt een groot temperatuur-viscositeitsgebied af. Je kunt er in veel gevallen ook prima oudere auto's waarvoor een dikkere olie (5W-40 of 10W-40) werd voorgeschreven mee smeren. Technisch geeft dat, door de hoge viscositeitsindex, geen enkel probleem of risico. En door de betere verdampingskarakteristiek van zo'n moderne dunne olie is er meestal ook geen extra olie-verbruik".

ACEA-specificaties

Dan de ACEA-specificatie van die 5W-30: "Als je een olie in zoveel mogelijk motoren wilt kunnen toepassen, kies dan een A3/B4. De

extra brandstofbesparende A1/B1 en A5/B5 zijn alleen geschikt voor motoren die er speciaal voor ontworpen zijn. Een A3/B4 levert in die motoren niet dat laatste beetje extra brandstofbesparing, maar kan er wel veilig in worden toegepast. Andersom kan zo'n extra brandstofbesparende olie niet in een motor die daar niet voor is ontworpen". Volgende vraag: Moet die 5W-30 een Low SAPS zijn? "Ja!", vindt Shell. "Niet alle motoren vragen om Low SAPS, maar afgezien van de V6 en V8 benzinemotoren van Mercedes kunnen ze er vrijwel allemaal mee gesmeerd worden."

Een heel eind met één olie

En zo komt Shell op zijn Helix Ultra Extra 5W-30: "Die voldoet aan ACEA C2 en C3 en A3/B4. Daarmee smeert je de motoren van VW, Audi, Skoda, Seat, Mercedes, BMW, PSA, Fiat/Alfa/Lancia, Suzuki, Toyota, Chrysler, Porsche en anderen volledig binnen de specificaties".

We missen Renault? "Klopt, sinds modeljaar 2009 heeft Renault zijn eigen specs. Die wijken bijvoorbeeld op het punt van de oxida-

tiestabiliteit net een fractie af van de ACEA-eisen, zodat Helix Ultra Extra er formeel niet meer in mag." En Ford en Opel? "De Helix Ultra Extra 5W-30 voldoet niet aan de WSS M2C913 C eis van Ford en de GM-LL-025 A en B en Dexos 2 van Opel.

Althans formeel niet. Technisch is er geen probleem, maar een importeur zou een garantieclaim kunnen afwijzen omdat de toegepaste olie op papier niet aan de specificaties voldoet."

Kortom, met een Helix Ultra Extra, eventueel een paar aanvullingen en wellicht een goedkopere 5W-40 voor oudere auto's komt Van der Vaart een heel eind.

Shell helpt met bijvullen

Oh ja, en dan nog de bijvulolie. Als de receptionist van Autobedrijf Van der Vaart het lastig vindt om aan de klant uit te leggen waarom ook die nog op de rekening staat, geen nood. Shell helpt met een standaardbrief. Daarin staat niet alleen waarom het belangrijk is met de juiste olie bij te vullen, maar ook dat de olie van de factuur gaat als de klant er geen prijs op stelt.



De ster uit het Shell-assortiment. Technisch in staat vrijwel iedere motor verantwoord te smeren.



Al koop je groot in, Helix Ultra Extra wordt nooit de goedkoopste. Is dat uit te leggen aan een klant met een oudere auto? Nee, dan beveelt Shell Helix HX7 C 5W-40 aan als universele olie voor oudere auto's.

Kroon Oil: Advies op maat

"Voldoen aan de verschillende OEM-voorschriften en ACEA-eisen vraagt zo'n acht verschillende motoroliën", zegt Kroon Oil. Dat maakt de keuze voor een bulkproduct lastig: "Daarom geven we autobedrijven advies op maat".

Over het algemeen bevat dat in ieder geval één veelzijdige olie voor de bulk: "In een universeel-bedrijf met veel moderne auto's op de brug is dat een van onze Mid Saps-producten, Specialsynth MSP 5W-40 of Helar SP 5W-30 LL-03. Beide dekken ruim 50% van het Nederlandse personenauto-

park vanaf het jaar 2000".

Vaten en vaatjes

Voor grotere bedrijven adviseert Kroon Oil een tweede bulk-tank met een Emperol 10W-40 of 5W-40. Maar bij Van der Vaart zou zo'n olie voor oudere auto's ook heel goed uit een 208 liter-vat kunnen komen. Een echte Low SAPS-olie, voor motoren die ACEA C1 of C4-eisen, kan dan in een 60 liter-vat. Bij voldoende aanbod zou nog zo'n vat uitkomst kunnen bieden voor een olie voor klassiekers. Zijn we er dan? Nog niet hele-



Advies voor de bulk: Mid SAPS Specialsynth MSP of Helar SP LL03.



maal: "Het is raadzaam een aantal specifieke producten in kleinverpakking op de plank te zet-

ten. Denk bijvoorbeeld aan een Enersynth 0W-20 voor hybrides en diverse eco-uitvoeringen".

Valvoline: Kiezen uit vier scenario's



Het eenvoudigste scenario telt maar één motorolie. Het allerbeste telt er negen.

"Vroeger had een autobedrijf genoeg aan één, hooguit twee motoroliën", zegt Valvoline-distributeur Van Heck. "Tegenwoordig eist zo ongeveer iedere motor een aparte olie. Vervelend, want al die oliën vragen opslagruimte en de kans op de verkeerde olie in de motor neemt toe."

Van goed tot beter dan best

Om het probleem op te lossen werkt Valvoline met scenario's. Wie het graag simpel houdt gebruikt SynPower XL-III 5W-30 olie voor alle motoren. In dat scenario is ook maar één versnellingsbakolie, één ATF-olie, één differentieelolie en één koelvloeistof. "Wie zich aan dat scenario houdt doet

het goed", zegt Van Heck. Maar het kan beter, dan komen er meer vloeistoffen bij. In het allerbeste scenario, dat is zoals het echt hoort, loopt het aantal vloeistoffen flink op. Volgt Autobedrijf Van der Vaart dat scenario, dan moet het bedrijf alleen al negen verschillende motoroliën op voorraad houden. Maar dan krijgt ook iedere auto precies het juiste brouwsel, van een VW met pompverstuiver tot een Peugeot met roetfilter en Eolys. Tenminste, zolang er geen vergissingen worden gemaakt bij de toediening. Anders gaat het olieverseren natuurlijk nog niet zoals het hoort. ●

Oirschot Olie: Techniek én commercie

Eén olie voor vrijwel alle auto's? "Als Van der Vaart kiest voor top-product Mobil 1 ESP 5W-30 dan heeft het autobedrijf een olie die vrijwel alle merk- en industriespecificaties die van toepassing zijn op moderne auto's overtreft", zegt Mobil-distributeur Oirschot Olie. Helaas heeft het gebruik van die superolie ook een nadeel: "Je gebruikt een hoogwaardig (lees duur) product in toepassingen waar een eenvoudiger (lees voordeliger) product ook zou volstaan".

Alternatieven

Vandaar dat Oirschot ook een hele reeks merkspecifieke oliën levert. Zo is er een Mobil Super 3000 Formula-olie special voor Ford, een voor GM, twee voor VW, een voor PSA en een voor Renault. Maar ja, dat allemaal op voorraad houden wordt wat veel. Vandaar dat veel universele bedrijven werken met Mobil Super 3000 XE 5W-30. Die Low SAPS-olie is voordeliger dan de 1 ESP-olie en biedt toch een royale dekking. Welke oliën Van der Vaart daarnaast als aanvulling nodig heeft en in welke verpakking, "Dat is



Mobil 1 ESP mag vrijwel overal in, Mobil Super 3000 XE is voordeliger en biedt toch ook een royale dekking.

maatwerk", zegt Oirschot, "met een analyse van de meest voorkomende merken en bouwjaar als leidraad". De specialisten van Oirschot Olie willen dat maatwerk graag leveren. En behalve naar de techniek kijken ze dan ook naar de commercie: "Op een hoogwaardiger olie zit meer marge. Bij een hogere positionering van het autobedrijf en of het gevoerde merk ligt een keuze voor een beter product dus voor de hand". ●

Exxon Mobil: Eén olie voor 90% van het wagenpark

ExxonMobil wijst op het toenemend aantal fabrikantspecificaties bovenop de ACEA-normen: "Afhankelijk van merk en motortype dient in die gevallen een olie met een merkspecifieke goedkeuring te worden toegepast". Toch komt Autobedrijf Van der Vaart een heel eind met een goede universele volsynthetische motorolie: "Met Mobil 1 ESP Formula 5W-30 kan Autobedrijf Van

der Vaart 90% van de auto's in de werkplaats onderhouden". Ook ExxonMobil realiseert zich dat die olie in sommige auto's meer biedt dan nodig: "Voor het wat oudere deel van het wagenpark kan een tweede bulk-tank met een ACEA A3/B3-olie, zoals de Mobil Super 2000 X1 10W-40, een goede keuze zijn". Voor een definitief advies zou ExxonMobil zich graag eerst ver-

der verdiepen in de samenstelling van het wagenpark bij Autobedrijf Van der Vaart. ●

Met Mobil 1 ESP Formula 5W-30 kan Autobedrijf Van der Vaart 90% van de auto's in de werkplaats onderhouden. Een alternatief is een tweede bulk-tank met Mobil Super 2000 X1 10W-40 voor het wat oudere wagenpark.



Comma: Concreet advies

“Vroeger was het eenvoudig”, zegt Comma-distributeur Kühne, “10W-40 voor het hele wagenpark”. Tegenwoordig gaat dat niet meer: “De huidige motortoleranties, emissiesystemen en garantievoorwaarden eisen precies de juiste olie voor precies de juiste motor”. Voeg daar de opkomst van oliën met lage koudeviscositeit aan toe en Kühne komt tot de volgende verdeling: “10W-40 dekt 25% van het Nederlandse wagenpark, 5W-40 dekt 15% en 5W-30 20%”. Maar ja, dat is alleen nog maar de viscositeit: “Daarbinnen gelden verschillende ACEA-specificaties met daarbovenop nog eens de specificaties van de fabrikant”.

Gelukkig biedt Comma een uitweg uit deze warwinkel: “10W-40 op bulk, 5W-40 in een tweede buktank en enkele soorten 5W-30 in (afhankelijk van het aantal doorgangen) 60- of 200-liter vaten. Voor wat rest is er de 25 liter bar met ruimte voor meerdere toepassingen”.



Voor wat niet uit bulk of vat kan, adviseert Kühne de 25 liter bar.

Online smeerolieadvies

Wat voor olie moet er in deze Hyundai, Daihatsu, Citroën of Mercedes? Op de websites van vijf oliemaatschappijen vonden we een online tool die na intypen van merk, type of kenteken, meteen de juiste olie plus eventueel een of meer alternatieven opvoert. Een productblad met technische gegevens van de olie is ook meteen beschikbaar, net als een overzicht van de overige vloeistoffen voor deze auto. De verkeerde vloeistof in de verkeerde auto? Niet meer met deze online adviseurs! U vindt ze op www.AMT.nl/smeermiddelen.

Welke olie moet er in deze auto? De online olieadviseur helpt.



Eurol: Eén olie kan niet meer

“Eén of zelfs enkele oliën voor het hele wagenpark, dat gaat niet meer”, zegt Eurol. Hoe dan wel? “Eurol Fluence DXS 5W-30 vanaf bouwjaar 2004, Eurol Super Lite 5W-40 vanaf bouwjaar 1998, Euro-Turbosyn 10W-40 tot bouwjaar 2000 en dan natuurlijk de merk-specifieke oliën voor de merken en types die dat eisen.” Welke dat zijn? “Onze digitale adviseur op www.eurol.com geeft een volledig onderhoudsadvies voor alle voertuigen.”

Ook over de opslag adviseert Eurol graag: “De ervaring leert dat een buktank economisch verantwoord kan zijn bij een doorstroom vanaf 2000 tot 3000 liter. Wel is het belangrijk alle besparingen in prijsniveau, handeling en overige duidelijk inzichtelijk te maken”.

ACEA-normen: Wat is wat?

ACEA is de club van Europese autofabrikanten. Om het leven een beetje overzichtelijk te houden, spreken zij gezamenlijke motoroliespecificaties af. Omdat nieuwe motorontwikkelingen voortdurend nieuwe eisen stellen aan motorolie, komen de ACEA-leden geregeld bij elkaar om de normen aan te passen. Dat houdt de normen in beweging en bijblijven vraagt dus enige aandacht. Zo waren tot voor kort de A-normen voor benzinemotoren en de B-normen voor diesels. Met de introductie van gesloten roetfilters ontstond de behoefte aan de zogenaamde Low SAPS-oliën. Die kregen een C-norm van de ACEA. In de jongste normen zijn die A- en B-categorie samengenomen, zodat nu de A/B-normen zijn gereserveerd voor

benzine- en dieselpersonenauto's. Motorolie met een C-norm is nu geschikt voor benzine- of dieselpersonenauto's met een geavanceerd uitlaatgasreinigingssysteem.

De indeling ziet er nu als volgt uit:
A/B: Motorolie voor benzine- en dieselpersonenauto's
 A1/B1: Lage viscositeit, Longlife olie. Brandstofbesparend door lage High Temperature High Shear rate viscosity (HTHS). HTHS = 2,6 mPa·s voor xW-20 en 2,9 tot 3,5 mPa·s voor andere viscositeiten.
 A3/B3: Lage viscositeit, Longlife olie. Ook geschikt voor high performance benzinemotoren.
 A3/B4: Als A3/B3, maar ook geschikt voor DI-diesels.
 A5/B5: Lage viscositeit, Longlife olie. Ook geschikt voor high performance benzinemotoren.

Brandstofbesparend door HTHS = 2,9 tot 3,5 mPa·s

C: Motorolie voor benzine- en dieselpersonenauto's met een geavanceerd emissiesysteem

C1: Low SAPS, HTHS >= 2,9 mPa·s.
 C2: Medium SAPS, HTHS >= 2,9 mPa·s.
 C3: Medium SAPS, HTHS >= 3,5 mPa·s.
 C4: Low SAPS, HTHS >= 3,5 mPa·s.

E: Motorolie voor truckdiesels

E4, E6, E7 en E9 zijn geschikt voor Euro 1 tot en met Euro 5-motoren met verlengde verversingsintervallen. E4 en E7 zijn ongeschikt voor motoren met DPF. E7 en E9 bieden extra weerstand tegen bore polishing.

Schone motor smeert beter

Een topkwaliteit olie in een vervuilde motor, kan z'n werk niet naar behoren doen. Vóór de motor met verse olie wordt gevuld, is het soms verstandig eerst de vervuiling 'op te ruimen'. Hiervoor zijn speciale oliereinigingsproducten te koop.

De motor begint met schone olie. Maar tijdens het bedrijf komen er roetdeeltjes en ander vuil in terecht. Dat is normaal en de motorolie kan daar mee overweg. De zogenaamde detergenten in de olie weken neergeslagen deeltjes los en de dispergenten houden ze zwevend. Aan het einde van het verversingsinterval zijn de detergenten en dispergenten opgebruikt. Niets aan de hand, de nieuwe olie bevat weer verse losmakers en zwevendhouders. Maar nu vervuilen de injectoren. Misschien komt dat wel door de biocomponent in de brandstof. Het sproeibeeld raakt een fractie verstoord en bij het verbrandingsproces komen iets meer deeltjes vrij. Zo komt er ook iets meer vuil in de olie. Bovendien is de berijder milieubewust en dus aanhanger van het nieuwe rijden. De uitlaatgastemperatuur blijft laag en de motor moet vaker en langer na-inspuiten om het roetfilter te regenereren. Zo raken de detergenten en dispergenten al op voor de olieverversingstermijn helemaal is verstrekken.

Ondertussen is het ook crisis in de portemonnee van de berijder, dus hij rekt het onderhoudsinterval een beetje op. In de motor bouwt de vervuiling zich nu op.

Verse olie voor oud vuil

Maar gelukkig, eindelijk krijgt de motor toch zijn welverdiende verse olie. De detergenten en dispergenten beginnen met het opnemen van de bestaande vervuiling en zijn al een deel van hun capaciteit kwijt voor het nieuwe verversingsinterval goed en wel



Met reinigingsmiddelen zijn goede resultaten te bereiken. Maar wijk niet af van het gebruiksvorschrift. "Ga nooit rijden met dit middel", waarschuwt Forté.

begonnen is. Dit verhaal gaat door tot na zo ongeveer de vierde verversing. Daarna is de volledige reinigingscapaciteit van de verse olie nodig om oud vuil op te ruimen. Vanaf dat moment heeft de vervuiling vrij spel. De gevolgen verschillen van motor tot motor en ze kunnen variëren van compressieverlies door vastzittende zuigerveren tot turbo-schade door een dichtgeslibte olieleiding.

Reinigen met verstand

Vandaar dat er tal van oliereinigingsmiddelen op de markt zijn. Veelal worden ze voor verversing aan de oude olie toegevoegd, die

er dan een voorgeschreven tijd op moet draaien. Daarna wordt de olie met het middel én het vuil afgetapt en ververs, zodat de motor weer met een schone lei kan beginnen. Met deze reinigingsproducten worden soms goede resultaten behaald, maar let op: het zijn geen wondermiddelen. Ze helpen tegen vervuiling, niet tegen schade als gevolg van vervuiling. En dan nog iets: de leveranciers van oliereinigingsproducten leggen veelal in technische bulletin's uit tegen welke klachten hun product helpt en hoe het moet worden gebruikt. Wijk daar niet van af!

Producten voor inwendige motorreiniging

Bardahl
OCD Nederland
www.bardahl.nl

BG
Voja Handelsmaatschappij
www.bginnederland.nl

Forté
Forté Noord-West Europa
www.forte-nwe.nl

Justice Brothers
Autodelta
www.justicebrothers.nl

Liqui Moly
Royal Trading
www.royaltrading.nl

Lubegard
Transmission Products Europe
info@transmission-products.nl

MotorUP
MotorUP
www.motorup.nl

Petromark
Viba
www.viba.nl

Pro-tec
Pro-Tec Holland
www.pro-tec-holland.nl

QMI
IPM Solutions
www.ipmsolutionsbv.com

Tunap
Tunap Benelux
www.tunap.nl

Valvoline
Valvoline Nederland
www.valvoline.nl

Wepp
Wepp Benelux
www.wepp.de

Wynn's
Wynn's Nederland
www.wynns.nl

Xado
Xado
www.xado.nl

Xenum
Xenum
www.xenum.be