



DE JUISTE OLIO VOOR JE ALFA ROMEO

Sommige autofabrikanten adviseren een bepaald merk olie. Dat is ook het merk dat, nadat de olie uitgebreid door de fabrikant is getest, als 'first filling' in de fabriek wordt gebruikt. Moet je die olie dan altijd nemen, of zijn er alternatieven? Ik ga op bezoek bij de Total blandingfabriek in het Belgische Ertvelde. Daar mengen (blenden) ze oliën. De plek om goed te worden voorgelicht.

Motorolie doet veel meer dan alleen smeren. Om de verschillende taken die dit smeermiddel heeft te kunnen uitvoeren, worden er aan minerale of synthetische basisoliën diverse additieven toegevoegd. Total doet dit in Ertvelde. De additieven, daar zijn er circa 100 van, kunnen tot ongeveer 30% van het volume uitmaken. Ze hebben ondermeer tot doel om vervuiling van de motor tegen te gaan (verontreinigingen afvoeren naar het oliefilter), het beperken van mechanische slijtage en slijtage door corrosie. Verder worden de fysieke eigenschappen van de basisolie aangepast en zijn er additieven die de wrijving verlagen en de viscositeitindex verbeteren.

Maar de ontwikkeling van motorolie staat, net als die van motoren, niet stil. Om met het laatste te beginnen, nemen we de Alfa Romeo Spider 2.0 liter IV als voorbeeld. Die levert aan het eind van zijn bestaan een, voor huidige begrippen, schamel vermogen van 93 kW/126 pk. Dat is voor de versie

zonder katalysator, de versies met katalysator leverden nog iets minder. Het maximumkoppel ligt rond de 160 Nm bij 4.200 r/min. Alfa Romeo was destijds niet eenkennig qua oliemark. Ze adviseerden Agip, IP, of Shell.

Kijken we naar een nieuwe Giulietta 1.4 Turbo MultiAir. Die haalt uit slechts 1.4 liter motorinhoud een vermogen van 125 kW/170 pk en levert een maximumkoppel van 250 Nm bij 2.500 r/min. De 1.750 Turbo steekt daar, met zijn 177 kW/240 pk en 340 Nm bij 2.000 r/min, dan weer met kop en schouders bovenuit. Het spreekt voor zich dat deze moderne potente motoren het zwaarder te verduren hebben dan hun voorgangers en dus hoogwaardigere motoroliën nodig hebben. Alfa Romeo vult deze auto's in de fabriek af met Petronas Selenia olie. Zelf een ander merk gaan gebruiken mag ook, mits je de fabrieksspecificaties in acht neemt.

LANGERE INTERVALLEN

Niet door alleen de downsizing en turbo's zijn er hoogwaardigere smeermiddelen nodig. Wat te denken van de steeds langere service-intervallen. Bij de Spider IV moet elke 10.000 km de 6,5 liter olie worden verversd. Een Giulietta moet elke 30.000 km van nieuwe olie worden voorzien en dat met een carterinhoud van slechts 3,5 liter.

Voor de Giulietta 1.4 Turbo MultiAir wordt een viscositeit van 0W-30 (zie kader) voorgeschreven. Die is een stuk 'dunner' dan de 10W-40 voor de Spider.

Dat kan omdat de passingen (toleranties) tegenwoordig veel kleiner zijn dan vroeger. Je hebt dus geen dikke olielaag meer nodig om speling op te vullen. Dunnere olie heeft daarbij als voordeel dat hij, zeker in koude toestand, minder weerstand heeft en dus voor een lager brandstofverbruik (minder uitstoot) zorgt.

Omwille van een beter milieu is niet alleen het verbrandingsproces van motoren verbeterd, maar wordt er ook steeds meer aandacht besteed aan de nabehandeling van uitlaatgassen. Dat stelt gelijk ook weer eisen aan de motorolie. Een katalysator of roetfilter mag bijvoorbeeld geen negatieve invloed ondervinden van de (verbrande) motorolie die in het uitlaatsysteem terecht komt. Tot slot zijn er ook nog de biobrandstoffen. Daarvan komen onvermijdelijk restjes in de olie en die moet daar dus mee overweg kunnen.

Ga nou geen moderne dunne olie in een oude auto (Spider) vullen. Daar zijn de motoren niet voor ontworpen! Op internet hebben diverse oliemerken een zoekmachine waarin je de juiste olie voor je auto kunt vinden.

Regelmatig oliepeilen en eventueel bijvullen kan veel ellende voorkomen.



Aan de binnenzijde van de motorkap van mijn Spider IV zit de originele aanbevelingslijst voor smeermiddelen en vloeistoffen. De Shellspecificaties zijn, aan de opgeplakte sticker te zien, ooit gewijzigd. De aanduiding CCNG klopt trouwens niet. Dat moet CCMC zijn.



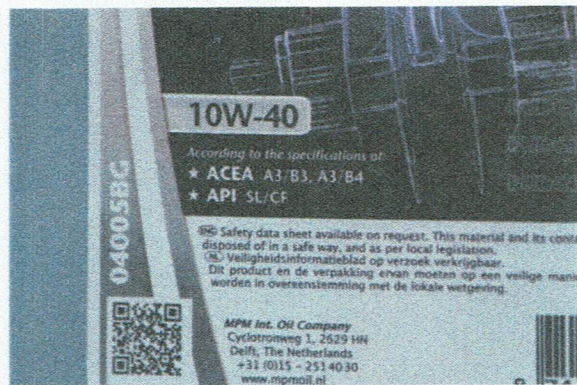
NIET ALLEEN KILOMETERS

Voor het olie verversen gelden bij 'zwaar' gebruik, zoals het rijden van korte ritjes of in stoffige omgevingen, andere regels. Dan moet je eerder verversen. Naast een verversingstermijn in kilometers geven veel autofabrikanten daarom ook een tijdslijm op. Bij de Giulietta is dat twee jaar, ongeacht het aantal kilometers.

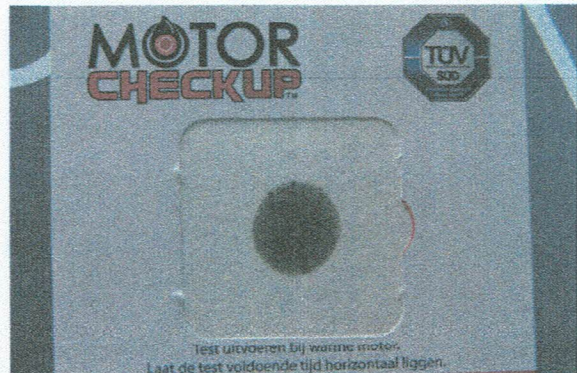
Ben je aanhanger van 'Het nieuwe rijden' en rijd je veel korte stukjes (de olie vervuult dan veel meer), dan is het goed de olie regelmatig in de gaten houden. Een constant oliepeil wil niet per definitie zeggen dat je geen olie verbruikt hebt. Bij diesels met een roetfilter kan het oliepeil zelfs stijgen door onverbrande dieselolie die, tijdens onvolledig regenereren van het roetfilter, in het carter belandt. Dit komt vooral voor bij diesels die voor korte ritten worden gebruikt.

Met MOTORcheckUP™ (verkrijgbaar bij ondermeer de ANWB webshop) kun je de staat van de olie in je auto controleren. Het is een simpele doe-het-zelftest die je laat zien hoe de conditie van de olie is en of verversen noodzakelijk is.

Deze olie is qua viscositeit geschikt voor een Spider 2.0 uit 1990. Ook API specificatie voldoet (ligt hoger dan de voorgeschreven SF).



Aan de verkleuringen op het testvlak kun je de toestand van de olie bepalen.



Op de etiketten van olieflacons staat een scala aan gegevens. Dat zijn er best veel, maar er zit logica in. Belangrijk is dat je kiest voor de specificaties die voor je auto zijn vereist.

SAE

De SAE (Society of Automotive Engineers) geeft uitsluitend over de viscositeit van de olie. Deze waarden, zoals 15W-50, geven informatie over de viscositeit (vloeibaarheid) van olie. Hoe hoger het getal, hoe dikker de olie. De 'W' achter het eerste getal staat voor 'winter'. Dat cijfer zegt iets over de vloeibaarheid van de olie in koude toestand. Met een 15W olie kun je een motor bijvoorbeeld tot -20°C starten. Het tweede getal geeft de dikte aan bij 100°C. Alfa Romeo geeft voor de Spider IV drie viscositeiten op. Die hangen af van het oliemerk. Zo wordt van Agip 10W-50 aanbevolen, moet je van IP 10W-40 gebruiken en van Shell 15W-50. Bij de Giulietta is het simpeler. 0W-30 voor de 1.4 Turbo MultiAir en 5W-40 voor de 1.4 Turbo en 1.750 Turbo.

API

API is het American Petroleum Institute. Zij kijken naar de beschermingsgraad die de olie biedt. Het is een code die uit twee letters bestaat. De eerste geeft aan voor welke motoren de olie geschikt is. De 'S' wordt voor benzinemotoren gebruikt, de 'C' voor diesels. De tweede letter zegt iets over de kwaliteit en de eigenschappen. Ze zijn in 1930 met de 'A' begonnen en nu bij de 'N' beland. Voor een Spider uit 1990 is minimaal 'SF' vereist.

ACEA

ACEA is de Association des Constructeurs Européens d'Automobiles. De Europese variant van de API. Bij hen staat de 'A' voor benzinemotoren, de 'B' voor diesels en de 'C' voor motoren met een katalysator en/of roetfilter. De letter wordt gevolgd door een cijfer. Hoe hoger het cijfer, hoe moderner de olie is. Het CCMC (Committee of Common Market Automobile Constructors) is de voorganger van ACEA. Ze hebben vroeger motoroliespecificaties uitgegeven: G1 tot G5: voor benzinemotoren. Deze specificaties zijn verouderd.

OEM

Tot slot een héél belangrijke, de OEM (Original Equipment Manufacturers) specificaties. Die verschillen per merk. Zo heeft Volkswagen zijn 'VW 504 00' en Mercedes-Benz bijvoorbeeld 'MB 229.31'. In die oliën zitten merkspecifieke additieven. Zo schrijft Alfa Romeo voor de 1.4 MultiAir Fiat 9.55535-GS1 voor. Gebruik je andere olie, dan loop je op termijn het risico op extra motorslijtage (vervuiling) en problemen met roetfilter en/of katalysator. Twijfel je, kijk dan op de site van bijvoorbeeld Total. Daar kun je, aan de hand van je kenteken, de juiste smeermiddelen en specificatiebladen vinden. Op de etiketten van olieflacons staan namelijk niet altijd alle voorkomende specificaties.



Agip levert een speciale motorolie voor klassiekers.

TOTAL ERTVELDE

De Totalfabriek in Ertvelde is géén raffinaderij, maar een blendingfabriek. Hier worden aan de aangeleverde basisolie diverse additieven toegevoegd. Bij Total gebruiken ze een groot aantal additieven, waarmee ruim 300 verschillende olieformules kunnen worden samengesteld. Dat gebeurt in 'batches' van tonnen tegelijk.

Om een constante kwaliteit te waarborgen, worden alle inkomende componenten bemonsterd en vervolgens in het eigen laboratorium gecontroleerd. Ook de bewerkte uitgaande producten worden op deze wijze gecontroleerd en pas na goedkeuring vrijgegeven. In totaal gaat er per week circa 3.000 ton olie de fabriek in Ertvelde uit.



De meest gangbare additieven worden buiten in bulk opgeslagen. De minder gebruikte zitten in vaten.

Tekst en foto's: Wim Ruberg