Gode råd om olier til klassiske køretøjer

Valg af motorolie

Når der skal vælges olietype til motoren, bør man som udgangspunkt følge fabrikkens oprindelige anvisninger. Tjek de originale instruktions- eller værkstedshåndbøger, tal med klubkolleger eller ring til os i Vantage – så tjekker vi vores gamle tabeller.

Almindeligvis har motoren ikke godt af at skifte til en nyere olietype, end der oprindeligt er anbefalet. Utætheder, blokerede oliekanaler og filtre, forringet smøring eller forringet køling er nogle af de problemer, man kan opleve ved valg af forkert olietype.

Olievalg handler ikke bare om viskositet men også om additiver. De tilsætningsstoffer, der får moderne olier til at holde til mange kilometers kørsel, har ofte en negativ effekt på ældre motortyper. Og de mange kilometer når vi ikke at køre alligevel, inden olien skal skiftes om efteråret.

Derfor bør man anvende tidstypiske motorolier – d.v.s. olier, der i dag produceres med formuleringer, der ligger tæt op ad datidens originalprodukter. Det er netop baggrunden for **Castrol Classic** serien af mineralske motorolier.

Skift af olietype

Som udgangspunkt skal man altså holde sig til de originale specifikationer. Men der kan dog være undtagelser.

En motor, der er specificeret til SAE 30 om vinteren og SAE 40 eller 50 om sommeren, kan normalt anvende en **Castrol Classic XL 20w/50** olie med godt resultat.

Men er motoren specificeret med SAE 30 som helårsolie, skal man tænke sig godt om. Er motoren i god stand, uden større oliespild og med fornuftigt olietryk, bør man holde sig til **Castrol Classic XL 30** – et skift til en multigrade olie vil i realiteten betyde et skift til en tykkere olie. På nogle motorer kan det betyde en dårligere oliecirkulation og dermed en dårligere varmeafledning fra hårdt belastede steder som fx knastakslen. Da multigradeolien er en mere moderne olie, vil den også have stærkere rensevirkning, der kan afrense de aflejringer i pakningerne, som holder motoren tæt.

Er motoren til gengæld lidt slidt, utæt og har problemer med olietrykket, kan man prøve at forlænge tiden til en motorrenovering ved at anvende en **Castrol Classic XL 20w/50** olie.

Er det en fordel at skifte fra mineralsk til syntetisk olie? – Det kommer det an på ...

Hvis motoren er ”godt tilkørt” skal man helt klart lade være. Ulemperne overstiger fordelene, for syntetisk olie vil formentlig rense så godt, at den kan rense aflejringer ud af pakningerne, som bliver utætte – og løsnede flager kan sætte sig i oliekanaler og filtre.

Men har man i princippet en nyrenoveret motor i perfekt stand, kan situationen være en anden. Man skal selvfølgelig overveje sit forhold til manglende originalitet og en højere oliepris. Men den syntetiske olie har en teknisk bedre evne til at holde urenheder ”svævende” i olien – det betyder, at urenhederne lettere tappes ud sammen med olien ved olieskift. Det er dog de færreste syntetis-ke olier, der kan holde det samme gode olietryk som **Castrol Classic XL 20w/50** – men det kan den syntetiske **Castrol Formula RS 10w/60**, der er god til ældre motorer med lidt store tolerancer.

Efter en motorrenovering kan du med fordel starte motoren op igen med indkøringsolien **Castrol Running In Oil**, der sikrer en bedre tilslidning og forebygger rivninger i motoren. Den kører man stille og roligt op til 1.000 km på.

Skift motorolie om efteråret

Hvis man vil passe godt på sin bil, skal motorolien skiftes hvert år om om efteråret, inden bilen stilles til side for vinteren.

Egentlig får vi udnyttet oliens levetid meget dårligt på veteran- og klassiske biler. Vi når ikke at slide olien op på grund af kørte kilometer. Faktisk er det stilstanden – og ikke kørslen – der kan være problemet.

Under kørsel i sommerens løb og ved kold vinteropbevaring kan olien optage kondens, og der kan dannes syreforbindelser i olien. Når bilen anvendes jævnligt, har dette kun ringe praktisk betydning – for der cirkuleres jo jævnligt olie i motoren, så alle flader er beskyttet af en oliefilm. Men ved stilstand løber oliefilmen af fladerne, som derved kan udsættes for korrosion fra kondens og syreforbindelser i bundkaret.

Dette problem er i øvrigt uafhængigt af olietype – det er lige stort, om man har en moderne fuldsyntetisk olie eller en traditionel mineralsk olie på bilen.

2-takt motorer

Instruktionsbøgerne anbefaler ofte alm. mineralsk motorolie til ældre 2-takts motorer. Men denne olietype har problemer med at blande sig ordentligt med benzinen og brænder ikke ordentligt igennem.

Til alle veteran og klassiske 2-taktere anbefaler vi derfor **Castrol Super TT,** der nu har skiftet navn til **Castrol Act>Evo 2T.** Det er en selvblandende mineralsk 2-takt olie af 60'er oprindelse. Den både blander og brænder bedre – uanset om den anvendes til forblandet benzin eller fra separat olietank. Det giver mindre aflejringer i motor og udstødningssystem.

Gearkasse

Det er vigtigt at følge fabrikkens anvisninger for olietype – og i gearkassen er det endnu mere vigtigt end i motoren. Også i gearkassen er det vigtigt, at olien har tidstypiske additiver – fx er der i mere moderne gearkasseolier nogle additiver, der er aggressive over for komponenter af bronze, messing og kobber, der findes i ældre typer gearkasser.

Frem til 50'erne anvendes normalt "straight gearoil" – lavadditiverede olier til konventionelle geartyper. De fås i forskellige viskositeter som **Castrol Classic ST 90, D 140**, **SP 250** eller flydefedt **Castrol Spheerol L/EP 0**.

Senere gik mange over til nye geartyper, der kræver særlige højtryks additiver i olien – det fås fx i **Castrol EP 80w, EP 90 og Classic EP 140**.

En del gearkasser kører på motorolie. Men hvor man iblandt kan opgradere motorolien, skal man holde sig det originale i gearkassen. Er gearkassen fx specificeret til SAE 30 olie, bør man holde sig til **Castrol Classic XL 30** – og ikke opgradere til 20w/50 da det kan give et tungere gearskifte og en dårligere oliecirkulation.

Specielt i biler med Laycock de Normanville overgear bør man holde sig til **Castrol Classic XL 30** olien, hvor det er foreskrevet.

Klassiske biler med automatgear anvender oftest mineralsk **Castrol TQ** eller **TQ-F**. Det er vigtigt at vælge ret type, da gearkassens tilkobling styres af oliens friktion – og moderne automatgearolier har for glidende karakteristika til de gamle gearkasser.

Sjovt nok, er der også manuelle gearkasser, der anvender automatgearolie – det gælder fx de fleste Mercedes-Benz og nogle Rover.

Gearkassen er et lukket system – derfor er der ikke samme korrosionsproblemer som i motoren. Sørg blot for at olieniveauet er i orden og følg fabrikkens anvisninger for skiftintervaller – men uanset kørte kilometer kan det være fornuftigt at skifte olie i hvert fald hvert 5. år.

Bagtøj

Også her skal man være nøje med at følge fabrikkens specifikationer og købe en tidstypisk olie, der passer. Olietyperne er de samme, som omtalt under gearkasse. Følg fabrikkens anvisninger for olieskift – eller skift i hvert fald hvert 5. år.

På et slidt, støjende og måske lækkende differentiale kan man ofte få gode resultater med at gå én tak op i olietykkelse.

Har bilen spærredifferentiale af lameltypen, kræves en olie med særlige friktionsadditiver – det har fx **Castrol LS 90**.

En hel del førkrigs biler har fedtpakkede bagaksler, der kræver en flydefedt af typen **Castrol Spheerol L/EP O**.

Styrehus

Styrehuse anvender normalt olier af gearkassetypen – tjek instruktionsbogen.

Fedtsmøring

Smøresteder under hård belastning, hvor det går langsomt og ikke bliver for varmt smøres bedst med **Castrol MS3.** Den må dog IKKE bruges i fx lejer – brug her **Castrol LM.** Vil du kun arbejde med en type fedt så brug **Castrol LMX** universalfedt.

Vandpumpefedt giver sig selv, mens **Castrol Red Rubber Grease** anvendes til at smøre alle gummidele – specielt i bremse-systemet – og holde dem elastiske.

Bremsevæske

Det er vigtigt at anvende den rigtige type bremsevæske – følg derfor fabrikkens specifikationer. **Castrol Response DOT 4** anbefaler vi til klassikere. Skift bremsevæsken hvert 2. år.

Beskyttelse af kølersystem

Foruden at beskytte mod frostskader og smøre pumper m.v. er kølervæskens væsentligste opgave i klassiske biler at beskytte motorkomponenter af aluminium mod galvanisk korrosion, hvor aluminium møder stål eller jern. Det gælder således alle biler med topstykke og/eller motorblok af aluminium.

Det er særlige additiver i kølervæsken, der beskytter aluminium. Men additiverne nedbrydes ret hurtigt i almindelig kølervæske, og efter bare 2 år må den beskyttende effekt regnes som utilstrækkelig. Derfor er det en god idé af skifte kølervæske hvert år – som minimum skal den skiftes hvert andet år.

Eller man kan i stedet anvende **Castrol Anti-Freeze SF** – en langtidsholdbar kølervæske, baseret på nye avancerede langsomt nedbrydelige additiver, der beskytter aluminium mod korrosion. Derfor skal den ikke skiftes hvert år – ca. hvert 6. år er nok.

Andre klassiske produkter

SU og Stromberg karburatorer samt Armstrong støddæmpere efterfyldes med 20w olie. Men husk! – Det er ikke motorolie, men hydraulikolie. Anvend **Castrol Fork Oil 20w** eller **Dæmperolie** så skåner du også evt. pakninger og membraner af gummi.

Gode råd

I Vantage har vi efterhånden samlet en masse erfaringer og gamle smøretabeller olieanbefalinger til langt de fleste klassiske biler, vi møder i Danmark.

Tag en snak med os om netop din bil så vil vi gerne give dig råd og vejledning om, hvordan du bedst tager vare på mekanikken.

Vantage
48 28 18 87 / www.castrolShop.dk