

# Dikkere olie?

## Column

### MARCEL ZUIDGEEST

Hoe is een schade ontstaan? En: wie is de veroorzaker? Maakte de garage een diagnose- of montagefout? Of is er iets anders aan de hand? Bij zulke vragen wordt vaak de hulp van Marcel Zuidgeest's bedrijf ZTA Expertise ingeroepen. Zijn heldere analyses geven objectieve antwoorden én ze leveren leerzame ervaringen op.

**M**otorolie was een veelbesproken onderwerp in AMT de laatste maanden. Eerst in augustus als Thema-onderwerp en daarna nog eens in een uitgebreid verklarend artikel in AMT 9. Op het gevaar af dat het gaat vervelen, kom ik er toch nog graag even op terug. En dan vooral op de voorkeur van enkele AMT-lezers voor 5W-40 waar 5W-30 wordt voorgeschreven. "Ik vind die 5W-30 wel heel erg dun op werktemperatuur", zei een van hen. Een ander gebruikte tegen het voorschrift in 5W- of 10W-40-olie om het rammelen van de distributieketting en-spanner bij Volkswagen-motoren tegen te gaan. Naar aanleiding van die uitspraken zou ik graag nog eens herhalen dat niet iedere 5W-30 hetzelfde is. Dat getal 30 geeft de viscositeit aan bij 100 °C. Een 30-olie aan de bovengrens is qua viscositeit bijna vergelijkbaar met een 40-olie aan ondergrens. Verder neemt gedurende het gebruik de viscositeit af door brandstofverdunding en door het versnijden (shearing) van de VI-verbeteraar. Daarom kan een motor na een olieversing net wat mooier draaien. Door de focus op die W-viscositeit wordt het belang van andere specificaties weleens vergeten. Neem de HTHS-viscositeit. Die High Temperature High Shear-viscositeit wordt bepaald bij 150 °C. Een kwalitatief goede 30-olie kan een hogere HTHS-waarde hebben dan een minder goede 40-olie. Belangrijk voor het voorkomen van motorschade is ook de waarde van de 'valve train

scuffing wear' of 'cam wear'. Die wordt vrijwel nooit genoemd, maar maakt wel degelijk deel uit van de Acea-specs. Tot zover de theorie, nu de praktijk. Kort geleden was ik betrokken bij een motorschade aan een wat oudere dieselmotor met een royale kilometerstand. Gedurende de gebruiksperiode was de autofabrikant een ander type motorolie gaan voorschrijven. Hij was overgeschakeld van een 10W-40 naar een 5W-30 met ACEA C2-specificatie. C2 staat voor mid Saps en low HTHS. De dealer was van mening dat de lagere High Temperature High Shear-waarde van deze olie verantwoordelijk was voor de motorschade. Toen de motor er enkele tienduizenden kilometers op gedraaid had, begon de motor namelijk een tikkend geluid te maken. De dealer 'loste dat op' door terug te gaan naar de oude vertrouwde 10W-40-olie. Vierduizend kilometer later was het echt mis: fikse motorschade.

Analyse wees uit dat een stoterkom van een uitlaatklep en de bijbehorende nok kapot waren gelopen. Uiteindelijk brak de klep en ontstond door klep-zuigercontact een omvangrijke motorschade. Bij verdere controle bleek dat de klepspeling van de niet beschadigde cilinders sterk varieerde. Ondanks fabrieksvoorschrift was de klepspeling nooit gecontroleerd...

Kortom, laten we de 5W-30 of 5W-40-discussie achter ons laten. Gebruik gewoon een olie die voldoet aan de specificaties die de fabrikant voorschrijft en voer het onderhoud uit als voorgeschreven. Gaat er dan toch nog wat mis, bedenk dan dat bij een goede diagnose de oorzaak van het tikkende geluid waarschijnlijk wél zou zijn vastgesteld: afwijkende klepspelingen en beschadigde klepstoter en nokkenas.

