



# Brandstof besparen met dunnere motorolie

*OQ Value BV promoot synthetische 5W30- en 10W30-motoroliën*

Brandstof besparen met dunnere motoroliën is in de vrachtwagenwereld al gaande. Shell-distributeur OQ Value BV wil deze lijn op korte termijn doortrekken naar de landbouw- en grondverzetsector door naast de bestaande oliën een 10W30 Low SAPS-motorolie te introduceren die voldoet aan de ACEA E9- en API CJ-4-normen. De testen zijn afgerond en de olie is vanaf nu te verkrijgen.

Het kan allemaal heel simpel. Je hebt een goede relatie met je olieleverancier en verlangt van hem deskundig advies en olie die voldoet aan de fabrieksspecificaties van jouw merken. Daarmee hoef je niet echt na te denken over deze materie. Als er weer eens een vaatje nieuwe olie bij komt voor een nieuw aangeschafte machine, dan zie je dat wel. De olieleverancier ontzorgt jou en je bent altijd ingedekt. Zo gaat het ook vaak bij Oliehandel Van den Berg in Tiel, onderdeel van de OQ Value-groep. Klanten krijgen advies plus olie en overige smeermiddelen die aan de specificaties voldoen.

## Verder kijken

Maar intussen kijkt Shell al verder dan de bestaande specificaties. Hans van den End van Van den Berg Olie in Tiel is al bezig om dunnere, op basis van synthetische technologie geproduceerde 10W30- of 5W30-Low SAPS-oliën (de laatste voor vrachtwagens) voorzichtig te promoten. "Volgend jaar willen we daarmee aan de slag, omdat er volgens een intern onder-

zoek van Shell met de 10W30 in de offroadsector ten opzichte van de 10W40-Low SAPS-motorolie zo'n 0,8 procent brandstof te besparen is", aldus Van den End. Ten opzichte van de in onze sector nog altijd alom toegepaste minerale 15W40-oliën kan het verschil dus nog groter zijn, zo'n 1,6 procent.

Tot een buitentemperatuur van zo'n 35 graden Celsius kan de 10W30-motorolie in bijna alle gevallen worden ingezet. "We hebben het bij Shell dan over de Rimula R5 LE 10W30-Low SAPS-motoroliën volgens de hoogste E9- en CJ-4-specificatienorm. In vrachtwagens wordt de synthetische Rimula R6 LME 5W30 toegepast. Shell claimt zelf bij vrachtwagens ten opzichte van dikkere minerale motor- en transmissieoliën een brandstofbesparing van drie tot vijf procent. Altijd, omdat deze brandstofbesparing onafhankelijk is van chauffeurs en omstandigheden. "Een belangrijk gegeven ook voor de offroadsector. Het zijn besparingen die altijd doorgaan, ongeacht de weersomstandigheden, het rijgedrag, de belasting of wat dan ook. Je hoeft er feitelijk verder niets voor te doen."

## Niet vanzelf

Niet alle (truck)motoroliën zijn geschikt voor de offroadsector. Dat komt doordat de motoren in de offroadsector anders worden gebruikt dan in het wegtransport. In het wegtransport heb je het vermogen even nodig en daarna draait de truck kilometers lang op een constante lage belasting. Dat geeft minder motorbelasting. Bovendien liggen de koppelkrommes in de offroadsector anders; in zijn algemeenheid bij een lager toerental en relatief hoger dan bij de trucks. De landbouw en het grondverzet kennen ook meer langdurige hoge belastingpieken en meer belastingvariaties. Van den End: "Dat stelt hogere eisen aan de oliefilm. We weten uit duurtestmetingen al dat we daar niet bang voor hoeven te zijn. Deze oliën kunnen dat aan. Aan de andere kant heb je onder koude omstandigheden en bij de start juist een voordeel met de dunnere olie. De smeerfilm is sneller opgebouwd en de olieflow is beter." "Knelpunten zijn uiteraard de temperaturomstandigheden. Die worden per klimaatzone bekeken. In ons klimaat is een 10W30 mogelijk, een 5W30 in heel veel gevallen ook, maar doordat verversingsintervallen worden bepaald door de fabrikant is dit in de offroadsector in de meeste gevallen bedrijfseconomisch niet interessant."

## Even rekenen

Bij een verbruik van twintig liter per uur praat je op 500 uur over een besparing van rond de € 100,- tot € 200,- op brandstof. De olie is wel iets duurder, maar bij een te verversen hoeveelheid van 20 tot 25 liter houd je op 500 uur toch nagenoeg

de opgegeven besparing over. Van den End: "De besparing kan nog een stuk groter zijn door niet alleen de motorolie te vervangen door op synthetische technologie gebaseerde oliën. Dan kom je mogelijk op die drie tot vijf procent uit die Shell opgeeft in de truckbranche."

Volgens Van den End zijn er nog veel gebruikers die met minerale 15W40-oliën werken. "Die kunnen nu alvast een tussenstap maken door over te schakelen op hoogwaardiger synthetische 10W40-Low SAPS-oliën. Deze zijn heel iets duurder dan de minerale oliën, maar hiermee pak je ook al een brandstofbesparing van 0,8 procent. Bovendien zijn deze oliën net als de 10W30 en 5W30 op basis van synthetische technologie stabiel, zodat ze vuil beter opnemen en slijtage en hotspots voorkomen."

## Al beschikbaar

Van den End geeft aan dat Shell de 5W30- en 10W30-producten met de juiste specificaties nu beschikbaar heeft. "Met de introductie van dunnere oliën in de offroadsector is dan weer een efficiëntiestap gemaakt. Een 10W30 zal zeker mogelijk zijn, daarvan zijn we op basis van onderzoek al overtuigd. Wij gaan ervan uit dat we volgend jaar onze klanten deze nieuwe oliën al kunnen adviseren." Hij eindigt met de opmerking dat moderne oliën met hoge specificaties altijd in oudere motoren (van Stage I tot en met Stage III) kunnen worden toegepast. Daar hoeft je het niet om te laten.

Tekst & foto: **Gert Vreemann**



Dit is de nieuwe synthetische olie waar het om gaat: de Rimula L5 10W30. In feite een directe broer van de synthetische Rimula L5 10W40 die nu al wordt toegepast in onze sector.

## Op advies

Bij loonbedrijf Den Hartog in Culemborg, klant van Van den Berg Olie in Tiel, staat net deze John Deere 6230 in de werkplaats. Daar staat ook de bekende minerale Shell Rimula R4L-15W40-motorolie. Toch even de handleiding van de 6230 bekeken. John Deere schrijft premium-oliën E9 en E7 voor, alsmede de eigen John Deere Plus 50 Premium-olie. Bij gebruik van deze oliën is het verlengde interval van 500 uur mogelijk. Bij toegelaten minerale olie met een lagere specificatie moet 250 uur worden aangehouden. Den Hartog is heel helder. "Van den Berg adviseert ons en wij gaan ervan uit dat dit bedrijf ons de passende olie en smeermiddelen levert, die voldoen aan de specificaties. Als de dunnere oliën van de nieuwe generatie dan economisch en technisch beter voldoen, zullen die er wellicht komen." Het kan zijn dat het 15W40-vaasje bij Den Hartog op korte termijn plaats gaat maken voor een 10W30-variant.

Den Hartog gebruikt nu de alom bekende en veel toegepaste minerale Rimula R4L-15W40-motorolie die voldoet aan de hoge CJ-4- en E7- en E9-specificaties.

