



Old- und Youngtimer brauchen spezielle Pflege. Foto: Millers Oils

Öl- und Schmierstoffe für Young- und Oldtimer

Damit die Technik gesund und länger läuft

Young- und Oldtimer sind oft wertvolle Schmuckstücke – materiell und ideell. Umso wichtiger ist, mit welchen Öl- und Schmierstoffen die Preziosen behandelt werden – und mit welchen nicht. Die Schmierstoffspezialisten der ESA geben Auskunft.

Sascha Rhyner

Das man mit dem falschen Öl, das man an der Tankstelle oder gar im Baumarkt gekauft hat, seinen Liebling nachhaltig beschädigen kann, wissen wohl die meisten Garagisten und auch Besitzer. Vor allem sind moderne, hochlegierte Öle viel zu dünn. Wichtige Additive für alte Motoren wie beispielsweise die Zink-Phosphorlegierung (ZDDP) fehlen in genügender Menge, dafür beinhalten sie unnötige, die teils alte Materialien und Dichtungen angreifen. Es ist allerdings auch nicht so einfach, dass man sich nur anhand der Angaben des Herstellers orientieren kann. «Die Angaben in den alten Handbüchern sind in den meisten Fällen veraltet. Heute sollten unbedingt klar verbesserte und hochwertigere Klassiköllinien verwendet werden», sagt Stefan Mäder. Generalimporteur von Millers Oils für Classic Cars und Geschäftsinhaber von Products Solutions und British Inter Cars. Er setzt sich seit Jahren für mehr Wissen und Schulung in der klassischen Schmier- und Kühltechnik ein und betreibt die Beratungs-Hotline für ESA-Kunden (siehe Text rechts). Vertrieben wird das Öl für Garagen und Werkstätten exklusiv über die ESA.

Die meisten Ölhersteller beschränken sich auf internationale Fahrzeuglisten, die nur grundsätzlich richtig sind. Betriebszustand, Kilometerleistung, Ölverbrauch und Einsatzstress werden meist nie berücksichtigt, sind aber elementar wichtig und müssen unbedingt bei der Auswahl berücksichtigt werden. Um das optimale Motorenöl auszuwählen sind diese drei Punkte sehr wichtig:

1. Bauart/Bauzeit: Materialarten, mit oder ohne Ölfilter, Druckumlaufschmierung etc.
2. Betriebszustand: Motor frisch revidiert oder alt, innen sauber, starker Ölverbrauch, blauer Rauch, zu wenig Öldruck oder jahrelange Standzeit, dass sich allenfalls Schlamm in der Ölwanne angesammelt hat.
3. Einsatzart: Normaler Strassenbetrieb, regelmässig stressige Passfahrten, Rallyes oder historischer Motorsport.

Mit diesen Angaben und genügend Wissen über die heutigen Classic Car-Schmiermittel, gelingt es, eine bessere Auswahl zu treffen sowie den Verschleiss und die Reparaturkosten zu reduzieren.

Millers Oils bietet sowohl hochqualitative Mineralöle wie auch teilsynthetische Hochleistungsöle. «Früher war es sicher richtig, für Old- und

Youngtimer ausschliesslich Mineralöl zu verwenden. Die Erfahrung in der Herstellung und Einsatz sinnvoller Additive ist heute sehr viel weiter. Es werden nur Additive verwendet, die das Öl zusätzlich verbessern und kein Material negativ beeinflussen. Synthetische, klassische Öle haben sogar klare Leistungsvorteile und verlängern die Lebensdauer von Motor, Getriebe oder Hinterachse», hält Stefan Mäder fest. Heute werden bereits in vielen Oldtimern moderne Klassik-Mehrbereichsöle verwendet. Das gängige Öl mit der Spezifikation 20W50 ist die richtige Wahl für sehr viele Motoren der 1950er- bis 1980er-Jahre, die über einen Ölfilter verfügen. Die Viskosität gibt aber nur an, wie zähflüssig das Öl bei verschiedenen Temperaturen ist. 20W50 ist jedoch keine Qualitätsangabe. Diese unterscheidet sich sehr stark bei den verschiedenen Herstellern. Millers Oils stellt ausschliesslich hochqualitative Schmiermittel her, die in jedem Fall genügend Zink-Phosphorlegierung beinhalten und die damaligen Herstelleranforderungen übertreffen.

Eine wichtige Bedeutung bei den modernen, klassischen Ölen haben die integrierten und sehr genau abgestimmten Additive. Die Funktionen der teilweise mehreren Dutzend Additive sind die Optimierung des Verhaltens bei verschiedenen Temperaturen, das Halten eines konstanten Öldrucks, die Senkung des Ölverbrauchs oder das Verhindern von Korrosion. Ebenso werden Säuren neutralisiert, Bauteile vor Verschleiss geschützt, Schaumbildung vermieden und Ölverluste durch Weichmacher reduziert. Reinigungsadditive sorgen dafür, dass die Schmutzpartikel isoliert, in der Schwebe gehalten, eingefangen und im Ölfilter deponiert werden. Weil das Molekül, das den Schmutzpartikel isoliert hat, danach nicht mehr wirksam ist, müssen Öl und Ölfilter regelmässig gewechselt werden. Und auch wenn man beim Öl oft und gerne vom schwarzen Gold spricht, mahnt Stefan Mäder: «Motorenöl darf niemals schwarz sein – dann ist es oft schon zu spät. Schwarzes Öl bedeutet, dass alle Reinigungsadditive aufgebraucht sind und der Motor sehr schnell verschlamm und Schaden nehmen kann.»

Das wirft die Frage nach dem richtigen Zeitpunkt für den Ölwechsel bei Old- und Youngtimern auf. Wer nämlich denkt, seinem Motor etwas Gutes zu tun, wenn er im Frühling mit frischem Öl in die neue Saison

startet, macht es nicht optimal. Idealerweise erfolgt der Ölwechsel direkt vor der Überwinterung. Neues Öl schützt den Motor besser vor innerer Korrosion und bildet weniger Kondenswasser. Durch die noch voll intakten Antioxidanten ist die Alterung des ungebrauchten Öls wesentlich geringer. Gebrauchtes Öl ist stark mit Benzinrückständen durchsetzt. Dabei entstehen Säuren, die während des Winterschlafs für schädliche Reaktionen an den Motorenbauteilen verantwortlich sind. Auch wenn das Fahrzeug wenig oder nicht bewegt wird und in einer trockenen Garage steht, vermindert sich die Qualität des Öls. Durch die Feuchtigkeit und den Sauerstoff, die in unserer Atemluft immer vorhanden sind, findet eine sogenannte Alterung (Oxidation) statt. Diese reduziert die chemische Stabilität und die Eigenschaft des Korrosionsschutzes des Öls.

Standschäden an Bauteilen sind so vorprogrammiert. Optimal ist: Den Motor mit neuem Öl unbedingt betriebswarm fahren. So erreicht das neue Öl alle Schmierstellen und konserviert alle Motorinnenbauteile. Der Motor sollte während der Winterlagerung nie kurz angelassen werden. Dies führt zu Kondenswasserbildung. Auch Getriebe- und Hinterachsöl sowie die anderen Flüssigkeiten sind gelegentlich zu wechseln. Dies ist meist in den alten Wartungsplänen gar nicht vorhanden. Dabei besteht auch dort die Möglichkeit, viel bessere Schmiermittel aufzufüllen, um diesen Bauteilen ebenfalls ein längeres Leben zu geben ●

Weitere Infos unter: esa.ch/de/millers-oelwechsel

Direkt von der Hotline



VW Bus Typ 2 Serie T3, 1987

2,1 Liter, wassergekühlter Boxer Motor, über 250 000 km, Ferienfahrzeug mit langen Streckeneinsätzen in heissen Ländern.

Anfrage: Starke Motorengeräusche bei Kalt- und Warmstart von den Hydrostösseln (Dängeln, Klacken), erhöhter Ölverbrauch.

Antwort und Rückfrage: Was für Öl wird original vorgeschrieben? Mineralisch 15W40. Welches Motorenöl wird aktuell verwendet? 10W40 teilsynthetisch, von einem Schweizer Hersteller. Rücksprache mit diesem Hersteller: 15W40 mineralisch, danach ist es aber schlechter.

Optimale Lösung: Motor warmlaufen lassen, letzte zehn Minuten ohne Belastung mit Engine Flush laufen lassen, heiss und über Nacht ablassen. Danach Motorsport CFS 10W60 NT+ vollsynthetisch, 3 Easter, Nanotech+. Geräusch war weg und der Ölverbrauch konnte stark gesenkt werden.



Porsche 928 GTS, 1992

148 000 km, Motor nicht revidiert

Anfrage: Fahrzeug raucht blau aus dem Auspuff, erhöhter Ölverbrauch (1-1,5 Liter auf 1000 km), normale Strassenbenützung.

Antwort mit Rückfragen: Welches Motorenöl wurde verwendet? 10W40, Qualität und Hersteller unbekannt. Motor ist nicht verschlammte, regelmässiger Einsatz Frühling bis Herbst.

Optimale Lösung: Motor betriebswarm laufen lassen, letzte zehn Minuten mit Millers Oils Engine Flush Additiv ohne Belastung laufen lassen, danach warmes Öl am besten über Nacht ablaufen lassen. (Engine Flush reinigt dezente Motorinnenteile, Ölabstreifringe etc.). Auffüllen mit Millers Oils Classic Sport 20W60 teilsynthetisch.

Weitere Infos unter: productsolutions.ch



MG C, 3.0 Liter 1969

Anfrage: Differential «singt», was wäre optimal?

Antwort und Rückfrage: Ist revidiert? Wenn Nein, hat es auch viele km und Spiel? Ist es mit oder ohne Sperrdiff? Was für ein Öl wurde verwendet? Ein GL3 90er.

Optimale Lösung: Millers Oils Classic Differential Oil 85W140 GL5.

Dieses Hinterachsöl greift keine Buntmetalllegierungen an und übertrifft die Anforderungen der damaligen Hersteller um ein Vielfaches. Durch die Verminderung der Reibung reduziert sich das Singen, und der Verschleiss wird ebenfalls reduziert. Die dickere Viskosität reduziert das Zahnflankenspiel bei erhöhter Öltemperatur und verringert den schädlichen Lastwechselschlag.



Jaguar E-Type, 1963

Anfrage: Getriebe macht Lagergeräusche, schaltet aber gut. Wie kann das Geräusch reduziert werden?

Antwort mit Rückfragen: Welches Öl wurde bis jetzt verwendet? GL1 Getriebeöl von anderem Hersteller. Wie wird das Fahrzeug eingesetzt? Normale Strassenbenützung.

Optimale Lösung: Millers Oils, Classic Gear Oil 90er GL5, hochschärstabilis und verschleissreduzierendes Klassik Getriebeöl, das keine Buntmetalllegierungen angreift.



MG A 1500, 1957

Motor sehr aufwendig von Schweizer Motorenbauer revidiert auf Stage 2, Tuning mit Strassenzulassung.

Anfrage: Einfahröl Ja oder Nein, und danach welches Motorenöl?

Antwort: In jedem Fall Millers Oils Running Einfahröl ca. 300-500 km und danach direkt Millers Oils Classic High Performance NT+ vollsynthetisch auffüllen für optimalen Schutz und Leistung.

Einfahröle und der Einfahrvorgang optimieren den Einbettvorgang der vorhandenen Zylinderwand mit den Kolbenringen und reduzieren so späteren Ölverbrauch. Das vollsynthetische Hochleistungsöl 20W50 NT+ ist einzigartig, speziell von Millers Oils und wird erfolgreich im historischen Rennsport eingesetzt.