



Auto onder de loep

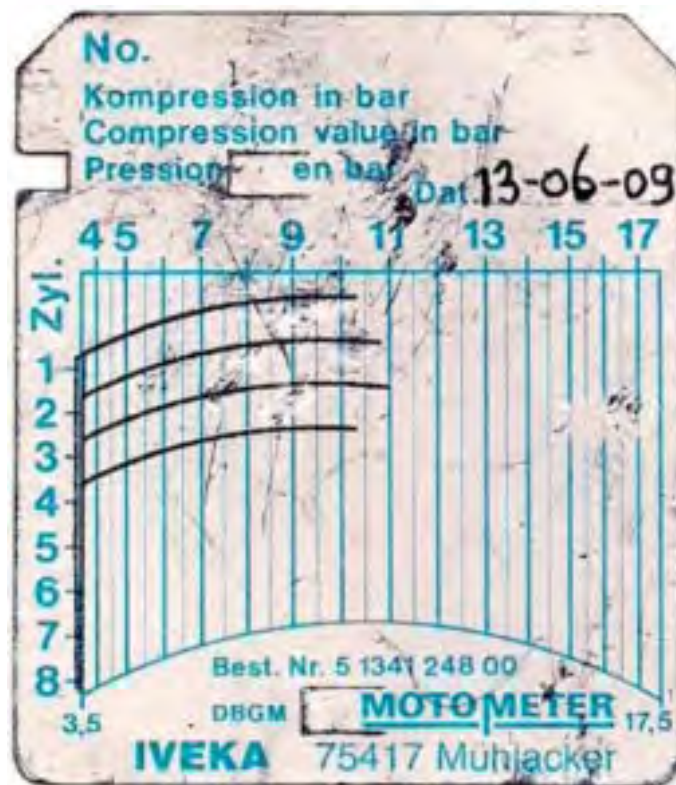


Lood om oud ijzer

Lood kent vele toepassingen, zoals: ballast in een schip om deze stabiel te houden, in raceauto's als strafgewicht voor de winnaar, in accu's, als bescherming tegen radioactiviteit, als balancergewicht op autowielen. Zo zijn er tientallen toepassingen; maar waar ik het hier over wil hebben is lood in de brandstof, of beter gezegd, lood wat niet meer in de brandstof zit. De loodtoevoeging was bestemd om het octaangetal van de brandstof te verhogen en daarmee de klopvastheid te verbeteren. In gewoon Nederlands: om het z.g. pingelen te voorkomen. Tevens smeert het lood de kleppen en beschermt het de kleppen en zetels tegen inslaan. In 1999 ligt er een besluit om



de loodtoevoeging in de EU te verbieden, want er zijn genoeg alternatieven. Het materiaal van de kleppen en zetels kreeg een andere samenstelling, de brandstof een andere toevoeging en lood werd overbodig. Wel ontstond er een levendige handel in brandstoftoevoegingen voor de oudere motoren die dat lood nog wel nodig hadden. Gek werd je er van: bij zoveel liter benzine moet je zoveel cc. in de tank gieten; je leek wel een apotheker. Op die manier mixte je de 'ideale' benzine voor je motor. Mijn ervaring is toch anders: sinds juni 2002 rij ik met een Triumph TR4 uit 1965 en heb ik nog nooit ook maar één druppel loodvervanger in de tank gedaan. Ondanks alle waarschuwingen doe ik dat nog steeds niet. Er werd gezegd: als je niet toevoegt sta je straks voor hoge kosten. Op mijn vraag welke kosten dat dan wel zijn kreeg ik als antwoord: nou, een complete koprevisie met nieuwe kleppen en klepzetels. Maar ben ik dan voldoende beschermt als ik een loodvervanger gebruik? Waarschijnlijk wel, maar in ieder geval wordt het proces van klepproblemen vertraagd. Dus voor iets wat waarschijnlijk werkt, geef je elke keer geld uit. Voor mij is dat te vaag en dat is ook de reden dat ik daar niet aan meedoe. Het geld wat ik uitspaar leg ik apart, zodat ik een potje heb voor een ongetwijfeld ooit eens nodige koprevisie. Maar na ruim acht jaar toeren en ca. 16.000 mijl (ca. 25.000 km.) is er nog geen



enkele redenen tot ongerustheid. Vorig jaar begon de motor steeds slechter te draaien en vreesde ik voor verbrande kleppen, maar een compressietest wees uit dat daar niets mis mee was. De oorzaak was een lekke inlaatpakking. In die acht jaar heb ik diverse malen de klepspelings gecontroleerd, maar nog steeds geen noemenswaardige afwijking te ontdekken. Pas als de klepspelings erg gaat afwijken van de normale spelings, ga ik eens nadenken over een koprevisie met nieuwe geharde kleppen en zetels. Tot die tijd rij ik vrolijk in de rondte, zonder lood in mijn motor. Ik moet wel toegeven dat de motor wel een slokje olie lust, ca. 1 liter op 800 kilometer. Ook tank ik altijd V-power, want daar draait de motor het beste op. Iedereen doet met mijn ervaring wat hij/zij wil, maar ik geef geen geld uit voor een vloeistof waarvan ik het nut ernstig betwijfel.

Rij en tank voorzichtig!

Ben Schaafsma

