

**Varför syntetolja?  
Vi ger dig svaren.**



## Frågor och svar om syntetolja

### Fråga:

**Förklara vad viskositet är. Det låter komplicerat.**

### Svar:

Viskositet är samma sak som tjocklek – eller trögflutenhet. Ju högre viskositet desto trögare olja. Viskositet mäts enligt SAE-systemet där W står för vinter och mäter oljans viskositet i det riktigt låga temperaturområdet. Beteckningen utan W visar däremot oljans viskositet vid 100°C. Idag används så gott som uteslutande multigrade oljor dvs oljor som spänner över minst tre viskositetsklasser.

### Fråga:

**Syntetoljor är dyrare än mineraloljor. Vad får jag för de extra pengarna?**

### Svar:

Ja, priset är dyrare men syntetisk olja är också en kostnadssparare. Flera fördelar kan tillskrivas den syntetiska oljan och det är fel att bara se till pris-skillnaden på flaskorna:

- Längre bytesintervall – ger totalt lägre kostnader för inköp av olja.
- Lägre inre slitage i motorn – ger färre verkstadsbesök, renare oljefilter och bättre förutsättningar för ett långt motorliv.
- Lägre bränsleförbrukning – ger bättre driftsekonomi.
- Effektivare kallstarter – ger reduktion av de tuffa förhållanden som en mineraloljesmotor utsätts för vid kallstart.

### Fråga:

**Men jag vill ha mer för pengarna än bara detta, vad får jag?**

### Svar:

Långsiktigt ger en syntetisk olja överlägset bättre service åt motorn. De överlägsna lågtemperatur-egenskaper kombinerat med en mycket god högtemperaturstabilitet och oxidationsstabilitet gör att motorn hela tiden hålls ren från oxidationsprodukter som syror och slam.

### Fråga:

**Finns det några mer fördelar med syntetiska oljor? Jag tycker fortfarande att de är dyra.**

### Svar:

Syntetisk olja är mycket mer avancerad än man kan tro. Ett omfattande utvecklings- och forskningsarbete ligger bakom och resultatet blir däreför. Syntetisk olja hjälper exempelvis till att bättre kontrollera temperaturen i motorn eftersom den effektivt leder bort värme från heta ytor då den flödar mer turbulent i motorn än de mineraloljebaserade oljorna som flödar skiktvis och på så sätt leder värme sämre.

### Fråga:

**Är inte syntetiska oljor till bara för dem som kör hårt och tävlar?**

### Svar:

Absolut inte! Självklart är syntetiska oljor ett krav för tävlingsmotorer, men de positiva effekter och även nödvändiga egenskaper som krävs för tävlingskörning blir även starka fördelar för dig som kör normalt. Deras smidighet och fina struktur ger tex reduktion av de friktionsförluster som skapas av oljan i en motor. Du får färre servicebesök och din bil stiger i värde vid en försäljning eftersom du kan påpeka att du alltid har använt en syntetisk olja.

### Fråga:

**Jag har hört att syntetiska oljor är direkt dåliga för gamla bilar. De får motorerna att läcka olja.**

### Svar:

Detta är en myt som överlevt sedan de första syntetiska oljorna introducerades på marknaden. För många år sedan, innan syntetiska oljor blivit tillgängliga på marknaden, var mineraloljorna ganska dåliga. De hade låg förmåga att fånga upp slam och smuts. Detta innebar att partiklar trängde in i springorna runt packningarna och hjälpte till att täta. När man sedan gjorde det första bytet till syntetisk olja, som renar mycket bättre, blev oljan så ren att läckage kunde uppstå. Detta var ju ett bra bevis på att den syntetiska oljan fungerade utmärkt men att servicen på motorn inte varit lika bra! Idag är dock mineraloljorna bättre på att rena och dagens packningsmaterial är av en helt annan kvalitet, vilket innebär att ”syntetoljeläckage” inte finns längre. Skulle du, mot förmodan, få ett läckage så kommer det med största sannolikhet att upphöra efter ett litet tag eller så är det en viktig indikation på att du verkligen behöver se över din motor!

Som parentes kan nämnas att Chevrolets ”small-block” motorer i början av 1960-talet hade en bit rep som bakre vevaxelpackning!

### Fråga:

**Jag är fortfarande skeptisk till syntetiska oljor. De är alldeles för tunna, det ser man ju på dem när man håller dem i motorn! De kan vara bra på vintern, men vem kör äldre bilar på vintern? Mineraloljor är modellen, se bara så tjocka och fina de ser ut när man tappar dem ur burken.**

### Svar:

Definitionsmässigt är inte syntetiska oljor tunna. Några av de absolut tjockaste smörjmedel som finns idag är syntetiska. Möjligheten att smörja vid olika temperaturer har gjort att man kan göra en

syntetolja tunnare när den är kall, dvs när du håller den i motorn. I varmt tillstånd är den lika tjock som en mineralolja av motsvarande viskositet och har bättre smörjförmåga. En mineralolja klarar inte detta temperaturomfång och måste därför försees med tillsatser för att öka viskositetomfånget. Oxidation gör med tiden att viskositeten hos motoroljan ökar. När oljan tappas ur är den ofta tjockare, vilket inte är ett kvalitetsbevis, tvärtom.

### Fråga:

**Min bil är ganska ny och jag kör på delsyntetisk eller mineralbaserad olja. Är det några risker med att byta till eller blanda med en helt syntetisk olja?**

### Svar:

Nej. Om du vill fylla på med tex en liter syntetisk olja och du har mineralolja i motorn innan så kan du aldrig skada motorn. Oljetyperna är helt blandbara men du får å andra sidan inte mycket av den positiva effekt som endast en syntetisk olja skulle ge.

Att byta hela oljevolymer från mineralolja till syntetisk olja kan heller inte skada utan det kommer bara att ge positiva effekter eftersom din motor får ta del av alla de fördelar som en syntetisk olja ger.

### Fråga:

**Jag har kört bil länge och har använt mineralolja i alla tider. Behöver jag verkligen byta till syntetisk olja?**

### Svar:

Förmodligen har du bytt bil under årens lopp och idag är bilmotorer långt mer tekniskt avancerade än förr. Lägre cylindervolymer ger mer hästkrafter och högre vridmoment. Det är något som ställer höga mekaniska krav på motorerna och en syntetisk olja ger förutsättningarna för att motorerna ska klara dessa krav.

**Fråga:**

**Jag har också en äldre bil som jag använder lite då och då, mest för korta sträckor. Den behöver väl ingen syntetisk olja?**

**Svar:**

En motor som står stilla mycket mår bättre av att ha en syntetisk olja eftersom dess oljefilm sprider sig bättre på cylinderväggarna. Detta tillsammans med de goda lågtemperaturegenskaperna gör att dina kallstarter underlättas betydligt. Många äldre bilar går helt enkelt inte att starta när det är för kallt. Detta beror oftast på en kombination av ett svagt batteri och en mineralolja som blivit för trögflytande vid den kalla temperaturen. Med en syntetisk olja i motorn får startmotorn det betydligt lättare att dra igång motorn. Tänk också på att en gammal bil börjar tappa sina justeringar och friktion och inre slitage kan uppstå ganska snabbt. Har du då en syntetisk olja så hjälper den till att minska friktionen och även hålla rent från slitagepartiklar. Med syntetisk olja håller din gamla bil betydligt längre.

**Fråga:**

**Det låter rimligt, men jag har uppfattningen att moderna oljor får motorn att låta mer. Tjock olja = tyst motor. Dessutom drar motorn mindre olja om oljan är tjock.**

**Svar:**

Påståendet är till en del riktigt. Enklaste sättet att få en motor eller växellåda, med högt mekaniskt ljud och stora spel, att gå tystare är att slå i en tjockare olja. Vissa tunna oljor med esterinneåll kan dock minska det mekaniska ljudet. Att tunn olja kan ge upphov till högre oljekonsumtion är också sant. Detta kompenseras till en del av en lägre avdunstning hos den syntetiska oljan.

**Fråga:**

**Men för min entusiastbil gäller väl inget annat än en riktigt gammal hederlig mineralolja?**

**Svar:**

För att möta kraven från entusiastbilsägarna har många oljetillverkare tagit fram produkter speciellt för de äldre fordonen. Utmärkande för dessa produkter är:

- De har högre viskositet än moderna oljor.
- De är så gott som uteslutande av mineraloljetyp.
- Flertalet oljor är av lägre klass än moderna oljor.
- Förpackningarna är ofta av äldre snitt.

Vissa tillverkare försöker återskapa atmosfären kring en olja som var typisk då bilen var ny. Likaväl som att ha en tidstypisk klädsel på föraren och en bilkudde i baksätet på bilen vill man att motorn ska få en olja som ”ligger rätt i tiden”. Denna olja är då tjockare, för att efterlikna oljan från den tiden. Den är av mineraltyp då något annat inte fanns att tillgå. Annonserna för dessa produkter är intressanta då de försöker förmedla dubbla budskap. Dels sägs att oljan är av ”gammal” typ, dels att den bygger på modern teknologi. Priset är ofta högre än för samma tillverkares lågprisolja, vilka håller samma kvalitetsnivå.

**Fråga:**

**Men om jag nu har en gammal bil är det väl utmärkt att det finns oljor från den tiden? Det är väl onödigt att köra med nya och dyra oljor? Bilen krävde ju ändå inte den kvalitetsnivån när den tillverkades.**

**Svar:**

Rätt, men du får då inte heller begära att den ska ge dig de prestanda som moderna oljor ger. Det är lätt att glömma hur motorer sotade förr och att dåtida oljor måste bytas efter 150–200 mil, hur livslängden på mekaniska delar var begränsad m.m. Begreppet utbytesmotor finns inte idag. Förklaringen är enkel – motorer byts sällan längre. Vid svåra smörjproblem, exempelvis på tävlingsmotorer, användes förr vegetabilisk olja (ricinolja). Denna hade genom sina polära egenskaper en utmärkt vidhäftning och gav därigenom en bra smörjning. Till avigsidorna hörde att motorn efter varje tävling var tvungen att plockas ner och sköljas ren från oljan, annars härsknade oljan. Plockade man inte isär motorn var det risk att ägaren också härsknade när motorn åter skulle användas.

Entusiasten kör inte så många mil om året och tycker kanske därför att det kvittar vilken olja som används men samtidigt måste man komma ihåg att de korta och sällan genomförda körningarna kan slita väl så mycket på bilen som den kontinuerliga driften. Och visst finns det väl anledning att spara de ibland oersättliga originaldelarna i motorn om det går. Som jag ser det finns det inget håll-

bart argument för att inte alltid använda det bästa smörjmedel som finns. Frågan är bara vad som är bäst?

Bortsett från slitaget finns det en aspekt till på problemet och det är oljekonsumtionen. Även om slitaget är på en lägsta nivå är det irriterande om oljeförbrukningen är hög. Vissa äldre motorer drog alltid olja pga stora toleranser, och ingenting blir bättre av åren och milen i dessa sammanhang. En anpassad viskositet kan alltså vara av betydelse.

**Fråga:**

**Om jag nu vill köpa en motorolja till min entusiastbil, vad ska jag ha och varför?**

**Svar:**

Vi rekommenderar en syntetisk olja. Dess överlägsenhet att tåla tryck, motstå oxidering och snabbt nå smörjställena efter start är skäl nog. Att det lägre viskositetsmotståndet medverkar till minskad oljetemperatur är dessutom, i hårt belastade motorer, av stort värde. En idealisk gammelbilolja är en syntetisk olja framställd efter de senaste rönen, men aningen tjockare än nybilsolejorna. Exempel på lämplig viskositet är t ex SAE 10W-50.

**Fråga:**

**Vad är en delsyntetisk olja och vad ska man ha den till? Antingen vill man väl ha mineral eller helsyntetisk?**

**Svar:**

Nja. Den delsyntetiska oljan kan ju vara ett bra alternativ för dig som vill prova dig fram. Du kanske tycker att steget från mineralolja till helsyntetisk olja är för stort och då kan en delsyntetisk olja vara en bra inkörsport till den syntetiska världen. Den delsyntetiska oljan är ju en blandning av vanlig mineralolja och syntetiska oljor. Med en delsyntetisk olja i motorn får du helt klart bättre egenskaper än med en mineralolja, men det är fortfarande en bit kvar till den härliga värld som de helsyntetiska oljorna erbjuder!

**Fråga:**

**Varför får jag lägre utslag på oljetrycksmätaren när jag använder en syntetisk olja?**

**Svar:**

Den syntetiska oljans låga friktionstal kan ibland göra att den inte ger samma strömningsmotstånd i oljepumpen, vilket i sin tur kan ge ett lägre utslag på oljetrycksmätaren. Detta påverkar inte smörjningen.

**Fråga:**

**Är syntetiska oljor alltid av samma typ?**

**Svar:**

Långt ifrån. Flera huvudgrupper finns, varav de vanligaste är PAO (polyalfaolefin) och olika estrar. Polyglykol och silikonolja hör också till gruppen syntetiska smörjmedel.

**Fråga:**

**Hur vanligt är det att biltillverkare föreskriver användandet av syntetiska oljor?**

**Svar:**

Det är mycket vanligt att biltillverkare rekommenderar att syntetisk olja ska användas, men som första fyllning från fabrik är det i regel "bara" en delsyntetisk. Detta för att spara pengar samt att motorn behöver en något sämre olja för att inslitningen skall gå snabbare.

**Fråga:**

**Nu har vi behandlat en del av de frågeställningar som kan uppstå angående de syntetiska motoroljorna. Men hur ska man resonera när det gäller andra typer av oljor?**

**Svar:**

Syntetiska oljor är alltid att föredra, inte bara för motorer utan även för växellådor, transmissioner och hydraulik. Den lägre friktionen och överlägsna smörjförmågan hos de helsyntetiska oljorna ger alltid en reduktion av friktion, slitage och skaderisk jämfört med mineraloljor. Vill du vara säker på att du ger din utrustning den bästa oljan ska du välja det syntetiska alternativet. Goda lågtemperatur-egenskaper har du alltid nytta av, lika mycket som den ökade smörjförmågan, minskade slitaget, förlängda bytesintervall och den högre skjuvstabiliteten.

Att köpa en syntetisk olja till din motor, växellåda, transmission eller kanske hydraulsystem innebär att du försäkras om att utrustningen har fått mycket goda förutsättningar för en problemfri gång.

OKQ8 erbjuder ett flertal syntetiska produkter. Se själv i butiken och fråga personalen.



## OKQ8 – levererar framtidens smörjmedel redan idag

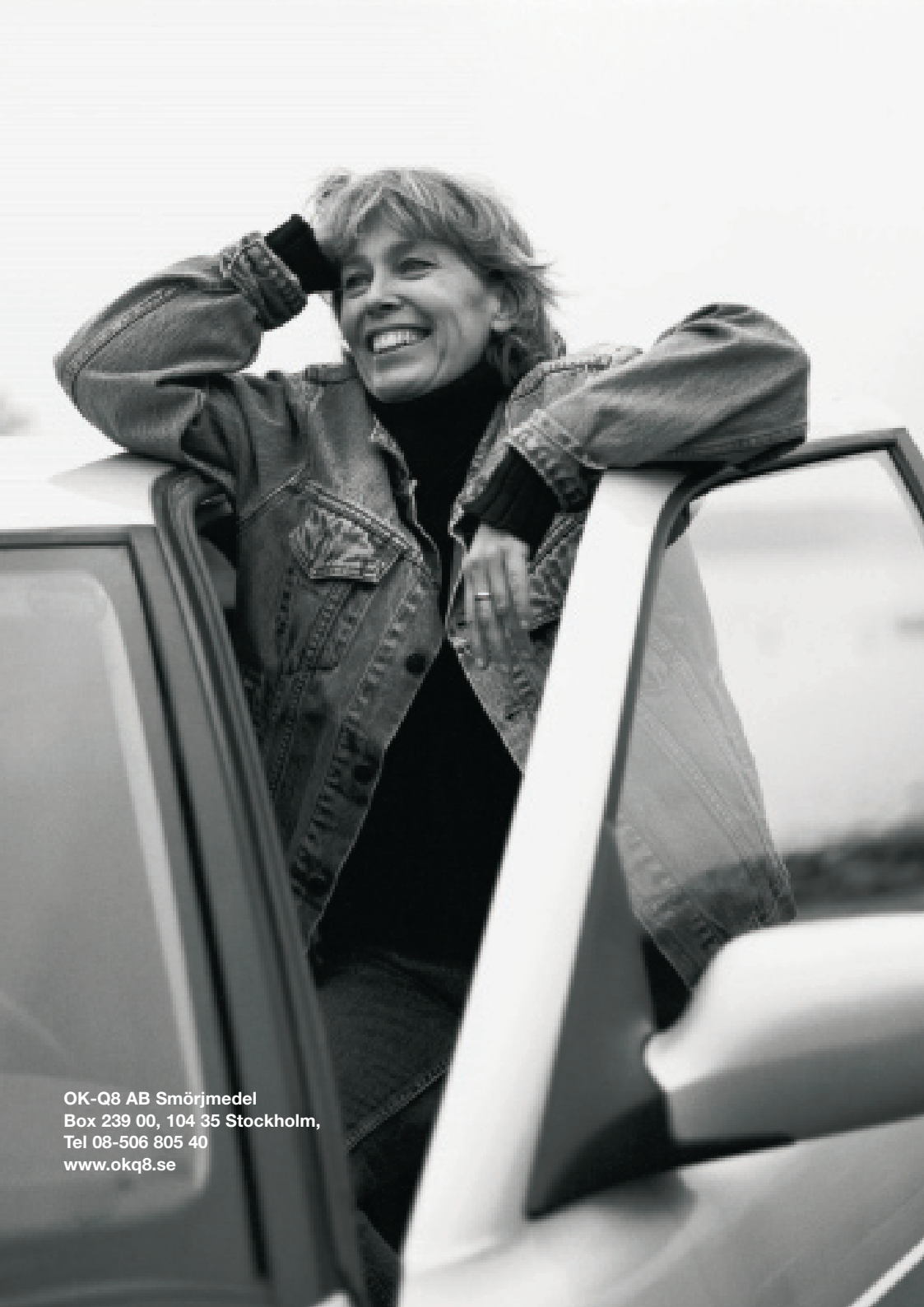
Kvalitet är lätt att säga men betydligt svårare att leva upp till. Framför allt om man med kvalitet menar kundservice och miljöansvar lika väl som unika produkttegenskaper. På OKQ8 Smörjmedel anstränger vi oss till det yttersta för att leverera kvalitet i ordets rätta bemärkelse. Det innebär att du som kund ska känna att vi bryr oss om dig, din utrustning och vår gemensamma miljö.

Vi vet också att kraven på oss växer. För att nå de ständiga förbättringar som krävs arbetar vi enligt ett verksamhetsledningssystem där både kvalitets- och miljöfrågorna är certifierade enligt ISO 9001 och ISO 14001. Att köpa produkter från OKQ8 Smörjmedel innebär därför:

- Att du får produkter av yttersta kvalitet och med tillhörande hög service.
- Att du får produkter som är framtagna för att passa dina behov.
- Att du får produkter som är så miljöanpassade som möjligt med avseende på situationens krav.

Tänk på att all använd olja är att betrakta som farligt avfall. Oljan innehåller bland annat metaller och slitagepartiklar från utrustning som inte får komma ut i kretsloppet. Lämna därför all använd olja på din kommunala återvinningsanläggning eller i vår Gör-Det-Själv hall i samband med oljebytet.

OKQ8 är ett svenskt bolag, ägt till lika delar av OK ekonomisk förening och Kuwait Petroleum International. Därmed har vi en perfekt balans mellan det stora internationella bolagets resurser och en rejäl lokal närvaro.



OK-Q8 AB Smörjmedel  
Box 239 00, 104 35 Stockholm,  
Tel 08-506 805 40  
[www.okq8.se](http://www.okq8.se)