



VOLVO

VERKSTADS- MEDDELANDE

PERSONVAGNAR

BETR.

OLJEFÖRBRUK-
NING

PRODUK

BLP

GRUPP

20

NR.

2

DATUM
Maj 1962

Oljeförbrukning under varierande omständigheter.

Frågan om hur stor mängd olja som normalt förbrukas vid köring, uppstår allt som oftast. För att klarlägga förhållandena så långt som möjligt har vi gjort följande sammanfattning.

Genom att de oljebelagda cylinderväggarna utsätts för flammorna från förbränningen, är det oundvikligt, att en viss kvantitet olja förbrukas, men mängden kan variera högst väsentligt. Vad som kan påverka förbrukningen är en lång rad faktorer till exempel kolv, kolvringar, cylinderlopp; belastningsförhållanden, smörjolja etc.

Den gängse uppfattningen bland bilfolk är, att man endast kan mäta oljeförbrukningen i liter/100 mil. Det finns dock minst två sätt till, som hittills kanske mest använts inom motortekniken utanför den rena fordonsgruppen. Om man sammanställer dessa olika sätt att mäta och de förhållanden de lämpar sig för, skulle de kunna te sig som i tabellen här nedan

Grupp	Sätt att ange oljeförbrukningen	Lämpar sig för
1	liter/100 mil	Landsvägstrafik under tämligen konstanta förhållanden
2	liter olja/100 liter bränsle	Drift under mycket varierande förhållanden med företrädesvis låg belastning
3	gram/hästkrafttimme (g/hkh)	Vid stationär drift med relativt jämn belastning och för större bruksmotorer i båtar.

I dagens läge är det mest personbilarna, som kan använda det första sättet att ange oljeförbrukningen, men även där får man snudd på sätt nr 2 vid den alltmer tätande stadstrafiken. För en sådan kategori som till exempel körskolevagnar ligger man utan tvivel helt inom den andra gruppen.

När det gäller lastbilar förutom i ren långradartrafik är det ganska vanligt, att man kommer inom grupperna 2 och 3, då fordonen mycket ofta förses med hjälpapparater av allehanda slag - kranar, lastapparater, pumpar, kompressorer - som används med stillastående vagn under långa perioder. Det är givetvis oriktigt att slå ut oljeförbrukningen på ett långvarigt stillastående arbete med någon hjälpapparat på ofta korta körsträckor inom varje arbetsperiod. Ett riktvärde som i stället ofta användes är 1 liter olja/100 liter bränsle.

De fordon, som kan hänföras till den tredje gruppen, är i huvudsak begränsade till traktorer i ren jordbruksdrift. Begreppet g/hkh transformerar då i allmänhet till liter/100 tim.

Man kan även sammanställa oljeförbrukningen med bränsleförbrukningen. Ett sådant betraktelsesätt åskådliggöres i nedanstående diagram.

Vid räkning enligt grupp 3 i g/hkh anses, att 0,5 - 1,5 g/hkh är normalt värde för större dieselmotorer. Bensinmotorer ligger något högre.

Någon gång, när kolvringar och ventilstyrningar blivit slitna, börjar motorns oljeförbrukning att öka. Den frågan uppställer sig då, var gränsen skall dragas, då åtgärder bör vidtagas. I första hand blir det en kostnadsfråga med hänsyn till den förbrukade oljan, men även rent tekniska företeelser kan vara avgörande, som till exempel att man på en förgasarmotor får upp olja på tändstiften, så att tändning uteblir.

Vissa speciella förhållanden kan påverka oljeförbrukningen i ogynnsam riktning. Det går alltid åt mer olja de första 1 000 milen med en ny motor innan kolvringarna är inslitna; körning med exceptionellt tunna oljor, för hög oljenivå och mycket höga motorvarvtal samt hög hastighet resulterar också i ökad förbrukning.

Det kan kanske förtjäna påpekas, att oljan har stor förmåga att tränga ut genom de minsta öppningar.

Börjar därför olja försvinna ur motorn, är det klokt att först göra en noggrann undersökning efter oljeläckage. Det är för övrigt lämpligt att då och då känna över skruvar i motor och växellåda. Felet är ofta lätt avhjälpt.

