



Tekniktips

Tar tacksamt emot både större och mindre tips eller atiklar för att hålla denna spalt levande i varje nummer!

Artikeln är en bearbetning av en artikel av Björn Kilman i MG-klubbens Bulletin med Bulletinens och Björns vänliga medgivande. Vilken bensin som är bäst är en ständig dialog mellan oss som kör race, och ofta varierar det mellan åren – bolagen ändrar sina recept utan att alltid tala om det. Så var till exempel de flesta överens om att Shells V-Power var ett föredra när den kom, men efter något år förändrades den till det sämre. Idag är många övertygade om att för race är just Statoils 98 oktan ett föredra. Spelar antagligen mindre roll för gator/gatkörning. Då är jag övertygad om att alla stora märkens bensin är helt OK! /Red.

Hur blir det med bensinkvalitén nu under 2016?

Många av oss som kör äldre bilar har konverterat till blyfria motorer. Några har även vässat sina hederliga gamla BMC A, B och C-motorer. Höjd kompression samt övriga ev. trimningar ändrar bensinbehovet, både avseende högre förbrukning samt kvalitativt via högre oktantal, osv, osv.

Våra bilar befinner sig oftast i ett sovande tillstånd över vintern. Vid uppstartandet under vår samt undervintervilan bör man dessförinnan tänka på vad som finns i tanken. Det är några frågor vi bör ställa oss inför varje säsong. Nedan får du svar av Statoil.

Hur är det med etanolblandningen?

V-powerbensinen från Shell är förändrad och sänkt med en oktan. (98 idag, tidigare 99) Nu är tydligen V-powerbensinen i paritet med övriga bensinbolags 98 oktan.

Hur har vi det med inblandningen av etanol i exempelvis Statoils 98 oktan bensin idag?

Undertecknad har varit i kontakt med företaget angående några av de aktuella frågor vi ofta ställer oss som kör klassiska bilar både på landsväg och på bana.

Mikael Mörnstj, Statoil, skriver om Statoils 98-oktaniga bensin:

"I Sverige följer vi idag samma bensinstandard som övriga Europa. Det är fortfarande skillnad för dieseln, där myndigheterna envisas med att vi skall ha en svensk standard. Vi skulle helst se att man även där går över till den europeiska standarden. Detta betyder att när man tankar bensin 98 så får man samma grundkvalitet oavsett vilket bolag man tankar hos. Det som dock kan skilja sig något är mängden etanol (max 5 % hos alla) och mängden tillsatta renande additiv. Här väljer de olika bolagen att göra på lite olika sätt men ändå alltid inom ramen för vad standarden tillåter.

Vår bensin **grön 98** bytte för några år sedan namn till **Miles PLUS 98** och med det så är det en premiumbensin, som innehåller väldigt mycket renande additiv som ser till att motorn kan fungera mer optimalt. En renare motor fungerar alltid bättre.

Vad vi tror oss veta så är det ingen av konkurrenterna som tillsätter additiv i bensinen i så stor mängd som vi gör idag. När man tankar i Europa är det inte ovanligt med dessa premiumbensiner, också ofta 98 oktan eller högre.



Additivets funktion.

Framförallt är det rengörande, vilket kanske inte har så väldigt stor betydelse för era tävlingsbilar vid själva körningen, men nytta gör det oavsett om det är insprutning eller förgasare då det minskar beläggningar och därmed förbättrar funktionen.

I additivet finns det också ett korrosionskydd, som fungerar som en metallpassivator och sänker reaktionen mellan vatten, etanol och alla de olika metallerna som finns i bränslesystemet. Som ni vet så kan det ibland bildas avlagringar ifrån bensinen när den dunstar bort. Exempelvis i förgasarens flottörhus och munstycken kan det ställa till med problem vid uppstart på våren.

Additivet motverkar dessa beläggningar mycket bra och därför gör det som störst nytta när bilen inte används. Det är därför väldigt bra att tanka upp bilen, oavsett vilken typ, även de som endast behöver 95 oktan, och köra den lite så att när den inte används står med Miles PLUS 98 i bränslesystemet.

För vanliga bilar som används dagligen är det framförallt insprutarna som hålls rena samt ovasidan av insugsventilerna, där det annars är vanligt med ganska mycket koks och beläggningar.

I additivet finns det också en friktionsmodifierare som sänker motorns friktionsförluster. Det är framförallt i övre delen av cylindern, där motoroljan har en något begränsad funk-

tion, som man minskar friktionen mellan kolv/kolvringar och cylinder.

I en vanlig bil som används dagligen har man också en friktionsnedsättande effekt i hela motorn eftersom det alltid finns lite bränsleutspädning som går ned i motoroljan och kommer med hjälp av den att pumpas ut i hela motorn. För er del så medför friktionsmodifierarna att motorn snurrar lite lättare med mindre friktionsförluster.

Etanol i bensinen.

Idag har vi max 5 % etanol i all vår bensin. I Miles 95 är det alltid 5 % etanol men aldrig mer. (Det är idag tillåtet att sälja bensin i Sverige med upp till 10 % etanol men ingen gör det). För vår Miles PLUS 98 är det så att det kan vara upp till 5 % etanol men det vanligaste är att den innehåller 2-3 % eller ingen etanol. Detta kan variera över tid och vi kan därför inte lova var och när den innehåller en viss %-sats.

Etanolen är oktantalshöjande då den i ren form har ungefär 102 i oktantal så när Miles-PLUS98 innehåller 5 % etanol ligger oktantalet runt 98,5 istället för 98,2 – 98,3. Så för spikningsrisken är etanolen bättre då den ger högre oktantal.

Det finns många inom motorsport som tankar i 25 % E85, vilket många bilar klarar, för att få upp oktantalet en bit över 98. Men eftersom etanolen har 30 % lägre energiinnehåll så är det viktigt att justera in bränsle/luft-blandningen rätt så att blandningen inte blir för snål med risk för varmgång. Kanske är det det som ni märker när ni fått spikningar.

Om det finns lite kondensvatten i tanken så blandar det in sig i bränslet när det innehåller etanol vilket är ett bra sätt att neutralisera vattnet. De beläggningar som kan bildas av etanol och vatten tar additivet effektivt hand om enligt vad jag skrivit ovan.

Hoppas detta ger lite förklaringar för vår premiumbensin Miles PLUS 98.

Ni är alltid välkommen att återkomma ifall det är frågor. Jag brukar vara och titta någon gång ibland på Classic Racing vilket är roligt.

Jag har själv en Jaguar E-type 1968 som tidigare har huserat i Kalmar när min morbror ägde den men som nu – sedan många år tillbaka – genomgår en totalrenovering och nu snart skall provstartas. SU förgasarna är helrenoverade så förhoppningsvis hostar den igång!"