

TOTAL + elf

Manchmal gibt es Zufälle, da fragt man sich, warum man auf die so lange warten musste. So hat sich für mich ein auf Anhieb sympathischer Mail-Kontakt ergeben.

Ich muss gestehen, dass ich „Vertreterbesuche“ oft schon per Mail abwimmle mit dem Argument, akute Zeitnot zu haben. Denn für mich ist das in 95% ALLER FÄLLE verschenkte Zeit, da uns meist nur Ersatzteile für moderne Autos angeboten werden. In diesem Fall hatte der Versender



A brand of TOTAL

überraschenderweise volles Verständnis dafür, dass ich keine Zeit hatte (ich musste wirklich das Haus „herbstfest“ machen und die Autos

„einwintern“). Nein, der Versender sagte selber, dass es ihm ganz gut passen würde, da auch er seine Oldtimer einmotten und den Garten entlauben müsse. Aha dachte ich, da ist ja endlich mal einer, der weiß, wovon man redet, und nicht ein reiner Verkäufer auf Provisionsbasis.

Etwas später verabredeten wir dann doch einen Kennenlerntermin hier bei uns in der Firma. Die Gesprächsthemen sollten Motoröle und Schmierstoffe sein. Da kam also dieser leicht verrückte Mann (mindestens 2 Meter hoch) in Jeans und Hemd und stellte sich als Verkaufsleiter bei der elf-TOTAL vor. Was dann folgte, war ein sehr, sehr sympathisches Gespräch unter 2 Spinnern. Das von 13.00 Uhr bis 22.00 Uhr dauerte. Geschlagene 9 Stunden! So kann es gehen, gleiches Alter, gleiches Hobby, da hat man Gesprächsstoff.

Zwei Treffen weiter, und meine Kenntnisse über Motoröl, Fette und LHM waren auf dem neuesten Stand. Wir haben dann eine enge Zusammenarbeit beschlossen. Denn was passt besser zu klassischen Franzosen als Öle von elf und TOTAL? Nichts, schließlich ist TOTAL Bestandteil des elf-Konzerns, Citroen arbeitet schon mehr als

50 Jahre mit Total als Erstausrüster zusammen, und wer kennt nicht die klassischen Rennbilder einer Alpine A110 und R5

Turbo mit elf-Aufklebern?! Also kam schlicht das zusammen, was zusammen gehört. elf-TOTAL und Der Franzose. So stellen wir aktuell unser gesamtes Ölprogramm und auch unsere chemischen Produkte auf elf und TOTAL um. Natürlich haben wir „noch“ weitere Ölmarken im Programm, aber nur solange, bis der Lagerbestand verbraucht ist.



Nun möchte ich Sie aber mit meinem erweiterten Wissensstand mal richtig über Öle aufklären.

Motoröl ist nicht gleich Motoröl. Die älteren Motoren benötigen eine andere Viskosität (sind also dickflüssiger) als moderne Öle, und die klassischen Motoren vertragen die modernen Ölzusätze (Additive) nicht, weil sie die Motordichtungen angreifen. Zudem benötigen die klassischen Motoren einen besonderen Korrosionsschutz. Klassische Motoren haben keinen komplett geschlossenen Ölkreislauf, und es kommt Luftfeuchtigkeit in die Motoren (über Vergaser, Luftfilter, Kurbelhausentlüftung und Auspuff). Das kann zu Rost in dem Motor führen (Korrosion). Wir müssen also immer einen Ölfilm auf den Metallteilen im Motor haben, was moderne Additive in modernen Motorölen verhindern. Über die Probleme von zu dünnen Motorölen habe ich in den letzten Jahren schon mehrmals geschrieben (siehe auch in diesem Katalog). Die richtige Wahl für unsere



normalen Klassiker (2CV, R4, Floride, 4CV, DS, HY, 11CV, 203-604...) ist das Öl HTX Collection mit der Viskosität 20W-50. Wir sind zwar etwas unglücklich über den Namen „HTX“, aber immerhin wird das Motoröl in einer schönen Blechdose geliefert und ist somit auch ein schönes Dekoelement für die Werkstatt. Und natürlich gibt es auch eine 2 Liter Dose, die in die Original-Halterungen im Motorraum passen.

Das HTX Öl hat eine abgestimmte Viskosität, und der hohe Viskositätsindex ermöglicht einen verschleißarmen Start, selbst nach langen Standzeiten - das Öl bleibt also in den Lagerstellen und läuft nicht komplett zurück in die Ölwanne. Vorteilhaft ist zudem die gute thermische Oxidationsfestigkeit, die das Verschlammen der Ölwanne minimiert. Hochwirksame Rostinhibitoren verzögern wirksam den Rostvorgang im Motor. Durch die Mehrbereichstechnologie gibt es einen sehr guten Verschleißschutz.

Alle weiteren Oldtimeröle aus dem Hause elf-TOTAL werden für unsere Motoren nicht wirklich benötigt. Nur für die wirklichen Sportler unter ihnen (Alpine, R5 Turbo und andere Renner) würde ich das HTX CHRONO 10W-60 empfehlen. Das HTX CHRONO, das im Blechkanister gelie-



fert wird, ist ein ganz mild legiertes synthetisches Motoröl für extrem hohe Drehzahlen und Renn-/Rallye-Dauerbelastung. Da ich selber (eher meine Frau) auch noch eine

Alfa Romeo 1600 Duetto + Spider 2000 besitze, gönne ich diesem Sportmotor (einer der besten der Welt) das 10W-60 Öl.

Alle meinen lieben Franzosen bekommen das 20W-50 Öl. Und die laufen wirklich schön damit.

Mit diesem Schmierstoff hat sogar der Citroen HY seine Öl-Inkontinenz eingestellt, ohne dass ich den Motor neu abgedichtet habe.

Oldtimer-Öle können zahlreiche Hersteller mixen, und der elf Konzern hat sich wirklich viel Zeit gelassen, ein Oldtimer-Öl anzubieten. Das hat sich gelohnt: So ist bei dem HTX Öl speziell darauf geachtet worden, dass ein Ölfilm auf den Motorenteilen haften bleibt. Das ist wichtig, denn viele Oldtimer stehen ja mehr, als dass sie laufen. Auch nach

Monaten ist bei Verwendung von HTX immer noch ein Ölfilm vorhanden und damit wirklich ein guter Rostschutz im Motor gewährleistet: Auch nach der Winterpause startet der Motor nicht „trocken“. Natürlich werben viele Ölfirmen mit den Vorzügen ihrer Produkte. Aber gerade der haftende Ölfilm hat uns überzeugt. Und da Glauben das eine und Wissen das andere ist, habe ich im Sommer 2018 verschiedene Motorenteile in HTX Öl getaucht und alle auf ein Ölbindetuch in ein Regal in meiner privaten Werkstatt gestellt. Zusätzlich habe ich einige Teile auch in andere Öle getaucht und abtropfen lassen. 7 Monate später kann ich wirklich bestätigen, dass auf allen HTX-geölten Motorteilen noch ein Ölfilm vorhanden war. Das hat mich wirklich überzeugt.

Also kommt jetzt zusammen, was zusammen gehört. elf-Total Motorenöle nehmen wir in unser Programm auf. Und stimmiger, originaler geht es ja gar nicht. Das richtige Öl für Ihren Franzosen.



10197

War schon als erstes
im Motor, kommt wieder in den Motor!