

www.motorex.com

## Les classiques avec Motorex

De nombreux propriétaires de véhicules classiques n'utilisent pas la bonne huile – cette situation a incité Motorex de lancer sur le marché une nouvelle gamme de produits faciles à utiliser et clairement structurée destinées aux véhicules classiques: la Motorex Classic Line.



Die 1- und 5-Liter Gebinde sind mit originalen Designelementen von Motorex aus vergangener Zeit gestaltet und besitzen eine praktische Les récipients de 1 et 5 litres sont pourvus des éléments graphiques originaux de Motorex et possèdent un bec verseur pratique.

### Pourquoi des lubrifiants spéciaux?

Il n'existe pas d'huile universelle pour les véhicules classiques. Ces derniers nécessitent des huiles moteur formulées différemment, qui couvrent les besoins spécifiques de chaque véhicule. Ces produits ont néanmoins une chose en commun: ce sont des huiles minérales faiblement alliées, qui ménagent les moteurs et les matériaux utilisés au cours des différentes époques et qui sont soumis à des intervalles de vidange relativement brefs. Un autre critère important pour le choix de la bonne huile moteur est l'état technique du moteur (état original avec patine ou moteur révisé).

### Trois procédés de lubrification différents

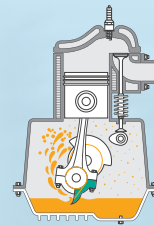
Les technologies de moteur développées et mises sur le marché sont aussi multiples que diverses. Elles ont été revues, améliorées, puis à nouveau remplacées par des systèmes plus modernes. On peut en principe distinguer entre trois procédés de lubrification, qui posent chacun des exigences spécifiques au niveau de l'huile moteur:

#### Moteurs sans lubrification sous pression (Période 1900-1930)

Ces moteurs ont besoin d'un lubrifiant qui produit un brouillard d'huile lorsqu'ils tournent. Ce brouillard alimente tous les points de lubrification non-atteints par l'huile distribuée par les cuillères. L'huile doit en outre adhérer sur les points de lubrification afin de garantir une lubrification d'urgence. Cette méthode permet de renoncer à l'utilisation de systèmes de filtres.

#### Motoren ohne Druckumlaufschmierung (Ära 1900 – 1930)

Diese Motoren brauchen ein Schmieroel, welches im Betrieb einen Oelnebel bildet. Dieser versorgt alle Schmierstellen, welche nicht über die «Löffelschmierung» mit Oel geschmiert werden. Zudem muss das Oel auf den Schmierstellen haften bleiben, um eine Notlaufschmierung zu gewähren. Dieses Schmierverfahren verzichtet grundsätzlich auf den Einsatz von Filtersystemen.

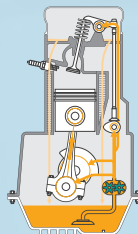


#### Moteurs avec lubrification sous pression, sans filtre fin (Période 1930-1960)

Ces moteurs ont une pompe à huile intégrée, qui alimente tous les points de lubrification. Ils sont construits de telle sorte que les saletés et l'abrasion sont rassemblées dans une cavité du carter d'huile grâce à un aimant ou collectées dans un filtre grossier. Cela signifie que l'huile moteur ne doit en aucun cas contenir d'agents dispersants!

#### Motoren mit Druckumlaufschmierung, ohne Feinfilter (Ära 1930 – 1960)

Diese Motoren haben eine eingebaute Oelpumpe, welche alle relevanten Schmierstellen versorgt. Sie sind so konstruiert, dass sich anfallender Schmutz und Abrieb in einer Vertiefung der Oelwanne mit Hilfe eines Magnetes oder in einem Grobfilter sammelt. Dies bedingt, dass das Motorenoel auf keinen Fall Dispergentien enthält!

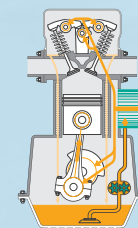


#### Moteurs avec lubrification sous pression, avec filtre fin (Période 1960 – 1990)

Ces moteurs ont une pompe à huile intégrée, qui alimente tous les points de lubrification. Le système de filtre fin intégré requiert que l'on utilise une huile moteur qui contient des agents dispersants et détergents. Les saletés peuvent ainsi être éliminées et déposées dans le filtre.

#### Motoren mit Druckumlaufschmierung, mit Feinfilter (Ära 1960 – 1990)

Diese Motoren haben eine eingebaute Oelpumpe, welche alle relevanten Schmierstellen versorgt. Aufgrund eingebauter Feinfiltersysteme wird ein Motorenoel vorausgesetzt, welches Detergentien und Dispergentien enthält. Somit kann der Schmutz gelöst und dem Filter zugeführt und darin abgelegt werden.



www.motorex.com

# Klassisch mit Motorex

**Viele Oldtimerbesitzer fahren mit dem falschen Öl – diese Tatsache veranlasste Motorex, eine neue, anwenderfreundliche und klar strukturierte Produktfamilie für klassische Fahrzeuge jeder Epoche auf den Markt zu bringen: Die Motorex Classic Line**

## Warum spezielle Schmierstoffe?

Ein Einheitsoel für klassische Fahrzeuge gibt es nicht. Es braucht unterschiedlich formulierte Motorenoele, welche die individuellen Schmieranforderungen von Klassikfahrzeugen abdecken. Eines haben sie jedoch gemeinsam: Es sind mildlegierte Mineralöle, welche den Motorkonstruktionen und den verwendeten Materialien aus der entsprechenden Epoche gerecht werden und relativ kurzen Ölwechselintervallen unter-

stehen. Ein weiteres wichtiges Kriterium für die Auswahl des passenden Motorenoels ist der technische Zustand des Motors (Originalzustand mit Patina oder revidierter Motor).

## Drei unterschiedliche Schmierverfahren

Verschiedenste Motorentechnologien wurden im Laufe der Zeit entwickelt und auf den Markt gebracht. Sie wurden überarbeitet, verbessert und dann wieder mit moderneren ersetzt. Grundsätzlich kann zwischen drei Schmierverfahren unterschieden werden, welche in Bezug auf das Motorenoel unterschiedliche Anforderungen stellen:



Ausgushilfe.



Für die genannte Motorengeneration (Benzin und Diesel) kommen das minimal additivierte Einbereichs-Motorenoel MOTOREX REGULAR SAE 30 und SAE 40 ohne Detergentien (reinigende Wirkstoffe) und Dispergentien (Wirkstoffe, die oelunlösliche Feststoffe in der Schwebe halten) sowie das spezielle Einfahröl MOTOREX RUNNING IN SAE 30 zum Einsatz

Pour les moteurs (essence et diesel) de cette période on utilise des huiles moteur monogrades MOTOREX REGULAR SAE 30 et SAE 40 à base d'huiles minérales avec un minimum d'additif. En raison de l'absence de systèmes de filtre, on a volontairement renoncé aux substances détergentes ainsi qu'aux substances en suspension pour des matières solides insolubles dans l'huile (dispersants). Idéal pour le rodage : l'huile spéciale MOTOREX RUNNING IN SAE 30.



Diese Motoren (Benzin und Diesel) können ideal mit dem authentisch formulierten Einbereichs-Motorenoel MOTOREX SUPREME SAE 30, SAE 40 und SAE 50 geschmiert werden.

Les moteurs (essence et diesel) de cette période peuvent être lubrifiés par les huiles moteur monogrades MOTOREX SUPREME SAE 30, SAE 40 et SAE 50 sur la base d'huiles minérales avec formulation authentique.



Mit den authentisch formulierten Einbereichs- und Mehrbereichs-Motorenoelen (Benzin und Diesel, inkl. 2-Takt-Dieselmotoren) MOTOREX HEAVY DUTY SAE 30, SAE 40, SAE 50 und SAE 20W/50 können eine Vielzahl der Motoren aus der genannten Ära optimal versorgt werden.

Avec les huiles moteur monogrades et multigrades MOTOREX HEAVY DUTY SAE 30, SAE 40, SAE 50 et SAE 20W/50 développées sur la base d'huiles minérales avec formulation authentique pour les moteurs (essence et diesel ainsi que pour les moteurs diesel 2 temps) une variété de moteurs de la période mentionné peut-être lubrifié.



## Classic Line

Professional Products



## Classic Line

Technical Guide



Haben Sie Fragen zu weiteren schmier-technischen Anwendungen? Dann wenden Sie sich an den Technischen Kundendienst oder Ihren Motorex-Ansprechpartner.

Votre partenaire Motorex et le service technique sont à votre disposition pour tout renseignement à ce propos.



**Bucher AG Langenthal – Motorex**

Bern-Zürich-Strasse 31  
4901 Langenthal  
Telefon 062 919 75 75  
Telefax 062 919 75 95  
info@motorex.com  
www.motorex.com