



Eerste ervaringen met Classic Car Fuel

MG B GT (1968)

TON ROKS
TONROKS@OCTANEMAGAZINE.NL

MEER DAN EEN jaar geleden maakten we al melding van de komst van een speciale benzine voor klassieke auto's: Ecomaxx Classic Car Fuel. Het is inmiddels zover dat het op de markt verkrijgbaar is, bij het ter perse gaan van deze editie waren er drie verkooppunten, maar er komen er meer, de mannen van leverancier GVG Oliehandel in Nijmegen zijn Nederland aan het doorrijden om de benodigde contacten te leggen. De punten waar je de speciale brandstof

kunt vinden, zijn op te zoeken op de website www.ecomaxx.nl.

Uiteraard hebben we van de mogelijkheid gebruikgemaakt Ecomaxx zelf te proberen, met de kakelverse B GT. Eerst heb ik de 45-liter tank zo ver mogelijk leeg gereden, en er daarna 40 liter Ecomaxx ingedaan. De benzine wordt geleverd in jerrycans van 20 liter, met niet alleen een schenkgat, maar ook een ontluchtingsventiel – dat giet makkelijker. Het 'tanken' is wel even een oefening voor de armspieren, want supersnel gaat het niet en zo'n volle jerrycan weegt rond de vijftien kilo. Ik ben meteen daarna een rit van een kilometer of 60 gaan maken om te kijken of ik er wat van merkte. Het eerste dat opviel is dat het motorgeluid iets kernachtiger is, ik had bovendien het idee dat de vier-

cilinder een beetje gretiger aan het gas hing.

Frappanter was echter het verschil op de snelweg. Tijdens de terugreis vanuit Engeland (zie elders in dit nummer) liet de GT merken dat zo'n 115 à 120 km/h in overdrive zijn 'sweet spot' was. Hij kon uiteraard een stuk sneller, maar bij die snelheid snorde de motor heerlijk, gaf er blijk van het daar het beste naar zijn zin te hebben. Met Ecomaxx in de tank was die 'sweet spot' naar 125 à 130 km/h verschoven. Eerlijk gezegd vind ik dat verschil zo groot dat ik het nog niet meteen een effect van Ecomaxx wil noemen. Er kunnen andere factoren een rol spelen, de GT is nu beter ingereden en toen ik hem vanaf Calais terugreed was het rond de 15 graden warmer – en met koele lucht loopt een motor nu eenmaal beter.



Als de dagen gaan lengen, neem ik de GT vast en zeker een keer mee voor een lange rit, en dan vertrek ik met Ecomaxx in de tank, maar zal ik onderweg 'normale' benzine tanken. Dan zal het verschil zich wellicht opnieuw openbaren, echter dan een andere richting op.

Het is al een tijd geleden dat we over Ecomaxx publiceerden, het lijkt me daarom goed om hier in het kort te vertellen wat Classic Car Fuel nu precies is. Het is een alkylaatz benzine die schoner is dan normale pompbenzine en waarop de motor van een klassieker betere prestaties zou leveren. Het is niet zo dat Ecomaxx het vermogen verhoogt, maar het verbrandt wel schoner, wat een lagere uitstoot van schadelijke componenten tot gevolg heeft. Hedendaagse pompbenzines bevatten 25 tot 30% aromaten waaronder de kankerverwekkende stoffen benzeen (0,5 tot 0,9 volumeprocenten) en toluen (3 tot 15%). In Ecomaxx bevinden zich slechts 0,5 tot 10% aromaten, waardoor het een schonere brandstof is. De geur vanuit de uitlaat is daardoor ook aanzienlijk minder.

'Ecomaxx is heel geschikt als overwinteringsbrandstof doordat het niet degenereert en er geen water-aantrekkende stoffen in zitten'

Een ander voordeel van Ecomaxx is dat het ook geen bio-ethanol bevat, wat bij pompbenzines wel het geval is, daar zit 5 tot 10% ethanol in – en dat wordt wellicht nog opgetrokken naar 15%. Pompbenzine is daardoor slechts enkele weken houdbaar, daarna gaat de kwaliteit achteruit. Ethanol heeft de vervelende eigenschap hygroscopisch te zijn – het trekt vocht uit de lucht aan. Het water bindt zich aan de ethanol. Na een bepaalde tijd zakt het water-ethanolmengsel naar de bodem. Daar kan het een zuur vormen dat corrosie van metaaldelen in je tank en carburateur kan veroorzaken. Dit leidt tot verstoppingen en residu, waardoor de motor minder goed zal lopen. Ecomaxx Classic Car Fuel is meer dan drie jaar houdbaar, waardoor een auto na een hele winter stil staan vlot aanslaat, en het heeft geen corroderend of verstoppend effect op je tank of carburateurs. De brandstof veroorzaakt bovendien minder koolaanslag, waardoor het inwendige van de motor veel schoner blijft. Ook zijn additieven als octaanboosters niet meer nodig.

Het octaangetal van Ecomaxx bevindt zich tussen de 95 en 105 bij

lage toerentallen (RON) en tussen de 92 en 96 bij hoge (MON). Bij Euro95 liggen die waarden op achtereenvolgens 95 en 85.

De literprijs is 3,35 euro, waardoor menige klassiekereigenaar het wellicht niet altijd zal willen gebruiken. Bij lage jaarkilometrages vallen de kosten echter mee. Wie heel weinig rijdt, bijvoorbeeld 1000 kilometer per jaar, is slechts rond de 150 euro meer kwijt, maar verhoogt daarmee wel de staat van paraatheid van zijn klassieker.

Ecomaxx is in elk geval heel geschikt als overwinteringsbrandstof doordat het niet degenereert en er geen wateraantrekkende stoffen in zitten. Het laat zich overigens zonder meer met pompbenzine mengen, je hoeft je tank niet leeg te rijden.

Ecomaxx zou in de toekomst ook uitkomst kunnen bieden voor de organisatoren van kaartleesrally's. Door deelnemers 20 of 40 liter Classic Car Fuel te verschaffen en dat in het inschrijfgeld te verrekenen, kan het vergunningstraject bij de gemeenten wellicht vergemakkelijkt worden.

OCTANE AUTO'S

Meer verhalen van lezers en redacteuren vind je op www.octanemagazine.nl

Richard van der Bijl

- Kever 1200 Dickholmer (1964)

Anne Lobbes

- Citroën Dyane (1981)

Robert Bart

- Saab 96L (1976)

Mark Dijkstra

- Mercedes E220 Coupé (1994)

Henk Bannink

- Morris Minor Traveller (1968)

Fran Soors d'Ancona

- Jensen GT (1976)

