

Oliecoolers bij de P 1800

Het is een item dat je tegenwoordig bijna niet meer op de auto's terugziet: de originele oliecoolers op de motoren van de P 1800. Op zich logisch: de reputatie van deze apparaten was zo slecht dat ze op last van Volvo allemaal vervangen werden.

In feite is de benaming oliecooler niet correct. Echte oliecoolers hebben een radiator-achtige structuur waar de rijwind de olie afkoelt, e.e.a. gestuurd door een thermostaat. Onze oliecooler, een platte 'pan' onder het oliefilter, heeft in feite de functie van een warmtewisselaar: er is de mogelijkheid om de warmte van het koelwater af te geven aan de olie en vice versa. Dat houdt in dat de olie sneller op temperatuur komt en dat vervolgens de temperatuur van de olie onder controle wordt gehouden. Daarmee zou dit systeem de motorslijtage direct na het starten aanmerkelijk moeten verminderen.

De oliecooler heeft een slechte naam. Vaak is er sprake van lekkage, soms zelfs gepaard gaande met brand. De oorzaak ligt niet in de lekkage van de cooler zelf, aangezien deze van koper gemaakt is, maar in de verbinding tussen cooler en motor. Er wordt een O-ring gebruikt tussen beide, en deze ring komt in contact met hete olie. Het is daarom logisch dat het fout gaat, maar daarmee is duidelijk dat door regelmatige vervanging van deze O-ring dat probleem moet oplossen. Mijns inziens is dan ook de betrouwbaarheid weer goed.

Er zijn in de loop der tijd twee typen oliecoolers gebruikt. De eerste had een verbinding met het gat, wat aan de zijkant van de kop ter hoogte van de thermostaat was aangebracht. Omdat bij de komst van de E-motor dat gat gebruikt werd voor het injectiesysteem is bij die motoren deze buis naar onderen geleid, waar hij aansluit op een aftap van de onderste radiatorslang.

Al met al zie ik deze oliecoolers of warmtewisselaars als een goede toevoeging, waarbij de betrouwbaarheid door goed onderhoud sterk kan verbeteren.