

Waarom is inrijden van (water)gekoelde motoren nodig?

Het originele artikel komt uit het januari 1975 nummer van het blad VW, voor hen die 'Vooruit Willen'. De tekst is, waar nodig, aangepast aan de huidige tijd.

Voor watergekoelde motoren zijn er altijd inrijdvoorschriften geweest. Vroeger waren deze motoren zelfs verzegeld. Pas na afloop van de inrijperiode mocht die verzegeling door de dealer worden verwijderd.

Tegenwoordig zijn zulke drastische maatregelen niet meer nodig, dank zij betere constructies, legeringen en verbetering van de smering en koeling.

Niettemin is het onvermijdelijk dat de bewegende delen van watergekoelde motoren gedurende de eerste inrijperiode aan een grote wrijving onderhevig zijn. Pas na een inrijperiode zijn die bewegende delen op elkaar "ingelopen". De watergekoelde motor van een nieuwe auto moet dan ook goed (lees: deskundig) worden ingereden, met als uiteindelijk resultaat dat raakvlakken van zuigers, cilinders en lagers goed op elkaar raken afgestemd en er zo tevens een goede afdichting ontstaat tussen de zuigerveren en de cilinderwanden.

Ondanks de technische vooruitgang is het niet mogelijk langs elkaar glijdende oppervlakken vooraf zo te bewerken dat in-rijden niet meer noodzakelijk zou zijn.

Terwijl er voor luchtgekoelde boxermotoren van de kevers en de bedrijfswagens gedurende de inrijperiode geen uitgesproken snelheidslimieten gelden (al mag met deze motoren natuurlijk niet meteen langdurig "plankgas" worden gereden), moeten de watergekoelde motoren van de nieuwe VW's door hun hoger toerenbereik en specifiek vermogen (een 1100 golf motor heeft net zo veel vermogen als een 1600 kever motor) wel goed worden ingereden, overeenkomstig de in het instructieboekje vermelde voorschriften betreffende snelheidslimieten in de verschillende versnellingen gedurende de 1e 500 en (vervolgens) 1000 km.

Een en ander is in het belang van de toekomstige levensduur, prestaties en het verbruik van de motor, die sterk worden beïnvloed door het van meet af aan goed inrijden.

Denk nu niet dat een luchtgekoelde motor niet ingereden hoeft te worden. Het is verstandig dit wel te doen. Ik heb het volgens advies van Hugo Heijen (onder de mensen die al langer lid zijn van de LVWCN en de 412-club een niet onbekende naam) o.a. gedaan bij mijn VW1600 variant waarin ik een mede door Hugo gereviseerde 1700 injectieblok uit een type-IV heb gehangen. Na 100.000 km trouwe dienst geeft deze motor aan de wielen nog 75 pk af, dat is dus 100 pk, aangezien je bij een automatic 25 % verliest in de aandrijving. Volgens fabrieksspecificaties hoort hij 80 pk (20 pk minder!) te hebben. Dit is beslist het resultaat van een goede revisie van koppen en zuigers / cilinders en het goed inrijden tijdens de inrijperiode van ca 1500 km. Bovendien ook niet hoog in de toeren jagen als de motor nog koud is. Dit geldt niet zo zeer voor de olie als wel de koptemperatuur. Kijk nog maar eens naar het artikel over "Olie koel(er) wel of niet" in de luchtboxers van september 1998 en/of april 1999.

Henk Grootaarts (TC-lid)