

Zweitakter müssen nicht stinken

Die früheren Angaben für den Ölanteil im Zweitaktgemisch sind durch die Bank sehr üppig ausgelegt – da sind sich die Experten einig. Hinzu kommt, dass in den fünfziger und sechziger Jahren mit ganz normalem Einbereichs-Motorenöl gemischt wurde. Heutige Zweitaktöle sind leistungsfähiger und auf den speziellen Einsatz abgestimmt. So garantiert der schwedische Hersteller Triboron, dass der Ölanteil mit seinem Zweitakt-Konzentrat pauschal halbiert werden könne. Bei wassergekühlten Motoren sind weitere Reduzierungen möglich. Unser 1964er Saab 96 läuft seit einigen Tausend Kilometern mit 1:100 – ohne blaue Auspufffahne und ohne nennenswerte Ablagerungen im Auspuff, dafür aber mit mehr Leistung.



Unser getunter Rallye-Saab zieht auch bei Vollgas keine blaue Ölfahne hinter sich her. Möglich wird das mit speziellem Öl (oben) und einem Mischungsverhältnis von 1:100 statt 1:33

anstelle von Ventilen über verschiebbare Zylinderhülsen gesteuert wird.

Das größte Verbesserungspotenzial hat hier eindeutig der Zweitakter – vor allem, weil er der stärkste Raucher unter den Dreien ist. Mit modernen Ölen lassen sich nicht nur die Mischungsverhältnisse deutlich reduzieren, die Spezialschmierstoffe bilden im Auspuff auch weniger Ablagerungen und qualmen kaum noch. Obwohl Hersteller wie Triboron (www.triboron.de) garantieren, dass man mit ihren Produkten die Schmierstoffzugabe um die Hälfte reduzieren

kann, tun sich die alten Zweitakt-Hasen noch immer schwer damit. Kein Wunder – schließlich steckt in den Köpfen noch immer die Faustregel: lieber zu viel als zu wenig.

Weißer Rauch

che Grü
Quasi u
lung, w
gendär
ders v
Kompr
nur no
wird d
schlis

Oldtimer s

sympathisch

lange sie r

unnötig qua

wec
exak
Zeh
wird
dich
Reg
len
ger