

Kuidas valida mootoriõli?

Milliseid tähistusi jälgida mootoriõli valides, mis on vahet odaval ja kallil õlil ning kas omavahel võib erinevaid mootoriõlisid segada, selgitavad Castroli määrdeainete müügijuht Andrus Roog ning Addinoli Lääne- ja Kesk-Eesti müügijuht Kaido Kõöp.

1 Mootoriõlide juures räägitakse erinevatest standarditest, milliseid neist jälgima peaks?

Kaido Kõöp: Standardeid on tõesti mitu, näiteks API (Ameerika), ACEA (Euroopa), JASO (Jaapan) jne. Need on kehtestatud selleks, et õlide kvaliteetid piirkondades peaksid vastama mootoritootjate miinimumnõuetele. Meile kõige kliimalähedasemad ja rangeimad on ACEA nõudmised, seega soovitatakse jälgida eelkõige neid.

ACEAst ja APIst tähtsamad ja garantii tagavad on OEM (autotootjate) litsentsid, kus on ette antud konkreetsed nõudmised, millele õli peab vastama. Tavaliselt on need kõrgemad kui ACEA ja API nõudmised. OEM-litsentsid toovad õlitootjad ära oma kanistri etikettidel. NB „Approval“ tähendab litsentsi, etiketilt leitav „Vastab nõuetele“ on aga õlitootja enda lisatud info, mitte autotootja kinnitatud fakt.

Andrus Roog: Osa Euroopa autotootjaid on teinud tõesti enda spetsifikatsioonid/standardid (Mercedes-Benz, BMW, Volkswagen, Opel). Seetõttu on äärmiselt oluline vaadata auto kasutusjuhendist, millisele standardile peaks mootoris valatav õli täpselt vastama. API ja ACEA standardite kohta – milline tähis mida täpselt tähendab jm – leiab infot veebiaadressidelt www.api.org/certifications/engineoil ja www.acea.be.

«VÄGA HEADE PESUOMADUSTEGA ÕLI KASUTAMINE VÕIB VIIA VANA MOOTORI KOKKUJOOKSMISENI.»

2 Mida tähendavad numbrid 5W30, 0W40 jne?

Kaido Kõöp: Need numbrid näitavad õlide viskoossust (voolavuse sõltuvust temperatuurist) ega ole seotud kvaliteediga. Mida väiksem on esimene number, seda vedelam (voolavam) on see miinuskraadidel. Mida suurem on tagumine number, seda rohkem kaitseb õli mootorit kuumuses, ehk on paksem kõrgemal temperatuuril.

Andrus Roog: Heade viskoossusomadustega mootoriõli ei pruugi veel igakülselt hea mootoriõli olla. Seega üksi viskoossuse jälgimisest kindlasti ei piisa.

3 Kui õli kvaliteediklass vastab autotootja nõudmisele, kas siis on viskoossusnäitajale üldse tarvis tähelepanu pöörata?

Andrus Roog: Tuleb ikka. Mõne autotootja üks ja seesama spetsifikatsioon aktsepteerib erineva viskoossusega mootoriõlisid, sellisel puhul tuleks arvesse võtta, millises kliimas autot kasutatakse, sõidustiili, kütuse kokkuhoidu, mootori vanust jms.

Kaido Kõöp: Kindlasti, sest see valik sõltub kliimatingimustest.

4 Kas võib valida nõutust parema/kallima õli?

Kaido Kõöp: Õli peaks vastama vähemalt miinimumstandar-

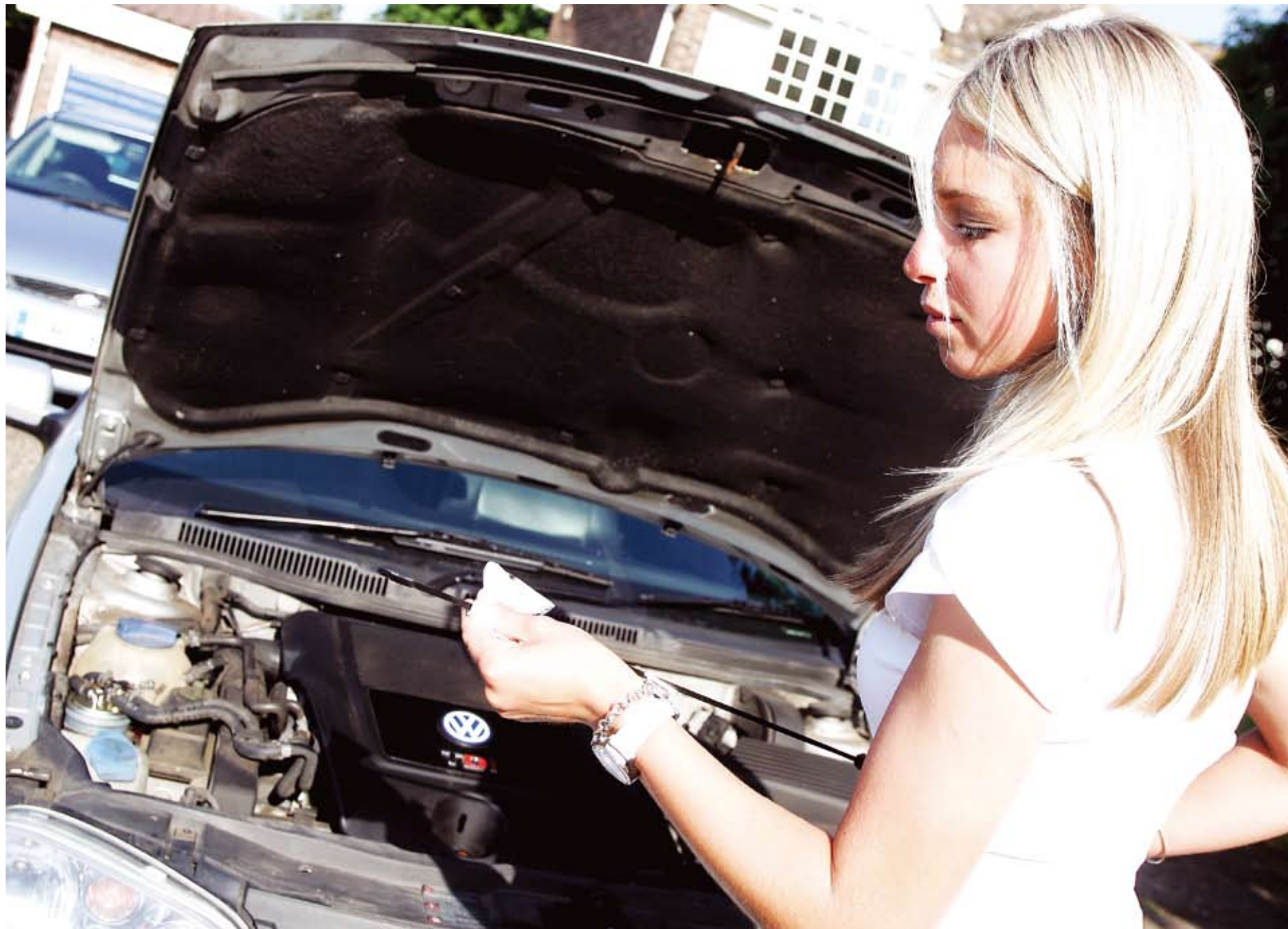
dile. Kas kasutada ettenähtust kõrgemat kvaliteeti, sõltub mootori seisukorrast. Seda võib teha, kui mootorit on regulaarselt vajalikul tasemel hooldatud ja võib eeldada, et see on seest puhas – parem õli kaitseb mootorit veelgi paremini. Vastasel korral võib oluliselt kõrgema kvaliteediga õli kasutamine viia mootori kokkujooksmiseni, sest väga head pesuomadused loputavad mootoris aastatega tekkinud mustuse, see ummistab õlikanalid ning mootori määrimist enam ei toimu.

Andrus Roog: Parem/kallim määrdeaine on üldjuhul ka kvaliteetsem. Kvaliteetse õli puhul on mootor kaitstud ka ekstreemsetes tingimustes (suur kuumus, käre pakane, kõrged mootoripöörded jne), miinimumstandard ei pruugi kõike seda välja kannatada.

5 Erinevate firmade õlid vastavad küll samadele API/ACEA standarditele, aga miks on hinnad väga erinevad?

Andrus Roog: Määrdeainete tootjad kasutavad erineva väärtuse ja tasemega baasõlisid, mis omakorda mõjutavad kvaliteeti. Lisaks panustatakse erinevalt arendustegevusse. On suur vahe, kas määrdeaine vastab nõuete miinimumile või ületab neid. Kindlasti on parim mootoriõli see, mida autotootja soovib. Märgi „recommended“ (soovitab) tähendab, et mootoriõli on autotootjaga välja töötatud.

Kaido Kõöp: Õli tootmishinda mõjutavad järgmised tegurid: baasõli ja lisandite hind, litsentside rohkus, asukohamaa (Lääne-Euroopa tootmine on tavaliselt kal-



lim kui Hiinas, Türgis, Venemaal, Poolas jne). Lõpphinda mõjutavad ka turustus ja turundus. Ehk mida pikem müügikett, seda kallim toode, samuti peab turundusse suunatud raha tagasi tulema. Nagu rääkisime, on lisaks mootoriõlidel konkreetsete autotootjate litsentsid (mitte segi ajada „vastab nõuetele“ märgistusega) – need õlid on heaks kiitnud konkreetne autotootja. Litsentsid on aga kallid ja see mõjutab ka õli hinda.

6 Mis tingimustel võib ette nähtud vahetusvälpa lühendada?

Andrus Roog: Sõiduki tootja ette kirjutatud standard näitab, millise aja/vahemaa vältel vastava moo-

toriõli omadused maksimaalselt ära kasutatakse. See on kindlaks tehtud katsetades. Sageli ei pruugi uuema tehnoloogiaga arendatud ja viimastele standarditele vastav mootoriõli vanemat standardit nõudvale mootorile kasulik olla. Seega ei pruugi õlivahetusvälba pikendamine loodetud kasu anda.

Välba lühendamist tuleks kaaluda, kui sõiduk töötab ekstreemtingimustes (tolmuste karjäärade piirkond, kõrbed, külm kliima jne) ning samuti töö iseloomust tingituna (palju lühikesi sõite). Samas on tänapäevased autod varustatud arvutitega, mis annavad märku, millal õli vahetada. Õlivahetusvälpa ei soovita ma mitte mingil juhul pikendada.

Kaido Kõöp: Lühendama peaks juhul, kui autot ei kasutata n-õ tavapäraselt. Näiteks on ainult linnasõidud ning sõidetakse järjest lühikest aega. Sellisel juhul toimub oluliselt rohkem külmkäivitusi ning see koormab mootorit rohkem kui tavaline ühtlane sõit. Samuti tuleks välja lühendada kui kasutatakse madalama kvaliteediga kütust.

7 Kas mõned tänapäevased mootorid nõuavad ka oma kindlaid õlisid?

Kaido Kõöp: Võib öelda, et tänapäeva mootorid vajavad kõik kindlaid määrdeaineid. Enam ei ole n-õ universaalsoõlisid, sest nõuded on margiti väga erinevad. Näiteks

ACEA C4 klassi kasutavad praegu peamiselt ainult Renault' mootorid, kui samas ACEA C2 kasutavad peamiselt PSA grupi autod (Peugeot ja Citroën). Saksamaa autotootjad seavad esikohale aga enda litsentsid (näiteks VW 504.00/507.00).

Andrus Roog: Seda ütleb auto- või mootoritootja. Selle pärast ongi õigem jätta õlivahetus proffidele, kes tunnevad erinevaid marke mootoreid ja oskavad sellest läheduses otsustada, kuidas erinevate tingimuste juures tegutseda.

8 Kas mootoriõlisid võib omavahel segada?

Andrus Roog: Ilma õlita töötaks mootor ehk mõned minutid. Kui

„õlituli“ või õlivarras annab märku vajadusest õli lisada, siis tuleks seda teha. Kui ei olda kindlad, mis õli mootoris on või pole vastavat õli käepärast, siis tuleb juurde valada seda, mida on võimalik. Edasi tuleks jätkata sõitu rahulikult režiimil ja teha esimesel võimalusel uus õlivahetus.

Kaido Kõöp: Kui on sama kvaliteedi ja baasõlitüübiga õlid, siis üldjuhul ei juhtu nende segunemisel midagi hirmsat. Üldiselt siiski mingit õlide segamist soovitada ei saa, kuid kehtib reegel, et kui midagi muud üle ei jää, siis on parem kahe õli segu kui üldse mitte mingi õli.