

Lühisõitude puhul on õlivahetus eriti tähtis

Mootoriõli peab vahetama pärast etteantud kilometraaži läbimist. Kuid õli vahetust vajavad ka autod, millega on aasta jooksul vähe sõidetud. Kuna sellised autod teevad enamasti vaid lühisõite, ähvardavad mootoriõli erilised ohud.

Lühisõitudel võib mootoriõli saastuda kütuse ja kondensatsiooniveega ning muutuda seetõttu ohtlikult vedelaks. See mõjutab suuresti õli määrimisvõimet ja võib kaasa tuua kuluka mootoririkke.

Pärast külmkäivitust settib kütus külmadele silindriseintele ja jõuab kolvirõngaste kõrvalt mootoriõlisse. Ka kondensatsioonivee, mis võib äärmusliku temperatuurierinevuse tõttu tekkida klappikambrikaanele, tungib samuti mootoriõlisse.

Ainult siis, kui õlil on võimalik pikema aja jooksul saavutada ja säilitada normaalne töötemperatuur, saavad kütuse ja kondensatsioonivee jäägid aurustuda.

Kui aga läbitakse ainult lühikesi vahemaid, ei saavuta õli piisavat temperatuuri ning kütus ja kondensatsioonivee jäävad mootoriõlisse. Selle tagajärjeks on mootoriõli kulumis- ja korrosioonikaitse halvenemine ning viskoossuse vähenemine. Pealegi moonutab kütuse ja vee saas-

te õlivardaga kontrollitava õlitase näitu.

Näidu järgi on kõik korras või õlitase isegi tõusnud. Tegelikku õlikulu ja -taset ei ole kütuse ja kondensatsioonivee sissetungi ning sellest tingitud õli lahjenemise tõttu näha.

Ohus on ka tahmafiltriga diiselmootorid

Talvel toimub mootori käivitamisel ja sellele järgneval soojenemisel karteris kirjeldatud ebasoodne protsess. Nii võibki täheldada, et pärast korduvaid lühisõite tuleks justkui mootoriõli karterisse juurde, sest õlikulu puudub. Tegelikult on mootoriõli kütuse ja

Riskiklassi kuuluvad eelkõige taksod ja autod, millega sõidetakse paar kilomeetrit poodi ja tagasi ning millega vähemalt paarikümnekilomeetrist sõitu pikema aja (näiteks kuu) jooksul ette ei võeta.



TIIT BLAAT

kondensatsiooniveega ohtlikult lahjenenud.

Kui talvel kasutatakse autot peamiselt lühisõitudeks, hoidmata mootorit kauemat aega ettenähtud töötemperatuurid ja lastes sel iga 3–4kilomeetrise läbisõidu järel maha jahtuda, võib olla kindel eespool kirjeldatud mootoriõli "säätuefektis".

Ohus on ka tahmafiltriga varustatud diiselmootorid. Ummistumise vältimiseks toimub tea-

tud ajavahemike tagant tahmafiltrite automaatne puhtakspõletamine.

Protsessi juhivad mootori juhtsüsteem, mis muudab sissepritsete ajastust ja tõstab sellega heitgaaside temperatuuri kuni 600 kraadini. Kui aga põletamiseks vajalikku temperatuuri ei saavutata, siis tahmafiltrit puhastamist ei toimu. Pealegi ei põle täiendavalt sissepritsetud kütus täielikult ära ja võib seetõttu sattuda mootoriõlisse.

Autotootjad nõuavad sellistes raskendatud eksploatatsiooniingimustes õlivahetusvälpade lühendamist. Igasuguste riskide vältimiseks tuleb just vähe sõitvatel sõidukitel kontrollida regulaarselt õlitaset ja vahetada mootoriõli kindlasti kord aastas.

Riskiklassi kuuluvad eelkõige taksod ja autod, millega sõidetakse paar kilomeetrit poodi ja tagasi ning millega vähemalt paarikümnekilomeetrist sõitu pikema aja (näiteks kuu) jooksul ette ei võeta.

Kontrolli ise regulaarselt õlitaset

Enne õlitase kontrollimist lülita mootor välja ja lase sel mõni minut seista. Jälgi, et auto oleks sirgel horisontaalsel pinnal, mitte kaldu.

Õlinivoo mõõtmiseks kasutatakse mootori küljes asetsevat õlivarrast. Nivoo peab jääma alumise ja ülemise piiri vahele (osal autodest on varrastele märgitud nivoo ka sooja ja külma mootori

korral). Lisaks mõõtevardale on paljudel uuematel sõidukitel liigmadala nivoo hoiatustuli.

Varda väljatõmbamisel ei õnnestu õlitaset kohe mõõta, sest varras on üleni õline ja vajab puhastamist. Teise mõõtmisega peaks aga juba igati selge olema, kas ja kui palju on vaja õli lisada.

Kui õlinivoo on alumise märgi lähedal või lausa alla selle, on kindlasti vaja õli juurde valada. Seda on soovitatav teha umbes poole liitri kaupa ja seejärel (mõne minuti möödudes) nivoo uuesti kontrollida.

Tuleb jälgida, et õlitase ei ületaks ülemist piiri, sest liiga kõrge nivoo korral hakkab õli läbi karterituulutuse mittesoovitavatesse kohtadesse sattuma. Samuti kipub liiga kõrge taseme puhul õli vahtu minema ja õlikulu järsult suurenema. Kui õli on alla miinimumi, ei saa õlivõttur õli karterist kätte ja mootor jääb määrimata.

Kontrolli kindlasti õlinivoo enne pikemat sõitu ja korra umbes 1000 km jooksul. Kui selgub, et mootor võtab õli rohkem, siis kontrolli sagedamini. Nendel autodel, millel õlimõõtevarrast enam pole, tuleb jälgida ja usaldada andureid, mis annavad märku, kui õli on tarvis peale valada või vahetada.

KAIDO KÖÖP

Addinol Lube Oil OÜ müügijuht

Addinol Lube Oil OÜ müügijuht Kaido Kööp soovib kontrollida õlinivoo enne iga pikemat sõitu ja korra umbes 1000 km jooksul.