



ÕLIANALÜÜS näitab, kas mootoriõli ei ole tõepoolest liiga kaua vahetatud või on kasutatud õli, mis ei vasta sõidukitootja ettekirjutustele. FOTO: RAIGO PAJULA

Veoautode mootoriõlide analüüs annab vajalikku informatsiooni õli seisundist

ANNA MURASHINA
ADDINOL Lube Oil OÜ tehnikadirektor

Kui regulaarseid määrdaineanalüüse tehakse tihealt tööstusvaldkondades, siis veoautode mootoriõlised on mõttekas analüüsida lasta eelkõige siis, kui tekib kahtlus, et õli on segunenud mõne muu õliga või hoo- pis saastunud, on vaja kohandada õlivahetusvälpa- sid eriti raskete ekspluatatsioonitingimustega või kahjustuse/rikke põhjuste uurimisel on vaja kontrollida, kas kasutati vale kvaliteediga mootoriõli või kas õli on jäänud ettenähtud ajal vahetamata.

Võrdlevanalüüsid on prak- tikas tähtsad info edastajad ning soodne ja kiire vahend seisundist lähtuvaks tehno- hoolduseks. Korrapärase analüüsid on investering tulle- viku. Nad tasuvad end juba lühikese ajaga ära, kuna aitavad varakult avastada või- malikke kahjustusi ja pikenda- da õlivahetusintervalle.

Saastunud või muude vedelikega segunenud mootoriõli kätkeb endas alati ohtu mootorile. Tahked mustuse- osakesed või hõõrdumispuru soodustavad kulumist. Ka siis,

kui õlinivoo kontrollimisel selgub, et mootoriõli kogus on iseeneslikult suurenenud, tuleb olla valvas. Sel juhul on sageli mootoriõli lahjenenud põlemata diislikütusega. Ka vesi, glükool ning piduri või servohüdraulikast pärinev õli võib olla õlinivoo tõusu põh- juseks. Lühisõitude tagajärjel tekkiv kondensatsioonivesi ei ole üldjuhul ohtlik.

Glükool rikub õli. Kuid kui õlinivoo on survepesurite kasutamise või jahutussüsteemi lekkimise tõttu tõusnud, muutub asi tõsiseks. Glükooli sisaldumine õlis viitab ja- hutussüsteemi lekkele. Kui õlis on üle 0,3% vett või glükoolikatse osutub positiiv- seks, on vaja õli kohe ära va- hetada, et vältida ohtu mootorile. Kui pihustid ei tööta enam optimaalselt või ajastus on vale, ei põle sissepritsitud kütus täielikult ära. Põlemata kütus valgub mootoriõlisse. Diiseli aurustub seal küll ena- masti ära, kuid kõrgema kee- mistemperatuuriga RME jääb õlisse alles. Riskantseks muu- tub olukord siis, kui mootoriõli sisaldab üle 4% kütust.

Mõnedes veoautodes võib õlitaseme tõusu põhjusta-

”

Ka siis, kui õlinivoo kontrollimisel selgub, et mootoriõli kogus on iseeneslikult suurenenud, tuleb olla valvas.

0,3

protsenti vett õlis rikub määrdeaine.

da ka segunemine servosüsteemist pärit õliga. See juh- tub näiteks siis, kui mootori külge ühendatud hüdropum- ba tihend on defektne. Üks- kõik, kas õli on saastunud tol- mu, kulumisproduktide või muude vedelikega, õliana- lüüs toob kõikidel neil juhtu- del selgust ja ennetab kulu- kaid remonte.

Optimaalne vahetusvälp.

Paljud veoautod töötavad vä- ga rasketes ekspluatatsioonit- ingimustes. Liiva- ja kruu- sakarjäärides puutuvad nad näiteks kokku tolmuga. Hoo- limata parimatest sõelfilt- ritest võib sattuda mootoriõlisse tolmu. Vältimaks ka- hjustusi, peab lühendama õli- vahetusvälpa. Õlianalüüside abil on võimalik määrata opti- maalsed õlivahetusvälbad.

Kui on ilmnenud mingi kahjustus või rike ja küsimus on garantii kehtivuses, võib tihti puhkeda vaidlus töökoja või sõidukitootjaga. Iseäranis siis, kui rikkes stüüdistatakse õli, võib selgust tuua määrd- aine analüüs. See näitab, kas mootoriõli ei ole tõepoolest liiga kaua vahetatud või on kasutatud õli, mis ei vasta sõi- dukitootja ettekirjutustele.