

GEORG WILDEGGER: ELUAEGSED MÄÄRDED ON ÕLITOOTJATE VIIMANE SUURIM VÄLJAKUTSE

Maailma ühe suurima määrdeainetega varustava Saksa ettevõtte Addinol Lube Oil GmbH tegevjuht ja üks omanikke Georg Wildegger on määrdemaailmas tegutsenud juba ligi 25 aastat. Lühiantervjuus räägib ta määrdeainete uutest trendidest, millega ka õlitööstus peab kaasa minema: pika elueaga määretest, energia kokkuhoiust ja keskkonnakaitsest.

Mis suunas Addinol hetkel liigub?

Praegu arendame tooteid, mis on kasutusel tulevikus. Saan ainult niipalju öelda, et tegemist on kõrgtemperatuuriliste ketiõlidega ning määrdeainetega gaasi- ja laevamootoritele. Et olla vääriline partner masinatootjale, peab määrdeainetootja olema pidevalt sammu võrra ajast ees ja aimama uusimaid trende.

Mis on täna määrdeainete sektoris kõige olulisem? Millised on uued trendid?

Lähiaastatel mängivad määrdeainete sektoris järjest olulisemat rolli pikaajaline ja eluaegne määrimine, siis *designed to application* ehk spetsiaalseks otstarbeks arendatud määrdeained, efektiivsem energiakasutus ja kasvavad nõuded keskkonnasäästlikkusele.

Kuna nafta ei ole taastuv tooraine, liigub trend järjest enam määrdeainete kasutusea pikendamise suunas. Näiteks garanteerime mineraalsele tööstustransmissiooniõlile ADDINOL Eco Gear M nelja-aastase ning sünteetilistele Eco Gear S ja W õlidele viie-aastase tööea, ilma et õli peaks vahepeal vahetama.

Laomajanduse lihtsustumine tänu määrdeainesortide vähenemisele on peaaegu iga mehaaniku unistus. Kuid meie seisame praegu silmitsi hoopis vastupidise trendiga. Selleks on määrdeained, mis arendatakse spetsiaalseks otstarbeks. See puudutab eelkõige automootorite õlisid, mida kasutatakse uudsete heitgaasi järeltöötlussüsteemidega mootorites.

Määrdeaine ei avalda mõju mitte ainult mootorite ja masinaosade kulumisele ja tööeale, vaid ka energiatõhususele. Kergvoolavad mootoriõlid vähendavad kütusekulu. Kavatses seda potentsiaali mootoriõlide arendamisel tulevikus veelgi paremini ära kasutada. Üha kriitilisemalt vaadatakse ka tööstusmäärdeainete mõju masinate kasutegurile ja efektiivsusele. Tööstuses võib see tähendada kokkuhoidu tuhandeid eurosid aastas. Keskkonnasäästlikkuse teema puudutab aga eelkõige just hüdroõlisid, mis peavad vastama

arvukatele nõudmistele. Biohüdroõlid peavad püsima töös võimalikult kaua, et vähendada materjali- ja hoolduskulusid. Selliste õlide valmistamine on teadus omaette.

Määrdeõlipakkujate vahel valitseb äärmiselt tihe konkurents, õlid on suhteliselt sarnased, hinnasurve suur. Millele tuleb kõige enam tähelepanu pöörata?

Peale sõidukitootjate ametlike litsentside on mootoriõlide kvaliteedi mõõdupuuks rahvusvaheliselt kehtivad ACEA (Euroopa Autotootjate Ühenduse) ja API (Ameerika Naftainstituudi) ettekirjutused. ACEA spetsifikatsioonid kajastavad erinevate Euroopa sõidukitootjate ühiseid laboratoorseid ja mootoritehnilisi nõudeid õlidele. Need defineerivad muuhulgas põhinõuded mootori puhtusele, vananemiskindlusele, kulumisvastasele kaitsele, kütusekulule ja saasteainete heitmetele.

Seetõttu võiks järeldada, et kõik teatud spetsifikatsioonile vastavad mootoriõlid on oma kvaliteedilt identsed. See aga ei ole päris nii. Tänu hoolikalt valitud baasõlidele ja lisanditele on tänapäeval võimalik toota

mootoriõlisid, mis ka ületavad vastava spetsifikatsiooni nõudeid.

Millega täpsemalt neid nõudeid ületatakse?

Mootoriõlide suurepäraseks hindamiskriteeriumiks kindla ACEA spetsifikatsiooni piires on aurustumiskadu. See tekib harilikult kolvirõngastel ja kolvipõhjas esinevate väga kõrgete temperatuuridega. Tagajärjeks on õli muutumine viskoosemaks, õlikulu suuremine ning sellest ka vahetu oht mootorile. Külmkäivitusel ei jõua siis mootoriõli kõige kaugematesse määrimiskohtadesse. Mida väiksem on aga mootoriõli aurustumiskadu, seda stabiilsemad on õli viskoossusomadused. Sõidukitootjad, ACEA ja API kehtestavad mootoriõlidele aurustumiskao lubatud maksimaalväärtused. Mootoriõli tootelehel peab aurustumiskadu olema märgitud kaaluprotsentides.

Sel kevadel toob näiteks Addinol turule ühe uue hõõrdumist vähendava mootoriõli, mille aurustumiskadu on 9,5 kaaluprotsenti, jäädes selgelt allapoole ACEA A3/B4 spetsifikatsioonis defineeritud piirväärtust. **ln**

