



Addinoli Eesti turu müügijuht ja juhatuse liige Andre Tammur - müügi vedur Eestis. Loe lähemalt lk 4.

Lisaks lehes:

► **MAN ja Addinol - kahe sakslase koostöö**

Addinoli ja MANi koostöö Saksamaal on kestnud juba aastaid. Mida on neil kahel tugeval Saksa firmal üksteisele pakkuda? Lk 6.

► **Eesti taksonduse igihaljas Tulika**

Tulika on üks pikema traditsiooniga operaatoreid Eesti taksoturul. Juba 14 aastat on firma valgetes autodes voolanud Addinoli õli. Lk 7.

► **Jahutusvedelike tootja nr 1 jõudis Eestisse**

Alates käesoleva aasta aprillist on Addinol MM OÜ Saksa keemiafirma BASF toodete, eelkõige Gysantin jahutusvedelike, ametlik esindaja Eestis. Lk 8.

► **Georg Wildegger hindab usaldust, ausust ja positiivset ellusuhtumist**

Addinol Lube Oil GmbH osanik, juhatuse liige ja tegevjuht on tuleviku suhtes positiivselt meelestatud. Lk 9.

► **Muuga konteinerterminal mõistab määrdeainemajanduse tähtsust** Lk 10.

► **Keskäärimisüsteem on investering** Lk 11.

► **Urmo Aava rallieelsed päevad Uus-Meremaal** Lk 12.

► **Noorte Rallisprint kogub jõudu** Lk 12.

Addinol kutsub kõiki oma kliente traditsioonilisele kliendipäevale!

Koht: Paide Kultuurikeskus

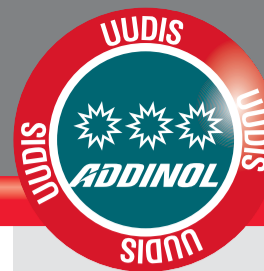
Aeg: neljapäev, 23. oktoober 2008 algusega kell 10:00

Räägime määrdeainetest, kvaliteedisüsteemide muutustest, uudistest ning saavutustest määrdemajanduses. Toimub töö sektiioonides. Iga külaline saab endale valida meelepärase teema: jaemüük, tööstus, transport või edasimüüjad.

Eraldi koolitus toimub ka venekeelsetele klientidele.

Lisaks üllatusesineja ning kingitus kõikidele osalejatele.

Registreerimiseks palun teatage oma nimi, ettevõtte nimi, kontaktandmed ja eelistatud teema telefonil 627 9999 või saatke e-mail viive@addinol.ee. Kõikidele registreerunutele saadetakse kutsed.



Juhtkiri

Addinol Eesti on kasvanud kontserniks



Tiina Suija
juhatuse liige / Addinol MM OÜ ärijuht

Addinol Eesti on Saksa määrdeainete tootja Addinol Lube Oil GmbH 100% tütarfirma, kes on juba asutamise alates tegutsenud ka väljaspool Eestit (Vene-maal, Ukrainas, Valgevenes, Lätis, Leedus, Moldovas, Bulgaarias). Seda küll enamuse ajast kohalike müügiesindajate kaudu. Viimastel aastatel oleme aga tähtsamates fookusriikides hakanud majandama läbi Eesti Addinoli loodud tütarfirmade.

Tänaseks võime öelda, et tütarfirmade loomise otsus on olnud õige. Venemaa tütarfirma Addinol RUS sai loodud kahasse koos kohalike partneritega mais 2004, praeguseks oleme kasvanud seal üle kolme korra võrreldes 2004. aastaga. Sama kasv (3-4 aastaga ligi kolm korda) on saavutatud Ukrainas, kus oleme läbi tütarfirma tegutsenud ligi aasta. Enne müüsi diilerite kaudu. Kõige „noorem tütar“ on Lätis ja praegu suuname kõik jõud sellele, et ka seal võiksime paari aasta pärast maitsta oma töö vilju.

Viimaste aastate edukad müügitulemused oleme saavutanud kindlasti tänu kolmele faktorile:

1. Emafirma uued innovaatilised tooted, lühikesed tarneajad, kompetentsete spetsialistide toetus Saksamaa poolt.
2. Väga hea ja tugev meeskond – Eesti Addinolis on iga maa ja piirkonna jaoks oma juht, kes koordineerib tööd vastavas piirkonnas või riigis.
3. Tugevad koostööpartnerid kohapealsetes riikides.

Kõikide Eestist hallatavate riikide jaoks oleme koos turgude juhtidega välja töötanud pikaajalised arengukavad. Meie visiooni, missiooni ja äriideega on võimalik tutvuda kodulehel, aga olgu nad siinkohal samuti ära toodud:

Visioon:

Klientide määrdeajandust arendades kasvada 5 aasta jooksul kaks korda.

Missioon:

Väärtustame Teie mehhanisme.

Äriidee:

Kaitseme Teie mehhanisme, müües Teile kasumlikke määrdeajanduse lahendusi ja kaasaegseid Addinoli määrdeaineid.

Läbi visiooni, missiooni ja äriidee tahame teadvustada kõikidele koostööpartneritele, et võite rahuliku südamega usaldada oma kallihinnalised mehhanismid meie spetsialistide hoolde. Anname endast parima, et koostöös kliendiga leida just temale kõige sobivad määrdeained, mis võimaldavad seadme pikaajalist töökorrast hoidmist, väldivad töökatkestusi, võimaldavad kokkuvõtte remondiajalt ja säästavad energiat. Suuname kõik oma jõud sellele, et säästa lõppkokkuvõttes pikaajalise koostöö käigus kliendi raha ja aidata kaasa kaasaegse määrdeajanduse ülesehitamisel. Meie märksõnaks on kliendi efektiivsuse kasv.

Toimetus

Väljaandja: Addinol Mineralöl Marketing OÜ, Suur-Sõjamäe 32, Tallinn, tel +372 627 9999
info@addinol.ee, www.addinol.ee

Toimetanud: Mikk Mehide

Toimetus tänab koostöö ja abi eest: Jaanus Lember, Andre Tammur, Tiina Suija, Triinu Tehvand, Mati Saar, Georg Wildegger, Vitali Voltskov, Marek Mägar, Anna Murashina, Margus Mängel

Fotod: Addinol MM OÜ, BASF

Kujunduse formaat: Designkitchen (www.designkitchen.at)

Kujundus: MGI Turundus OÜ

Addinol läks vaatide ja väikevaatide täitmisel üle mahuarvestusele



A Addinol Mineralöl Marketing OÜ Saksa emattevõtte Addinol Lube Oil GmbH otsustas vaatide ja väikevaatide täitmisel minna kaaluarvestusele (kilogrammidele) üle mahuarvestusele (liitritele). Sellega täidame ka paljude klientide soovi.

Tulles vastu paljude koostööpartnerite soovile, läks Addinol Lube Oil GmbH 2008. aasta 24. kalendrikuupäeval suurpakendite täitmisel üle uuele süsteemile, kus kilogrammide asemel käib arvestus liitrite järgi. Määrdeainete tootmisharus kasutatakse villimiskoguste tähistamiseks järjest enam mahuühikut.

Addinol tegi oma täitmisliinis ulatuslikke tehnilisi ja tehnoloogilisi muudatusi. Enne uue täitmisliini kasutuselevõtmist kontrollis liini vastavust Saksamaa Standardiseaduse ja Saksamaa Pakendiseaduse kõikidele ettekirjutustele ning väljastas vastava litsentsi Liidumaa Standardiamet (allub Saksamaa Majandusministeeriumile). Liini hakkab regulaarselt kontrollima Liidumaa Standardiamet. Seaduslike eeskirjade alusel arvutatakse villimiskogused automaatselt välja keeruka matemaatilise programmi abil.

Vaatide ja väikevaatide puhul ei muutu üleminekul kilotükihinnalt liitertükihinnale 100 kg ja 100 l hind. Seega on täielikult välistatud varjatud hinnatõus. Tükihinnad on mõlemat liiki pakendite puhul ära toodud kõikides uutes hinnakirjades. Hindades EEK/100 kg või EEK/100 l ei ole toimunud muudatusi.

Addinoli etiketidel on nüüdsest vaatides ja väikevaatides sisalduv määrdeainekogus märgitud liitrites (205 l ja 57 l). Esihinnakirjades on märgitud kilogrammides. Ülemikufaasis võib ette tulla, et meie klientidele tarnitakse mõningaid tooteid veel kaalu järgi täidetud nõudes kuni lõpuks on võimalik kõiki tooteid tarnida liitrites mõõdetud kogustena. Loodame Teie mõistvale suhtumisele.

ADDINOL

Suur-Sõjamäe 32, Tallinn
tel +372 627 9999
www.addinol.ee
info@addinol.de

Küsimustele vastab õlidoktor

A Mida ütleb värvuse muutumine õli kvaliteedi kohta?

Küsimus: Ma valan seadmesse kuld kollast õli originaalvaadist. Proovi võtmisel selgus, et õli on värvunud tumedaks. Kas õli värvuse muutumine ütleb midagi õli kvaliteedi kohta? Kas on üleüldse mõtet lasta tumedaks muutunud õli analüüsida?

Kahjuks ei märkinud Te, millise õliga või seadmega on tegemist. Põhimõtteliselt tasub analüüsida ka tumedat õli, kuna õli värvuse muutumist võivad põhjustada väga erinevad tegurid:

- Õlide tootmisel ei saa neid ka värvainete lisamisega muuta heledamaks, kui seda on õlide toorained. Nad muutuvad üksnes tumedamaks.
- Määrdeaine või hüdrovedeliku värvus pole õli või kasutatud baasõlide või manuste kvaliteedi mõõdupuuk.
- Olenevalt baasõli viskoossusest ja päritolust kehtib enamjaolt järgmine reegel: vedelad metallitöötusõlid – läbipaistvad nagu vesi, hüdroõlid – kuld kollased, kõrgviskoossed transmissiooniõlid – pruunikad.
- Sageli töödeldakse määrdeainete rafineerimistehases baasõlised pärast deparafiinimist bentoniidiga, et erinevatel toodangupartidel poleks õlide päritolust tingitud värvuse erinevus liiga suur.
- Täissünteesilised õlid või hüdrokrakkimise teel toodetud õlid on tavaliselt läbipaistvad. Manused on tumepruunid kuni mustad. Sõltuvalt õlitüübist lisatakse 0,25% kuni 25% manuseid. Müüdadav valmistooted muutuvad õlis lahustuvate manuste tõttu helekollaseks kuni tumepruuniks.
- Tihti lisatakse õlidele punakat, rohekat või sinakat tooni värvainet, mille ei ole mingit pistmist kvaliteediga.
- Õlid muutuvad kasutamisel tumedamaks eelkõige oksüdatsiooni mõjul. Mida kaugemale on oksüdatsioon arenenud, seda tumedamaks muutub õli. Õli vananemise käigus, mis sõltub peamiselt õlitemperatuurist ja kasutuseast, ladestub hapnik kaksiksüstemite moodustamisel õli süsivesinikühendite molekulide ahelasse. Seesuguse õli keemilise muutumise tagajärjel muutub ka õli välimus.
- Mõnede õlitüüpide puhul, mille õlivahetuse kriteeriumiks on enamasti oksüdatsioon, on võimalik juba vähimagi värvimuutuse järgi otsustada õlivahetuse vajalikkuse üle. Kruvi- ja külmutuskompressorõlide, trafo- ja soojusülekandeõlide, madalrõhkühdraulikas kasutatavate hüdrovedelike puhul annab sageli infot õli seisukorra kohta värviindeks. Samas pole oksüdatsioonist tingitud värvimuutust võimalik palja silmaga näha, vaid kindlaks teha üksnes vastavate instrumentidega, nagu nt WaveCheck 300.
- Läbipaistvates nõudes ladustatavate õlide värvus muutub tihti valguse mõjul. Eriti, kui tootmisel on õlidesse lisatud värvi indikaatoreid või fluorestseerivaid aineid, võib õli välimus ultraviolettkiirguse tõttu niivõrd suuresti muutuda, et teda võiks pidada mõneks muuks õliks.

Allikas: sõltumatu õlilabori Wearcheck - www.wearcheck.de

- Vaadist välja voolates on õli temperatuur alla 25 °C, proovi võtmisel peaks õli olema töösoe, ehk enamasti ca 50 °C. Voolates on õlijuga kas viskoossem või vedelam ja tundub seetõttu olevat teist värvi. Värvivõrdluste teostamisel peab õlised võrdlema samal temperatuuril ja sama tüüpi anumates sama suguse kihi paksuse juures.

- Hüdro- ja transmissiooniõlide värvus võib muududa ka mustade tahmapigmentide mõjul, mis tekivad ebapiisavast õhu separeerimisvõimest tingitud diiseli efekti tagajärjel.

- Ka korrosiooniproduktid ei läigi metallselt vase- või hõbedakarva. Manustega reageerimisel tekivad oksiidid, mis värvivad õli ühtlaselt mustaks, isegi kui nad on tekkinud vase-, raua- või alumiiniumipuru baasil.

- Juhul, kui õlid on segunenud üle 0,15% veega, muutuvad kuld kollased õlid piimjaks ja häguseks, tumepruunid või mustad õlid halliks.

- Järsud värvimuutused, nt värvumine punaseks või siniseks, viitavad samuti segunemisele. Kui kollakas õli kumab punakalt, võib ta olla segunenud ATF õliga. ATF õlid on enamasti sügavpunast värvi. Juba ainuüksi ATF õli jäägid värvivad kogu õli punaseks.

- Mootoriõli värvus võib muududa juba mõnede kilomeetri järel. Diiselmootoriõli muutub lühikese ajaga mustaks. See on hea märk sellest, et õlis leidub piisavalt pesevaid manuseid (detergente), mis hoiavad diiselmootorile omasel põlemisel tekkivad tahmaosakesed hõljuvas olekus.

- Bensini- või gaasimootorites kasutatav mootoriõli muutub tumepruuniks, kuna sädesüütel ei teki musta tahma. Õli värvumist pruuniks põhjustab õlitemperatuurist ja pikast kasutuseast tingitud õli vananemine või õlimanuste reaktsioonisaadused ja muu mustus.

A Musta värvi õli diiselmootoris

Küsimus: Oma ehitusfirmas kasutame väga erinevaid ehitusmasinaid. Pealegi on meil oma veokipark. Kõikidel mootoritel hoitakse silma peal Wearchecki regulaarsete määrdeaineanalüüsidega. Lähtuvalt analüüsides vahetame mootoriõli enamasti pikemate intervallide järel, kui tootja poolt ette nähtud. Meie määrdeainete tarnija soovitus peale vahetasime nüüd seni kasutatud mootoriõli väidetavalt kvaliteetsema poolsünteesilise SHPD tüüpi (Super-High-Performance-Diesel) diiselmootoriõli (SAE 10W-40) vastu välja. Pärast vahetust värvus aga õli lühikese ajaga silmatorkavalt mustaks. Mis võiks olla selle põhjuseks?

Õli mustaks värvumise pärast pole põhjust muretseda. Vastupidi – see näitab selgelt, et määrdeaine täidab oma ülesannet. Mida kiiremini õli mustaks värvub, seda kvaliteetsem on õli. Määrdeaine sisaldab manuseid, mis leotavad šlammi ja lakisarnased sadestised lahti. Sellise mustuse teke on tingitud põlemisjääkidest ja muudest saasteainetest. Lisaks on õlil hea dispergeerimisvõime, tänu millele õli hoiab mustuse osakesed hõljuvas olekus ning hoolitseb selle eest, et ei tekiks uusi setteid. Nõnda hoiab õli mootori puhta ning kaitseb seda kulumise eest.

A Miks mu õli vahutab?

Küsimus: Meie mõningates hüdrosteeimides ja reduktorites esineb niivõrd tugevat õli vahutamist, et vaht tungib õlipaagist või reduktorist välja. Mis on selle põhjuseks?

Õlid käituvad nagu muud vedelikud. Puhast toode ei vahuta peaaegu üldse. Kindluse mõttes lisatakse aga õlile tootmisprotsessi käigus enamasti silikoonipõhist toimeainet, mis peaks vahutamist ära hoidma. Sellest hoolimata võib siiski teatud tingimustel tekkida vaht. Pinnapealse vahu pärast, mis lasub kuni 5 cm paksuse stabiilse kihina õli pealispinnal, pole põhjust muretseda. Alles siis, kui vahtu tekib suurtes kogustes juurde või immitseb kõikidest avadest välja, on ta ohtlik. Õli vahutamist võib põhjendada mitmeti:

- **Õhu leke.** Õlipump tõmbab nii palju lisaõhku sisse, et seda pole enam võimalik separeerida. Põhjusteks võivad olla kulunud tihendid, lekked hüdropumbas või torudes, liiga madal või kõrge õlitase paagis, muutunud voolutingimused paagis või pumba imitoru ees.

- **Mustus.** Siinkohal on sageli tegemist tolmu, tihendusaine, kondensaadi, veega (eriti koos määrde lahustiga), määrde või montaažipastaga, metallitöötusõlide või jahutusvedelike jääkidega (nt lisamisnõust).

- **Kokkusobimatus teiste õlidega.** Erinevad õlid ei sobi alati omavahel kokku. Iseäranis kui estripõhine sünteetiline biolagunev õli seguneb mineraalõliga, muutub vedelike pindpinevus. Vahutamistest manusest ei piisa enam vahu õhumullide lõhkumiseks. Abi saab õlivahetusest või vahutamistest manuse juurdelisamisest.

- **Vahutamistest manuse eraldumine.** Õli filtreerimise käigus võidakse vahutamistest manused välja filtreerida ning neid tuleb juurde lisada. Juhul, kui õlised ladustatakse kauem kui 5 aastat, võib manus õlist osaliselt separeeruda. Õlinõu vahetel liigutamisel seguneb vahutamistest manused taas õliga.

Wearchecki nõuanne seoses vahutamistest manuse eraldumisega: Kui Teie seadmetes esineb vahtu, tehke sellekohane märge proovi saatedokumentidele. Wearcheck selgitab välja vahutamise põhjuse.





Andre Tammur – müügi vedur Eestis



A Tartus sündinud Andre Tammur (34) on Addinolis töötanud pea 10 aastat. Pärast Hugo Treffneri Gümnaasiumi lõpetamist 1992. aastal, jätkas ta õpinguid TTÜ tehnikateaduskonnas ning asus 1993. aastal õppima EPMÜ tehnikateaduskonna mehhaniseerimise erialal. Andre tegemistest Addinolis tuleb juttu järgnevas intervjuus.

Mis aastal ja milliste mõtetega Sa Addinol Mineralöl Marketingis tööd alustasid?

Asusin Addinoli tööle erilisel päeval, 8. märtsil 1999. aastal. Olin lõpetanud EPMÜ mehhanika teaduskonna ning õppisin sel ajal teist aastat magistrantuuris. Teemaks ikka mootorid, kütused ja määrdeained. Jooksvalt hakkasid tekkima mõtted, kuidas ennast teostada pikemas perspektiivis.

Kui kuulsin töökohast Addinolis, ei olnud ma sellest kohe vaimustuses, aga kohtudes ärijuhi Tiina Suijaga, sain aru, et tegemist on väga tugeva ettevõttega, millel on perspektiivi. Kuna olen kasvanud oma isa kõrval n-ö käsi õlis ja mootorites, olin veendunud, et selline töö meeldiks mulle ning ma pidin kusagilt alustama.

Mida on Addinol Sulle andnud nende 10 aasta jooksul?

Addinol on andnud mulle väga palju, mida lühidalt kokku võtta on raske. Pigem ütlen, et see on pidev arenemisprotsess ja leian, et Addinol saab mulle anda ka edaspidi palju, samuti mina Addinolile. Kuna olen alustanud Addinolis Lõuna-Eesti müügijuhina, tegelenud Läti ja Leedu turuga ning arenenud firmas edasi, olles tänaseks Eesti turu müügijuht ja juhatuse liige, leian, et Addinolis töötatud aeg hõlmab väga tähtsa osa kogu mu elust. Nende aastate sisse mahub ka näiteks elukoha muutus – kolimine Tartust Tallinnasse. See on esitanud mulle palju väljakutseid ja andnud võimalusi enda proovilepanekuks, mille suhtes olen alati avatud.

Millest selline lojaalsus ettevõttele? Mis on Sind võlunud ja hoidnud selles meeskonnas?

Lojaalsus on seotud sellega, et usun tootesse, mida müün. Usun meeskonda, kes on minu ümber, usun iseendasse.

Viimased kolm aastat oled töötanud Eesti turu müügijuhina ja Addinol MM OÜ juhatuse liikmena. Kas vana hea vahetu müügitöö on unarusse jäänud ning naudid pigem ülemuse ametit, tehes plaane ja andes käske alluvatele?

Olen seisukohal, et vajadusel tuleb teha kõiki töid. On olnud juhtumeid, mil olen ise istunud juhtivale kohale veoauto roolis ja tarninud koostööpartnerile õli. Kuna olen avatud kõikidele tööülesannetele, siis see ehk tagabki teadmise, kuidas midagi teha, ja valmisoleku avaldada alati oma arvamust. Olen jõudnud seisukohale, et alati tuleb küsida, kui on küsimusi, ja tihti öelda välja ka oma arvamus. See ongi edasiviivaks jõuks. Ma naudin suhtlemist ning mulle meeldib pida läbirääkimisi. Sellepärast on müügitöö ikkagi üks mu põhitöödest. Arvan, et plaane tuleb teha kõikidel ametikohtadel. Olen veendunud, et kui ei koostata strateegiaid, püstitata eesmärged ega planeerita aega, tekitab see stressi. Seda aga soovin kõigile kõige vähem. Seega on tähtis inimestega suhtlemine ja ühiste eesmärkide püstitamine.

Räägitakse, et tänaseks on kerged müügiavad Eestis läbi ja tuleb hakata tööd tegema ning sõelale jäävad vaid head müügimehed ja -juhid. Mida Sina kui kogunud müügiinimene sellest arvad? Kas tunnetad ka raskusi rohkem kui varem, kas Sinu müügitöö on muutunud?

Minu arvates pole kunagi olnud kergeid ja raskeid müügiaegu. Kui rong, mis sõidab, ei saa piisavalt kütust, jääb ta seisma. Kui rong saab aga liiga palju kütust, lakkab ta taas töötamast ehk võib puruneda – seega tuleb hinnata olukorda, teha mõistlikke otsuseid ja reageerida situatsioonile.

Pidev panus meeskonda ja iseenda arengusse toob kindlustunde. Ka eksimusi tuleb tunnistada, sest siis õpime neist ja liigume paremuse suunas.

Pean mainima, et tööd tuleb teha jätkuvalt palju. Kui võrrelda sama koguse määrdeainete müüki 5 aastat tagasi ja praegu, siis praegu on vaja selle koguse



Vajadusel vahetab Andre juhtkänge ja on abiks seal, kus seda väga vaja

ADDINOL

Suur-Sõjamäe 32, Tallinn
tel +372 627 9999
www.addinol.ee
info@addinol.de

müümiseks pingutada kaks korda rohkem. Kogu see olukord on tingitud sellest, et masinapark uueneb, õlivahetusintervallid pikenevad ja tehnika areneb. Samas esitab see meile uusi väljakutseid, leidmaks koostööpartneritele õigeid lahendusi ja kompetentseid soovitusi.

Kas Sa oled kunagi konkurendi õli oma kliendile soovitanud? Mis põhjusel?

Jah, muidugi olen. Minu jaoks on tähtis, et kliendi masinas on õige kvaliteediga õli, olenemata

sellest, kas tegemist on Addinoli toodanguga või mitte. On tooteid, mida näiteks ei ole Addinoli sortimendis, ning oleks väga ebaprofessionaalne soovitada vale õli. See on lubamatu. Paraku pean tõdema, et kohtan oma töös palju kliente, kes kasutavad oma masinates või süsteemides vale kvaliteediga õli. Üldjuhul pole masinates esinevad vead ja rikked kunagi tingitud õlist, vaid hoopis vale õli kasutamisest või teadmatusesest. Seega püüan anda alati faktilist infot ja soovitusi ning olen veendunud, et paljudest meie koostööpartneritest ongi just tänu sellele saanud meie suurkliendid.

Millega Sa maandad oma pingeid? Kas leiad aega endale ja enda lähedastele?

Aeg endale ja oma lähedastele on alati tähtis ja see on mulle aina tähtsamaks muutunud.

Üks asi on siiski kindel – tehnika saadab mind kõikjal, olgu siis tegemist mootorrattaste või autodega. Varem paelusid mind kiirused ja sai osaletud ka kiirendusvõistlustel, kuid juba aastaid meeldib mulle sõita mootorrattaga freestyle ehk teha erinevaid trikke ja vigursõite. Sõitmise kõrval tegelen ka ümberehitamisega. Samuti meeldib mulle igasugune ekstreemsport, nagu nt lumelauasõit, mäesuusatamine, aga miks mitte tulevikus ka langevarjuga hüpata. Töömõtteid aitab eemale peletada ka koduaias nokitsemine.

Kas selleks, et eraelus vabaneda töömõtetest, unustad Addinoli ja ei räägi grillipeol, millist õli kuskil kasutada, ning kõik firma T-särgid on kasutusel pigem puuladumisel kui eraüritustel?

Ilma Addinolita ei saa kuidagi. Töö käib minuga käsi-käes, kuid see ei tekita minus vähimatki pahameelt. Mis puudutab firma T-särke, siis on mul kapis ka palju konkurentide T-särke, mis on sinna aastatega kogunenud erinevatel üritustel käies.

Aga ka grillipeol on hea üllatada külalisi infoga, et süües viilutatud leiba, võib see olla lõigatud Addinoli õliga ehk spetsiaalse meditsiinilise valgeõliga, millega määratakse lõikenuga, vältimaks värskelt ahjust tulnud leiva kleepumist noa külge.

Sinu tõine eesmärk?

Minu eesmärk on hoida ennast kursis maailmas toimuvaga, sealhulgas nii uute tehniliste lahenduste kui ka maailma majandusega, ning vaadata ettepoole, et olla ka tänasel päeval suuteline võimalikult kiiresti reageerima. Minu eesmärk on tunda tööst rõõmu.

Kes on need inimesed, kellelt Sa nõu küsid, kui oled raske otsuse või valiku ees?

Pigem olen õppinud rohkem endasse vaatama, et teha ise oma elukogemuste põhjal õige valik ja otsus. Antud valikuga pean ju elama mina ise ja seetõttu püüan endale võimalikult lahti mõtestada kõik situatsioonid. Minu jaoks on tähtis sisemine rahulolu. Püüan aina rohkem ennast harida. Raskete otsuste ja valikute puhul usaldan inimesi, kes on mulle väga lähedased.



ADDINOL Giga Light – uus multitalent

A ADDINOL Giga Light MV 0530 LL näol esitleb Addinol uusima põlvkonna täissünteesilist mootoriõli. Low SAPS õlina töötati Giga Light spetsiaalselt välja paindlike hooldusintervallidega kaasaegseimatele bensiini- ja diiselmootoritele. ADDINOL Giga Light sobib enamasti kõikidele sõiduautodele ja kaubikutele. Giga Light ületab kvaliteediklassi ACEA A3/B4/C3 nõudeid ja omab VW, Audi, BMW, Mercedes-Benz, Seat ja Škoda litsentsi.

ADDINOL Giga Light MV 0530 LL on ideaalne multitalent. See innovaatiline mootoriõli tagab väiksema kütuse- ja õlikulu, minimaalsed aurustumiskadod, puhta mootori ja eeskujuliku kulumisvastase kaitse. Longlife III kategooria määrdeainena võimaldab õli pikemate õlivahetusintervallide kasutamist. Õli omadused garanteerivad optimaalse viskoossuse kõikides sõidutingimustes, vastupidava õlikelme kõikidel temperatuuridel, hea külmkäivituse ja mootori soojenemise. Tänu heitgaaside emissiooni madalale tasemele on tegemist ka keskkonda säästva õliga.

Low SAPS – puhtuse valem

ADDINOL Giga Light MV 0530 LL on valmistatud ilma tuhka tekitavate väävl-, fosfori- ja tsingiühenditel põhinevate lisanditeta. Tänu täiesti uut tüüpi manustele langeb saasteainete emissioon drastiliselt, tahmafiltri (DPF) tööiga pikeneb 100% võrra ja ühtlasi väheneb ka kütusekulu.

ADDINOL Giga Light MV 0530 LL ületab kvaliteediklassi ACEA A3/B4/C3 nõudeid.

ADDINOL Giga Light MV 0530 LL omab litsentse VW 504 00 / 507 00, MB 229.51 ja BMW Longlife 04 (running), sobides seega praktiliselt kõikidele VW, Audi, BMW, Mercedes-Benz, Seat ja Škoda mootorsõidukitele. VW, Audi, Seat ja Škoda puhul võib ADDINOL Giga Light MV 0530 LL õli kasutada ka bensiinimootorites, mille puhul on ette nähtud VW 500 00 / 502 00 / 503 00 / 503 01 kvaliteediga õli, samuti VW 505 00 / 506 00 / 506 01 mootoriõli nõudvates diiselmootorites. Eranditeks on mootoritüübid diisel R 5, V 10 TDI PD / selective injection kvaliteediga 506 01 ja bensiin V8 FSI WIV-ta kvaliteediga 502 00 ning MB 229.5 ja 229.3.



MAN ja Addinol – kahe sakslase koostöö



Uued kõrgtehnoloogilised MANi mootorid nõuavad Low SAPS õlisid

A Addinoli ja MANi koostöö on Saksamaal kestnud juba aastaid, kuna litsentside kooskõlastamine ja väljaandmine pole ilma pideva koostööta võimalik.

Juba 1990. aastate alguses loodi esimesed erialased kontaktid veokitootja MAN mootorite tootmisüksusega, mis asub Nürnbergis. Addinoli ja MANi määrdeainete osakonna koostöö üheks põhieesmärgiks oli kõrge jõudlusega määrdeainete tootmine veokite teenindustele. Mootori- ja transmissiooniõlide arendamisel Addinoli laborites ja mootori katsetendidel oli otsustav roll tootearendajate väga headel erialasel teadmistel.

Litsentsi taotlemise protsess on üsna keerukas. Pärast toote edukat väljatootamist algab kõikide määrdeainete puhul litsentsimisprotsess sellega, et edastatakse MANile litsentsi taotlusdokumendid (toote retsept, keemilised ja füüsikalised normväärtused, laboratoorsete katsete tulemused, mootori katsetulemused pärast ACEA ja MANi labori katseid). Taotlusele lisatud tootenäidist kontrollitakse veelkord eraldi MANi laborites. Kui katsetulemused täidavad mootoritootja tehnilisi nõudeid, väljastatakse määrdeainetele ca kahe kuni kolme kuu möödudes MAN Nutzfahrzeuge AG litsents ning kantakse ta MANi määrdeainete nimekirja. Hetkel peab kõikide kehtivate litsentside puhul taotlema iga kahe aasta tagant nende pikendamist.

MANi litsentside olemasolu on Addinolile andnud hea aluse koostööks MANi esindustega mitmetes riikides. Lisaks veoautodele toodab MAN ka erinevaid gaasimootoreid ning selles vallas on MAN ja Addinol välja töötanud spetsiaalsed gaasimootoriõlid. Need õlid paistavad silma heade tulemustega keskkonnamõju vähendamise ja säästlikkuse suunal. Käesolevast aastast tarnib Addinol MANi teenindustele Eestis ja Lätis kõiki tooteid alates mootoriõlidest kuni jahutusvedelikele. Kõik need tooted on litsentside näol pälvitud MANi ametliku heakskiidu.

Addinol ei ole MANi jaoks lihtsalt õlitarnija, vaid tugev partner ja ekspert määrdeainete alal. Saksamaa ematööstuse ja teiste turgude kaudu omandatud suured kogemused ning koostöö Saksamaa sõltumatu õlilaboriga Warcheck GmbH võimaldavad Addinolil pakkuda oma koostööpartneritele asjalikke lisaväärtusi. Õlianalüüsid on kogemuste kõrval väga

tähtsad, kuna nende abil on võimalik ennetada probleeme ning selgitada välja määrdeainete kvaliteeditase ja sobilikkus. Lisaks on võimalik õlianalüüsides saada vastused küsimustele, kas mootor on töötanud ebakvaliteetse kütusega või biodiisliga, ning kas süsteemi on sattunud jahutusvedelikkude.

Kuna MAN toodab palju erinevaid mootoreid ning täiendab neid pidevalt uute efektiivsete lahendustega ja kõrgtehnoloogiaga, seab see ülikõrged tingimused määrdeainetele.

Näiteks hetkel tootmises olevad D20 EURO4 normidele vastavad mootorid, mis ei vaja AdBlue lisainet, on varustatud MANi poolt patenteeritud AGR heitegaaside retsirkulatsioonisüsteemi ja hooldevabade PM-KAT filtritega. Nimetatud mootorites tuleb kasutada spetsiaalseid mootoriõlisid, mis vastavad MAN M3477 standardile ning on väga vähesel hulgal sulfaattuha, fosfori ja väävlisid sisaldusega. Selliseid õlisid nimetatakse Low SAPS õlideks. Addinol tarnib oma Low SAPS toodetest MANile mootoriõli ADDINOL Extra Truck MD 1049 LE.

ADDINOL Extra Truck MD 1049 LE õlivahetusintervall võib maksimaalselt heades tingimustes olla kuni 120 000 km.

Selle sama MAN D20 mootori õlikarteri maht on 40 l. Mootorile kehtiv õlivahetusintervall võib siiski suurel määral kõikuda. Õlivahetusintervalli määramiseks kasutatakse „kasutusfaktorit“, mis võib olla vahemikus 0,2 kuni 1. Näiteks kallurauto kasutusfaktor on 0,9. Sellest tulenevalt on õlivahetusintervallide vahemik erinevatel autodel erinev, kuna metsas või ehitusel töötava masina töökoormus on märksa suurem kui pidevalt maanteel sõitval veokil.

Enamikel uuematel autodel on peal õlivahetusintervallide kontrollisüsteem, mis arvestab masina töökeskkonda (külmkäivituste arvu, kütuse kulu jms). Vastavate kriteeriumide kompuuteralüüs selgitab välja masina jaoks õige õlivahetusintervalli.

Lisaks mootoriõlidele kasutatakse veokites transmissiooniõlisid. Ka selles valdkonnas on toimunud suured arengud. Täissünteesilise transmissiooniõli ADDINOL GH 75W-90 SL õlivahetusintervall on näiteks lausa 500 000 km. Samas tuleb alati silmas pidada konkreetse mudeli nõudeid.

ADDINOL

Suur-Sõjamäe 32, Tallinn
tel +372 627 9999
www.addinol.ee
info@addinol.de

Eesti taksonduse igihaljas Tulika

A Üks suurema kogemustepagasiga mees Eesti taksoäris on vaieldamatult Mati Saar. Eesti suurima taksofirma Tulika Grupp suurosaniku äritekond algas taksoroolist, seega on tal teada ka kõige pisemad detailid selles valdkonnas.

AS Tulika Takso alustas tegevust 1993. aastal. Mis on Teie edu valem? Kuidas olete väga keerulisel taksoturul vastu pidanud?

Loomulikult on meeldiv, et oleme oma sektoris suutnud üht-teist saavutada. Lühidalt öeldes toon välja kaks põhilist head otsust:

- pidev ja sihikindel töö kaubamärgi „Tulika Takso“ arendamisel, mille kaudu püüame tagada teenuse kvaliteedi, mis vastaks klientide ootustele,

- koostöö pankadega kõigi nende aastate jooksul, kuna ühistranspordi arendamine on väga kapitalimahukas äri.

Linnapildis on näha Teie tugevat konkurentsi pakkuvaid kollaseid limusiine. Kas Tallink Takso turuletulek oli ootamatu üllatus või loomulik nähtus, millega Teie äri oli arvestanud?

Taksoturule tulijaid on viimastel aastatel olnud päris palju. Tallinnas on kokku ca 60 taksofirmat. Tallinki sisenemine taksoärisse oli alguses küll üllatav, kuid tegelikult on maailmapraktikas transpordiäris (näiteks lennunduses) tegutsevad suurfirmad ka varem loonud endale hotellikette ja mõned neist ka taksofirmasid. Seda, et meil konkurenti on, oleme alati arvestanud ja pöörame ka edaspidi põhitähelepanu oma teenuse kvaliteedile.

Tulika Grupi erinevate kaubamärkide all sõidab ca 270 takso. Pingelise graafikuga masinate töös hoidmiseks peab nende eest tublisti hoold kanda. Kui suurt vatti üks takso saab ja kuidas auto eest hoold kantakse?



Tulika masinapark uueneb pidevalt

Meie autod sõidavad aastas läbi 60 000–75 000 km. Seega ulatuvad läbisõidud aastate jooksul kuni 400 000 km-ni.

Selleks, et autod rasketele töötingimustele vastu peaksid ja ka korralikud välja näeksid, teeme tugevat ja sihikindlat tööd. Üheks prioriteediks kõigi nende aastate jooksul on olnud kindel kinnipidamine hooldevälbast ja suure tähelepanu pööramine jooksva remondi korraldamisele. Kõik vead kõrvaldatakse koheselt, sest elu on näidanud, et tihti võib likvideerimata viga kiiresti tekitada mõne suurema probleemi. Taksona kasutatava auto eksploatatsioonitingimused erinevad oluliselt tavaauto kasutustingimustest ja seetõttu on ka probleemid erinevad. Taksona kasutatava auto eksploatatsioonitingimusi iseloomustab näiteks väga suur mootori käivitamiste arv, väga suur mootori soojenemiste ja jahtumiste arv (suhtelised lühikesed liikumisvahemaad), väga suur koormus sidurile, mootori sagedane töö tühikäigul ning aku pidev töö alalaetuna (linnas toimuval sõidul on

pöörded suhteliselt madalad ja generaator ei jõua akut täis laadida).

Oleme koostöös Addinoliga jõudnud tõdemuseni, et tegelikult vastab 15 000 km läbisõiduga hooldevälp teoreetiliselt ca 25 000 km läbimise koormusele. See tähendab seda, et kasutatavad hooldusmaterjalid peavad olema nii kvaliteetsed, et vastu pidada intensiivsemale kulumisele ja taksoautole esitatavatele täiendavatele nõuetele.

Seetõttu on väga oluline taksoäris see, kui korralikult ja efektiivselt on korraldatud autode hooldus- ja remondiprotsess, kus üliolulist rolli mängivad töömeeste kogemuste ja oskuste kõrval ka õigete varuosade ja määrdeainete valikud ja nende logistika.

Millal ja kuidas alustas Tulika Grupp koostööd Addinoliga?

Kuna mõlemad firmad tekkisid enam-vähem ühel ajal – 1990ndate esimesel poolel – siis oli tõenäosus suur, et kaks aktiivset ja firma loomise ning arendamisega tegelevat firmajuhti sel ajal kokku saavad. Nii kohtusime ka Jaanus Lemberiga, kellega jagasime ühiseid väärtusi ja olime mõlemad seisukohal, et firmade edukuse eelduseks on mitte ühekordne soodne osta-müü tehing, vaid pikaajaline koostöö. See koostöö kestab tänase päevani.

Mida on see koostöö Tulikale andnud?

Ma arvan, et see koostöö on andnud mõlemale poolele eelkõige uusi kogemusi ja teadmisi. Näiteks õli (mineraalne või poolsüntetiline), mis kõlbab väga hästi kasutamiseks isiklikes autodes, ei kõlba üldse kasutamiseks taksodes. Igaks otstarbeks tuleb kasutada õiget õli ja Addinolil on need õiged tooted meie jaoks ka alati leidunud. Koos oleme nende aastate jooksul elust õppinud ja tekkinud probleeme alati positiivselt lahendanud.

Kui suurt rolli mängib Teie arvates transpordiäris määrdemajandus?

Kui asjad on hästi määritud, siis liiguvad nad alati hästi. Seega on määrdemajandus transpordiäris ülitähtis.



Tulika hoiab oma masinapargi korras – hooldusvälpadest peetakse rangelt kinni ning vead likvideeritakse koheselt

Jahutusvedelike tootja nr 1 jõudis Eestisse

Alates käesoleva aasta aprillist on Addinol MM OÜ Saksa keemifirma BASF toodete, eelkõige Glysantin jahutusvedelike, ametlik esindaja Eestis. BASF on üks juhtivatest keemiaettevõtetest maailmas. Ettevõtte portfoolio ulatub õlist ja gaasist kuni tarbekeemia, plastiku, põllumajandustoodete ja erikemikaalideni. 95 000 töötajaga börsiettevõtte BASF käive ulatus 1997. aastal 58 miljardi euroni.



Mootoritootjate üks populaarsemaid jahutusvedelike Glysantin patenteeriti BASFi poolt juba 1929. aastal. Glysantinil on olemas enamus maailma mootoritootjate litsentse ning BASF teeb pidevalt tihedat koostööd juhtivate autotootjatega, et täita kõige värskemaid nõudeid jahutusvedelikele. DEKRA andis oma heakskiidu Glysantinile 1997. aastal. Enamus maailma autotootjaid täidavad mootorite jahutussüsteemid BASFi jahutusvedelikuga.

Jahutusvedelike tähtsus, omadused ja kasutamine

Lisaks turustuskoostööle on BASFi ja Addinoli ka mõnevõrra sarnane tootespetsiifika.

Jahutusvedelik Glysantin on nimelt sama kõrgtehnoloogiline toode nagu sünteetiline mootoriõli. Autotootjatele on jahutusvedelik niivõrd suure tähtsusega, et nad kasutavad esmasel täitmisel ainult vastavate



Igale mootorile sobib vaid vastava litsentsiga jahutusvedelik

litsentsidega jahutusvedelike. Sõltuvalt mootoritüübist ning jahutussüsteemis kasutatavatest metallidest ja plastikustest, seab iga mootoritootja jahutusvedelikele erinevad nõuded. Ilma tootja heakskiiduta jahutusvedeliku kasutamine võib viia mootori kahjustuseni.

Ainult litsentseeritud jahutusvedelikud kaitsevad mootorit ülekuumenemise eest suvel ja külmumise eest talvel ning pakuvad lisaks kaitset korrosiooni eest. Litsentseerimata jahutusvedeliku kasutamine või segamine litsentseeritud jahutusvedelikuga võib tekitada korrosiooni radiaatoris, karteris, jahutus-pumbas või plokikaanel. Lisaks võib vale vedeliku kasutamine kahjustada plastikust osi, tihendeid ja voolikuid. Tulemuseks võib olla kallis külastus autoteenindusse, kuna tihendid hakkasid lekkima ning õli sattus jahutusvedelikku.

Ühe Glysantin jahutusvedeliku test maksab miljon eurot ja kestab 5 aastat

Seda, et Glysantin ei ole juhuslikult kokkusegatud vedelik, näitab tõsine testiprotsess, mis viiakse läbi toote efektiivsuse tõestamiseks autotootjale. Kokku teostatakse keskmiselt 30 testi. Paljud neist on erinevad korrosioonitestid, aga ka sobivustestid jahutussüsteemi komponentidega. Eraldi testitakse ka tihedust ja pH taset või näiteks seda, kui palju jahutusvedelik vahutab kuumutamisel. Plastikosi keedetakse 1000 tundi antud jahutusvedelikus ning seejärel inspekteeritakse nende osade muutusi. Edasi järgnevad pikaajalised testid mootoris, mille lõppedes võtavad insenerid mootori osadeks ja uurivad kõikide jahutusvedelikuga kokkupuutuvate komponentide seisukorda. Lõpuks testitakse jahutusvedelikku reaalsuses, s.t 2 aasta või 200 000 km vältel töötavates sõidukites. Testisõidu järel võetakse mootor taas osadeks, et hinnata seisukorda. Alles pärast kõikide testide õnnestunud läbimist saab toode autotootjalt litsentsi. Kogu protsess võtab aega 3–5 aastat ning maksab ligi miljon eurot. Glysantin on saanud litsentsid enamikelt autotootjatelt, sealhulgas Audiilt, BMWilt, DaimlerChryslerilt, VWilt, General Motorsilt, Opelilt, Peugeot'ilt, Citroenilt ja Porschelt.



Jahutusvedelikest on palju rääkida

Eelnev oli lühike ülevaade BASFist ja Glysantinist ning koostööst Addinoliga. Häid nõuandeid ja huvitavat infot jahutusvedelike kohta on rohkesti ning selle kohta võite lähemalt lugeda www.basf.com või www.glysantin.de. Lisaks toome infot ja näpunäiteid lugejani ka järgnevas Addinoli kliendilehtedes.



Laborites nähakse palju vaeva, et jahutusvedelikud oleksid suutelised vastu pidama eesolevatele testidele

ADDINOL

Suur-Sõjamäe 32, Tallinn
tel +372 627 9999
www.addinol.ee
info@addinol.de



Georg Wildegger hindab usaldust, ausust ja positiivset ellusuhtumist

A Georg Wildegger, Addinol Lube Oil GmbH osanik, juhatuse liige ja tegevjuht asus Addinoli tööle 1990. aastal. Tugeva finantstaustaga mehe juhtimisel on ettevõtte püsinud määrdeainemajanduse väga karmis konkrentsis tasemel, mis lubab julgelt tulevikku vaadata ja saavutustest rõõmu tunda. Kiired, täpsed, osavad ja õiged otsused ning usaldus on taganud ka tütarettevõtte Addinol MM OÜ jõulise arengu Ida-Euroopa turgudel.

Millest on sündinud selline usaldus ühe Eesti ettevõtte vastu, kust täna juhitakse juba tervet Ida-Euroopat?

Addinoli meeskond tegi Tiina Suija ja Jaanus Lemberi juhtimisel suurepäraselt tööd juba 1990. aastate alguses. Sellepärast suutsidki nad Eesti määrdeainete turul saavutada väga kiiresti liidripositsiooni. Eriti avaldas mulle algusest peale muljet Addinol MM OÜ ettevõtlusvaim, töökus ja edule orienteeritus. Seetõttu usaldasime sellele edukale meeskonnale järk-järgult Läti ja Leedu turu ja teised Ida-Euroopa turud.

Kuidas Te hindate tütarettevõtte Addinol MM OÜ tegevust? Millist rolli mängib see kogu Addinol Lube Oil GmbH kontsernis?

Ida-Euroopa on kasvav turg. Palju investeeritakse uutesse tööstusseadmetesse ja sõidukitesse. Iga uue investeeringu juures tekib ettevõttel loomulikult küsimus, millist määrdeainet selles kasutama hakata. Addinol näeb Ida-Euroopa riikides kasvavat turgu kvaliteetmäärdeainetele. Kvaliteetmäärdeained on konstruktsioonielement; ilma kõrgekvaliteediliste määrdeaineteta ei suudaks paljud innovaatilised masinad üldse saavutada oodatud tootlikkust.

Meie ekspordi põhirõhk lasub Aasia ja seal asuva Hiina kõrval Ida-Euroopal. Seepärast on Addinol MM OÜ-l, kes on meie 9-st tütarettevõttest esimene ja vanim, meie kontserni jaoks eriti tähtis roll.

Kuidas Addinol ennast õlimaailmas positsioneerib? Kas on keeruline sammu pidada konkurentidega, kellest paljud kuuluvad gigantsetesse naftakontsernidesse?

Mida suuremateks kontsernideks ettevõtted ühinevad, seda vähem tegelevad need ettevõtted igapäevases äritegevuses määrdeõlide äri. Suurete võtetes moodustab määrdeõliäri maksimaalselt 0,5% kogu ettevõtte äritegevusest ning mängib seetõttu vaid kõrvalist rolli. Just meie innovaatilisi tooteid silmas pidades oleks nii mõnigi suurfirma rõõmus, kui tal oleks need tooted oma sortimendis olemas. Innovaatiliste toodete osas on suurfirmadel raskusi sammu pidada keskmise suurusega ettevõtetega nagu Addinol, kes on palju paindlikumad.

Oleme veendunud, et oma nišitoodetega nagu Eco Gear tööstustransmissiooniõlidega ja biogaasimootoriõliga MG 40 Extra Plus oleme kvaliteedi poolest turuliidrid.



Georg Wildegger Addinol 15 aastat Eestis peol KUMU kunstimuuseumis

Addinol on viimastel aastatel turule toonud ridamisi tooteid, millele ei ole konkurenti kogu maailmas. Kust tuleb see teadmine ja innovatiivsus, et arendada välja järjest uusi ja uusi maailma tippu kuuluvaid tooteid?

Addinolil on väga hea arendusosakond, kuna meie eelkäijafirmal oli tugev teadusosakond, mille parimad töötajad töötavad Addinoli heaks siiani. Lisaks on Addinolil turuniši leidmisest, mille aluseks on läbirääkimised olemasolevate ja potentsiaalsete klientidega, kuni nende toodete väljatöötamiseni oluliselt lühem tee läbida kui meie transnatsionaalsetel konkurentidel. Meie innovaatiliste tipptoodete saladuseks on kombinatsioon paindlikkusest, meie töötajate laialdasest oskusteabest ja moodsa aparatuuriga laborist.

Millisena näete firmat 10, 20 aasta pärast?

Tahame igal aastal, nagu viimased 5 aastat, ca 15–20% kasvada. See tähendab, et kahekordistame iga 6 aasta tagant oma käivet. Põhirõhk on seejuures kõrgekvaliteedilistel toodetel, millel on meie klientide jaoks suur lisaväärtus, kuna nad aitavad klientidel töötada efektiivsemalt ja majanduslikumalt. Addinol laiendab veelgi oma kõrgekvaliteediliste toodete müüki maailmas ja toob turule rea uusi innovaatilisi tooteid.

Milline on Teie tähtsaim põhimõte ettevõtte juhtimisel?

Ausus kõikide äripartnerite ja kolleegide vastu nii positiivsetes kui ka negatiivsetes olukordades.

Mis on Teie elu moto? Milliseid väärtusi hindate elus?

Kõik läheb hästi! Hindan usaldust, ausust ja positiivset ellusuhtumist.

ADDINOL osales Saksa tuuleenergia messil HUSUM WindEnergy 2008

A Tuuleenergia tähtsus aina kasvab. Mitte ainult Euroopas, vaid ka Põhja-Ameerikas ja Aasias rajatakse pidevalt uusi tuuleparke.

Tuuleparkide arendamisel on maailmas juhtiv positsioon Saksamaa päritoluga tootjatel ja edasimüüjatel. Seetõttu toimub maailma suurim ja tähtsaim tuuleenergia teemaline mess HUSUM WindEnergy loomulikult Saksamaal. 9.09.–13.09. toimunud messil osales ka Addinol MM OÜ emettevõtte Addinol Lube Oil GmbH.

Sel aastal osales messil ümmarguselt 700 tuulegeneraatoritootjat, käitajat, masinaosade edasimüüjat, teenindust, planeerimisbürood ja ühingut, kes on pärit 35 riigist. Messil, mille väljapanekute pinna suurus oli 33 500 m², osales ca 19 000 külastajat.

Addinol Lube Oil GmbH osales tuuleenergia tähtsaimal messil nüüd juba kolmandat korda. Taastuenergia ja ettevaatlik ümberkäimine loodusvaradega muutuvad järjest tähtsamaks. ADDINOL Eco Gear sobib optimaalselt kasutamiseks tuulikutel raskelt koormatud reductorites. Lisaks kindlale ja laitmatule määrimisele tagab õli ka suurepärase kasuteguri ning aitab tänu pikemale kasutusintervallile säästa keskkonda. Addinoli tootvalikus leidub teisigi optimaalseid lahendusi tuulegeneraatori määrdesõlmede jaoks.



Interauto mess Moskvas

A Vene autoturg õitseb, edestades peagi kõiki teisi Euroopa riike. 27.08. - 31.08. toimus Moskva Crocus Expo keskuses automess Interauto 2008. Messil oli esindatud kõik juhtivad autotootjad, lisaks oli väljas ka suur hulk autode lisaseadmeid ning töökojavarustust.

Addinol Mineralöl Marketing OÜ Venemaa tütar-ettevõtte, Sankt-Peterburis asuva Addinol RUSi messiboksi külastas sarnaselt eelmisele aastale väga palju huvilisi. Vahetult enne messi ilmus kuulsas ajakirjas „Za Ruljem“ (Roolis) artikkel Addinolist. Ajakirja trükiarv on 550 000 eksemplari ning see ilmub kõikides SRÜ riikides. „Za Ruljem“ omab isiklike jaemüügiettevõtteid. AINUÜKSI Moskvas tegutseb 35 filiaali, kes kõik müüvad Addinoli määrdeaineid mootorsõidukitele.





GE Jenbacher GmbH & Co OHG väljastas litsentsi gaasimootoriõlile ADDINOL Gasmotorenöl MG 40-Extra Plus

A GE Jenbacheri litsents väljastati MG 40-Extra Plus gaasimootoriõlile pärast põhjalike, üle 10 000 töötunni kestnud, käituskatsete edukat läbimist Jenbacheri 12-silindrilises J 312 GS (Pel 526 kW) ja 20-silindrilises J 320 GS (Pel 1064 kW) gaasimootoris.

ADDINOL Gasmotorenöl MG 40-Extra Plus töötati välja kaasaegsetele erigaaside jõul töötavatele turboülelaadimisega gaasimootoritele, mille võimsusvahemik on 50 kuni 1000 kW. Tegemist on optimaalse sünteesiga kõrgkvaliteetsetest mineraalõli komponentidest ja uutest, spetsiaalselt praktikas testitud manustest.

Käituskatsed Jenbacheri mootorites viidi läbi erinevates biogaasijaamades, kus esines suuri erinevusi gaasi kvaliteedis ja eksploatatsiooni-tingimustes. Käituskatsete tulemused korreleeruvad suurepäraselt laboratoorsete katsete tulemustega ja mootorite ülevaatuste raames ekspertide poolt antud hinnangutega mootoriosade kohta.

Käituskatsete tulemused annavad tunnistust suurepärasest silindrite ja kolbide puhtusest, vananemiskindlusest ja väga heast kulumisvastasest kaitsest.

MG 40-Extra Plus gaasimootoriõli käituskatsete suurepärased tulemused on taganud õlile litsentsid Euroopa juhtivatelt gaasimootoritootjatelt nagu GE Jenbacher, MAN (M 3271-2), Deutz ja MDE, mis kinnitavad uue õlitehnoloogiaga saavutatud väga häid õli omadusi ning seega gaasimootori pikaajalist töövõimet.

Õli suurepärase määrimisvõime ja termooksüdatsioonikindlus tagavad gaasimootori 100% võimsuse. MG 40-Extra Plus hoiab mootori maksimaalselt puhta ja kaitseb seda optimaalselt kulumise ja korrosiooni eest. Õli võimaldab rakendada kuni 50% pikemaid õlivahetusintervalle.



Jenbacher J 312 GS

Muuga konteinerterminal mõistab määrdeainemajanduse tähtsust



Konteinerkraana Muuga terminalis

A Muuga sadamas asuva konteinerterminali Muuga CT (Container Terminal) aastane kaubakäive on tänaseks kasvanud üle 2000 miljoni tonnini. Terminal kasutab laevade teenindamiseks kolme 200 m pikkust Ro-Ro ja Lo-Lo tüüpi kaid. Suur kaubakäive ja pidev lastimine ning lossimine tekitab suurt koormust selleks ettenähtud seadmetele, mis omakorda seab karmid nõuded masinate hooldusele ja määrdeainete valikule.

Aastate jooksul on Muuga CT määrdemajanduses leidnud aset tõsised muutused. Õli valamiseks kasutatud määrdund ämber on ununenud minevik, kaasaegne määrdemajandus koosneb pneumaatilistest õlipumpadest, digitaalsetest toitepüstolitest ja elektroonilisest kompuutriga ühendatud kontrollsüsteemist.

Moodne määrmistehnoloogia annab hindamatu lisaväärtuse – tehnika saab tangitud kvaliteetse õli ja määrdega nii, et ei peaks kartma mustuse (tolmu, liiva vms) sattumist kallite masinate sellistesse keerukatesse süsteemidesse, nagu mootorisse, hüdrostsüsteemi, automaatkäigukasti ning vedavasse silda. Kaasaegne määrdemajandus on möödapäasmatu. Me ei saa rääkida määrdeaine kõrge kvaliteedist, kui kallime määrdund ämbriga masinasse ka portsu liivapuru, kuna õli ja abrasiivne tolm moodustavad lihvimisepasta. Sel juhul saame kulumise kaitse asemel hoopis intensiivse kulumise. Kaasaegsed tankimisseadmed vähendavad ka keskkonnamiski – määrdeainete sattumine sadama akvatooriumisse on praktiliselt välistatud ning kaod määrimisel ja õlivahetusel on olematud.

Kaasaegne määrdemajandus on suure töö jäämäe tipp. Töö olulisem pool jääb tavainimesele märkamatuks. Üks näide merekonteinerite teisaldamistõstukite veoredaktorite kohta. Suure koormuse ja väikese pöörderaadiuse tõttu pideva ülekoormuse all töötavate reductorite diferentsiaalid purunesid aasta jooksul paaril korral. Ühe reductorite remondi maksumus on pisut alla 100 000 krooni. Pärast olukorra analüüsi ja reductorite asendamist suurema jõudlusega Addinol Getriebeöl GH 80W140 õliga probleem laheneb ja reductorite purunemine lakkab. Kõrgema viskoossusega spetsiaalne peaülekanne õli suudab tagada piisavalt tugeva määrdekile ka sellistes ekstreemsetes tingimustes ja kaitsta efektiivselt ülekoormuse all töötavaid diferentsiaali hammasrattaid.

Järgmiseks näiteks on konteinerkraanade tõstereductorid, mis asuvad mitmekümne meetri kõrgusel ja mille sujuvast tööst sõltub kogu firma toimimine. Reductorid töötavad rasketes tingimustes, temperatuuridel -30 °C kuni +30 °C, õli vahetamine on ääretult tülikas ja eeldab kraana seiskamist. Mugavat lahendust pakub siin spetsiaalne reductorite Addinol Eco Gear 320 S. Tavaõlidega võrreldes kordades kallim toode annab kordades pikema õlivahetusintervalli ning garantii, et reductor töötab sujuvalt ning tõrgeteta. Kui tavaõli tööiga on kuni 10 000 töötundi, siis sünteetiline Eco Gear 320 S võib töötada ilma vahetuseta isegi kuni 40 000 tundi. Unikaalne õli on rahvusvaheliselt kindlustuskompaniilt Allianz saanud tunnustatud kui ainus tuulegeneraatoreid tõeliselt kaitsta suutev imeõli. Nimetatud tootega kaasneb ka tasuta seireprogramm – kord aastas võtame õlist proovid ja teeme analüüsid, et olla kursis õli ja reductorite „tervisega“. Analüüside alusel selgub ka õige õlivahetuse hetk.

Keskmäärimissüsteem on investering

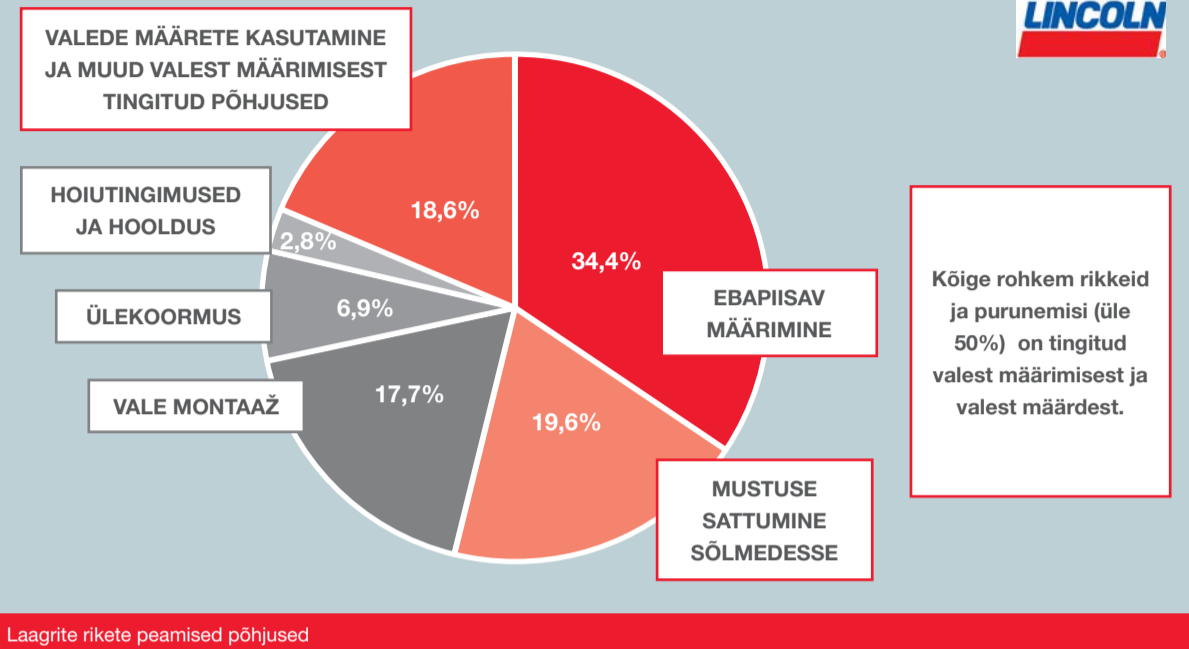
A Keskmäärdesüsteem on esmapilgul üks suhteliselt kallis ja arusaamatu torude rägastik. Täpselt selline mulje vähikule süsteemist jääbki. Tegelikuses on tegu väga tänuväärse ja meeldiva süsteemiga, mis tagab inimfaktorist sõltumatu laagrite, liigendite ja pukside määrimise isegi kõige raskemini ligipääsetavates kohtades.

Laagri või sõlme pika eluea tagamiseks kehtib määrdega määrimisel üks põhireegel: määrida tuleb regulaarselt ja tihedalt ning määritava sõlmes peab olema pidevalt värske määrde. Määrde kogus on vähetähtis – harv määrimine suurte kogustega ei taga piisavalt head tulemust. Keskmäärimissüsteemi väärtus seisnebki selles, et kõik sõlmed saavad garanteeritult kätte oma määrdeportsu sõltumata mehaaniku tööst.

Heaks näiteks on Eesti Põlevkivi sammuvad ekskavaatorid. Ühel sellisel ekskavaatoril (kaal 1600 tonni) on ligi 200 määrimist vajavat sõlme. Ainuüksi määrimist vajavaid rullikuid on pöördvõöl 120 tükki. Et sellist masinat käsitsi korralikult määrida, on esiteks vaja masin vähemalt korra päevas seisata 1,5 tunniks. See tähendab umbes 10% tootluse langust. Teiseks tuleb tihti ette, et ebamugavamas asukohas olevaid sõlmi ei võeta vaevaks määrida ning nende kulumine on intensiivne, viies sõlmede purunemise või enneaegse remondini. Pärast Lincolni keskmäärimissüsteemide paigaldamist toimub määrimine automaatselt töötamise ajal. Töö peatamine 15 minutiks on vajalik ainult pöördvöö määrimiseks.

Väga põhjendatud on keskmäärimissüsteemi paigaldamine määritava sõlmedele, kui need asuvad suure mustuse sees. Esiteks on siis välistatud mustuse (tolmu, vee vms) sattumine sõlme sisemusse, teiseks jääb ära ebameeldiv määrdenipli „väljakaevamine“ ning puhastamine. Siia sobib tuua Belazide amortisaatorite pukside määrimise näide. Käsitsi neid lihtsalt keegi ei määrinud, kuna määrde nippel on alaliselt kaetud 5 cm paksuse porikihiga. Tulemuseks oli pidev amortisaatorite sõrmede vahetus, mille kohta ütles üks mehaanikutest: „Need sõrmed on lihtsalt kulumaterjal.“ Pärast keskmäärimissüsteemi paigaldamist (Belazil kokku 40 määrdepunkti) on sõrmede vahetamine jäänud ajalooks. Keskmäärdesüsteemist on palju kasu ka ehitusmasinate ja tavaliste veoautode puhul.

Milleks on vajalik keskmäärimissüsteem?



Üks suuremaid ja keerukamaid LINCOLN GmbH projekteeritud keskmäärimissüsteeme on paigaldatud Eesti Elektriamaa kütuse ettevõtte vagunite kallutusüksusele BPC-125M6 nr 4. Kallutusüksus kallutab vaguneid ja tagab põlevkivi vagunist väljakallamise ja konveieri vahendusel selle transpordi põlevkivi purustisse.

Süsteem koosneb kahest 30-liitrisest jaamast. Neist üks on paigaldatud statsionaarselt ja määrab kalluti liikumatut osa, teine jaam on paigaldatud pöörlevale rootorile ja määrab kalluti liikuvate osade sõlmi. Määrimine toimub ainult vaguni kallutamise ajal, mis tagab määrde sattumise hõõrdekohtadesse suurima koormuse hetkel.

Ülevaataust ja määrimist teostati siiani üks kord kolme kuu jooksul. Määrimise punkte on ühtekokku 92. Neist ainult kaheksa punkti (ülekanne hammasrataste laagrite määrimine) asetsevad mugavas asukohas ja ei vaja lisaettevalmistust. Kõik ülejäänud punktid vajavad ligipääsuks kalluti nurga muutmist, ehitustellinguid või turvavöö kasutamist. Ühe määrimise teostamiseks kulus neljaliikmelisel meeskonnal siiani 5 kuni 7 päeva. Eesti Elektriamaa praeguste töökoormuste juures ei ole aga alati võimalik kalluti

tööd nii pikaks perioodiks peatada. Lisaks sellele ei taga käsipratsiga määrimine alati sõlmede kvaliteetset määrimist ega välista põlevkivitolmu sattumist määritava sõlmedesse. Mitteõigeaegne ja ebakvaliteetne määrimine soodustab kallite masinaosade kiiret kulumist.

Antud keskmäärdesüsteemi kasutuselevõtu eesmärgiks oli lühendada oluliselt kalluti tööseisakut, vähendada kallite varuosade ja määrdeainetega seotud kulusid ning garanteerida kvaliteetne määrimine. Paigaldatud süsteem tagab kalluti pika ning efektiivse töö suurte koormuste, rohke abrasiivse põlevkivitolmu ja välikliima tingimustes.

Kokkuvõtlikult öeldes on keskmäärimissüsteemi paigutatud raha investering, mis tuleb masina efektiivsuse kasvu, pikenenud eluea ja remondi vähenemise kaudu mitmekordselt tagasi!

Alates 2002. aastast paigaldab ja projekteerib Eestis Lincolni keskmäärimissüsteeme Addinol MM OÜ. Sellega täidab Addinol eesmärgi olla mitte ainult õlimüüja, vaid ekspert ja partner kogu määrde-majanduses.

Eesti Põlevkivi tähistas Kaevurite Päeva

A Eesti Põlevkivi tähistas augusti viimasel pühapäeval Toila Oru pargis traditsioonilist Kaevurite Päeva.

Vaatamata sombusele ilmale, oli pidulisi kokku tulnud üle kümne tuhande. Päeval jagati Eesti Põlevkivi teenekatele töötajatele kuldseid teenetemärke ning süüdati Kaevurite Päeva tuli. Lisaks mitmetele kohalikele esinejatele astusid üles Jana Kask (saate „Eesti otsib superstaari“ tänavune võitja), Smilers ning Anne Veski. Pidupäeva puhul käisid pikaajalist koostööpartnerit Eesti Põlevkivi õnnitlemas ka Addinoli esindajad eesotsas ärijuhi Tiina Suijaga. Suija andis Eesti Põlevkivi juhatuse esimehele Ilmar Jõgile üle mägimänni istikud, sümboliseerides sellega Addinoli panust kaevanduste rekultiveerimisprotsessi.



Urmo Aava rallieelsed päevad Uus-Meremaal

A Eesti hetke parim rallipaar Urmo Aava – Kuldar Sikk alustasid Uus-Meremaa ralli kiiruskatsetega tutvumist teisipäeval, kui ralli ametliku esimese lisakatse alguseni oli jäänud kolm päeva. Kaks päeva, mis on sõitjatele antud rajaga tutvumiseks, on ülitiheda ajagraafikuga. Ettevalmistused algavad varajastel hommikutundidel, kestes pea päikeseloojanguni.

Teisipäev ja kolmapäev algasid meie sõitjatele kell kuus hommikul. Pärast kiiret hommikusööki hotellis ootas ees juba 60 km sõitu esimese kiiruskatse starti. Kogu Citroeni meeskond sõidab kiiruslegendi koostamisel spetsiaalse ettevalmistusega Mitsubishi Lancer EVO 8 autodega. Rajaga tutvumisel tuleb küll järgida kehtivaid liikluseeskirju, kuid sellegi poolest peetakse sõitjate turvalisust ülioluliseks ning kasutatakse turvapuurga varustatud masinaid. Kõik kiiruskatsed läbiti kaks korda. Sellest esimesel kirjutati üles rajalegend ning teistkordsel läbimisel toimus kontrollimine.

Koos kiiruskatsete vahelise alaga sõidetakse kahe päeva jooksul läbi pea 1500 km. Öhtupimeduses saabuti tagasi hotelli, kus kaardilugeja Kuldar Sikk asus kontrollima ja parandama legendi. Urmo Aava leidis samal ajal mahti tegeleda oma füüsilise ettevalmistusega, joostes mõlemal öhtul läbi viis kilomeetrit. Päeva lõpuks vaadati veelkord läbitud kiiruskatsed üle salvestatud videomaterjalilt. Aeg möödus märkamatu ning neljapäeva varahommikul istuti juba oma päris Citroen C4 WRC võistlusautosse, millega läbiti testikatse kolmel korral. Veel mõned tunnid ja stardi saab Uus-Meremaa ralli 2008.



Urmo Aava Noorte Rallisprint kogub jõudu



A Jaanimäe ringi noorte rallisprindi karikasari sai alguse 2004. aastal. Alates 2007. aastast on sarja nimi Urmo Aava Noorte Rallisprint.

Noortesprindi karikasvõistlustel on osalejate arv aasta-aastalt kasvanud ning paralleelselt sellega on pidevalt paranenud ka võistluste kvaliteet. Urmo Aava karikasarjas on varasematel aastatel käinud jõudu proovimas Rainer Aus, Egon Kaur, Priit Ollino, Kristen Kelement ja mitmed teised tänased lootustandvad noored rallisõitjad. Sari on tõestanud oma toimimist noorte hüppelauana suurde autosporti. Kvaliteedi märgiks on ka see, et alates 2007. aastast on noortesprindi karikavõistlused Eesti Autospori Liidu ametlikuks võistlussarjaks senise rahvaspori sarja asemel. Urmo Aava sõnul on korraldajate peaesmärgiks pakkuda noortele võimalust võistelda kõrgetasemelistel võistlustel. „Tahame pakkuda kvaliteeti kõiges,“ kinnitas ta. „Meie sooviks on anda arenemisvõimalusi nii standardautodel kätt harjutavaile kui ka suurde sporti edasi pürgivatele noortele.“ 2007. aastal alustati noortele suunatud koolitussüsteemiga, kus rallisõiduõpetusi jagavad mitmed kogunud sõitjad.

Lisaks Urmo Aava Teami toetamisele on Addinol aktiivselt abiks olnud noorte sprintide elluviimisel.

ADDINOL

Suur-Sõjamäe 32, Tallinn
tel +372 627 9999
www.addinol.ee
info@addinol.de