

# Sõiduki süda vajab head õli

**Turul pakutavate mootoriõlide ja määrdeainete kvaliteet kõigub seinast sein. Kuna autoomanik või -kasutaja tänapäeval enam ise suuremat kapoti all ei toimetata, siis on ka kvaliteedi hindamine tavakasutaja jaoks üsna keeruline, sest ega reeglina klient ei näe, millist õli tema sõidukisse teeninduses valatakse.**

AIN ALVELA  
kaasautor/Maaleht



Eestis on oma edasimüüjatega esindatud sisuliselt kõik üleilmse tuntusega õlide ja määrdeainete kaubamärgid, sageli müüb üks diiler lausa mitut õlibrändi. Mootoriõlilised on nii raskeveokitele – veokid, põllumajandus- ja ehitusmasinad –, sõiduautodele kui ka kaubikutele. Müügitahud on suurimad raskeveokite õlidel.

Ja üldjuhul midagi kusagilt ekstra tellima ei pea – maaletoojate sortiment on lai.

Igal mootoriõlil on kindel standard. OÜ Addinol Lube Oil ärijuht Tiina Suija märkis,

et tihti on mootoriõlid toodetud nii, et nad täpselt täidaksid Euroopa Autotootjate Assotsiatsiooni ACEA või Ameerika Naftainstituudi API standardeid ning mootoritootjate nõudeid. Kuid on ka mootoriõlide tootjaid, kelle toodetes on need nõuded ületatud. “Ja see on suur kvaliteedieelis, sest nendel õlidel on korralik reserv, mis kaitseb ekstreemsetes tingimustes mootorit paremini kui piiri peal nõuete täitjate õlid,” selgitas Suija erisusi. “Meie tootja kasutab väga erinevaid baasõlilisi, kuid lõpptoote kvaliteedi määrab ära siiski määrdeaine tootja know-how.”

Eestis müüdatavad Addinoli kaubad on kõik toodetud Saksamaal asuvas tehases. Igasugustele mootoriõli lisanditele ütles Suija kindla “ei”. Addi-



nol töötab oma mootoriõlid välja koostöös mootoritootjatega, seega iga õli on ette nähtud kindlale mootoritüübile ja mingeid lisandeid sinna juurde segada ei tohi, on ta resoluutne.

“Kui on eriliselt rasked töötingimused või mingid muud eritingimused, tuleb selleks pöörduda Addinoli tehnilise meeskonna poole ja kindlasti leidub õige õli ka kõige raskemate ja erilisemate töötingimuste jaoks,” kinnitas ta.

OÜ Addinol Lube Oil Eesti turu juht Meelis Varimaa oli seda meelt, et sobiliku õli valikul on kõige tähtsam pöörata tähelepanu ACEA/API-standarditele ja litsentside olemasolule. Oluline on selgeks teha, millised nõuded määrdeainetele on esitanud mootoritootja. Seda saab teada kasutusju-

hendist, võib küsida masina maaletoojalt, õlimüüjalt või siis uurida internetist määrdeainete tootja kodulehelt.

Õililisandite suhtes on Varimaa kriitiline. “Ma ei ole näinud mitte ühtegi õililisandit, millel oleks mootoritootja litsents,” ütles ta. “Mootoritootja väljastab litsentsi ainult mootoriõlile, mis on läbinud nende testid.”

Paljud autotootjad, eriti Euroopas, jälgivad mootoriõlide puhul esmajärjekorras just litsentsi olemasolu, samas on ka ettevõtteid, nt Jaapani, Korea autotootjad, kellele piisab ACEA või API spetsifikatsioonist.

“Pole välistatud, et mootoriõli võib vastata paljudele litsentsidele ja nõuetele, kuid ma ei ole näinud mootoriõli, mis kataks neid kõiki,” möönis Va-



**MOOTORIÖLIDE** valik poeriiu-  
lil võtab silme eest kirjuks..  
Kuidas pakutavas orientee-  
ruda?

FOTO: RAUL MEE

rimaa. “Miks muidu määrdeainete tootjatel on kümneid ölinimetusi sõiduautodele ja teist samapalju transpordi- ja rasketehnikale.”

**Odavust ei maksa taga ajada.** Eestis Statoili ja Fuchsi kaubamärgi tooteid müüva OÜ Statoil Fuel&Retail Lubricants Estonia ölide ja määrdeainete müügijuht Erki Birnbaum oli seda meelt, et n-ö margiesindustes lähtuvad professionaalid valdavalt juba mootoritootja soovistest ja otsustavad lõptarbija eest kvaliteetse öli ostmise.

“Probleemid võivad tekkida juhul, kus lõptarbija või remonditöökoda otsib “turult kõige paremat hinda,” selgitas Birnbaum. “Reeglina tehakse siis kompromiss spetsifikatsioonides – ostetakse ma-

dalama kvaliteediklassi öli –, ja kvaliteedis – taaskasutatud vaadid jmt.”

Tavaliselt sisaldavad määrdeained mitme erineva baasöli või estri segu ning mitmesuguseid lisaainete pakette. Statoili suurimad baasölide koostööpartnerid on Exxon Mobil ja Neste Oil ning lisaainete tarnijana Lubrizol.

“Lisaainete peamine ülesanne on parandada baasölide omadusi, anda määrdeainele uusi omadusi ja pikendada nende eluiga,” iseloomustas Birnbaum. “Tuleb silmas pida, et lisaained võivad omavahel reageerida ja nende töö sõltub baasöli tüübist ja segamise vahekorra.”

Väiteid lisaainete kasulikuse kohta on palju. Näiteks selline, et lisaained annavad kulumiskaitset, vähendavad

**”Tuleb silmas pida, et lisaained võivad omavahel reageerida ja nende töö sõltub baasöli tüübist ja baasöliga segamise vahekorra.”**

**OÜ Statoil Fuel&Retail Lubricants Estonia müügijuht Erki Birnbaum**

energiakulu ja pikendavad seadme ning öli enda eluiga. Tihti viidatakse nende väidete juures spetsiaalsetele testidele kusagil sõltumatutes laboratooriumides või instituutides. Birnbaum märkis siiski, et tavaliselt põhjustab mingi lisandi ekstra lisamine kogu lisandipaketi õige vahekorra lõhkumist. “Parim, mida saavutatakse, on see, et midagi ei lõhuta otseselt ära,” nentis ta. “Komplikatsioone võivad tekitada näiteks estritel põhinevad vedeldajad, mis lisavad ölidele täiendavaid pesevaid omadusi. Lahtileotatud laki kiht võib ummistada süsteemi või põhjustada mootori kinnikiilumist.”

Ka nn universaalse mootoriöli olemasolu on rohkem müüt kui tõsilugu. Birnbaum ütles, et kaasaegsetes mooto-

rites ei ole “universaalse mootoriõli” kasutamine reeglina võimalik. Nimelt on tootjatel kindlad nõuded mootoriõli tuhasusele ja nende sobivusele järelpuhastusseadmetes. Nende nõuete eiramine võib põhjustada häireid seadme töös ja viib lõppeks kuluka remondini.

**Valik võtab silme eest kirjuks.** Castrol kaubamärki Eestis esindava ASi Mentum turundusspetsialist Kersti Simkin märkis, et õlimarkide valik on vahel isegi nii lai, et just selle õige leidmine võib osutada keeruliseks, mistõttu ta soovib esmajärjekorras lähendada autotootja soovitusel.

Tema sõnul jagunevad Euroopas müüvad mootoriõlid ACEA Euroopa mootoriõlide klassifikatsiooni alusel bensiini- ja kergkoormatud diiselmootoritele ning raskkoormatud diiselmootoritele. Simkin lisas, et eraldi tellimist vajavad näiteks vanasõidukite mootoriõlid.

Ta märkis, et kohustusliku standardit mootoriõlile ei ole. “Euroopa autotootjate ühendus, mis esindab erinevate autotootjate huve, on loonud juhendi, mille juhiste järgimine on soovituslik õlitootjatele ja selle täitmisel lähtutakse EELQMS kvaliteedisüsteemist,” selgitas Simkin. “Nimetatud juhend jagab mootoriõlid jõudlustasemelt ja koostiselt erinevatesse klassidesse ning kategooriatesse. Ühtlasi määrab ka minimaalsed nõuded Euroopas müüvatele mootoriõlile, milles autotootjad on kokku leppinud.”

Simkin ütles, et viis näitajat, millest mootoriõli valikul lähtuda, on autotootja soovitus, siis SAE viskoosusklass, autotootja spetsifikatsioon, ACEA klass ja kategooria ning mootoriõli kaubamärk. Ja seda just selles järjekorras.

Castrol õlid saabuvad Eestisse Rootsist, Saksamaalt ja Belgiast. “Kui tooted on jõudnud turule mujalt, siis ei ole need kindlasti aga meie piir-

## Ä Tasub teada Õlide standardid

### Rahvusvahelised spetsifikatsioonid:

**ACEA**, Euroopa Autotootjate

Assotsiatsioon, kehtib Euroopas

**API**, Ameerika Naftainstituut

**OEM**, Original Equipment Manufacturer

**SAE**, Society of Automotive Engineers

### Viskoosusklassid

**Näitavad** õli “paksust” ja temperatuuritaluvust, kuid ei ole otseselt seotud õli kvaliteediga.

Veokite õlid (10W-40, 15W-40).

**Esimene number**, millele tavaliselt järgneb W-täh, näitab õli voolavust madalatel temperatuuridel ehk nn talvist viskoosust (Winter).

**Teine number** näitab õli võimet säilitada piisav paksus ka kõrgetel temperatuuridel ehk õli viskoosust 100 kraadi juures.

Valdavalt on sõiduautode õlid madalama viskoosusega (5w-30, 0W-20) kui raskeveokitel.

**Põllumajandus- ja ehitusmasinate õlide puhul** kasutatakse mõisteid STOU (Super Traktor Oil Universal) ja UTTO (Universal Traktor Transmission Oil). Need on õlid, mida kasutatakse nii mootori, hüdrostsüsteemi kui jõuülekanne karterites.

## Soovitused mootoriõli ostjale

**Järgi** mootoritootja nõudeid

**Osta** originaalpakendis õli.

**Küsi** müüjapoolset tehnilist tuge ja nõustamist. Müüja peaks pakkuma võimalust saada täiendavat lisainformatsiooni pakutava õli kohta, nt toote- ja ohutuskaardid jmt.

**Jälgi vajadusel** litsentsi olemasolu (WV, MB, MAN, Scania, Volvo jne litsentsid) ning konkreetseid SAE nõudeid (nt Cummins), kui mootoritootja neid nõuab.

**Järgi** ACEA, API, JASO standardeid, kui litsentsinõue puudub.

ALLIKAS: STATOIL, ADDINOL, JUNGENT, MENTUM, ÄRIPÄEV

konna tooted,” nentis Simkin. “Ükski tootja ei avalikusta mootoriõli koostist ja lõpptarbija ei oleks sellisest infost ka mingit kasu.”

Ta on veendunud, et ei ole olemas universaalset mootoriõli – üks mootoriõli ei saa sobida kõikidesse mootoritesse, see on võimatu. Teatavat universaalsust ehk sobivust erinevates rakendustes kasutamiseks kohtame reeglina traktoriõlide juures, milles on suudetud ühendada mootori-, transmissiooni- ja hüdrostsüsteeme rahuldavad eriomadused ühte ja samasse õlisse.

**Tähtis on jälgida õli voolavust.** OÜ Jungent Estonia Shell toodete tehnilise nõustaja Tarmo Klaari sõnul seisneb hästi jäme mootoriõlide liigitus baasõlide erinevuses – kas tegu on mineraalse või sünteesõliga. Seejärel, kas õli on sõidu- või veoautole mõeldud ja millise kütusega mootor töötab. Alates 2004. aastast on sõiduka autode mootoriõlid liigitatud kaheks. Ühed on heitgaaside järeltöötlussüsteemidega varustatud mootoritele mõeldud ja teised selliste süsteemideta mootorite õlid.

Klaari lisas, et oluline on ka mootoriõli viskoosusklass. Seoses heitmenormide karmistumisega toimub pidev mootoriõlide arendamine ja aina enam kasutatakse täis-sünteetilisi õlisid.

“Rasketehnika õlide erinevus on tingitud sellest, kas on kasutusel heitgaaside järeltöötlussüsteemid ja millistes tingimustes tehnika töötab,” selgitas ta. “Eestis ei ole koha peal saadaval määrdeaineid, mis on mõeldud kasutamiseks polaartingimustes või kõrbes. Tellida on aga põhimõtteliselt kõike võimalik.”

Klaari ütles, et õli kvaliteet on lisaks üldistele nõuetele paika pandud ka autotootjate endi lisatingimustega.

“Kui mõne õlitootja toodang on spetsiaalselt autotootja poolt oma normide järgi läbi katsetatud, siis antak-

se sellele autotootja kinnitus. Nii ACEA ja API klassifikatsioonid kui ka autotootjate kinnitused on mootoriõli müügipakendil kirjas,” selgitas Klaar. “Lisaks mootoriõli viskoosusklass (näiteks 0W-30). Tänapäeval on viskoosusklass vaid üks mootoriõli valiku aluseid. Kuna heitgaaside järeltöötlussüsteemid on läinud väga keerukaks, siis võimaliku kalli remondi vältimiseks tuleb õige mootoriõli valimiseks lugeda autotootja soovitusi ja nõudeid.”

Õige õli valiku juures on oluline auto mark ja mudel, väljalaskeasta, mootoritüüp, mootori töömaht, mootori võimsus ja ülioluline on ka teada, kas autol on heitgaaside järeltöötlussüsteemid (katalüsaator, EGR, kübemefilter jne) või neid ei ole.

**Katalüsaatoriga mootoritele eraldi õlid.** “Kui heitgaaside järeltöötlussüsteemideta auto mootoris kasutatakse mootoriõli, mis on mõeldud heitgaaside järeltöötlussüsteemidega mootorile, siis ei juhtu midagi halba. Vaid raha on mõtetult raisatud, kuna rahveele ilma “katita” mootorite õlid on reeglina odavamad,” kirjeldas Klaar. “Vastupidisel juhul, kui katalüsaatori või kübemefiltriga varustatud mootoris kasutatakse sellisele mootorile mitte mõeldud, reeglina odavamad õli, järgneb varem või hiljem kõigepealt mootori võimsuse kadu ja pärast seda vägagi kulukas katalüsaatori või kübemefiltri vahetus.”

Klaari hinnangul on kõik vajalikud lisandid mootoriõlis olemas ja midagi sinna juurde segada pole vaja – tuleb lihtsalt valida õige toode. Universaalsuse all võib tema sõnul silmas pidada seda, et õli sobib kasutamiseks aasta läbi. Sellised õlid on tõepoolest ammu olemas. Kui aga soovitakse nii mootorrattale, traktorile, lennukile kui ka sõidu- ja veoautole korraga sobivat mootoriõli, siis sellist asja pole veel leiutatud.