

Auto mootoriõli tuleks kilometraažist olenemata kord aastas vahetada (14)

17. jaanuar 2014 04:30



Lauri Jürisoo

Õlivahetust vajavad ka sõidukid, millega tehakse pidevalt lühikesi otsi ja sõidetakse aastas vähe.

Lühisõitudel võib mootoriõli saastuda kütusega ja kondensatsiooniveega ning muutuda seetõttu ohtlikult vedelaks. See mõjutab aga oluliselt õli määrimisvõimet ja võib põhjustada kuluka mootoririkke.



Enamik inimesi lähtub elektroonilistest abimeestest ja on unarusse jätnud õlivarda järgi taseme mõõtmise. Fotol näitab eeskuju Margus Must Mustamäe Metro Auto esindusest.

Foto: Ilmar Saabas

„Kütuse ja kondensatsioonivee jäägid saavad aurustuda, kui õlil on võimalik pikema aja jooksul saavutada ja säilitada normaalne töötemperatuur,“ selgitab Addinol Lube Oili müügijuht Kaido Kõöp.

Kui aga läbitakse ainult lühikesi vahemaid, ei saavuta õli piisavat temperatuuri ning kütus ja kondensatsioonivesi jäävad silindriseintele pidama.

„Selle tagajärg on mootoriõli kulumis- ja korrosioonikaitse halvenemine ja viskoossuse vähenemine. Pealegi moonutab kütuse ja vee saaste vardaga kontrollitava õlitaseme näitu: tegelik õlikulu ja -tase pole enam näha,“ räägib Koop.

Talvetingimustes toimub ka mootori käivitamisel ja sellele järgneval soojenemisel karteris kirjeldatud protsess. Nii võibki talvel täheldada, et pärast korduvaid lühisõite oleks nagu õli karterisse lisandunud, kuna nähtavat kulu ei ole. Tegelikult on kütus ja kondensatsioonivesi mootoriõli ohtlikult lahjendanud.

Kord kuus kapoti alla

Kui talvel kasutatakse autot peamiselt lühisõitudeks, hoidmata mootorit pikema aja jooksul ettenähtud töötemperatuuril ja lastes sel iga kolme- kuni neljakilomeetrise läbisõidu järel maha jahtuda, võib sellise „säästuefekti“ tekkes kindel olla.

Kööbi sõnul on ohus ka tahmafiltriga diiselmootorid. Ummistumise vältimiseks toimub teatud ajavahemike tagant tahmafiltrite automaatne puhtakspõletamine. Seda protsessi juhib mootori juhtsüsteem, mis muudab sissepritsehetke ajastust ja tõstab seeläbi heitgaaside temperatuuri kuni 600 °C-ni. Kui aga põletamiseks vajalikku temperatuuri ei saavutata, tahmafiltri puhastamist ei toimu. Pealegi ei põle täiendavalt sissepritsitud kütus täielikult ära ja võib seetõttu sattuda mootoriõlisse.

Igasuguste riskide vältimiseks tuleb just vähe sõitvatel sõidukitel kontrollida regulaarselt õlitaset ja korra aastas kindlasti mootoriõli vahetada. Riskiklassi kuuluvad eelkõige taksod ja autod, millega sõidetakse paar kilomeetrit poodi ja tagasi ega võeta pikema aja (näiteks kuu) jooksul ette vähemalt 50-kilomeetrist sõitu, võtab Kööp teema kokku.

Autoomanikke on erinevaid, kuid õlivahetuse puhul jälgitakse üldiselt pigem kilometraaži kui ajalist perioodi, nendib Kostiveres asuva Arupo autoremonditöökoja juhataja Rain Aava. „Üldjuhul tullakse hooldusesse, kui autol läheb õlituluke armatuuril põlema. Sellist tava, et tulla aastas korra oma sõidukit kontrollima ja hooldama, kahjuks ei ole.“

Uuemate autode Longlife-õlivahetusvälbad on 30 000 km, mis on paljude autoomanike jaoks mitme aasta sõidud. Siis arvataksegi, et ei pea vahepeal õlivahetust või muud hooldust tegema. „Autootjad (müüjad) aga ei räägi sellest, millistel tingimustel see 30 000 km peab olema sõidetud: puhtad ja siledad teed, kvaliteetne puhas kütus jne,“ lisab Aava.

Eesti kliimat, teeolusid jm silmas pidades peaks korra aastas spetsialistil laskma läbisõidetud kilomeetrite hulgast hoolimata auto üle vaadata ja vahetama ka õli. Palju saab ka autoomanik ise ära teha. Paljud kontrollivad regulaarselt õlitaset ja ka vahetavad seda, eks oskamine on kõik tahtmise taga.

„Üldiselt peaks iga autoomanik ise paar korda kuus oma auto kapoti alla vaatama ja lihtsamaid muutusi nägema. See peaks muutuma harjumuseks,“ kinnitab Aava.

Infonäidik pole mõõdik

Kahjuks ei käitu kõik inimesed oma sõidukitega nii eeskujulikult kui peaksid. See tekitab töökodadele tihti rohkem tööd ja inimestes pettumust sõiduki kvaliteedis, ütleb Metro Auto järelteeninduse juht Meelis Raudleht.

Autotootjad on üritanud inimeste jaoks elu lihtsamaks teha ja paigaldanud sõidukitele mitmesuguseid hooldusaega meeldetuletavaid lisasid. Neist osa kalkuleerib läbisõitu, kuid rohkem on hakanud levima seadmed, mis mõõdavad viimasest hooldusest möödunud aega. Või kalkuleerivad juba vastavalt kasutusharjumustele muutuvat õli kvaliteeti.

Meeldetuletavatest abinõudest hoolimata juhtub töökotta aastas ikka mitmeid sõidukeid, mis saabuvad siis, kui mootoriõli tase on nii madal, et mootoris pole enam õli rõhku ja sellele viitav hoiatustuli on süttinud. Enamik inimesi lähtub elektroonilistest abimeestest ja on unarusse jätnud õlivardalt taseme mõõtmise.

„Oleme oma klientidele pidanud tihti selgitama, et tegu on siiski informatiivse näidiku, mitte mõõdikuga,“ kommenteerib Raudleht. „Kindlasti tuleks meie kliimas vahetada sõidukitel mootoriõli vähemalt kord aastas ja lühikeste sõitude puhul kasutada hooldusvälba arvestamisel tehase antud normaaltingimuste asemel raskendatud tingimusi.“

KOMMENTAAR

Margo Keerme

autohuviline

Autodel, mida olen omanud või kasutanud, olen õlivahetusvälpadel lähtunud õli eeldatavast kasutuseast kilomeetrites (mineraalõlidel lühem, sünteetilistel pikem) või kord-aastas-soovitusest. Peale regulaarse õlivahetuse ja õlitaseme kontrollimise on oluline kasutatav õli ise.

Uute ja esinduses hooldatavate (sh õlivahetus) autode omanikud sellepärast väga muretsema ei pea. Enamasti kasutavad esindused õli, mille marki ja viskoossust soovib autotootja, või samadele kvaliteedinõuetele vastavat teise tootja õli.

Kui tegu on vanema autoga või mootoriõlivaliku teeb omanik, on soovitatav uurida või paluda õlimüüjate abi, et välja selgitada, milline õli on konkreetse auto mootorile sobivaim.

Delfis: <http://forte.delfi.ee/news/auto/abimees-kuidas-autol-mootorioli-taset-hinnata.d?id=67631778>