LIIKENNE

Jos auton omistaja valittaa öljynkulutusta, maahantuoja mittauttaa sen ja asiasta tehdään valmistajalle virallinen kysely. **TUOTETEKNIIKASTA VASTAAVA MARKKU HAAPASALO, VEHO GROUP OY**

# Uuden auton suuri öljynkulutus voi yllättää ostajan ikävällä tavalla

Uuteen autoon saattaa joutua lisäämään öljyä muutaman tuhannen kilometrin välein. Näin siitä huolimatta, että öljyn vaihtoväli-suositus on nostettu jopa 30 000 kilometrin välein.

Autojen huoltovälit ovat pidentyneet viime vuosina. Useimpien merkkien yleisin perushuolto- ja öljynvaihtoväli on 30 000 kilometriä. Mutta mitä jos huoltovälin aikana moottoriin pitääkin lisätä useita litroja uutta moottoriöljyä?

Keskustelupalstat ovat pullollaan tarinoita omituisen korkeiksi nousseista öljynkulutuksista. Esimerkkejä on toisista merkeistä enemmän, toisista vähemmän.

Kovimmillaan uuden auton öljynkulutus on lisääntynyt alkukilometrien jälkeen voimakkaasti siten, että öljyä kuluu lähes litra 1 000 kilometrillä.

Tällaisissa tapauksissa öljyä on lisättävä huoltovälin aikana jopa 27 litraa, joten moottorin koko öljymäärä vaihtuu huoltovälin aikana useaan kertaan. Öljynvaihto tulee suoritettua ikään kuin lennossa. Rahaakin kuluu satoja euroa.

Uuden auton ostaja kysyy syystä, voiko tämä olla mahdollista.

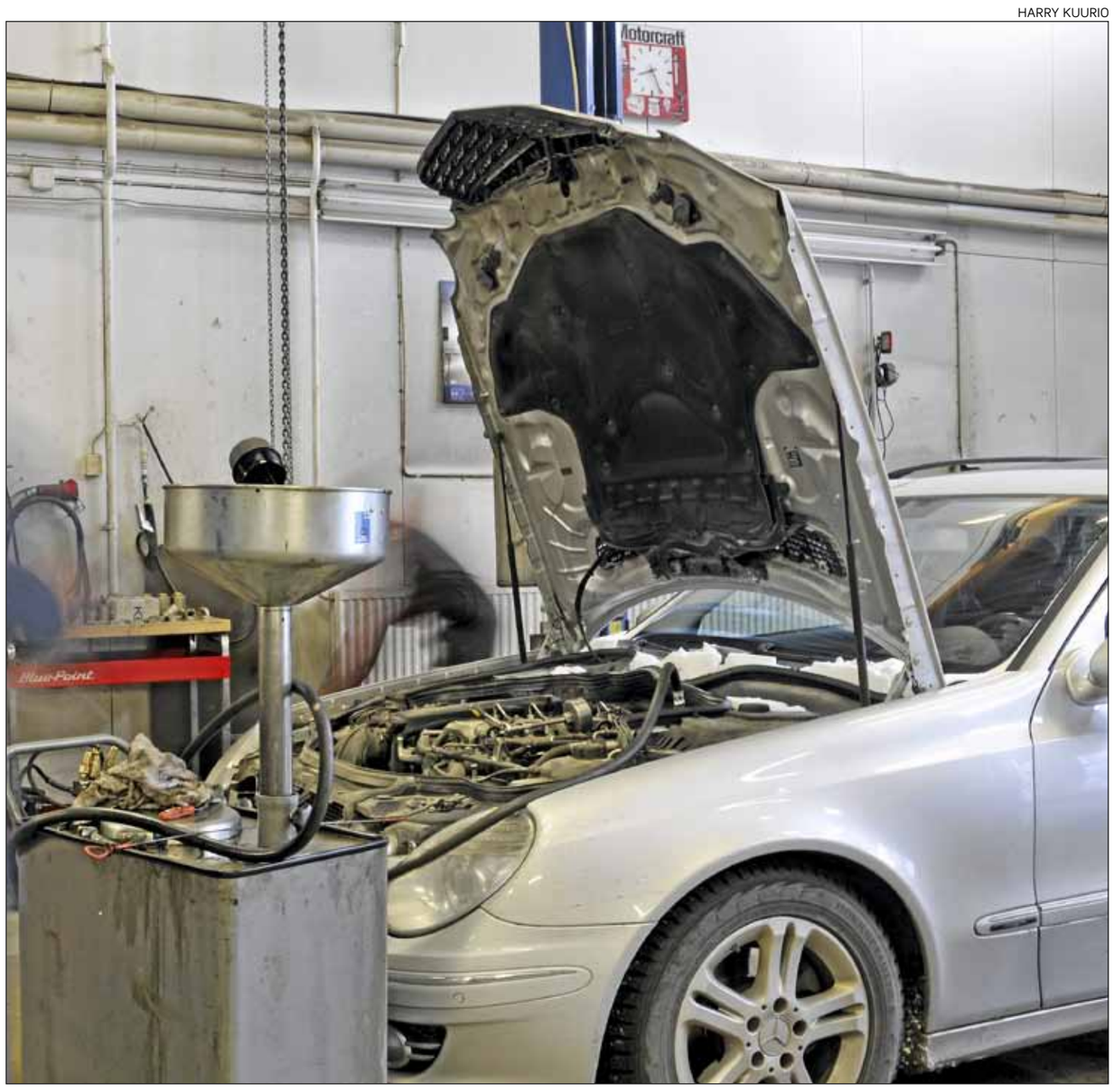
### Osviittaa ohjekirjasta

Monen maahantuojan ja jälleenmyyjän mukaan öljynkulutusominaisuus on täysin normaali. Jokaisen auton käyttöohjekirjassa on ilmoitettu valmistajan määrittämä kulutuksen maksimiarvo.

Kyseistä raja-arvoa pienempi öljynkulutus on siis ominaista ja raja-arvoa suurempi kulutus on viesti jostakin viasta, kerrotaan Audia, Seatia ja Volkswagenia edustavasta VV-Auto Group Oy:stä.

Nelitahtisessa polttomoottorissa öljyä pääsee palamisprosessiin venttiilinvarsien tiivisteiden kautta, sylinteriseinämiä pitkin, huohotinkaasujen mukana ja turboahdetuissa moottoreissa ahtimen akselin tiivistyksen kautta.

HARRY KUURIO



Nykyautojen öljynvaihtovälit ovat usein pitkiä, mutta öljyä saattaa kulua yllättävän paljon huoltojen välillä.

Jos öljynvaihtojen välillä kuluu runsaasti öljyä, kannattaa asiasta reklamoida maahantuojalle.

Moottoriöljyn määrää on hyvä tarkkailla määräajoin, sillä kuivaksi mennyt moottori rikkoutuu nopeasti.

Suurin osa luontaisesta öljynkulutuksesta aiheutuu kampikammion huohotinkaasujen mukana imukanavistoon kulkeutuvasta öljysumusta, toiseksi eniten sylinterin seinämiä pitkin palotilaan pumppautuvasta öljystä.

Luontainen öljynkulutus on ahdetuissa moottoreissa suurempaa.

### Ominaisuus vai vika?

Taustalla saattaa kuitenkin olla myös moottorin vika tai valmistusvirhe, joten jos uudehkon auton öljynkulutus alkaa nousta lähelle ilmoitettua maksimia, kannattaa asiasta reklamoida maahantuojalle.

”Meille reklamaatioita on tullut viime vuosina todella harvoin”, kertoo tuotetekniikasta vastaava **Markku Haapasalo** Veho Group Oy:stä.

”Olemme kuitenkin saaneet ajoittain takuuna tehtyä korjauksia myös rajan alla olevilla kulutuksilla, vaikka auto on ollut täysin toimiva. Jos auton omistaja valittaa kulutusta, maahantuoja mittauttaa sen ja asiasta tehdään valmistajalle virallinen kysely. Tämän jälkeen tehdas kertoo, kuinka asiassa menetellään”, Haapasalo sanoo.

HARRY KUURIO

## Normaalin rajat vaihtelevat

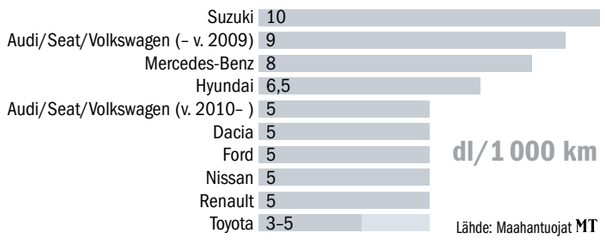
Tiedustelimme joidenkin Suomessa myydyimpien automerkkien maahantuojilta, kuinka paljon heidän edustamiensa merkkien uusien mallien öljynkulutus saa olla tuhannella kilometrillä, ennen kuin se on poikkeavaa tai erityinen huolenaihe.

Useista kulutustapauksista tunnetun valmistajan, VW-yhtymän edustaja ei halunnut eritellä eri merkkiensä välisiä eroja öljynkulutuksessa, mutta koska niiden perusmoottorit ovat pääosin samoja, on oletettavaa erojen olevan pieniä.

Esimerkiksi 2000-luvun vaihteen Audissa yhden litran öljynkulutus tuhannella kilometrillä on valmistajan mukaan vielä täysin normaalia.

HARRY KUURIO

### Normaalin öljynkulutuksen rajoja




Osa maahantuojista pitää litran öljynkultusta 1 000 kilometrillä normaalina.

KOMMENTTI

## Vastuun pakoilua

Jokainen autonomistaja ymmärtää, että litraan paisunut öljynkulutus tuhannen kilometrin ajomatkalla on liikaa. Nykyisellä 30 000 kilometrin öljynvaihtovälillä se tarkoittaisi kohtuutonta vaivaa ja kustannuksia uuden auton ostajalle.

Vaan autojen maahantuojat ovat eri mieltä. Osa heistä väittää vakavalla naamalla, että tuhannella kilometrillä moottorista häviävä öljylitra ei ole vielä mitenkään poikkeuksellista.

Varmuudeksi tuo tieto on painettu auton käyttöohjeisiin.

Olen toista mieltä. Kyse on heikosta moottorista ja vastuun pakoilusta.

Jos kohdalle sattuu tuollainen öljysyöppö, siitä kannattaa reklamoida autokaupalle. Jotain oikeuksia auton ostajallakin täytyy olla.

JARMO PALOKALLIO

## Autot yksilöitä

Riihimäkeläinen sähköasentaja **Tero Heinonen** on vuosien mittaan tullut tutuksi Volkswageneiden kanssa. Niiden öljynkulutuksessa on ollut selviä eroja.

» 1990-luvun autoissa en öljyn kulumista pitkänkään ajan kuluessa huomannut.«

TERO HEINONEN

Saksalaismerkin hyvät ajoominaisuudet ja etenkin turbodieseleiden maltillinen polttoaineen kulutus miellyttävät. Kilometrejä kertyy vuodessa reilut 30 000, eli öljyn kulumista täytyy tarkkalla myös huoltojen välillä.

”Ajoin aiemmin vanhemmalla 1.9 TD-Passatilla sekä 1.9 TDI-Golfilla, jotka olivat molemmat 1990-luvun autoja. Niissä en öljyn kulumista pitkänkään ajan kuluessa huomannut”, Heinonen muistelee.

Tilanne kuitenkin muuttui, kun perheeseen saapui 2000-luvun alun VW Bora 1.9 TDI.

”Alkoi tuntua, että öljyä kuluu huomattavasti enemmän. Tarkkailin asiaa, ja kulutus asettui noin kolmeen desiin tuhannella kilometrillä. Moottorissa oli tuolloin pitkän huoltovälin longlife-öljyt.”

”Vaihdoin öljytyypin perinteisempään täyssynteettiseen ja lyhensin vaihtoväliä. Kuinka ollakaan, öljynkulutus puolittui noin 1,5 desiin tuhannella. Onhan sekin tavallaan paljon mutta vielä hyväksyttävän rajoissa”, Heinonen summaa.

Voisiko öljyn kuluminen olla sitten erityisesti uusien, kevyiden longlife-öljyjen ominaisuus? Ei, kertoo erikoisasiantuntija **Fredrik Nissfolk** Neste Oilista.

”Esimerkiksi kaikkien nykyisten acea-vaatimukset täyttävien moottoriöljylaatujen, mukaan lukien longlife-öljyjen, on täytettävä samat vaatimukset myös haihtuvuuden suhteen.”

”Laboratoriotesteissä öljyä kuormitetaan 250 celsiusasteessa tunnin ajan ja haihtuvuus saa olla enintään 13 prosenttia tilavuudesta. Sanoisin, että kyseessä on ensisijaisesti moottoreiden, ei voiteluöljyjen ominaisuus”, valaisee Nissfolk.

HARRY KUURIO

Pääsiäisajan ilmoitusaikataulu

Perinteinen Maaseudun Tulevaisuuden värikäs ja runsas pääsiäisnumero ilmestyy torstaina 28.3.2013

| Ilmestyy | Sisäänjättöaika |
|---|---|
| Ke 27.3. | Ma 25.3. klo 16.00 |
| To 28.3. | Ti 26.3. klo 16.00 |
| Ke 3.4. | To 28.3. klo 16.00 |

Lehti ei ilmesty pe 29.3. eikä ma 1.4.

Ilmoitusvaraukset:
p. 020 413 2321

Aineistot:
ilmoitus@maaseuduntulevaisuus.fi

MAASEUDUN TULEVAISUUS
Suomen 2. luetuin päivälehti

Lukijamäärä 323 000 (KMT 2012) • Levikki 81 774 (LT 2012)


MINUN AUTONI

## Mainettaan parempi Mosse

Isäni hankki uuden Moskovitš 407:n vuonna 1960. Sain ajokortin viisi vuotta myöhemmin. Koska työskentelin kotitilalla, Mosse oli viikonloppuisin työsuhdeautoni.

Mossella matka taittui pienestä pilkasta huolimatta. Välillä tehtiin remonttia, ja suurimpana huolenaiheena olivat ruostuvat pellit.

Aika muuttui ja länsiautoja alkoi tulla markkinoille. Valikoima oli vielä aika rajallinen. Ruostuvat pellit saivat meidät yhteistuumin miettimään muita vaihtoehtoja.

Eräänä päivänä pongasimme sanomalehti Keskipohjanmaasta ilmoituksen, jossa kaupattiin uudehkoa Nekkar Europaa. Sitä oli ajettu suunnilleen saman verran kuin meidän Mosseamme.

Kauppa syntyi ja siitähän se ilo alkoi. Tosin ensimmäisellä pakkasella moottoriöljyt levisivät elosuojan lattialle.

Huohotinko vain tukossa? Ei, kyllä moottori oli jo kypsä noilla kilometreillä.

Talvella auto oli älyttömän kylmä, ja mikä pahinta, jarrunesteet tulivat pakkasella ulos ja jarrut häipyivät. Seuraavana oli vuorossa venttiiliremontti, koska moottoriremontin yhteydessä ei ollut kanteen koskettu.

Pientä kiusaa riitti jatkuvasti esimerkiksi sähkölaitteissa. Muistan vieläkin, että niissä luki Magnetti marelli. Sitten kun virtalukko petti, sain siirtyä jalkamieheksi.

Vanhempani alkoivat käydä jo kuumina. Kun työsuhdeautolla ajoi viikonlopun, seuraavalla viikolla kului päivä tai pari korjaamolla ja rahaa meni tietenkin paljon.

Selväksi kyllä tuli, ettei Välimeren autoista ollut pohjolan oloihin.

Käsitykset Mossesta kääntyivät päälaelleen. Ei ollut mitään syytä yhtyä niihin pilkkalauluihin, joita sai aiemmin kuunnella.

Niinpä katseet kääntyivät takaisin itään, mutta nyt toki ennakkoluulottomasti paljon kauemmaksi. Sieltähän tuli lapsena hyviä leikkiautoja, joissa oli säilykepurkin tekstit sisäpuolella. Miksei siis vuonna 1966 oikeita autoja? Tekstejä ei sisäpuolelta enää löytynyt, vaikka niinkin joku väitti.

Pilkkalaulut toki jatkuivat, mutta ovat aikojen saatossa muuttuneet jopa ylistyslauluiksi. Itäautossa on siitä saakka pysytty. Muutama kokeilu on välillä tehty, mutta takaisin on palattu. Yli kahden miljoonan kilometrin kokemuksella ei enää ole mitään syytä palata.

JUKKA SALO
talollisen poika
Toholampi

JUKKA SALON KOTIALBUMI

Mosse oli mainettaan parempi auto.

MT:n Minun autoni -palstalla esitellään autoja, jotka ovat jääneet mieleen. Lukijat voivat lähettää napakoita autotarinoitaan (mielellään kuvan kanssa) osoitteeseen: Maaseudun Tulevaisuus / ”Minun autoni”, Pl 440, 00101 Helsinki tai sähköpostilla jarmo.palokallio@maaseuduntulevaisuus.fi. Julkaistuista kirjoituksista maksamme 100 euron palkkion.