

# 烧机油到底怎么回事 两个方法解决后续苦恼

烧机油的表现是行车时尾部排出蓝色的尾气，这表示过多的机油进入燃烧室参与燃烧。在正常状态下，发动机燃烧时也会烧掉一部分机油，这些机油来自对缸体、活塞、气门润滑用的机油，不过量很少而已。然而平时我们经常听说的某某车烧机油所指的是作为故障，超过正常范围的烧机油现象。这是怎么回事呢？我们消费者又该如何应对？

## 汽车烧机油有三种情况

1. 气门油封处漏机油，原因是气门油封质量不好，或者发动机温度高，或者排气受阻导致废气对气门油封冲击较大。

2. 曲轴通气机构无法过滤机油，导致机油被吸进进气道，这种情况只有改进过滤机油机构，以消除故障或提高效率。

3. 从活塞处漏机油，这表现为，节气门只有排气侧有积碳，但是危害最大，原因主要是活塞与活塞环的质量低劣或工艺精度不足所致，但这也只是表像，因为现在的发动机材料科学大家都半斤八两，那么在同等材料下，同等排量下（以1.6L发动机为例）：

有些发动机采用短行程，大缸径的活塞，这样活塞环承受汽油能量的面积是远大于小缸径长行程，这样活塞环的承受汽油能量的面积就小，那么在同等排量下，活塞环对活塞的推拉力就有所不同，推拉力越大，活塞环对活塞的破坏力越大。在涡轮下，活塞环承受的汽油能量更大，活塞环对活塞的破坏力也更大，更加重了烧机油的程度。（注：活塞环是卡在活塞槽里的，活塞环承受汽油能量越大，对活塞槽破坏越大；若活塞槽出现问题，活塞环就无法封住气缸，就烧机油）。



## 烧机油之后的解决方法

一般比较简单快捷的方式便是添加特殊的修复制剂，具体来说，主要的是如下两种：

1. 熔铸类：通过软金属或其它特殊材料（比如早期的“特氟龙”）附着在摩擦表面代替原金属摩擦，一方面增强密封性，一方面保护原摩擦面金属。这类添加剂可以在烧机油初期起到一定作用，但因为其本身为颗粒状且随机油流动，容易堵塞油路及滤芯，引起更大的故障，另外，因其本身硬度小，随使用会逐渐损耗，更换机油时也会随机油排出，需要不断添加。

2. 锻造类：通过发动机工作时内部的高温、高压将金属锻造在摩擦表面，形成新的摩擦面，增加原工件尺寸，增强密封，保护原摩擦面。这类添加剂目前市面比较少见，如果足量情况下，可以做到一次添加后短期甚至长期不必再添加。

两种添加剂虽然都可以在一定程度上缓解烧机油的现象，但需要提醒的是添加剂都不便宜，如果经常使用，过不了多久就和修发动机的费用一样了，却不如修发动机来的可靠。

## 避免烧机油预防是关键

避免发动机烧机油总体来说就是使用合格的、合适的润滑油，并且定期更换。但需要注意的是各国车系发动机的设计理念不同，因此，针对不同国家的车型，修理方面的费用和修理后的效果差异很大。有普遍意义和实用的建议也就是用好机油和定期更换了。

另外，欧美系发动机普遍在密封和精密

度方面不如日系发动机，所以针对易发烧机油情况的发动机（如大众EA888系列引擎），平时要注意检查其工作状况，定期查看机油量消耗是否正常等。如果遇到问题或出现不正常现象，需立刻送往正规门店进行维修检查，不可继续长途驾驶，以免造成更大的损失甚至影响行车安全。

（新华）