

德系车是否经常“烧机油”

■ 祁澈

德系车烧机油,真的只在中国“专供”吗?你是不是也觉得奇怪,身边朋友换车,动不动就吐槽德系车烧机油,可一问欧洲的车主,压根没这说法,难道大众、奥迪、宝马这些大厂,到了中国就变成“机油杀手”了?

设计理念,真有那么“高冷”?

你想过没有,德系车本来就不是为中国路况量身定做的。曾经在欧洲开车,动不动一脚油门高速巡航,发动机天天高转速拉着,这状态,恰恰对活塞环、缸体润滑最友好,积碳都不敢多停留。可现在呢?中国城市堵起来,怠速一呆就是半小时。你发动机温度上不去,燃油燃烧不充分,积碳刷刷地往活塞环上糊,堵住油道,机油不烧才怪。

而且,说实话,德系车的设计真的挺“轴”的。活塞环间隙做得小,追求高性能,理论上特别精细。可遇到中国这种堵堵停停的环境,这种精细反而成了累赘。在欧洲那边顺风水,国内就有点水土不服了。

油品质量,真的是“锅”?

你以为烧机油全赖车吗?那你可

得看看油箱里加的到底是什么。欧洲油品标准高,硫含量低,燃烧干净,发动机里积碳很少。国内呢?虽然现在国六标准普及了,但你真敢保证每一箱油都合格吗?之前国三、国四的年代,那机油和汽油掺得。别说烧机油,能不出大毛病就不错了。

有维修工哥们直言,这不是我黑自家油品,事实就是“油质差,烧机油”。你用好油,机油损耗立马降下来。可惜,大部分人还真舍不得花那个钱。

保养习惯,说实话你做对了吗?

你是不是觉得按时换机油就行?真没这么简单。欧洲人多死板,每次保养都严格按手册,机油品牌、型号从不乱用。国内呢?有的车主三千公里就换机油,有的八千一万才想起来,甚至随便找个作坊“便宜点的机油”就买了。劣质机油你敢信?烧机油不是活该嘛。

还有人听信“机油越稠越好”,直接5W-40往里怼,结果油泵都快打不动了,烧机油还是照样来。说白了,保养这事儿,大家都觉得自己懂,结果出问题才知道,真不懂。

德系车本身就“娇贵”?

你知道吗,德系车涡轮增压发动机用得早,对机油的要求那可是高得很。工作温度高、压力大,机油要是跟不上,分分钟变质。国内有车主图省事,机油不按时换,甚至加不对型号,最后烧机油怪谁?

还有活塞环的设计,有些德系品牌就喜欢搞点“花活”,追求极致性能,结果一旦积碳多一点,活塞环一堵,机

油立马窜。你说这事怨车吗?其实也不能全怪。

用车环境和驾驶习惯不能“随便”

说句实话,国内空气质量、尘土、温度波动都比欧洲复杂多了。空气滤清器堵得快,发动机进气不畅,燃烧更不完全。再加上有些车主喜欢暴力驾驶,急加速、急刹车,发动机负荷大,磨损快,机油消耗自然就高。

烧机油是“天生缺陷”?其实大部分时候,和用车环境、驾驶习惯脱不了干系。维修工怎么说?你要是用欧洲的路、油、环境、习惯,烧机油的德系车真不多见。可国内这用法,烧点机油算轻的,怕就怕积碳太多,最后拉缸大修。



虽然主流的防锈技术已经非常成熟了,但不同厂家、不同车型在设计用料和防腐处理上还是有区别的,这就导致汽车上仍然有很多地方生锈的概率非常大,本期跟大家分享一下比较常见的几种,各位车主平时洗车时可以检查一下。

胶条密封的部位

汽车上有很多地方是靠胶条密封的,胶条与车身金属的缝隙里最容易存水,而且还难蒸发,时间长了就容易生锈。

比如车门密封胶条卡槽、车门框四周的密封胶条卡槽、车窗玻璃下沿装饰条卡槽、后备箱及尾门四周密封条卡槽。这些地方往往都是车身冲压件的边缘部分,本身就容易生锈。胶条扣上去以后缝隙里容易进水,生锈的概率就更大了。

焊接收边的部位

车身是多层金属冲压件拼在一起焊接起来的,多个金属件拼合后边缘部分通过点焊连接,收边处缝隙里最容易藏水。

车门下方卷边处生锈的情况,这个地方是车门内外板结合处,通过卷边工

艺使其扣在一起形成车门。卷边后有些车会打胶密封给边缘做隔离,防止生锈。但有些车偷工减料就不打胶,直接喷漆,虽然新车时看着没问题,但漆面质量肯定不如平整部分,后期漆面损坏生锈的概率很大。

还有底盘下边梁下方千斤顶支撑点那一片也容易生锈,这里也有一个收边的接缝。有些车这里会喷PVC颗粒胶做防护,喷完摸起来有弹性而且很厚的那种,防护效果非常好。但有些车就不做处理,后期支千斤顶、行驶中石子磕碰、托底都可能导致收边处油漆脱落引起生锈。

除此之外还有一个收边的地方就是轮眉,有些车生产设计时这个位置防锈做得不到位的话后期也非常容易从内往外生锈。

以上几个地方基本上是车身生锈的重灾区,大家平时在洗车保养的时候可以抽空做一下检查,如果发现生锈的迹象一定要提前处理。

车身最爱生锈的几个地方: 各种车辆都不例外,防不胜防!

■ 王传

