

Lần trước, chúng ta có nói về việc nhốt trong đũa máy hút bụi những món “mớ hóng” (soot) và đũa chúng lại theo dòng nhớt, mà không cho phép chúng lắng lại trên mặt các bộ phận nối tiếp của máy. Thay những cho đến một lúc nào đó, thì khả năng đó bị bão hòa, có nghĩa là số mớ hóng quá nhiều, nhớt không còn đủ sức chứa và đũa nó đi phiêu du khắp nơi. Khi đó, nếu chúng ta chứa thay nhớt, thì các cặn mớ hóng sẽ lắng lại, và “đánh cặn” trên mặt các bộ phận máy. Tình trạng này sẽ không xảy ra nếu chúng ta thay nhớt đúng định kỳ, tức là để nó ra ngoài cùng với tất cả những cặn mớ hóng lẫn vào trong đó.

Đó nhất là theo số khôn ngoan truyền thống đã có từ vài chục năm nay: Thay nhất sau 3,000 dặm đường xe chạy! Xin nhất tôi, đây là số khôn ngoan đã có từ vài chục năm nay. Nhất, khi chạy xe hơi không dùng loại bột giặt nào, nó tốn bột giặt ngày. Các chị chị xe, nguyên vật liệu và nhiên liệu dùng cho xe ngày nay không còn gì đáng nhất vài chục năm trước, khi mà nhất máy vẫn còn là nhất đơn (single weight) và không có chất tẩy (non-detergent). Bây giờ, nếu chúng ta vẫn cứ áp dụng thói quen “3000 dặm” đó thì chắc chắn máy nhà sẽ xuất nhất số vòng tay, và cần gì thì máy nữa. Chắc sao, bạn mang công ăn việc làm làm lái mà “thiên hạ” không cần nữa? Nhất là khi bạn cần thì họ nhieu hơn mức cần thiết. Tại sao? Bởi vì, nhất bây giờ tất nhiên, có thể phục vụ lâu hơn. Bạn không nhất thiết phải bỏ tiền ra mua nhất mới, loại mới, và tiền công cho thợ thay nhất sau mới 3,000 dặm đường!

Tiêu chu $\square$ n $\acute{a}$ nh g $\acute{a}$ m $\acute{a}$ c “hao m $\acute{o}$ n” c $\acute{a}$ a nh $\acute{a}$ t

Thức sếp không ai có thể nhìn mặt con sếp rõ ràng và chắc chắn như định đóng cửa phòng đôn mồi đó, mồi đó... là phải thay nhớt. Ngay cả nhà sản xuất xe hơi cũng không khẳng định được.

Hao mòn còi a nhớt máy

Tác Giả: Ph&#m Đình

Thứ Hai, 26 Tháng 1 Năm 2009 06:16

Đây, sách c&#m nang (Handbook) cho xe Toyota Corolla,Tacoma (các ki&#u Toyota khác có th&# cũng th&#) vi&#t v&# vi&#c b&#o trì nh&#t nh&# sau:

- Nh&#t máy hao ng&#t (Engine Oil Consumption): Đ&#ng nhiên là nh&#t máy có hao ng&#t trong các đi&#u ki&#n ho&#t đ&#ng bình th&#ng c&#a đ&#u máy. Nguyên nhân hao ng&#t là vì nh&#t len vào gi&#a “cánh c&#a” c&#a các Intake Valves, khi chúng khép m&# cho khí tr&#i và nhiên li&#u ra vào phòng đ&#t, nh&#t len vào các khe piston, các “vòng nh&#n” quanh piston, đ&# làm tr&#n s&# chuy&#n đ&#ng c&#a piston trong xi lanh. Khi hi&#n t&#ng cháy n&# x&#y ra, m&#t ph&#n nh&#t b&# đ&#t theo nhiên li&#u. Nên đ&#ng nhiên ph&#i hao ng&#t.

- B&#i th&#, c&#n ki&#m soát nh&#t luôn luôn trong m&#i l&#n đ&# xăng, đ&# xem nó hao ng&#t t&#i đâu. Tuy nhiên, th&#c khó mà có th&# bi&#t đ&#ng c&#m nh&#t hi&#n có trong bình là bao nhiêu, n&#u xe th&#ng s&# đ&#ng đ&# đi nh&#ng quãng ng&#n ho&#c di chuy&#n ki&#u “v&#a ch&#y v&#a đ&#ng” trong thành ph&#. Là vì, trong đi&#u ki&#n di chuy&#n nh&# th&#, nh&#t b&# hòa l&#n v&#i xăng và c&# v&#i h&#i n&#c. Nên m&#c đ&#u có hao ng&#t ít nhi&#u, nh&#ng khi b&#n nhúng que vào bình đ&# thăm dò thì xem ra nh&#t ch&#ng m&#t đi đâu chút nào c&#. V&#y mà sau m&#t chuy&#n phóng nhanh ngoài xa l&#, xe đ&#ng c&# phát huy h&#t công suất, thì nh&#ng ch&#t hòa tan &#y m&#i có c&# h&#i bay h&#i, tr&# nh&#t v&# cho... nh&#t, thì n&#u ki&#m soát l&#i ngay sau m&#t chuy&#n đi nh&# v&#y, b&#n có c&#m giác là nh&#t b&# tiêu th&# khá nhi&#u. (B&#i th&#, xe ph&#i đ&#ng c&# dùng trên xa l&# v&#i tr&#n v&#n công suất m&#t th&#ng vài l&#n đ&# th&#i b&#t ch&#t hòa tan và c&#n bã trong dòng nhiên li&#u)

- Ti&#p đó, sách c&#m nang ch&# nói v&# vi&#c thêm nh&#t n&#u m&#c nh&#t xu&#ng đ&#ng i m&#c Low và đ&#ng bao gi&# đ&# nh&#t quá m&#c Full. Đ&#ng th&#i, h&#ng đ&#n v&# lo&#i nh&#t ph&#i dùng: Đó là nh&#t 5w-30 (là t&#t nh&#t) ho&#c 10w-30 (cũng đ&#ng c&#). Thêm vào đó, trên bình nh&#t ph&#i có xác nh&#n c&#a American Petroleum Institute, vi&#t t&#t là API, b&#ng không thì không dùng.

Tuy nhiên, sách c&#m nang không nói gì v&# vi&#c thay nh&#t sau m&#t s&# đ&#m đ&#ng c&# th&# là bao nhiêu. Th&#c ra, nhà s&#n xu&#t không th&# qui đ&#nh đ&#ng c&#, do đi&#u ki&#n đ&#ng s&# và hoàn c&#nh lẫn bánh c&#a m&#i xe m&#i khác, m&#i ng&#i s&# đ&#ng m&#i khác, đ&#ng th&#i qui đ&#nh c&#a m&#i qu&#c gia m&#i khác v&# ph&#m ch&#t nhiên li&#u. Công vi&#c tính toán cái m&#c đ&# hao mòn c&#a nh&#t đ&# thay th&# k&#p th&#i đúng là c&#a chúng ta, nh&#ng ng&#i ng&#i sau tay lái, th&#c s&# dùng xe.

Đi&#u ki&#n s&# đ&#ng xe &#nh h&#ng ph&#m ch&#t nh&#t

Hao mòn của nhớt máy

Tác Giả: Phạm Đình

Thứ Hai, 26 Tháng 1 Năm 2009 06:16

Thực ra việc có những cách kiểm tra phẩm chất nhớt một cách khách quan sau một thời gian sử dụng. Đó là gọi mẫu nhớt đến phòng thí nghiệm để phân tích (oil analysis). Có nhiều phòng thí nghiệm chuyên môn nhận mẫu nhớt để phân tích. Nếu vì tò mò hoặc vì mục đích khảo cứu, các bạn có thể order một Test Kit (dùng để lấy mẫu nhớt) và gọi mẫu nhớt về cho phòng thí nghiệm, cùng với lệ phí. Bên sản phẩm lái để các bạn báo cáo, phân tích để các thành phần của nó có cũng như không nên có - như mạt hóng, cặn carbon, xăng, nước... - trong nhớt máy của bạn.

Giới lái xe bình dân như chúng ta thì không cần phải hiểu đến thế. Tuy nhiên, chúng ta cần phân biệt 2 trường hợp sau đây: Trong điều kiện sử dụng khác nhau, nhớt thoái hóa nhanh hơn so với điều kiện sử dụng bình thường. Trên nguyên tắc, nhà sản xuất phải ghi thích rõ thế nào là “khác nhau” và thế nào là “bình thường”. Nhưng thực tế thì chúng ta nhà sản xuất nào làm việc đó. Hoặc, họ có gì thích ở đâu đó bên ngoài sách cẩm nang mà chúng ta không đọc được chẳng? Theo Phạm Đình, thì chúng ta có thể hiểu như thế này:

Thông thường, nếu xe phải “cực” trong những trường hợp sau, thì được coi là điều kiện sử dụng khác nhau (severe service):

- Chạy xe trong vùng bùn lầy
- Vùng bụi bặm (hạt bụi có thể chui qua kẽ màng lọc để mau chóng làm ô nhiễm nhớt)
- Nhiệt độ quá nóng (làm nhớt “rã” sớm)
- Chạy xe dùng xe để những quãng ngắn trong lúc trưa hè (mặc dù dùng loại trong nhớt, không bay hơi được)
- Thường kéo “rơ moóc” (trailer) đằng sau, hoặc chở nặng trên mũi.

Thì còn dùng xe trên freeway? Còn phải xét tới yếu tố thời tiết nữa: Nếu thời tiết không quá

Hao mòn của nhớt máy

Tác Giả: Phạm Đình

Thứ Hai, 26 Tháng 1 Năm 2009 06:16

nóng, thì không nên kéo nhớt đi u ki n khi c nghi t. Ng c l i, n u th ng lái xe đ ng tr ng trong lúc nhi t đ quá cao, nh v y là r i vào m t trong các tr ng h p khi c nghi t k trên.

Đ i v i nh ng tài xế lái xe đi làm quanh thành ph trong các tỉ u bang n ng m nh California, chúng ta nên th nh tho ng đ a xe ra freeway đ “ng a s t s i vó” cho th a chí tang b ng m t h i là có th coi nh xe ho t đ ng trong đi u ki n bình th ng.

V ph n mình, t coi là m t ng i thu c đ i đa s tài xế s đ ng xe trong nh ng đi u ki n bình th ng, chúng tôi th ng thay nh t kho ng 5,000 ho c trên 5,000 d m m t chút, và c m th y yên tâm, mi n là th i gian gi a 2 l n thay nh t không quá 6 tháng. N u các b n t nh n xét mình là ng i s đ ng xe trong đi u ki n khi c nghi t, thì có th thay nh t sau m t d m đ ng ng n h n. Nh ng ít có tr ng h p ph i thay nh t con s 3,000 d m...