

Consumo excesivo de aceite motor

1- Introducción

Por lo general el máximo consumo de aceite "permitido" es que no baje de máximo a mínimo en 1000 Km.

Recomiendo siempre empezar por lo más sencillo y económico.

2- Causas posibles

- 2.1- Fugas de aceite al exterior.
- 2.2- Respiradero obstruido.
- 2.3- Aceite no adecuado.
- 2.4- El depresor de vacío de algunos motores diesel
- 2.5- Turbocompresor defectuoso (el turbo suelen dar problemas de consumo de aceite).
- 2.6- Desgaste del motor: Bajo de compresión, segmentos, pistón, cilindros, retenes de válvulas, guías de válvulas

3- Método de trabajo

3.1- Comprobar antes de desmontar ninguna pieza:

- 1- ¿Hay fugas de aceite al exterior?, ¿mancha el suelo?
- 2- ¿Hay algún respiradero atorado?
- 3- ¿El excesivo consumo de aceite puede ser debido a algún elemento anexo al motor, como el turbo o el depresor de vacío de algunos motores diesel?
- 4- Color del humo, cuando quema aceite en el interior de los cilindros es blanco o azulado.
- 5- Cuándo produce humo:
 - al acelerar >fugas en el cilindro
 - al retener => holguras en válvulas
 - siempre => (?)
- 6- ¿El motor "sopla" por el orificio de la varilla o del respiradero de los gases de aceite?
En caso afirmativo comprobar:

6.1- el respiradero y tubos de este, no deben estar obstruidos. Proceder a su limpieza o sustitución si fuese necesario y comprobar si el problema ha desaparecido.

6.2- Comprobar si algún cilindro está defectuoso: poner cilindro por cilindro en compresión y meter aire comprimido por el orificio de la bujía y si está mal notarás escaparse el aire por el respiradero de aceite, introduce una velocidad y poner el freno de mano para que no gire el motor al meter aire a presión).

Nota 1: puede estar bien de compresión y tener los segmentos de engrase desgastados o engomados.

Nota 2: Es aconsejable medir también la compresión de cada cilindro.

3.2- Desarmar el motor (si el problema persiste).

Nota: Antes de desmontarlo ya debemos tener claro si es por fuga en los cilindros o es por las válvulas, si no está claro empezamos por la culata (lo más barato).

En culata:

Además de lo habitual, comprobaremos el estado de los retenes de válvulas, holguras vástago-guía, diámetro vástago.

Marcar las válvulas antes de desmontarla (van hermanadas válvula con guía y asiento), aconsejo no cambiar de posición los muelles, además, los de las válvulas de escape pueden ser distintos a los de las válvulas de admisión.

Una vez resuelto el problema, aconsejo, aprovechando que se han desmontado las válvulas, esmerilar válvulas para mejorar la compresión.

Inspeccionar si hay alguna grieta en culata.

Comprobar el estado de la propia junta culata, si se observa detenidamente obtendremos información de como trabajaba.

En el bloque:

- Comprobar en los cilindros:

- Visualmente: comprobar que no tenga escalón (hay que rectificar o cambiar cilindro y pistón); rayones (hay que rectificar o cambiar cilindro y pistón), cuando los cilindros son nuevos o recién rectificadas presentan en su superficie como una maya uniforme formando rombos, aprovecha viendo el desgaste de sus líneas si el cilindro está deformado (desgaste irregular), mira también el posible desgaste irregular en la falda de los pistones. Observa si los pistones están sucios, engomados o tienen obstruida la(s) ranura(s) de los segmentos de engrase que comunica con el interior del pistón.

- Los segmentos no deben estar pegados al pistón y deben poder girar sin dificultad
- Por medio de un alexómetro con reloj comparador, medir ovalamiento y conicidad de cada uno de los cilindros, a tres alturas (1/10 de la carrera del pistón, 4/10 de la carrera y 8/10 de la carrera) en sentido longitudinal y transversal (24 mediciones en un cuatro cilindro), hacer una tabla y apuntar los resultados.

Nota: los desgastes máximos dependen del motor y los proporciona el fabricante.

- Comprobar el desgaste: pistón en cilindro, segmentos (entre puntas) y geometría, alojamiento (ranura) de los segmentos en el pistón.
- Si se reutilizan los pistones aconsejo que la ranuras donde apoyan los segmentos, se limpien muy bien.
- Montar las puntas de los segmentos a 120°, se pueden mover al funcionar, pero es difícil que se pongan todos en línea recta, además si hay más de tres segmento evitar que dos ranuras estén alineadas, sobretodo si son de segmentos consecutivos. (si todo está bien reparado es improbable que vuelvan a alinearse las ranuras de todos los cilindros).

No se si me habré dejado algo atrás, de todas forma si tenéis alguna duda ya sabéis donde encontrarme.