

TECHNISCHE PROTOKOLLE KhMPATP Nr. 3 · NOVEMBER – DEZEMBER 2001

Ikarus 280 und LiAZ 677: Kompression stieg in beiden Motoren

Städtisches Personenverkehrsunternehmen Nr. 3 Chabarowsk · Messungen im Beisein des
Fertigungsingenieurs und des Diagnosemechanikers des Betriebs

Chabarowsk, Russland · Behandlung 09.11.2001 · Nachmessungen 26.11 und 06.12.2001

PRODUKT

XADO-Technologie
Motorinstandsetzung im
laufenden Betrieb

OBJEKTE DER SERIE

Zwei Stadtbusse
Ikarus 280, Wagen Nr. 532 ·
LiAZ 677, Wagen Nr. 609

DOKUMENTTYP

Technische Protokolle des
Betriebs
mit Unterschriften und
Stempeln

FAHRZEUG	MOTOR	BEHANDLUNG → NACHMESSUNG	GEMESSENE GRÖSSE
Bus Ikarus 280, Wagen Nr. 532	Diesel, 6 Zylinder, Nr. 101490218	09.11.2001 → 06.12.2001, Laufleistung 2063 km	Kompression aller Zylinder
Bus LiAZ 677, Wagen Nr. 609	8 Zylinder	09.11.2001 → 26.11.2001, Laufleistung 2987 km	Kompression aller Zylinder

Beide Fahrzeuge wurden am 9. November 2001 behandelt und fuhren bis zur Nachmessung im Stadtlinienverkehr.

Wichtigste Ergebnisse

↑ **8,3-40 %**

Kompression der Zylinder Ikarus 280, 25-27 → 28-30
kgf/cm²; Anstieg bei 13 von 14 Messungen; übrige
unverändert

↑ **8,3-40 %**

Kompression der Zylinder LiAZ 677, 5,0-6,0 → 6,0-7,0
kgf/cm²; Anstieg bei 13 von 14 Messungen; übrige
unverändert

Ergebnis je Fahrzeug

FAHRZEUG	MOTOR	KOMPRESSION VOR, kgf/cm ²	NACH, kgf/cm ²	ZUWACHS JE ZYLINDER
Ikarus 280, Wagen Nr. 532	Diesel, 6 Zylinder	25-27	28-30	+11-16 %
LiAZ 677, Wagen Nr. 609	8 Zylinder	5,0-6,0	6,0-7,0	+8-40 %

Die absoluten Werte beider Motoren sind untereinander nicht vergleichbar: zu vergleichen ist der Zuwachs je Zylinder.

Kompression je Zylinder — beide Motoren

FAHRZEUG	ZYLINDER	VOR, kgf/cm ²	NACH, kgf/cm ²	ÄNDERUNG
Ikarus 280, Wagen Nr. 532	1	26	29	+11,5 %
Ikarus 280, Wagen Nr. 532	2	27	30	+11,1 %
Ikarus 280, Wagen Nr. 532	3	25	29	+16,0 %
Ikarus 280, Wagen Nr. 532	4	26	29	+11,5 %
Ikarus 280, Wagen Nr. 532	5	25	28	+12,0 %
Ikarus 280, Wagen Nr. 532	6	25	28	+12,0 %
LiAZ 677, Wagen Nr. 609	1	6,0	6,5	+8,3 %
LiAZ 677, Wagen Nr. 609	2	5,5	7,0	+27,3 %
LiAZ 677, Wagen Nr. 609	3	5,0	7,0	+40,0 %
LiAZ 677, Wagen Nr. 609	4	6,0	6,5	+8,3 %
LiAZ 677, Wagen Nr. 609	5	5,0	7,0	+40,0 %
LiAZ 677, Wagen Nr. 609	6	6,0	6,0	0 %
LiAZ 677, Wagen Nr. 609	7	6,0	7,0	+16,7 %
LiAZ 677, Wagen Nr. 609	8	6,0	7,0	+16,7 %

Je stärker der Zylinder verschlissen war, desto größer der Zuwachs: an den LiAZ-Zylindern mit anfänglich 5,0 kgf/cm² stieg die Kompression um 40 %.

Fazit der Serie

Zwei Busse unterschiedlicher Klasse wurden am selben Tag, dem

9. November 2001, behandelt und kamen nach dem gewöhnlichen Linienbetrieb zur Nachmessung — **2063** und **2987 km**. Am Dieselmotor des Ikarus 280 stieg die Kompression in allen sechs Zylindern: **25-27 → 28-30 kgf/cm²**. Am Achtzylindermotor des LiAZ 677 hob sich der gesamte Bereich, **5,0-6,0 → 6,0-7,0 kgf/cm²**: der schwächste Zylinder erreichte das Niveau, das vor der Behandlung das beste des Motors war. Der Zuwachs verteilte sich nach dem Verschleiß — wo die Kompression niedriger war, fiel er größer aus: der Revitalisant trägt dort Schicht auf, wo Metall fehlt. Über den Werksnennwert hinaus kann die Kompression nicht steigen, deshalb ist das Angleichen der zurückliegenden Zylinder an das gemeinsame Niveau das erreichbare Maximum. Das Ergebnis wiederholte sich an zwei verschiedenen Motoren, ohne die Fahrzeuge aus dem Betrieb zu nehmen.



© XADO. Alle Rechte vorbehalten.

Die Ergebnisse beziehen sich auf die Busmotoren Ikarus 280 und LiAZ 677 im Stadtlinienbetrieb des Unternehmens KhMPATP Nr. 3, Chabarowsk; bei anderer Technik und anderen Betriebsbedingungen können die Werte abweichen. Die Originale beider technischer Protokolle mit Unterschriften und Stempeln werden vollständig veröffentlicht und stehen zum Download bereit.