

ACTAS TÉCNICAS DE KhMPATP N.º 3 · NOVIEMBRE – DICIEMBRE DE 2001

Ikarus 280 y LiAZ 677: la compresión subió en ambos motores

Empresa municipal de transporte público de pasajeros de Jabárovsk N.º 3 · mediciones realizadas en presencia del ingeniero tecnólogo y del mecánico de diagnóstico de la empresa

Jabárovsk, Rusia · tratamiento 09.11.2001 · mediciones de control 26.11 y 06.12.2001

PRODUCTO

Tecnología XADO
reparación restaurativa del
motor en servicio

OBJETOS DE LA SERIE

Dos autobuses urbanos
Ikarus 280, unidad N.º 532 ·
LiAZ 677, unidad N.º 609

TIPO DE DOCUMENTO

Actas técnicas de la
empresa
con firmas y sellos

VEHÍCULO	MOTOR	TRATAMIENTO → MEDICIÓN DE CONTROL	QUÉ SE MIDió
Autobús Ikarus 280, unidad N.º 532	Diésel, 6 cilindros, N.º 101490218	09.11.2001 → 06.12.2001, recorrido 2063 km	Compresión en todos los cilindros
Autobús LiAZ 677, unidad N.º 609	8 cilindros	09.11.2001 → 26.11.2001, recorrido 2987 km	Compresión en todos los cilindros

Ambos vehículos fueron tratados el 9 de noviembre de 2001 y, hasta la medición de control, circularon en rutas urbanas.

Resultados clave

↑ **8,3-40 %**

compresión por cilindros del Ikarus 280, 25-27 →
28-30 kgf/cm²; aumento en 13 de 14 mediciones; los
demás sin cambios

↑ **8,3-40 %**

compresión por cilindros del LiAZ 677, 5,0-6,0 →
6,0-7,0 kgf/cm²; aumento en 13 de 14 mediciones; los
demás sin cambios

Resultado de cada vehículo

VEHÍCULO	MOTOR	COMPRESIÓN ANTES, kgf/cm ²	DESPUÉS, kgf/cm ²	AUMENTO POR CILINDROS
Ikarus 280, unidad N.º 532	Diésel, 6 cilindros	25-27	28-30	+11-16 %
LiAZ 677, unidad N.º 609	8 cilindros	5,0-6,0	6,0-7,0	+8-40 %

Los niveles absolutos de los dos motores no son comparables entre sí: lo que debe compararse es el aumento en cada cilindro.

Compresión por cilindros — ambos motores

VEHÍCULO	CILINDRO	ANTES, kgf/cm ²	DESPUÉS, kgf/cm ²	VARIACIÓN
Ikarus 280, unidad N.º 532	1	26	29	+11,5 %
Ikarus 280, unidad N.º 532	2	27	30	+11,1 %
Ikarus 280, unidad N.º 532	3	25	29	+16,0 %
Ikarus 280, unidad N.º 532	4	26	29	+11,5 %
Ikarus 280, unidad N.º 532	5	25	28	+12,0 %
Ikarus 280, unidad N.º 532	6	25	28	+12,0 %
LiAZ 677, unidad N.º 609	1	6,0	6,5	+8,3 %
LiAZ 677, unidad N.º 609	2	5,5	7,0	+27,3 %
LiAZ 677, unidad N.º 609	3	5,0	7,0	+40,0 %
LiAZ 677, unidad N.º 609	4	6,0	6,5	+8,3 %
LiAZ 677, unidad N.º 609	5	5,0	7,0	+40,0 %
LiAZ 677, unidad N.º 609	6	6,0	6,0	0 %
LiAZ 677, unidad N.º 609	7	6,0	7,0	+16,7 %
LiAZ 677, unidad N.º 609	8	6,0	7,0	+16,7 %

El aumento es mayor cuanto más desgastado estaba el cilindro: en los cilindros del LiAZ que partían de 5,0 kgf/cm², la compresión subió un 40 %.

Conclusión de la serie

Dos autobuses de clases distintas fueron tratados el mismo día, el 9 de noviembre de 2001, y volvieron a medición tras sus rutas habituales: **2063** y **2987 km**. En el motor diésel del Ikarus 280 la compresión subió en los seis cilindros: **25-27 → 28-30 kgf/cm²**. En el motor de ocho cilindros del LiAZ 677 subió todo el rango, **5,0-6,0 → 6,0-7,0 kgf/cm²**: el cilindro más débil alcanzó el nivel que antes del tratamiento era el mejor del motor. El aumento se distribuyó según el desgaste: donde la compresión era más baja, resultó mayor, porque el revitalizante repone recubrimiento allí donde falta metal. La compresión no puede superar el valor nominal de fábrica, de modo que llevar los cilindros rezagados al nivel común es el máximo alcanzable. El resultado se repitió en dos motores diferentes, sin retirar los vehículos del servicio.



© XADO. Todos los derechos reservados.

Los resultados corresponden a los motores de los autobuses Ikarus 280 y LiAZ 677 en servicio urbano en KhMPATP N.º 3, Jabárovsk; en otros equipos y con otros regímenes de trabajo los valores pueden diferir. Los originales de ambas actas técnicas, con firmas y sellos, se publican íntegros y están disponibles para su descarga.