



ТЕХНІЧНИЙ АКТ ЗАМІРІВ ДО І ПІСЛЯ ОБРОБКИ

Дизель SCANIA 143H-420: компресія зросла і вирівнялася без розбирання

ТОВ «Витязь», м. Запоріжжя, Україна · обробка за ХАДО-технологією — ТОВ «ХАДО», м. Запоріжжя · договір №01/2004 від 28.01.2004, додаток №5
м. Запоріжжя, Україна · роботи 30.01–11.03.2004 · контрольний замір після 5200 км пробігу

ПРОДУКТ	ОБ'ЄКТ ОБРОБКИ	ТИП ДОКУМЕНТА
Обробка за ХАДО-технологією склад вводиться у працюючий двигун, без розбирання	Магістральний тягач SCANIA 143H-420 дизель DSC-1408, 8 циліндрів · держ. №083-66 НР	Технічний акт замірів до і після обробки підписи та печатки замовника і виконавця, 11.03.2004

ТЕХНІКА	ПРОБІГ НА ПОЧАТОК ВИПРОБУВАНЬ	ЩО ВИМІРЮВАЛОСЯ
SCANIA 143H-420, дизель DSC-1408, 8 циліндрів	658 120 км	Компресія по кожному з восьми циліндрів; тиск у системі змащування двигуна

Контрольний замір — через {{5200 км}} пробігу після обробки. Компресію знято дизельним компресографом ZECA, тиск — механічним манометром.

Ключові результати

вирівнювання компресії по циліндрах

↑ **4-24,8 %**

компресія по восьми циліндрах, 21-26 → 24-26,3 атм; зростання у 8 з 9 замірів; в одного компресія знизилася

↑ **15 %**

тиск оливи на прогрітому холостому
ходу, 4,0 → 4,6 кгс/см²

Компресія по циліндрах — до обробки і через 5200 КМ

ЦИЛІНДР	ДО ОБРОБКИ, АТМ	ПІСЛЯ 5200 КМ, АТМ	ЗМІНА, АТМ
1	24,5	25,7	+1,2
2	25	26,3	+1,3
3	22,5	26	+3,5
4	21	26,2	+5,2
5	25	26	+1,0
6	23	24,3	+1,3
7	24	25	+1,0
8	26	24	-2,0
Середнє по двигуну	23,9	25,4	+1,6
Розкид (макс – мін)	5,0	2,3	-2,7

Найбільший приріст — у найслабшому циліндрі: **21 → 26,2 атм**. Вище заводського номіналу компресія не зростає, тому вихід усіх циліндрів в один ряд — межа досяжного.

Тиск у системі змащування двигуна

ПАРАМЕТР	ДО ОБРОБКИ	ПІСЛЯ 5200 КМ
Максимальний тиск, кгс/см ²	7,0	7,0
Холостий хід, початок прогріву, кгс/см ²	5,2	5,2
Холостий хід, після 15 хв прогріву, кгс/см ²	4,0	4,6
Падіння тиску за прогрів, кгс/см ²	1,2	0,6

Заміри механічним манометром; режим прогріву однаковий до і після — **15 хв** на холостому ходу.

Що зафіксував акт

Технічний акт від 11.03.2004 свідчить: «У результаті обробки відбулося підвищення і вирівнювання компресії по циліндрах, зменшення падіння тиску оливи в процесі прогріву» — формулювання наведено дослівно. На момент обробки тягач пройшов **658 120 км**, і циліндри встигли розійтися: найслабший давав **21 атм** при **26** у найсильнішого. Після **5200 км** звичайних рейсів усі вісім лягли в смугу **24-26,3 атм**, розкид скоротився з **5,0** до **2,3 атм**, середня компресія зросла на **6,5 %**. Компресія фізично не піднімається вище номіналу, тому вихід усіх циліндрів в один ряд і є максимум, який може дати відновлена герметичність ЦПГ. Система змащування показала ту саму картину: за 15 хвилин прогріву на холостому ходу тиск тепер опускається до **4,6 кгс/см²**, а до обробки йшов на **4,0**. Двигун при цьому не розбирали.



© XADO. Усі права захищені.

Результати стосуються дизеля DSC-1408 магістрального тягача SCANIA 143H-420 з пробігом понад 650 тис. км; на іншій техніці та за іншого стану вузлів показники можуть відрізнятися. Оригінал акта з підписами та печатками сторін публікується повністю і доступний для завантаження.