



TECHNISCHES MESSPROTOKOLL DER BETRIEBSPARAMETER

KamAZ-Diesel: Kompression stieg in allen Zylindern, Streuung sank

ОАО „Дмитровский Автотор“ · bestätigt vom Chefmechaniker V. G. Sarzhin · abgestimmt mit NPF
„Проблемы von Reibung und Verschleiß“, Generaldirektor Ch. G. Andreev
Dmitrov, Gebiet Moskau, Russland · 2001

PRODUKT	PRÜFOBJEKT	DOKUMENTTYP
Behandlung nach XADO Technologie® Arbeiten ausgeführt von NPF „Проблемы von Reibung und Verschleiß“, ohne Demontage des Motors	Lkw KamAZ Dieselmotor, 8 Zylinder	Technisches Protokoll der Betriebsparameter-Messung von Auftraggeber und Ausführendem unterzeichnet, zwei Rundstempel

FAHRZEUG	LAUFLEISTUNG ZWISCHEN MESSUNGEN	WAS GEMESSEN WURDE
Lkw KamAZ, Dieselmotor, 8 Zylinder	3.261 km (Tacho 04707 → 07968 km)	Kompression aller acht Zylinder · Druck im Leerlauf bei 1100 U/min

Die Wiederholungsmessung erfolgte nach 3.261 km normalem Fahrbetrieb, nicht unmittelbar nach der Behandlung.

Wichtigste Ergebnisse

Kompression über alle Zylinder angeglichen	↑ 4,3-9 % Kompression je Zylinder, 26,8-28,2 → 29,2-29,5	↑ 31,6 % Druck im Leerlauf, 1,9 → 2,5 kgf/cm²
---	---	---

Kompression je Zylinder – vor der Behandlung und nach 3.261 km

ZYLINDER	VOR BEHANDLUNG	NACH 3.261 KM	ÄNDERUNG
1	28,0	29,5	+1,5
2	27,0	29,3	+2,3
3	28,2	29,5	+1,3
4	28,0	29,3	+1,3
5	27,9	29,5	+1,6
6	27,7	29,3	+1,6
7	28,0	29,2	+1,2
8	26,8	29,2	+2,4
Mittel über acht Zylinder	27,70	29,35	+1,65 (+6,0 %)
Streuung zwischen Zylindern	1,4	0,3	-1,1

Die Einheit der Kompression ist in den Tabellenköpfen des Protokolls nicht angegeben – die Werte sind wie im Dokument wiedergegeben.

Druck im Leerlauf

PARAMETER	VOR BEHANDLUNG	NACH 3.261 KM	ÄNDERUNG
Druck bei 1100 U/min	1,9 kgf/cm ²	2,5 kgf/cm ²	+31,6 %

Die Wiederholungsmessung erfolgte bei denselben 1100 U/min und bei 60 °C statt 45 °C – am stärker erwärmten Motor, wo der Druck üblicherweise niedriger liegt.

Was die Messungen zeigen

Das technische Protokoll der OAO „Dmitrovsky Avtodor“ hält fest, was die Behandlung nach XADO Technologie® dem KamAZ-Diesel gebracht hat – ohne Demontage des Motors, am Fahrzeug im normalen Betrieb. Nach **3.261 km** Laufleistung stieg die Kompression in allen acht Zylindern, von **26,8-28,2** auf **29,2-29,5**. Am stärksten legten die schwächsten zu: der achte Zylinder **+2,4**, der zweite **+2,3**, der vor der Behandlung beste dagegen **+1,3**. Genau so arbeitet der Revitalisant: Die Schicht wächst dort, wo Verschleiß ist, und nicht dort, wo keiner ist. Entscheidend ist hier deshalb nicht der mittlere Zuwachs, sondern die Angleichung – die Streuung zwischen den Zylindern sank von **1,4** auf **0,3**, und der Motor läuft über die ganze Gruppe gleichmäßig; über den werkseitigen Nennwert hinaus kann die Kompression ohnehin nicht steigen. Der Druck im Leerlauf stieg über dieselbe Laufleistung von **1,9** auf **2,5 kgf/cm²**.



© XADO. Alle Rechte vorbehalten.

Die Ergebnisse beziehen sich auf den Dieselmotor eines Lkw KamAZ unter den Einsatzbedingungen der OAO „Dmitrovsky Avtodor“; bei anderer Technik und anderem Betriebsregime können die Werte abweichen. Das Original des technischen Protokolls mit Unterschriften und Stempeln wird vollständig veröffentlicht und steht zum Download bereit.