

試験委員会による試験報告書・2005年9月

GAZ-3221「Gazel」： エンジン分解不要で 圧縮圧力を回復

ガステフセルヴィス有限責任会社・試験委員会：副社長A.A.チュムキン（委員長）、ユーヅヌイ自動車整備工場有限責任会社の主任整備士V.V.シチェルバコフ、マネージャーG.A.ソコロフ、リダ有限責任会社の社長K.A.クラスニコフ・報告書承認：社長G.M.ヴェルビロ

ロシア・2005年9月11日付試験報告書・運行走行距離1,594 kmにわたる観察

製品

XADOゲル状リバイタリザント（摩擦面再生剤）
ガソリンエンジン用、チューブ3本・カーボン除去剤VERYLUBE「Antikoks」

試験対象

ガソリンエンジン、4気筒
路線運行用GAZ-3221「Gazel」
・試験開始時の走行距離181,445 km

文書の種類

試験委員会による試験報告書
署名・押印付き

機械類

GAZ-3221「Gazel」、路線運行、ガソリンエンジン、4気筒

試験開始時の走行距離

181,445 km

測定項目

気筒別圧縮圧力、スパークプラグの状態

圧縮圧力の測定は、初期状態、カーボン除去剤使用後、処理開始から231 km・997 km・1,594 km走行時点の計5回である。

主要な結果

↑ **33 %**

気筒別圧縮圧力、8.0～9.2 → 10.5～11.5 atm

気筒間の圧縮圧力の均一化

気筒別圧縮圧力（atm）

観察段階	第1気筒	第2気筒	第3気筒	第4気筒
処理前	9.2	8.5	8.0	8.5
カーボン除去剤VERYLUBE「Antikoks」 使用後	9.0	10.0	9.5	9.5
231 km：チューブ2本分のゲルを注入	9.5	10.0	10.0	9.8
997 km：中間測定	10.5	11	11	11
1,594 km：最終測定	10.5	11.5	11.5	11.5

処理は路線運行中の車両で、エンジンを分解せずに行った。最終的な増加率**33%**は、試験報告書の「結論」の項に記された試験委員会の評価である。

スパークプラグの状態

段階	試験委員会の記録
処理前	絶縁体と電極に黒色の油性カーボン堆積（シリンダ内での燃焼による潤滑油消費）
試験後	れんが色を帯びた灰褐色の付着物、すなわち正常な状態

第1気筒のスパークプラグには黒色のカーボン堆積が残った。試験委員会はその原因を弁またはステムシールの不具合とした。

試験委員会の結論

ガステフセルヴィス有限責任会社の試験委員会は次のように記録している。「XADO技術の適用により、エンジンの運転パラメータが改善された。第1気筒に不具合があるにもかかわらず、圧縮圧力は全体として**33%**増加した」。試験開始時のエンジンは走行距離**181,445 km**で、全気筒のスパークプラグに黒色の油性カーボン堆積があった。ピストン・シリンダ部が摩耗し、燃焼による潤滑油消費が生じていたのである。処理は路線運行中の車両で、エンジンを分解せず、車両から降ろすこともなく実施した。圧縮圧力は**997 km**走行時点で最終水準に達し、最終測定まで維持された（**8.0～9.2 atm → 10.5～11.5 atm**）。その際、正常な3気筒は同一の値**11.5 atm**にそろった。すなわち、気密性が回復し、エンジンの作動が均一化した。運転者は騒音の低下と車両の加速性能の良さを指摘している。

XADO

© XADO。無断転載を禁ずる。

本結果は、路線運行に使用されるGAZ-3221（走行距離181,445 km）のガソリンエンジンについてのものである。対象ユニットの状態や条件が異なる場合、測定値は異なることがある。2005年9月11日付の署名・押印付き試験報告書の原本は全文を公開しており、ダウンロードできる。