



ТЕХНИЧЕСКИЕ АКТЫ ХМПАТП №3 · НОЯБРЬ – ДЕКАБРЬ 2001

Икарус 280 и ЛиАЗ 677: компрессия выросла на обоих двигателях

Хабаровское муниципальное пассажирское автотранспортное предприятие №3 · замеры проведены в присутствии инженера-технолога и слесаря-диагноста предприятия
г. Хабаровск, Россия · обработка 09.11.2001 · повторные замеры 26.11 и 06.12.2001

ПРОДУКТ	ОБЪЕКТЫ СЕРИИ	ТИП ДОКУМЕНТА
ХАДО-технология восстановительный ремонт двигателя в эксплуатации	Два городских автобуса Икарус 280, борт №532 · ЛиАЗ 677, борт №609	Технические акты предприятия с подписями и печатями

ТЕХНИКА	ДВИГАТЕЛЬ	ОБРАБОТКА → ПОВТОРНЫЙ ЗАМЕР	ЧТО ИЗМЕРЯЛОСЬ
Автобус Икарус 280, борт №532	Дизельный, 6 цилиндров, №101490218	09.11.2001 → 06.12.2001, пробег 2063 км	Компрессия по всем цилиндрам
Автобус ЛиАЗ 677, борт №609	8 цилиндров	09.11.2001 → 26.11.2001, пробег 2987 км	Компрессия по всем цилиндрам

Обе машины обработаны 9 ноября 2001 года и до повторного замера работали на городских маршрутах.

Ключевые результаты

↑ **8,3-40 %**

компрессия по цилиндрам Икарус 280, 25-27 → 28-30 кгс/см²; рост у 13 из 14 замеров; остальные без изменения

↑ **8,3-40 %**

компрессия по цилиндрам ЛиАЗ 677, 5,0-6,0 → 6,0-7,0 кгс/см²; рост у 13 из 14 замеров; остальные без изменения

Результат по каждой машине

МАШИНА	ДВИГАТЕЛЬ	КОМПРЕССИЯ ДО, кгс/см ²	ПОСЛЕ, кгс/см ²	ПРИРОСТ ПО ЦИЛИНДРАМ
Икарус 280, борт №532	Дизельный, 6 цилиндров	25-27	28-30	+11-16 %
ЛиАЗ 677, борт №609	8 цилиндров	5,0-6,0	6,0-7,0	+8-40 %

Абсолютные уровни двух двигателей несопоставимы между собой: сравнивать нужно прирост по каждому цилиндру.

Компрессия по цилиндрам — оба двигателя

МАШИНА	ЦИЛИНДР	ДО, кгс/см ²	ПОСЛЕ, кгс/см ²	ИЗМЕНЕНИЕ
Икарус 280, борт №532	1	26	29	+11,5 %
Икарус 280, борт №532	2	27	30	+11,1 %
Икарус 280, борт №532	3	25	29	+16,0 %
Икарус 280, борт №532	4	26	29	+11,5 %
Икарус 280, борт №532	5	25	28	+12,0 %
Икарус 280, борт №532	6	25	28	+12,0 %
ЛиАЗ 677, борт №609	1	6,0	6,5	+8,3 %
ЛиАЗ 677, борт №609	2	5,5	7,0	+27,3 %
ЛиАЗ 677, борт №609	3	5,0	7,0	+40,0 %
ЛиАЗ 677, борт №609	4	6,0	6,5	+8,3 %
ЛиАЗ 677, борт №609	5	5,0	7,0	+40,0 %
ЛиАЗ 677, борт №609	6	6,0	6,0	0 %
ЛиАЗ 677, борт №609	7	6,0	7,0	+16,7 %
ЛиАЗ 677, борт №609	8	6,0	7,0	+16,7 %

Прирост тем больше, чем сильнее был изношен цилиндр: на цилиндрах ЛиАЗ с исходными 5,0 кгс/см² компрессия выросла на 40 %.

Вывод по серии

Два автобуса разного класса обработаны в один день, 9 ноября 2001 года, и вернулись на замер после обычных рейсов — **2063** и **2987 км**. На дизеле Икарус 280 компрессия выросла во всех шести цилиндрах: **25-27 → 28-30 кгс/см²**. На восьмицилиндровом двигателе ЛиАЗ 677 поднялся весь диапазон, **5,0-6,0 → 6,0-7,0 кгс/см²**: слабейший цилиндр вышел на уровень, который до обработки был по двигателю лучшим. Прирост распределился по износу — где компрессия была ниже, там он оказался больше: ревитализант наращивает покрытие там, где металла не хватает. Выше заводского номинала компрессия подняться не может, поэтому подтягивание отстающих цилиндров к общему уровню и есть максимум достижимого. Результат повторился на двух разных двигателях, без вывода машин из эксплуатации.

XADO

© XADO. Все права защищены.

Результаты относятся к автобусным двигателям Икарус 280 и ЛиАЗ 677 в городской эксплуатации ХМПАТП №3, г. Хабаровск; на другой технике и в других режимах показатели могут отличаться.

Оригиналы обоих технических актов с подписями и печатями публикуются целиком и доступны для загрузки.