

哈巴罗夫斯克第3市营客运汽车运输企业试验报告·2001年11月~12月

Ikarus 280与LiAZ 677: 2台发动机的 气缸压缩压力均提高

哈巴罗夫斯克第3市营客运汽车运输企业·测量时企业工艺工程师和诊断钳工在场
俄罗斯哈巴罗夫斯克·2001年11月9日处理·2001年11月26日和12月6日复测

产品

XADO技术
在役发动机修复

系列试验对象

2辆城市客车
Ikarus 280, 车号532·LiAZ 677
, 车号609

文件类型

经签字盖章的
企业试验报告

机械	发动机	处理 → 复测	测量项目
Ikarus 280客车, 车号532	柴油机, 6缸, 编号101490218	2001年11月9日 → 2001年12月6日, 运行里程 2063 km	各缸压缩压力 (全部气缸)
LiAZ 677客车, 车号609	8缸	2001年11月9日 → 2001年11月26日, 运行里程 2987 km	各缸压缩压力 (全部气缸)

2辆车均于2001年11月9日处理, 复测前在城市线路上运营。

主要结果

↑ **8.3-40 %**

Ikarus 280各缸压缩压力, 25~27 → 28~30 kgf/cm²;
14次测量中13次提高, 其余不变

↑ **8.3-40 %**

LiAZ 677各缸压缩压力, 5.0~6.0 → 6.0~7.0 kgf/cm²;
14次测量中13次提高, 其余不变

各车结果

车辆	发动机	处理前气缸压缩压力 ， kgf/cm ²	处理后， kgf/cm ²	各缸增量
Ikarus 280，车号532	柴油机，6缸	25~27	28~30	+11~16%
LiAZ 677，车号609	8缸	5.0~6.0	6.0~7.0	+8~40%

2台发动机的绝对值之间不可比：应比较各缸的增量。

各缸压缩压力——2台发动机

车辆	气缸	处理前， kgf/cm ²	处理后， kgf/cm ²	变化
Ikarus 280，车号532	1	26	29	+11.5%
Ikarus 280，车号532	2	27	30	+11.1%
Ikarus 280，车号532	3	25	29	+16.0%
Ikarus 280，车号532	4	26	29	+11.5%
Ikarus 280，车号532	5	25	28	+12.0%
Ikarus 280，车号532	6	25	28	+12.0%
LiAZ 677，车号609	1	6.0	6.5	+8.3%
LiAZ 677，车号609	2	5.5	7.0	+27.3%
LiAZ 677，车号609	3	5.0	7.0	+40.0%
LiAZ 677，车号609	4	6.0	6.5	+8.3%
LiAZ 677，车号609	5	5.0	7.0	+40.0%
LiAZ 677，车号609	6	6.0	6.0	0%
LiAZ 677，车号609	7	6.0	7.0	+16.7%
LiAZ 677，车号609	8	6.0	7.0	+16.7%

气缸磨损越严重，增量越大：LiAZ初始值为5.0 kgf/cm²的气缸，气缸压缩压力提高了40%。

系列结论

2辆不同级别的客车于同一天（2001年11月9日）处理，经常规营运分别行驶**2063**和**2987 km**后返回测量。Ikarus 280柴油机全部6个气缸的气缸压缩压力均提高：**25~27 → 28~30 kgf/cm²**。LiAZ 677的8缸发动机各缸压缩压力的整个范围上移，**5.0~6.0 → 6.0~7.0 kgf/cm²**：缸压最低的气缸达到了处理前该发动机的最高气缸压缩压力水平。增量随磨损程度而异——气缸压缩压力越低，增量越大：磨损修复剂在金属缺失的部位形成覆盖层。气缸压缩压力不可能超过原厂标准值，因此将气缸压缩压力偏低的气缸提升至整体水平，就是所能达到的最大效果。2台不同的发动机均取得了这一结果，车辆无需停运。

XADO

© XADO。保留所有权利。

上述结果适用于哈巴罗夫斯克第3市营客运汽车运输企业城市运营中的Ikarus 280和LiAZ 677客车发动机；在其他机械和其他工况下，指标可能有所不同。2份试验报告的原件（附签字和印章）全文公开，可供下载。