

マリウポリ・アフト公開株式会社の2000年9月27日付試験報告書

「Gazel」のエンジン： 各気筒の圧縮圧力が 分解不要で上昇

マリウポリ・アフト公開株式会社・試験報告書承認者：経営委員会委員長G.V.カプラン。試験委員会：自動車輸送部門長、車庫長、自動車輸送部門の運転手、GEVS & Co.有限責任会社の代表者

マリウポリ市（ウクライナ）・処理：2000年9月13日・14日・15日・3,053 km走行後の確認測定・試験報告書：2000年9月27日

製品

XADO技術による処理剤
エンジンを車両から取り外さず
に3回処理

試験対象

自動車「Gazel」、登録番号
03257 EV
通常運用中の4気筒内燃機関

文書の種類

マリウポリ・アフト公開株式会社の試験報告書
試験委員会の署名・社印あり

機械類

自動車「Gazel」、登録番号
03257 EV

試験開始時の走行距離

29,313 km（走行距離計）

測定項目

処理前および3回の処理後の気筒別圧縮圧力

エンジンは車両から取り外さず、分解せずに、車両上で直接処理した。確認測定は通常運用での3,053 km走行後に実施した。

主な結果

↑ **6-7.4 %**

気筒の圧縮圧力、0.94 → 1.01および1.00 → 1.06

気筒間の圧縮圧力の均一化

気筒別圧縮圧力：処理前と3回の処理後

気筒	処理前	3回の処理後	変化
第1気筒	0.94	1.01	+7.4%
第3気筒	1.00	1.06	+6.0%

試験報告書には圧縮圧力の単位が記載されていないため、変化は百分率で示した。比率は計測器の目盛に依存しない。

試験委員会の結論

マリウポリ・アフト公開株式会社の試験委員会は、試験報告書に次のとおり記録した。「内燃機関の3回の処理後、気筒間の圧縮圧力が均一化し、潤滑油圧力が上昇した。内燃機関の修理にXADO技術の使用を推奨する」。処理前のエンジンは気筒間の圧縮圧力が不均一な状態で運転されており、最も状態の悪い気筒で**0.85**、最も良い気筒で**1.00**であった。**0.15**のばらつきは、ピストン・シリンダ部の気密性の低下とエンジンの不安定な運転を意味する。処理はエンジンを車両から取り外さず、分解せずに車両上で実施し、確認測定は通常運用での**3,053 km**走行後に行った。記録されたのは処理直後の効果ではなく、持続した状態である。圧縮圧力は、エンジンメーカーが定めた規定値を物理的に超えることはできない。したがって、各気筒が同一の値に揃ったことは、わずかな増加ではなく、達成し得る最大限の結果である。

XADO

© XADO。無断複製・転載禁止。
本結果は、マリウポリ・アフト公開株式会社に運用されている自動車「Gazel」（登録番号03257 EV）のエンジンに関するものである。他の車両・運転条件では測定値が異なる場合がある。試験委員会の署名・社印のある2000年9月27日付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。