



子公司“钻铤及方钻杆制造厂”试验报告 · 2000年9月11日

GAZ-53：发动机不解体， 各缸压缩压力 全部提高

子公司“钻铤及方钻杆制造厂”，苏梅市——以M.V.伏龙芝命名的苏梅机械制造科研生产联合体开放式股份公司的
子公司 · 总工程师B.A.科罗廖夫批准
乌克兰苏梅市 · 试验报告日期：2000年9月11日

产品	试验对象	文件类型
XADO制剂 采用XADO技术，经润滑油系统对 发动机进行处理	GAZ-53汽车 车牌号42-32 SUN · 内燃机，8个 气缸	企业试验报告 附签字和印章

机械	处理部件	测量内容
GAZ-53汽车，车牌号42-32 SUN	内燃机，8个气缸	各缸压缩压力（处理前后）

发动机在正常使用过程中进行处理，不解体，也未从车辆上拆下。

关键结果

↑ **10-27.8 %**

各缸压缩压力，9.0~10.5 → 10.5~12.0

8个气缸的压缩压力：处理前后

气缸	处理前	处理后	变化
1	9.5	10.5	+10.5%
2	10.0	11.0	+10.0%
3	9.5	11.0	+15.8%
4	10.0	11.0	+10.0%
5	10.5	12.0	+14.3%
6	9.5	11.5	+21.1%
7	9.0	11.0	+22.2%
8	9.0	11.5	+27.8%

试验报告中未标注气缸压缩压力的计量单位，数值按企业核验小组记录的原样列出。

结论

XADO技术处理经润滑油系统进行，发动机未解体，也未从车辆上拆下。企业核验小组在处理前后对全部8个气缸逐一测量了各缸压缩压力：8个气缸的压缩压力均有提高，增量为**10~28%**。提高最多的是压缩压力最低的2个气缸——**9.0 → 11.0**和**9.0 → 11.5**：金属陶瓷涂层按负荷自行调节，在磨损较大处增长更多。气缸压缩压力提高意味着气缸活塞组密封性得到恢复，功率和燃油消耗量随之恢复。气缸压缩压力不可能超过发动机制造商规定的原厂标准值，因此将磨损气缸的压缩压力提高至其余气缸的水平，即为可达到的极限。本试验报告由子公司“钻铤及方钻杆制造厂”总工程师批准，并由XADO总机械师、PES主任工程师及该车驾驶员签字。

XADO

© XADO。保留所有权利。
上述结果仅适用于GAZ-53汽车（车牌号42-32 SUN）的发动机及试验报告所记录的测量条件；在其他机械上，指标可能有所不同。试验报告原件（附签字和印章）全文公开，可供下载。