

第13汽车运输队试验报告·2008年10月~2009年2月

ZIL 130和ZIL 131: 发动机不解体, 各缸压缩压力趋于一致

“ArcelorMittal克里维里赫”开放式股份公司, 第13汽车运输队·批准: 第13车队队长V.N.察片科·测量: TsPA、S.A.斯列普欣、V.N.科罗利

乌克兰克里沃罗格·处理及观察期: 2008年10月15日~2009年2月5日·试验报告日期: 2009年3月20日

产品

XADO凝胶修复剂
适用于汽油机

完整处理周期: 分3个添加阶段加入油底壳机油; XADO“VitaFlush”清洗剂、VERYLUBE“Antikoks”除积碳剂

试验对象

2辆载货汽车
ZIL 130和ZIL 131
8缸汽油发动机, 气缸活塞组件

文件类型

2份企业试验报告
2009年3月20日

车辆	初始运行里程	处理周期内运行里程	测量项目
ZIL 130, 车牌号AE 9334 AA	29,396 km	5,668 km	处理前后各缸压缩压力 (共8缸)
ZIL 131, 车牌号AE 0994 AT	11,550 km	10,450 km	处理前后各缸压缩压力 (共8缸)

2辆车经过相同的处理周期, 分3个阶段; 处理前后的测量均使用ZEGA 362气缸压力记录仪, 仪器记录卡附于试验报告。

关键结果

↑ **1.8 kgf/cm²**

ZIL 131磨损最严重气缸的压缩压力, 原为5.5

各缸压缩压力均衡

各缸压缩压力（kgf/cm²）：2辆车对比

气缸	ZIL 130处理前	ZIL 130处理后	ZIL 131处理前	ZIL 131处理后
I	8.0	7.7	7.3	7.5
II	7.5	8.1	5.5	7.3
III	6.8	7.0	7.3	7.7
IV	6.9	7.7	8.0	8.1
V	8.8	8.3	7.3	7.6
VI	8.3	8.3	7.4	7.6
VII	6.8	7.5	7.3	7.5
VIII	8.7	8.4	7.5	7.8
各缸极差	2.0	1.4	2.5	0.8

ZEGA 362气缸压力记录仪；各缸极差为发动机各缸压缩压力最大值与最小值之差。气缸压缩压力的增长以原厂标准值为上限。

各车辆的变化

车辆	各缸极差	单缸最大增量	处理周期内运行里程
ZIL 130	2.0 → 1.4 kgf/cm ²	0.8 kgf/cm ² ——IV号气缸（原为6.9）	5,668 km
ZIL 131	2.5 → 0.8 kgf/cm ²	1.8 kgf/cm ² ——II号气缸（原为5.5）	10,450 km

ZIL 131全部8个气缸的压缩压力均有提高，ZIL 130则是磨损最严重的4个气缸的压缩压力有所提高：覆层在原有磨损的部位增厚。

企业试验报告结论

“ArcelorMittal克里维里赫”开放式股份公司试验小组对2辆车记录了相同的结果：在完成润滑系统的完整处理周期后，经重复测量确认，各缸压缩压力趋于一致。ZIL 130：“个别气缸压缩压力值提高了**0.2~0.8 kgf/cm²**”。ZIL 131：“2号气缸压缩压力值提高了**1.8 kgf/cm²**，表明该气缸工作表面的显著磨损已消除”；该气缸处理前的压缩压力为**5.5 kgf/cm²**，在发动机各缸中最低。据2份试验报告的结论，各缸压缩压力均衡消除曲轴不平衡，有助于延长发动机使用寿命。上述结果均在车辆正常使用中取得，发动机不解体，车辆也未退出线路运营。

XADO

© XADO。版权所有。

上述结果系在“ArcelorMittal克里维里赫”开放式股份公司第13汽车运输队ZIL 130和ZIL 131载货汽车的汽油机上取得；在其他机械上及不同使用条件下，指标可能有所不同。2份试验报告原件全文公开，可供下载。