

BIÊN BẢN VÀ BÁO CÁO NỘI BỘ CỦA TRẠM CHẨN ĐOÁN

Ô tô khách SISU: xử lý bơm cao áp giúp tăng công suất mà không tháo rời

Công ty cổ phần mở "Đoàn xe số 1118" · kỹ sư chẩn đoán M.I. Dombrich · kỹ sư phòng chuẩn bị kỹ thuật sản xuất D.N. Voronin, thợ máy trạm chẩn đoán M.V. Nikolaev

Chẩn đoán ngày 15/8 · 30/8 · 14/9/2001 · biên bản ngày 04/10/2001

SẢN PHẨM

Gel phục hồi XADO

Xử lý một lần hệ thống phun nhiên liệu — một tuýp, không tháo rời bơm cao áp

ĐỐI TƯỢNG THỬ NGHIỆM

Ô tô khách SISU, biển số 216

Động cơ diesel, 6 xi lanh · bơm cao áp, các cặp piston – xi lanh

LOẠI TÀI LIỆU

Biên bản ngày 04/10/2001 và báo cáo nội bộ của trạm chẩn đoán

Bút phê "Phê duyệt" của giám đốc kỹ thuật doanh nghiệp

MÁY MÓC**TÌNH TRẠNG TRƯỚC KHI XỬ LÝ****CÁC CHỈ TIÊU ĐÃ ĐO**

Ô tô khách SISU, biển số 216
động cơ diesel, 6 xi lanh

Xả khói đen nhiều, dấu hiệu mài mòn các cặp piston – xi lanh bơm cao áp, xe không chịu được tải ở tốc độ 50 km/h

Công suất khi có tải ở số 4 và số 5, áp suất phun và thời gian phun, số vòng quay không tải

Chỉ xử lý hệ thống phun nhiên liệu bằng một tuýp gel, không tháo rời cụm. Phép đo trước khi xử lý — 30/08/2001, phép đo kiểm tra — 14/09/2001.

Kết quả chính

↑ **18,2 %**

công suất khi có tải ở số 4, 110 → 130 kW

↑ **10 %**

công suất khi có tải ở số 5, 100 → 110 kW

Công suất khi có tải

CHỈ TIÊU	TRƯỚC KHI XỬ LÝ	SAU KHI XỬ LÝ	THAY ĐỔI
Công suất ở số 4, N ₄	110 kW	130 kW	+20 kW
Công suất ở số 5, N ₅	100 kW	110 kW	+10 kW
Số vòng quay không tải tối thiểu	610 vòng/phút	660 vòng/phút	+50 vòng/phút

Biên bản và báo cáo nội bộ của trạm chẩn đoán đều ghi nhận độc lập cùng một bộ giá trị công suất.

Thông số phun nhiên liệu

CHẾ ĐỘ KHÔNG TẢI	CHỈ TIÊU	TRƯỚC	SAU
577 → 600 vòng/phút	Áp suất phun cực đại, Pmax	14,6 MPa	15,1 MPa
1.100 → 1.110 vòng/phút	Áp suất phun cực đại, Pmax	15,7 MPa	15,8 MPa
1.100 → 1.110 vòng/phút	Thời gian phun, T	1,5 ms	1,0 ms

Áp suất phun do cặp piston – xi lanh bơm cao áp bị mài mòn duy trì — Pmax tăng chính là dấu hiệu cho thấy hình dạng hình học của cặp đã được phục hồi, và chính mức tăng này mang lại phần công suất tăng thêm.

Tình trạng động cơ trước và sau khi xử lý

DẤU HIỆU	TRƯỚC KHI XỬ LÝ	SAU KHI XỬ LÝ
Xả khói khi đo công suất	Nhiều, màu đen	Trung bình, màu xám xanh
Hoạt động khi có tải	“Hoàn toàn không chịu được tải ở tốc độ 50 km/h”	Công suất tăng ở cả hai số truyền được đo
Dạng sóng phun nhiên liệu	Mài mòn đáng kể các cặp piston – xi lanh bơm cao áp	“Dấu hiệu mài mòn các cặp piston – xi lanh đã biến mất”

Mức xả khói được đánh giá bằng mắt theo màu sắc và cường độ khói khi đo công suất.

Kết luận của trạm chẩn đoán doanh nghiệp

Trạm chẩn đoán của Công ty cổ phần mở "Đoàn xe số 1118" ghi nhận: "so với tình trạng kỹ thuật ngày 15/8, ô tô khách đã có thêm một mức công suất nhất định nhờ áp dụng công nghệ XADO, cũng có thể ghi nhận những thay đổi trên dạng sóng phun nhiên liệu, đặc trưng cho sự phục hồi nhẹ bề mặt ma sát của các cặp piston – xi lanh bơm cao áp". Trước khi xử lý, xe xả nhiều khói đen, dạng sóng cho thấy mài mòn đáng kể các cặp piston – xi lanh bơm cao áp, còn khi có tải thì ô tô khách "hoàn toàn không chịu được tải ở tốc độ 50 km/h". Việc xử lý bằng một tuýp gel, không tháo rời hệ thống phun nhiên liệu, đã nâng công suất khi có tải **110 → 130 kW** ở số 4 và **100 → 110 kW** ở số 5, đồng thời xe xả khói ở mức trung bình, màu xám xanh.

XADO

© XADO. Bảo lưu mọi quyền.

Kết quả áp dụng cho động cơ diesel của ô tô khách SISU khi xử lý một lần hệ thống phun nhiên liệu; trên máy móc khác và khi các cụm ở tình trạng khác, các chỉ tiêu có thể chênh lệch. Biên bản ngày 04/10/2001 và báo cáo nội bộ của trạm chẩn đoán được công bố toàn văn và có thể tải về. Trong tài liệu năm 2001, chế phẩm được gọi là chế phẩm sửa chữa phục hồi (XADO RVS): RVS — ký hiệu cũ của XADO, chế phẩm thế hệ 0; thế hệ sản phẩm hiện hành là các chất revitalizant.