



同一车队的2份试验报告·2001年7月5日

LAZ与LIAZ发动机： 2辆车各缸压缩压力 趋于均衡，汽油消耗量降低

国有单一制企业“1208号汽车运输队”，伏尔加格勒·处理及检查测量由“技术服务集团”有限责任公司完成·试验报告经企业经理批准

俄罗斯伏尔加格勒·2001年7月5日处理及测量·双方签字盖章

产品	系列试验对象	文件类型
XADO技术 发动机总成整体处理，总成不解体	2辆城市客车 LAZ，车牌号N 140 RM·LIAZ， 车牌号N 821 NN——汽油机，8 个气缸	2份处理试验报告 附双方签字和盖章

机械	初始运行里程	测量项目	试验报告日期
LAZ客车，车牌号N 140 RM	45,889 km	8个气缸的各缸压缩压力、汽油消耗量	2001年7月5日
LIAZ客车，车牌号N 821 NN	未注明	8个气缸的各缸压缩压力、汽油消耗量	2001年7月5日

2辆车于同一天处理。LAZ的复测在运行586 km后进行，里程表读数为45,889 → 46,475 km。

2辆车均出现的结果

↑ 11-20 %
8个气缸的平均压缩压力，6.5~7.4 → 7.8~8.2

各缸压缩压力均衡

各缸压缩压力——2辆车对照

气缸	LAZ N 140 RM，处理前	LAZ，处理后	LIAZ N 821 NN，处理前	LIAZ，处理后
第1缸	6.4	7.4	6.0	7.8
第2缸	5.0	7.2	7.0	7.6
第3缸	4.9	7.5	7.0	8.5
第4缸	6.7	8.0	8.0	9.0
第5缸	7.0	8.0	7.5	8.0
第6缸	7.6	8.6	8.0	8.0
第7缸	6.5	7.8	8.0	8.0
第8缸	8.0	8.0	8.0	9.0

试验报告中未注明气缸压缩压力的计量单位，数值按原记录转录。增量来自磨损气缸，初始压力较高的气缸保持原有水平。

每辆车的结果汇总

车辆	平均气缸压缩压力	增量	各缸极差	汽油消耗量
LAZ客车，N 140 RM	6.5 → 7.8	+20%	3.1 → 1.4	-5%
LIAZ客车，N 821 NN	7.4 → 8.2	+11%	2.0 → 1.4	-5%

汽油消耗量降低5%为试验报告结论中给出的总体数值；试验报告未给出消耗量的绝对值。

试验报告记录的结果

2份试验报告均由企业代表和实施单位代表签字，记录了相同的结果：“处理后汽油消耗量降低**5%**，各缸压缩压力趋于一致，发动机运转更加平稳，车辆加速性能提高，动力性增强。”试验报告的表格数据证实了这一点：平均气缸压缩压力提高**11~20%**，2辆车的各缸极差均缩小至**1.4**。增量来自磨损气缸——LAZ压缩压力最低的气缸由**4.9**升至**7.5**，达到相邻气缸的水平；而原为**8.0**的气缸保持原有水平：气缸压缩压力不会超过发动机制造商规定的原厂标准值，所有气缸达到同一数值即为可达到的最高水平。LAZ的这一结果是在初测与复测之间**586 km**的运行里程内取得的，机械处于日常城市运营中，发动机不解体。



© XADO。保留所有权利。

上述结果针对“1208号汽车运输队”所属LAZ和LIAZ城市客车的8缸汽油机；在其他机械上及其他使用条件下，各项指标可能有所不同。处理及检查测量由实施单位“技术服务集团”有限责任公司完成。2份试验报告的原件附签字和盖章，全文公开，可供下载。