

2001年6月7日付契約書第10-Kh号に基づく技術確認書

UAZ-3909：分解不要で 全気筒の圧縮圧力が 同一水準に到達

クラスノアルメイスク・パン閉鎖株式会社輸送課・処理および確認測定の実施：テフノセルヴィス・グループ
有限責任会社

ロシア・ボルゴグラード・2001年6月7日付契約書第10-Kh号・1,803 km走行後の確認測定

製品

XADO技術による処理
ゲル、エンジンへの1回の投入量
36 ml

試験対象

UAZ-3909自動車
ガソリンエンジン・登録番号V
224 US

文書の種類

契約書第10-Kh号に基づく技
術確認書
双方の署名・押印あり

機械類

UAZ-3909、登録番号V 224
US

試験開始時の走行距離

35,390 km

測定内容

気筒別圧縮圧力（全4気筒）：処理前および
1,803 km走行後

処理は1回で、ゲル36 mlをエンジンに投入した。確認測定は、事業所の保有車両として通常運用で1,803 km走行した後に実施した。

主な結果

↑ **13-65 %**

摩耗したシリンダの圧縮圧力、5.5～7.5 → 8.5～9.1

気筒間の圧縮圧力の均一化

気筒別圧縮圧力（処理前および1,803 km走行後）

気筒	処理前	1,803 km走行後	変化
第1気筒	9.0	9.0	変化なし
第2気筒	8.0	8.2	+0.2
第3気筒	7.5	8.5	+1.0
第4気筒	5.5	9.1	+3.6
気筒間のばらつき	3.5	0.9	-2.6

技術確認書には圧縮圧力の単位が記載されていない。値は文書の記載どおりに示した。

技術確認書の結論

処理前のエンジンは圧縮圧力が落ち込んだ状態で運転されていた。第4気筒の圧縮圧力は**5.5**で、第1気筒の**9.0**を下回り、気筒間のばらつきは**3.5**であった。ゲル**36 ml**を1回投入し、通常運用で1,803 km走行した後、4気筒すべての圧縮圧力は**8.2～9.1**の範囲に収まり、ばらつきは**0.9**まで縮小した。これは次のメカニズムによるものである。金属セラミック皮膜は摩耗のある箇所に形成され、摩耗のない箇所には形成されない。最も摩耗した気筒の圧縮圧力が最も大きく上昇し、当初の圧縮圧力が最も高かった気筒は元の水準にとどまった。圧縮圧力はメーカー規定値を超えて上昇することはないため、全気筒が同一の値にそろえることが到達可能な最大の結果である。双方は技術確認書の結論に「処理の結果、ガソリン消費量が10%減少し、圧縮圧力が均一化し、エンジンの運転がより円滑になり、車両のレスポンスが良くなり、自動車の加速性能が向上した」と記載している。

XADO

© XADO。無断複製・転載禁止。
本結果は、クラスノアルメイスク・パン閉鎖株式会社の保有車両として運用されたUAZ-3909自動車のガソリンエンジンに関するものである。他の機械類や他の運転条件では、測定値が異なる場合がある。双方の署名・押印のある技術確認書の原本は全文を公開しており、ダウンロードが可能である。