

2001年6月7日第10-Kh号合同试验报告

UAZ-3909：不解体 各缸压缩压力 达到同一水平

“红军城面包”封闭式股份公司运输车间 · 处理及检查测量由“技术服务集团”有限责任公司完成
俄罗斯伏尔加格勒市 · 2001年6月7日第10-Kh号合同 · 运行1,803 km后复测

产品

采用XADO技术处理
凝胶，发动机一次加注量36 ml

试验对象

UAZ-3909汽车
汽油机 · 车牌号V 224 US

文件类型

第10-Kh号合同试验报告
双方签名及印章

机械

试验开始时里程

测量内容

UAZ-3909，车牌号V 224 US

35,390 km

各缸压缩压力（全部4缸）：处理前及运行1,803 km后

一次性处理：向发动机加注凝胶36 ml。复测在企业车队正常运行1,803 km后进行。

主要结果

↑ **13-65 %**

磨损气缸压缩压力，5.5~7.5 → 8.5~9.1

各缸压缩压力均衡

各缸压缩压力——处理前及运行1,803 km后

气缸	处理前	运行1,803 km后	变化
第1缸	9.0	9.0	无变化
第2缸	8.0	8.2	+0.2

气缸	处理前	运行1,803 km后	变化
第3缸	7.5	8.5	+1.0
第4缸	5.5	9.1	+3.6
各缸极差	3.5	0.9	-2.6

试验报告表中未注明气缸压缩压力的计量单位，数值按文件原始记载列出。

报告结论

处理前发动机运转不稳：第4缸气缸压缩压力为**5.5**，而第1缸为**9.0**，各缸极差为**3.5**。一次加注凝胶**36 ml**并正常运行1,803 km后，全部4个气缸的压缩压力均处于**8.2~9.1**范围内，各缸极差缩小至**0.9**。这正体现了其作用机理：金属陶瓷涂层在存在磨损的部位逐渐形成，在无磨损的部位不形成——磨损最严重的气缸压缩压力增幅最大，而初始压缩压力最高的气缸保持原有水平。气缸压缩压力不会超过制造商规定的原厂标准值，因此各缸压缩压力达到同一水平即为可实现的最大效果。双方在报告结论中记载：“经处理后，汽油消耗降低10%，压缩压力趋于均衡，发动机运转更加平稳，车辆加速性能更好，汽车动力性提高”。

XADO

© XADO。版权所有。
上述结果适用于“红军城面包”封闭式股份公司车队运行条件下UAZ-3909汽车的汽油机；在其他机械及其他工况下，各项指标可能有所不同。经双方签字盖章的试验报告原件全文公布，可供下载。