Данные тестирования и эффективность применения RVS – технологии на автомобиле SKODA OCTAVIA в период 2002-2005. (ЧЕХИЯ)

Автомобиль начал эксплуатироваться совершенно новым, что позволяет на сегодня очень точно увидеть динамику изменения поведения автомобиля (мотора) с 0 км и по 260 000 км.

Автомобиль SKODA - OCTAVIA, год выпуска 2000/06. двигатель – турбодизельный, мощность 66 КВт (90 л с). Автомобиль эксплуатировался при всех возможных условиях и технических режимах от -25°С до + 38° С. Годовой пробег в среднем 50 000 км.

На 02/2004 пройдено 181 000 км.

На 28.06.2004 пройдено 206 013 км.

На 05.02.05 пройдено 237 000 км.

На 02.07.05 пройдено 261 000 км.

Информация об эксплуатации автомобиля в период от 0 км до 75 000 км.

- 1.Моторное масло применялось в соответствии с предписанием завода изготовителя и менялось каждые 15 000 км. (масло - Shell Ultra Diesel Turbo)
- 2.Расход топлива (солярка) в пробеге до 65 000 км по бортовому компьютеру составлял в среднем:
  - - летом 5,0 л/100 км,
  - - зимой 5,4 л/100 км.
- 3.Показатели соответствовали паспортной норме автомобиля. После пробега ≈ 65 000 км расход увеличился на 0,1 – 0,2 л / 100 км и стал составлять:
  - - летом 5,1 л/ 100 км,
  - - зимой 5,5 л/ 100 км.

Данные об эксплуатации в период после 75 000 км.

В 2002 году, после 75 000 км была проведено 1- е восстановление по RVS – технологии, в силу субъективного ощущения потерей мотора своей мощности. Были обработаны: мотор, коробка передач, ТНВД и гидроусилитель руля.

После RVS - обработки мотора и ТНВД было решено:

- применять биотопливо (биосолярка).
- сервисный интервал замены моторного масла продлить с 15 000 до 30 000 км.

После комплексной обработки были получены следующие показатели:

Средний расход топлива (биосолярка) после RVS обработки составил:

- - летом 4,7 л/100 км.
- - зимой 5,0 л/ 100 км.

(Хотя биотопливо имеет на 3-4 единиц меньше цетановое число и его расход, по заводской инструкции, должен возрасти до 10 % по сравнению с обычным топливом.)

После пробега автомобилем на 1-й RVS – обработке, через 100 000 км (пробег авто составил 175 000 км) была проведена 2-я RVS - обработка мотора.

ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ОТ ПРИМЕНЕНИЯ RVS ТЕХНОЛОГИИ В АВТОМОБИЛЕ.

В период с 75 000 до 175 000 км была зарегистрировано понижение расхода топлива (по бортовому компьютеру) в среднем:

летом 5.1 – 4.7 = 0.4 л / 100 км., зимой 5.5 – 5.0 = 0.5 л /100 км.

В среднем за год: 0.4 +0.5 / 2 = 0.45 л на 100 км. Что на 100 000 км составило 450 литров. При цене на солярку в среднем 20 крон экономия составила 9000 крон.

В силу применения биотоплива при среднем расходе 4.85 л/100 км и цене на 3 кроны дешевле от обычной солярки было меньше заплачено за топливо:

100 000 / 100 = 1000 интервалов. 1000 X 4.85 X 3 = 14 550 крон. Экономия **только на топливе** на 100 000 км минимально составила 14550 + 9000 = 23 550 крон.

После перехода на другой тип масла, а также с увеличением интервала его замены, была получена ощутимая экономия и на смазке.

До 75 000 км применялось масло Helix Diesel Ultra. Масло менялось каждые 15 000 км в автосервисе. Цена масла + его замена + сервисный осмотр обходились в среднем 6000 крон.

С 75 000 до 181 000 км по норме должно быть проведено 7 замен, что обошлось бы владельцу в 42 000 крон.

После RVS обработки было применено масло Orlen Extra Syntetik longlife (www.orlenoil.cz). Интервал замены масла был продлён с 15 000 до 30 000 км. Стоимость масла + замена составляла 1000 крон. С 75 000 км до 181 000 км было проведено только 4 замены масла вместо 7, что реально обошлось владельцу в 4 000 крон.

Чистая экономия составила 38 000 крон.

CHIP –Tuning

Данные после чипования:

После 209 000 км автомобиль был подвержен **CHIP –Tuning.** Заметно возросла мощность мотора. Средний расход топлива заметно понизился и стал составлять в летний период 4,2-4,4 литра/100 км. В зимний период (осень 2004 – зима 2005) средний расход топлива сотавляет 4,5 – 4,6 литра/100 км.

испытания на топливную экономичность:

03.02.05. Трасса Turnov- Olomouc длиной 217 км. Средняя скорость 67 км/час. Средний расход топлива 3,9 литра/100 км.

05.02.05. Olomouc – Praha – Olomouc:

Olomouc – Praha. Пройдено 298 км. Средняя скорость 85 км/час. Средний расход 4,0 литра/100 км.

Praha – Olomouc. Пройден обратный путь средней скоростью 84 км/час. Расход топлива 4,1 литра/100 км.

Данные по автомобильному компьютеру MFA 2 (12 февраля 2005)

Пройденное расстояние 4875 км. Средняя скорость 49 км/час, что говорит об эксплуатации в городском режиме. Средний расход топлива 4,5 литра/100 км. Общий пробег автомобиля 238 783 км. См.VIDEO

Завершающее резюме:

Общая ощутимая экономия от применения RVS – технологии на расстоянии 100 000 км составила 38 000 + 23 550 = 61 550 Крон. Сюда не подсчитана скрытая экономия оттого, что не менялись изнашиваемые запчасти: например гидроусилитель руля. Т.к. после применения RVS, гидроусилитель прекратил вой, и исчезла его вибрация.

Годовая экономия на автомобиль данного класса с мотором 1,9 TDI составляет минимально 30 775 крон (на пробег 50 000км). Или 61,55 крон на 100 км пути.

Примечание:

Приведенные расчёты были произведены на 2001-2004гг, когда цена солярки составляла в среднем 20-22 кроны/литр, а биосолярки 15-18 крон/литр. При нынешних (на июль 2005г) ценах на солярку 28-30 крон/литр экономичность от применения RVS ещё более увеличилась.

Сводная таблица

Эксплуа-тационные параметры автомобиля.		Пробег **0 - 65 000** км	**65 000 - 75 000** км	**75 000** км.	75 000 -175 000 km	**175 000** км	**181 000** км	**240 000** км. (209 000 км. Проведён CHIP - tuning)	**240 000 км – 270 000 км**
Интервалы замены масла, км.		15 000 км.		1-я RVS-обработка: мотор, коробка передач, ТНВД, гидро-усилитель.	30 000	2-я обработка двигателя по RVS технологии.	25-30 000	34 000 (расход масла 0,3 литра /34 000 км.)	30 000 км. Расход масла сса 0,2 литра/ 30 000 км.
Расход топлива л/100 км.	лето	5,0	5,1		4,7		4,7	4,2	4.4 л. Вкл. климатизацию
	зима	5,4	5,5		5,0		5,0	4,6	-
	Средний годовой	5,2	5,3		4,85		4,85	4,4	-
Состояние параметров автомобиля. Объективная и субъективная оценки.		После 65 000 км увеличился расход топлива. Начался гул гидроусилителя.		Параметры мотора в норме. Понизился расход топлива. Снижен общий шум автомобиля в целом. Исчезла начинающаяся вибрация гидроусилителя руля. Рабочие поверхности деталей мотора в идеальном состоянии. Мотор ни разу не перегревался. Работал мах. 1 вентилятор.				Легко стартует. Работает без вибраций. Сильная акселерация. Легко набирает скорость в горах и на затяжных подъёмах.	

ЗАВЕРШЕНИЕ:

На сегодня в результате применения RVS на современном автомобиле Skoda Octavia в течение 3 лет в Чешской республике было получено существенные результаты эффективности применения RVS, которое выявилось в следующем:

- уменьшение потребления топлива (по сравнению с новым мотором) минимум на 1 литр/100 км, средний расход топлива составляет 4,4 литра/100 км.

- низкое потребление масла (0,3 литра на 34 000 км)
- увеличен интервал замены масла с 15 000 км до 34 000км.
- не проводились, какие либо замены металлических запчастей в течение 5 лет. Дизельный двигатель и на сегодня работает очень тихо, со слов знатоков, так может работать только бензиновый мотор.
- экономия топлива при среднем пробеге 4 000 км/месяц составляет: 40 х 1литр х 30 крон = 1200 крон/месяц (июль 2005) или 14 400 в год.
- в период с 75 000 км по 270 000 км проведено только 7 замен масла вместо предписанных 13 замен.

Сэкономлено для природы 27 литров масла.

Субъективное мнение от применения RVS на автомобиле с мотором TDI.

Автор этих строк в 2002 году, сам решил испытать RVS на собственном автомобиле.

Применение RVS на автомобиле в 2002г не было продиктовано, какой либо существенной потребностью. Было небольшое ощущение, что мотор с 75 000 км уже ведёт себя не так как новый. Ведь когда ездишь постоянно на одном и том же автомобиле, тяжело почувствовать разницу в его работе. Однако расход топлива, который контролировался постоянно, говорил об изношенности мотора. Да и акселерация была не та, что прежде.

После комплексной обработки: мотор, КПП, ТНВД через 1200-1500 км чувствовалось серьезные изменения в поведении машины. В первые часы работы мотора, после применения RVS поднялись обороты турбины. На холостых оборотах появился свист от работающей турбины. Образование RVS металлокерамики с низким коэффициентом трения, привело к тому, что обороты турбины повысились сразу на несколько тысяч оборотов. Мотор приобрёл иные параметры. Благодаря повышенному давлению воздуха повысилась тяга мотора на всех режимах работы и, особенно на низких оборотах.

Дальнейшее применение RVS через 100 000 км подтвердило эффективность превентивной обработки, чем и выразилось в ощутимой экономии средств на топливо и смазку.

Большое преимущество RVS ещё в том, что сильно повышает надёжность всего автомобиля. Мотор ни разу не подводил владельца и на сегодня, имея за собой более ¼ миллиона проезженных километров. Имеет превосходные характеристики по сравнению с новым мотором.