

Экспресс-раскоксовка с эффектом устранения износа

LADA LARGUS. 1,6л, 2015 года.

Пробег – более 150 000км.

Применялся концентрат RUTEC Мастер –
через свечные отверстия и масляный щуп.

Задача: снять разброс по компрессии,
из-за которого двигатель работает
неравномерно.



Оценка эффективности производилась по компрессии

До: 10,5 – 8,8 – 7,2 – 8,6

После: 13,6 – 13,6 – 13,2 – 13,2

Компрессия повысилась. Разброс по цилиндрам снизился до нормы.

Результат

- ✓ Увеличение динамики
- ✓ Снижение потребления топлива (обычно в интервале 7–15%)
- ✓ Нормализация расхода масла (до нормы)

Увеличение ресурса на 25000–30000км за счет

- очистки двигателя и ликвидации нагарообразований
- устранения разброса компрессии по цилиндрам
- устранения износа стенок цилиндра



Спортивный тюнинг двигателя

Это услуга, которую рекомендуется применять после чип-тюнинга двигателя. Дело в том, что перепрошивка в большинстве случаев делается для того, что бы снять программные ограничения, обеспечить **увеличение мощности двс** и раскрыть конструктивный потенциал двигателя, который изначально закладывался производителем.

В результате чип-тюнинга возрастает приемистость и, соответственно, нагрузки на мотор, что не может не сказываться на остаточном ресурсе двигателя — ресурс снижается.

Вариантом дополнения чип-тюнинга является как раз и применения добавки RUTEC Мастер к двигателю и механической коробке перемены передач (МКПП). После полной обработки ДВС устойчивость двигателя к повышенным нагрузкам существенно возрастает, двигатель не перегревается, а в случае возникновения нештатной ситуации не подводит.

Интересен в приложении к этому опыт спортсменов, регулярно применяющих добавки RUTEC при подготовке своих спортивных авто к соревнованиям.

rutec-autosport.ru

РУТЕК оказывает техническую поддержку спортсменам с **2005 года.**

По России более ста спортсменов применяют добавки RUTEC для подготовки своих автомобилей к соревнованиям по автокроссу, ралли, трофи-рейдам, внедорожному ориентированию.

Спортсмены и команды, применяющие добавки RUTEC, есть в городах: Ставрополь, Киров, Курган, Тамбов, Бронницы, Егорьевск, Дмитров, Пермь, Реж, Екатеринбург, Сатка, Кез, Москва, Санкт-Петербург, Пенза, Воронеж, Владимир, Рязань, Тверь, Польшаево, Зеленокумск, Нижнекамск, Зеленодольск, Лабинск, Тихорецк, Йошкар-Ола, Ростов-на-Дону, Елец, Нижний Новгород, Арзамас, Тольятти, Уфа, Краснокамск, Оренбург, Томск, Новочебоксарск, Новокузнецк, Ижевск, Белгород, Липецк, Глазов, Тальменка.

Александр Коструков (г.Бронницы), призер Чемпионата России по автокроссу



«Гонка проходила 11–12 апреля в г.Энгельс, Саратовская область, это был второй этап Чемпионата России по автокроссу на УАЗах.

Во время полуфинального заезда я перегрел сильно мотор, из-за того, что пропала масса на кузове, и вентиляторы перестали работать. И указатель температуры тоже не работал из-за этого. Я даже не знал, в какой момент и сколько я ехал с перегревом. Понял это только после финиша, когда остановился.

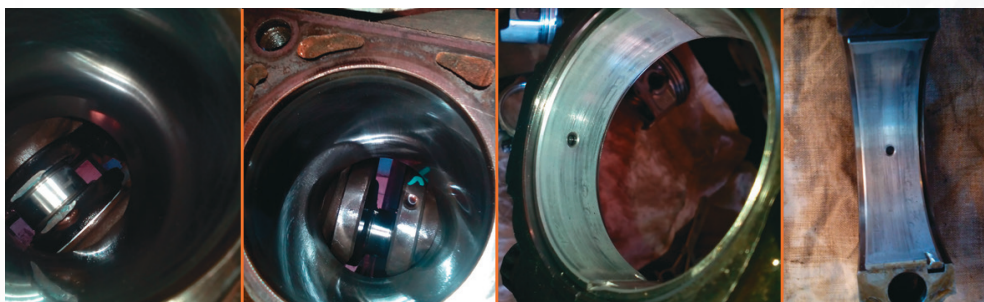
Не знаю, какая температура была, но даже шкив пластмассовый на помпе расправился.

Я подождал, пока остынет мотор, залил воды – мотор завелся, все работает. Двигатель не заклинил, не застучал. Правда, повело головку и начало выбивать воду из радиатора. Ну, я решил ехать прямо так финальный заезд – думаю, насколько хватит, если выбьет всю воду, то сойду просто и все. Но на заезд хватило, и я занял второе место.

Потом дома, уже перед тем, как снимать головку, померил компрессию, она почти не изменилась, в двух цилиндрах только упала на 1 единицу. Обычно 14 была везде, в двух цилиндрах упала до 13.

Я даже сначала не хотел разбирать дальше, поршня вытаскивать, кольца, вкладыши смотреть, но потом всё-таки решил разобрать. Разобрал – там все нормально оказалось, все в хорошем состоянии.

Износа нет практически, хотя двигатель не перебирал уже третий год.»



Так же подготовить двигатель к высоким оборотам и нештатному температурному режиму рекомендуется и для любителей агрессивной манеры езды.

Отзывы спортсменов

Дмитрий Грининг. Арзамас /Д2–2500

«На гонках из-за плохой системы охлаждения был перегрев двигателя, обработанного РУТЕКом. Но и давление норм, компрессия норм, мотор везёт. Приятно удивила работа КПП. Раньше её максимально хватало на 2 гонки, а после РУТЕКА живёт и здравствует уже 6 гонок»



Михаил Коструков. г.Бронницы/ Т1–2500 (УАЗ)

«Компрессия держится нормальная, не уменьшается после гонок. И на одной гонке у меня поддон пробило карданом. Я без масла проехал немного, и мотор не застучал. Масло залил — все работает, как и работало.

А до этого я пробивал поддон, двести метров проезжал, и мотор клинил»



Виктор Вальшев. г.Оренбург/ Команда АС–56

«Очень радуют УАЗы — моторы стали эластичнее, и нет провалов в наборе оборотов, что очень важно в триале. Да и по асфальту веселее стали — на их-то тапках. Про результаты на соревнованиях приятно слышать!!!

На одном из тягачей (V6 3.5 бензин) во время транспортировки расход упал с 23 до 17л. Раньше плелся, глядя на стрелку бака, сейчас наваливает не стесняясь»



Сергей Жаворонков. г.Пенза/ Д2К

«Был сильный перегрев в Ломове. Ничего с мотором не делал вообще, даже клапанную крышку не снимал, последствий после перегрева нет никаких. Асфальтовый спринт это доказал»



Козлов Евгений. г.Пенза/Д2–2500

«Перед тем как залили РУТЕК, двигатель был уже на грани фолла: на нем уже гонок 10–12 проехал. Капиталить не хотели и решили попробовать залить. Результат такой, что капиталка подождёт — компрессия поднялась с 7–8–13 до 13 по всем цилиндрам»

