

# “RVS – master” tehnoloģija

„Antikrīzes” tests. Vai „RVS – master” antikrīzes produkts.

Neskatoties uz jau pazīstamo un vairākkārt pierādīto RVS efektivitāti kā Latvijā, tā arī Eiropā, Somijas ražotājs nolēma kārtējo reizi uzskatāmi demonstrēt sava produkta efektivitāti.

Tādēļ kopīgi ar Rīgas Satiksme tika veikts tests, kura mērķis bija pierādīt ilgtermiņa efektivitāti, ekonomisko lietderību, kā arī demonstrēt smagās tehnikas ekspluatācijas parametru uzlabošanas rezultātus, ņemot par piemēru pilsētas reisa autobusu.



„Izmēģinājumam” tika izraudzīts Mercedes – Benz 3456 reisa autobuss ( 11 gadi nolietojums, kopējais nobraukums – 800 000) km, no kura izmēģinājuma laikā regulāri tika ņemti rādītāji, pielietojot Rīgas autobusu parka kontroles un mērītāju bāzi. Testa laikā autobuss nobrauca nedaudz vairāk par 6000 km un eksperimenta precizitātes nolūkā tika ekspluatēts pastāvīgā un mainīgā režīmā. Pastāvīgie faktori – autobusam nozīmēts noteikts vadītājs, degvielas uzpilde notika tikai uzņēmuma teritorijā, bet pats autobuss, kā parasti, nobrauca vidēji 200 km dienā. Mainīgie faktori – šajā autobusā praktizējās stažieri, kā arī, laiku pa laikam autobuss strādāja pēc pasūtījuma, proti, pēc maršruta, darba laiks un apstākļi bija neparedzēti, kas ir svarīgs statistisks parametrs.

Tests tika sākts 2008. Gada 31. Oktobrī . Degvielas patēriņa norma šim autobusam ir 44 litri uz 100 km. Pēc mēneša rezultātiem kompjūtera diagnostika parādīja 27 l degvielas patēriņu virs normas. Tika veikta dzinēja apstrāde, uzlabojumi lika manīt sevi uzreiz, taču visinteresantākie rezultāti izpaudās ziemā. Autobuss tērēja par 31 l degvielas mazāk no paredzētās normas, t.i. summārā ekonomija ir  $27+31=58$  litri salīdzinājumā no atskaites punkta. Bet tas vēl nav viss : oktobra mēnesī salona sildītājs netika ieslēgts, bet ziemā strādāja pastāvīgi , patērējot aptuveni 1 l dīzeļdegvielas dienā. Tātad, vienādos temperatūras režīmos var vēl minimāli paredzēt 20 l degvielas ietaupījumu mēnesī ( atbilstoši darba dienu skaitam), kas summāri ekonomētu:  $58+20=78$  litri.

Tāpat tika veikti dzinēja jaudas mērījumi brīvgaitā un trokšņa līmenis: pirms apstrādes – 560 apgriez./min. , un 94,5 decibeli, pēc apstrādes – 620 apgriez./min. Un 93,9 decibeli.

Palielinājās apgriezienu skaits – dzinējs sāka vieglāk strādāt, bet cilvēka veselībai kaitīgais faktors – troksnis – samazinājās .Ja apgriezienu noregulēt sākotnējā līmenī – dzinējs strādās vēl klusāk, kas ir aktuāli priekš pilsētas autobusa.

Tika aprēķināts ekonomiskais efekts un cipari iespaido – tātad:

(vidējais degvielas pārtēriņš gadā, ja d/d maksā 60 santīmi litrā) . ir : LS - 867,83

- 100 ls – (eļļas 20 – litrīgās eļļas sitēmas apstrāde uz 100 000 km)

ls 767, 83 - viena autobusa tīrā ekonomija gadā.

Pareizinot šo ciparu ar Rīgas Satiksmes autobusu skaitu, kas satāda 500 vienības, tad acīmredzama ir vairāku desmitu tūkstošu Ls ekonomija tikai par degvielu vien, bet ņēmot vērā to, ka mezglu un agregātu motoresurss pieaug, arī remonta izdevumu potenciālā ekonomija ir nozīmīga.

Tātad pašlaik, kad ekonomija ir izdzīvošanas nepieciešamība, RVS reāli pieskaitāma pie „antikrīzes līdzekļiem”.