

RVS проникает в наши автомобили

"Покой нам только снится"... - Эта фраза в полной мере отражает жизнедеятельность финской компании RVS-master EU (Amteh OY) Финские специалисты постоянно что-то придумывают, додумывают, переделывают. А недавно они разработали РВС-технологию, которая восстанавливает работоспособность узлов автомобиля без разборки и замены изношенных деталей.

Принцип действия RVS -составов заключается в следующем: он добавляется в масло или смазку, после чего попадает в зону трения. За счет выделения в процессе трения энергии на поверхности деталей образуется защитный слой металлокерамики.

Уникальность новой технологии заключается в том, что RVS -состав не заполняет микрорельеф, как металлоплакирующие присадки. Вместо этого происходит наращивание металла в местах трения до компенсации износа. В результате получается слой, неотделимый от поверхности деталей, состоящий из ТРЕХ диффузионных слоев :внутри поверхности, на самой поверхности детали и в надповерхностных зонах. Общая толщина этих неразделимых слоев может достигать 250-500 микрон, при этом надповерхностный слой может достигать толщины 25-30 микрон. После модификации поверхности трения нет необходимости добавлять состав RVS-master при каждой смене масла.

Естественно, любые теоретические выкладки, не подкрепленные практикой, фактически ложны. А чтобы не обвинили разработчиков составов RVS-master в нечестности, они на прошедшей недавно презентации представили широкой общественности самую обычную машину MAZDA-323, двигатель которой обработали RVS составом. После этого его характеристики приблизились к показателям нового агрегата. Что было показано на примере компрессии в цилиндрах. А после этого авто запустили в работу , предварительно слив все масло из системы смазки. Двигатель проработал после этого еще более 2-х часов, без каких-либо изменений, а автомобиль позднее уехал своим ходом.

Шведские специалисты решили провести испытания RVS -составов. Они взяли Volvo 440 1993 года выпуска и обработали ее двигатель РВС-составом. В начале испытаний пробег машины составлял 274 тыс. км, в конце - 280 тысяч. Пробег автомобиля в процессе обработки составил 1900 км.

Удивлению шведских специалистов небыло предела. После обработки двигателя RVS -составом его компрессия увеличилась на 10, а крутящий момент - на 8%. После же того как RVS -составом обработали дифференциал и коробку передач автомобиля потери на трение в трансмиссии снизились на 5%. Все это позволяло шведам сделать вывод о том, что RVS -технология уникальна в своем роде, и ее можно использовать у себя на родине.

Учитывая все вышесказанное, нужно заметить следующее: RVS -составы - действительно эффективный продукт, но только при условии грамотного и точного соблюдения инструкции. Например, чтобы увеличилась компрессия двигателя, RVS -составы нужно использовать дважды, с интервалом 300-400 км. Но даже при этом нет никаких гарантий, что вам не потребуется и в третий раз обработать мотор препаратом (в том случае, если авто покрылось "сединой").

В заключение хотелось бы сказать следующее: плюсы от использования RVS -составов в двигателях - это увеличение и выравнивание компрессии по цилиндрам, повышение моторесурса деталей в 2-3 раза, снижение уровней вибрации, шумов и нагрева, уменьшение потребления топлива. А минусы пока не обнаружены.