

# Rewitalizanty firmy XADO - test 3.

Jerzy Kossowski, zdjęcia autora

Zgodnie z zapowiedzią, przeprowadziliśmy test preparatu rewitalizującego silnik motocyklowy. Wybór padł na motocykl Junak, którego od strony technicznej Naszym Czytelnikom opisywać nie trzeba. Wybrany motocykl był własnością pana Mirosława Kopcia, kolekcjonera i restauratora motocykli o bardzo dużym doświadczeniu. Jego Junak właśnie przygotowywany był do naprawy dużej wyprawy zagranicznej, a pozwolę sobie przypomnieć, że brał już udział w relacjonowanym na naszych łamach rajdzie do Monte Cassino.



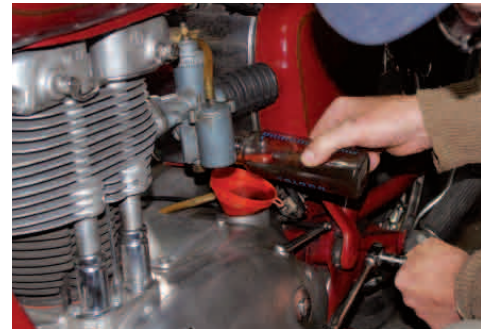
Spuszczenie oleju w motocyklu z koszem wymaga sporej ekwilibrystyki

czynności, które da się wykonać w białej koszuli i bez pobrudzenia rąk. Nalewanie oleju do silnika przeprowadziliśmy korzystając z dziecięcej butelki do mleka jako narzędzia pomiarowego. Taka butelka pozwala jednocześnie na precyzyjne wlewanie. Napełnienie skrzyni biegów było nieco łatwiejsze. Po napełnieniu silnik ponownie rozgrzaliśmy i do zbiornika oleju dodaliśmy jedną tubkę rewitalizatora. Silnik znowu został uruchomiony i nagrany w celu rozprowadzenia preparatu. Do skrzyni biegów nie dodawaliśmy rewitalizatora.



Naszym naczyniem miarowym była butelka niemowlęca

Po powrocie zadzwonił do mnie Mirosław Kopeć z następującą informacją: *Motocykl bardzo dobrze przebył trasę, ale najciekawszy był jeden z dni, kiedy wjeżdżaliśmy Junakami na najwyższy szczyt gór Harzu (Niemcy). Jadące z nami inne Junaki zgrzały się straszliwie, silniki dymiły, dymił też olej znajdujący się na zewnątrz bloków napędowych, natomiast mój Junak obciążony przyczepą nie zagrzał się w ogóle, nie docierały od silnika nawet żadne zapachy świadczące o wysokiej temperaturze, co przy tych jednostkach jest normalne.*



Wpierw wlewamy olej

Junak znajdował się w nienagannym stanie technicznym, tym bardziej interesujące mogły być wyniki testu. Silnik miał po remoncie przebieg kilkunastotysięczny, ale nie wykazywał ani widocznego zużycia oleju, ani słabszej kompresji czy niepokojących odgłosów mechanicznych. Zdecydowaliśmy o wymianie oleju w silniku i w skrzyni biegów, pozostawiając bez wymiany olej w komorze sprzęgła. Nie mając w momencie przeprowadzanego testu specjalnego oleju XADO do skrzyni i sprzęgieł, obawialiśmy się, że spodziewany, zmniejszony współczynnik tarcia może spowodować zakłócenia pracy sprzęgła. Junak zgodnie z fabrycznymi zaleceniami powinien posiadać w skrzyni biegów ten sam olej co w silniku i w związku z tym zastosowaliśmy olej mineralny XADO 15W40 SL/CI-4 z rewitalizatorem.

Po przeprowadzeniu typowych zabiegów związanych ze zmianą oleju czyli - nagrzenie silnika, spuszczenie oleju i umycie filtra oleju, przystąpiliśmy do napełnienia zespołu napędowego. Znający Junaka wiedzą, że nie są to



Po pogrzeniu silnika kolej na porcję rewitalizatora

Dokonany pomiar ciśnienia sprężania wykazał ciśnienie równe 8,4 atm. Potem nastąpiła eskapada, o której napiszemy oddzielnie, gdyż pokazuje, że dobrze zrobiony Junak jest i dzisiaj niezawodnym motocyklem. W sumie motocykl przebył ponad 1000 km w bardzo trudnych warunkach, a do tego w zaprzęgu z wózkiem bocznym.

Z całą pewnością nastąpiło znaczące zmniejszenie tarcia w silniku, bo innego wytłumaczenia nie widzę.

Po tygodniu wzięłem udział w zlocie w Kutnie, gdzie w próbach sprawnościowych w tej samej co roku konkurencji, z tymi samymi kolegami zajmowałem jedno z ostatnich miejsc. W tym roku byłem drugi – motocykl po prostu zaczął się znakomicie „wkręcać na obroty”, co pozwalało na bardzo dobre przejazdy w slalomach.

Po powrocie zostało zmierzone ciśnienie sprężania, wzrosło niewiele, bo do 8,5 atm, ale silnik był w niezłym stanie, więc przyczyn poprawy funkcjonowania należy doszukiwać się przede wszystkim w zmniejszeniu oporów tarcia. Nie przeprowadziliśmy też kontroli składu spalin, ani pomiarów zużycia paliwa, gdyż zabrakło porównywalnych warunków pomiarowych. Kolejny test wykazał bezdyskusyjną poprawę parametrów silnika i to pracującego w trudnych warunkach.

W następnych numerach przekażemy Państwu wyniki testów w dużo starszych silnikach samochodowych i w przekładniach. ■