

MOTORRENOVERING

[Side for udskrift \(.pdf 74 kB\)](#)

RENOVERING AF MOTOR

RVS Technology® Treatment-teknikken muliggør en gendannelse til oprindelige tolerancer, og slidbeskyttelse af samtlige sliddele i en fungerende 4-taktsmotor, forudsat, at maskindelene bare er slidte - ikke knuste. Motorer med op til 50 % effekttab kan renoveres med RVS-teknikken, og dens præstationer kan genskabes op til producentens angivne værdier (for en dieselmotor kan det t.o.m. overstige noget). Behandlingen gennemføres i **TO ETAPER (2 sæt)**. Se instruktionen nedenunder.

FOREBYGGENDE BEHANDLING

En ny eller en næsten ny motor op til 40 000 kørtkm (800 timer) kan behandles med RVS-teknikken i forebyggende øjemed.

Det betyder, at under 100 000 km` s (2 000 timers) kørsel slides der ikke på maskinens friktionsdele, men kun på det metalkeramiske lag. Maskindelene forbliver som nye, og t.o.m. bedre end de var som helt nye, takket være det metalkeramiske lags enestående fysiske egenskaber.

Behandlingen gennemføres i **EN ETAPE 1 sæt**). Se instruktionen nedenfor.

RVS TECHNOLOGY® ENGINE TREATMENT TIL BEHANDLING AF 4-TAKTSMOTORER

Hver tube indeholder RVS-materiale bestemt for EN behandlingsetape af de respektive motortyper-og størrelser.

Ved renovering er antal etaper altid 2.

På en fuldstændig motorrenovering går der 2 sæt til!



RVS Technology® Treatment til BENZINMOTOR				
Artikel		Pris pr sæt		
		exl. moms	inkl. moms	
G4	Olievolumen i motor 2-4 liter	264,00	330,00	KØB
G6	Olievolumen i motor 4-6 liter	370,00	462,50	KØB

RVS Technology® Treatment til DIESELMOTOR				
Artikel		Pris pr sæt		
		exl. moms	inkl. moms	
D4	Olievolumen i motor 2-4 liter	370,00	462,50	KØB
D6	Olievolumen i motor 4-6 liter	490,00	673,75	KØB
D40	Olievolumen i motor 28 -40 liter	2490,00	3112,50	KØB

For en motor med 8-liters oliemængde tager man dobbelt mængde af G4, respektive D4.

For en motor med 12-liters oliemængde fordobles mængden af G6, respektive D6. To tuber tilsættes så samtidigt i en flaske ved hver behandlingsetape.

Følgende resultat opnåes ved RVS-motorrenovering:

- Genskabelse og slidbeskyttelse af samtlige friktionsdele.
- Motoreffekten stiger op til producentens angivne værdier.
- Brændstofforbruget falder med 5-13 % under kørsel, og op til 30 % ved tomgang.
- CO- og HC-værdierne i udstødningsgasserne reduceres med 10-40 %.
- Olieforbruget sænkes.
- Mislyde og vibrationer mindskes mange gange.
- Vinterstart lettes, og slidtagen ved koldstart sænkes radikalt.
- Olietrykket ved tomgang stiger med 1-1,5 kg/cm².
- Kompressionen i cylindrene stiger med op til 20 % og udjævnes.
- Kørestrækningerne mellem serviceintervallerne kan fordobles.
- Muligheden findes, for at køre op til 200 km helt uden olietryk (ikke med hydrauliske ventilløftere).
- Behandlingseffekten håller sig i minst 10 000 mil.

Inden behandlingen påbegyndes

- Hvis der findes aktivt teflon, molybdæn- eller andre beskyttelsesfilm dannende olietilsætninger i olien skal motoren rengøres før behandlingen. Rengöra motor / växellåda / bakaxel
- Tænding og ventiltolerancer skal justeres jvfr. producentens specifikation.
- Kontroller at der ikke er olielækager, samt at olieniveau- og kondition opfylder producentens krav. Olietype har ingen betydning.

Anvisning trin for trin

1. Varm motoren op til driftstemperatur.
2. Tilsæt tubens indhold i den medfølgende flaske, skru låget på, og ryst den kraftigt (20 - 30 sek) til der opnåes en homogen blanding.
3. Stop motoren og tilsæt ca halvdelen af blandingen i motoren, og kørsel den i tomgang i 15 minutter.
4. Stop motoren, lad den køle ned i et par minutter, og tilsæt så resten (ryst først) af blandingen i motoren.
5. Motoren skal nu være i drift i mindst en halv time i træk, enten i tomgang eller aktiv kørsel men uden væsentlig overbelastning.

Ved beskyttelsesbehandling:

Kør som sædvanligt men undgå overbelastninger de første 400 km (8 timer). RVS-midlet skal forblive i motoren til næste ordinære olieskift, men mindst under 1500-2000 km` s (30-40 timers) kørsel.

Ved renovering:

Kør nu ca 300 - 400 km (6-8 timer) som sædvanligt - ikke nødvendigvis i et stræk - men undgå overbelastning. KØR IKKE FOR STÆRKT !

Ved behandling af en motorcykel (med fælles olie i motor og gearkasse) anvend under denne etape så vidt som muligt samtlige gear så ofte som muligt.

Anden etape:

Kontroller oliekvaliteten. Hvis olien fortsat er i orden, kan anden behandling udføres med samme olie. Ved behov skiftes olie og filter.

Gentag de 5 trin.

Behandlingen er fuldendt efter ca 1500-2000 km` s (30-40 timers) kørsel, regnet fra sidste tilsætning af RVS i motoren. RVS-midlet skal forblive i motoren til næste ordinære olieskift.

TÆNDNING (PUMPEINDSTILLNING PÅ DIESELMOTORER) OG VENTILSPIL SKAL KONTROLLERES OG VED BEHOV INDSTILLES. **Varför?**

OBS! I de fleste bilmodeller fra -88 og opad justeres tomgang og tændning via styrenheden automatisk.

Bemærkninger

- I RVS-behandlede motorer har oliekvaliteten ikke så stor betydning som før. Oliens opgave er nu mest at fordele varmen i motoren.
- En tredje behandlingsetape kan være nødvendig på meget slidte motorer (sådanne med op til 50 % effekttab) og gennemføres på samme måde.

Hånteringsråd

- Beskyttes mod direkte sollys, og opbevares ved temperaturer under +40°C (~105°F)
- Materialet klassificeres som industriolie, og er ikke giftigt (klasse 4)
- Ved hudkontakt - vask med lunkent vand og sæbe.

- Hvis præparatet kommer i øjnene, kan der opstå irritation - skyl med vand, kontakt læge.
- Hvis præparatet indtages, kan der opstå ildebefindende- fremkaldt ikke opkast, kontakt læge.
- Ved brand: alle slukningsmidler undtagen vand er anvendelige.
- Opbevares uden for børns rækkevidde.

[Sikkerhedsdatablad. RVS Technology Engine Treatment \(.pdf 50 kB\)](#)

Tænk på

Med RVS-teknikken er det let at få kompression og olietryk op til producentens angivne værdier, og at sænke mislyde og vibrationer kraftigt.

RVS-teknikken er garanti for at få en "færdig" motor til at fungere som den skal, men det kræves, selvfølgelig at de øvrige komponenter i motoren er i orden for at få maksimal effekt ved minimal brændstofforbrug.

I første omgang skal alle indstillinger justeres jvfr. gældende specifikationer - tændning, karburator/indsprøjtning og ventilspil. Rette komponenter såsom tændrør, tændkabler, strømfordeler m.m. er ikke uvæsentlige. Forskellige slags målere kan give forkerte signaler, og dermed forstyrre funktionen alvorligt. Selv kølesystemet indvirker meget på motorens funktion.

Når man har gennemgået ovennævnte punkter, kan man sige, at motoren virkelig er renoveret.

Totaktsmotorer

En moderne totaktsmotor er et problemtilfælde for RVS-Tec, eftersom det er meget besværligt at lave en belægning ad naturlig vej mellem stempel og cylinder i sådanne motorer. Man ville være tvunget til at dreje motoren udefra samtidigt med, at man smører cylinderen.

Desuden opstår der problemer eftersom cylindrerne i moderne motorer næsten uden undtagelse har en belægning af en slags. En yderligere hindring er, at belægningsmaterialerne ofte indeholder keramisk baserede komponenter.

RVS-teknikken kræver jernbaserede materialer for at kunne fungere.

Der er ingen hindringer for anvendelse af materialet i 4-taktsmotorer eller gearkasser. Midlet hæfter ikke på koblingsskiver, og reagerer heller ikke med mellemskiver af aluminium. På en mellemskiv lavet af stål bygger

RVS en hinde, som udjævner overfladen på skiven, hvorved overfladen styrkes.

Det er vigtigt, at den rette diagnose stilles før behandlingen.

Som vi allerede har nævnt, har RVS Technology® en unik evne til at opbygge et metalkeramisk lag, og dermed kompensere for slidtage, men som sædvanligt gælder det: jo før man angriber "sygdommen" desto lettere bliver det at opnå det ønskede resultat.

Behandles en ny eller bare en lidt anvendt bil / mekanisme med RVS Technology® kan sliddelene "konserveres" i oprindelig stand. Det metalkeramiske lag lægger sig som et tyndt beskyttende lag på friktionsoverfladerne, og øger maskineriets levetid flere gange.

For at kombinere de to modsatte metalegenskaber sejhed og hårdhed har man udviklet nogle teknologiske løsninger. Oftest beholdes stålet blødt og sejt i midten, medens overfladen kulberiges og hærdes. Med RVS Technology® opnåes en væsentlig hårdere friktionsoverflade end ved de fleste stållegeringer uden overfladeruher, hvilket leder til betydelig mindre friktion.

En RVS-behandlet maskindel får i friktionsområdet en spejlblank overflade.

Alt det ovennævnte er velafprøvet og bevist, men man må huske at i en kompliceret mekanisme som eksempelvis en forbrændingsmotor eller en kompressor findes der komponenter, som udsættes for slidage, og komponenter som ældes på anden vis.

Hvis f.eks. stempelringene har mistet deres spændstighed, og kompressionen på grund af dette er faldet, hjælper RVS-behandlingen ikke så meget uden at stempelringene bliver udskiftet. Resten klarer RVS Technology®.

RVS Technology®-produkter er sammenlignet med traditionel renovering billige, de kan aldrig skade nogen mekanisme, og de fungerer hundrede procent.



Industri Kemi ApS - Ebstrupvej 2 Sejling - DK-8600 Silkeborg
mail@industrikemi.dk - www.industrikemi.dk