

Også godt for dieselpumper

RVS er ikke et olietilsætningsmiddel, men er et produkt, der reagerer kemisk med metaldele og derved giver mindre friktion.

OLIETILSÆTNING

Af Jens Jessen

Normalt skal tilsætningsmidler til motorer tilsættes olien. Den normale olies opgaver er mange, og en af dem er at nedsætte friktionen, hvilket den gør ved at skabe en beskyttende film over metalfladerne, men selv med den bedste olie

vil der forekomme friktion. RVS-teknologien fungerer anderledes end de konventionelle olietilsætningsmidler, idet midlet ikke er en olietilsætning, men i stedet opbygger den et metalkeramisk lag på alle slidfladerne. Den danske distributør af RVS-produkterne, Søren Siggaard, forklarer:

- RVS-produkterne fungerer ganske anderledes,

idet midlet har en restaurerende effekt, da det er i stand til at opbygge et metalkeramisk lag, der hvor sliddet er. Det skal godt nok iblandes olien, men olien er kun bæremidlet for produktet og sikrer kun, at RVS-produktet havner alle de steder, hvor der er behov. Behandling med RVS kan foretages på benzin- og dieselmotorer, totaktsmotorer, gearkasser automatisk og manuel, bagtøjer, servostyretøj, kuglelejer og dieselpumper, og det endelige resultat kommer først efter adskillige driftstimer. Det er primært møntet på at kunne forbedre kompressionen, mindske mekanisk støj, præstationsevnen og



RVS er ikke en olietilsætning, men opbygger i stedet et metalkeramisk lag på alle slidfladerne.

livslængden, men det kan også bruges på nyere motorer.

Symptomer forsvinder

Populært sagt lægger RVS et metalkeramisk lag på de steder, hvor sliddet er, og derved forsvinder de symptomer, der før var, som bankning og mekanisk støj fra eksempelvis dieselpumper og hydrauliske ventilløftere. Tager vi en motors stempel og cylinder som eksempel, vil der altid være en vis friktion mellem de to dele. Ved at tilsætte RVS til motorolien vil midlet dermed også komme i kontakt med stempel og cylindervæg. Da partiklerne i RVS er relativt store sammenlignet med de mikroskopiske dale og toppene i metaloverfladerne, findeles RVS-partiklerne her. Hvor friktionen og dermed også temperaturen er størst, starter en mikrometallurgisk reaktion, og det foregår der, hvor temperaturen i kontaktpunkterne lokalt kan stige til over 900° Celsius. Den lokalt høje temperatur, får RVS'en til at reagere ved at danne ferrosilikat, som er metalkeramiske krystaller, der har



Søren Siggaard er den danske distributør af RVS-produkterne.

den egenskab, at de hæfter og binder sig til metallet. I takt med at processen fortsætter, dannes der en ferrosilikatstruktur i og ovenpå de oprindelige overflader. I eksemplet her, hvor det handler om stempler og cylindervægge, tætner det og kompenserer for slidtage. Varmen får RVS til at reagere, men så snart friktionsniveauet og dermed varmeudviklingen er

lav nok, stopper processen automatisk.

Søren Siggaard fortæller, at flere autoværksteder anvender det. Det bruges blandt andet, når en bil har mekaniske lyde. Det kunne være støj fra en hydraulisk ventilløfter, dårlig kompression, en dieselpumpe, servostyretøj, hvor man ønsker at få lydene væk uden at skulle foretage en dyr adskillelse og reparation.

Sovjetisk opdagelse

RVS-teknologien stammer fra Sovjetunionen fra den tid, hvor der endnu var en mur. Det er da også grunden til, at den først er dukket op her i de senere år. Kort fortalt opdagede et hold mineborefolk, at borehovederne i en bestemt dybde, holdt op til seks gange længere end normalt. Man undersøgte det på et sovjetisk videnskabeligt laboratorium og fandt ud af, at der i dette geologiske lag var et meget højt indhold af magnesiumsilikat. Man var ikke sen til at se anvendelsesmulighederne og udnytte den nye opdagelse. Man raffinerede det, så det blandt andet kunne anvendes i forbrændingsmotorer, gearkasser, bagtøjer, servostyretøj og til dieselpumper. Først da muren faldt, kom teknologien langsomt til Vesten via Finland, hvor RVS-hovedkvarteret ligger i dag.