

RVS:

Onko öljyn sekaan laitettavista lisäaineista apua?

Varmasti jotkut muistavat kun töllössä oli mainoksia, joissa autoa käytettiin ilman öljyä. Jossakin ruiskutettiin silkkia vettä kamplakseliin ja kukkua. No ei tarvitse olla ruudin keksijä ymmärtääksään, että vesi jäädytti moottoria ja siten auttoi sitä käymään entistä kauemmin. Oli sitä poweria ja tätä teflonia ja tota uppia. Yhteisenä tekijänä kaikissa aineissa oli Teflon, joka teki pintoitteen metalliin. Kaikkien meidän tietävät, kuinka vähän mekaanista kulutusta Teflon kestää vaikkapa polstapinnalla, saati jos vastakkain on sylinterin seinämiä ja männän renkaat moottorissa tai vaikkapa hammassrattaan hampaat vaihdelaatikossa.

Vastaavia aineita on edelleen saatavilla, mutta nyt on tullut myös uudenlainen öljyn lisäaine, jonka teho perustuu kokonaan toisenlaiseen reaktioon. Aineen nimi on RVS ja sen parempi teho ja pidempi vaikutus on seurausta diffuusiosta, jossa metalli ja keraamiset partikkelit yhdessä muodostavat pintoja tasoittavan ja suojaavan kerroksen, joka myös kestää huomattavasti kauemmin kuin entiset Teflon-pintoitteen.

RVS on alkujaan kehitetty ensiten Neuvostoliiton ja Venäjän avaruus-/sotateollisuuden tarpeisiin. Se toimii ensialta ehkäisevästi ja lisäksi korjaa jo aiheutuneita vaurioita kaikissa sellaisissa kohteissa, joissa metalli joutuu kosketuksiin toisen metallin kanssa. Esimerkiksi voimansiirron sattaat, nivelet jne.

Olen itse suhtautunut varauksella vastaaviin aineisiin, mutta RVS:n muista poikkeavan toimintaperiaatteen vuoksi se herätti mielenkiintoni ja voitiin epäilykseni, joten päätin kokeilla RVS:ää joko kameranikissä valitsin omat autoni. Päätöstä helpotti myös tieto RVS:n tuotevaatavakuutuksesta, joten ei muuta kuin kartoittamaan, mitä

RVS tuotteita voisin kokeilla.

Autot joihin RVS ainetta laitettiin olivat vuoden 1992 Ford Transit 2.5d ajettu 278.000 km ja 1998 Mitsubishi Pajero 2.8d ajettu 140.000 km.

Molempiin autoihin laitettiin RVS:ää ohjaus tehostimiin, moottoreihin, vaihdelaatikoihin ja taka-vetopyörästöön. Lisäksi Pajerossa myös jakovaihteistoon ja etuperään.

RVS:n lisäys on helppoa ja sen pystyy tekemään normaalin öljynvaihdon yhteydessä tuotteen mukana seuraavan suomenkielisen ohjeen avulla.

Ennen aineen laitoa käytiin molemmat autot ohivuoto-mittauksessa, mutta muutoin kirjasi huomaamani viat/ylimääräiset äänet ylös, jotta voisin seurata myös sellaisia asioita, joita ei mittauksessa tule näkymään.

Muita huomioimiani "vikoja" olivat ohjaustehostimesta kuului ääni ja tehonimen hehottomaus, joka ilmeni ohjauksen polstutuksessa, eli ratti joi aina 15 minuuttia välillä tasan ja auto jatkoi ikuisesti kiertävää rataa kunnes kuljettaja käännsi ratin suoraan.

Toinen selvästi kuultava ääni tuli tasaaspyörästöstä. Kun vihdoin salt auton 80 vauhtiin, alkoi kuulla sen sortin naukuminen, että vähempikin olisi riittänyt. Lisäksi mittasin polttoaineen kulutuksen sekalaisella ajolla (13 l/100 km) ja maantie ajossa (6,7 l/100 km).

Pajeron osalta muut asiat jotka kirjasi ylös, olivat polttoaineen kulutus seka-ajossa (13,4 l/100 km) ja maantiellä 9,9 l/100 km).

RVS:n lisäämisen jälkeen ensimmäiseksi huomasin ohjaustehostimen tulevan paremmin tehostavaksi ja ratin palautuvan suoraan ajoasentoon molemmissa autoissa. Tämä oli havaittavissa nopeasti jo 300-500 km ajon jälkeen.



Lähes samaa vauhtia Transistorin mölyävä perävälitys alkoi hiljentyä. Ääni välityksestä ei hukkunut kokonaan, mutta alle kipurajan se selvästi meni.

Polttoaineen kulutuksessa alkoi näkyä muutosta vasta 3000-4000 km ajon jälkeen.

Kulutuksen seuranta ei ole aivan yksiselitteistä, mutta näin voi todeta, kun kokeilun aloittamisesta on kulunut lähes vuosi ja Transitin osalta 43.000 km Pajeron noin 17.000 km. Pitkän aikavälin kulutuksessa on siis tapahtunut seuraavaa.

Muutokset kulutuksessa:

Transit: ennen aineen lisäystä Seka-ajo 13 (l/100 km) Maantieajo 6,7 (l/100 km)

Transit: n. 43.000 km ajon jälkeen Seka-ajo 11,8 (l/100 km) Maantieajo 6,3 (l/100 km)

Erotus

Seka-ajo 1,2 l/100 km (-9,2%)
Maantieajo 0,4 l/100 km (-6%)

Pajero: ennen aineen lisäystä Seka-ajo 13,2 (l/100 km) Maantieajo 10,2 (l/100 km)

Pajero: n. 18.000 km ajon jälkeen Seka-ajo 11,8 (l/100 km) Maantieajo 9,8 (l/100 km)

Erotus

Seka-ajo 1,4 l/100 km (-10,6%)
Maantieajo 0,4 l/100 km (-3,9%)

Erot kulutuksessa ovat aika huomattavia ja merkittäviä mielestäni on sekakulutuksen (kaupunkiajo) reilu pudotus. Kulutuksen vähentäminen selittyy ainakin osittain aineen kiitokseen pienentävällä vaikutuksella, koska kiihdytyksestä kuluttavat erityisen paljon ja seka-ajossa on paljon kiihdytyksiä.

Autot myös jyristävät nyt vähemmän pienillä kierroksilla vedettäessä.



RVS-käsittely on yhtä helppoa kuin öljynvaihto. Kätevä tekee sen itse.

**Puristua mitaustiedot:
Ennen RVS käsittelyä**

	Transit	Pajero
1 syl	25,8 Bar	25,8bar
2 syl	24,7	25,6
3 syl	24,4	24,7
4 syl	25,1	24,0
	25,0	25,25

Keskiarvo (4 syl)

RVS käsittelyn jälkeen

	Transit	Pajero
1 syl	25,6	26,3
2 syl	25,4	26,2
3 syl	25,4	26,2
4 syl	25,7	26,2
	25,52	26,22

Keskiarvo (4 syl)

Muutokset ennen ja jälkeen eivät ole suuren suuria, mutta ne ovat ollemaan suuntaan.

Eläkkeä puristukset ovat hieman parantuneet kautta linjan ja lisäksi sylinterikohtaiset erot ovat liki minissä, varsinkin Transitin osalta muutos on ollut hyvä.

Pajerossa lähtökohta oli jo varsin hyvä, joten isoja muutoksia ei ollut odotettavissaakaan. Kuitenkin Pajeronkin arvot tulivat lähes tasoihin peräsyntin ja puristusaineen kasvoi selvästi.

Pajeron paineen kasvusta selittynee osin myös sillä, että uusien akkujen myötä startin pyörintänopeus on parantunut, mutta ei paine-eroja peikkäillä akillä tasata.

Omalla pussilla kun RVS:ää kokeilin, niin aineiden mittaritarkkuuksia ei budjetti antanut tehdä. Näiden osalta täytyy tyytyä lukuisten laboratoriotekniikoiden mittauksiin, jotka osoittavat aineen toimivan erinomaisesti ja korjauksen/pinnoitteen pysyvän luvut 50.000km, jopa 100.000km.

Oman kokeiluni yhteenvertaana voin sanoa RVS:n toimineen hyvin ja odotetulla tavalla. Se on alentarant polttoaineenkulutusta ja kunnostanut perävalityksen. Lisäksi ohjaustehostimissa aineen positiivinen vaikutus tuli selvästi esiin. Tuotteen toimivuudesta ja turvallisuudesta kertonee parhaiten sen saama tuosevastuu vakuutus ja useiden ammatti- ja siviililautailijoiden kokemukset sekä kilpa-autoilijoiden tuotteesta antamat ylistyslausunnat.

RVS soveltuu diesel, 2-tahti ja 4-tahti moottoreille manuaali- ja automaattivaihteisiin autoihin, moottoripyöriin, mopoihin, kelkkoihin jne.

Itse uskallan suositella RVS:ää, sillä sen lisääminen öljyn sekaan voi olla varteenotettava vaihtoehto osan vaihtamiselle tai muulle mekaaniselle korjaukselle.

Pikentynyt käyttöikä, tv Jori

Lisätietoja: www.rvs.fi



Voimansiirron käsittely onnistuu pienellä ruiskulla. Imaistaan vähän öljyä sekoitetaan aineeseen ja ruiskutetaan takaisin.

Kiihdytys ylämäkeen

Testasimme ainetta myös toisessa Mitsubishi Pajerossa v:n 1992, ajettu runsaat 446.000 km.

Tälle autovanhuksele emme tehneet muita mittauksia kuin kiihdytyksen ylämäessä korkeimmalla vaihteella neliveto päällä. Ajatus oli selvittää jos mahdollinen vähenevä kitka moottorissa ja voimansiirrossa näkyisi parempana kiihdytyksenä ylämäessä heikompi vaihteella.

Mittauksessa käytettiin Stalker digitaalitutkaa ja kannettava tietokonetta, johon tallensimme tutkan piirtämän käyrän nopeus/ajomatkaksi.

Auto kiihdytettiin erästä risteyksestä vajaan 500 metriä viitosvaihteelle ja mahdollisimman tasaiseen nopeuteen n. 70 km/h. Mäen juurella kaasu poljettiin pohjaan.

Mittaustulokset:

Ennen käsittelyä: mäen juurella 493 m lähtökohdasta mitattu nopeus 71,66 km/h, 100 km/h saavutettiin 1153 m lähtökohdasta = 660 m kiihdysmatkaa vauhdin lisäys 28,34 km/h

Käsittelyn jälkeen: (auto ajettu n. 11.000 km käsittelyn jälkeen) mäen juurella 493 m lähtökohdasta mitattu nopeus 69 km/h, 100 km/h saavutettiin 1175 m lähtökohdasta = 622 m kiihdysmatkaa vauhdin lisäys 31 km/h, eli pieni, mutta selvä parannus.

Hans B.

ATV 260 2x4	ATV 260 sport	ATV 300 4x4
4 950 €	5 490 €	6 750 €

ELÄMYS CENTER

Rusthollaninkatu 7, 02270 Espoo
09 884 3884 • www.elamyscenter.fi