

Vi prøver RVS tilsætning

Holder hvad det lover

RVS er ikke et konventionelt olietilsætningsmiddel, men er et produkt, der reagerer kemisk med metaldele. Veteranpostens langtidstest viste, at det gav mere kompression.

AF JENS JESSEN

Normalt er jeg meget skeptisk over for alle disse produkter, som skal forbedre dette og hint i en motor. Alligevel lod jeg mig overtale til at prøve et nyt produkt ved navn RVS. Hos den danske importør, Søren Sigaard, fik jeg at vide, at der ikke er tale om et af de tilsætningsmidler, hvis eneste opgave er at nedsætte friktionen. Søren Sigaard, forklarer:

- Den normale olies opgaver er mange, og et 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, idet midlet ikke er en olietilsætning, men i stedet opbygger den et metalkeramisk lag på alle slidfladerne. RVS produkterne ved at det har en slags restaurerende effekt, da det er i stand til at opbygge et metalkeramisk lag, hvor sliddet er. Vel skal det blandes i 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 alle typer af benzin- og dieselmotorer, gearkasser automatiske og manuelle, bagtøjer, servostyr-tøj og dieselpumper. Fælles er dog, at det endelige og fulde og færdige resultat først kommer efter adskillige driftstimer, forklarer Søren Sigaard.

Metalkeramisk lag

- Populært sagt lægger RVS et metalkeramisk lag på de steder, hvor sliddet er, og derved forsvinder symptomer som mekanisk støj fra eksempelvis dieselpumper og hydrauliske ventilløftere. I en konventionel motor vil der altid være en vis friktion mellem stempel og cylinder. Ved at tilsætte RVS til motorolien vil midlet

dermed komme i kontakt med stempel og cylindervæg. Da partiklerne i RVS er relativt store sammenlignet med de mikroskopiske dale og toppene der altid er i metaloverfladerne, findes RVS partiklerne her. Hvor friktionen, og dermed også temperaturen, er størst, starter en mikrometallurgisk reaktion. Den lokalt høje temperatur, får RVS'en til at reagere, som derved danner ferrosilikat. Det er metalkeramiske krystaller, der har den egenskab, at de hæfter og binder sig til metallet. Samtidig med at processen foregår, overføres skidtpartiklerne til olien. I takt med at processen fortsætter, dannes der en ferrosilikat struktur i og ovenpå de oprindelige overflader. I eksemplet her, hvor det handler om stempler og cylindervægge, tætner det og kompenserer for slidtage. Tykkelsen på det nye metalkeramiske lag kan dog aldrig overstige de oprindelige tolerancer, understreger Søren Sigaard.

Søren Siggård fortæller, at både veteranfolk og autoværksteder anvender det, og han fortæller også, at det blandt andet bruges når en bil har mekaniske lyde. Det kunne eksempelvis være støj fra en hydraulisk ventilløfter, dårlig kompression, en dieselpumpe, servostyretøj, automat- og mekaniske gearkasser med unormale lyde, hvor man ønsker at få lydene væk uden at skulle foretage en dyr adskillelse og reparation.

TESTEN

Overraskende godt resultat

RVS midlet blev sidste efterår hældt på en to-cylindret Honda C72 fra 1960. Men inden der blev hældt RVS på, blev motorcyklen først kørt varm på en 30 kilometer lang strækning, og så blev der taget en kompressionstest. Det foregik med nøjagtigt 10 kompressionslag



Søren Sigaard er den danske distributør af RVS produkterne.

med fuldt åbent gasspjæld på hver cylinder. Herefter blev først halvdelen af däsens indhold hældt på. Derefter blev der kørt 400 kilometer, hvorefter den sidste halvdel, blev hældt i motorolien. Desværre kunne testen ikke fuldføres samme år, da vinteren satte ind, inden jeg kunne nå at køre de 1.500 kilometer inden der er opnået fuld virkning. I dette forår og denne forsommer har jeg fået kørt de resterende kilometer, og så var det tid til at se, om det var fup eller fakta.

For at der ikke skulle være unøjagtigheder, blev kompressionstesten foretaget med samme kompressionstester og under de helt samme betingelser. Motorcyklen kørt varm på den samme 30 kilometer lange strækning, og derefter var det tid til en kompressionstest. Det foregik igen med nøjagtigt 10 kompressionslag med fuldt åbent gasspjæld på hver cylinder.

Resultatet var overvældende, for cylinder 1, som før havde et kompressionstryk på 7 bar, var nu oppe på 8,65 bars kompressionstryk. Også for cylinder 2 var der overraskelser, idet den før RVS behandlingen havde et kompressionstryk på 6,6 bar, og efter RVS behandlingen viste det sig at være vokset til hele 9 bar.

Resultatet taler for sig selv. I procent er forbedringen på cylinder 1 på 23,57 %. På cylinder 2 er den på hele 36,36 %. Normalt kommer vi ikke med anbefalinger, og det gør vi heller ikke denne gang, men vi lader tallene tale for sig selv.



Udvalget af RVS produkter er stort, og dækker benzin- og dieselmotorer, totaktsmotorer, gearkasser automatisk og manuel, bagtøjer, servostyrtøj, kuglelejer og dieselpumper.

RVS teknologien stammer fra Sovjetunionen fra den tid, hvor der endnu var en mur, der adskilte deres samfundssystem fra vores. 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 magnesium silikat. 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, servostyrtøj og til dieselpumper. Først da muren faldt, kom teknologien langsomt til Vesten via Finland, hvor RVS hovedkvarteret ligger i dag.

Se mere på www.rvs-tec.dk

Fakta om RVS:

Trykstyrke 250 kg/mm²

Ferrosilikat kan ikke revne eller splintre.

Ferrosilikat strukturen kan fornyes ved at behandle med RVS igen.

Den dokumenterede tykkelse på det opbyggede lag kan være op til 1,1 mm.

Destruktionstemperatur 1575-1600° Celcius.

RVA før



RVA efter

