

NAGARA, s.r.o.
Na Šibeníku 1, 779 00 Olomouc
oficiální zastoupení pro střední a východní Evropu (CZ, SK, PL, HUN)

R E F E R E N C E

RVS ***master***

T I R & T R U C K

e-mail: nagara@nagara.cz url: <http://nagara.cz>

NAGARA, s.r.o.
Na Šibeníku 1, 779 00 Olomouc
oficiální zastoupení pro střední a východní Evropu (CZ, SK, PL, HUN)

REFERENCE NA TIR & TRUCK:

OBSAH:

- /1./ RENAULT MAGNUM
- /2./ DAF a AVIA A30K
- /3./ RENAULT PREMIUM
- /4./ MERCEDES BENZ SPRINTER
- /5./ DAF 45 150
- /6./ BUS (Finsko)
- /7./ AVIA A31

NAGARA, s.r.o.
Na Šibeníku 1, 779 00 Olomouc
oficiální zastoupení pro střední a východní Evropu (CZ, SK, PL, HUN)

/1./ RENAULT MAGNUM



O produktu RVS jsem se dozvěděl na veletrhu AutoTec v Brně 2006. Dostal jsem informační brožuru s CD, které jsem doma založil a nevěřil a vůbec sem se tomu nevěnoval. No, ale jeden můj známý měl neustále problémy s Audi TT, tak jsem mu věnoval CD s technologiemi RVS master, ať se podívá a vyzkouší to. Můj známý se tedy nakontaktoval na firmu NAGARA, s.r.o. v Olomouci a poté jsme společně firmu navštívili.

Zde jsme byli obeznámeni s výrobky a užitím RVS v praxi. Byl jsem přesvědčen „zatím“ o použití RVS do svých nákladních aut. Prvním zkušebním autem se stalo nákladní auto Renault MAGNUM 480 6x2, které mělo cca 450 tisíc km najeto. Výrobky RVS master mě zaujaly i z hlediska úspory PH M.

Po aplikaci se celé vozidlo ztišilo a snížili se emise (z „euro 3“ na „euro 4“) stručně řečeno. Auto je sledováno skoro přes 2 roky na GPS TOROLA EXITECH. Proto mám jasnou představu o jeho spotřebě, které můžu doložit na dokumentech po vyžádání.

Pan Libor P A Š K O
fa: PAŠKO spol. s r.o.
tel: +420 777 753 200

NAGARA, s.r.o.
Na Šibeníku 1, 779 00 Olomouc
oficiální zastoupení pro střední a východní Evropu (CZ, SK, PL, HUN)

/2./ Tahač DAF a AVIE A-30 K



Chtěl bych se podělit o své zkušenosti s RVS master. V roce 2006 jsem RVSkem ošetřil tahač návěsu DAF. Motor, převodovku i diferenciál. Na autě bylo najeto 850.000 km a po celou dobu byl tahač pravidelně servisován.

Po aplikaci RVS master se zlepšilo řazení převodovky a snížila se spotřeba. Olej v motoru je teď čistější a spotřeba oleje mezi výměnami se rapidně snížila.

Po této dobré zkušenosti na tahači jsem koupil celou sadu taky otci do AVIE A-30 K r.v 1980 po aplikaci přestalo pukuřování s karteru, taky se zlepšilo startování a snížila spotřeba. Podle slov otce dostala AVIE živou vodu, jezdí teď o hodně svižněji, a naložená jede úseky, kde bylo nutno jezdit na trojku po aplikaci RVS master v klidu na čtverku. Motor jede klidněji a je o poznání živější.

Tomáš Kaniok
Raškovice, ČR
e-mail:t.kaniok@seznam.cz

/3./ RENAULT PREMIUM



V létě roku 2006 jsme koupili u autorizovaného dealera zcela nový tahač Renault Premium. Ale už od počátku jsem si nemohl zvyknout na podivné bouchání, které odněkud vycházelo, nemohli jsme přijít na to, co by to mohlo být. Rázy, které vždy vycházely při zatáčkách doprava se projevovaly jako kdyby tahač najel do velké díry, celé to s ním škublo.

Jelikož tyto rázy neustávaly, rozhodly jsme se ošetřit diferenciál a převodovku technologií RVS master a to především jako prevenci a to na základě již odzkoušené předchozích zkušeností s aplikacemi RVS a následné kovokeramiky.

Po ošetření RVSem stále rázy neustávaly a tak jsme zajeli, do servisu, kde jsme uplatnily záruční servisní prohlídku. Jaké bylo pro nás všechny překvapení, když jsme zjistili, že chyběla jedna závlačka uzávěrky diferenciálu, která nebyla už z výroby namontována.

Odborní mechanici konstatovali, že je neskutečné jak mohlo vydržet tyto rázy soukolí uzávěrky. Jen díky RVS master a následné kovokeramice se soukolí nerozpadlo. Po doplnění chybějící závlačky, funguje diferenciál bezproblémově



PAŠKO CZ přepravní
kamionová doprava
jednatel Libor Paško
tel: +420 777 753 200

/4./ MERCEDES BENZ SPRINTER



Použití technologie RVS master na vozidle Mercedes Benz Sprinter, rok výroby 2001.

S touto technologií jsem se seznámil v květnu 2005. Vozidlo jsem postupně začal ošetřovat: motor Di-10, převodovka Tr-3, diferenciál Tr-5, ložiska v kolech RVS master hustou vazelínou.

Dodávka měla před ošetřením najeto 128 tis km. Vozidlo používám k jízdám převážně do zahraničí a většina tras vede po dálnicích. Mechanický hluk motoru 300TD se snížil natolik, že je na úrovni benzinového motoru. Spotřeba

se pohybuje v průměru mezi 6,4 a 8,5 l / 100km. I při maximálním zatížení a rychlosti 150km/hod spotřeba nejde přes 10l/100km. Velmi se zpřesnil chod převodovky a úplně zmizelo tzv.falešné zařazení tolik známé u těchto modelů.

Díky odstranění této závady jsem technologii RVS master uvěřil neboť před několika tisíci km jsem na doporučení dealera aplikoval jeden nejmenovaný přípravek (bez žádného výsledku). Upozorňuji, že jsem nikdy nebyl zastáncem jakýchkoli přísad do oleje, ovšem RVS master je úplně jiná kapitola (prokazatelně modifikuje povrchy). V současné době má vozidlo najeto 196 tis km.

Petr Čížek
tel: +420 608 152 286

NAGARA, s.r.o.
Na Šibeníku 1, 779 00 Olomouc
oficiální zastoupení pro střední a východní Evropu (CZ, SK, PL, HUN)

/5./ DAF 45 150, najeto 600.000 km



Nákladní vozidlo DAF-45 150, které mělo najeto cca 600.000 km. U nákladního vozidla DAF - 45 150 (majitel firma I.U."IRISTON") se objevil během provozu u hrubší hluk a rychlé zahřívání ložisek zadní nápravy.

Proces ošetření:

Pracovníci firmy "K SERVIS" demontovali ložiska. Během kontroly na pouzdrech a válečcích byly objeveny rýhy velikosti 2 cm. Mechanik definitivně doporučil výměnu 4 ložisek. (Informační poznámka: životnost nových ložisek

je 30.000 - 35.000 km.) Ale majitel auta, na základě svých minulých zkušeností s použitím technologie RVS master, rozhodl místo výměny součástek přistoupit na jejich ošetření komponenty RVS master a tím provést testování maziva RVS master na ložiskách. Pracovníci firmy demontovali ložiska zadní nápravy, staré mazivo odstranili a ložiska propláchli. Poté do ložisek bylo přidáno mazivo RVS NLGI 2 Synthetic a vozidlo krátkou dobu jezdilo bez zátěže.

Výsledky ošetření:

Po ošetření ložisek vozidlo bylo využíváno v provozu při obvyklých zátěžích. Po prvních několik desítkách kilometrů provozu zmizel hluk a přehřátí. Pro pravidelné zjištění stavu ložisek byl udržován kontakt s řidičem vozidla a to během 25.000 km provozu vozidla. Celkově najeto na autě s ošetřenými ložisky je 40.000 km (listopad 2005). Celkově najeto na ložiskách 70.000 km (30.000 km před ošetření RVS master + 40.000 km po ošetření RVS master). Auto se provozuje i nadále.

/6./ BUS (Finsko)



Autobusy Jurkilä (Finsko) - autobusová společnost z města Kotka (Finsko), která má 25 autobusů.

Po prvním ošetření RVS master uplynuly 2 roky. "V motorech s velkým množstvím najetých kilometrů lze bez problémů zaznamenat zvýšení výkonu a pokles množství výfukových zplodin, - říká majitel Seppo Jyrkilä.

Více než milion kilometrů.

"Po více než dvouroční exploatační

zkušenosti mohu být jenom rád. Na začátku jsme ošetřovali staré autobusy výrobkem RVS master, které měli najeto více než 1 milion km", - říká vedoucí opravářského odboru Pertti Paavilainen. Zkušenost říká sama za sebe: "Zvuk motorů se zlepšil, značně pokleslo množství výfukových zplodin a všechny autobusy dostaly nový dech", - dodává pan Paavilainen.

Oprava automatické převodovky.

V roce 2004 automatická převodovka v městském autobuse proklouzávala natolik, že jsme jí chtěli vyměnit za novou. Pak jsme ji ošetřili RVS master Atr7 . Do dneška převodovka funguje bez problémů.



/7./ AVIA A31



Vozidlo Avia A31 (SPZ NAA 38-50) se skříňí vybavenou jako pojízdná dílna, je ve firmě Vodovody a kanalizace Náchod, a.s., používáno jako speciální vozidlo pro opravy poruch na síti rozvodů vody.

Účel použití vozidla trvale provozováno se značným zatížením, výbavou nástavby vozidla a potřebnými díly, vyspecifikovanými jako běžný standart potřebný pro opravy na síti.

Vozidlo není garážováno a je denně provozováno. Vozidlo bylo vyrobeno v roce 1983. Během provozu bylo nutné provést výměnu motoru a provést další opravy na podvozku a skříňové nástavbě.

Náhradní motor byl zakoupen v neautorizované opravně. O kvalitě provedení GO motoru svědčí skutečnost, že po ujetí 28 tisíc km se postupně zhoršoval výkon motoru a zejména se zhoršily podmínky studených startů i za cenu používání žhavicí svíčky a elektrického předhřevu motoru v zimních měsících. Podmínky startovatelnosti se nakonec zhoršily natolik, že bylo možné motor nastartovat pouze za použití startovacího vozíku Carstar. V této situaci bylo rozhodováno o zrušení vozidla a jeho nahrazení vozidlem modernějším.

Po seznámení s dokumentací k použití prostředku RVS master bylo rozhodnuto o jeho aplikaci. První aplikace RVS master se konala 25.1.2005.

Před použitím prostředku RVS master 20.1.2005 bylo provedeno měření kompresních tlaků ve válcích motoru s výsledkem, který je zobrazen na diagramu ze zapisovacího zařízení.



Tlak v 1. válci	25,0 bar
Tlak v 2. válci	24,0 bar
Tlak v 3. válci	24,5 bar
Tlak v 4. válci	21,0 bar



Technologie RVS master se sestává z aplikace dvou dávek prostředku renovace motoru. První dávka se aplikovala do stávajícího opotřebeného oleje v motoru a proběhla tzv. čištění motoru od karbonových úsad a na čistých plochách se aktivoval prostředek RVS master.

Fáze první dávky prostředku RVS master proběhla po dob u ujetí 500 km. Po ujetí potřebného počtu kilometrů, byl v motoru po předchozím proplachu vyměněn olej. V této fázi 14.2.2005 bylo provedeno přeměření tlaků ve válcích s následujícím výsledkem:



Tlak v 1. válci	26,8 bar
Tlak v 2. válci	26,8 bar
Tlak v 3. válci	26,8 bar
Tlak v 4. válci	22,5 bar

Do motoru, po provedené výměně oleje, byla aplikována druhá dávka přípravku RVS master. Pro dokončení působení technologie přípravku RVS master je nutné ujetí dalších 1000 kilometrů. Během této doby bylo po ujetí 500 km od aplikace druhé dávky provedeno 18.3.2005 měření tlaků ve válcích s následujícím výsledkem:



Tlak v 1. válci	27,5 bar
Tlak v 2. válci	27,5 bar
Tlak v 3. válci	27,5 bar
Tlak v 4. válci	27,0 bar

Na aplikované druhé dávce bylo ujetu potřebných tisíc kilometrů a na závěr bylo provedeno přeměření tlaku ve válcích s tím, že byl naměřen tlak 27 bar ve všech válcích.

Tlak ve válcích byl ještě jednou kontrolován po ujetí 2000 kilometrů od ukončení aplikace technologie RVS master s tím, že byl 20.4.2005 ve všech válcích naměřen tlak 27 bar.

Starty motoru jsou v současné době již bez problémů a výkon motoru se zvýšil, což nebylo ověřeno na brzdě motoru, ale vyplývá z porovnání výkonu motoru před a po použití technologie RVS master. Při jízdě po stejné trase do kopce na stejném stupni rychlosti motor ošetřený RVS master měl větší tah.



Tlak v 1. válci 27,0 bar

Tlak v 2. válci 27,0 bar

Tlak v 3. válci 27,0 bar

Tlak v 4. válci 27,0 bar

V Náchodě, dne 29.07.2005

Luděk Hofman,
Vedoucí provozu služeb
Vodovody a kanalizace Náchod, a.s.
tel: +420 604 876 362