



***TEST BLOCCO DIFFERENZIALE KAISER
CR47
RTE-000886***



Experimental Engineering

Data 16/08/2011



TEST BLOCCO DIFFERENZIALE KAISER – CR47.



Veicolo	
Modello:	CR47
Versione:	TRITON
VIN	93XFRKB9TCCB30011
Motore:	6G7
Trasmissione:	A/T
Anno del modello:	2010 / 2010
Carburante:	FLEX



TEST BLOCCO DIFFERENZIALE KAISER – CR47.



1) Obiettivo:

Effettuare il test di durabilità e di resistenza dei differenziali anteriori e posteriori.

Valutare l'eventuale rottura o usura dei componenti. Ai fini dell'esecuzione del test, il veicolo ha percorso approssimativamente 11.000 km in condizioni di GVW (peso massimo lordo del veicolo consentito) su strada aperta (Florestinha/Cristo) con un livello di difficoltà 6, che equivale a un percorso di 65.000 km in normali condizioni d'uso.

2) Procedura:

Utilizzare il veicolo carico in condizioni di GVW in modalità 4x4 su strada dissestata, mantenendo una percorrenza giornaliera media di 350 km con una velocità media di 60 km/h.



TEST BLOCCO DIFFERENZIALE KAISER – CR47.



3) Preparazione:

Al posto del gruppo differenziale originale del veicolo, sono stati installati (anteriormente e posteriormente) due blocchi Kaiser mantenendo solamente la corona e il pignone originali.



TEST BLOCCO DIFFERENZIALE KAISER – CR47.



4) Fatti:

4.1) Dopo l'installazione dei blocchi, si sono effettuate le relative valutazioni su percorsi diversi per verificarne l'efficienza.

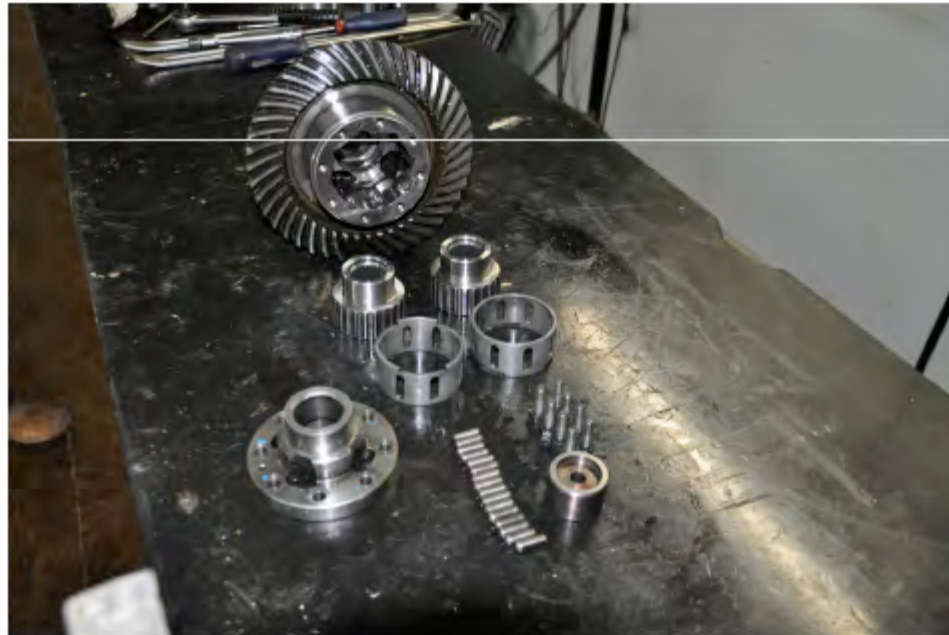


TEST BLOCCO DIFFERENZIALE KAISER – CR47.



4) Fatti:

4.2) Dopo aver percorso con il veicolo una distanza di 10.834 km, i differenziali sono stati smontati per verificarne eventuali danni dovuti ad usura o rottura di qualsiasi componente.



TEST BLOCCO DIFFERENZIALE KAISER – CR47.



5) Commenti:

Facilità di installazione:

Per il montaggio del blocco, non serve alcuna speciale taratura; basta solo effettuare la normale regolazione della ghiera e del pignone.

Se necessario, si possono facilmente rimontare i differenziali anteriori e posteriori originali. Se il cliente lo preferisce, si può installare il blocco Kaiser su un altro veicolo della stessa marca e con gli stessi differenziali.

Bassi costi di manutenzione:

Non è necessario l'uso di un olio speciale per il blocco (Castrol SAF XJ = R\$ 169,23/litro). Il blocco Kaiser impiega un convenzionale olio per differenziale a basso costo. (Castrol Dyna Drive = R\$ 35,75/litro), indicato dal costruttore dell'automobile.

Osservazioni: Nel caso specifico valutato, ciascun differenziale utilizza 2,5 litri.

Stabilità:

Il blocco Kaiser ha fornito una migliore stabilità direzionale nell'affrontare in velocità le curve aperte e su qualsiasi tipo di terreno rispetto allo stesso veicolo dotato dei differenziali originali.

Caratteristiche:

Nella ripresa di accelerazione il differenziale genera un tipico rumore caratteristico dovuto al movimento dei cuscinetti a rulli. In certe situazioni in curva e in fase di accelerazione, si può notare un piccolo scatto secco considerato normale. Ciò non deve ritenersi un problema, bensì una caratteristica del prodotto.



TEST BLOCCO DIFFERENZIALE KAISER – CR47.





TEST BLOCCO DIFFERENZIALE KAISER – CR47.





TEST BLOCCO DIFFERENZIALE KAISER – CR47.







TEST BLOCCO DIFFERENZIALE KAISER – CR47.





TEST BLOCCO DIFFERENZIALE KAISER - CR47.



Conclusioni:

Nonostante il tipico rumore di scatto secco osservato nel differenziale, il blocco non ha presentato alcun tipo di malfunzionamento, rottura o usura dei suoi componenti interni.

La prestazione del BLOCCO KAISER è stata ritenuta eccellente per l'uso su terreno dissestato, pratica dell'Off-Road e competizione rallistica ad alta velocità e su strade dissestate non asfaltate. Il blocco è inoltre estremamente efficiente su grandi strade di comunicazione come le autostrade a qualunque velocità.