The ant was very hardworking; without caring about the hot summer days, it was preparing for winter and working nonstop. It carried all the food it could find to its pantry and stored supplies for the cold season.  
Meanwhile, the cicada lay under the shade of a tree, singing and having fun with its instrument. It neither thought about the cold days of winter nor worried about what it would do when summer ended.

When it saw the ant working, it said:  
"Dear Ant, don't work so hard. Come sing and have fun with me. Enjoy life a little."

The ant ignored the cicada's words and kept working.

Months passed, and the hot days of summer turned into the cool days of autumn, and then into the cold days of winter. When winter finally came, everywhere was covered in snow.

The cicada couldn't find anything to eat in the snow and wandered around hungry. Then it remembered the ant and thought:  
"The ant worked all summer. If I can find it, surely I’ll find food too."

Gathering its last bit of strength, it went to the ant’s house and asked for food.  
But the ant replied:  
"If you had worked and gathered food like I did instead of singing and having fun, you wouldn't be hungry out here now. If you're still hungry, maybe sing and entertain yourself — you might forget your hunger."

And so, the ant taught the cicada a valuable lesson.

Farklı devirlerde yapılan hız testleri sonucunda dizel motorun performans karakteristikleri değerlendirilmiştir. Motorun 2000 rpm’de 1,84 kW, 2600 rpm’de 2,27Kw, 3200 rpm’de ise 2,46 kW güç ürettiği tespit edilmiştir. Ancak 2600 rpm’den sonra sürtünme kayıplarının artması nedeniyle motor gücünde belirgin bir artış sağlanamamış, bu devirden itibaren güç değerlerinde sabitlenme eğilimi gözlemlenmiştir.

Maksimum tork, 2000 rpm’de 8,80 Nm olarak ölçülmüştür. Bu noktadan sonra tork değerlerinde düşüş meydana gelmiştir. Torkun azalmasının, artan motor devriyle birlikte yanma süresinin kısalması ve dolgu yetersizliğiyle ilişkili olduğu görülmüştür.

Motor devrinin artışıyla birlikte yakıt tüketiminde artış gözlenmiştir. Bunun sebebi, dizel motorlarda içeriye alınan hava miktarının sabit kalmasına karşın yakıt enjeksiyonunun artırılmasıdır. Bu durum, özellikle yüksek devirlerde özgül yakıt tüketimini (SFC) yükseltmiştir.

Yapılan ölçümler sonucunda, özgül yakıt tüketiminin en düşük olduğu aralık 2000–2600 rpm olarak belirlenmiştir. Bu aralıkta termik verimin en yüksek seviyeye ulaştığı görülmüştür. Düşük özgül yakıt tüketimi, motorun bu devir aralığında daha verimli çalıştığının bir göstergesi olarak kabul edilmiştir.

Volümetrik verim, motor devri 2000 rpm’e kadar artış göstermiş; ancak bu noktadan sonra emme supabının açık kalma süresinin kısalması nedeniyle düşüş eğilimine girmiştir. Volümetrik verimin azalmasının, artan piston hızıyla birlikte emme veriminin düşmesiyle bağlantılı olduğu değerlendirilmiştir.

Motor devri artırıldıkça silindirlere gönderilen hava-yakıt karışım miktarının artmasına bağlı olarak egzoz gazı sıcaklıklarında da artış gözlemlenmiştir. 3200 rpm sonrasında ise emme zamanının kısalması nedeniyle silindirlere alınan hava miktarında azalma, dolayısıyla volümetrik verimde düşüş tespit edilmiştir.

Hava-yakıt oranı (lambda değeri) 2600 rpm'de en yüksek seviyesine ulaşmış, ardından 3200 rpm’de tekrar düşüş göstermiştir. Bu değişimin, silindire alınan gerçek hava miktarındaki azalmayla ilişkili olduğu görülmüştür. Lambda değeri ile egzoz sıcaklığı birlikte incelendiğinde, karışımın daha fakir hale geldiği devirlerde lambda değerinin yükseldiği, ancak yanma sıcaklığının da bu duruma paralel olarak arttığı gözlemlenmiştir. Böylece, egzoz sıcaklığı ve lambda arasında dolaylı bir ilişki olduğu sonucuna varılmıştır.

Tüm bu bulgular doğrultusunda, dizel motorun en verimli çalıştığı aralığın 2000–2600 rpm olduğu belirlenmiş; bu aralıkta hem özgül yakıt tüketiminin düşük, hem de termik verimin yüksek olduğu görülmüştür.