

Suzuki RM-Z 250 2013 modell behandlet med X-1R



Slik ser kamakslene ut etter 50 timers kjøring. Disse kamakslene ser ut som nye, og det er overhodet ikke tegn til slitasje. Ved bruk av normal fullsyntetisk motorolje ville kamakslene vært blå/lilla og hatt slitespor på grunn av varme og friksjon mellom metalloverflatene. Dette er et godt bevis på at X-1R kan forhindre slitasje og senke kostnadene ved normal eller hard kjøring.



Her kan vi se en sylinter som ikke er preget av skjærings striper eller slitasje. Sylindren har beholdt glansen samt honings stripene fra den ble produsert. Sylindren hadde ingen tegn til slitasje. Nok et bevis på at X-1R's unike smøremiddel gir resultat.

Suzuki RM-Z 250 2013 modell behandlet med X-1R



Her har vi veiven. Som man kan se på bildet har den opprettholdt samme farge som en ny veiv. Ved høyt turtal, utsatt for oljetap, metallspon eller lignende vil ikke veiven holde ut med vanlig motorolje. Med X-1R har jeg klart å ha en motor som ikke har sviktet. For å legge til et eksempel: Jeg har gått tom for olje 2 ganger, og kjørt 10-15 min. Uten olje på motoren. Ut i fra bildene kan man ikke se slitasje i form av dette.

Suzuki RM-Z 250 2013 modell behandlet med X-1R



Her har vi stampelet. Ingen tegn til misfarging eller slitespor på hverken pin-bolten eller stempelring.
Her kunne jeg kjørt 50 timer til uten noe problem.



Suzuki RM-Z 250 2013 modell behandlet med X-1R



Her sitter kamakslene. Her kan man ikke se slitasje på ventil «Koppene». En kombinasjon av god motorolje og X-1R gjør at metalloverflatene holder seg fra hverandre. Det er ingen form for slitasje her, og det kan man se i form av at produksjonsstripene går i sirket. Ved slitasje ville disse «sirkene» vært borte, og ventil «koppene» ville vært veldig polert. Ventil klaringen hadde ikke endret seg, noe som er veldig imponerende. Vanligvis er det ofte at ventilene blir slitt og de må byttes, men med X-1R så har det overbevist meg om at kostnadene har blitt redusert.

Som man kan se på de vedlagte bildene kunne jeg kjørt 50 timer til på samme stempel uten noe problem.

Jeg kjører en Suzuki RM-Z 250 2013 motocross sykkel. Den har gått 50 timer uten noen form for slitasje på motor. (Dette ved bruk av X-1R MCR og X-1R bensinbooster)

Når det gjelder sykkelen generelt (Utenom motor) har jeg hatt stor glede av X-1R sitt utrolige fett ATG SMØREFETT. Dette unike smøremiddelet har gjort at jeg ikke har slitt med tørre og rustne lager. Det unike med dette fettet er at det ikke tørker ut. Jeg har personlig prøvd ut flere typer fett, men jeg har slitt med at lagrene har tørket ut og satt seg fast. Når jeg bruker X-1R ATG smørefett tørker ikke lagrene ut, og jeg har ikke hatt behov for å bytte dem. X-1R ATG smørefett ligger veldig lenge på overflaten, og holder både vann og søle vekk fra lageret. Noe som resulterer i mindre slitasje og reduserer kostnadene.

Suzuki RM-Z 250 2013 modell behandlet med X-1R



Her kan vi se kjede og drev. Jeg har brukt X-1R's HTC smørespray på kjede og drev, noe som har forlenget levetiden. På dette drevsettet har jeg kjørt nærmere 30 timer på, noe som er veldig uvanlig ved bruk av andre smøremidler. Jeg har altså ikke slitt ut 2 drev og kjede sett etter 50 timers kjøring. Jeg er utrolig fornøyd med dette og setter enormt mye pris på støtten jeg har fått fra X-1R.

Suzuki RM-Z 250 2013 modell behandlet med X-1R



Dette er et meget godt bevis på at X-1R er et unikt smøremiddel. Det vil si: Skru mindre, crosse mer!

Suzuki RM-Z 250 2013 modell behandlet med X-1R

Bilder av meg på stevner og på trening:



Suzuki RM-Z 250 2013 modell behandlet med X-1R



Suzuki RM-Z 250 2013 modell behandlet med X-1R

