

## **Roil afslører en revolution:**

Her er et forbløffende produkt, som du sikkert aldrig har hørt om. Man kan ikke købe det i handelen, det bruges i de succesrige Australian V8 Supercars, i Bathurst 24 timer racere og i Australiens 2000 Top Fuel dragster champions. Det er blevet testet udførligt af State Government's Queensland University of Technology i Brisbane – deres forbavsende resultater finder du på side 79. Vær bare kritisk, men vi har set flere tests, som bakker op omkring disse resultater. Produktet hedder Roil, det er en conditioner – ikke et olieadditiv. Det kan bruges til benzin, diesel og mange forskellige motorer, gearkasser, differentialer – og utallige lignende maskiner. En af Australiens store turist/fritidsparker bruger det i deres rutschebaner til reduktion af nedslidning og formindskning af driftsomkostninger, fordi mindre friktion i motorerne og maskinerne betyder mindre energiforbrug.

Ganske vist kan Roil Metal Conditioner ikke reparere ødelagt metal, men som friktionsbeskyttelse på en intakt overflade er gevinsten utrolig. Vi mener, at Roil er det bedste eksisterende forebyggende middel vi nogensinde har oplevet. Forenklet udtrykt, svøber Roil et nyt compound-lag omkring metaloverflader, idet det benytter olie som transportmiddel. Det regenerer ikke olien, men metallet. Med enkle ord: man kan sammenligne det med det modsatte af en magnet. I stedet for at tiltrække metaloverflader, får det metal til at forholde sig positiv til positive ladninger.

Mick Atholwood, ejeren af Australia's 2000 Champion Nitro Dragster fortalte os, at han bruger Roil i sin motor og at han stod overfor en sej beslutning før det nationale finaleløb i Calder Park. Omkostningerne beløber sig på cirka 2000\$ for en saison, hvis der ikke sker uheld undervejs. Men omkostningerne for en beskadiget motor kan beløbe sig til mellem 5000 og 50.000 \$. På det tidspunkt, hvor det gjaldt den vigtige finale i 2000 havde dragsterens motor mistet størstedelen af olietrykket og Mick var bange for at skulle se nederlaget i øjnene. Den slags motorer, der her er tale om, producerer frygtindgydende 5500 HK ved 8000 omdrejninger per minut med 15.000 psa tryk i cylinderen! Han havde intet andet valg end at sende køretøjet ud på det sidste 5,7 sekunders quartermile løb, men ved nul olietryk regnede han med at motoren ville eksplodere. Men maskinen fyrede op, blev ved med at løbe – og krydsede målet som vinder – og han blev mildest talt forbløffet.

Mike var ekstrem lykkelig og forundret over motorens overlevelse og blev en hel del klogere, da han tog maskinen med tilbage til værkstedet og skilte den ad. Han blev nærmest bestyrtet. Alting var intakt, krumtappen var uskadt og selvom lejerne var skrammede, var motorblokken stadig i orden. Altsammen p.gr.af Roil!

Han har brugt Roil lige siden og forsømmer ingen lejlighed til at rose produktet. Han puttede det straks i differentialet på sin egen og sine

venners dragstere og dermed var det slut med de hyppige sammenbrud af bagenden. "Jeg sværger til det! Jeg dyppe samtlige mekaniske dele i det før jeg sætter motoren sammen. Det er ren magi!"

Hans egne test viste, at der ikke var spor af Roil tilbage i den oprindelige motorolie – den havde, som den skulle, transporteret Roil til alle delene af metaloverfladerne og ikke efterladt sig spor i væsken. Dernæst prøvede han det i fedtet på leddene og samlingerne af hans store transportkøretøj og smøringen blev så meget bedre, at der ikke var brug for yderligere vedligeholdelse i hele to år! Han bruger det nu også i konens symaskine, i græsslåmaskinen, i vandpumperne... Som kvalificeret ingeniør har han observeret, at mange additiver ender i olifiltrene eller i sumpen, men han har aldrig fundet spor af Roil.

Vi bruger produktet nu i vores Formel 1 Editors racerbil. Ved en nylig motorrenovation opdagede vi, at krumtappen og krumtaphuset var beskadiget efter et ordentlig slag på en kantsten, men samlingerne var helt intakte og vi havde intet mærket til den indvendige skade. Vi er sikre på, at motoren havde været skrot uden Roil.

Roil er ikke særlig dyr (47.20 \$ per 480 ml i Australien) og der behøves kun en enkelt opfyldning, efterfulgt af små tilhæld ved olieskift.

Selvfølgelig er det dog ikke kryptonit og det forhindrer ikke at noget går i stykker, hvis en komponent er for svag. Hvis man finder på at sende 400 hestekræfter gennem et underdimensioneret differentiale eller gearkasse, hjælper Roil ikke imod, at de brænder sammen, og når først skaden er sket, kan Roil heller ikke gøre mere ved det. Det er skabt til at forebygge slidskader. Alle er enige i, at det største problem er at få folk til at bruge Roil. Det kan bruges i helt nye biler, men det er et problem at overbevise folk om, at de skal bruge det i deres splinternye øjsten. Rois fanskare siger, hvis man stiller sig tvivlende overfor produktet i sin nye bil, så prøv det i en brugt først, derefter er du overbevist.

Motorer, gearkasser og differentialer – alting kører bedre og mere roligt. Derved reduceres drifts- og istandsættelsesomkostninger. Det viser også den alment tilgængelige International Standard Falex test fra Queensland University of Technology, hvor der sammenlignes friktionsmålinger på forskellige typer olie og sågar vand før brugen af Roil og andre kendte mærker af additiver. Det komplette resultat ses på næste side.

Et af højdepunkterne var Cat Diesel Olie, der ødelagdes efter et tryk på 750 lb. Efter at videnskabsmændene havde tilsat Roil og kørt det gennem de samme tests, kunne olien tåle et tryk på 4500 lb – uden at ødelægges!

Andre tests er lige så overbevisende. Det anbefales at tilføje Roil i forholdet 1:14 for bilmotorer, 1:40 i automatiske eller manuelle

gearkasser, servostyringer og 1:62 i hydraulik, 1:5 i fedt og til andre formål i så små doseringer som 1:100.

Vi ved ikke, hvad Roil indeholder helt nøjagtigt, men man fortalte os, at det ikke indeholder opløsninger af teflon, grafit eller molybdæn. Det danner ikke film eller overtræk som tilstopper filtre eller bevægelige dele. Det reducerer motorvarme ved at reducere gnidningsmodstand og øge varmeoverførselen, det beskytter mod korrosion, minimerer reparatorkostninger, det forlænger levetiden af værktøj og udrustning og er beregnet til at kunne blandes i petroleum og syntetiske olier. Vi fotograferede en testserie, som publiceres her, i hvilken et leje blev presset imod et drejende hjul med en drejementnøgle for at måle trykket. Motorens kraft blev målt af et amperemeter. Med et velkendt oliemærke hylede hjul og leje snart meget højt allerede ved et så lille tryk som 20 lbs.

Ved 50 lbs var støjen uudholdelig og amperemetrets nål viste et stort udslag. Efter tilsætning af en lille smule Roi blev støjen straks mindre og holdt kort efter op. Hjulet drejede nu meget lettere rundt mod lejet – og nålet faldt til det halve! Der gennemførtes en række lignende tests, op til max. 80 lbs tryk på momentnøglen og resultaterne var de samme.

Ved brugen af olie var lejet, når det blev taget af, tydeligt ridset. Ved brug af Roi havde det samme leje (anbragt i en anden position) kun meget svage mærker.

Ved nogle forsøg blev der brugt vand (der hurtigt begyndte at koge), derefter brugtes der Roil på det løbende hjul, der stadig kørte i vand. Samme resultat – støjen forsvandt og nålen faldt. Ved et andet forsøg brugtes en velkendt radiatorølevæske som transportmedie – med samme resultat. Vi blev overbevist og det understøttes af andres udsagn, såvel som af erfaringerne med racerbilens motor.

Som nævnt i begyndelsen, kan Roil ikke købes i handelen, det falbydes ikke i annoncer og er for de fleste en insider-hemmelighed. Hvis læserne ønsker at vide, hvor det kan købes, må de gerne kontakte os. Vi mener, at Roil må kaldes intet mindre end en revolution og at det vil få enorm betydning for vore læsers biler, div. køretøjer og mange andre maskiner.

**For en kopi af Roil testen i Jaguar Magazine, ring på 07 3349 0322, fax 07 3349 0181, eller send en e-mail til [jagmag@ecn.net.au](mailto:jagmag@ecn.net.au)**

### **Et forbløffende indslag fra en af vore læsere. Metal-conditioner frembringer en aldrig før set reaktion**

Det er altid spændende når vi modtager stærk respons på de produkter, som vi omtaler, men i de nitten år, dette magasin eksisterer, har vi aldrig oplevet noget lignende som Roil Metal Conditioner. Vi testede produktet i vor foregående udgave (se

teknikoversigten på siderne 66-69) og siden er vi blevet oversvømmet af henvendelser fra læsere i bl.a. Kanada, England og New Zealand. En læser fra New Zealand fortalte følgende om sine oplevelser med Roil. Han siger: "Jeg læste artiklen om Roil Metal Conditioner i udgave 107 med interesse. Det er dejligt at se, hvad kvalificerede ingeniører, der har testet produktet, mener om Roil Metal Conditioner. Jeg har brugt Roil i min bil de sidste fem år. Før måtte jeg bruge tre forskellige produkter til motoren, gearkassen og differentialet. Da jeg så brugte Roil Metal Conditioner første gang, faldt temperaturen i motoren på min XJ6 serie 3 med fem grader. Siden da har jeg brugt det ved hvert olieskift. Nu har jeg en Daimler XJ40 og ved det sidste olieskift brugte jeg den "gamle" Roil Metal Conditioner, da den nye endnu ikke var til at få. Jeg bruger også Roil Fuel Treatment. Det har vist sig, at min XJ40 bruger 10% mindre benzin. Har Jeres team testet dette produkt?"

Svaret er, ikke endnu, men det står på listen til de næste forsøg. Som nævnt i forrige udgave, bruger vores Formel 1 redaktør Roil Metal Conditioner i sin racerbil, men ikke kun i motoren, gearkassen og differentialet. Han behandler hver del af bilen, der skal smøres med det og iagttager nøje, hvilke forbedringer det medfører. Resultaterne er virkelig gode, og som nævnt i udgave 107 er Roil Metal Conditioner et forbløffende produkt, som vi på det varmeste anbefaler til vore læsere.

**Er du gået glip af historien, vil vi gerne sende et eksemplar til dig.** Mail til [jagmag@ecn.net.au](mailto:jagmag@ecn.net.au), telefoner til 07 3349 0322 eller fax til 07 3349 0181. Roil sælges ikke i detailhandelen.