

Produkujemy rozwiązania o unikalnej technologii i skuteczności – przepływowe, działające polem magnetycznym o **EXTREMALNEJ ENERGII (mocy)**, **KONTAKTOWO** na paliwo. Efektem tego jest szybka i wyraźna (nawet o 10%!) poprawa przyspieszenia, elastyczności, zrywności czy prędkości maksymalnej.

Poza wykorzystaniem pola magnetycznego nie mają nic wspólnego z rozwiązaniami innych firm (np. nakładkowymi).

Szukając opinii w internecie upewnienie się Państwo czy na pewno jest to opinia o naszych produktach (czy opinia jest o magnetyzerach MAKSOR) i o jakim modelu – Econo, Sport, Dynamic fuel, Reference, czy Special).

Efekty o których piszemy i na które dajemy gwarancje odnoszą się do NASZYCH produktów i konkretnych modeli z naszej oferty.

Nowa wersja, opinie ułożone alfabetycznie markami – nie modelami. Całkiem z początku są opinie „wielomarkowe” - na samym końcu motocykle, quady itp.

Serdecznie zapraszamy do lektury.

**[Ford]** Transita 2500tubodiesel, **[Mercedes]** 210(okular) w motorze 2.9 tubodiesel, automat, **Mercedesa** 190 2.0 diesel. a czwarty trafił w ręce mojego brata do **[vw]** golfa IV.

Witam Panie Mariuszu.

Jako klient Pana firmy MAKSOR z Zabrzea jestem zmuszony efektami modyfikatorów wystawić opinie na temat modyfikatorów paliwa. Użyłem liczby mnogiej nie bez znaczenia ponieważ cała przygoda z modyfikatorem potocznie zwanym "magnesem" zaczęła się dosyć dawno a dokładniej w 1996r. Należałem też do grupy niedowiarków jeśli chodzi o oszczędności paliwa a już nie wspomnę o lepszych sportowych osiągnięciach przy zastosowaniu modyfikatora paliwa bez ingerencji w elektronikę której zwykle diesle typu skoda felicja diesel, polonez diesel nie posiadają żadnego komputera. Pierwsze moje kroki zostały poczynione po namowie mojego brata który wcześniej tego "spróbował" . Pokusiłem się kupić i założyć do swojego już trochę wymęczonego poloneza diesla modyfikator typu Dynamic Fuel, na ten czas końca lat ' 90 było to najnowocześniejsze rozwiązanie firmy MAKSOR a należy wspomnieć że brat w tym czasie używał słabszego modyfikatora typu Maksor Sport który teraz u kolegi pracuje w sam. marki Fiat 126p. i jeździ o 20km. szybciej ! plus cała reszta pozytywnych objawów które (opiszę poniżej) towarzyszą przy zastosowaniu modyfikatorów z firmy MAKSOR.

Po zamontowaniu w polonezie Dynamic Fuel praca silnika stała się spokojniejsza, równiejsza, czym więcej robione było kilometrów, wymienione cechy stawały si e jeszcze bardziej wyraziste i nie wspomniałem o oszczędnościach jakie wniósł ze sobą modyfikator. Spalanie spadło około 0,8litra na 100km.przy tym sam. był zrywniejszy, szybciej osiągał daną prędkość i co jeszcze bardzo ważne?! było ciszej w samochodzie ponieważ silnik diesla tzn. citroena w polonezie bez żadnego wygłuszenia dawał taki efekt że przy 100km/h nie słyszało się swoich "myśli"

Po polonezie była skoda felicja w dieslu i efekt był ten sam; oszczędności paliwa, elastyczność silnika, jazda z mniejszą prędkością na poszczególnych biegach. W skodzie zastosowałem modyfikator typu Dynamic Fuel Reference co poskutkowało jeszcze lepszymi osiągnięciami jezdnyimi, przyspieszenia i oczywiście jeszcze większymi oszczędnościami na paliwie. Trzeba zaznaczyć że polonez jak i skoda nie posiadały żadnych urządzeń wspomagających typu turbina czy interkuler.

Po skodzie był sam. dostawczy typu Opel Movano 2,5dti, i ten sam modyfikator paliwa, lepsze na pewno efekty "uboczne" ponieważ silnik posiadał turbinę i oczywiście nowy typ wtrysku co razem współpracując dawało efekt małej wyścigówki ! ( SAM. DOSTAWCZY)

Co jakiś czas kontaktowałem się z p. Mariuszem i pytałem o nowości w temacie modyfikatorów i takim sposobem trafił do moich rąk modyfikator typu SPECIAL robiony na zamówienie. Znając p. Mariusza nie od dziś postanowiłem kupić od razu 4 Modyfikatory Speciale. Trzy trafiły do mnie tzn. do Forda Transita 2500tubodiesel, Mercedesa 210(okular) w motorze 2.9 tubodiesel, automat, Mercedesa 190 2.0 diesel. a czwarty trafił w ręce mojego brata do vw golfa IV.

Największa uciecha z jazdy to mercedesem 210, zrobił się z niego "samolot" tak "wymiała" że ja sam jestem pod wrażeniem tym bardziej że jeździłem nim przed montażem jakiegokolwiek modyfikatora, z w montowanym REFERENCEM i teraz jeżdżę z zamontowanym SPECIALEM. To jest po prostu przepaść między jazdą z modyfikatorem a bez niego. Co należy do ważnych informacji; jazda z obojętnie jakim modyfikatorem na pewno coś daje, najlepiej założyć special ale to już zależy od potencjalnego klienta tzn. osoby. Co za tym idzie; oszczędności paliwa, kultura pracy silnika, przyjemność z jazdy, ekologia i cała reszta która przedłuża żywotność całego silnika.

Najlepsza jest reakcja w niektórych zakładach mechanicznych gdzie po skojarzeniu przez któregoś z mechaników co to w ogóle jest to coś wpięte w węże paliwowe i z czym się to "je" efekt to głupi uśmiezek na twarzy, ale cóż na głupotę i niewiedzę nie ma lekarstwa.....

Pozdrawiam p. Mariusza i wszystkich użytkowników modyfikatorów

Robert

**[Audi]** S4 2.7 Biturbo Makor Reference i Maksor Special 20.09.2008

Stosowałem Aktywator paliwa Dynamic Fuel Reference w samochodzie Opel Vectra A 2,5 l.V6. Sprawdzając osiągi na 400 m uzyskiwałem poprawę rzędu 0,5-0,6 s. Po zmianie auta na Audi S4 2,7 biturbo, automatycznie zastosowałem ten sam aktywator paliwa i również w tym aucie, znacznie poprawiły się osiągi, elastyczność silnika oraz zmniejszyło się zużycie paliwa. Będąc w dobrym kontakcie z panem Mariuszem Gendarzem zadzwoniłem z zapytaniem czy firma nie stworzyła czegoś specjalnego do mocnych silników. Pan Mariusz zaproponował mi specjalna, nową wersje modyfikatora paliwa - Dynamic fuel Reference SPECJAL. Firma Maksor wykonała dla mnie taki modyfikator który przekazała mi do testów. Po przejechaniu ok 300 km moc auta wyraźnie wzrosła, na razie nie zdążyłem wykonać testów zużycia paliwa i pomiaru czasu przejazdu na 400 m.

Sumując jestem bardzo zadowolony z produktu wykonanego dla mnie i polecam go użytkownikom mocnych aut.

Z poważaniem

Krzysztof Matuszewski

**[AUDI]** 2,0 TDI Maksor Referenc 04.08.2009

Witam! przejechałem około 1500km po założeniu Dynamic Fuel Referenc i moje odczucia są bardzo pozytywne. Mój Passat 2,0 TDI kombi z 2006r jest mocniejszy, najlepsze odczucie mam przy wyprzedzaniu, zawsze zdążę z manewrem, mniej liczyłem na oszczędności zużycie paliwa, bo Passat mało pali ale teraz średnia nie jest około 6,5l/100km lecz 5,5l/100km/oczywiście przy spokojnej jeździe ,przy oszczędnej jeździe było i 4,7l/100km. Tylko się cieszy z bardzo trafionej decyzji zakupu..Może spróbuję kiedyś osiągi najmocniejszej wersji SPECJAL, co można jeszcze więcej od silnika wymagać? Pozdrawiam ANDROGIPS Zdzisław Koniarz Andrychów

04.08.2009

**[AUDI]** A5 SPORTBACK. 2.0 TFSI QUATTRO S-TRONIK /211 KM, 350 Nm/, Maksor Reference

Na wstępie podam, że jestem doświadczonym kierowcą, mającym za sobą 35-cio letni staż za kierownicą i grubo ponad milion przejechanych km. Bardzo systematycznie czytam prasę motoryzacyjną i podchodziłem do magnetyzerów bardzo sceptycznie. W sumie nie znalazłem pozytywnych opinii o nich w prasie. Efekt placebo itd. Takie były podsumowania. Każdy test jednak przyznawał, że spaliny były "czystsze". Czyli, że jakoś to jednak działa! Postanowiłem sam to sprawdzić.

Do tej pory komputer pokładowy podawał zużycie paliwa, średnio po 20.000 km 10,0 l/100km. Starając się jechać bardzo ekonomicznie, z trudem osiągałem wynik 7,2 l/100km na tzw. trasie. Co to znaczy "staralem się jechać ekonomicznie"? Przede wszystkim nie przyspieszałem gwałtownie, noga z gazu podczas zjazdów ze wzniesień, jechałem zgodnie z przepisami ruchu, czyli max. + 10 km/h do obowiązujących. Na trasie oznaczało to max. 110 km/h, oraz na ograniczeniach 60 km/h i 80 km/h. Była to jazda dla mnie dość męcząca, bo zazwyczaj nogę mam „cięższą”.

Wykonałem też pomiary przyspieszenia. Odbyłem kilka przejazdów tam i z powrotem. Wyniki oscylowały na poziomie:

- 6,7 s x 4 przejazdy;

- 6,8 s x 3 przejazdy

6,9 s x 1 przejazd.

Średnio dawało to 6,76 s do 100 km/h.

Dane fabryczne podają 6,6 s, czyli mój wynik był nieco gorszy, jednak fabryczny pomiar dotyczył opon 17" o szerokości 225, ja natomiast letnie ogumienie mam na 18-stkach o szerokości 245. Jak wiadomo doskonale poprawia to trakcję, ale niestety powoduje wzrost oporów toczenia i pewnie to "zjadło" te 0,16 s. zresztą uważam, że to bardzo niewielka strata.

W dniu 24 lipca zainstalowałem magnetyzer MAKSOR Reference e 1600. Wybrałem przepływowy, z jednego bardzo ważnego powodu. Spotkałem się z opinią, że magnetyzery nakładkowe mogą kumulować w swoim obrębie, wewnątrz przewodu, maleńkie drobinki żelaza. Po zdemontowaniu magnetyzera, te drobinki uwalniają się i mogą uszkodzić układ wtryskowy. Wprawdzie niektórzy

twierdzą, że to bzdura, jednak mnie to przekonało, zakładając długi okres pracy magnetyzera. Po zdemontowaniu magnetyzera przepływowego, zabieramy też te ewentualne drobinki i zagrożenia nie ma.

Przejechałem z magnetyzerem około 3800 km w okresie od 24 lipca do 4 września.

Pamiętałem opinie pozytywne, które zastrzegały, że efekty magnetyzera będą widoczne po 2 - 4 tygodniach i 500 – 1500 km. Podwoiłem te liczby jak widać.

Ponowne pomiary przyspieszenia w tych samych warunkach oczywiście, czyli:

to samo obciążenie, to samo paliwo Pb 95 z tej samej stacji, to samo ciśnienie w ogumieniu, ten sam odcinek drogi, bardzo zbliżone warunki atmosferyczne /pora dnia i temperatura/, podobnie jak poprzednio wyłączona klimatyzacja. Sądzę, że zadbałem o wszystko co przyszło mi do głowy.

Wyniki pomiarów :

6,4 s x 4 przejazdy;

6,3 s x 2 przejazdy

6,5 x 2 przejazdy.

Daje to średnią 6,4 s do 100 km/h.

Moje subiektywne odczucia? Ja wbrew innym kierowcom, nie miałem wrażenia, że coś się zmieniło. Silnik pracował zawsze /przed i po zainstalowaniu magnetyzera/ cicho i bardzo kulturalnie, ciągnął od niskich obrotów, itd. - bo taki to silnik. Osobiście nie wierzę, że ktoś wyczuje różnicę, jeśli auto przyspieszy o 0,35 s szybciej. Jednak wyniki pomiarów pokazały wg. mnie istotną różnicę. Gdyby zastosować do obróbki tych wyników test istotności różnic, pewnie by to potwierdził. Mnie nie chciało się tego robić, bo zostałem przekonany bez tego, ale jeśli ktoś chce, może się pobawić.

Jeśli chodzi o spalanie, to ogólne zmniejszyło się o wg. mnie prawie nieistotnie 0,1 l. Wcześniej było 10,0 l/100 km po przejechanych 20.000 km, natomiast po przejechanych 24.000 km, średnie zużycie wyniosło 9,9 l /4.000 na magnetyzerze/. Należy jednak się spodziewać, że wraz z przejechanymi kilometrami, będzie dalej spadać.

Zauważyłem jednak coś innego. Na tej samej trasie /około 180 km/, z podobnym obciążeniem i tej samej temperaturze zewnętrznej /temperatura zewnętrzna ma wpływ na pracę klimatyzacji/, starając się również jechać ekonomicznie, podobnie jak poprzednio, uzyskałem wynik 6,5 l/100 km. Oczywiście nie jest to jakaś rewelacja, ale sądzą, że te 0,7 l oszczędności [ ok 10%] jest zauważalne.

Zamiast podsumowania napiszę, że zatrzymuję magnetyzer. Nie ukrywam, że instalowałem magnetyzer z myślą o poprawie przyspieszenia, na oszczędności zużycia paliwa zależało mi już mniej, znacznie mniej, a to, że jakieś jest, to miło.

Miałem możliwość zwrotu magnetyzera po 2 miesięcznym testowaniu, jednak z tego nie skorzystałem. Zresztą sam fakt, że producent i dystrybutor oferują możliwość przeprowadzenia bezpłatnych testów, świadczy nie tylko o klasie firmy, ale też o ich pewności działania. Polecam.

Pewnie w przyszłości niedalekiej przetestuję magnetyzer mocniejszy tj. MAKSOR Specjal e 2x1600. Opowiem o tym.

Janusz z Ustronia.

#### **[AUDI] A6 ALLROAD 3.0 TDI 233 KM Maksor Reference**

Witam, Zakupiłem w firmie Maksor modyfikator paliwa Reference, o średnicy połączeń 10mm Jestem posiadaczem auta A6 ALLROAD 3.0 TDI 233 KM Po zainstalowaniu urządzenia i przejechaniu ok. 500 km wyczułem bardziej płynną pracę silnika. Zniknęła również dziura w dolnych granicach obrotów tj. 1250 samochód odchodzi bardzo płynnie. Po przejechaniu ok 3200 km ustaliłem, że samochód spala ok 1.2-1.5 l paliwa mniej, niż w okresie użytkowania z przed montażu urządzenia. Wartość określam nie z wskazań komputera, a z tankowań. Jestem bardzo zadowolony z urządzenia

Z poważaniem, Jacek Haliński

#### **[AUDI] A4 3,0 TDI 4X4 Maksor Reference**

Na początku roku zakupiłem modyfikator paliwa MAKSOR Reference. W zasadzie nie za bardzo wierze w cudowne zmniejszanie spalania lub zwiększenia przyspieszenia samochodu poprzez jakis "gadżet" ale w tym przypadku modyfikator maksor okazał się czymś ciekawym.

Jesli chodzi o osiągi to nie testowałem samochodu na stoperze, ale moze podzielić sie ogólnymi odczuciami po zamontowaniu maksora.

Pewny jestem tego, ze silnik zaczął ciszej pracowac, tak jakby wcześniej latal bez oleju, samochod przyspiesza bardzo plynnie, odczuwalny jest przyrost momentu obrotowego od najnizszych obrotów.

Silnik nawet przy maksymalnym deptaniu gazu nie pusi nawet delikatnej chmurki z rury wydechowej, co w przypadku diesla ciężko jest osiągnąć.

Zmieniło się również spalanie, średnio przed montażem modyfikatora wychodziło zawsze ok 11/100km, na początku różnica była niewielka, teraz po 3 miesiacach, nie zdarzyło mi się przekroczyć 9,5/100km.

Myślę że jak na silnik 3.0 tdi z napędem 4x4 , skrzynia automat, to jest to wynik conajmniej satysfakcjonujący, podkreślam tu że nie jeżdże samochodem zbyt delikatnie, zawsze sie wszędzie spieszę.

Moj sceptycyzm wobec takich gadżetow nadal zachowalem, jednak wyjątki się zdarzają i ten modyfikator jest tego potwierdzeniem. Sam mam zamiar dokupić jeszcze jeden do drugiego auta i polecam zrobić to samo każdemu kto lubi swój samochod :)

Pozdrawiam. Kamil.

From: amigo-1972

#### **[Alfa Romeo] 1,9 JTDm Maksor Reference**

Witam, Zacznę od tego, że to już nie pierwszy mój maksor, z produktami tej firmy związany jestem od lat. Jako kierowca rajdowy nigdy nie zawiodłem się na produktach MAKSORA i mogę je szczerze polecać. Modyfikatory paliwa przede wszystkim podnoszą moc silnika i poprawiają elastyczność pracy jednostki napędowej. Spalanie, dla mnie to sprawa drugorzędna dlatego tego zagadnienia nie obserwowałem i w tym temacie nie będę się wypowiadał. Ostatni mój modyfikator - wersja Reference - został zamontowany w Alfa Romeo 1.9 JTDm, różnicę zauważyłem już po przejechaniu 47 km. Silnik w pewnym momencie nabrał większego spokoju ( większa kultura pracy) a przyspieszenia na poszczególnych biegach były zdecydowanie lepsze. Wyczuwalna była większa moc silnika! Myślę, że najlepszym dowodem zadowolonego klienta jest kolejny montaż, który chcemy przeprowadzić w przyszłym tygodniu, tym razem maksora Special będę testował w JEEP Wrangler Rubicon 2.8 CRD, 200 KM, moimi opiniami na pewno się podzielę. Jestem przekonany, że będę zadowolony!!! pozdrawiam Grzegorz S.

**[Alfa Romeo]** 156 2.0 I JTS Dynamic Fuel - 07.07.2003 - Jacek

Posiadam nową Alfę 156 z silnikiem 2,0 JTS przejechałem jedynie 5.000 km jest to 999 egzemplarz który został wyprodukowany z nową jednostką napędową. Przed montażem Df-a zmierzono parametry seryjne.

Samochód został ponownie zhamowany 17.06 a 18.06 przeprowadziłem test zużycia paliwa , ten sam odcinek drogi, stała prędkość na tempomacie nawet temperatura powietrza była ta sama.

obserwacje i wyniki testów :

bezpośrednio po założeniu Df-a żadnych odczuwalnych zmian

po przejechaniu ok. 250 km samochód lepiej reagował na pedał gazu, szybsza reakcja - lepsze przyspieszenie i elastyczność - to były wrażenia

test na hamowni potwierdził te wrażenia pokazując wzrost momentu obr. o ok 8Nm i mocy ok. 5 KM w całym użytecznym zakresie obrotów silnika

spalanie paliwa bez zmian pomiar na komputerze z dokładnością 0,1 litra/100km

Wykresy z hamowni nie są klasyczne z powodu zastosowaniu w tym samochodzie sekwencyjnej skrzyni biegów Selespeed która nie pozwala na wyrzucenie na luz, silnik jest cały czas "zapięty" do skrzyni i kół ale wzrosty są bezdyskusyjne

Jestem klientem zadowolonym z Df-a bo on działa, czuję to gdy jadę i nie jest to "psychologia" dowodem są pomiary.

Jacek

zobacz: wyniki z hamowni

**[BMW]** E36T, 1.8, 115 PS Dynamic fuel GTM 11.12.2006

Witam jakiś miesiąc temu dokonałem zakupu modyfikatora paliwa Dynamic Fuel GTM i miałem wyrazić swoją opinię.

Posiadam BMW E36 1995r silnik 1,8 115 koni. Zanim zamontowałem Dynamic Fuel GTM miałem wrażenie, że silnik podczas przyśpieszania poniżej 3tyś obrotów tak jakby się lekko dławiał dopiero po przekroczeniu 3tyś zaczynał gwałtownie przyśpieszać.

Założyłem Dynamic Fuel GTM, już po przejechaniu ok 200km zacząłem odczuwać wyraźną różnicę, wzrósł moment obrotowy silnik przestał się dławić na niskich obrotach i lepiej się zbierał z miejsca:), mam wrażenie że zmienił mi się również dźwięk silnika na miłszy dla ucha:). Ale na tym nie koniec moich spostrzeżeń wcześniej czy tankowałem benzynę 95 czy 98 czy v-power 95 to praktycznie nie odczuwałem różnicy w osiąгах:)ale po założeniu Dynamic Fuel GTM postanowiłem sprawdzić czy paliwo ma wpływ na jego działanie i musze powiedzieć że ma ogromne:). Na zwykłej 95 z dynamic fuel dość ładnie przyśpiesza ale szybko sie przyzwyczajamy i zapominamy o nim na v-pover 95 różnica jest już o wiele bardziej widoczna:) tu nie da się zapomnieć że dynamic fuel działa miałem niezłą frajdę jeżdżąc na tym paliwie i byłem bardzo zaskoczony odczuciami z jazdy. Tylko 115 koni ale miałem wrażenie że jest znacznie więcej myślałem że może mi się zdaje ale kolega który jeździł ze mną przed, i po montażu dynamic fuel też był zaskoczony odczuciami z jazdy:). Od tamtej pory tankowałem tylko v-pover 95 zrobiłem na niej z zamontowanym dynamic fuel ok 500km.

Ale gdy po przejechaniu tych 500km wlałem do baku BP Altimeit 98 w połączeniu z dynamic fuel to był szok!!! jeszcze nigdy nie przeżyłem takiego przyśpieszenia w swoim aucie miałem wrażenie, że na 3 biegu zaraz wzbije się w powietrze:)) Nie sądziłem, że taka mała rzecz jak dynamic fuel może wpłynąć w jakikolwiek sposób na osiągi mojego auta jednak z czystym sumieniem stwierdzam, że się myliłem:) zmniejszenia zużycia paliwa nie zauważyłem

Marcin Rudawski (Gliwice)

#### **[BMW] 325i E36 rok 91 Maksor Reference 09.11.2005**

Po zastosowaniu AKTYWATORA PALIWA DYNAMIC FUEL REFERENCE firmy „MAKSOR” wzrosło bardzo zauważalnie przyspieszenie od startu aż do prędkości maksymalnej, również moment obrotowy i lepszy jego przebieg – lepiej ciągnie od dołu i większe przyspieszenie w wyższych partiach obrotów.

Od 0 – 400m zyskałem prawie 1 sekundę (ok. 0,8 s) co uważam za wynik BEZKOMPROMISOWY – NIESAMOWITY!

Wszystkie pomiary G-TECHEM i pomiary na zawodach 400m.

Maciej Blajer

BMW 325i E36 rok 91

- przebieg 180.000km (kompresja 13,5)
- 2500cm<sup>3</sup> 24V 192PS 245Nm

UDOSKONALENIA:

- odchudzanie auta o 10% - ok. 125kg
- sportowe wałki robione na zamówienie
- kolektor wydechowy z BMW M3 3.0
- chiptuning
- wydech końcowy podwójny L. Węglarski
- strumienica dolotowa i cały układ dolotowy L. Węglarski
- średnica wydechu zwiększona o 10',
- cewki z BMW 328 i

- 2-gi komputer na wyścigi 400 m

Szacowana moc: ok. 220 km (PS)

Osiągi:

0-96: od 5.45sek – 5.80 s

0-140: 10.99 sek. – 11.50 s

0-160: 14.96 sek. – 15.45 s

Po zastosowaniu AKTYWATORA PALIWA

0-96: 5,37 sek – 5,55 s

0-140: 10,57 sek – 10,82 s

0-160: 14,29 sek – 14,42 s

**[BMW]** E46 2.0i 150KM 99' z MAKSOR SPECIAL 04.08.2009

Witam .

Przesyłam osiągi mojej E46 2.0i 150KM 99' z MAKSOR SPECIAL

V bieg

80-120km/h

6.21s 80- 100km/h

12.98s 80-120km/h

V bieg

90-120km/h -10.26s

V bieg

60-120 km/h

17,06s 60- 80km/h

19,11s 60-100km/h

20.89s 60-120km/h

przyśpieszenie 0-100km/h 9.65s bez systemu

Elastyczność bardzo wzrosła mogę jeździć na IV biegu 40km/h czy na V biegu 50 km/h bez szarpania silnika .

Jeśli chodzi o spalanie przy umiejętnej jeździe po polskich drogach {nie testowałem autostrad } nie przekraczając 140km/h rekord 7,6l / 100km a poprzednio nie mogłem zejść do 8.1l / 100km dodam że jeżdżę na 225/45/17 dość szerokie.

Serdecznie pozdrawiam

Zenon Wiśniewski FHU FOX Łomża

**[Citroen]** Xantia 2,1 TD 12V Maksor Special 04.08.2009

Witam Panie Mariuszu

Właśnie zakończyłem testy po założeniu "Specjalu" i chciałbym się podzielić ich wynikami oraz moimi odczuciami z jazdy.

Na wstępie trochę założeń, jakie przyjąłem w celu wykonania możliwie najbardziej rzetelnych



pomiarów.

- Oczywiście wykonałem pomiary przed montażem "Specjalu" oraz po przejechaniu kilkuset kilometrów po zamontowaniu urządzenia.
- Wykonałem cztery rodzaje pomiarów elastyczności oraz pomiar przyspieszenia.
- 40 - 100km/h - IV bieg
- 60 - 100km/h - IV bieg
- 60 - 120km/h - V bieg
- 80 - 120km/h - V bieg
- 0 - 100km/h z manualną zmianą biegów
- Dla każdego pomiaru wykonałem po kilka powtórzeń, aby zminimalizować błędy pomiaru.
- Wszystkie pomiary wykonałem przy maksymalnie podobnych warunkach jazdy, z takim samym obciążeniem auta oraz ilością paliwa.
- Wykonałem także pomiary zużycia paliwa, zalewając zbiornik "pod korek" i po przejechaniu kilkuset kilometrów uzupełniając znowu zbiornik "pod korek" i przeliczając wynik.
- Prędkości maksymalnej nie mierzyłem ze zrozumiałych względów. (Trudno znaleźć dostatecznie bezpieczny odcinek drogi, aby rozpędzić auto do blisko 200km/h, nie wspominając o "czyhających" niebezpieczeństwach J)

Zanim przejdę do szczegółów chciałbym powiedzieć kilka słów o niemierzalnych odczuciach z jazdy.

Już od razu po zamontowaniu urządzenia dała się odczuć jakby bardziej miękka praca silnika, auto sprawniej zaczęło reagować na ruchy pedału przyspieszenia, a silnik zaczął się "wkręcać" z niższych obrotów. Z upływem przejechanych kilometrów silnik coraz sprawniej reagował i czuć było, że zdecydowanie lepiej pracuje. (najfajniej jest jak w okolicach 2000r/min sprężarka zaczyna ładować i daje wtedy zdecydowanie większego "kopa" niż poprzednio) Wrażenie jest takie jakby sprężarka była mocniejsza lub ładowała wyższe ciśnienie.

A teraz pomiary:

Przed założeniem "Specjalu"

- 40 - 100km/h - IV bieg - 15-16s
- 60 - 100km/h - IV bieg - 9-10s
- 60 - 120km/h - V bieg - 21-23s
- 80 - 120km/h - V bieg - 12-13s
- 0 - 100km/h - 12-14s

Po montażu "Specjalu"

- 40 - 100km/h - IV bieg - 14-15s
- 60 - 100km/h - IV bieg - 8-9s
- 60 - 120km/h - V bieg - 19-20s
- 80 - 120km/h - V bieg - 11-12s
- 0 - 100km/h - 11-12s

Oczywiście metoda z wykorzystaniem stopera niesie ze sobą zawsze jakieś ryzyko błędu, dlatego wszystkie pomiary podaję w przedziałach, w jakich plasowały się wyniki pomiarów. Jednak nawet uśredniając wyniki mamy zysk średnio ok sekundę, co według mnie daje świetny wynik, nawet biorąc pod uwagę ewentualne błędy. Największy błąd może być przy pomiarach przyspieszenia, z

uwagi na manualną zmianę biegów, której nie da się za każdym razem wykonać idealnie tak samo. (ale czy tak czy tak różnica jest widoczna)

A teraz to na czym mi bardzo zależało, czyli zużycie paliwa.

Moje auto posiada 110 konny silnik z tradycyjnym systemem zasilania (nie jest to HDI, TDI czy inny podobny system używany obecnie przez firmy), skutkowało to średnim zużyciem paliwa w jeździe mieszanej na poziomie 7,0 - 7,2 l/100km, a czasami było nawet wyższe.

Po założeniu "Specjalu" i wykonaniu trzech pomiarów po przejechaniu po kilkaset kilometrów za każdym razem w jeździe mieszanej (bez szaleństw, ale też bez specjalnego oszczędzania - po prostu normalna jazda), zużycie paliwa plasuje się na poziomie 5,9 - 6,2 l/100km (jestem pewny, że przy spokojnej jeździe mogłoby to być na poziomie 5,5 l/100km)

Postanowiłem zrobić trzy pomiary, bo nie chciałem uwierzyć w wynik, ale nie chce być więcej J Pomiary pomiarami, a odczucia subiektywne to druga strona medalu, a te są jak najbardziej pozytywne - auto jest zdecydowanie żwawsze i ma chęć do życia. Wrażenia z jazdy są takie jakby auto dostało mocniejszą sprężarkę, a silnik pracuje bardziej miękko i kulturalnie.

A teraz najlepsze: moja Xantia ma 13 lat i już ponad 250 000 km przebiegu. Czyli "Specjal" działa! Nawet starsze auto może przeżyć "drugą młodość" J (oczywiście pod warunkiem, że jest sprawne technicznie)

Reasumując, jestem bardzo zadowolony i polecam to rozwiązanie każdemu, kto lubi czerpać przyjemność z jazdy jednocześnie oszczędzając paliwo.

Dziękuję Panie Mariuszu za profesjonalne podejście i przekonanie mnie do świetnego rozwiązania!  
J J J

Pozdrawiam!

Marcin Dałkiewicz

### **[Citroen] Xsara 1.6 Maksor Reference 02.05.2005**

Miałem przyjemność testowania (Xsara 1,6) w pierwszej fazie DF. Po przejechaniu około 500km elastyczność samochodu zdecydowanie wzrosła. Reakcje na pedał gazu były szybsze. Zużycie paliwa było porównywalne z zużyciem przed założeniem DF-a.

Po upływie ok. pół roku przyzwyczałem się do osiągnięć i postanowiłem coś zmienić. Wiedziałem, że wszedł do produkcji nowy DFRef, który jest produkowany na zamówienie i niestety 2 razy droższy. Noga mnie swędziała i nie wytrzymałem. Zebrałem kasę i po wcześniejszym umówieniu się pojechałem do Zabrze. W firmie Pan Mariusz mówił o takich zaletach DFR, że spróbowałem wypożyczyć do testów. Po założeniu na początku osiągi samochodu pogorszyły się. Po przejechaniu ok. 500km była zdecydowana poprawa t.z. moment zdecydowanie wzrósł.

Samochód ciągnie już od 2500 obrotów do samej góry. Po dalszych 1000km samochód zmienił się całkowicie. Reaguje natychmiastowo na pedał gazu. Zużycie paliwa praktycznie minimalnie spadło. Komputer pokazuje 0,3 mniej na 100km. Reasumując, jeżeli ktoś bez bardzo dużych kosztów, mocnych modyfikacji i szybko chce poprawić osiągi samochodu to polecam DF. Natomiast DFRef to prawdziwy majstersztyk - polecam zdecydowanie tego i przede wszystkim tego. Dwukrotnie

większe działanie i to Was naprawdę zaskoczy.

Grzegorz Kruszyna

### **[Citroen] C2 VTS 1,6 122 KM Maksor Reference**

Witam wszystkich zainteresowanych.

Obiecałem podzielić się wrażeniami po zamontowaniu DF-R'a, tak więc do dzieła: Oczywiście moje podejście - jak większości użytkowników - było dość sceptyczne. Cecha narodowa - nie ufać niczemu, no ale skoro można sprawdzić i zwrócić, to postanowiłem spróbować. Zamontowanie Maksora zajęło może 10 min. Wystarczy zlokalizować przewód zasilający listwę wtryskową (benzyna), przeciąć przewód (w przypadku mojego C2), nałożyć, nakręcić i po sprawie. Reference jeździ w Citroenie C2 VTS 1,6 122 KM. Autko nieduże, nawet żwawe w mieście. Zdecydowaną, zauważalną poprawę zauważyłem przede wszystkim w elastyczności silnika. Rzeczywiście auto chce jechać od niskich obrotów, nie krztusi się. Co ważniejsze - poprawił się moment obrotowy. Chęć wkręcania się na obroty potrafi wywołać uśmiech na twarzy. Auto to ma dość krótką skrzynię, teraz efekt ten został jeszcze spotęgowany. Jednym słowem - auto lepiej przyśpiesza. Kwestię zużycia paliwa ciężko mi ocenić. Mieszkam i pracuję w Warszawie, także przemieszczam się w większych bądź mniejszych korkach i niestety auto pali - nawet do 9,6 l w upały. Trasy nie mam za wiele, ale tegoroczny wyjazd na Mazury - trasa z prędkością 110-130 km/h z klimą, udało się zejść na 7,6-7,8 l. Nie umiem odnieść tego do sytuacji bez DF-R'a (autem jeżdżę niecały rok), stąd na temat obniżenia spalania nie chcę się wypowiadać. Podsumowując - wpływ na poprawę osiągnięć auta jest zauważalny i dodatni. Brak ingerencji w elektronikę, czy większe przeróbki mechaniczne to dodatkowy atut. Przydałoby się teraz zdjąć Maksora i porównać wyniki, ale jakoś do tego nie mogę się zebrać :-). Do zainteresowanych - chyba warto spróbować, wypożyczyć i potestować. Oczywiście najlepiej na sprawdzonym aucie, które dobrze znacie, bo w takim przypadku każdy kierowca pod własną nogą wyczuje różnicę. Mój zostaje, nie oddaje.

Pozdrawiam, Jarek.

### **[Daewoo] Nubira 2l Maksor Sport+ -**

Karkuzewicz Waldemar

W październiku 2002 roku dokonałem zakupu Maksor Sport+, zainstalowałem go w samochodzie Nubira 1,6 przy przebiegu 30 000km. Do dnia dzisiejszego tj. 14.01.03 przejechałem z w/w urządzeniem 3 450km. Rezultaty są widoczne gołym okiem. Przy moim agresywnym sposobie jazdy na jednym tankowaniu przejechałem max 660km, a obecnie mój najlepszy wynik to 741km! Widoczna jest również różnica w przyśpieszaniu - oczywiście na plus. Poprawiła się "kultura pracy" silnika w zakresie obrotów. Dawniej najniższa prędkość na 5 biegu z jaką mogłem się poruszać (na nagrzanym silniku) bez szarpnięć to przedział pomiędzy 60-65 km/h, obecnie 48-50km/h. Rewelacja! Ze względu na znakomite rezultaty postanowiłem swój magnetyzer przełożyć do samochodu żony (Lanos 1,5 przebieg około 10 000km), a sobie zafundować najnowszy model

Dynamik fuel.

### **[Daewoo] Tico Maksor Econo**

Witam serdecznie.

Maksora econo zakupiłem w 2009, gdy rozpoczynała się moja przygoda z motoryzacją. Wtedy też stałem się właścicielem mojego pierwszego bolidu- daewoo tico. Autko- co by tu dużo nie mówić- niezbyt zrywne, umiarkowanie wygodne i w mieście- dzięki gaźnikowi- paliwożerne. Pomyślałem 70 złotych na modyfikator- nie majątek, a na pewno coś w tym musi być, skoro strona i firma istnieją o ładnych kilku lat... Pierwsze co mnie ujęło w firmie Maksor to niezwykła uprzejmość i troska o klienta ze strony Pana Mariusza Gendarza- pomimo, iż nabywałem produkt wycofywany ze sprzedaży i najtańszy, zostałem potraktowany ze wszystkimi szykanami przeznaczonymi dla klientów VIP i zostawiających w firmie naprawdę nie małe pieniądze. Za to serdeczne dzięki. Po zainstalowaniu urządzenia Maksor ECONO i przejechaniu jakiś 500km zaobserwowałem wzrost mocy silnika- górki które pokonywać musiałem na 4 biegu z pedałem wciśniętym do oporu, teraz łykam na 5 na 1/3 docisku mając pod nogą jeszcze sporą rezerwę mocy. Autko także polubiło Eco driving czyli redukcję biegów w pobliżu 3000 rpm- bez maksora w tico to katastrofa- poniżej 2700 obrotów nie było sensu zmieniać biegu gdyż pojazd niesłuchanie słabł i mulił, zanim się z trudem rozkulał. A teraz, na prostej drodze zmieniam biegi po nieznacznym przekroczeniu 2600rpm, tak aby 5 bieg wrzucać przy 60km/h i nie zauważam spadku mocy czy słabnięcia. Wszystko to przy pedale przyspieszenia wciśniętym do 1/3. Na koniec najważniejsze- zużycie paliwa- nazwa econo jest tu w pełni zasłużona- mój kapelusznik na trasie Katowice- Miedzydroje z trzema osobami na pokładzie i bagażem spalił 3,9 litra- V max około 80km/h co jak na auto gaźnikowe uważam za niesamowity sukces, na mieście spalanie nie spadło, ale nazwa Katowice i legendarne popołudniowe korki mówią sama za siebie- około 5,5- 6 litra. Do magnetyzera gratis dołączona jest niesamowita elastyczność na wysokich biegach- pomimo iż silnik jest benzynowy, jedynie 41 konny, 4 bieg od 40km/h pozwala na dynamiczną jazdę. Modyfikator econo szczególnie lubi współpracować z paliwem pb98 - pojawiają się wtedy najwyższe oszczędności i łagodność pracy silnika. Przy większej jednostce napędowej zapewne nie będzie to konieczne. Niedługo przesiądę się na Fiata pandę w dieslu - wrócę wtedy do Pana Mariusza po kolejnego Maksora- te urządzenia naprawdę działają, nie ma tu grama oszustwa czy wmawiania "cudów na kiju". Czyste fakty i przyjemność z jazdy udokumentowane coraz to większą liczbą opinii na stronie firmy. Mam nadzieję iż moje kilka zdań - pomimo, iż auto nieco anachroniczne, a i maksor econo już poza produkcją - zostanie dodana na stronie - jako kolejny dowód, iż modyfikatory Maksora to nie samoróbka w czerwonej taśmie klejącej za trzy dychy, a produkt skuteczny, firmowy, najwyższej jakości i staranności wykonania oraz co najważniejsze Polska Myśl Techniczna. Pozdrawiam serdecznie i życzę samych tak zadowolonych Klientów jak ja.

Konrad Zdaniewicz, Katowice

### **[Daewoo] Lacetti 1.6 Maksor Special**

Witam Do swojego Lacetti 1.6 założyłem Special'a. Pierwszy efekt to o wiele cichsza i spokojniejsza praca silnika. Skończyły się dziwne szarpania na jałowym biegu. Na pierwszych kilku jazdach autem o dziwo nie zauważyłem żadnych zmian w przyspieszeniu czy też elastyczności. Dopiero po

ok 500km silnik na 4 i 5 biegu dostał większej siły i nadal miał ochotę do przyśpieszania. Po ok 1000km zauważyłem, że przy dalszym wzroście dynamiki jazdy zauważalnie spadło zużycie paliwa i to nawet w mieście, co przy mojej ciężkiej nodze jest bardzo miłym objawem:) Teraz po przejechaniu ponad 3000km jest to już zupełnie inne auto. Przyśpiesza o wiele lepiej na każdym z 5 biegów. Na 2 pierwszych nie nadąża czasem odcięcie paliwa:) na biegach od 3 w górę Chevy jest o wiele elastyczniejszy i zrywniejszy. O wiele szybciej osiąga prędkości ponad dopuszczalne w Polsce:) O poprawie elastyczności niech świadczy fakt, że na 5 jestem w stanie przyśpieszać bez ŻADNEGO szarpania od 30 km/h i obrotach równych ok 900obr/min. Tomek z Łodzi

#### **[Daewoo] Matiz Maksor Sport - 05.06.2003 - kamileq**

Założyłem Maksor Sport do zwykłego Matiza 0.8 MPI. Po okresie stabilizacji, po ok. 4000km nastąpiła wyraźna poprawa dynamiki jazdy, co spowodowało  $v(\max)=175\text{km/h}$  na autostradzie Kraków-Katowice z dwoma osobami, bagażem i WŁĄCZONĄ KLIMATYZACJĄ!

Kierowcy z segmentu aut D nie nadążali ze zjeżdżaniem na prawy pas. Spalanie przy takiej prędkości ok. 6,5l/100km.

Polecam to rozwiązanie sceptykom, entuzjastom polecać nie trzeba.

#### **[FIAT] Seicento 1.1 Sporting Maksor Sport - 24.02.2003 - Adam Draga**

Mija dokładnie rok od kiedy stałem się posiadaczem Seicento 1.1 Sporting. Już przed zakupem autka interesowałem się kupnem Maksor'a Sport, z tego względu iż miałem miłe doświadczenia związane z magnetyzerami Maksor w moim poprzednim samochodzie jakim był "Maluch". Wtedy to właśnie zamontowałem Maksor Econo i po niedługim okresie eksploatacji zauważyłem duże zmiany. W dużym stopniu poprawiła się elastyczność i płynność pracy silnika, spalanie było zaskakująco małe i uregulowane np. Podczas wyprawy do Zakopanego z 4 osobami na pokładzie i z pełnym bagażem samochód spalił 4,9l !!! Tak więc po takim doświadczeniu nie miałem najmniejszych oporów aby po zakupie SC 1.1 Sporting zamontować Maksor Sport. Na wyniki nie trzeba było długo czekać: silnik zaczął równiej pracować na biegu jałowym, poprawiła się elastyczność i płynność pracy, spalanie max. 6,8l przy dosyć agresywnej jeździe. Wtedy sobie pomyślałem iż za niewielką "kasę" można tyle osiągnąć. Moje oczekiwania zaczęły się spełniać do czasu..... Wtedy to na rynek wszedł nowy Maksor Dynamic Fuel. Po kilku dniach zamieniłem Maksor' Sporta na Dynamic Fuel w ramach testów. Byłem przygotowany na zmiany jakie są spowodowane zmianą Maksor'ów tzn. wyższe spalanie, nieregularna praca silnika, utrata mocy. Po przejechaniu ok. 500km samochód stał się bardziej "agresywny", podczas jazdy na wyższym biegu przy małych obrotach silnika samochód nie sprawia wrażenia "duszenia się". Podczas porannych wyjazdów do pracy (szczególnie w zimie) silnik zachowuje się jakby był w pełni rozgrzany a po przejechaniu 2-3 km obroty spadają do regularnych ustawień. Myślę że warto jest zainwestować w magnetyzery Maksor. Za niewielkie pieniądze można poprawić dynamikę naszych pojazdów. Pozdrawiam i życzę szerokiej drogi.

#### **[FSO 1500] Dynamic Fuel - 07.07.2003 - Marek**

Moja przygoda z Maksorem zaczęła się kilka lat temu. Prowadzę warsztat samochodowy związany częściowo z tuningiem samochodów. Wiadomo, że do wszystkich nowości podchodzimy z pewnym dystansem, ale jak człowiek sam nie przetestuje to niezawsze da się go przekonać do nowego produktu. Pomyślałem dlaczego nie! Maksora sport założyłem do FSO 1500.

Zdziwienie moje było ogromne, gdyż po przejechaniu 100km silnik zaczął zupełnie inaczej pracować. Z początku myślałem, że po prostu zdaje mi się, ale nie. Praca była równa i cichsza dało się odczuć lepszą dynamikę i spadło zużycie paliwa. Sprzedając samochód wyjąłem magnetyzer i zamontowałem do VW passata 93r 1.8 66kW. Ponieważ jest to wersja ze słabszym silnikiem postanowiłem zamontować filtr stożkowy i zmienić sporta na sporta+. Silnik stał się jeszcze bardziej elastyczny

Gdy Pan Mariusz zaproponował mi DF-a długo się nie zastanawiałem. Zamontowałem go przed wyjazdem na majowy weekend. Różnica w pracy silnika była widoczna. Nie występowały żadne spadki mocy jak w niektórych przypadkach. Przy ostrej i zdecydowanie bardziej dynamicznej jeździe, przy włączonej klimatyzacji i jeździe po górach zużycie paliwa było w granicy 6.8l/100km - (norma 10.5l-na trasie) w jeździe miejskiej niecałe 8 l /100km. Wzrosła także prędkość max. ok 10km/h Jestem bardzo zadowolony z DF-a ponieważ naprawdę jest odczuwalna różnica w jeździe z DF-em i polecam go każdemu - warto spróbować, nic się nie traci - wręcz przeciwnie.

Pozdrawiam Marek ze Szczecina.

**[Fiat]** Seicento VAN 1.1 MPI 08.07.2003 - Rafał Sz. - Bielsko Biała

Pierwszą rzeczą, jaką muszę na samym początku zaznaczyć, to fakt, iż moja jazda dowolnym pojazdem sprowadzała się ZAWSZE do wyciskania z niego "ostatnich soków". Nie umiem inaczej jeździć - tak już zostało z młodszych lat.

Ale wróćmy do tematu Maksora.... Końcem zeszłego roku (dokładnie w grudniu 2002) zakupiłem na firmę Fiata Seicento VAN. Został on wyposażony w silnik Fire 1100 MPI. Pomimo licznych opinii negatywnych dotyczących silnika Fire 1100MPI (podobno 1100 jednopunktowy lepiej się "zbierał" i mniej palił - z tym się mogę zgodzić) muszę stwierdzić, że samochód nigdy nie miał problemów z przyśpieszaniem, baaa... nawet sportingi zostawały często daleko z tyłu. Niestety od początku samochód zasadniczo więcej palił niż podaje to producent i to bez względu na to, czy poruszał się po mieście, czy na trasie (temat dotyczył również różnych stylów jazdy, baaa... nawet kilka razy udało mnie się na trasie nie przekraczać średnich obrotów i ograniczać się do stałej max. prędkości 95km/h - zgroza!!!). Myślałem początkowo, że może jeszcze silnik jest niedotarty (pierwsze 5 tys. km. jeździłem nim naprawdę delikatnie), później wziąłem pod uwagę okres zimowy ale jak się okazało, przy temperaturach pow. 10 st. Celsjusza wyniki były bardzo podobne. Cóż na 37-litrowym baku nie byłem w stanie zrobić więcej jak 450-500 km. Rozmawiałem z wieloma ludźmi, zasięgałem rad u różnych specjalistów ale niestety nikt nic ciekawego nie wymyślił.

Któregoś dnia, będąc na jednym z polskich internetowych serwisów aukcyjnych, znalazłem firmę, która miała w swojej ofercie magnetyzery f-my MAKSOR. Kupiłem od nich Maksora Sport+. Oczywiście paczka doszła błyskawicznie ale jak się później okazało, magnetyzer nie pasował

sposobem montażu do plastikowych przewodów paliwowych. We firmie, w której go kupiłem, nie mieli przejściówek. Zgłosiłem się więc bezpośrednio do Pana Mariusza Gendarza - główny oddział firmy Maksor w Zabrzu - w celu ewentualnego dokupienia przejściówki. Na miejscu jednak dostałem propozycję zamiany na Maksora Dynamic fuel. Chhmmmm.... Pokusa była duża - wybór pomiędzy mniejszym zużyciem paliwa a lepszymi osiąganiami. Wybrałem FUEL'a i tam też został on od razu zainstalowany. Zostałem pouczony, że w początkowej fazie silnik może być nawet bardziej "mułowaty" i pracować trochę mniej stabilnie oraz więcej zużywać paliwa przy ostrej jeździe. Po bezproblemowym odpaleniu na tzw. "rys" od razu zauważyłem, że silnik zasadniczo ciszej pracuje. Wracając do domu (Zabrze->Bielsko-Biała) silnik pracował stabilnie i nie odczuwałem jakichkolwiek pogorszeń w przyśpieszeniach. Już po przejechaniu ok. 100 km. zaczął znacznie lepiej reagować na delikatne i gwałtowne wciskanie pedału przyśpieszenia. Byłem w ciężkim szoku. Dalsze przejechane kilometry zaskakiwały mnie coraz bardziej pozytywnie. Silnik pracował bez zarzutu, zasadniczo lepiej przyśpieszał (12,5s do 100 km/h na poziomej drodze, na 2-gim biegu rozkręca się do 85-90 km/h!!!), poprawiła się dynamika i moment przy niższych obrotach, dalej pracował cicho. Zauważyłem też, że jeżdżąc na przysłowiowego "MAXA" samochód dalej spalał na podobnym poziomie (w takich warunkach mógł zgodnie z instrukcją magnetyzera spalać nawet do 10% więcej).

Zasadniczo zmniejszyło się zużycie paliwa na trasie - po kilku testach zasięg na 37 litrach wydłużył się do ok. 550 km - zatem spalanie się zmniejszyło o ok. 10%. Ale cóż - do wszystkiego człowiek jest się w stanie przyzwyczać. W maju 2003 roku zmuszony byłem trafić na przegląd i wcześniej musiałem zdjąć urządzenie. Byłem zdruzgotany, jak po demontażu samochód zrobił się strasznie oporny na szybkie przyśpieszanie, silnik zaczął głośniej pracować. Po przeglądzie od razu założyłem go z powrotem. Na dzień dzisiejszy mam przejechane ok 17 tys. km. i ze silnikiem jest wszystko w porządku.

**[Fiat] Bravo 1.8 08.07.2003 - Artur**

Założyłem Dynamic Fuel`a tak dla testu przed dłuższą trasą bo jak wiadomo potrzebuje troche kilometrów by się zaadoptować. w sumie trasa 1700 km.

Autko zaskoczyło mnie nie lada jadąc na mazury do warszawy ok 320 km spalił 30 litrów 95 okt. ale 160/180 na trasie. potem wziął ok 20 litrów śr. 120 nie więcej bo po drogach marurskich się nie da i było troche więcej niż 600 km.

W drodze powrotnej przeżyłem szok - zatankowałem do pełna na mazurach, troche tam jeszcze pojeździłem i w trasie - po 410 km miałem spalone pół baku śr. 120 - mazury. potem za warszawką spalanie wzrosło i pod domem na liczniku dziennym było 720 km i wprowadzając auto do garażu zapaliła się rezerwa. magia czy co- czyli teoretycznie i praktycznie mogłem jadąc spokojnie zrobić 800 km. na jednym baku. szok!

Co do elastyczności i przyrostu mocy - wydaje mi się że jest lepiej , jakby większy moment ale mam 180 Nm więc z radością trzymam się w granicach. planuje dociągnąć do 2000 km i go wyciągnąć i sprawdzić auto. generalnie polecam bo jeśli chodzi o spalanie to pobił moje oczekiwania na łeb na szyje, co do wzrostu mocy - też jest niezłe. Napewno zostaje w autku i innym użytkownikom życzę podobnych osiągnięć.

Artur

### **[FIAT]** Qubo 1,4 Maksor Reference 10.05.2009

U Pana Mariusza zakupiłem Dynamic fuel Refernece do mojego nowego słabiotkiego (1.4 75 KM-benzyna) fiata Qubo, mając nadzieje ,że ta \"zabawka\" da troszeczkę mocy dla tego zdechlaka , a i owszem Pan Mariusz kombinował , proponował, to takie a takie ustrojstwo (chwała chłopu za tak rzetelną kupiecką postawę) pewnie za darmo by oddał dzieło swojej pracy - no ale trafiliśmy na cudo jak wyżej , po zamontowaniu Pana Mariusza dzieła auto dostało wigoru i dziwnego pomruku(sportowego) ale nie zależało mi na bajerach , czy mniejszemu spalaniu tylko na ..... mocy i tylko na mocy i taką uzyskałem , przed założeniem Referenc-a zdechlak jechał max 140km/h a po 1500km coś w nim drgnęło, pierdykneło i zachciało mu się jechać normalnie; gdzieś około 170km/h, no kurcze dzięki za to coś Panie Mariuszu.A na koniec powiem tak: bałem się sakramencko wydac kasę na jakąś rurkę która ma dać troszeczkę mocy za nie małą kasę , ale zaryzykowałem kasę i efekt rurki dał mi wiele satysfakcji i mandat za przekroczenie prędkości. no to na tyle i pozdrawiam , a paliwka wcale mi więcej nie ubywa niż przed założeniem referenca. Wojciech Małkowski Rumia

### **[Fiat]** Seicento 1. 1MPi, 19.12.2003 - Tomek

(przebieg 4100km).

Od ok. miesiąca jestem posiadaczem Seicento 1.1 MPi (przebieg 4100 km). Zależało mi bardzo na dobrym przyspieszeniu w tym aucie, niestety ponieważ auto jest na gwarancji tuning chipowy nie wchodził w rachubę. Zacząłem szukać innego sposobu na podniesienie mozliwosc SC. W firmie Rako w Wieliczce zaproponowano mi Dynamica, na co sie skusiłem.

Niestety zaraz po kupnie okazalo sie ze mam zła wersje modyfikatora, ale z wymiana niebylo problemu. Problem był za to z firmą Fiat. Niechcac tracic gwarancji pojechałem do serwisu. W pierwszym powiedziano mi ze: "to jest przewod wysoko cisnieniowy, ma 1 bar, oni sie tego niepodejma" no to powedrowałem do następnego, tam znow powiedziano mi ze srednica Dynamica niepasuje do przewodu, a cisnienie ma 3, 5bar.

No to zostałem w kropce, mam magnetyzer, a zadna wersja niepasuje do mojego tak popularnego na naszych drogach auta. Zadzwonilem wiec do firmy Maksor z zapytaniem co mam teraz zrobic. Wyjasniono mi, ze przewod ma dobra srednice tylko nalezy zerwac z niego gumowa izolacje (no to widzimy jakich mamy fachowcow w serwisach) Jednak gdy powiedzialem ze mam auto na gwarancji, zaproponowano mi calkiem inne rozwiazanie, mianowicie mialem wymienic Dynamica z powrotem na wersje do gumowego przewodu, a firma Maksor obiecala mi przeslac odpowiednie zlaczki, ktore dostalem juz następnego dnia. Oprócz tego dokładnie wytłumaczono mi jak powinno sie go zainstalowac. W ten sposob sam zalozylem maksora w 5 min, bez przeciecia przewodu (nie trace gwarancji) i bez laski kochanych serwisow...

No i teraz cos o wrazeniach z jazdy... Na poczatku silnik troche dziwnie pracowal, pozniej wszystko wrocilo do normy, ale rezultatow Dynamica nieodczuwalem, dopiero po przejechaniu 350-400 km zauwazylem ze na wyzszym biegu auto bardziej reaguje na pedał gazu, np. przy 70 km/h na V biegu auto ciagnie do przodu (moze nie tak jak na trojce ;) ale mozna spokojnie brac sie za wyprzedzanie) W tej chwili mam przejechane juz ponad 500 km, dynamika jazdy znacznie sie poprawila, auto



duzo lepiej sie zbiera na wyzszych biegach, ciszej pracuje. Jezdze dosc ostro, ale zauwazyłem znaczny spadek zuzycia paliwa, z 8 litrow na 6, 5 co mnie bardzo zaskoczylo. No coz, dziekuje firmie Maksor za porade i złączki. A wam kierowcy polecam Dynamica gdyz poprawa jest znaczna, nie musimy zylowac tak silnika na niskich biegach (mniej pali), a przyspieszenie znacznie sie poprawilo. Dla przykladu na pewnym oddcinku drogi rozpedzalem auto do 105 km/h, teraz na tym samym odcinku z danynamic'em 118 km/h. Moze to nie pomiary z hamowni, ale proby takie robilem po pare razy wiec cos oznaczaja...

Tomek z Brzeska

### **[Fiat] Punto II 1,2 8V20.04.2004 - Piotr**

Czytaję opinie użytkowników wiedziałem, iż mogę być problemy zakupem odpowiedniej wersji. Po sprawdzeniu instalacji w moim samochodzie Fiat Punto II 1,2 8V wiedziałem już jedno, by nie stracić gwarancji muszę mieć inną złączkę niż jest na stronie Maksora do wersji z przewodem gumowym. Tam jest końcówka żeńska a ja potrzebowałem męską.

Po kontakcie z Panem Mariuszem Gednarzem wiedziałem już, iż spokojnie mogę zamawiać Dynamica-a, a On prześle odpowiednie końcówki do MTM-a.

Tak, więc zamówiłem w firmie MTM z Bielska, – czyli tam gdzie mieszkam i mówiłem się na montaż.

Jedyna rzecz, jaka się zmieniła zaraz po założeniu to cichsza praca ilnika (a i tak był bardzo cichy), mam dość mocno wyczulony słuch.

Moja jazda nie dość, że jest szybka i dynamiczna, – lecz nie agresywna, to jeszcze większość trasy jest po mieście i to w dodatku na najgorszych odcinkach 7-8 km.

Tak, więc najgorsze, co może być dla silnika.

Bez względu na to czy jest lato czy zima on i tak pali zawsze tyle samo. Przejeżdżam średnio 400km i tankuje 40litrów, – czyli równo 10!!

Po założeniu DF-a obserwowałem codziennie nowe zmiany. Na początku spadło spalanie - przynajmniej tak wyszło z obliczeń komp. pokł. w samochodzie. Potem z dnia na dzień były coraz lepsze przyśpieszenia. Przynajmniej bardzo ładnie i płynnie zbiera się na jedynce- wcześniej warczał jak miał za wysokie obroty.

Dość szybko stabilizuje się temp na zimnym silniku. Po przejechaniu 350km zauważyłem, iż bardzo szybko reaguje na pedał gazu. Teraz moja jazda jest jeszcze bardziej dynamiczna i to zdecydowanie – spalanie na pewno nie rośnie, powiedział bym że maleje.

Przy „szybkich startach” z lepszymi markami nie mam teraz najmniejszych problemów.

W tej chwili zatankowałem znów do pełna i aż ciekaw jestem ile przejadę tym razem.

Wszystko wskazuje, iż miło się zaskoczę (jak wynik się znacznie zmieni powiadomię P M.Gendarza).

Mimo wszystko cieszy mnie fakt, że nie wszyscy kierowcy korzystają w swoich samochodach z DF-a.

Piotr z Bielska

**[Fiat] Punto 2, 8V Dynamic fuel 10.08.2004**

Jestem posiadaczem dynamic fuela od bodajże 14.7.2004, przejechałem już około 2400 km moim Fiatem Punto 2, 8v i to co zauważyłem to znacząca poprawa spalania na trasie Kraków - Łeba, spalanie było w granicy 4,7-5,2 litra.

Odczuwalne też jest lepsze przyspieszenie, ostatnio sprawdzałem spod świateł się z mocniejszym lanosem i mimo usilnych prób Daewoo pozostało w tyle, czyli od 0 do 100 w moim punkcie wynosi poniżej 12,5 sek (normalnie było około 14 sek), zauważalne jest też szybsze rozpędzanie się od 100 do 150 km/h na 4,5 biegu.

Pozdrawiam

Kuba

**[Fiat] Seicento 0.9 Maksor Econo 18.11.2004**

Używam magnetyzerów od co najmniej 9 lat. Najzabawniejsze to np: przegląd w cc704 w stacji volvo przez 40 minut szukali dziury w wydechu, bo powietrze na analizatorze spalin było zbyt czyste później, zmienili komputer, a potem się poddali nie tłumaczyłem że mam magnetyzer bo po co.

Teraz w seicento 0,9 mam od 5 lat magnetyzer ekono, może źle że nie kupiłem wtedy wersji sport. Nie wiem czy jest lepiej bo mam go od nowości a przejechałem już 70 000.

Lecz auto pali po mieście 5,6 litra w lato, a max 6,5 w zimie, dodam że jeżdżę po Gliwicach a to jeden wielki KOREK. Na trasie przy jeździe 120 5,4 a ekonomicznej do 100 4.7l

pozdrawionka

Zibi T

**[Fiat] Punto Maksor Referecne LPG 25.01.2007**

Zdecydowałem się napisać parę słów o moich wrażeniach po zamontowaniu modyfikatora paliwa Dynamic Fuel Reference w wersji do LPG (instalacja Tartarini).

Używam go już od roku w obecnie 10-letnim Fiacie Punto I (przebieg 108tys km, na gazie 70 tys km) i mogę z całą pewnością stwierdzić - rewelacja. Zużycie gazu spadło co najmniej o 1 litr/100 km. Przedtem silnik pali 9-11 litrów, a obecnie wystarczy mu 8-9 litrów/100 km.

Poza tym silnik stał się mniej wrażliwy na kiepski gaz, a to nie jest bez znaczenia w naszym kraju. Przyspieszenie też wyraźnie poprawiło się. Mój obecnie 10-letni Fiat Punto zachowuje się tak jakby był wzięty prosto z salonu. Raz jeszcze zachęcam do używania tego modyfikatora paliwa w samochodzie. Naprawdę warto.

Pozdrawiam,

Paweł Piotrowski

**[Fiat] Siena 1,2 8V Dynamic fuel GTM 15.04.2008**

Zamontowałem Dynamic Fuel GTM do Fiata Sieny 1,2 8V benzyna. Przebieg od montażu 1500km. Co zauważyłem to lepsze przyspieszanie i nieco spokojniejsza praca silnika. Może nie rzuca na kolana ale lepiej się zbiera i trochę się odmulił.

Na ostatnim baku spalanie wyszło mi 9l/100km (połowa w trasie, połowa w mieście). Jeżdżę normalnie, nie wyciskam z auta ostatnich soków, raczej zależy mi na oszczędności, na trasie 100-120, teraz zimą nawet wolniej. Zobaczmy co będzie latem, bo chyba jendak wolę więcej przejechać niż mieć nieco lepsze przyspieszenie.

Michał - Olsztyn

### **[Fiat] Albea z Dynamic fuel GTM, [Fiat] Sedici Maksor Special 04.08.2009**

Od ponad dwudziestu lat lat używam w swoich samochodach magnetyzerów (aktualnie modyfikatorów paliwa). Były to produkty różnych firm aż do chwili odkrycia produktów firmy Maksor. Tak się składa, że były to kolejne modele Sport w Cinquecento z silnikiem 700, model Maksor GTM w Fiacie Albea z silnikiem 1.2 16V, początkowo model Reference a następnie Specjal w Fiacie Sedici. Wieloletnie stosowanie pozwala na kilka praktycznych uwag.

- pozwalają na równą pracę silników wynikającą z polepszenia jakości paliwa co pozwoliło wydłużyć żywotność silnika.

- w zimę rozruch silnika jest bezproblemowy daje to dłuższą pracę akumulatora i rozrusznika.

- pojawia się lepsza, znakomita elastyczność silnika tj. aktualnie Albea [z MAKSOR GTM - przypis MG] przy dwóch osobach w środku przyśpiesza na piątym biegu od 30 km/h do maksymalnej prędkości.

- użytkownik ma możliwość wyboru między wykorzystaniem przyrostu mocy lub zmniejszeniem zużycia paliwa. Zmiana charakterystyki silnika sama w sobie powoduje, że jeździ się o około 20 km/h szybciej jeżdżąc na tak zwany słuch pracy silnika, natomiast jadąc kontrolując obrotomierz i prędkościomierz można uzyskać oszczędność na zużyciu paliwa.

- największa frajda jednak jest na przeglądach w stacjach diagnostycznych, ponieważ magnetyzery poprawiają skład spalin porównywalnie a może nawet lepiej niż powszechnie stosowane katalizatory, które praktycznie można usunąć z układu wydechowego zmniejszając jego opór.

**NALEŻY PODKREŚLIĆ:** produkty Maksora powodują, że mieszanka paliwowa wymaga większej ilości tlenu a więc wymaga zmiany filtra powietrza. Osobiście w tym celu zakładałem filtr stożkowy. Jest to warunek konieczny by uzyskać pełny efekt działania.

Na koniec pozostaje pytanie skoro produkty Maksora mają takie właściwości to czemu nie są montowane do samochodów seryjnie produkowanych? Odpowiedź na to pytanie powinni udzielić producenci katalizatorów.

Polecam produkty Maksor i pozdrawiam wszystkich

Zdzisław Rakszawski

### **[Fiat] Bravo 1,6 multijet SPECJAL Maksor Special 26.04.2010**

Założyłem właśnie do mojego czwartego z kolei samochodu (nowy Fiat Bravo 1.6 Multijet-120 KM) magnetyzer Waszej firmy. Jak do tej pory trzeba było przejechać od 2-5 tys. km. żeby magnetyzer zaczął w pełni działać. W rozmowie telefonicznej co prawda Pan Mariusz mówił, że najnowszy Special to prawdziwy szok, jednak ze względu na cenę brałem pod uwagę słabszą wersję Reference. Na miejscu w Zabrze dałem się jednak przekonać na ten lepszy - skoro mogę oddać za 60 dni to warto spróbować. Szczerze mówiąc mimo moich bardzo dobrych doświadczeń z firmą Maksor nie wierzyłem w zapewnienia o jego natychmiastowym działaniu. Zapłaciłem, wsiałem do samochodu (przebieg 480 km.) i już na pierwszym zakręcie stwierdziłem CAŁKOWITY BRAK TURBO DZIURY. W drodze do Katowic (autostrada) stwierdziłem również SZOKUJĄCĄ poprawę elastyczności na każdym biegu - i tak - wcześniej np. przy 30 km/h musiałem zredukować na bieg 2 to teraz płynnie wyjeżdżam na bieg 4, a od 70 km/h samochód płynnie przyspiesza na biegu 6. W ciągu 20 minut samochód zaczął zachowywać się przy niskich obrotach jakby miał silnik 3.0 l w benzynie - a na trasie płynnie przyspiesza do 200 km/h (więcej na razie nie próbowałem, ale czuło się że to nie koniec). Spróbowałem też jazdy oszczędnościowej - przy szybkości 100 km/h spalanie na odcinku 80 km wyniosło 4,4 l na 100 km - chyba ok? Na razie przejechałem ok 1500 km, ale już wiem, że nie będę ZWRACAŁ TEGO CUDEŃKA. Napiszę coś jeszcze jak przejadę 10.000 km.

Pozdrawiam i POLECAM

Wojciech K. -

#### **[Fiat]** Linea T-Jet 1.4 120 KM, 2007 Maksor Special

Jak widać przebieg to ponad 98 tys pln, maksora Specjale zamontowałem jakieś 10 tys przebiegu wcześniej - niestety nie robiłem pomiarów przed montażem ale efekt po montażu był odczuwalny. Ostatnio zajrzałem na pewne forum (nie będę pisał jakie żeby go nie osmieszać) gdzie większość ludzi fascynuje się kupowaniem tego modelu jakichś nie chcianych wersji z przecen i wyprzedazy - robia po 10 tys rocznie i chętnie się swoimi super furkami a moja ze 100 tys przebiegiem (biorąc trochę oleju) to zajęty trup - co zmotywowało mnie do zhamowania go na hamowni jak i zrobienia testu prędkości :) Wyniki mówią same za siebie - a przypomnę że seria to 120 KM i 206 Nm i zapewne nie z takim przebiegiem :) Wcześniej używałem w poprzednich autach słabszego Dynamic Fuella którego teraz mam zainstalowanego w motocyklu - bez pomiarów jak narazie : ( Wracając do tematu auta używam również co jakiś czas ceramizerów - więc tak naprawdę ciężko odp które zastosowanie jaki ma wpływ na taki wynik z hamowni - ale to drugie raczej może dać przywrócenie wartości serii auta ze sporym już przebiegiem a nie mu dodawać jak mi nie mam.

pzdr

prymek

#### **[Fiat]** 127 903 ccm 45 KM

Modyfikator został założony do Fiata 127 903 ccm 45 KM. Montaż trwał mniej niż 10 minut.

Poprawiła się elastyczność silnika, przyspieszenie, wzrosła prędkość maksymalna (wcześniej ponad 130, teraz na płaskim terenie przekracza 140 km/h, mierzone oczywiście na autostradzie w Niemczech, z dobrej góry myślę że licznik zostałby zamknięty – 160).

Przy prędkości 90 km/h na 5 biegu (skrzynia nieoryginalna) obroty spadły z 3500 do 3250. Obroty biegu jałowego na rozgrzanym silniku wzrosły aż do 1500 - po montażu przy gaźniku jeszcze nie było kręcone.

Wyraźnie widać wpływ urządzenia firmy Maksor na modyfikację paliwa, polecam wszystkim, Tomek z Pomorza

**[Ford]** Escort 1.4i 24.05.2004

Zamontowałem rok temu do Forda Escorta 1.4i Magnetyzer firmy Maksor. Cóż powiedzieć. Osiągi nie były odczuwalne ale za to różnicę było widać w spalaniu. W trasie z Krakowa na Mazury spalił ok 5.6 l na 100km. Bez tego urządzenia spalał coś w granicach 6.5-7 litrów. Jazda w mieście napewno też jest ekonomiczniejsza.

Spalanie w mieście przy spokojnej jeździe nie przekroczy 6.5 litra, chyba że się przesadzi z szybkim ruszeniem ze skrzyżowań. Polecam magnetyzery tej firmy. Może osiągi nie są tak wielkie jak to przedstawia Maksor ale są zauważalne. Szczególnie jak się zrobi kolika tysięcy kilometrów, wtedy widać wyraźną różnicę.

**[Ford]** Mondeo MK3 2006 2,2 TdCi, Maksor Special

Witam Państwa

Długo nie dodawałem opinii to głównie z braku czasu ale mogę powiedzieć jedno Autko [ze Specialem - -MG] jeździ jeszcze lepiej. Może się powtórzyć w stosunku do innych ale cóż innego mogę zrobić jak tak jest. Samochodowi mojemu (Ford Mondeo MK3 2006 2,2 TdCi) nie brakowało mocy ale teraz jest jeszcze lepiej, reaguje naprawdę idealnie na pedał gazu. owiem jeszcze że wcześniej czasami zalewałem mój samochód Verwą Dynamikiem lub Ultimate i czułem że jakby coś to paliwo było lepsze a teraz zalewam normalnym dieslem bo nie czuje różnicy a autko chodzi zawsze pięknie.

To jest moja opinia wybór należy do Państwa z mojej strony duży plus.

Nie żałuję pieniążków wydanych na to cacko.

Pozdrawiam

Bogusław B.

**[Ford]** Focus 1,6 TiVCT , Dynamic fuel GTM 20.09.2008

Ford Focus 1.6 TiVCT, benzyna. Ford focus ,125 KM uzyskane na hamowni po zakupie samochodu. Samochód kupiony w salonie w Polsce obecnie 3 letni, 60 tys km przebiegu. Od początku zainstalowano magnesy nakładkowe firmy Multimag na przewód dolotowy paliwa i powietrza. Pod koniec marca 2008 magnesy nakładkowe zostały zdjęte i założono Dynamic fuel w wersji GTM. Po przejechaniu ok 200 km i początkowym pogorszeniu parametrów zachowanie auta się ustabilizowało i odnotowano wyczuwalny wzrost mocy i auto z "pracowitego osiołka" stało się "ręcznym rumakiem" o dużo większej elastyczności oraz szybszej reakcji na naciśnięcie pedału przyspieszenia. Auto po prostu chce jechać i błyskawicznie wkręca się na obroty. Mam również wrażenie, że silnik pracuje ciszej. Ponadto odnotowano zmniejszenie zużycia paliwa, które wyniosło

przy jeździe w przedziale prędkości 90-130 km na trasie Szczecin Bydgoszcz przy średnim natężeniu ruchu 5.7 litra benzyny 95. Po przejechaniu kolejnych 200 km z DF GTM firmy maksor założyłem dodatkowo początkowo zdjęte magnesy nakładkowe na przewód paliwowy i powietrzny i taki jest stan aktualny. Średnie zużycie paliwa w okresie połowa lipieca - sierpnia 2008 przy chodzącej klimatyzacji i dynamicznej jeździe miejskiej to 7.1 ltra/100 km. To wymiar ekonomiczny a satysfakcji gdy widzi się dużo silniejsze samochody pozostające w tyle oraz radości z jazdy nie da się określić w wymiarze finansowym bo są to wartości indywidualnie odbierane przez każdego z kierowców.

Polecam gorąco bo jest to prawie bezinwazyjny sposób poprawy parametrów samochodu i zamierzam go przełożyć w przyszłym roku do silnika TSI volkswagena 140 KM. Chciałbym również podkreślić profesjonalizm oraz elastyczność i życzliwy stosunek do potencjalnych klientów P.Mariusza z którym miałem okazje kilkakrotnie rozmawiać ale niestety tylko telefonicznie. Oby starczyło mu entuzjazmu i zapału w tym starciu z gronem różnej klasy "ekspertów" którzy wiedzą lepiej. Wszystko przebiega zgodnie z tradycyjnym schematem który obserwujemy od czasów teorii Kopernika i nie tylko: totalna negacja, drwina i finalnie uznanie prawdy za oczywistą. Obecnie zbieram aby móc wyposażyć swój samochód w wersje "hi-end" reference i jestem bardzo ciekaw jakie nastąpią zmiany po 4 wzroście natężenia pola magnetycznego.

Pozdrawiam Jan ze Szczecina

[**Honda**] Civic 1.6, 91r, tuningowana 26.05.2006

Witam,

Montaż przebiegł bezproblemowo i łatwiej niż się spodziewałem. Oczywiście tak mi się spieszyło, że nie spuściłem ciśnienia z wtrysku i troche się pochlapałem benzyna, ale w sumie lubie ten zapach.

Zresetowałem komputer, przeprowadziłem jego metodyczną naukę i już po godzinie samochód powinien był dysponować mocą w okolicach mocy maksymalnej. I muszę stwierdzić (niestety opierając się jedynie na wrażeniach subiektywnych), iż różnicę poczułem. Wydaje się, iż silnik ma faktycznie większą kulturę pracy i nieco chętniej odpowiada na manipulacje przy pedale "gazu". Również wydaje się, iż wzrosła moc maksymalna (okolice 6000-7500 obrotów), przynajmniej zauważyłem, iż strzałka prędkościomierza wychyla się identycznie po zamontowaniu magnetyzera, jednak pomiaru przed dokonywałem w temperaturze o przynajmniej 10 stopni niższej, więc magnetyzer zrekompensował utratę mocy na skutek mniejszej masy objętościowej powietrza. Przy 10 stopniach to jest około 2-3%, jeżeli dobrze pamiętam.

Generalnie jestem zadowolony z zakupu, mam tylko nadzieję, że moje obserwacje subiektywne pokrywają się z sytuacją rzeczywistą ;) Może się Pan nie wahać wystawić fakturę za zakupiony magnetyzer.

Dziękuję,

Michał Wlizło

### **[Honda] CRV Dynamic fuel GTM**

Twoja opinia: po raz 3-ci zdecydowałem się na zamontowanie magnetyzera [Dynamic fuel GTM -p MG]. Nie jestem pewien, ale pierwszy z nich był innej, niż maksor, produkcji. Pierwszym było BMW-M3- udało mi się zejść poniżej 10-ciu litrów, a nogę mam ciężką. Potem Honda CRV-widać wyraźna poprawę, samochód znacząco lepiej przyspiesza w dolnych zakresach obrotów. Jeżeli chodzi o paliwo-na trasie Mrągowo-Inowrocław, 3 dorosłe osoby i bagaż 5-ciu osób, Honda spaliła mi 7,1 l. Faktem jest, że nie trzymałem stopy w chłodnicy, ale i nie wlokłem się. Jechałem tak do 130 na godzinę, przyspieszając normalnie, płynnie. Miałem jeszcze magnetyzer we Fronterze, ale to był taki zakładany jak obejma, dwuczęściowy. Nie widziałem poprawy. Polecam maksora, ale pamiętajcie - to działa, kiedy potrafi się z niego skorzystać, tzn. trzeba wiedzieć, że moment można znaleźć dużo niżej niż zazwyczaj. I korzystać!

Pozdrawiam! Andy

### **[Hyunadi] Accent 1,5 Dynamic fuel 15.04.2008**

Zastosowałem D-fa równocześnie z preparatem P52. Hyundai Accent benzyna 1,5. Przebieg 60 tyś. Różnica jest. Teraz po mieście (Kraków) w korkach mogę jeździć jak dieslem. Ruszam bez dotykania gazu. Biegi (1-3)zmieniam wcześniej o 500 obr/min. Dojazdy praca-dom to ok.20km po krętej, prawie górskiej drodze. Najlepszy efekt jest na podjazdach. Autko "chce jechać". No i na wyjściu z zakrętu silnik sprawia dużo radości. Byłem pesymistą, ale teraz szczerze POLECAM!!!!

Maciej

### **[Hyundai] Sonata 2l Maksor Sport Knapowski Dariusz**

W lutym 2002 roku zamontowałem w samochodzie Hyundai Sonata 2l, magnetyzer Maksor Sport. Po przebiegu ok. 2000km, uruchamiając zimnego silnika przestało "śmierdzieć", a zużycie paliwa spadło z około 9,5l na 8,5 (średnie), natomiast na trasie przy średniej jeździe ok 85 km/h zużycie paliwa spadło do poniżej 7l (przy włączonej klimatyzacji latem!). Podobne efekty zauważałem w poprzednim samochodzie Hyundai Lantra 1,6l. H. Sanata przejechałem ponad 42 tyś. km.

### **[Infiniti] FX35 240KM Maksor Special 04.08.2009**

No to ma Pan pierwsze sukcesy i nie mówię tutaj o mojej nie ukrywanej satysfakcji :)

Przejechaliśmy w ten tydzień około 700km i oto rezultaty, ale na początek metodologia pomiaru: Dzień przed montażem wykonałem dwa rodzaje testów:

Pomiary na tym samym odcinku prostej drogi i to samo na autostradzie :)))

1. Przyśpieszenie 60-120km/h na piątym biegu (tiptronik)
2. Przyśpieszenie 0-120km/h (czyli i silnik i skrzynia razem, tym razem w pełnym automacie dla powtarzalności)

Oto wyniki z pięciu pomiarów:

ad.1 17,17,17,18,17 czyli około 17 sekund - duża powtarzalność

ad.2 12,12,13,13,12 czyli około 12,5 sekundy

A teraz po założeniu DfRS:

ad.1 15,15,16,15,15 czyli około 15 sekund i to się powtarza !!!!

ad.2 11,11,11,11,11 czyli 11 sekund i nie chciało być więcej !!!! :))

Ale założyłem, że może mam jakiś błąd metody, ale ...bak wypełniony po brzegi jak tydzień temu, paliwo z tej samej stacji poza DfRS nic się nie zmieniło, ale może warunki atmosferyczne ? I tu wsiadłem do Subaru 3.0, którym też dokonałem pomiarów tydzień wcześniej, ale tylko na piątym biegu i uzyskałem średnią około 15 sekund i co teraz ??? Jest te same 15 sekund co tydzień temu więc .... Pana zabawka działa !!!!!!!!!!!

O odczuciach nie piszę, ale wydaje się, że silnik się nie zastanawia i ciągnie bardzo nisko, jest jeszcze ciszej i zmienił się dźwięk z burczącego na delikatne mruczenie :))) Ale to już strefa zakazana do testów :))))))

Co do zużycia paliwa to ze względu na zabawę na razie nie widzę różnicy było w mieście około 14,2 i tak zostało.

Artur Piekarczyk Infinity FX35 240KM

**[Iveco]** Turbo Daily 26.05.2006

Chciałem zaoszczędzić i zaoszczędziłem. W Iveco Turbo Daily po 2 tyg. spalanie spadło z 14l/100km na 12,5l.

Poza tym od następnego dnia po montażu lepsza praca silnika - kierowca stwierdził, że teraz cały czas idzie jak na "vervie".

Jacek Knysak

**[Jaguar]** S-type 3.0 V6; MAKSOR SPECIAL

Witam Panie Mariuszu. Przesyłam zdjęcia z montażu. Już widac pierwsze efekty. Autko nabrało przyspieszenia tzn jeździ tak jak na trybie sportowym, silnik pracuje miękko a przy ruszaniu potrafi zamieszać kołem i to jest raczej dobry efekt bo to automat . Generalnie nie chce mi sie z niego wysiadać i chciałbym dodać że wasz patent ma bardzo duży (pozytywny) wpływ na działanie samochodu. Po prostu bez maksora samochód jeździ i pracuje gorzej.

Pozdrawiam Grzegorz Ustrzycki

**[JEEP]** Patriot 2,0 CRD Maksor Special 12.10.2010

Szanowny Panie!

Jeździ samochodem JEEP Patriot 2,0 CRD i po około 10.000 km (po raz pierwszy) zapaliła się żółta lampka - awaria silnika. Pojechałem do serwisu, gdzie zlokalizowano (filtr cząstek stałych) i skasowano awarie. Cieszyłem się przez następne 2.000 km i powtórka. Ponownie filtr cząstek



stałych (zolta lampka) i kasowanie awarii. Poza tym, między kolejnymi wizytami w serwisie (zolta lampka) auto jezdziło bardzo dobrze. Byłem mocno zaniepokojony, ponieważ serwis w Austrii (Wiedeń) był bezradny! Wymieniano kolejne czujniki, sensory a nawet walek rozrzadu (auto na gwarancji) i nic....

Postanowiłem wziąć sprawę w swoje ręce. Usiadłem przed komputerem i tak trafiłem na MAKSORA. Poczytałem trochę na temat tego wynalazku (wcześniej już miałem do czynienia z magnetyzerem nakładkowym). Teoretycznie przeanalizowałem wszystko i doszedłem do wniosku, że to musi być to czego szukam. Naturalnie miałem trochę wątpliwości... i czy za tę cenę? Zatelefonowałem i rozmawiając z Panem Mariuszem Gendarzem poprosiłem, żeby mnie przekonał do zakupu. Zrobił to, a dodatkowo ewentualny zwrot kasy był kropką nad i.

Zdecydowałem się na zakup Maksora Special (e 2x1600). Kupiłem to co było najlepsze (najdroższe). Zaraz po zamontowaniu bardzo uważnie obserwowałem auto, szukając ewentualnych plusów i minusów. Mimo poszukiwań, minusów nie znalazłem. Od samego początku zaobserwowałem dużą zmianę momentu obrotowego, elastyczność silnika wzrosła, bez szarpania i gasnięcia auto zbiera się przy wysokim biegu i małej prędkości (III bieg 30km, IV 40km, V 50km). Czuję że auto jest mocniejsze, szybsze, idealnie wchodzi w obroty, co sprawia naprawdę dużą przyjemność z jazdy. Auto w zasadzie nie wydziela żadnych spalin, nie dymi, nie śmierdzi dieslem, rura wydechowa jest czysta jak nowa. Problemy z filtrem cząstek stałych zniknęły, już nie się nie świeci na żółto (z maksorem przejechałem > 30000 km). Dużym atutem jest prosty montaż, ponieważ auto jest na gwarancji, przed każdą wizytą w serwisie demontuje maksora (nie ma zbędnych pytań).

Osobście jestem bardzo zadowolony z produktu, całkowicie spełnia moje oczekiwania i z dużą satysfakcją polecam go moim znajomym, którzy też są zadowoleni i nie zajął decyzji o zakupie, montując go w swoich samochodach (Mercedes 220D 2007r., Citroen C5 1,6 D 2006r., Hyundai Santa fe 220D 2009r., Mazda 323D 2010r., Peugeot 305D 2000r., Audi A6 2,5D 2001r. Uważam że jest to doskonały tuning, który nie ingeruje w elektronikę auta, nie niszczy a chroni silnik przed nadmiernym zużyciem, dostarczając mu zmodyfikowanego paliwa.

W listopadzie, w silniku mojego samochodu zastosowałem metalo-ceramizer Panther P52? i uważam że wszystko co na ten temat wyczytałem w internecie wcale nie mijają się z prawdą. Własną opinię będę mógł napisać po jakimś czasie (dotychczas przejechałem 4000 km). Uważam że warto było kupić ten produkt !!! Wszystkiego dobrego w Nowym Roku 2011 Zdrowia i samych sukcesów

przesyła  
Ryszard Głogowski

**[KIA] Picanto CRDi Maksor Special 04.08.2009**

Panie Mariuszu Gendarz z firmy MAKSOR.

Jako klient Pana firmy MAKSOR z Zabrze po zamówieniu zamontowałem w swoim samochodzie osobowym m-ki Kia Picanto typ CRDi, turbo diesel, rok produkcji 1995 modyfikator paliwa najnowszej III generacji MAKSOR Specjal/e2x1600/ płać bez dostawy (cenzura:)zł. Na początku wydawało mi się to drogo lecz teraz zmieniłem zdanie. Po montażu tego urządzenia przejechałem już

ponad 300 km i zauważyłem i zauważam z każdym przejechanym kilometrem poprawę pracy silnika tj.:rewelecyjne zwiększenie mocy silnika i to już na najniższych biegach,po prostu auto ma "kopyto" czyli sportowe przyspieszenie,znakomitą elastyczność, cichszą, miękka praca silnika, zmniejszenie zużycia paliwa na trasie z 3,5 litra ON na 3,0 litra [MG - ok 15% ] . Uważam ,że te urządzenie jest warte nawet wyższej ceny, tym autem teraz naprawdę się przyjemnie jeździ. Zawsze i wszędzie będę chwalił Pana firmę MAKSOR.

Zgadzam się na udostępnianie mych danych osobowych i pojazdu w celach marketingowo-reklamowych .

(...)

Z podziękowaniem gorącym Pana stały klient Marek Korzekwa

**[MAZDA] CX-9 3,7l; benzynowy, 273KM, Maksor Reference ,streszczenie na podstawie rozmowy - MG.**

Właściciel samochodu, prezes dużej firmy z Katowic jest małoczasowy:)

Montaż wykonany w serwisie Mazdy. Prosty ale wymaga podnośnika. Najprościej jest wpiąć oryginalny przewód, na wypiętym zamontować Referenca (końcówki st08) i całość wpiąć do silnika.

Efekty - zdaniem właściciela - najniższe spalanie jakie udało się uzyskać, na wakacyjnej trasie ok 4 tyś km, było 12-12,5 l/100km.

Po zamontowaniu Referenc-a na zbliżonej trasie - ok 10,5 l/100km. To ok 1,5 - 2l mniej – czyli 15-20% mniej. Szacowany zwrot inwestycji po przebiegu ok 12-15 tyś km - potem czysty zysk.

Różnice w osiąгах trudne do zauważenie - samochód ma bardzo mocny silnik i automatyczną skrzynię biegów.

FOTONYF

**[Mazda] 626 1.8 Maksor Reference 27.07.2007**

Witam Kilka tygodni temu kupiłem DReference do auta Mazda 626 1.8 (90 koni). Przejechałem na nim jakieś 3 tyś. kilometrów i mogę śmiało powiedzieć, że działa:) Dane techniczne jakie się zmieniły to przyspieszenie z 12,3 do setki na 11,7!! Jak na auto o tej masie to może być. Nie odczuwam specjalnej różnicy na 1 i 2 biegu, ale 3,4 i 5 są świetne. Pojazd szybko reaguje po naciśnięciu na gaz, oczywiście jak na tę moc. Jeżeli chodzi o spalanie (nawet w trasie) to nie ma żadnej różnicy. Polecam Dfr pomimo dosyć wysokiej ceny.

Pozdrawiam

Tomek

**[Mazda] 6 2L Maksor Reference**

Witam!

Pragne podzielić się wrażeniami z jazdy zamochodem Mazda 6, benzyna 2l, 2004r po zainstalowaniu magnetyzera Maksor DF Reference.

Po dokonaniu wymiany wyraźne zmiany odczułem po przejechaniu ok. 1000km. Przy normalnej

jeździe tj. mieszany tryb do 120-140km odnotowałem zmniejszone zużycie paliwa 0,6-0,8l/100km (z ok.9,0 do 8,0l/100km).

Zwiększona elastyczność na wyższych biegach III,IV i V - podobny efekt osiągałem po wlewni etyliny 98 na Shellu.

Przetestowałem max. prędkość: było 205 jest 218km/h, sprawdzony na hamowni w Jastrzębiu wykazał przyrost mocy 6%.

W sumie uważam, że nie jest to czarodziejstwo tylko "cysto prawda" jak mówią jurajscy górale, z poważaniem J.Ciszewski

### **[Mazda] 323S Maksor Sport, Dynamic Fuel - 28.902.2003 - Grzegorz Sieroń - Zabrze**

Mój pierwszy kontakt z magnetyzerem paliwa miał miejsce w 1998r. Dzięki podpowiedziom kolegów z pracy, trafiłem do firmy Maksor, gdzie kupiłem magnetyzer Maksor Sport nie obawiając się o utratę pieniędzy, gdybym nie był zadowolony z efektów, które miał przynieść jego montaż. Przekonanie to było uzasadnione gwarancją satysfakcji, którą udzieliła firma na okres 3 miesięcy, niezależnie od podstawowego okresu gwarancji (3 lata). Po założeniu "Sporta" do mojego samochodu (Nisan Sunny 1,4; 75kM i 73tyś. km przebiegu) - dźwięk silnika od razu uległ wyraźnemu wyciszeniu. W czasie pierwszej jazdy dało się odczuć zwiększoną elastyczność silnika. Z biegiem czasu - (km) - dźwięk silnika już się nie zmieniał lecz elastyczność minimalnie jeszcze wzrastała. Proces ten zakończył się po przejechaniu ok. 3 tyś. km. Końcowy efekt to przyjemniejsza jazda, uciszenie silnika i oszczędność paliwa o ok. 0,5l/100km.

Podobne efekty uzyskałem po zmianie samochodu. Do Mazdy 323S: 1,5l; 95KM - założyłem "Sporta", po miesiącu, gdyż wystąpiły kłopoty z montażem (ciężkie dojsie do przewodu). Ostatecznie wpiąłem go w instalację tam gdzie mogłem dojść, czyli około 25cm od listwy wtryskowej. Już w czasie pierwszej jazdy rodzina samoistnie zauważyła zmianę w pracy silnika i minimalnie jego uciszenie, a ja wyczułem minimalny wzrost elastyczności silnika szczególnie na 5 biegu. Po kilku miesiącach mechanik na moja prośbę przełożył mi magnetyzer ku samej listwie wtryskowej. Okazało się, że przyniosło to efekcie kolejny wzrost elastyczności silnika. Łączny efekt wzrostu momentu obrotowego, to obniżenie o 200 obr./min minimalnego progu korzystania z 5-go biegu oraz odczuwalny wzrost mocy, a po pewnym czasie spadek spalania ok. 0,3 - 0,5l/100km.

W czasie 2 lat eksploatacji w Nisaniu i kolejnych 2 lat w Mazdzie byłem z magnetyzera "Maksor Sport" zadowolony. Dlatego gdy w lutym 2003 otrzymałem propozycję przetestowania "Modyfikatora paliwa Dynamic fuel" zgodziłem się. Po zamontowaniu go w miejsce "Sporta" w mojej Mazdzie 323 silnik momentalnie jeszcze znacząco przycichł. Jego praca stała się zadziwiająco przyjemna dla ucha. Byłem bardzo zdziwiony tym faktem, gdyż muszę szczerze przyznać, że nie liczyłem już na zbyt wiele. Jednak w czasie pierwszej jazdy (ok. 20km) - okazało się, że auto po prostu nie chciało jechać. Na każdym biegu brakowało mu dynamiki, a prędkość max jaką udało mi się wydusić to 130/km/h, mimo iż godzinę wcześniej jechałem tą drogą spokojnie 160 km/h. Natychmiast wróciłem do firmy Maksor i oświadczyłem, że z powrotem zakładał stary magnetyzer, bo ten nowy wyrób nie działa. Na to szef z uśmiechem pyta czy przeczytałem instrukcję. Okazało się, że objaw braku mocy jaki wystąpił w mojej Maździe po

założeniu Df jest zjawiskiem normalnym i opisanym w instrukcji, której oczywiście nie przeczytałem.

Po przejechaniu następnych 20 km parametry silnika wróciły do poprzedniego stanu, a w ciągu kolejnych 100 km nastąpił bardzo znaczący wzrost mocy i elastyczności szczególnie odczuwalny w zakresie do 2500obr/min. lecz występujący w pozostałym zakresie choć w mniejszym stopniu. Silnik w tym okresie jeszcze odczuwalnie się wyciszył. Na wolnych obrotach zmniejszyły się wibracje kierownicy i drążka zmiany biegów, które obecnie są już ledwo wyczuwalne. W tym momencie nie miałem już wątpliwości, że muszę go mieć, a miałem przecież 30 dni na testy, jednak po czterech pojechałem go kupić. Poproszono mnie o opisanie swych wrażeń. Oto one:

Wsiadając dziś do mojej Mazdy, myślę że to nowy, zupełnie inny samochód: cichszy, a zarazem mocniejszy i bardziej elastyczny, oraz mam nadzieję jeszcze bardziej oszczędny. W tym miejscu chciałbym podać kilka konkretnych przykładów zmian jakie zauważyłem po założeniu DF-a:

Podczas pierwszej jazdy z rodziną, żona i córka razem stwierdziły, że w samochodzie jest jakoś dziwnie cicho, zupełnie inaczej niż poprzednio. Tu muszę zaznaczyć, że obie były nieświadome zmiany magnetyzera. Po prostu okazało się iż prędkość nie odpowiada dźwiękom do których były przyzwyczajone. Silnik w całym zakresie obrotów zmienił swój dźwięk, zachęcając w ten sposób do korzystania z wysokich obrotów i dynamicznej jazdy.

W pierwszych dniach po zamontowaniu Df-a, zdarzyły mi się pomyłki w ocenie używanego w danej chwili przełożenia np.: jadąc dobrą drogą w obszarze zabudowanym po dłuższej chwili chciałem włączyć 5 bieg i tu zdziwiłem się bardzo, ponieważ już na nim jechałem i to z prędkością prawie 90 km/h, a więc o 20 km/h szybciej niż przypuszczałem.

Następnego dnia w trakcie pokonywania zakrętu na drodze, którą jeżdżę prawie codziennie, poczułem większą niż zwykle siłę odśrodkową wypychającą mnie z fotela. Spojrzałem na licznik, a tu 95 km/h. W tym momencie strasznie się przeraziłem, ponieważ w tym miejscu nie jadę nigdy szybciej niż 70km/h. Obecnie już się przyzwyczailem do nowego dźwięku silnika i takie sytuacje już nie mają miejsca, jednak w pierwszych dniach po założeniu Df-a zdarzały mi się zbyt często aby uznać to za przypadek. Wpływ na zaistniałe sytuacje ma również bardzo znaczący wzrost momentu obrotowego, szczególnie odczuwalny w dolnej partii obrotów silnika, dzięki czemu, tak samo naciśnięty (lekko) pedał gazu, powoduje znacznie szybszą jazdę, no i prawdopodobnie oszczędności paliwa? Jednak początkowo wpływało to na zafałszowanie faktycznej prędkości jazdy. Reasumując - podobnie naciśnięcie pedału przyspieszenia, tak jak przed założeniem modyfikatora Df-a, obecnie powoduje cichą pracę silnika, a jednocześnie większe przyspieszenie i prędkość jazdy. Objaw ten jest szczególnie odczuwalny na wyższych biegach przy prędkościach obrotowych silnika 1-2,5 tys. obr/min.

Na przykładzie mojej Mazdy 323S 1,5 chciałbym w tym miejscu pokazać jak zwiększyła się elastyczność silnika w dolnym zakresie obrotów na 5 biegu. Poniżej podaję min. prędkości obrotowe silnika przy których mogę jechać i gwałtownie wcisnąć pedał gazu - bez objawów znanego chyba każdemu męczenia się silnika - by auto równomiernie się rozpędzało.

2 000 obr/ min - po kupnie samochodu, bez magnetyzera, przebieg 23 tys. km.

1 800 obr/ min - po założeniu "Maksor Sport", przebieg od 25 tys. km.

1 500 obr/ min - po założeniu "Modyfikatora Df-a", przebieg od 55,6 tys. km.

Na pierwszym biegu delikatnie ruszając samochód miał moment zawahania. Związane to chyba

było z małą wartością momentu obrotowego i mocy, przy tak niskiej prędkości obrotowej i jednocześnie dużej masie auta - 1200 kg. Po zamontowaniu modyfikatora Df-a objaw ten zniknął całkowicie, nawet przy komplecie pasażerów i bagażu. Chciałbym jeszcze nadmienić, że obecnie muszę się bardzo delikatnie obchodzić z pedałem gazu na pierwszym biegu, gdyż auto stało się bardzo "nerwowe" i natychmiast szarpie.

Na drugim biegu przy pełnym obciążeniu jadąc z minimalną prędkością (ok. 600 obr./min) czyli mniej niż bieg jałowy, naciskam pedał przyśpieszenia i auto równomiernie, bez protestów i nieprzyjemnych odgłosów rozpędza się. Przedtem sytuacja nie do pomyślenia, musiałbym korzystać z 1-go biegu.

Na trzecim biegu 1000 obr./min jest ok 20 km/h, naciskam gaz i jadę rozpędzając się - prawie jak diesel. Oczywiście mam na myśli elastyczność diesla. Coś podobnego w samochodzie benzynowym o podstawowym silniku, poza nową Corolą 1,4 jest chyba niemożliwe, a jeździłem prawie wszystkimi samochodami tego segmentu dostępnymi na naszym rynku.

Dzisiaj dzięki modyfikatorowi paliwa Df-a, moja Mazda jest elastyczna prawie jak diesel, a co najmniej tak jak Toyota Corola 1,4 z zmiennymi fazami rozrządu, lecz jest na pewno od nich cichsza.

W tym miejscu chciałbym podziękować firmie Maksor za tak udany wyrób, który bez dokonywania kosztownych przeróbek tuningowych silnika tak znacząco podniósł przyjemność jaką czerpię z jazdy moim samochodem. Czas potrzebny do uzyskania 100 km/h zmalał mi o 0,5 sek., lecz nie jest to w pełni wiarygodne gdyż jeżdżę na oponach zimowych. Dlatego innych prób na razie nie robię. Mam 44 lata, jeżdżę od 25 lat i w tym miejscu, mogę wszystkim spokojnie i bez cienia wątpliwości polecić magnetyzery, a szczególnie modyfikatora paliwa Df-a, którego zastosowanie znacznie przerosło moje oczekiwania. Uważam, że jest ON wart każdej złotówki którą zapłaciłem, choć było ich niemało. Masz dobry silnik?

Ale możesz mieć lepszy!!!

#### **[Nissan] Terrano II 2.7 D 17.06.2005**

W sprawie zakupionego u Państwa Df-a Reference. Jestem z niego bardzo zadowolony. Efekty odczułem już w drodze powrotnej do domu czyli zaraz po założeniu. Po pierwsze dużo bardziej elastyczna jazda. Przyspieszenia poprawiły się znacząco. Auto stało się lżejsze. Nic nie mogę powiedzieć na temat prędkości maksymalnej (ale nie o to mi w tym zakupie chodziło). Ale od razu dodaję, że auta terenowe jakim niewątpliwie jest mój Nissan Terrano nie mają zadania osiągnięcia nie wiadomo jak dużej mocy czy prędkości rzędu 200km/h. Zwiększył się wyczuwalnie moment obrotowy. Samochód stał się bardziej cichy.

Co do spalania. Na razie nie zauważyłem jakiegoś wyczuwalnego spadku spalania (może niewielki do 1 litra na 100km). Kupiłem go w zupełnie innym celu. I jeszcze jedna pozytywna cecha. Otóż od czasu założenia DF Reference zauważyłem, że silnik jest trochę bardziej cichy co w przypadku silnika wysokoprężnego dla mnie ma znaczenie.

Reasumując zakup jest bardzo trafny. Wszystkie poprzednie Df-y i magnetyzery nie sprawiły takich różnic w jeździe, jak Reference. Może to też było spowodowane tym że poprzednie silniki były benzynowe i jakby nie było nowocześniejsze niż silnik 2,7 TD (z pośrednim wtryskiem) w Nissanie

Terrano.

Muszę jeszcze dodać że jako stały klient Maksor (korzystam z ich produktów od ok 7 lat) uważam, że kolejne produkty których sukcesywnie używam dają coraz to lepsze efekty.

Mam nadzieję że moją opinią choć trochę przyczyni się do przekonania niedowiarków co do możliwości i korzyści płynących ze stosowania magnetyzerów a właściwie do modyfikatorów paliwa w szczególności do Dynamic fuel Reference - oczywiście firmy Maksor.

#### **[Nissan]** Primera Maksor Reference 06.06.2007

O magnetyzerze Maksor dowiedziałem się od pewnej firmy, w której chciałem zwiększyć moc w swoim aucie. Postanowiłem zaryzykować i zadzwoniłem do firmy Maksor - chociaż miałem obawę czy to wogóle działa.

Osoba z którą rozmawiałem przez telefon okazała się bardzo przekonująca i postanowiłem zamówić tenże magnetyzer. Zamówiłem najdroższy Dynamic Fuel Reference. Za dwa dni dostałem paczkę na, którą czekałem z niecierpliwością. Mechanik zakładający magnetyzer nie wierzył w jakiegokolwiek działanie urządzenia. Po zamontowaniu i przejechaniu kilkudziesięciu kilometrów nic się nie zmieniło. Jednak po przejechaniu około 200 k samochód stał się nieco bardziej dynamiczny, ale jeszcze nie tego oczekiwałem. Miałem już zwrócić magnetyzer lecz gdy zadzwoniłem z reklamacją powiedziano mi, żebym zresetował komputer w moim samochodzie, gdyż niektóre auta potrzebują trochę więcej przejechanych kilometrów aby magnetyzer działał poprawnie.

Tak więc zrobiłem i po około 200 kilometrach auto zaczęło szybciej reagować na pedał gazu. Po następnych 200 było już coraz lepiej. Obecnie samochód przyspiesza od 0-100km/h o około 1,5s szybciej.

Nie wiem o ile zmniejszyło się spalanie bo tego nie sprawdzałem, ale nie po to go kupiłem. Wiem jednak, że auto jest dużo elastyczniejsze i szybciej wkręca się na obroty, jest też sporo cichsze.

Chciałbym pogratulować firmie Maksor udanego produktu. Polecam też wszystkim niedowiarkom naprawdę warto.

pozdrawiam

edi123-75

#### **[Nissan]** Almera LPG Dynamic fuel GTM 07.06.2006

Witam Serdecznie! Nazywam się Natalia Burzyńska i mam przyjemność regularnie jeździć samochodem NISSAN Almera, który posiada zamontowane urządzenie Waszej firmy. Chciałam zauważyć, że samochód spala znacznie mniej LPG podczas poruszania się po mieście, w pokonywaniu dłuższych dystansów poprawiło mu się przyspieszenie oraz też zauważyłam znacznie mniej spalonego LPG przykładem jest trasa z Gorzowa Wlkp. do Poznania.

Założyłam magnetyzer DF GTM LPG, po około 500 km zauważyłam zmiany, przyspieszenia i dynamiki jazdy, ale to co było najważniejsze, zużycie gazu spadło z 9l na 7l nawet przy dynamicznej jeździe, dziś zastanawiam się nad założeniem silniejszego magnetyzera. Nie jest to

moja subiektywna opinia, ponieważ, pożyczam samochód, pytali mnie co mu zrobiłem, ja powiedziałem że nic, tylko założyłem magnetyzer, nie wierzyli bo kiedy mówiłem że chce coś takiego założyć, za tyle pieniędzy pukali się w głowy, włącznie z mechanikiem który mi to zakładał. Naprawdę polecam, chyba szybko się zwróci.

Pozdrawiam

**[Nissan]** Micra 1.0 Dynamic fuel 03.12.2004

Ten silnik jest w ogóle za słaby, zwłaszcza przy automatycznej skrzyni biegów. Po zamontowaniu modyfikatora paliwa Dynamic Fuel przez pierwsze kilka kilometrów nie odczuwało się żadnych zmian i nagle w pewnym momencie samochód jakby dostał skrzydeł. Zaczął fantastycznie przyspieszać, o wiele lepiej wchodzić na obroty. Obawiałem się, że to tylko moja autosugestia - chciałem, aby ten efekt był widoczny i aby żona, która na codzień jeździ tym samochodem, była zadowolona. Żonie nie dawałem żadnych sugestii o zmianach (o Df-e wiedziała) i jej opinia jest pewnie bardziej miarodajna. Jest zachwycona. Mówi, że właśnie tego jej w tym samochodzie brakowało.

Co do zużycia paliwa - nie wiem, jeżdżąc po Warszawie nie będziemy w stanie tego wychwycić, ale dynamika jest super. Dzięki za świetny produkt. Pozdrawiam

**[Nissan]** Primera 1999 r. Dynamic fuel GTM 09.04.2008

Witam, chciałem opisać jak się sprawuje Df-GTM w mojej Primerze P11.144. Użytkownicy Nissana Primery P11.144 (model po liftingu w 1999r.) dobrze wiedzą o co chodzi, jeśli powie się, że silnik w tych nyskach "zamula", a już szczególnie jeśli chodzi o pojemność 1.8.

Jakieś 1,5 roku temu przesiadłem się z mojej kochanej leciwej Toyotki Cariny II właśnie do tego Nissana. Głównie ze względów bezpieczeństwa, bo dosyć często jeżdżę na moją drugą uczelnię w Holandii. Pomijając już fakt wysokiego spalania silnika 1.8 największą rzeczą jaka mnie denerwowała w tym aucie był brak kopa i strasznie beznadziejna elastyczność silnika. Jadąc niemiecką autostradą trzeba było czasem zredukować nawet do 3 biegu, żeby wyprzedzić inny pojazd. Owszem autko waży swoje 1300kg, ale nie zmienia to faktu, że silnik jakby chciał, a nie mógł.

Generalnie do tego typu wynalazków jak magnetyzery zawsze podchodziłem sceptycznie - naczałem się różnych artykułów w prasie motoryzacyjnej, więc byłem dość ostrożny. Mało jednak osób wie, że istnieje już kilka generacji magnetyzerów (tak jak i instalacji gazowych). Domyślam się, że te ujęte w testach gazet pochodzą z I generacji. DynamicFuel jest już III generacją, co już świadczy o postępie.

Zobczyłem tę aukcję na Allegro i przekonała mnie gwarancja, że jeśli po miesiącu nie zauważę różnicy mogę zwrócić DynamicFuel bez konsekwencji - no to zaryzykowałem. I było warto. Już po ok. 300-350km można było zapisać oponami wyjeżdżając spod świateł, a silnik zaczął chodzić równiej i spokojniej. Właśnie w tym momencie siedzę w Holandii, przyjechałem tu w niedzielę i muszę z czystym sumieniem stwierdzić, że po trasie 1000km Df-GTM nawet na polskiej benzynie jadąc Deutsche Autobahn daje czadu. Wyprzedzanie na 5 biegu przestało być problemem. A jak jeszcze zatankowałem niemiecką Shell V-Power 100-oktanową - samochód po prostu płynął!!

Silnik reagował na najmniejszy ruch pedałem gazu. Co do spalania to jest trochę niższe - wcześniej na połowie baku jeździłem ok. 6 dni. Teraz udało mi się dojechać do 8 dni w takim samym trybie jazdy.

Nie pozostaje mi nic innego jak pogratulować i podziękować firmie MAKSOR za tak rewelacyjny produkt. A jeśli ktoś nadal nie wierzy niech poprosi Pana Gendarza o kontakt ze mną - chętnie odpowiem :)) pozdrawiam

Tomek KHAVIOR

#### [Opel] Vectra A, 2.5V Dynamic fuel 02.05.2005

Posiadam sam. Marki Opel Vectra A z silnikiem 2,5V. Ponieważ jestem fanem tuningu, zacząłem od podstaw, czyli zakupu magnetyzera i przerobienia dolotu powietrza.

Pierwszy magnetyzer był nakładkowy, czyli jeden na paliwo i na powietrze. Magnetyzery działały, byłem zadowolony. Na rynku pojawiły się "Maksory", postanowiłem spróbować.

Zakupiłem "Sport +" i zacząłem testy. Po zdjęciu nakładkowych, które były dobrej firmy i wcale nie były tańsze od maksora Sport +, założyłem przepływowy, skutek był od samego początku - lepsza dynamika i mniejsze zużycie paliwa. Po pojawieniu się na rynku magnetyzera III generacji - DF, nie zostało mi nic innego jak zakup Da, testy przeszły moje oczekiwania. Trudno to ocenić, ale przeliczając to na czas, poprawa była rzędu 1 sekundy na dystansie 402,5 metra - samochód mój jest już dość mocno zmodyfikowany i zejście poniżej uzyskiwanych czasów jest bardzo trudne, wymaga to dużych zmian konstrukcyjnych. Używając DF-a firmy Maksor właściwie bez żadnych przeróbek osiągnąłem pożądany efekt, czyli mniejsze zużycie paliwa ok. 0,6 l/100km przy spokojnej jeździe i poprawę znaczną i odczuwalną przyśpieszenia.

Mam nadzieję, że następny Wasz produkt czyli DF Ref - nie zawiedzie.

#### [Opel] Vectra B 1.7 TD Dynamic fuel 02.05.2005

Od blisko trzech miesięcy jestem posiadaczem Państwa wyrobu o nazwie "Maksor Dynamic Fuel" i pragnę się wypowiedzieć na temat jego walorów i sposobu działania. Powyższe urządzenie zamontowane jest w samochodzie Opel Vectra B 1,7 td z silnikiem ISUZU.

Niniejszy wyrób nie był jeszcze testowany na hamowni lecz jego działanie jest odczuwalne już od 1000 obr. Do momentu włączenia się turbiny czyli 2,5 tys. obrotów. Tak więc najskuteczniejszym, a jednocześnie najbardziej odczuwalnym momentem pracy tego urządzenia jest niższy zakres obrotów silnika.

Poza tym odczuwalne jest również zużycie paliwa, co można określić już po pierwszym tankowaniu, o ile znamy dobrze swój pojazd. Najlepszy wynik można zauważyć jadąc w dłuższą trasę.

Reasumując, pozytywnie oceniam działanie i efektywność tegoż urządzenia, pomimo dość wysokiej ceny zakupu, którą rekompensuje możliwość przeniesienia urządzenia do kolejnego pojazdu.

Z poważaniem

Jerzy Rękorajski



**[Opel]** Astra 2 kombi 1999r silnik 1,6l 8V Maksor Reference

Witam.

Opinia Maksor Reference Opel astra 2 kombi 1999r silnik 1,6l 8V po przejechaniu około 500km od montażu - wyjazd na mazury, przejechałem około 545km, zużycie paliwa 32litry, jak na tej wielkości samochód +3osoby +pełny bagażnik, to naprawdę dobry wynik; oprócz tego poprawiła się kultura pracy silnika oraz jego elastyczność. Średnie spalanie w trybie mieszanym przed montażem maksor 7,5l na 100km po założeniu Referenc-a około 6,7l, na trasie nawet 5,6l na 100 km. Moje częste podróże w beskidy to do tej pory to dość częste zmiany biegów, teraz wjeżdżam na Kubalonkę na 3 biegu, co do tej pory było nieosiągalne, bardzo mi się podoba, polecam wszystkim.

Pozdrawiam. Andrzej Dylkowski

**[Opel]** Astra 1.6 Caravan 16V + LPG Dynamic fuel LPG 05.02.2006

Po zainstalowaniu magnetyzera Dynamic fuel GTM w wersji LPG odczułem minimalny wzrost mocy. Po przejechaniu ok. tysiąca kilometrów moc silnika wzrosła jakbym miał w baku Shell Power Racing Plus. Nie stwierdziłem mniejszego zużycia gazu (preferuję dynamiczną jazdę) jednak wzrost mocy jest wyraźnie odczuwalny.

M. Ratajek

**[Opel]** Astra Df LPG Dynamic fuel 20.09.2008

Witam przyznam się, że do montażu DF'a na LPG podszedłem z dużą rezerwą... nie sądziłem że w samochodzie z 240 tys. km przejechanych, instalacją gazową II typu coś on zdoła. Zamontowałem DF'a w Oplu Astrze F '96r. PO zamontowaniu - żadnych rewelacji. w przedziale 500-700 przejechanych kilometrów. zauważyłem różnicę. auto szybciej zaczęło się zbierać na starcie. ale myślałem - pewnie "lepszy" gaz, ale przestałem wierzyć w cuda po przełączeniu auta na zasilanie benzyną. silnik nie wykazywał już wielkiej różnicy w przyspieszaniu. teraz to już jest bajka. przejechane około 1400 km. i autko rwie do przodu jak dzikie. nie sądziłem że można coś wykrzesać z tego staruszka :). dynamika najbardziej wzrosła na 3-cim biegu. przy biegu 4 i 5 silnik też inaczej reaguje na wciśnięcie pedału gazu. zniwelował mi się efekt "mulenia" silnika po porannym odpalaniu - w momencie przełączenia z benzyny na gaz - teraz nie ma znaczenia czy gaz czy benzyna - ciągle chodzi tak samo równo. z pełną odpowiedzialnością polecam wszystkim :) - dzięki za stworzenie tego wynalazku :) pozdrawiam

Adrian

**[Opel]** Corsa 1.2, 1991r, moc seryjna 45 koni Maksor Sport 06.06.2007

Otóż w moim samochodzie przeprowadziłem następujące modyfikacje: walek od silnika 1.3s

kolektor od 1.6 przepustnica od 1.8, kolektor wydechowy 4-2-1 i wtryskiwacz od 1.6 razem z podniesieniem ciśnienia paliwa.

Po zamontowaniu maksora sport silnik (skrzynia 4-biegowa, 4 bieg 0.89 przełożenie główne 3.92) na autostradzie Wrocław - Legnica robił odcinki na ostatnim biegu, przy czym nie spalał więcej niż 8-9 l przy takiej prędkości.

Po ściągnięciu maksora już nie krecił się tak, a więc polecam jak najbardziej w przypadku dodatkowych modyfikacji (zastępuje dodatki oktanowe do paliwa i wiele więcej).

Napewno do następnego auta kupię też Maksora!

Raldeal

### **[Opel]** Vectra 2.0 Maksor Reference 13.03.2007

Witam, posiadam Vectre b 2.0 dti. Samochodzik fajny ale chciałem żeby trochę szybciej się zbierał i tak szukając czegoś w Internecie trafiłem na firmę Maksor, zadzwoniłem żeby się jeszcze czegoś dowiedzieć o tych modyfikatorach. Rozmowa była bardzo przyjemna i w jej trakcie dałem się namówić na wypróbowanie najnowszego Dfa-reference na 30 dni i po tym czasie mogłem go zwrócić ale nie zrobiłem tego.

Po pierwszych 100 km już zacząłem czuć różnice ale ona nie była warta jeszcze tych pieniędzy, po kolejnych kilometrach było coraz lepiej samochód stawał się coraz bardziej dynamiczny coraz lepiej się zbierał, szybsza reakcja na pedał gazu co mi się bardzo spodobało. W tej chwili jest to inny samochód jakby z innym większym silnikiem a pali tyle samo a czasem nawet mniej :)

Pozdrawiam,  
Szymon Manachowski

### **[Opel]** Astra 1.4 MPI 08.07.2003 - Witold K.

Rok temu zamontowałem Maksora Sport do Opla Astry 1.4 MPI. Wcześniej używałem multimagów. Właściwie to z wykonanych pomiarów różnica jest niezauważalna. Zużycie paliwa pozostało na podobnym poziomie silnik tak samo wychodzi z niskich obrotów. Wszystko potwierdziło badanie na hamowni. Moc silnika wzrosła o 2 KM a moment obrotowy pozostał bez zmian. Poprawiła się nieco jego charakterystyka w dolnym zakresie. Najniższe zużycie paliwa jakie zanotowałem to 5.5 litra. Ale to wymaga spokojnej równomiernej jazdy.(...) Zużycie paliwa pozostało na podobnym poziomie. Uważam że Maksor napewno nie szkodzi a pomagać pomaga ale napewno nie tak jak niektórzy uważają. Przy dynamicznej jeździe napewno nie widac różnicy gdyż w fizyce nic nie ma za darmo. Przy spokojnej jeździe można zużyć do 0.7l mniej paliwa.

Uważam że każdy może spróbować zainstalowania Maksora a jaki wynik osiągnie to już odrębna sprawa.

### **[Peugeot]** 406 coupe 2.0 18.07.2003 - Krzysztof

REWELACJA, pamiętam pierwszego Maksora, który dawał już widoczne efekty, Dynamic Fuel to

inna bajka.

ZDECYDOWANA poprawa kultury pracy silnika, ZDECYDOWANA poprawa przyspieszenia, ZDECYDOWANA poprawa elastyczności silnika.

**[Peugeot]** 307 1.6 l Dynamic Fuel - 07.03.2003 - Maciej

po zamontowaniu magnetyzera lekko poprawiła się elastyczność, wydaje mi się że auto osiąga szybciej max. moment obr.

po przejechaniu ok. 750km auto było poddane badaniu na hamowni w krakowskim V-techu (goraco polecam usługi tej firmy) auto z zamontowanym magnetyzerem osiąga max. moment obrt. większy o 5nm a moc wrosła o 2km

**[Peugeot]** 406 kombi 2,0 HDI 2x Maksor Special szeregowo!!!

Witam!

Poniżej kilka słów komentarza związanego ze stosowaniem Maksor Specjal x2: Udało mi się kupić 2 używane "specjale". Najpierw zostały założone do auta z silnikiem diesla 1.9D (bez doładowania, bez common rail) a potem do auta z silnikiem diesla 2.0 HDi (z doładowaniem, z common rail). W obu przypadkach praktycznie zaraz po założeniu były odczuwalne następujące efekty: - cichsza praca silnika; - zdecydowana poprawa elastyczności, tzn. możliwość wykorzystywania pracy silnika już praktycznie od wolnych obrotów bez szarpania silnikiem; - zdecydowanie łatwiejsze uruchamianie silnika nawet podczas 20-stopniowych mrozów. Jak się okazało nawet zatankowane "gorsze" paliwo nie spowodowało całkowitego zablokowania silnika a tylko konieczność dłuższego rozruchu; - brak dymienia, przy czym silnik nie ma zabudowanego filtra cząstek stałych; - w przypadku silnika HDI brak jakiegokolwiek turbodziury, a i silnik wolnossący żywiej reagował na wciśnięcie pedału gazu przy niskich obrotach - przy pojawieniu się możliwości jego eksploatacji też praktycznie od wolnych obrotów; - zmniejszenie spalania - to temat trudny, bo zależy od sposobu jazdy, ale zostało zmierzone, że przy największych mrozach przy jeździe praktycznie miejskiej, przy długim nagrzewaniu silnika spalanie nie przekroczyło 7L/100km w peugeotie 406 kombi; - auto jest odczuwalnie zdecydowanie żwawsze i niestety człowiek bardzo szybko się do tego przyzwyczaja. W tym momencie warto podkreślić, że oba silniki wcześniej miały już zamontowane modyfikatory Maksor'a. Silnik HDi przejechał już na maksorach praktycznie 100 000km. Specjale przejechały już niecałe 10 000km. Powyżej opisane efekty zostały zauważone nawet w tym przypadku zamiany modyfikatorów słabszych na mocniejsze. Wszystko co zapisałem w poprzedniej mojej opinii pozostaje aktualne, tyle, że efekty pogłębiły się, co najbardziej odczułem na elastyczności silnika i "zanikaniu" turbodziury. Fakt - nie są to tanie produkty, ale jako bezpieczny tuning jest to chyba najlepsze rozwiązanie, gdyż za jedną cenę oprócz poprawy parametrów silnika otrzymujemy dodatkowo poprawę warunków pracy silnika, co w dzisiejszych autach z różnymi "ekologicznymi" wynalazkami typu filtry cząstek stałych na pewno spowoduje wydłużenie ich eksploatacji.

Rafał Katowice

**[Peugeot]** Partner 1.9d Dynamic fuel GTM 26.05.2006

Zamontowałem DF GTM'a do Peugeota Partnera 1.9d przy przebiegu 267000km, poprawa była odczuwalna od razu, silnik zaczął pracować bardziej miękko i nieco ciszej, silnik w moim samochodzie ma 70KM i do mocnych nie należy, DYNAMIC fuel GTM w znacznym stopniu

poprawił elastyczność, na trasie rzadziej muszę sięgać do zmiany biegów, auto ciśnie już od dołu i aż do czerwonych kresiek nie dostaje zadyszki gdzie przed zamontowaniem tracił moc przy obrotach ok 200-300obr./min niższych, przy starcie ze świateł niektóre teoretycznie mocniejsze samochody mają problem z dorównaniem np Astra I 1.4 (75KM), najbardziej mnie cieszy poprawa elastyczności szczególnie na 3 i 4 biegu dzięki temu sprawniej idzie mi wyprzedzanie długich kolumn pojazdów.

Przejechałem już ponad 5000km z zamontowanym DF więc mogę już stwierdzić jakie oszczędności daje GTM a zawierają się one między 0.5 do 1.5l /100km, teraz bez wyrzeczeń mogę poruszać się dynamiczniej i przy tym spalam mniej niż poprzednio, często przewożę ładunki 200-300kg i są one teraz mniej odczuwalne, właściwie mogę stwierdzić że samochód z GTM , to tak jakby nalać paliwa najwyższej jakości , nieraz zdarzało się że po wizycie na stacji samochód tracił werwę, szukanie "sprawdzonych" stacji już mnie nie dotyczy bo teraz skąd bym nie tankował nie czuję różnic.

Ważne jest jeszcze to że uruchomienie samochodu po nocnym postoju nie widzę się z chmurką dymu charakterystyczną dla diesli, podczas gazowania oraz jazdy spaliny nie są tak zadymione, przy gwałtownym ruszaniu z pod świateł też nie chowam się w zasłonie dymnej jak niektóre TDI, a w moim silniku nie dokonywałem żadnych napraw. Jestem w pełni usatysfakcjonowany z DF GTM'a, poleciłem go swoim znajomym. GTM uskrzydlił mojego Peugeot'a i jestem teraz z niego bardziej zadowolony i jeśli kiedyś będę zmieniał samochód to też go wyposażę w Dynamic Fuel'a. Z uwag odnośnie montażu -mam plastikowe przewody paliwowe ale dzięki złączką Jg5/16 nie miałem żadnych problemów, wpiąłem po prostu w obwód i tyle, a dodatkowo samo urządzenie estetycznie się prezentuje pod maską, i jeszcze te pytania w serwisie -"A co to takiego?".

Bartosz Bieluch.

### **[Peugeot] 406 silnik 2.0 HDi 90KM, Maksor Reference**

Obecnie zabudowany DFR . Też byłem niedowiarkiem i raczej sceptycznie podchodziłem do sprawy szczególnie po przejechaniu wcześniej ok. 50tys km na magnetyzerach nakładkowych... Moja opinia oparta jest na obserwacjach z okresu 4 miesięcy i przejechanych w tym czasie prawie 15 tys km ... Co do subiektywnych odczuć - najbardziej dla mnie efektowny (oprócz cichszej i bardziej równomiernej pracy silnika ) to fakt, że po przejechaniu już kilkuset km zniknęła turbodziura, co rozumiem tak, że od 1000 do 2000 obr/min silnik przyspiesza płynnie na każdym biegu (na 5tym też!) bez żadnego nagłego rwania auta do przodu przy ok 1800-1900obr/min (silnik ze sprężarką bez regulacji kierownic) i bez szarpania! Na wyższych obrotach też się odczuwa jakby mocniej było, ale już nie tak wyraźnie. Poza tym można jeździć na wyższym biegu tam, gdzie wcześniej trzeba było jechać na niższym biegu bo, silnik po prostu szarpał. Po 2 miesiącach eksploatacji (czyli po okresie próbnym) DF'a wymienilem na DFR'a (bezpośrednio w firmie Maksor) i jak na 90-konny silnik w ciężkim aucie czuję zdecydowaną różnicę w dynamice podczas przyspieszania. Ale to odczucia subiektywne (na razie nie mierzone) więc skupię się nad tym co widoczne i mierzalne: nie widac dymu z rury wydechowej (wcześniej sporadycznie, ale zdarzało się zobaczyć co stamtąd wylatuje) w każdych warunkach jazdy. Nie mam co prawda FAP'a, ale mam katalizator i mam nadzieję, że owe niedymienie (i nie tylko) wydłuży zdecydowanie jego żywotność. Kolejna sprawa to wcześniej opisana turbodziura, a właściwie jej brak - jest zadziwiające jak silnik potrafi od 1000

obr/min płynnie wchodzić na obroty na każdym biegu - na 5tym też, choć oczywiście nie z wielką dynamiką, ale jest to możliwe bez wcześniejszych efektów szarpania. Owe zwiększenie elastyczności silnika może spowodować inny sposób jazdy - nie trzeba tak często biegami mieszać. Kolejna sprawa, to ewidentnie odczuwam zmniejszenie zużycia paliwa o ok. 10%, ale głównie na trasie. W ruchu miejskim raczej korzysta się z elastyczności silnika i odczuwalnych lepszych przyspieszeń i stąd chyba takie wybiórcze efekty (o których Pan Mariusz zresztą wspominał przed zakupem). Jednak wspominałem o oszczędnościach, gdyż jest to forma inwestycji, która też ma szansę zwrócić się wg moich szacunków w ciągu ok. 3 lat przy obecnej ilości rocznie przejeżdżanych km (mówię o DFR!). Problem tylko w tym, że z nowych dla silnika warunków pracy chce się korzystać i nie zawsze uda się zachować stary styl jazdy i związane z tym oszczędności paliwa ;-). Zresztą tak jak się reklamują - można przetestować ich produkty i jak już, to gwarantują zadowolenie. Najpierw skorzystałem z czasu próbnego i przez to dalej będę korzystał na pewno z zadowolenia. Korzystanie z oszczędności w postaci zmniejszonego zużycia paliwa lub zdecydowanie dłuższej eksploatacji elementów mających kontakt ze spalinami pewnie wyjdzie po zdecydowaniu dłuższym okresie eksploatacji. Nadmienię jeszcze, że na próbę zakładałem DF'a w starym silniku benzynowym z gaznikiem i w zwykłym wolnossącym dieslu - w obu autach po przejechanych ok. 200-300km wyraźnie silnik pracował równiej, ciszej i elastyczniej. Klient (ja) jest zadowolony z wrażeń i efektów mierzalnych i w tym przypadku firma (Maksor) w osobie Pana Mariusza nie robi klienta w balona, co raczej jest rzadkością w dzisiejszych czasach. Warto też wspomnieć o pomocy jaką dostałem od Pana Mariusza przy montażu ich modyfikatorów - niby "niewiele", a cieszy. Jednym słowem - mówiąc językiem z allego - polecam! Rafał Katowice

**[Polonez] 1.5 GLE, [Seat] Malaga 1.7 D Maksor Econo 30.08.2006**

Od 7 lat używam magnetyzera MAKSOR ECONO. Początkowo zainstalowany był w polonezie 1,5 GLE. Po założeniu magnetyzera wyraźnie poprawiła się elastyczność silnika oraz spadło zużycie paliwa: mianowicie w cyklu miejskim w sezonie zimowym z 11.5 l / 100km na 9.4 l / 100km.

Obecnie jeżdżę starym seatem malagą 1,7 diesel, do którego przełożyłem magnetyzer po sprzedaniu poloneza. Nie wiem jaka jest poprawa, gdyż nie jeździłem nim bez magnetyzera, ale spala śr. ok 5,5 l / 100 km i nigdy jeszcze nie miałem problemu z odpaleniem go nawet przy -25°C. A poza tym jak na 55 konny silnik to jest dosyć żwawy. Serdecznie polecam.

Artur Jackowski

**[Renault] 19 Maksor Econo - 07.03.2003 - Tomasz Zawadil**

Moja przygoda z magnetyzerem maksor zaczęła się 2 lata temu. Moja Renault 19 1,4(60KM) paliła w mieście trochę za dużo tj. ok.9,5L/100km, a w trasie jakieś 7l/100km. Przejrzałem ofertę w internecie i wybrałem firmę Maksor i magnetyzer Econo. Sam przeprowadziłem montaż (ok. 25cm od listwy) i czekałem na efekty. Po miesiącu i ok.1500 km CUDO!!! Spalanie w W-wie spadło do 7,5 - 8l/100km, a w trasie do 6l/100km. Zanotowałem raz nawet w drodze do Gdańska przy spokojnej jeździe (do 110km/h) 4,9l/100km, na CPN nie wierzyłem własnym oczom! Na przeglądzie mimo 150.000km przebiegu skład spalin był idealny. W styczniu rozstałem się z moją 19-ką i dziś zakładam maksor sport w moim Toledo 1,6. Ciekawy jestem efektów jakie zajdą w Seacie, w mieście pali prawie 11 na 100km. W każdym razie maksor Econo polecam wszystkim

posiadaczom mniejszych i starszych silników. TO DZIAŁA !!!

**[Renault]** Laguna 1.8, Dynamic fuel 02.05.2005

Magnetyzer przepływowy do gazu typu, "Maksor Df" został zamontowany do Laguny 1,8 z instalacją gazową typu LOVATO, bez komputera sterującego.

Z instalacją gazową bez modyfikatora przejechałem około 4 200km, spalając średnio ok. 11,5l gazu na 100km. Nieznacznie pogorszyły się osiągi samochodu przy prędkości ok 140km/h, silnik zaczął się dławić. Objawy te ustąpiły po założeniu magnetyzera. Z zamontowanym modyfikatorem przejechałem dotychczas ok. 1 200km zauważając większą dynamikę jazdy. Średnie zużycie gazu spadło do ok. 8,5l na 100km. Nadmieniam, że na trasie staram się nie przekraczać prędkości 120km/h (sporadycznie przy wyprzedaniu do 140km/h).

Odnoszę wrażenie, że silnik pracuje ciszej i bardziej miękko, łatwo wchodzi w obroty. Ponadto ustały, tzw. strzelanie gazu do filtra powietrza, które zdarzały się bez modyfikatora. Pomimo wysokiej ceny zakupu uważam, że jest to urządzenie bardzo przydatne i polecam je każdemu kierowcy.

Andrzej Jasiński  
Lublin

**[Renault]** 1.9 DCi Maksor Reference 17.06.2005

W ciągu roku przejeżdżam ok 120 tys km i chociaż jestem bardzo sceptycznie nastawiony do takich „wynałazków” postanowiłem skorzystać z możliwości wypożyczenia do testu najnowszego produktu firmy Maksor czyli Dynamic fuel Reference.

Obserwacje:

Zdecydowane zwiększenie osiągow auta tj. zwiększenie momentu obrotowego oraz obniżenie obrotów występowania maksymalnego momentu obrotowego z danych fabrycznych 2000 obr do ok 1600-1700.

Wyraźne odczucie zwiększenia mocy silnika.

Zwiększenie prędkości maksymalnej z fabrycznej 193 km/h do 215 km/h.

Po przejechaniu ok 90 tys km serwis Renault stwierdził zadziwiająco czystość czujnika sadzy. Zużycie paliwa spadło o ok 0,5-0,7 litra.

Auto daje nowe doznania z jazdy, radość z jazdy. Powróciła u mnie chęć do jazdy samochodem.

**[Renault]** Clio 1.5 dCi Dynamic fuel 17.08.2005

Witam. Posiadam Renault Clio 1,5 dCi. Autko jest naprawdę super, mało pali jest dynamiczne i bardzo ciche. Jak to bywa do wszystkiego z czasem się przyzwyczajamy i dlatego myślałem co tu zrobić w moim autku aby było jeszcze lepsze. Dowiedziałem się o magnetyzerach od znajomego "że coś tam nakładasz i już działa" tylko że nic mu nie działało - kupił to na aukcji internetowej za 30 zł i miał to być extra magnetyzer. Dowiedziałem się o firmie Maksor i zaryzykowałem. Na

miejscu miła obsługa i kupiłem Dynamic fuel. Zaznaczam że podłączenie nie jest skomplikowane, lecz w Renaulcie występują małe komplikacje. W moim Dieslu wychodzą 3 wężyki z filtra paliwa no i teraz pytanie gdzie podpiąć DF.

Po właściwym zamontowaniu zaraz odczułem różnice spalanie z 4,8 litra na 16 litrów-ale tylko przez 10 min. autko dziwnie pracowało....a potem juz bylo lepiej i to duzo :-) samochodzik lepiej przyśpiesza prędkość max. zwiększyła się o ok.15 km/h natomiasat po przejechaniu ok.1800 km spadło spalanie i to znacznie ( przy spokojnej jeździe Kołobrzeg-Katowice auto spaliło mi 2,9 litra ON :-) sam byłem w szoku, była to ropa BP Ultimate. Więc jak ktoś dba o swojego "Bolida" chce nie tylko mniejszego spalania, ale także mniej dymu za swoim samochodem, oraz płynniejszego wkręcania na obroty to gorąco polecam.

Serdeczne pozdrowienia dla Pana Mariusza Gendarza.

Beniamin Szaflik

### **[Renault]** Megane II 1.5 DCI kombi Dynamic fuel 26.05.2006

Witam.

DF kupiłem w waszej firmie około 1,5 roku temu.

Założyłem go do Renault Megane II 1,5 DCI kombi.

DF spisuje się rewelacyjnie.

Auto jest wyczuwalnie dynamiczniejsze, cichsze, szybsze, i spala mniej o ok. 0,8 litra na 100 km oleju. Raz na przeglądzie odłączono magnetyzer. Od razu wyczułem różnice. Auto było strasznie ospałe i straciło dużo na dynamice ponadto spalanie skoczyło mi na 6,2 litra.

Szybko więc wmontowaliśmy ponownie.

Polecam wszystkim to urządzenie.

Do zastosowania magnetyzera sam siebie musiałem przekonywać, ponieważ na początku nie wierzyłem w jego działanie. Jestem mile zaskoczony i teraz chce zastosować nowszy produkt DF Reference, spodziewam się jeszcze lepszych osiągnięć.

Mariusz Zielinski

### **[Renault]** Laguna Maksor Reference 09.05.2007

Pozdrawiam, przepraszam że tak długo zbierałem się do napisania swojej opinii na temat DF Reference.

Po zamontowaniu w samochodzie Renault Laguna /90 PS, 180 tys km/ i przejechaniu około 100 km silnik zaczął delikatniej pracować ale dopiero po 700 km mogę naprawdę stwierdzić że czuć różnicę w trakcie jazdy. Auto bardzo ładnie wchodzi na obroty, i przy włączonej klimatyzacji nie czuć zbyt dużego wysiłku silnika. Najgorsze jest w tym że auto bardzo łatwo wkręca się na wysokie obroty i ma się ochotę jeździć szybciej, dla tego jest ciężko coś powiedzieć na temat oszczędności /klima i szybka jazda/ ale i tak uważam że auto trochę mniej spala.

Chociaż to ma dla mnie drugorzędne znaczenie, naprawdę kultura pracy silnika powala. Myślę o zmianie samochodu to DFR - a na pewno przełożę do następnego mojego auta.

Z poważaniem. Mirosław Madej

**[Renaul]** Megane 1.4 LPG, Maksor Reference LPG 20.09.2008

DLUGO WAHALEM SIE Z WYSTAWIENIEM OPINI ZAMONTOWALEM DF-A REFERENCE DO RENAULT MEGANE 1.4 MIALE ZMODYFIKOWANY UKLAD DOLOTOWY(STRUMIENICA DOLOTU +FILTR STOZKOWY)EFEKTY POJAWILY SIE PO PRZEJECHANIU OKOLO 600 km ZATARLA SIE ROZNICA MIEDZY LPG A BENZYNA W TLUMNIKU BYLO MNIEJ WODY ALE NIE ODCZULEM ROZNICY W SPALANIU.PO POL ROKU ZDEMONTOWALEM FILTR STOZKOWY I ZASTAPILEM GO ZWYKLYM FABRYCZNYM FILTREM I STAL SIE MALY CUD.AUTO STALO SIE JESZCZE BARDZIEJ DYNAMICZNE NIZ DO TEJ PORY SPALANIE SPADLO O PONAD 1.5 L LPG PEDEŁ GAZU STAL SIE BARDZO CZULY W TAJ CHWILI WOLE JEZDZIC NA LPG NIZ NA BENZYNIE!!!!NIKT ZE ZNAJOMYCH MI NIE WIERZY ZA MOJA "RENIA"MA TAKIE OSIAGI NA LPG.POLECAM KAZDEMUKTO NIE BOI SIE WYDAC TROCHE KASY NA SWOJE AUTO.CZASAMI WARTO ZAINWESTOWAC !!!!!

LUGARI

**[Renault]** Megane III Grandtour 1,5DCi Dynamic fuel GTM

Wygląda to tak:

kiedys z samej ciekawosci zaczalem wpisywac do arkusza kalkulacyjnego tankowania - daty, ilosci paliwa, przebiegi itd. I tak mi zostalo. Wiec dla tego autka tez robie to od poczatku jego posiadania. Auto to Megane III Grandtour z silnikiem diesla 1,5DCi. Kupiony uzywany po przebiegu 14000 km. Rocznik 2010.

Po zalozeniu Maksora nie zauwazylem zadnych zmian, jezeli chodzi o dynamike, kulture prowadzenia auta czy moc. Ale policzyłem zużycie.

Mój test zrobilem tak, ze przejechałem po zalozeniu Maksora okolo 5000 km policzyłem ile spalilem paliwa i ile spalalem srednio. Dokladnie takie same obliczenia zrobilem dla 5000 km przejechanych bezposrednio przed zalozeniem Maksora.

Wyszlo tak:

5000 km przejechanych bezposrednio przed zalozeniem Maksora

przebieg - 5210 km

paliwo - 327 litrow

średnia - 6,3l/100km

5000 km przejechanych bezposrednio po zalozeniu Maksora

przebieg - 5212 km



paliwo - 286,4 litra

średnia - 5,5l/100km

Liczby nie kłamią.

W obliczeniach może być drobny błąd, ostatnie tankowanie wziąłem z pamięci i może być drobna różnica w ilości litrów paliwa, (jutro sprawdzę jeszcze na fakturze, którą mam w firmie), ale nawet w przypadku dużego błędu, średnia spalania zmieni się nie więcej niż o 0,1l/100km.

Jak łatwo wyliczyć, jest to ponad 12% zysku. Inaczej mówiąc, przy delikatnym przeliczeniu, ponad 200 zł przy 5000 km. I to w przypadku nowoczesnego jakby nie było silnika, o wyżyłowanej mocy, z którego niewiele już się da wycisnąć. Maksor jeszcze trochę wycisnął :-)

To tyle podsumowania, jakbyś miał jakieś pytania jeszcze, pisz śmiało, są okresy, kiedy jestem zavalony robotą albo mnie nie ma, ale w końcu udaje znaleźć się trochę czasu :-)

FOTONYF

**[Rover]** 214Si 103KM 97r. Dynamic fuel 27.07.2007

Po wielu wcześniejszych testach z prostrzymi wersjami magnetyzerów (magnetyzery samoróbki allegro , maksor sport +) zdecydowałem się zakupić i założyć wersję "\"Dynamic Fuel\"". Na rezultaty nie musiałem długo czekać - elastyczność wzrosła praktycznie zaraz po zamontowaniu , silnik stanowczo chodzi ciszej, łatwiej wkrecza się na przedział obrotów 5-6tyś. Co do spalania nie ma nic za darmo - mając bardziej dynamiczne auto trudno zaoszczędzić, choć przy spokojnej jeździe robię średnio 15 km więcej niż przed montażem na tej samej ilości zatankowanego paliwa.

Pełny rezultat przyszedł jednak dopiero po ok przejechanych 1200km i co najważniejsze zresetowaniu ustawień komputera (w tym modelu samochodu odłączenie akumulatora nic nie daje - wymagany komputer diagnostyczny do pełnego resetu). Auto jest teraz b.dynamiczne, ciągnie od niskich obrotów czego brakowało w silniku Rovera, średnio pali ok 1l mniej paliwa jeśli nie przeginam z przyspieszeniem, silnik jest nieporównalnie cichszy. To tak pokrótce z czystym sumieniem polecam ten produkt innym nie zdecydowanym użytkownikom samochodów marki ROVER - na pewno się nie zawiedziecie po zakupie Maksor Dynamic fuel.

pozdr.

Andrzej

**[Saab]** 9000 2,3T Aero 230 KM Dynamic fuel 24.05.2004

Do zakupu Dynamic Fuelem namówił mnie znajomy. Założyłem, pierwszy odczuwalny efekt był po przejechaniu 300 km - dało się odczuć lepszy moment. W efekcie po przejechaniu paru tysięcy samochód pali po mieście ok 10,2 - 10,5 l/100, a w trasie przy spokojnej jeździe 120 - 150 ok 8,5 - 9,0 l/100. Oszczędność paliwa średnio wyszła mi ok 0,8 l/100.

Mój samochód: SAAB 9000 2,3T AERO 230 KM

[Saab], [BMW] Dynamic fuel 26.05.2006

DŁUGO ZWLEKAŁEM Z NAPISANIEM SWOJEJ OPINI, A TO DLATEGO ŻE WYPOWIEDZI PŁYNĄCE Z MEDIÓW, PRASY, BYŁY DELIKATNIE MÓWIĄC NIEKORZYSTNE DLA MAKSORA. JEDNAK PO ZAŁOŻENIU W CZWARTYM Z KOLEI MOIM AUCIE. JESTEM PRZEKONANY ŻE MOJE ODCZUCIA SĄ W PEŁNI OBIEKTYWNE. ROZPOCZĄŁEM KONTAKT Z MAKSOREM W ROKU 2000, KIEDY KUPIŁEM NOWEGO SAABA 9-5 AERO. MOC KTÓRĄ POSIADAŁ 230 PS, ORAZ TURBO, POWINNY BYĆ WYSTARCZAJĄCE. JEDNAK OCZEKIWAŁEM ZJAWISKA ZUPEŁEGO BRAKU DZIURY TURBINOWEJ. DZIEKI ZAINSTALOWANIU MAKSORA DYNAMIC FUEL, MOMENT OBROTOWY WZRÓSŁ W GRANICACH - UWAGA 35%, A PRĘDKOŚĆ MAXMALNA OKOŁO 15-20 KM/H.

PO TYM DOŚWIADCZENIU I TRZECH LATACH JAZDY SAABEM, SWOJE POZYTYWNE ZDOLNOŚCI WYKAZAŁ MAKSOR W BMW SERII 3 COUPE Z SILNIKIEM 1,8 143PS. TUTAJ BRAK TURBINY POWODOWAŁ OCIEŻŁOŚĆ W ROZPĘDZANIU POJAZDU. I ZNOWU DYNAMIC FUEL GTM MAKSORA CZĘŚCIOWO ROZWIAZAŁ PROBLEM. WIADOMO ŻE OCZEKIWANIA WZROSTU MOMENTU SĄ ZAWSZE DUŻE JEDNAK JUŻ PO KILKU DNICH JAZDY MOJE BMW, OBUDZIŁO SIĘ DO BARDZIEJ OCHOCZEJ PRACY.

AKTUALNIE OD KILKU DNI JESTEM WŁAŚCICIELEM STAREGO TUNINGOWANEGO GOLFA 3, Z JEDNYM Z NAJSŁABSZYCH SILNIKÓW 55KW. KUPIŁEM OD MAKSORA ZESTAW POLEPSZAJĄCY DYNAMIKĘ JAZDY, (...) DYNAMIC FUEL GT. I MIMO ŻE GOLF MA SŁUŻYC MOJEMU SYNOWI NA DOJAZDY DO SZKOŁY, TO BĘDE ZBIERAŁ OPINIĘ OD NIEGO JAK ZACHOWUJE SIĘ VW PO ZAŁOŻENIU TEGO ZESTAWU. MOŻE SIĘ ZBYT ROZPISUJE, ALE KIEDY SŁYSZĘ Z UST "FACHOWCA" ŻE SZKODA PIENIEDZY NA MAGNETYZERY TO ZASTANAWIAM SIĘ KTO IM PŁACI ZA TAK KRZYWDZĄCE OPINIE. NAPEWNO NIEJEST TO MAKSOR. JEDNA DROBNA UWAGA NA KONIEC ZUŻYCIE PALIWA POZOSTAJE PRAKTYCZNIE BEZ ZMIAN.

POZDRAWIAM ROBERT

[Seat] Toledo 1.8T Maksor Reference 13.03.2007

Seat Toledo 1,8 T (180KM /229Nm fabrycznie ) po tuningu: 300KM/380 Nm

Samochód po tuningu w firmie Unitronic i VTG, komputer sterujący typu Stand Alone firmy Autronic. Długo wahałem się z założeniem tego typu urządzenia w prasie wiele artykułów opini, wnioski niejedoznaczne. Po założeniu Dynamic Fuel Reference, po przejechaniu ponad 500 km mogę powiedzieć: moc i moment obrotowy w odczuciach subiektywnie na korzyść, myślę także że korzystniejszy przebieg krzywych mocy i momentu obrotowego (dokładne dane trzeba zmierzyć na hamowni - wykresy prześlę po pomiarach ). Silnik- praca nieco cichsza i równiejsza.

Odpalanie na zimno, sprawniejsze. Osiągi zmierzone stoperem: od 0-100km: ok. 5,1 sek., od 0-200km: ok. 18 sek. Zużycie paliwa przy różnym stylu jazdy: w mieście, na trasie, jazda spokojna i agresywna - spalanie ok 25% mniej (rewelacja !).

Powiem jeszcze, że na trasie samochód 300 KM potrafi przy spokojnej jeździe i prędkości ok. 120

km/h zużyć ok 6-7l/ 100km. Goraco polecam, to urządzenie działa i to bardzo dobrze

Pozdrawiam,  
Artur Opala

**[Seat]** Ibiza 96r. silnik 1,4 Dynamic Fuel GTM 27.07.2007

Witam wszystkich,

Mam zamontowany w swoim aucie Dynamic Fuel GTM do przewodów paliwowych 8mm średnicy wewnętrznej.

Parę słów o montażu.

Teoretycznie powinien on zająć około 15 minut w praktyce mordowałem się przez prawie godzinę. Wszystko z powodu niewielkiej ilości miejsca przy listwie wtryskowej. Na pociechę mam fakt, że gdybym sprzedając auto chciał odzyskać urządzenie to wystarczy wymontować kawałek przewodu paliwowego z zamontowanym DF GTM i włożyć zwykły. Przed rozpoczęciem uczenia elektroniki samochodu warto wyzerować komputer pokładowy. Komputer zaczyna uczyć się od zera na nowym paliwie a nie modyfikować stare zapisane w pamięci charakterystyki. Efekt jest porażający! Wiem to z doświadczenia choć sam wyzerowałem komputer dopiero za radą Maksora. Na poparcie tej tezy powiem, że przed założeniem magnetyzera spalanie wynosiło 7,9l. Po założeniu spadło do 7,24l a po wyzerowaniu kompa do 6,75l! Daje to w sumie spadek spalania o 15%!!! I to wszystko dotyczy jazdy w mieście. Aż "strach" myśleć co będzie na trasie. Jeśli chodzi o jakość jazdy to widać wyraźną poprawę dynamiki i przyśpieszenia na wyższych obrotach.

Nie rozpisuję się bo najbardziej zależało mi na obniżeniu kosztów zużycia paliwa i jestem naprawdę zadowolony. Dużo jeżdżę więc szacuję że koszt zakupu zwróci się po około 7200km przy cenie paliwa 4,25zł.

Podsumowując: gorąco polecam!!!

Tomek

**[Skoda]** Favorit 135 Maksor Sport - 11.02.2003 - Paweł Dobrzykowski

Używam magnetyzera paliwa Maksor Sport w gaźnikowej Skodzie Favorit 135 l z roku 1991. Magnetyzer zamontowałem przy przebiegu 56200km. pierwszą regulację na analizatorze spalin przeprowadziłem po przejechaniu 1500 km . Zawartość CO wynosiła po regulacji 1.21%, następna regulacja nastąpiła po przejechaniu następnych 2000km. Wyniki na analizatorze znacznie się poprawiły: CO=0,67%. Diagnosta stwierdził , że w Skodzie to naprawdę bardzo niewiele - standard to ok. 2-2,5%.Zużycie paliwa również spadło - przy delikatnej jeździe na trasie moja Favoritka spala mi ok. 5,2 -5,3 l/100km ,bez magnetyzera spokojnie było 10% więcej , a to sporo. W mieście przy poznańskich korkach różnica jest mało zauważalna - 2-3% , ale to zawsze coś. Dynamika samochodu jest również odczuwalnie lepsza. W sezonie zimowym odczuwam również to, że szybciej wyłącza się automatyczne ssanie co sprzyja obniżeniu zużycia paliwa szczególnie zimą. W zimie nawet przy dużym mrozie -17C auto zapala zawsze za pierwszym razem, pomimo mechanicznej pompy paliwa i gaźnika . Ostatnio zdjęłem osłonę filtra powietrza aby obejrzeć gaźnik od wewnątrz - wygląda jak nowy; śliczny aluminiowy blask metalu. W poprzedniej mojej

Skodzie 105s po takim przebiegu gaźnik obklejony był brązowo- zielonym nalotem , którego szmatką nasączoną denaturatem nie można było usunąć, w wyniku działania magnetyzera w Favoritce tego nalotu nie ma - to widać na własne oczy. Reasumując magnetyzer Maksor to rewelacja - zmniejsza zużycie paliwa, oczyszcza układ dolotowy, a gaźnik wygląda jak nowy. W sobotę 9.02.2003 byłem na stacji diagnostycznej aby ponownie sprawdzić nastawy gaźnika : CO wynosiło 0,71% (od założenia z magnetyzerem przejechałem 7500km). Dane z wszystkich kontroli na ASO mogę niedowiarkom dostarczyć w postaci wydruków z Analizatora Spalin.

#### **[Skoda]** Fabia 1.2 64 KM Dynamic fuel GTM 10.03.2006

Df GTM znacznie poprawił zachowanie auta. Nie pofatygowałem się o sprawdzanie przyrostu momentu i mocy na hamowni, bo w tak mało dynamicznym samochodzie jak Skoda fabia 1.2 64 KM jest ona bardzo wyczuwalna. Dość powiedzieć, że przed instalacją przy włączonej klimatyzacji samochód przy ruszaniu spod świateł ledwo się "zbierał", a na biegu jałowym strzałka obrotomierza podskakiwała o 500 obrotów. Obecnie nie obserwuję tego wcale - obrotomierz ani drgnie, auto zaś bez wysiłku odjeżdża w tempie pozwalającym na sprawne poruszanie się w ruchu miejskim. W trasie bywa różnie - z kompletem pasażerów wyprzedzanie trzeba dobrze zaplanować, ale nie ma tragedii - w razie potrzeby na czwartym biegu mogę kontynuować jazdę do 130-140 km/h - co nie jest najzdrowsze dla silnika, ale w nagłych przypadkach jest bardzo przydatne. Efekt montażu urządzenia pozwolił mi na znaczne ograniczenie ilości redukcji biegów. Spadku zużycia paliwa nie zaobserwowałem, ale to akurat najmniej mnie interesowało, a poza tym jeżdżę teraz szybciej i sprawniej:)

Chyba wkrótce się skuszę i przetestuję Dfa Reference.

Armand Gil

#### **[SUZUKI]** GRAND VITARA 1,9 DDIS (silnik Renault) Maksor Special 04.08.2009

Witam!

Na wstępie pragnę pozdrowić wszystkich obecnych i przyszłych użytkowników produktów firmy "Maksor" jak również pracowników tejże firmy. Firma profesjonalna i rzetelna. Oby tak dalej. "MAKSOR SPECIAL u08 [2X-e1600]" magnetyczny modyfikator paliwa. Czym jest? Dużo chyba już napisano na ten temat opinii, chyba tyle już ich było co użytkowników ale Ja postaram się Wam wszystkim przybliżyć zalety i wady tego produktu. Podczas testów nie miałem okazji testowania słabszych wersji modyfikatorów i na pewno nie korzystałem z hamowni lecz odczucia własne są jednoznaczne. TEN MODYFIKATOR PALIWA DZIAŁA!

Z Mojego punktu widzenia sklasyfikuję to tak. Razu pewnego będąc właścicielem pocziwego malucha czyli 126p miałem styczność z modyfikatorem paliwa nieznaney mi firmy kupionego gdzieś w Katowicach. Modyfikator sprawdzał się pierwsza klasa. Otóż przytoczę przykład wizyty na stacji diagnostycznej gdzie na corocznym przeglądzie okresowym Maluszek ku zdziwieniu diagnosty miał lepszy wyniki na analizatorze spalin niż samochody z katalizatorem w roku 1997.

Po tych doświadczeniach przy zmianie samochodu postanowiłem dokonać zakupu nowych magnetyzerów. I jak sobie to zaplanowałem tak zrobiłem. Wybór padł na "Magnetizer" nakładkowy firmy Mundimex Polska, gdzie stosuje się modyfikacje paliwa, powietrza, i płynu chłodzącego. Efekty słabe. Przejechałem swoją Astrę 02` "benzin/LPG" 150 tyś bez mrugnięcia. Wzrost mocy, a także zmniejszonego zużycia paliwa nie odnotowałem ale po badaniu endoskopem stan "kata" był jak nowy, a na układzie wydechowym oryginalnym przejechałem 7 lat. I co powiecie! Teraz przyszedł czas na Suzuki Grand Vitare w dieslu po przejechaniu 1700 km mogę powiedzieć z pełną odpowiedzialnością że mam polepszoną kulturę pracy jednostki oraz lepszą pracę silnika z dolnych obrotów. Dodatkowo prędkość maksymalna z dedykowanych 170 wzrosła na 200 i sądzę, że coś tam bym jeszcze mógł dodać. Zużycie paliwa spada ale dopiero wtedy kiedy nie przekraczam setki i delikatnie z gazem, tą techniką w mieście wcześniej miałem jakieś 8l teraz 7,2l na 100, gdzie producent przewiduje 7l mieszanego spalania. Teraz trochę przykładów z pracy Maksor - "SPECIAL". Góra św. Anny - jadąc od strony Wrocławia wspomnianą górę pokonuję 160 bez koloryzacji. Zmienia się zapach spalin jak wydała auto. Zapewne świadczy to o zmniejszeniu toksyczności spalin, pewnie to sprawdzę na analizatorze spalin.

Proszę Wszystkich przyszłych użytkowników o cierpliwość ponieważ faktyczne działanie modyfikatora będzie zauważalne wówczas kiedy przejedziesz minimum ~2000 km oraz masz możliwość sprawdzenia autka tego samego modelu równocześnie tzn. wsiąść i przejechać się takim samym modelem bez zamontowanego wspomnianego wcześniej modyfikatora przy dobrym stanie technicznym samochodów.

Przed zakupem nie myślałem o jakimś Tuningu ale przede wszystkim o wspomaganiu bezawaryjnej pracy silnika jaką daje modyfikator paliwa. Tuning nawet ten dedykowany przez producenta z 129 KM na 161KM niesie za sobą pewne ryzyko mimo zachowania warunków gwarancji producenta. Mam namyśli skrócenie czasu pracy turbiny oraz przeniesienia napędu. Ktoś kiedyś powiedział (.jeżeli możliwe było by zwiększenie mocy to producent by tą moc dał.). Jeżeli zaś chodzi o temat chip tuningu decyzje pozostawiam Wam.

Na koniec pamiętajcie o jednym na drodze " 0 - ALKOCHOLU, OBOWIAZKOWA KULTURA JAZDY, UMIAR W PRĘDKOŚCI, NO I NAJWAŻNIEJSZE SZARE KOMÓRKI SĄ Z WAMI - WYKORZYSTUJCIE JE". Pozdrawiam Wszystkich rozsądnych mobilków Adam Siemionka z Zabrze.

**[Subaru] Forester 2.0 Maksor Special 26.04.2010**

We wrześniu 2009r zakupiłem modyfikator paliwa MAKSOR SPECIAL, 2xe1600, po długiej analizie opinii

innych-tych dobrych i złych,tych którzy jeżdżą z tymi urządzeniami i tych,którzy nigdy z tego nie korzystali. Zamontowałem go w Subaru Forester 2.0 manual bez żadnych problemów, chociaż znajomy mechanik drwił "\"po co ci to\"". Pierwsze kroki komputer testował -czasami podwyższone obroty biegu jałowego 1200-2300.W miarę jeżdżenia 200-300km to zjawisko ustało.Od samego początku poczułem zmianę w dodawaniu gazu, jakby lepsze paliwo, większy moment obrotowy. Odczucia te narastały do 2000-2500 przejechanych kilometrów. Ogólnie jeżdżę mało więc przez jakiś czas obsrewowałem te zmiany. Obecnie mogę powiedzieć, iż auto startuje niemal bez dodawania gazu, dynamika silnika,

przyspieszenie, kultura pracy silnika - równiutkie cykanie jak w zegarku kwarcowym, cichsza praca, łatwiejszy rozruch szczególnie przy -30st powodują to, że jazda stała się jeszcze bardziej satysfakcjonująca. Auto spokojnie bez szarpania jedzie przy 1500obr/min. Zużycie paliwa w okresie zimowym bo o takim mogę mówić spadła o ok.10%. Obecnie spokojnie mieszczę się w 10L, w zeszłym roku było to 11-11,5L. Kiedyś w Fordzie miałem też magnetyzer na benzynie i powietrzu ale wtedy to był może 2% tego co jest teraz. Nie rozumiem ludzi ,którzy z tak wielką zaciekłością negują działanie magnetyzerów choć jak sami mówią nigdy nie dali się nabrać by to przetestować. Ja się zdecydowałem bo nic nie ryzykowałem, mogłem zwrócić magnetyzer po 60 dniach. Ze zdziwieniem odebrałem telefon od sprzedawcy z zapytaniem jak się sprawuje SPECIAL i czy jestem usatysfakcjonowany zakupem, ponieważ mój Forester to pierwsze auto do,którego sprzedano SPECJALA - to też jest ważne. Podsumowując jestem z zakupu bardzo zadowolony. Przypominam, że wyrażam opinię o SPECIALU [ 2xe1600] firmy MAKSOR, a nie o wszystkich magnetyzerach. Polecam go innym choć trochę kosztuje. Tym ,którzy nie jeździli z MAGNETYZEREM, weźcie to w rękę (tylko nie te za 60zł), sprawdźcie i poczujcie jeszcze większą radość z jazdy i wtedy wyrażcie opinię. Pozdrawiam wszystkich miłośników czterech kółek i życzę miłych wrażeń.  
Andrzej Sadowski Białystok

#### [Subaru] - 4 modele Dynamic fuel i Maksor Reference 10.03.2006

Do wiadomości wszystkich zainteresowanych zakupem magnetyzera paliwowego firmy Maksor.

W naszej firmie użytkujemy cztery samochody marki SUBARU- wszystkie są wyposażone w magnetyzery firmy MAKSOR z serii Dynamic fuel.

Impreza z 2001 roku turbo wrx

Forester z 2002 roku bez turbo

Legacy z 2004 roku bez turbo

Forester z 2005 roku bez turbo (nowy model)

Po założeniu magnetyzera Dynamic fuel w Imprezie Maksor informował o zjawisku, powiedzmy dopasowaniu silnika do nowych warunków. Efekty pojawiły się niemalże natychmiast. Samochód zdecydowanie łatwiej wkręca się na obroty, a co za tym idzie dużo przyjemniej jeździ w zakresie niższych obrotów. Po prostu ma odczuwalnie więcej momentu obrotowego. Ponadto, 250 km/h o których zapewniał sprzedawca Subaru można w końcu osiągnąć.

Zużycie paliwa zmniejszyło się odczuwalnie od 1 do 2 litrów, w zależności od, powiedzmy okoliczności...

Pozostałe trzy modele Subaru legitymują się mniejszą mocą, a co za tym idzie różnice przed i po montaż magnetyzera są mniej spektakularne ale na tyle mocno zauważalne, że na pewno warte uwagi.

Tu dodać należy, że z trzech bez-turbinowych subaru, nowy forester bardzo pozytywnie reaguje na

najnowszy produkt maksora -Dynamic fuel Reference. Cena nie jest mała, ale na pewno warto. Sprzedawca wprawdzie zapewnia o zwrocie pieniędzy w przypadku niezadowolenia klienta, ale nie sądzę żeby musiał to robić...

pozdrawiam wszystkich wielbicieli czterech i dwóch kółek

### **[Subaru]** Impreza WRX 218KM, Rok 2003 Maksor Reference 03.02.2006

Zawsze miałem wątpliwości co do tanich towarów dających niesamowite efekty, ponieważ z reguły zawsze mijały one się z opisem producenta. Tym razem nie było inaczej. Po zakupie Subaru Impreza WRX wydawało mi się że mocy jest odpowiednio dużo, lecz gdy się tak właściwie wjeździłem okazała się brutalna prawda, iż 218KM TURBO oraz silnik typu BOXTER, uważany na świecie za szczyt techniki ma kilka bardzo nieprzyjemnych wad. Chcąc rozwiązać ten problem nie pozostało mi nic tylko zmiana samochodu na mocniejszy, lecz STI jest totalną ekstremą w której musi być głośno lub poszukanie alternatywnego rozwiązania by wyeliminować bolączki związane z brakiem momentu obrotowego z dołu, a co się z tym wiąże kręcenie wciąż redukując bieg na niższy podczas wyprzedzania, czy nawet jazdy po miejskich zakrętach. Dowiedziałem się od największych w Polsce tunerów oraz przedstawicieli Subaru, że jedyne co mogę zrobić to właśnie zmienić układ wydechowy za ok.4500tys. zł lub przeprogramować samochód za 8tys. zł. W rozpaczy postanowiłem przeszukać kolejny raz internet i wszedłem na stronę [www.maksor.pl](http://www.maksor.pl). Na stronie głównej zauważyłem magnetyzer Dynamic fuel Reference.

I zacząłem czytać opis. Byłem nastawiony dość sceptycznie, przez kolejne kilka dni wodziłem z myślami, czy czasem nie warto zaryzykować (tymbardziej że w opisie zdziwiło mnie sformułowanie, że można towar zwrócić gdy będę nie usatysfakcjonowany). Zadzwoiłem do firmy Maksor i przedstawiłem swój problem z momentem obrotowym i kilkoma innymi bolączkami. Sprzedawca obsłużył mnie w sposób perfekcyjny. Zaryzykowałem i na drugi dzień paczka z magnetyzerem DYNAMIC FUEL REFERENCE była już u mnie.

Obawiałem się montażu, ale zgodnie z radami sprzedającego zamontowałem magnetyzer. Trwało to może 10minut i nie wymagało żadnej ingerencji w przewody paliwowe. Po założeniu magnetyzera nadeszła chwila prawdy. Nie oczekiwałem zbyt wiele, bo wiedziałem, że magnetyzer musi się ułożyć, ale już pierwsza prosta dawała pozytywne efekty. Obserwowałem dokładnie zachowanie samochodu przedtem i wiedziałem na co mam zwrócić szczególną uwagę. Samochód już na pierwszym baku zachowywał się chętniej do współpracy z pedałem gazu. Pierwszy bak samochód spalił mniej o około 5-7%. Po przejechaniu kolejnego baku płynność jazdy poprawiła się już dość odczuwalnie, a ja nadal czekałem na kolejne kilometry by poczuć finezję z jazdy. Po przejechaniu w sumie 1000 km samochód zaczął zachowywać się zgodnie z oczekiwaniami i opisem sprzedającego. Samochód teraz nie dusi się zdołu, a raczej wyrывa do przodu nawet przy lekko popuszczonym sprzęgle- jest to niesamowite uczucie. Tak jak wspominałem poprzednio dynamiczna jazda tym samochodem zmuszała mnie do ciągłego redukowania biegów. Teraz moje Subaru nabrało nowych sił-bez zmiany biegu po wciśnięciu gazu zrywa się do boju o tytuł króla szos, a poprawa momentu obrotowego spowodowała miłsze pokonywanie miejskich uliczek. Prędkość

200km/h dla mojej Imprezy nie stanowi problemu, lecz poprzednio był potrzebny dłuższy odcinek drogi by ją osiągnąć, również czas do 100km/h poprawił się o 0,4s i wynosi dziś 5,8. Ogólną poprawę szacuje na 10% .

Chciałbym polecić magnetyzer DYNAMIC FUEL REFERENCE tym automaniakom, którzy chcą czegoś więcej, a nie chcą robić gruntownych-drogich przeróbek w swoim samochodzie.

Tymbardziej, że magnetyzer można w każdej chwili zdemontować i założyć do nowego auta. Nie wyobrażam sobie już jazdy bez niego-byłaby to dla mnie motoryzacyjna porażka z marką Subaru .

Z wyrazami szacunku

Gerard Gołębnik

**[Toyota]** Yaris D4D z 2009r Dynamic fuel + Maksor Reference

Witam!

Prosił pan o opinię na temat magnetyzera.

Miałem wcześniej założony nakładkowy.Ale nie umywa się do waszego:)

Moje auto(Toyota Yaris D4D z 2009r.)Dużo lepiej przyspiesza,czy pali mniej-nie wiem jeszcze, bo cały czas jeżdżę po mieście,ale najbardziej podoba mi się elastyczność silnika:)Praktycznie prawie udało się wyeliminować turbo dziurę:),która mi bardzo przeszkadzała ze względu na źle dobrane przełożenia skrzyni w stosunku do możliwości tego silnika.

Dołączam tym samym do grona Waszych zadowolonych klientów:)

Cz II - z Reference.

Witam panie Mariuszu!

Muszę się przyznać do małego eksperymentu:)

Otóż,do zakupionego wcześniej df-a dołączyłem szeregowo Referenc-a.

Najpierw df a potem-ok.4 cm. dalej na tym samym przewodzie Referenc.

Przyznam,że mnie zatkało!

Jak je założyłem pojedynczo to bezsprzecznie efekt był fajny...

Ale spięte razem...to jest dopiero zabawa!!!

Co ciekawe dopiero po spięciu zauważalnie i dość znacznie spadło spalanie w ruchu miejskim mimo włączonej klimy!

Według mojej oceny na pewno o jakieś 15 do 20 %! SPORO!:)

Poza tym silnik stał się jeszcze bardziej cichy i miękki.

Zupełnie zniknęła turbo dziura!(I dobrze-niech już nigdy nie wraca!!!):)

Reasumując-poniważ bardzo dużo jeżdżę po mieście-(w ciągu dwóch lat 150 000 km),to każda wydana u pana złotóweczka zwróci mi się po około trzech miesiącach.:)

To się nazywa trafiona inwestycja!:)

Pozdrawiam pana serdecznie i życzę dalszych owocnych prac nad udoskonalaniem tego cudenka:)

Dziękuję i pozdrawiam-Michał Mazur

**[Toyota]** Avensis D4D Maksor Reference i Maksor Special 24.04.2010



Witam! Chciałbym opisać moją przygodę (albo mojej Toyoty Avensis D4D) z firmą MAKSOR. 5 lat temu kolega namówił mnie na kupno i przetestowanie modyfikatora paliwa Dynamic Fuel Reference. Czytając opisy producenta a przede wszystkim opinie użytkowników nie zastanawiałem się wtedy długo. Teraz po 5 latach znając jego ogromny wpływ na silnik zamieniłem go właśnie na model SPECJAL. Ale po kolei. 5 lat temu poprzedni DFR rewolucyjnie zmienił pracę mojego silnika. Silnik nabrał delikatnego brzmienia wręcz mrużenia. I to zaraz po odpaleniu - nawet na mrozach zamiast klekotać od razu wchodzi na równe obroty. Jazda stała się przyjemniejsza, silnik nabrał elastyczności, łatwiejsze wyprzedzanie itd. Z zauważalnych efektów to mniejsze średnie spalanie o około 0,2 do 0,5l na 100 km (w zależności od stylu jazdy), oraz zmniejszenie dymienia podczas mocnego deptania pedału gazu.

Teraz przyszła kolej na MAKSOR SPECIAL. Zdecydowałem się od razu gdy dowiedziałem się że może być jeszcze lepiej niż dotychczas i to baaaaardzo. Pierwszej jeździe po zamontowaniu towarzyszyło uczucie niepewności czy faktycznie może być jeszcze lepiej. Wyjechałem wtedy późnym wieczorem na najlepszy odcinek drogi w okolicy by w ciszy wsłuchiwać się w silnik i "czuć" to coś. Z każdym kilometrem mój uśmiech stawał się coraz szerszy. Zapytacie jakie są różnice w stosunku do poprzedniej wersji?

1. Brzmienie silnika w pierwszej wersji (DFR) było przyjemnym mrużeniem - teraz to już nie jest mrużenie. Teraz silnik wydaje jedwabisty dźwięk o tak subtelnym brzmieniu szczególnie podczas przyspieszania. A na dodatek powyżej 90km/h silnik nie jest już wogóle słyszalny.

2. Z powodu wieku mojej AVE (przebieg około 250tys km) poduszki silnika jako już nie nowe, nie tłumily należycie drgań silnika i bywało że po zejściu z obrotów stojąc na światłach czuć było drgania w całej budzie. Teraz zjawisko to zniknęło co świadczy o polepszonej kulturze pracy silnika.

3. Reakcja na gaz jest natychmiastowa. Uczucie jest takie jakby przesiąść się do benzyny z turbiną. Wystarczy lekko musnąć pedał gazu i wszystko zaczyna się dziać szybciej. Znacznie poprawiły się osiągi silnika czyli przyspieszenie i wyraźnie większa odczuwalna moc do dyspozycji.

4. Ogólna reakcja z jazdy jest jakbym się przesiadł do nowego fabrycznie samochodu. Z nowym większym silnikiem.

SPECIALA kupiłem dla własnej przyjemności i jak się okazuje nie zawiodłem się. Producent pisze, że oszczędności paliwa powinny być jeszcze większe niż dotychczas. Na razie jest na to za wcześnie, ale zauważam pewną prawidłowość, że urządzenie daje tak wielkie możliwości silnikowi, że człowiek niechcący ciesząc się jazdą zapomina o oszczędności. Czyli depcze gaz i zachłystuje się przyspieszeniem i elastycznością silnika, a wtedy wiadomo ucieka gdzieś teoria o ogromnych oszczędnościach. Trzeba by mieć rygor nad sobą i jeździć dokładnie tak samo jak przed montażem, a widzę po sobie że to bardzo trudne. Najważniejsze jest spełnienie obietnicy producenta: frajda z jazdy. To się sprawdziło w 100%.

Ireneusz Z.

**[Toyota]** Avensis D4D Maksor Reference 17.06.2005

Po zamontowaniu DfR-a do Toyoty Avensis D4D praktycznie natychmiast odczułem zmianę w elastyczności silnika. Jest to silnik nowej generacji, a jednak zrobił się żwawszy. Przy niższej wartości obrotowej lepiej ciągnie i szybciej wkręca się na obroty. Po załączeniu turbosprężarki

poprawa mocy jest jeszcze bardziej znaczna. Zrobiłem test czy jest to tylko moje subiektywne odczucie. Po przejechaniu kilkuset kilometrów wymontowałem DfR-a – samochód znacznie to odczuł. Stał się mniej zwinny. Po ponownym założeniu i kolejnej jeździe byłem pewien o skuteczności DfR-a.

Co do zużycia paliwa to raczej nie będzie znacznych różnic. Przy bardziej agresywnej jeździe wiadomo że silnik musi więcej spalić. Może przy łagodnej jeździe trochę oszczędzić, ale w końcu DfR-a zakłada się w celu poprawy osiągnięć a nie oszczędności.

[VW] golf II 1.6 benzyna ("ecotronic", silnik PN), 1992r. Dynamic fuel 08.12.2004

Działa! Po montażu DF-a nieustannie łąpałem się na chęci wrzucenia piątego biegu - właśnie na nim jadąc. Różnica na 1, 2 i 3 biegu mniej odczuwalna, ale 4 i 5 znacznie zyskały na elastyczności i dynamice. Vmax bez zmian, w sezonie letnim spalanie mniejsze o ok. 1 litr/100km. Co będzie w zimie - jeszcze nie wiem. W każdym razie - jestem zadowolony. Tylko...już przywykłem i chciałoby się więcej.

Jarek

[Vw] Golf 1.6 Dynamic fuel 13.03.2007

Jeszcze nigdy tak małe urządzenie nie zrobiło tak wiele dla czterech kół. Wzrost mocy od dolnych obrotów aż po koniec czerwonej kreski na zegarze. Prędkość max. niezmiernie z powodu zimy zużycie paliwa przy normalnej jeździe w warunkach zimowych mniejsze o 15-20%.

Założyłem gtm z limitowanej wersji i nie ma możliwości, żeby został zdjęty. Samochód jest na gaźniku 1,6 działanie zostało odczuwane zaraz po montażu. Satysfakcja jaką mam z powodu montażu gtm nie pozwala na to, żeby nie docisnąć pedału gazu do końca. Lubię sportową jazdę. Samochód palił przed montażem 10litrów, w tej chwili ok 8,5.

Produkt jest w 100% najwyższej jakości. W najbliższych miesiącach zakupię najwyższy model DF REFERENCE. Przyszłym posiadaczom życzę takiego zadowolenia z produktu jakie ja mam. Podziękowania dla firmy.

Pozdrawiam,  
Karol Borowski

[VW] Golf 2.0 LPG 06.06.2007

Wczoraj zamontowałem magnetyzer do mojego Golfa 2, zasilany LPG. Przejechałem około 50 km. Silnik pracował znacznie dynamicznie, wskaźnik temperatury wychylił się znacznie mniej mimo ostrej jazdy po górach. Na prostych ruszam z 2 biegu bez problemów.

Co do zużycia paliwa jeszcze niewiadomo za mało przejechałem.

Wiesław Filipczak

[VW] Passat B5 kombi 1.8 Dynamic fuel i Maksor Sport 22.08.2007

Kilka lat temu posiadałem Passata 1.8 90KM kombi z 1992r. i zamontowałem do niego magnetyzer Maksor Sport. Efekt był bardzo ciekawy, wzrosła zauważalnie moc i dynamika silnika. Dodatkowo zamontowane były odpowiednie do silnika świece Brisk. Taki komplet spowodował że silnik był dynamiczny ale i oszczędny. Praca silnika była zauważalnie równiejsza i bardziej cicha. Samochód przed zamontowaniem magnetyzera miał już przebieg 90tys.km a przejechałem z magnetyzerem około 70tys.km. Spalanie na trasie zmniejszyło się średnio o około 1l/km i wynosiło około 6,5 l/100km.

Następnym samochodem był Passat B5 kombi 1,8 150KM z 2000r. Gdy samochód miał około 100tys. km przebiegu zamontowałem Dynamic Fuel i efekt był oszałamiający - znacznie wzrosła dynamika. Zauważalne to było szczególnie na ruszaniu na światłach. Pomimo przyzwyczajenia się do znacznej mocy miałem wrażenie że samochód mi ucieka. Komputer pokazywał spalanie chwilowe 54l/km przy ruszaniu a moment obrotowy był taki, że trzeba było się pilnować aby nie ruszyć z piskiem opon. Na trasie średnie spalanie nie zmieniło się za bardzo (około 8,5 l/100km) za to dynamika wzrosła. Jednak najbardziej zauważalny był przyrost momentu obrotowego przy niskich obrotach.

W moich samochodach magnetyzery sprawdziły się bardzo dobrze. Obecnie planuję zamontować Dynamic Fuel do Mondeo 1,8 125KM 2004r. z przebiegiem 100tys.km. Jeżdżę nim od nowości i ciekaw jestem jaki będzie efekt.

Zdzisław

#### **[VW] Golf IV 3.2 Maksor Reference 16.10.2007**

VW Golf IV - 2004r., model R32 - silnik poj. 3,2 l (241 KM przy 6250 obr/min oraz moment obrotowy 320 Nm przy 2800 obr/min) z instalacją LPG (STAG 300).

Założyłem Df Reference; pierwsze efekty zaraz po założeniu: poprawa pracy silnika (równno i cicho); po ok. 100 km zauważyłem wyraźny wzrost momentu obrotowego - odczuwalne zwłaszcza na V i VI biegu - dynamika niesamowita!

W tym samym czasie zauważyłem, że komputer samochodu "oszałał" tzn. wskazywał wysokie zużycie paliwa, ale dobrze - przedtem doliczałem do wskazań jakieś 1,5-2 l i było to realne średnie zużycie gazu. Wcześniej silnik spalał ok. 13-14l gazu/100km teraz z Df: 11-12l/100km - co nie ukrywam, bardzo mnie cieszy:))

Mimo tak dużej mocy silnika (241KM) poprawa momentu obr. i mocy jest wyraźnie odczuwalna! Mogę przypuszczać, że oba te wskaźniki wzrosły ok. 5% a może więcej...

Podsumowując: warto wydać pieniądze, aby cieszyć się takimi efektami! Firmie MAKSOR gratuluję produktu Df Reference!

Pozdrawiam - JOBRY, Katowice

Silnik Grupa **[VW]** 1.6 FSI Dynamic fuel i Maksor Referenc 15.04.2008

Na początku bardzo sceptycznie podchodziłem zarówno do tematu i produktu Maksor o nazwie Dynamic Fuel. W końcu internet nie jest wolny od komentarzy na temat magnetyzerów a większość z nich jest co by tu nie powiedzieć, negatywna. Sęk w tym że prawie wszystkie dotyczącą magnetyzerów nakładowych jakich na Allegro sporo za mniej więcej 40zł.

Po dłuższym namyśleniu i analizie sytuacji nakłoniłem się na Dynamic Fuel Reference czyli tą najmocniejszą wersję. Należy tu dodać że Pan Mariusz był pomocny w odpowiadaniu na pytania które zadałem aczkolwiek nie wykazywał nacisku na kupno - powiedział co wie i tyle, żadne takie cechy natarczywego handlowca :)

Po założeniu DfR silnik pracował inaczej, ciut ciszej jakby. Na początku wydawało mi się że silnik lepiej ciągnie aczkolwiek nie było to wszystko takie na wa bank, raz było normalnie, raz lepiej. Tak było jeszcze jakiś dobry czas. Zauważyłem że spalanie natomiast spadło, ta sama trasa, te same korki, ten sam styl jazdy robi z 25-40km więcej na jednym tankowaniu w mieście. Żeby tu nie przesadzać skłaniam się ku średnio 30km więcej i to się potwierdzało po ponownych tankowaniach.

Im więcej się przejechało tym osiągi stawały się bardziej jednolite. Dodam że nie przywiązuję dużej uwagi do osiągnięć na zimnym silniku z tego też względu że akurat ten FSI bywa ospały aż się rozgrzeje. Widocznie ECU mu tam steruje w pełni mieszanką i jest ustawione konserwatywnie. Porównania robiłem na rozgrzanym silniku jeżdząc tak samo przez sporo dni. Po przejechaniu 1500-1600km od czasu zamontowania DfR można stwierdzić że ECU się dostosował do wzbogaconego paliwa gdyż silnik stał się prężniejszy. Niby ten sam silnik, zero innych modyfikacji i to w dodatku benzyna bez turbo a z biegów 1-2-3 i 4 (tu czuć bez dwóch zdań) chce mu się po prostu bardziej ciągnąć jakby miał większy moment obrotowy lub moc (silnik ma większy wigor). Wrażenie to jakby jechało się dieslem typu TDI co porywa do przodu, inaczej niż jadąc dieslem JTD który bardziej przyspiesza harmonijnie jak benzyna bez turbo (dotyczy biegów 1, 2 i 3). Z moich obserwacji sędzę że wynika to z faktu że silnik szybciej wchodzi na obroty stąd ulepszona dynamika.

Warto tu dodać że ludzie narzekają że z benzyną to trzeba się narobić skrzynią biegów ponieważ mają niski moment obrotowy (te bez turbo lub nie V6/V8). Z tym DfR-em silnik czuje się na tyle dynamiczny (pod warunkiem że silnik miał około 10-15 minut na rozgrzanie się lub nie jest to nasza pierwsza trasa tego dnia) że daje się 1 normalnie, 2-kę normalnie a potem przechodzimy między 3-4-5 w krótkim czasie a silnik nadal ma wigor. Niby to 50km/h na 4-ce, obroty około 1500RPM, niby 115KM, niby 155NM według fabryki a tu proszę, silnik ciągnie bez ospałości. Z 3-ki to w ogóle tak od 25-30Km/h przyspiesza ładnie. O tym się pisze sztucznie, w praktyce się to po prostu czuje i się wierzy oczom że tak powiem.

Maksory nie są tanie lecz wygląda na to po moim przykładzie że jeśli tylko damy im z 1500km dla nowych silników gdzie ECU zmienia charakterystykę w zależności od paliwa, to spowodują prosty lecz przyjemny fakt - uczucie wzmocnionego silnika.

Coś musi się tam dziać skoro spaliny wykazują mniej toksyn z magnetyzerem niż bez. Mieszanka się optymalnie spala w cylindrze

Adam - Warszawa

Silnik Grupa [VW] 1.6 FSI, Dynamic fuel i Maksor Reference 15.04.2008

Witam chciałbym się podzielić swoimi spostrzeżeniami na temat DF i Df Reference. Na ofertę "Maksora" natrafiłem przypadkowo. Chociaż raczej jestem sceptykiem dałem się skusić na 30-dniowy okres testowania. Zakupiłem DF-a (e400). Zamontowałem do swojego autka i wyruszyłem na drogę. O dziwo niemal natychmiast odczułem inną pracę silnika (zrobił się bardziej żwawy). Pojeździłem parę dni i zacząłem zastanawiać się nad zmianą na DF-a "Reference". Wykonałem telefon w tej sprawie do firmy Maksor, gdzie wypytałem się przy okazji o inny produkt - Goldmoto P-52. Zamieniłem Df-a (e400) na DF "Reference" i dodatkowo zakupiłem P-52. W międzyczasie pojeździłem kilka dni bez DF-a i odczułem dopiero różnicę. Wydawało mi się, że nie ma czym jechać, autko było jakieś "mułowate". Po założeniu DF-"Reference" dopiero poczułem różnicę. To już nie ten sam samochód. Silnik dostał, takiego "powera", że głowa mała. Zmieniła się charakterystyka momentu obrotowego, już nie trzeba kręcić, od 1500/min autko przyspiesza super. Pojeździłem kilka dni i zastosowałem (wlałem do oleju) "P 52". Od tej pory przejechałem około 1 tys kilometrów, może mało, ale ja już swoje wiem. DF-a polecam wszystkim niedowiarkom. To naprawdę działa. Silnik pracuje cichutko, mięciutko - przyspieszenie jak na tak mały silniczek super. Aż się nie chce z samochodu wysiadać. Dla mnie "bajka" - cena zakupu spora, ale frajda z jazdy jeszcze większa. Zresztą... zawsze mogę DF-a przenieść do następnego auta. Gratuluję udanego wyrobu i polecam.

Jędrrek

[VW] Passat TD 2.0 Maksor Reference 20.09.2008

Twoja opinia: Jeżdżę Passat kombi TD 2.L z 2006r-po założeniu DfR od razu zauważyłem oszczędności w spalaniu a po przejechaniu 700km byłem pewny o słuszności mojej decyzji zakupu. Często na trasach jadę "oszczędnie" teraz wskazania polepszyły mi się o jakieś 0,7-0,9 na 100km. Jeżeli chcę trochę więcej "spalić" i poczuć przyspieszenie i radość wyprzedzania to po założeniu DfR to czysta przyjemność, naprawdę mój Passat potrafi teraz dużo więcej, zaryzykowałem-kupiłem-sprawdziłem i jestem bardzo zadowolony, namawiam wszystkich niedowiarków - przynajmniej popróbcie oddać zawsze można.

Koniarz Zdzisław

20.09.2008

VW Polo 1.4 TDI Dynamic fuel, Maksor Reference, Maksor Special 04.08.2009

Może trochę na gorąco, ale pragnę podzielić się z Państwem moją opinią na temat wyrobów firmy "MAKSOR". W moim samochodziku VW Polo 1.4 TDI przetestowałem już trzy Df-y. Pierwszym był Df-e400 - wystąpiła wyraźna poprawa pracy silnika, zrobił się trochę żwawszy. Zamieniłem na mocniejszy Df-e1600 (Reference) mój mały trzycylindrowy silniczek dostał "powera" - tak wtedy myślałem, ale okazuje się, że byłem w dużym błędzie. Przeglądając stronę Maksora zobaczyłem nowy produkt Df-SPECJAL. Postanowiłem przetestować ten nowy wyrób firmy MAKSOR. Po rozmowie z P. Mariuszem pojechałem do Zabrze gdzie zamieniłem swojego Df-a Reference na Df-a Specjal. Efekty przeszły moje oczekiwanie. To już nie "power" jak przy Df-Reference to jest "TO".

Mój samochodzik zamienił się w bolid. Dostał takiego "KOPA" jakby przybyło mu ze 20KM. Silniczek wyrywa do przodu, że nawet na 5-tym biegu wciska w fotel. (oczywiście nie jest to żadne "G" ale przyjemnie odczuwalne). Zmienił się "klang" silnika, mruczy teraz jak głaskany kot, i tak go teraz traktuję - głaskam go leciutko gazem, ale jemu to wystarczy. Przejechałem dopiero około 400 km, ale jestem pod wrażeniem. Prędkość max. wzrosła o 20 km/h. Zużycia paliwa jeszcze nie sprawdzałem, ale sądząc po delikatnym "głaskaniu gazem" będzie jeszcze niższe. Super jest ten SPECJAL Df. Jędrzek Kielce

**[VW]** Passat Kombi 2.0 Diesel Maksor Reference 24.04.2010

Witam Pana,

Pragnę podzielić się z Panem i z Pańskimi klientami, moją opinią o magnetyzerach.

Moja przygoda z tymi urządzeniami jest już parę nastoletnia, gdyż mój pierwszy magnetyzer, jaki używałem w "tracku" Polonez Maruś, był niewielkim, ale jeź przelotowy magnetyzerem. Było to w rok 1994, czyli jeszcze w zeszłym stuleciu. Ten Polonez rwał do przodu jak wyścigowy samochód, bez względu na ilość towaru, jakie wiozł. I nie spalił nigdy więcej jak 10 l/100km. Byłem pod wrażeniem. A 149, 00PLN, które wtedy zapłaciłem, zwróciły się z nawiązką. Posiadacze tych wspaniałych pojazdów pamiętają ile ich "Maruś" palił i jak szybko 'pędził'. Każdy kolejny mój samochód miał już zamontowane magnesy na układzie paliwowym.

W maju 2009 roku kupiłem Passata, kombi 2, 0 litry na ON. I jeszcze ze skrzynią automatyczną, dwusprzęgłową. To jedyna fajna rzecz w tym aucie. No oprócz kierowcy oczywiście. Silnik z charakterystyczną dziurą turbiny, która mnie do szału doprowadzała. Bo przed dziurą to ledwo się zbierał, a jak dziurę przeszedł to zaczynał ściągać paliwo z baku. Oczywiście, że nawet trochę przyspieszał. Prędkość maksymalną (217km/h) prawie że osiągał, tuż przed Opolem, jak na autostradę wjeżdżałem we Wrocławiu. Pomiar według wskazań szybkościomierza. Dodatkowy system nawigacyjny sprowadzał mnie brutalnie na ziemię i wskazywał 208km/h. Na trasie spalał ten wspaniały WV 11, 4litra/100km. A kiedyś jak jechałem do Krakowa trochę szybciej to przepuścił 14, 6 litra i nie na całą trasę, lecz średnio na 100km. To chyba trochę za dużo, jak na auto o 2, 0litrach i tylko 170KM.

Zacząłem szukać nowych magnesów, bo stare zostawiłem w poprzednim Modeno. W salonie WV zapewniano mnie, że to "tu" nie zda egzaminu i szkoda kasy. A silniki tej nowej generacji są rewelacyjne, i mieli rację, tyle, że oni jeszcze wtedy nic nie wiedzieli o magnetyzerach firmy MAKSOR. Po przeglądnięciu oferty w Internecie, krótki kontakt z panem Mariuszem Gendarzem i w trakcie spotkania w Zabrze dałem się namówić na zamontowanie MAKSOR REFERENCE to jest to, co każdy silnik mieć powinien. Teraz przejechałem z tym CUDEM 15 000 km i jest to zupełnie inny silnik. Cicha i spokojna praca, brak dziury, Auto przyspiesza jednym ciągiem jak by miał 250KM i prędkość maksymalna poprawiła się zdecydowanie. Teraz wg szybkościomierza jedzie ponad 230km/h i nie muszę czekać aż dojadę do Opola. Samochód naprawdę ma super przyspieszenie i .. Pali o jakieś 27%!!! Mniej!!! I to wszystko dzięki MAKSOR REFERENCE. Polecam wszystkim, którzy mają za mało koni w swoich silnikach i ich auta palą za dużo.

Piotrek z Wrocka

**[VW]** GOLF 1,4 TSI 122 KM Dynamic fuel

Jestem bardzo zadowolony z urządzenia, które mi zaproponowano. Samochód (Golf TSI) przyspiesza faktycznie szybciej, silnik pracuje bardziej spokojnie. Jeśli chodzi o tzw. "dołek" występujący w silnikach z turbiną podczas przyspieszania z niskich obrotów- nie zauważyłem aby po zamontowaniu urządzenia nadal występowało to zjawisko. Natomiast jeśli chodzi o spalanie to faktycznie się zmniejszyło. Z moich obserwacji wynika, że moc silnika zwiększyła się o od 8% a spalanie po założeniu DF-a spadło o ok 4-5% po przejechaniu ok. 4000 km w różnych warunkach, z różnymi prędkościami, na zimowych jak i letnich oponach. Jest to niezły wynik biorąc pod uwagę to, iż założyłem modyfikator do GOLF-A VI z 2009 roku gdzie pracuje turbo-sprężona jednostka o pojemności 1,4 i mocy 122 KM (silnik benzynowy). Od momentu założenia DF-A do dzisiaj przejechałem ok 4000 km. Poniżej przedstawiam średnie spalanie z podziałem na przeciętną prędkość z jaką się poruszałem ( ok. 50% miasto i 50% trasa )

Spalanie bez DF-A Spalanie z DF-M

70-100 km/h 6,4 - 6,6 l/100 km 6,2 - 6,4 l/100 km

90-120 km/h 6,5 - 6,7 l/100 km 6,3 - 6,5 l/100 km

110-170 km/h 6,8 - 7,6 l/100 km 6,5 - 7,2 l/100 km

Jeśli chodzi o mnie to ja jestem bardzo zadowolony z zakupu tego modyfikatora i mogę z czystym sumieniem polecić to urządzenie osobą, które chcą zmniejszyć spalanie i zarazem chronić silnik swojego samochodu. Jeszcze jedna cenna wskazówka- przy silnikach benzynowych po założeniu DF-A nie zalecam tankowania benzyny 98 oktanów bądź 100+ - zwiększa się wtedy spalania.  
pozdrawiam Grzegorz Kotarski

**[VW] Golf 6 2.0 TSI 240KM Maksor Special**

Witam Chciałbym podzielić się wrażeniami po zamontowaniu maksora Special. Auto jakie posiadam to golf 6 2.0 TSI 240 KM montaż trwał około 15 minut bez przecinania przewodu. Special bardzo szybko wpłynął na osiągi silnika mogę powiedzieć że jestem pod dużym wrażeniem przy i tak nie małej mocy auta da się odczuć dalszą poprawę. Ale do rzeczy z całą pewnością poprawiła się kultura pracy silnika pracuje miękko i cicho z delikatnym mruczeniem. Bardzo poprawiła się elastyczność silnika zwłaszcza na 5 i 6 biegu auto bardzo szybko reaguje na wciśnięcie pedału gazu brak oznak szarpania silnika od najmniejszych obrotów. Mało tego auto potrafi spalić mniej paliwa od 0,8 do 1 litra w zależności od stylu jazdy. Mogę z czystym sumieniem polecić ten produkt innym tym bardziej że ja też byłem bardzo sceptycznie nastawiony ale jest przecież gwarancja zwrotu 60 dni więc nie miałem żadnego ryzyka. Wiem tylko że go nie zwrócę.

POZDRAWIAM SŁAWEK Z POZNANIA

18.07.2003 - Tomek

poj. 2.6l, V6, benzyna, 150KM, przebieg 110 tys. km

W pierwszych dniach lipca 2003r. kupiłem i zainstalowałem w swoim samochodzie (poj. 2,6l, V6, benzyna, 150KM, przebieg 110 tys. km) modyfikator paliwa 3 generacji. Po ponad trzydziestu dniach eksploatacji i przejechaniu 4 tys. km zauważyłem następujące zmiany:

samochód zgodnie ze wskazaniem komputera pali dokładnie 10% mniej bez względu na rodzaj i

sposób jazdy (średnie spalanie bez modyfikatora 11,5l - obecnie 10,5l) przy włączonej klimatyzacji samochód jest bardziej elastyczny tj. zgodnie z moim odczuciem przyspieszanie odbywa się dużo "lżej" jakby ktoś odjął mu parędziesiąt kilogramów lub "odciążył silnik" - bez wysiłku silnik pracuje bardzo równo zgodnie ze wskazaniem obrotomierza - nie "pływa" nawet minimalnie jak zdarzało się wcześniej  
nie mogę zająć stanowiska w sprawie głośności pracy silnika gdyż samochód jest bardzo dobrze wyciszony fabrycznie

w innych kwestiach bez prób na hamowni nie jestem w stanie przedłożyć opinii dotyczących parametrów technicznych.

Podsumowując, mniejsze spalanie (komputer pokł.), lepsza elastyczność (moje odczucie) i równy tryb pracy silnika (obrotomierz) są zauważalne już w pierwszych dniach eksploatacji. Pozwala to sądzić, iż modyfikator paliwa jest godnym polecenia urządzeniem powodującym nie tylko oszczędności na paliwie ale także poprawienie "kultury" jego pracy dla osób poszukujących "lightowych" zmian parametrów silnika bez poważnych ingerencji mechanicznych.

Montaż i zakup nastąpił w firmie JAK (która jako jedyna w Katowicach miała urządzenie w owym okresie na stanie) po rekomendacji Właściciela firmy MAKSOR. Szybka i profesjonalna obsługa.

Polecam i pozdrawiam,  
Tomek z Katowic  
Pozdrawiam serdecznie

## **MOTOCYKLE**

Motocykl **[Yamaha]** XJR 1300 Dynamic fuel 30.08.2006

Do maksorów przekonałem się już dawno temu i nie ma sensu opisywać tej historii. Niedawno kupiłem DF-a i zamontowałem go do motocykla YAMAHA XJR 1300. Jest to ciężki motocykl sportowo turystyczny. Po zamontowaniu i przejechaniu ok100-200km zauważyłem pewną zmianę ale myślałem że to po prostu siła samosugestii. Jednak przekonał mnie kolega z którym razem smigam. Otoz przed montażem DF-a na drugim biegu mogłem odkrecić gaz na maksa i po prostu następowało super przyspieszenie a teraz jak na dwojce odkrecę na maksa to przednie koło wedruje do góry. kolega to zauważył mimo że nie mówiłem mu o montażu magnetyzera. Zdziwił się tylko że na dwojce moja maszynka dzwiga przednie koło. Także po tym jak on to zauważył wiedziałem że nie mam omamów :-).

Jesli chodzi o spalanie to sie nie wypowiadam bo po prostu korzystam z wiekszej mocy ile wlezie a poza tym jeszcze nie trafilem na serwis w ktorym moglbym wyregulowac moja maszynke pod ten magnetyzer tak jak nalezy czyli z wykorzystaniem analizatora spalin. :-)

Markopolo

**[Yamaha]** YN50 Neós Marek Mazur [motor]

Już kilka lat temu w czasopismach wielokrotnie zamieszczano reklamy magnetyzerów nakładkowych, na powietrze, na przewody paliwowe, ale w tych reklamach nie było uzasadnienia



na konkretnym przykładzie, tylko zapewniano na o jego działaniu na słowo honoru. Firma "Maksor" mile mnie pod tym względem rozczarowała potwierdzając swoje osiągnięcia na konkretnych przykładach, jak chociażby w wakacyjnym nr miesięcznika GT, przy teście Hyundaya Lantry z zamontowanym magnetyzerem. Przedstawione zostały konkretne wartości przed i po jego zamontowaniu. Moim zdaniem było to najlepszym przykładem udowodnienia wiarygodności tego urządzenia w stosunku do innych magnetyzerów, których producenci swe zapewnienia o skuteczności swego urządzenia przedstawiają bez pokrycia. W wakacje zakupiłem skuter Yamaha YN50 Neos (fabrycznie nowy ze salonu). Oryginalny skuter jest zablokowany i osiąga prędkość 45-50 km/h. Po przejechaniu pierwszych 450km (tyle wymagało następane docieranie), skuter odblokowałem, montując magnetyzer w odległość 15cm od gaźnika, prędkości którą teraz osiąga to 70 - 75km/h. Silnik z blokadą osiągał moc katalogową tj. 4,2kM, a po odblokowaniu ma obecnie 6kM. Najlepiej wychodzi porównanie mojego skutera, ze skuterem brata (jest to identyczny model dwuletni kupiony jako nowy w salonie, używany bez zamontowanego magnetyzera). Po przejechaniu 500km z zamontowanym magnetyzerem, dało się odczuć wyraźną różnicę w zachowaniu się silnika. Przy rozruch zimnego silnika skuter zapalał od razu (podczas gdy w skuterze brata dało się zauważyć 2-3 obroty rozrusznika zanim zapalił). Sama dynamika uległa poprawie, silnik stał się bardziej czuły na otwarcie przepustnicy, jest bardziej zrywny, dynamiczny, a po krótkim postoju nie trzeba uruchamiać ssania gdyż sam bez problemu zapala. Jednak największą różnicę zauważyłem przy myciu skutera! Otóż na rurze wydechowej zbierające się spaliny i nie spalony olej były najlepszym przykładem wykazania samego spalania. Na rurze wydechowej skutera brata - osadzał się spalony olej koloru czarnego z grudkami sadzi, natomiast w moim wydobywające się spaliny mają trochę inny zapach, a nie spalony olej ma barwę koloru złotego i jest w miarę przezroczysty i nie ma w sobie grudek sadzy. Jestem przekonany co do tego urządzenia i kończąc chciałbym pogratulować tak udanego produktu i życzyć wielu sukcesów.

motocykl [**Honda**] cb 450s Maksor ECONO - 11.06.2004

Witam skorzystam z mozliwosci chcac podzielic sie z Panstwem a szczegolnie z motocyklistami moimi doswiadczeniami z magnetyzerami.

W sezonie przejeżdżam sporo kilometrów i dla mnie szczególnie ważnym jest możliwość zaoszczędzenia paliwa. Dzięki Maksorowi przejeżdżam więcej kilometrów na jednym baku. Udało mi się uzyskać oszczędność rzędu nawet do 0,8 - 0,9l na 100 km (20%)!!!

Inne zalety które dają się zauważyć w codziennej eksploatacji to znacznie łatwiejszy rozruch. Nie ma możliwości by motocykl nie odpalił nawet w zimie stojąc w blaszaku!!!!

Mówi to chyba samo za siebie. Są to najważniejsze zalety wg. mnie które chciałem Państwu przedstawić. Mogę z całym przekonaniem polecić wyroby firmy MAKSOR.

motor [**Moto Guzzi**] Brevia 750 Dynamic fuel 15.04.2008

Typ: czteresurowy, chłodzony powietrzem

Układ: dwucylindrowy, widlasty V 90\*

Rozrząd: OHV, dwa zawory na cylinder

Pojemność skokowa: 744 ccm

Średnica x skok tłoka: 80 x 74 mm

Stopień sprężania: 9,6:1  
Moc maksymalna: 48 KM (35,5 kW) przy 6800 obr/min  
Moment obrotowy: 55 Nm przy 3600 obr/min  
Zasilanie: wtrysk paliwa Marelli 36 mm  
Smarowanie: z mokrą miską olejową  
Rozruch: elektryczny  
Alternator: 340 W  
Akumulator: 12V 12 Ah  
Zapłon: z mikroprocesorem

Po prostym montażu modyfikatora paliwa Dynamic fuel czas przejść do testów, zaznaczam z góry iż test jest wykonany w normalnym ruchu drogowym, bez specjalistycznego sprzętu.

Pierwsze spostrzeżenia to łatwiejszy i szybszy rozruch silnika który w eksploatacji bez magnetyzerowej trwał dużo dłużej, teraz wystarcza jedno zakręcenie i maszyna pali.

Po około tygodniowej eksploatacji na moim odcinku testowym (długa prosta w lesie osłonięta od wiatru, sucha nawierzchnia, pogodny dzień, paliwo tankowane w okresie testowym na tej samej stacji benzynowej) prędkość maksymalna wzrosła o 5 km/h. Jeżeli chodzi o ekonomie to przy baku 18l i dużych prędkościach 130-150 na zmianę z ruchem miejskim jest nie do oceny. Po trzech tygodniach intensywnej jazdy prędkość maksymalna wzrosła o 15 km/h i z perspektywy czasu na tym stanęło.

Z obserwacji subiektywnych montaż dynamika zwiększył elastyczność motoru i zmienił barwę dźwięku, reasumując należy polecić Dynamic fuel do zastosowań sportowych, zaś ekonomie należy pozostawić na drugim planie.

T. S

Quad [**Linhai**] Muddy 300cc 4x4 Maksor Special 24.04.2010

Jestem właścicielem 2 letniego ATV z przebiegiem 1700km, a na Maksorze Specjal przejechałem 900km i muszę powiedzieć że jest on wart tej ceny. Quad po zamontowaniu magnetyzera szybciej wkręca się na obroty dzięki czemu jest zrywniejszy, kultura pracy silnika jest nieporównywalna a mruczy że aż miło. W terenie ciężko opanować tą bestie. Oczywiście spalanie ciężko sprawdzić w takim pojeździe, ponieważ zależy ono od terenu w jakim się porusza quad. Zdziwił mnie fakt że tak silny maksor działa w Linhaiu (20 km) mimo iż jest on przeznaczony dla silników od 80km, ale w każdej chwili mogłem go oddać więc postanowiłem zaryzykować i opłaciło się :). Teraz w garażu mam prawdziwego potwora, z potężną mocą, któremu nie straszny żaden teren, a z przyczepką załadowaną 1t śniegu radzi sobie bez problemu. Jestem bardzo zadowolony z Maksora Specjal i polecam go wszystkim fanom Quadów.

Z poważaniem  
Wojciech P.

wkrótce następne opinie.....