



**Le Secret...
le Mieux Gardé !**

Dr. DETROIT



LA TECHNOLOGIE
LA PLUS AVANCÉE
MOST ADVANCED
TECHNOLOGY

**Depuis...
20 Ans!**

NOUVEAU... pour 2007!

*Huile Moteur NANOTEK*20k PAO Synthétique,
Longue durée, Énergétique en combustible,
Toutes saisons pour tous les Moteurs au
Diesel ou Essence.*



MX-10
traitement durable
(20,000km) pour
tous moteurs
à essence et diesel,
propane, turbo,
2 et 4 temps!



TX-20
pour toutes les
transmissions
automatiques
systèmes hydrauliques,
hydrostatiques et tous
genres de pompe!



EX-30
pour toutes les
transmissions
manuelles, boîtes de
transferts, différentiels,
servo-directions et
engrenages divers!



IX-40
traitement complet pour
systèmes d'alimentations
à injection d'essence et
diesel aussi pour moteur
à carburateur!



DX-50
traitement décontaminant
pour tous moteurs diesel
et essence, transmissions,
manuelles et automatiques
ainsi que les différentiels,
et servo-directions!

www.dretroit.com

NANOTEK*20K synthétique (PAO) SAE 0 W 40

Pour tous moteurs diesel, essence, turbo et propane



NANOTEK*20K synthétique (PAO) Polyalphaolefins est spécialement conçu et formulée pour fournir une protection et un rendement supérieurs dans une grande variété d'applications exigeantes. En incorporant des stocks de base synthétiques et d'additifs de qualités supérieurs, NANOTEK*20K synthétique (PAO) excède les besoins des petites et grosses cylindrées des moteurs à essence ou des moteurs diesel dans les véhicules automobiles, les motos, les camions, taxis, limousines, les autocaravanes, l'équipement d'entretien, l'équipement lourd, les voitures sports, hot-rods et tunings et les applications marines. Elle est idéale pour les véhicules de haut millage, les véhicules neufs, les véhicules à charge lourde sujet à des températures élevées, tirant des remorques ou d'utilisation hors route. NANOTEK*20K synthétique (PAO) fournit la flexibilité et le rendement au delà des huiles conventionnelles pour la commodité et l'opération sans soucis.

NANOTEK*20K synthétique (PAO) est le choix par excellence en ce qui a trait aux nouvelles normes et exigence de qualités d'émission d'api CJ-4 exigé pour l'année modèle 2007. Conçu avec la plus récente technologie de base d'huile synthétique, NANOTEK*20K (PAO) excède les besoins de rendement plus élevé des moteurs modernes. Il supporte les tensions de chaleur, prévient la formation de suie et d'acides pour aider à empêcher la formation de dépôts, la corrosion et l'usure prématurée. NANOTEK*20K synthétique, avec sa gamme de viscosité 0 w 40, est idéal pour l'usage autant l'hiver que l'été. Il résiste à la dégradation et permet ainsi d'étendre les intervalles entre les changements d'huile 20.000 Km, 12,000 Mi.

Nanotek*20K est conçu pour assurer le degré le plus élevé de protection et de propreté pour votre moteur. Nous employons les composants synthétiques les plus stables disponibles et préparons nos produits pour la protection d'usage à travers un éventail de conditions de fonctionnement. Les lubrifiants Nanotek*20K (PAO) contiennent des base stocks d'ester de polyol, les seuls lubrifiants qui peuvent supporter la chaleur énorme déployé par les moteurs « TURBOS », qui fait que notre huile moteur est une nécessité pour lubrifier correctement un turbocompresseur ou un moteur fonctionnant à haute température. Les stocks de base synthétiques ont une propriété multigrade naturelle, qui signifie que de grandes quantités d'épaississants polymériques instables ne sont pas exigées pour fabriquer nos multigrades. Nanotek*20K (PAO) assurera une meilleure protection qu'une huile de la prochaine viscosité plus élevée dans des conditions élevées de cisaillement.

PROTECTION ÉLEVÉE DE RPM

La viscosité vue dans un roulement ou une came peut être complètement différente de la viscosité indiquée. Les huiles perdent leur viscosité de façon considérable à haute révolution et à des températures élevées. En revanche, les huiles Nanotek*20K (PAO) sont beaucoup plus résistantes à la perte de viscosité que les meilleures huiles sur le marché. Une huile 20W50 commence avec une viscosité de 20W et l'huile est épaissie avec une substance polymérique plastique qui épaissira l'huile à températures élevées. Malheureusement, quand l'huile entre dans un endroit où la température est plus élevée tel qu'un roulement à billes où un came en tête, ces grandes molécules d'hydrocarbure s'alignent afin de créer le chemin de la moindre résistance. Le même comportement se produit avec tous les multigrades, avec de l'huile 5W30 cisailant vers le bas à un grade 10W où 20W et un 5W50 synthétique cisailant pareillement à une huile 20W50. C'est pour ce fait même que les huiles 5W30 ne sont pas recommandées pour la conduite à haute vitesse et à une révolution élevée du moteur.

Ces épaississants polymérique sont des molécules très grosses qui souffriront du au claquage thermique quand exposé aux différentes températures. Quand ces molécules fissent, elle se reforme pour produire des dépôts de vernis qui peuvent coller les segments de piston et obstruer les canalisations d'un moteur équipé d'un turbocompresseur. C'est donc pour cette raison que les véhicules munis d'un turbo sont contre indiqués à l'utilisation des huiles multigrade synthétique conventionnel. Par contre l'huile Nanotek* 20K (PAO) est idéale pour un écoulement uniformes en utilisant seulement une fraction de ces épaississeurs, donc convient parfaitement pour toutes les températures et son utilisation dans les moteurs turbo.

UNE MEILLEURE LUBRIFICATION À HAUTES TEMPÉRATURES

Les huiles conventionnelles bouillent très rapidement et se décomposent dans des conditions de hautes températures. La volatilité inférieure de Nanotek*20K (PAO) réduit non seulement la consommation d'huile, mais a un effet significatif sur la lubrification au niveau supérieure du cylindre, particulièrement dans la région des segments de compressions du piston qui verront des températures dans la gamme de 600°F, là où les basestocks d'ester de polyol fourniront une excellente lubrification. La came en tête et les inserts du vilebrequin peuvent également atteindre des températures de 500°F. Les moteurs modernes sont conçus pour fonctionner à des températures beaucoup plus élevées que leurs prédécesseurs, produisant plus de cheveux-vapeurs pour un plus petit moteur. Le compartiment du moteur contient beaucoup plus de matériel d'isolation pour amortir le bruit. L'air qui traversent le compartiment moteur a été réduit au minimum afin d'améliorer le coefficient de frottement d'air sur le devant du véhicule en vue d'améliorer l'économie d'essence. Les anciennes huiles on pu être adéquate par le passe, pour lubrifier les moteurs de véhicules plus ancien, mais les nouveaux moteurs produisent beaucoup plus de stress et de tension sur l'huile. La stabilité thermique de l'hydrocarbure synthétique utilisé dans d'autres huiles synthétiques est en réalité seulement légèrement supérieure... [\(Suite page suivante\)](#)

qu'une molécule d'hydrocarbure d'une huile minérale conventionnels ordinaire, cependant, les esters de polyol dans Nanotek*20K (PAO) sont facilement capables d'au moins 100°F additionnel avant un claquage thermique.

UNE MEILLEURE STABILITÉ CONTRE L'OXYDATION

Les huiles synthétique conventionnel se décomposent une fois exposée à l'oxygène et à des températures élevées. Quoique la température dans le carter d'huile (pan) peut ne pas paraître excessive, par contre l'huile qui enduit les parois du cylindre ont vu l'oxygène sous des températures et des pressions beaucoup plus sévère, un environnement qui introduit l'attaque de l'oxygène qui par le fait même provoque l'oxydations et la corrosion des métaux. Les produits de réaction sont aux débuts, que des acides organiques qui sont corrosifs aux métaux. Ces acides se combineront pour former le dépôt de vernis qui enduiront le métal, réduisant la capacité de transférer la chaleur, et s'accumuleront entre les segments, causant le collage de ceux-ci sur le piston et la compression diminuera. Une oxydation excessive provoque l'épaississement de l'huile. Un avantage significatif d'un synthétique tel que Nanotek * 20K (PAO) est la résistance extrême à l'oxydation. Nanotek * 20K (PAO) commence par les base stocks qui ont été conçus pour l'excellence de leur stabilité.

UN MOTEUR PLUS PROPRE

En plus de l'excellent contrôle et l'efficacité d'éliminer ces dépôts de vernis, le lubrifiant Nanotek*20K (PAO) synthétique empêche la formation de cambouis. La stabilité à hautes températures assure qu'il y a moins de contribution à la calamine et divers dépôts lorsque l'huile oxyde, et l'essence non brûlés peut encore contribuer à la formation de cambouis et de vernis. Les moteurs bien ajustés qui atteignent régulièrement la température de fonctionnement réglée par le système de refroidissement n'ont aucun problème avec l'essence partiellement brûlée, mais les véhicules qui sont conduits pour seulement quelques kilomètres à la fois peuvent accumuler le cambouis rapidement. Nanotek * 20K emploie de grandes quantités de dispersant chimique qui absorbent les particules de combustion et les empêchent de se coaguler avec d'autres contaminants et se précipiter dans le système de lubrification ce qui obstruent le filtreur. Grâce a ses dispersants, l'huile Nanotek*20K (PAO) synthétique longue durée permet réellement des vidanges d'huile à des intervalles prolongés.

RÉSISTANCE ET PROTECTION CONTRE L'USURE

Les huiles synthétiques ne sont pas toutes créées ou produites de façon égale! Lorsque le contact métal sur métal se produit, la quantité de chaleur produite peut faire une grande différence. Ce frottement, lorsque réduit signifie moins de chaleur, ainsi les températures sont réduites et plus de cheveux-vapeurs sont transférés aux roues, ce qui améliore grandement l'économie d'essence.

Les lubrifiants Nanotek*20K (PAO) assurent également une excellente protection anti-usure. Nanotek * 20K est conçu avec plusieurs différents additifs anti-usures, anti-mousseurs et autres afin d'assurer une protection ultime sur un très large éventail de conditions sévères.

Quelle est la différence de prix entre Nanotek*20K et une huile minérale conventionnelle?...

Si par exemple votre moteur requiert 5 Litres d'huiles à disons \$ 4.00 le litre et \$ 8.00 le filtreur :

Pour parcourir 20,000 km cela vous en coûtera:

20 Litres à \$4.00	\$80.00	5 L nanotek	\$79.95
4 filtreurs à \$ 8.00	\$32.00	1 Filtreur de qualité à \$ 15.00	\$15.00
taxes recyclages 4 fois \$ 5.00	\$20.00	1 seule fois	\$ 5.00
Garage à 4X .5hrs à \$30.00/h	\$60.00	1 fois .5 hres x \$30.00/hres	\$ 15.00
Total:	\$192.00	Total:	\$114.95

A ce stade, on a le comparatif de ce que cela coûte au niveau de l'huile ...Et si on va plus loin avec un traitement complet Dr.Detroit pour moteur de + 5 TBN supplémentaires:

Décontamination complète du moteur avec l	Décontaminant <u>Dx-50</u>	\$ 19.95
Traitement de Métal anti-usure avec le	Moteur <u>MX-10</u>	\$ 29.95
Traitement d'injecteurs et carburateur avec	Injecteur <u>IX-40</u>	\$ 19.95

En fin de compte si on regarde parler les chiffres et ce, sans considérer les avantages indéniables en économie de votre temps personel en plus d'un rendement mécanique supérieur, une protection inégalée, une longévité accru et une économie de carburant...

Huile ordinaire pour un an:	\$192.00	Traitement complet pour un an:	\$ 184.00
-----------------------------	----------	--------------------------------	-----------

Conforme et surpasse toutes les normes de l'industrie

Recommandé où les normes suivantes sont requises:

automotive:

API CH-4, CG-4, CF-4 et CF* API SJ & toutes catégories API "S" API SL performance démontré

Industrielle:

API CJ-4, CI-4 PLUS, CI-4, CH-4, CG-4, CF-4, API SM, SL, SJ, SH ACEA E7¹ Caterpillar ECF-1, ECF-3 Cummins CES 20081¹ Detroit Diesel 93K218¹ Mack EO-O Premium Plus¹ MAN M3275¹ Mercedes-Benz 228.3 Volvo VDS 4¹



Moteur MX-10



Le Traitement de Métal pour Moteur «Dr.Détroit» MX-10 est de conception révolutionnaire et unique en son genre. Issu d'une technologie de pointe, ce produit a été élaboré et conçu avec des agents concentrés de polymères purifiés et calibrés, qui sont à l'état liquide lorsque vous les ajoutez à votre huile moteur, pour ensuite se transformer en anti-usure synthétique solide et flexible, qui pénètrent et adhèrent aux aspérités et cavités de la surface des métaux, et aux points de frictions des composantes et pièces mobiles internes de votre moteur, lorsque celui-ci se réchauffe. Tout en visant un rendement ultime pour TOUTES les conditions climatiques de - 40 à + 40 Degrés Celsius autant pour la conduite par température chaude l'été, que celle froide en hiver.

Contrairement aux additifs anti-friction d'huiles vendu sur le marché, visant à seulement gonfler et modifier quelque peu la viscosité de l'huile ...Qui dans la réalité des faits, sont au mauvais endroit au mauvais moment, et se retrouvent avec l'huile au fond du carter (oil Pan) sans aucune efficacité lors du démarrage ou votre moteur en aurait le plus besoin... et qui en plus perdent toute efficacité au fur et à mesure que le tout se contamine et se salit avec un résultat de protection très marginal...que l'on doit en plus, répéter à chaque changement d'huile. En fin de compte 4 fois plus chère...faites-en le calcul!

«Dr. Détroit MX-10» est une protection anti-usure longue durée (20,000km / 12,000mi.).

Grâce à ses propriétés de plaquages, il adhère aux aspérités de la surface des métaux, «Dr. Détroit MX-10» pour moteurs offre une performance, une économie de carburant réelle, une fiabilité, une endurance et protection mécanique, encore inégalées.

En vérité le fait indiscutable est que, tous moteurs diesel et moteurs à essence se détériorent pendant les 20 première minutes suite au démarrage, ce qui veut dire le temps que cela prend à cette huile, pour atteindre les composantes du moteur, ensuite le temps que cette huile prend pour se réchauffer à sa viscosité optimale sans oublier le temps nécessaire au moteur d'évacuer et dissiper l'eau interne à l'état de condensation...C'est pour cela que «Dr.Detroit» MX-10 traite le métal et non l'huile, contrairement à la compétition qui prône pour des additifs anti-frictions qui demeurent dans l'huile et dont le concept est malheureusement, depuis longtemps dépassé et désuet ...

«Dr.Detroit» MX-10 encore inégalé et définitivement à l'avant-garde du temps. Juste un essai!
Vous en ressentirez la nette différence!

Le Traitement «Dr.Détroit» MX-10 est polaire aux métaux des pièces internes ce qui optimise le rendement mécanique en diminuant la friction et la surchauffe des pièces.

Sur l'autoroute à vitesse constante, suite à un traitement moteur MX-10 et un traitement injecteur IX-40 «Dr. Détroit», dépendant de la cylindrée du véhicule, on peut facilement aller chercher de *50 à 160km de plus, à chaque plein d'essence.

*(moyenne calculée pour des moteurs 8-6 et 4 cylindres fonctionnant à l'essence)

* filtre à l'air propre et pressions des pneus ajustés.

Transmission Automatique TX-20

TRANSMISSION TX 20 «Dr. Détroit» est un TRAITEMENT Hydrostatique haute pression conçu pour résister à des températures élevées par rapport aux différentes charges appliquées, soit par des accélérations ou par un remorquage quelconque. Il protège les pièces internes contre la Friction, le Moussage, Réduit la chaleur, l'Usure, l'Oxydation et la Corrosion (rouille) et redonne de la souplesse aux joints (seals).

L'utilisation TRANSMISSION TX 20 «Dr.Detroit» est primordiale étant donné que les huiles à transmissions sont rarement vidangées, il se produit avec le temps un durcissement des joints souples internes, des accumulations de gommages et résidus qui se coagulent et parviennent à obstruer les Servos (multiples passages d'huile dont la trajectoire permet le changements des rapports) et les filtres ce qui a pour effet de provoquer un embrayage hésitant qui donne des coups, le patinage des bandes entre les changements de vitesses causant ainsi leurs usures prématurées, des vibrations à vitesses élevées et le cisaillement des engrenages en plus de surchauffer le tout.

Un des nombreux avantages du produit Transmission TX-20 est de diminuer la température de fonctionnement (30° Celsius en moyenne) spécialement lorsque la transmission tire des charges ou qu'on patine sur place. (Remorque / glace) car à ce moment l'air ne circule plus pour refroidir la transmission, même si on utilise un refroidisseur à l'huile (ne reçoit pas d'air) donc il se produit une chaleur excessive qui durcit les joints souples internes (seals) ce qui cause le patinage lors du changements des rapports (vitesses).

N.B. Pour les transmissions manuelles, servo-direction, boîte de transfert (transfert case) et différentiels utilisez le traitement pour engrenage «Dr.Detroit» EX-30 !



Transmission Manuelle EX-30



ENGRENAGE EX-30 est un TRAITEMENT haut rendement contre les effets de " CHOCS " engendré par les multiples rouages et composantes d'un système d'engrenage. La formulation recouvre complètement le métal d'une pellicule antioxydants et lubrifiante. Cette protection efficace consiste en un mélange spécial de composés organiques et d'agents d'Extrême Pression qui adhèrent tout en adoucissant les aspérités causant le frottement.

ENGRENAGE EX30 lubrifie les éléments mécaniques soumis à des pressions et températures qui détruiraient les huiles ordinaires en résistant aux effets néfastes de la contamination, il élimine et empêche la formation de vernis. Dans le cas des boîtes de vitesses, il en résulte par une réduction du bruit et une augmentation de la longévité des paliers, clapets, arbres de transfert et engrenages internes. L'effet de condensation (eau) lors du refroidissement détruit les roulements par effet d'oxydation et de contamination (particules de rouilles) causant le cillement des rouages (gears). On peut s'apercevoir d'une Pellicule de Couleur Blanchâtre dans l'huile, causé par la condensation.

ENGRENAGE EX30 élimine le vernis et le cambouis (boue) qui est à l'origine des problèmes de synchronisations. Lors de température froide les huiles pour engrenage sont figées et récalcitrant aux passages des vitesses ce qui abîme les synchroneshs. ENGRENAGE EX-30 recouvre les rouages d'un enduit spécial basse température, qui facilite grandement le passage des vitesses par temps froid. Un des nombreux avantages du produit ENGRENAGE EX30 est de diminuer la température de fonctionnement (30° Celsius en moyenne) spécialement lorsque la transmission manuelle tire des charges ou qu'on patine sur place. (remorque / glace) car à ce moment l'air ne circule plus pour refroidir la transmission, même si on utilise un refroidisseur à l'huile ne reçoit pas d'air) donc il se produit une chaleur excessive qui dégrade la viscosité de l'huile pour ensuite causer un effet de cisaillement (grugement du métal) aux dentitions et surfaces de roulements des engrenages.

Injecteurs IX-40

Le Traitement pour moteur Essence ou Diesel INJECTEUR / CARBURATEUR IX-40 «DR. DETROIT» de conception haute technologie est une formule de solvants de qualité Industrielle supérieur combinant sept ingrédients spécifiques.

Leurs fonctions principales sont de dissoudre chimiquement les sous produits de combustion (carbone, vernis, cambouis, gomme) éliminer la condensation (eau), nettoyer les injecteurs de façon sécuritaire, neutraliser le carbone du catalyseur, des soupapes et de la chambre à combustion, puis finalement lubrifier la pompe à injection et recouvrir les surfaces métalliques d'un enduit antirouille.

Tous ces facteurs affectent directement l'économie d'essence et la performance du système d'alimentation et le rendement du moteur dans son ensemble.

Sur le marché dans la catégorie des nettoyeurs / conditionneurs qui sont à base de détergents ou d'alcool, ils ne peuvent être efficace qu'à résoudre un ou deux problèmes spécifiques à la fois d'où la différence d'avant et après est très marginale et peu satisfaisante. INJECTEUR/CARBURATEUR IX-40 possède un additif spécial qui lubrifie la pompe à injection. Spécialement utile dans les moteurs diesels car la polyvalence et la qualité du mazout font qu'il arrive souvent que la pompe à injection saisisse par un manque de soufre et un surplus de condensation dans le diesel.

Suite au traitement IX-40 vous réaliserez des économies d'essence substantielles, un ralenti stable (idle) et un rendement nettement plus performant de votre moteur (accélérations).



Décontaminant DX-50

Le DÉCONTAMINANT DX-50 «Dr. Détroit» est une formule spéciale de solvant de haute qualité dont la fonction est d'assurer chimiquement le nettoyage de l'intérieur du moteur. Le vernis, la saleté et le carbone (sous-produits de la combustion et de l'usure normale du moteur) affectent la performance du moteur, les tubulures deviennent collantes et les passages d'huile obstrués.

Le vernis et le cambouis réduisent les jeux prévus pour le réglage des soupapes, grippent les éléments du moteur dont les jeux perdent les tolérances admises. Le moteur fonctionne donc de manière erratique et est sujet aux calages. Il est donc dérégulé. Les poussoirs hydrauliques dont les tolérances sont particulièrement critiques sont les plus touchés; le blocage de ces poussoirs entraîne la détérioration rapide de l'arbre à cames. Le vernis, le cambouis et le carbone, y compris la température augmentée de l'huile à moteur dans le carter, causent le gommage des segments des pistons et des anomalies dans la consommation d'huile.

Le DÉCONTAMINANT DX-50 dissout et élimine le vernis, la gomme et le cambouis et garde les dépôts en suspension dans l'huile et libère les soupapes qui reprennent leur réglage original. Le moteur tourne de façon plus égale. Pour toutes transmissions automatiques, pompes, crémaillère, systèmes hydrauliques et hydrostatiques.

Mode d'emploi : laisser réchauffer le moteur pendant 15 minutes. Ajoutez un contenant de DÉCONTAMINANT DX 50 «DR. DETROIT» 350 ml pour 4 à 7 litres d'huile à la vieille huile usée. Ensuite parcourez une distance de 10 à 20 km sur autoroute afin que la pression d'huile élevée permette au solvant d'agir de façon efficace. Vidangez immédiatement la vieille huile et remplacez le vieux filtreur à l'huile avec un filtreur neuf de qualité haute performance, original du fabricant ou un filtreur synthétique. Ajouter l'huile Nanotek*20K ensuite «Dr. Détroit» MX-10 moteur avec l'huile neuve.

