## TRE PRODUCTS TRIED AND TRUE

Chère Texas Refinery Corp. of Canada,

Je suis agriculteur depuis 1975. Avant cela, j'étais mécanicien de véhicules et de matériel agricole. Je sais ce que fait l'entretien et ce que le manque d'entretien fait pour les équipements. J'ai toujours été conscient de la nécessité de changer

l'huile et les filtres. J'ai toujours été conscient de la nécessité de garder mon carburant

diesel propre.

J'ai commencé à utiliser les produits de la Texas Refinery Corp. en 1996. La même année, nous avons acheté un nouveau tracteur Kubota M9580 comme tracteur utilitaire. Nous sommes une exploitation d'élevage et nous passons en moyenne près de 1 000 heures sur le tracteur au cours d'une année. Le manuel prévoit des intervalles de vidange d'huile de 200 heures et des changements de filtre de 400 heures. Nous avons fait fonctionner le nouveau tracteur pendant environ 100 heures, et ensuite nous avons vidé les liquides de l'équipementier et fait le plein avec l'huile moteur Pro-Spec de la TRC. Nous avons ensuite fait fonctionner le tracteur pendant 300 heures, puis nous avons à nouveau changé l'huile et le filtre et prélevé des échantillons. L'échantillon est revenu en bon état pour un service ultérieur. Nous avons fait fonctionner le tracteur pendant 500 heures, puis nous l'avons changé et échantillonné à nouveau. L'échantillon est revenu en bon état pour un nouvel entretien. Ensuite, nous avons fait tourner l'huile

est revenu en bon état pour un nouvel entretien. Ensuite, nous avons fait tourner l'huile pendant 1 000 heures et nous avons prélevé un échantillon. L'huile était encore bonne pour un entretien ultérieur. Aujourd'hui, nous utilisons l'huile moteur Pro-Spec III 15W/40 dans ce tracteur et grâce à l'utilisation continue du programme gratuit d'analyse de l'huile de la TRC, nous constatons continuellement des intervalles de vidange prolongés et nous bénéficions d'une excellente protection.

Nous utilisons également le conditionneur de carburant Dzl-Pep de la TRC selon un rapport de 1:1000 dans notre carburant diesel et pouvons utiliser le carburant diesel n°2 en hiver et en été. Ce tracteur Kubota a maintenant environ 20 000 heures de fonctionnement et n'a jamais eu d'autres problèmes que le réglage des poussoirs (soupapes). La pompe à carburant et les injecteurs n'ont jamais été touchés.

J'ai également acheté un Dodge Ram 2500 de 1996 avec un moteur Cummins et une transmission manuelle et j'ai fait de même avec lui. Après la période de rodage du moteur, nous sommes passés des fluides OEM à l'huile moteur Pro-Spec de la TRC et au lubrifiant d'engrenages 790 Sure Universal et n'avons jamais eu de problème avec le moteur, la transmission, le différentiel ou la direction assistée. Aujourd'hui, nous utilisons l'huile moteur Pro-Spec III 15W/40 dans ce camion. Ce camion a maintenant parcouru 600 000 km.

J'ai également un moteur Dodge Ram Cummins HPCR 2005 et on sait que les injecteurs de ce moteur tombent en panne plus tôt à cause des pressions plus élevées et des multiples injections par course. Ce moteur a parcouru un peu plus de 200 000 km et il continue à bien fonctionner. Nous verrons ce que le Dzl-Pep Arctic fera à long terme pour ce véhicule. Nous utilisons du Syntex 2000 dans cette transmission et du lubrifiant d'engrenages 790 Sure Universal dans le différentiel arrière. Nous avons également acheté une voiture Chevy Impala 2004 d'occasion. Au départ, le passage des vitesses dans la transmission automatique de l'Impala semblait dur, alors nous l'avons remplacée par le fluide synthétique pour transmissions automatiques multi-véhicules Textrans de la TRC et les changements de vitesse ont été adoucis.

Nous utilisons le lubrifiant pour engrenages 890 Vari-Purpose dans notre Suzuki 400 King Quad 2009. Il a maintenant 42 000 km et roule bien. Tous nos équipements - camions, tracteurs, voitures et quads - utilisent des produits TRC.

Alan Bennett Meacham, Saskatchewan Canada