

4x4 TRM



CAMION 4x4 6 ROUES TRM BENNE BASCULANTE 5,00 METRES CUBES

4x4 6 roues motrices, 6+1 pneus 8.25-16 à profil mixte, amortisseurs hydrauliques, barre stabilisatrice, suspensions à lames plates semi-elliptiques avec suspensions avant à 9 lames et double-suspensions arrières à 16 lames, robustes ponts Banjo blocage différentiel 4x2 grandes vitesses à propulsion arrière ou 4x4 petites vitesses, garde au sol 200 millimètres camion pompe à eau capable d'aspirer de l'eau à la puissance de son moteur diesel grâce à sa prise de mouvement sur boîte de vitesses et pompe d'aspiration d'eau haute-pression, haut-débit tournante à la puissance du moteur, de la charger et de la transporter avec ses 3 citernes souples de 1.000 Litres.

Carrosserie en peinture d'origine 2 couleurs Bleu royal ouvrier & Blanc sécurité, 2 gyrophares Orange, bandes réfléchissantes poids-lourd... à personnaliser ensuite avec le logo et les coordonnées de l'organisation...

Cabine 2+1 places Largeur couchette en très belle finition luxe dans les coloris Gris foncé, autoradio lecteur CD prise USB .mp3, nombreux rangements, 5 rétroviseurs panoramiques fixés sur grands montants pare-branches, marchepieds de protection, etc...

Circuit électrique 24 Volts, bip-bip sonore de recul, 6 phares halogènes, feux de gabarit...

MOTEUR DIESEL YZ4DA3-30 3,85 LITRES 110 CHEVAUX

Vitesse maximale 90 Kilomètres /Heure avec direction assistée et boîte mécanique synchronisée 5 grandes vitesses manuelles inversées + 2 petites vitesses manuelles + marche arrière, freinage à air comprimé, freinage sur ralentisseur d'échappement, pot catalytique, filtres à particules anti-pollution.

Dimensions 5980x2020x2500 Longueur 5,98 mètres Largeur container 2,02 mètres Hauteur à vide 2,58 mètres Empattement 3,30 mètres

Dimensions utiles de la benne basculante hydraulique 3450x2000x700 Longueur 3,45 mètres Largeur 2,00 mètres Hauteur 0,70 mètre Superficie de la benne 6,80 mètres carrés Volume de la benne plus de 4,80 mètres cubes à l'air libre... benne basculante plateau cargo-ridelles à 3 ridelles basculantes et amovibles pour utilisation en camion-plateau ou en porte-engin, entièrement plat sans passage de roue.

P.V. Poids à Vide 4,20 Tonnes C.U. Charge Utile 5,00 Tonnes P.T.C. Poids Total en Charge 9,20 Tonnes crochet d'attelage de remorque non-freinée

machine neuve exportée avec caisses de pièces de rechange d'origine Constructeur, dont 50% de pièces vulnérables de rechange pour les transmissions.

NORMES INTERNATIONALES ISO 9001:2000, CCC, ISO/TS16949

CATALYSEUR & FILTRES A PARTICULES ANTI-POLLUTION



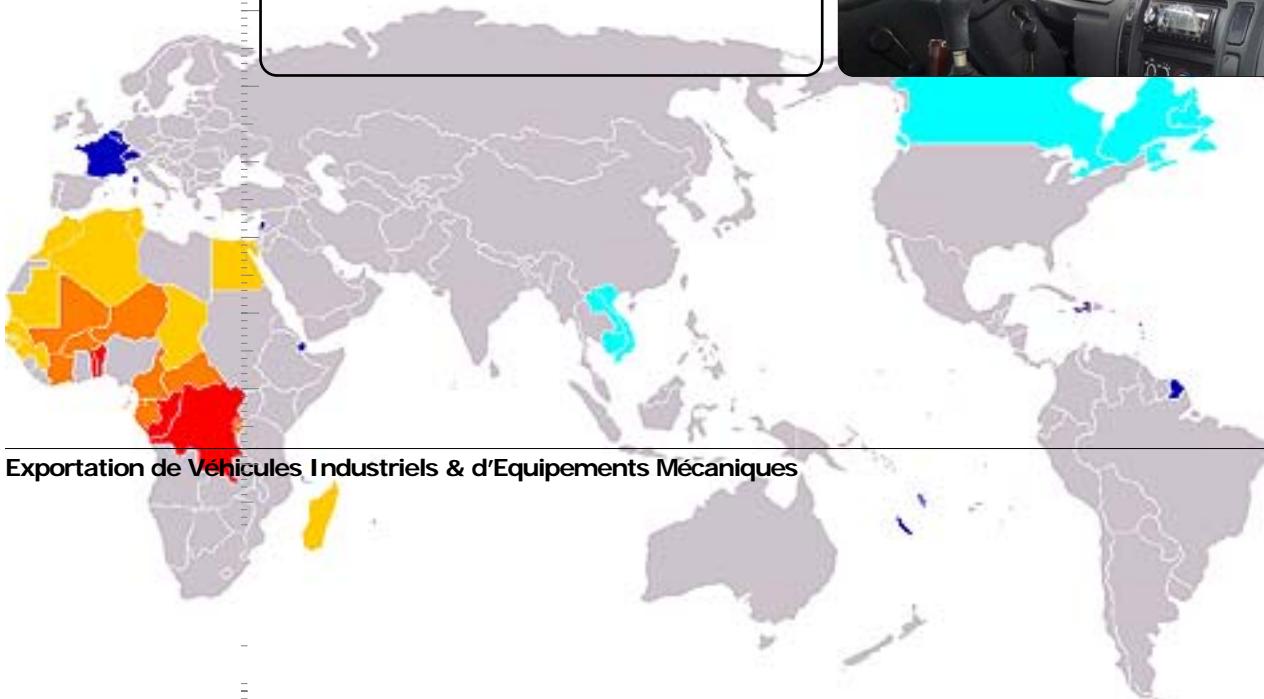
4x4 **TRM** Benne 9200 Kg



- D.1 (MARQUE) **KAMA**
- D.2 (TYPE, VARIANTE, VERSION) **KMC3080P3**
- D.2.1. (CODE NATIONAL D'IDENTIFICATION DU TYPE CE) XXXXXX
- D.3 (DENOMINATION COMMERCIALE) **KAMA 4x4 TRM BENNE 9200 KG**
- E. (NUMERO D'IDENTIFICATION) LWU4PA3C7DKM00802
- E. (NUMERO GRAVE SUR LA TRAVERSE DU CHASSIS, ROUE ARRIERE COTE PASSAGER)
- F.1 (MASSE EN CHARGE MAXIMALE TECHNIQUEMENT ADMISSIBLE) **9.200 Kg**
- F.2 (MASSE EN CHARGE MAXIMALE ADMISSIBLE DU VEHICULE EN SERVICE) **9.200 Kg**
- F.2 (P.T.C., POIDS TOTAL AUTORISE EN CHARGE) **9.200 Kg**
- F.3 (MASSE EN CHARGE MAXIMALE DE L'ENSEMBLE EN SERVICE) **11.200 Kg**
- F.3 (P.T.R.A., POIDS TOTAL ROULANT AUTORISE) **11.200 Kg**
- G.1 (P.V., POIDS A VIDE NATIONAL) **4.200 Kg**
- J. (CATEGORIE DU VEHICULE CE) XXXXXX
- J.1 (GENRE NATIONAL) **CAM**
- J.2 (CARROSSERIE, CE) XXXXXXXX
- J.3 (CARROSSERIE NATIONALE) **BENNE**
- K. (NUMERO DE RECEPTION PAR TYPE) XXXXXXXXXXXXX
- P.1 (CYLINDREE) **3.857 cm3**
- P.1 (ALESAGE X COURSE) **102x118** (NOMBRE DE VITESSES AVANT) **5**
- P.2 (PUISSANCE NETTE MAXIMALE) **81 Kw**
- P.3 (TYPE DE CARBURANT OU SOURCE D'ENERGIE) **GASOIL**
- P.6 (PUISSANCE ADMINISTRATIVE NATIONALE) XX CV
- Q. (RAPPORT PUISSANCE-MASSE) XXXXXXXX
- S.1 (NOMBRE DE PLACES ASSISES Y COMPRIS LE CONDUCTEUR) **3**
- S.2 (NOMBRE DE PLACES DEBOUT) **0**
- U.1 (NIVEAU SONORE A L'ARRET) XXXX dBa
- U.2 (VITESSE DU MOTEUR EN MIN-1) XXXXXX (REGIME MOTEUR) **2.800 TR/MIN**
- V.7 (CO2) XXXX g/km
- V.9 (INDICATION DE LA CLASSE ENVIRONNEMENTALE DE RECEPTION CE) XXXXXXXX
- Z.2 (EXPORTATEUR) SHANDONG BROTHER INTERNATIONAL TRADING CO., LTD.
- Z.3 (CONCEPTEUR) XTRM EXPORT DIRECT USINES
- Z.4 (FACONNIER) SHANDONG KAMA AUTOMOBILE MANUFACTURING CO., LTD.

DISTRIBUTEUR

PRIX CLES EN MAIN



Exportation de Véhicules Industriels & d'Équipements Mécaniques

La machine neuve a été construite pour travailler durement, pendant plusieurs décennies mais hélas, elle n'est jamais aussi fragile qu'au jour de son débarquement. et c'est le soin apporté à sa procédure rodage qui est la condition incontournable -avec un entretien sérieux, de sa fiabilité et de sa longévité ultérieure!.. en effet, bien que la qualité des usinages ait beaucoup progressé -l'état neuf des surfaces usinées d'une machine neuve présente toujours des imperfections et c'est ce rodage va précisément permettre de gommer toutes ces imperfections. Le rodage est destiné à réduire l'intensité du frottement des pièces mécaniques neuves en mouvement... en éliminant progressivement ces imperfections des surfaces usinées. Il permet de lisser et d'ajuster progressivement les surfaces neuves des pièces mécaniques les unes aux autres. Les pièces en frottement doivent d'abord "se faire" les unes aux autres, c'est à dire que les surfaces neuves ont besoin de se conformer progressivement les unes aux autres
Les pièces soumises aux frottements les plus importants sont le piston qui doit faire des allers et retours dans le cylindre et ceci à la fréquence de 1.000 à 10.000 fois par minute, suivant les moteurs; mais également les ponts, les transmissions, la boîte de vitesses, la boîte de transfert, etc... où l'état neuf des surfaces usinées présente toujours des imperfections en sortie chaîne d'assemblage

PROCEDURE DE RODAGE DES CAMIONS

Avant de commencer, comparer d'abord le n° de châssis -gravé sur la traverse de châssis, au dessus de la roue arrière coté passager du véhicule présenté; avec les documents administratifs présentés!

Premier kilomètre ou première minute

Avant de commencer, comparer d'abord le n° de châssis -gravé sur la traverse de châssis, au dessus de la roue arrière coté passager du véhicule présenté; avec les documents administratifs présentés.

- Prendre place à bord. Régler les fauteuils et les rétroviseurs. Débrayer et enclencher la clé de contact d'un quart de tour
- Contrôler les différents témoins et cadrans du tableau de bord.
- Contrôler l'efficacité de la pédale de freinage et du frein de parking.
- Démarrer doucement et écouter attentivement le bruit du moteur. Laisser le moteur tourner au ralenti pour faire circuler l'huile et laisser la température de l'eau et de l'huile monter doucement, puis attendre la fin du premier cycle de refroidissement. Contrôler que le moteur obéit aux commandes être attentif à toute irrégularité de fonctionnement (manque de puissance, d'accélération, raté, calage, surchauffe ou fumée excessive à l'échappement...).
- Contrôler l'efficacité de la boîte de vitesses et (selon version) de la boîte de transfert: les mécanismes doivent fonctionner facilement et sans à-coups, les pignons doivent tourner silencieusement et les vitesses ne doivent pas sauter.
- Vérifier l'efficacité de la direction: il ne doit pas y avoir de jeu ou de dureté anormale. Noter toute tendance au tirage sur le coté, au flottement ou à l'absence d'assistance de direction.
- Prêter l'oreille et localiser tout bruit anormal qui indiquerait un jeu, une détérioration, un graissage insuffisant ou un gonflement anormal des pneus.
- Rechercher l'origine de toute odeur suspecte.

A l'issue de cette première inspection, la machine neuve doit faire l'objet d'un premier essai de quelques kilomètres ou de quelques minutes -en respectant impérativement les vitesses de rodage et son moteur poussé que très progressivement à un régime de 2.600 tours /minute, au maximum.

Ne jamais accélérer brutalement. Ne jamais rouler à moteur froid

laisser le moteur tourner au ralenti pour faire circuler l'huile et laisser la température de l'eau et de l'huile monter doucement, puis attendre la fin du premier cycle de refroidissement, avant le départ.

Veiller scrupuleusement à n'atteindre que très doucement et que très progressivement ce régime de 2.600 tours /minute et à ne pas dépasser les vitesses suivantes (sans pourtant faire tourner le moteur en sous-régime, ce qui empêcherait les pièces tournantes de trouver leur assise et risquerait un glaçage des cylindres)

1. sur route ou sur piste, ne pas dépasser 10 Kilomètres /heure et 5 Kilomètres /heure en tout terrain -en première
2. sur route ou sur piste, ne pas dépasser 18 Kilomètres /heure et 10 Kilomètres /heure en tout terrain -en seconde
3. sur route ou sur piste, ne pas dépasser 30 Kilomètres /heure et 18 Kilomètres /heure en tout terrain -en troisième
4. sur route ou sur piste, ne pas dépasser 50 Kilomètres /heure et 30 Kilomètres /heure en tout terrain -en quatrième
5. sur route ou sur piste, ne pas dépasser 75 Kilomètres /heure et 45 Kilomètres /heure en tout terrain -en cinquième

et à l'arrêt, toujours laisser le moteur au ralenti tourner au moins une minute.

après ce premier essai, Contrôler à la main que la température de chaque tambour de frein est normale -ni trop chaude (serrage), ni trop froide (freins peu efficaces).

Toute défaillance constatée sur la machine neuve débarquée à l'issue de ce premier essai et non-imputable à un accident -doit faire l'objet d'un Rapport technique de défektivité; écrit et circonstancié par le mécanicien dûment qualifié et expérimenté, puis adressé à l'usine et au Garage agréé; chargé de sa maintenance.

1.000 premiers kilomètres ou 20 premières heures, -à vide & Première révision mise au point

Il est nécessaire que toutes les pièces du moteur puissent s'ajuster et se mettre en place correctement, malgré les défauts d'usinage des surfaces et à l'issue de sa première inspection et de son premier essai sur quelques kilomètres la machine neuve doit donc faire l'objet d'un parcours de rodage approfondi sur 1.000 Kilomètres ou sur 20 heures, -à vide impérativement -sans aucun chargement en respectant les vitesses de rodage, son moteur poussé que très progressivement à un régime de 2.600 tours /minute, au maximum.

Ne jamais accélérer brutalement. Ne jamais rouler à moteur froid

laisser le moteur tourner au ralenti pour faire circuler l'huile et laisser la température de l'eau et de l'huile monter doucement, puis attendre la fin du premier cycle de refroidissement, avant le départ.

Veiller scrupuleusement à n'atteindre que très doucement et que très progressivement ce régime de 2.600 tours /minute et à ne pas dépasser les vitesses suivantes (sans pourtant faire tourner le moteur en sous-régime, ce qui empêcherait les pièces tournantes de trouver leur assise et risquerait un glaçage des cylindres)

1. sur route ou sur piste, ne pas dépasser 10 Kilomètres /heure et 5 Kilomètres /heure en tout terrain -en première
2. sur route ou sur piste, ne pas dépasser 18 Kilomètres /heure et 10 Kilomètres /heure en tout terrain -en seconde
3. sur route ou sur piste, ne pas dépasser 30 Kilomètres /heure et 18 Kilomètres /heure en tout terrain -en troisième
4. sur route ou sur piste, ne pas dépasser 50 Kilomètres /heure et 30 Kilomètres /heure en tout terrain -en quatrième
5. sur route ou sur piste, ne pas dépasser 75 Kilomètres /heure et 45 Kilomètres /heure en tout terrain -en cinquième

et éviter absolument les longs trajets à régime constant qui risquent de glacer les cylindres neufs, mais faciliter le processus d'ajustement des pièces -en changeant souvent de vitesse pour varier régulièrement de régime moteur.

A l'arrêt, toujours laisser le moteur au ralenti tourner au moins une minute.

A l'issue de ce parcours de rodage approfondi sur 1.000 Kilomètres ou sur 20 heures, -à vide impérativement, il se sera formé de nombreux débris métalliques lors de l'ajustement des pièces métalliques entre elles et la machine doit alors obligatoirement être révisé mis au point et entièrement vidangé par le mécanicien dûment qualifié et expérimenté; qui doit

réaliser la Première révision mise au point -la plus importante de la vie de la machine et déterminant sa fiabilité ultérieure, à l'huile synthétique de qualité moyenne en raison de la présence des nombreux débris métalliques résultant du lissage et de l'ajustement progressifs des surfaces neuves les unes aux autres, à savoir

- Vidanger à chaud l'huile du moteur et remplacer la cartouche du filtre à huile.
- Contrôler le fonctionnement de l'embrayage et le jeu de la fourchette.
- Vidanger à chaud l'huile de la boîte de vitesses et nettoyer le bouchon de vidange.
- (suivant version) Vidanger à chaud l'huile de la boîte de transfert et nettoyer le bouchon de vidange.
- Vidanger à chaud l'huile du pont arrière et (suivant version) des ponts avant et intermédiaire et arrière puis nettoyer le(s) bouchon(s) de vidange.
- Contrôler l'étanchéité extérieure.
- Vidanger l'huile du circuit hydraulique de servo-direction et remplacer la cartouche filtrante, contrôler et régler le circuit de servo-direction; vérifier l'étanchéité.
- Contrôler le serrage des écrous de fixation des roues.

Toute défaillance constatée sur la machine neuve débarquée à l'issue de ce parcours de rodage approfondi sur 1.000 Kilomètres ou sur 20 heures, -à vide impérativement, de sa Première révision mise au point et non-imputable à un accident -doit faire l'objet d'un Rapport technique de défektivité; écrit et circonstancié par le mécanicien dûment qualifié et expérimenté, puis adressé à l'usine et au Garage agréé; chargé de sa maintenance.

La machine neuve a été construite pour travailler durement, pendant plusieurs décennies mais c'est le soin apporté à sa procédure rodage, qui est la condition incontournable -avec un entretien sérieux, de cette fiabilité et de cette longévité ultérieure!

2.000 kilomètres suivants ou 100 heures suivantes, -à la moitié de la Charge Utile & Seconde révision mise au point approfondie

Il est nécessaire que toutes les pièces du moteur puissent s'ajuster et se mettre en place correctement et définitivement, malgré les défauts d'usinage des surfaces et à l'issue de son parcours de rodage approfondi sur 1.000 Kilomètres ou sur 20 heures et de sa Première révision mise au point, la machine doit alors faire l'objet d'un second parcours de rodage sur 2.000 Kilomètres ou sur 100 heures, -chargée impérativement à la moitié de sa Charge Utile, soit par exemples 1,50 Tonne de Charge sur un camion de 3,00 Tonnes de Charge Utile ou 10.000 Litres de Charge sur un camion-citerne de 20.000 Litres de Charge Utile, en respectant scrupuleusement les vitesses de rodage, son moteur poussé que très progressivement à un régime de 2.900 tours /minute, au maximum.

Ne jamais accélérer brutalement. Ne jamais rouler à moteur froid

laisser le moteur tourner au ralenti pour faire circuler l'huile et laisser la température de l'eau et de l'huile monter doucement, puis attendre la fin du premier cycle de refroidissement, avant le départ.

Veiller scrupuleusement à n'atteindre que très doucement et que très progressivement ce régime de 2.600 tours /minute et à ne pas dépasser les vitesses suivantes (sans pourtant faire tourner le moteur en sous-régime, ce qui empêcherait les pièces tournantes de trouver leur assise et risquerait un glaçage des cylindres)

1. sur route ou sur piste, ne pas dépasser 15 Kilomètres /heure et 10 Kilomètres /heure en tout terrain -en première
 2. sur route ou sur piste, ne pas dépasser 23 Kilomètres /heure et 15 Kilomètres /heure en tout terrain -en seconde
 3. sur route ou sur piste, ne pas dépasser 35 Kilomètres /heure et 23 Kilomètres /heure en tout terrain -en troisième
 4. sur route ou sur piste, ne pas dépasser 55 Kilomètres /heure et 35 Kilomètres /heure en tout terrain -en quatrième
 5. sur route ou sur piste, ne pas dépasser 75 Kilomètres /heure et 45 Kilomètres /heure en tout terrain -en cinquième
- et éviter absolument les longs trajets à régime constant qui risquent de glacer les cylindres neufs, mais faciliter le processus d'ajustement des pièces -en changeant souvent de vitesse pour varier régulièrement de régime moteur.

A l'arrêt, toujours laisser le moteur au ralenti tourner au moins une minute.

A l'issue de ce second parcours de rodage sur 2.000 Kilomètres ou sur 100 heures, -chargée impérativement à la moitié de sa Charge Utile, il se sera encore formé de nombreux débris métalliques lors de l'ajustement des pièces métalliques entre elles et la machine doit alors obligatoirement être révisé mis au point et entièrement vidangée par le mécanicien dûment qualifié et expérimenté; qui doit réaliser la Seconde révision mise au point approfondie et déterminant sa fiabilité ultérieure, à l'huile synthétique de qualité moyenne en raison de la présence des nombreux débris métalliques résultant du lissage et de l'ajustement progressifs des surfaces neuves des pièces mécaniques les unes aux autres, à savoir

1.Essais avant travaux

- Contrôler l'état et la pression des pneus (roue de secours incluse).
- Contrôler la garde de la pédale d'embrayage.
- Contrôler le passage correct des vitesses.
- Contrôler l'efficacité du frein de stationnement, du frein de service et du frein de ralentisseur sur échappement (selon version).
- Contrôler le fonctionnement de tous les accessoires (essuie-glace, lave-glace, etc...).
- Ecouter les bruits des moteur, boîte(s) et pont(s).

2.Moteur

- Vidanger à chaud l'huile du moteur, remplacer la cartouche du filtre à huile et le filtre à gasoil.
- Nettoyer le préfiltre et le filtre à air.
- Contrôler l'étanchéité de la canalisation entre le filtre à air et le moteur.
- Contrôler l'étanchéité du circuit de refroidissement et (selon la région) la teneur en antigel du liquide de refroidissement
- Purger le réservoir à carburant et nettoyer le filtre goulotte.
- Nettoyer le préfiltre décanteur.
- Contrôler l'étanchéité du circuit d'alimentation en carburant.
- Contrôler le serrage de la culasse et le réglage des culbuteurs.
- Contrôler l'étanchéité des appareils de chauffage et d'Air Conditionné (selon version).
- Contrôler l'état et la tension des courroies.
- Contrôler le serrage du support moteur, du carter inférieur de l'échangeur de température, des collecteurs et de l'entraînement de la pompe à injection.

3.Embrayage

- Contrôler les jeux de l'embrayage à la fourchette et à la garde de la pédale d'embrayage.

4.boîte de vitesses et (suivant version) boîte de transfert

- Vidanger à chaud l'huile de la boîte de vitesses et nettoyer le bouchon de vidange.
- Contrôler l'étanchéité de la boîte de vitesses, le serrage de la boulonnerie et le fonctionnement de la commande.
- (suivant version) Vidanger à chaud l'huile de la boîte de transfert et nettoyer le bouchon de vidange.
- (suivant version) Contrôler l'étanchéité de la boîte de transfert, le serrage de la boulonnerie et le fonctionnement

de la commande.

5. Transmissions

Contrôler le serrage des boulons de fixation des transmissions.

6. Ponts avant, intermédiaire et arrière (suivant version)

Vidanger à chaud l'huile du pont arrière et (suivant version) des ponts avant et intermédiaire et arrière puis nettoyer le(s) bouchon(s) de vidange.

Contrôler l'étanchéité du pont arrière et (suivant version) des ponts avant et intermédiaire et arrière.

Contrôler le serrage des étriers et des brides de ressorts.

Contrôler le fonctionnement du blocage du différentiel (suivant version).

Contrôler le réglage des roulements des moyeux et la présence d'une quantité suffisante de graisse.

Contrôler le freinage des écrous de fusée.

Contrôler le serrage des boulons d'assemblage des carters.

Contrôler le serrage des écrous de fixation des roues.

7. Direction

Vidanger l'huile du circuit hydraulique de servo-direction et remplacer la cartouche filtrante, contrôler et régler le circuit de servo-direction; vérifier l'étanchéité.

Contrôler le niveau du boîtier de direction.

Contrôler l'étanchéité du boîtier de direction.

Contrôler le jeu entre vis et galet.

Contrôler le freinage de toutes les pièces de la direction.

Contrôler le serrage des fixations d'amortisseurs et en contrôler l'étanchéité.

Régler les butées d'embrayage.

Contrôler et régler le parallélisme.

Contrôler et régler les tirants de chasse.

8. Circuit de freinage

(selon version) Purger les réservoirs d'air.

Contrôler l'étanchéité des circuits, le positionnement des flexibles, le fonctionnement des dispositifs de freinage.

9. Installations électriques

Contrôler le circuit de charge, le niveau de l'électrolyte, les fixations et le serrage des cosses, le réglage des faisceaux lumineux, le bon fonctionnement des instruments du tableau de bord, des appareils électriques et de toutes les ampoules.

10. Châssis et carrosserie

Contrôler tous les boulons, vis et brides de fixation du châssis et de la Cabine .

Contrôler le fonctionnement des portes, des serrures, des vitres et des accessoires de la Cabine .

Contrôler le fonctionnement et la boulonnerie du système de verrouillage de la Cabine basculante.

Contrôler l'étanchéité de la Cabine .

11. Essai extrême

Toute défaillance constatée sur la machine neuve à l'issue de ce second parcours de rodage sur 2.000 Kilomètres ou sur 100 heures, -chargée impérativement à la moitié de sa Charge Utile, de sa Seconde révision mise au point approfondie, de son essai extrême et non-imputable à un accident -doit faire l'objet d'un Rapport technique de défektivité; écrit et circonstancié par le mécanicien dûment qualifié et expérimenté, puis adressé à l'usine et au Garage agréé; chargé de sa maintenance.

A l'issue de son second parcours de rodage sur 2.000 Kilomètres ou sur 100 heures, de sa Seconde révision mise au point approfondie et de son essai extrême

la machine est rodée. Elle est fiable et peut être utilisée normalement rentabilité immédiate même si un bon moteur diesel est entièrement libéré vers 30.000 Kilomètres ou 600 heures...

une machine fiable est celle qui a été scrupuleusement rodée et dont les défektivités ont ensuite été anticipées et réparées, avant même qu'elles n'apparaissent".

A l'usage, le conducteur devra impérativement rendre compte par écrit

des défektivités auxquelles il n'a pu remédier, des réglages qui lui semblent incorrects et de tout ce qui lui est apparu comme suspect ou anormal.

Enfin, pour s'assurer définitivement de son maintien en bon état et de sa parfaite fiabilité; le mécanicien dûment qualifié et expérimenté est tenu de visiter régulièrement la machine pour y anticiper, y déceler et y corriger systématiquement -toute forme de défektivité

bien avant que les détériorations graves n'apparaissent soudainement...