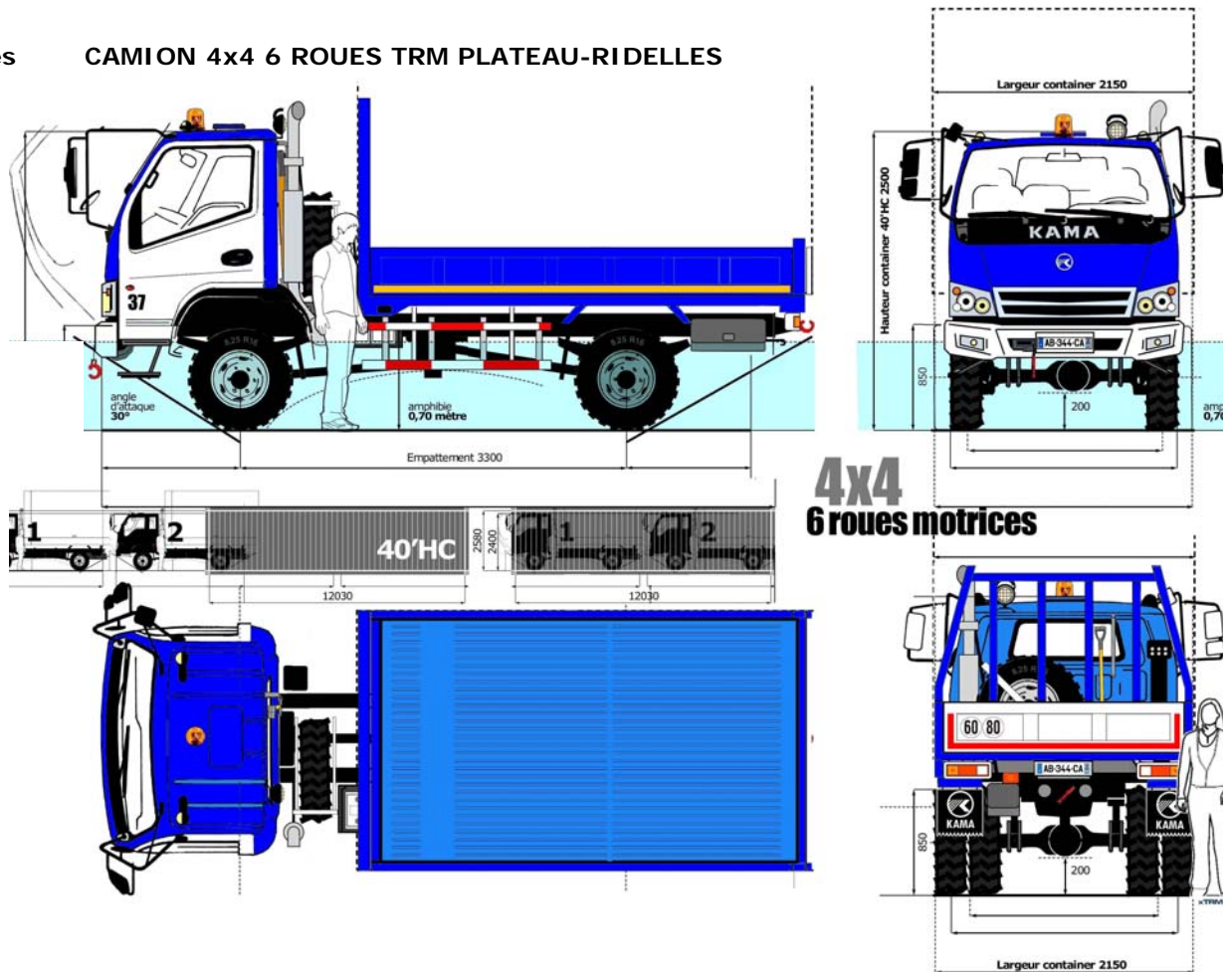


4,00 Tonnes CAMION 4x4 6 ROUES TRM PLATEAU-RIDELLES



TRM 4x4 6 roues motrices passe-partout Garde au sol 200 millimètres, sans aucune électronique, mécanique diesel technologie Isuzu.

P.V. Poids à Vide 4,00 Tonnes C.U. Charge Utile 1.01 soit 3,00 Tonnes Hors la route 3,50 Tonnes sur piste 4,00-5,00 Tonnes sur route et 8,00 Tonnes sur chantier P.T.A.C. Poids Total Autorisé en Charge 8,00-9,00 Tonnes sur route.

P.T.R.A. Poids Total Roulant Autorisé 9,50 Tonnes sur route avec remorque non-freinée.

Dimensions 5980x2020x2510 Longueur 5,98 mètres Largeur container 2,20 mètres Hauteur à vide 2,51 mètres Empattement 3,30 mètres Voie avant 1.545 millimètres Voie arrière 1.515 millimètres Garde au sol 190-210 millimètres Rayon de braquage entre bordures de trottoirs inférieur à 12,00 mètres Superficie de la machine au sol 12,52 mètres carrés. Protections latérales et barre arrière anti-encastrement.

Dimensions de la caisse plateau-ridelles 4230x2060x550 Longueur 4,23 mètres Largeur 2,06 mètres Hauteur 0,55 mètre Superficie du cargo 8,71 mètres carrés Volume du cargo près de 5,00 mètres cubes à l'air libre...plateau cargo-ridelles à 3 ridelles basculantes et amovibles, pour utilisation en camion-plateau ou en porte-engin. Plateau entièrement plat sans passage de roue.



Cabine insonorisée courte avancée panoramique et basculante 3 places 3 fauteuils dont 2 fauteuils profonds et galbés pour une meilleure assise permettant de diminuer la fatigue et les courbatures pour accroître la sécurité Poignée de maintien pour les passagers en parcours difficile Plancher plat facilitant les évolutions avec rangements multiples Largeur couchette intérieure 1,99 mètre, autoradio lecteur CD lecteur CD CDR .mp3 interface USB et habillage tableau de bord finition ronce de noyer. Direction assistée et commandes ergonomiques largement dimensionnées pour rendre la conduite heureuse, parce que le confort est aussi un facteur de sécurité, de sérénité et de rentabilité.

5 rétroviseurs extérieurs à visibilité panoramique de grandes dimensions pour la sécurité et la précision des manoeuvres délicates, fixés sur 2 grands montants pare-branches avancés -bip-bip sonore de recul et de sécurité 2 phares halogènes 2 phares anti-brouillard profondément encastrés dans le pare-choc & 2 phares additionnels pour une meilleure visibilité 2 veilleuses sur le toit, veilleuses, feux de garabit et d'encombrement, marchepieds en protection de bas de cabine.

MOTEUR DIESEL 4102 (FAW) EURO I. 3,85 Litres 96 chevaux 4 cylindres en ligne 4 temps à refroidissement forcé par eau développant 70,6kW /96 chevaux DIN (CEE) à 3.300 tours /minute technologie ISUZU Alésage x Course 102x118 millimètres Vitesses maximales 40 Kilomètres /heure en tout-terrains 70 Kilomètres /heure sur piste et 80 Kilomètres /heure sur route à pleine charge avec direction assistée et boîte mécanique synchronisée 5 grandes vitesses manuelles + 2 petites vitesses manuelles + marche arrière rapports de démultiplication 6.802; 3.878; 2.267; 1.424; 1.000 + 6.154 et embrayage monodisque à sec. 2 batteries d'accumulateurs sans entretien de 12 Volts Circuit électrique tension 24 Volts avec démarreur électrique 28 Volts étiquettes informatives et consignes d'utilisation. Compresseur d'air monocylindrique intégré Freinage à air comprimé 4 bouteilles d'air avec vis de purge et valve 4 voies, frein de parking à tambours. châssis poids-lourd à longerons droits en tôles d'acier trempé embouties à froid anti-corrosion, traverses 800 millimètres. Amortisseurs hydrauliques, barre stabilisatrice, suspensions à lames plates semi-elliptiques avec suspensions avant à 9 lames et double-suspensions arrières à 16 lames, ponts Banjo blocage différentiel 4x2 grandes vitesses à propulsion arrière ou 4x4 petites vitesses.

NORME EURO I., NORME INTERNATIONALE ISO 9001:2000, CCC, ISO/TS16949

Pneus mixtes 8.25 R16, prise de force, pot d'échappement cheminée, caisse à outils garnie fixée sur le châssis, peinture 2 couleurs Blanc & Bleu ouvrier.

0,20 Tonne

accessoires non-installés (fournis à part en caisses de bois)

6 chaînes à neige antipatinantes, treuil électrique 24 Volts 32,00 mètres rupture à 6.000 daN, gyro-phare tournant Orange, phare orientable de chantier, bandes rétro-réfléchissantes latérales Jaune-Orange, bande rétro-réfléchissante arrière Rouge, disques plastique "60" et "80".

Guide de conduite et d'entretien, catalogue des pièces de rechange.

0,70 Tonne

assortiment complet d'ampoules de rechange

assortiment complet de fusibles de rechange

jeu de balais d'essuie-glace

courroie de compresseur

courroie de ventilateur et de pompe à eau

filtre à huile

filtre à gazoil

filtre à air tropical

mètre de durite de freinage flexible

Pneu tout-terrain en 8.25R16



cardan, demi-arbre de roue avant gauche
bielle de direction gauche
roulement de roue avant gauche
cardan, demi-arbre de roue avant droite
bielle de direction droite
roulement de roue avant droite
barre de direction, barre d'accouplement complète
demi-arbre de roue arrière gauche
roulement de roue arrière gauche
demi-arbre de roue arrière droite
roulement de roue arrière droite
jeu de commandes électro-pneumatiques de boîte de transfert
arbre de transmission, moteur vers boîte de transfert
bouchon d'huile de boîte de transfert
arbre de transmission, boîte de transfert vers pont avant
bouchon d'huile de pont avant
arbre de transmission, boîte de transfert vers pont arrière
bouchon d'huile de pont arrière

filtre à huile
filtre à gazoil
filtre à air tropical
joint de culasse
joint de haut-moteur
joint d'huile niveau avant du vilbrequin
joint d'huile niveau arrière du vilbrequin
chemise de piston
piston
segment de piston
axe de piston
demi-coussinet de bielle
durite haute-pression
pipe de retour d'huile
pompe d'alimentation
radiateur
ventilateur
boîtier de direction
colonne de direction
démarreur
alternateur
pompe d'injection
pompe à eau
bouchon d'huile de moteur
durite à gasoil

joints de boîte de vitesses
pompe à huile de boîte de vitesses
bouchon d'huile de boîte de vitesses
pompe d'embrayage
pompe à huile d'embrayage
disque d'embrayage



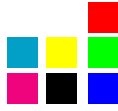
cloche d'embrayage
butée de débrayage

joint d'huile de différentiel
maître-cylindre de frein
kit servo-frein à dépression
pompe à vide de freins avant
plaquettes de frein avant
pompe à vide de freins arrières
plaquettes de frein arrière
valve 4 voies de freinage
jeu complet de valves de freinage
jeu complet de bouteilles d'air de freinage
mètre de durite de freinage flexible

échappement cheminée, ligne complète
câble d'accélérateur
câble d'embrayage
amortisseur avant
amortisseur arrière
réservoir à gasoil
bouchon de réservoir à gasoil

comodo droit
comodo gauche d'instruments de bord
jeu de serrures
capteur de compteur kilométrique
sonde à niveau de gasoil
klaxon électrique
haut-parleurs d'autoradio
commutateur de feux de recul
commutateur de feux de stop
bloc phares principal =coté conducteur
bloc phares principal =coté passager
clignotant avant
phare antibrouillard gauche
phare antibrouillard droit
bloc feux arrière gauche
bloc feux arrière droit
centrale clignotante
cosse de batterie
câble de liaison de batteries

pare-chocs avant
calandre
rétroviseur principal =coté conducteur
rétroviseur principal =coté passager
poignée de portière extérieure =coté conducteur
poignée de portière extérieure =coté passager
poignée de portière intérieure =coté conducteur
poignée de portière intérieure droite =coté passager



bloc de fermeture de portière
manivelle lève-vitre
soufflet de levier de vitesses
pommeau de levier de vitesses
caoutchouc de pédale d'embrayage
caoutchouc de pédale de freins
caoutchouc de pédale d'accélérateur
petite fenêtre arrière, avec joint
pare-brise avant avec joint, sans marque*

NORME EURO I., NORME INTERNATIONALE ISO 9001:2000, CCC, ISO/TS16949



Procédure de rodage des machines neuves

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.

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. Debrayer 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 côté, 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 gonflage 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 vitesse



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 vitesse
 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 vitesse
 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 vitesse
 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 vidangée 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 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 vitesse
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 vitesse
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 impérati



-vement 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 Gazoil.
- 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 déféctuosité; écrit et circonstancié par le mécanicien dûment qualifié et expérimenté, puis adressé à l'usine et au Garage agréé; chargé de sa maintenance.

(à imprimer et à scotcher dans la machine + un exemplaire au mécanicien).

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 déféctuosités ont ensuite été anticipées et réparées, avant même qu'elles n'apparaissent".

A l'usage, le conducteur devra impérativement rendre compte par écrit des déféctuosités 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 déféctuosité bien avant que les détériorations graves n'apparaissent soudainement...
