



waste trucks



concrete trucks



street sweepers



truck cranes



dump trucks



heavy-duty service



sewer cleaning trucks



tankers



flatbeds



dry containers



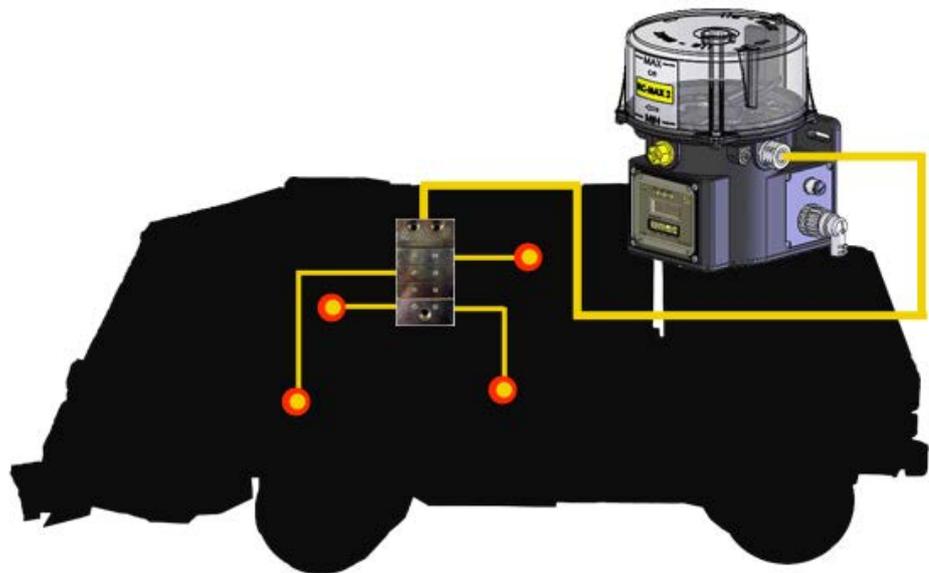
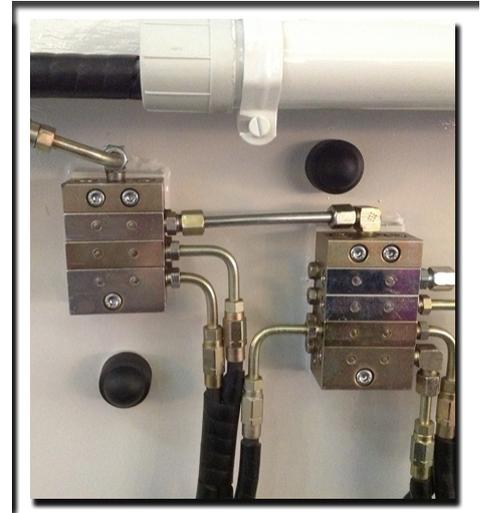
side dumpers



feed trailers

LUBRIFICATION AUTOMATIQUE POUR VÉHICULES UTILITAIRES
ET INDUSTRIELS

aider à maintenir et à soutenir
les véhicules routiers mobiles



LUBRIFICATION AUTOMATISÉE
– LE BON CHOIX

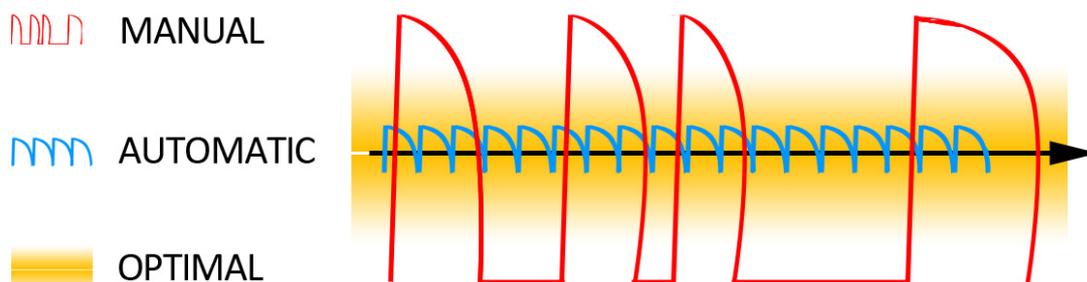
Pourquoi avoir recours à la lubrification automatisée ?

- Heures-personne PM réduites
- Intervalles PM étendus
- Diminuer les défaillances des composants
- Réduire les défaillances de la route
- Augmenter l'utilisation du camion
- Allonger la durée de vie du camion
- Réduire l'usure des pneus
- Améliorer la sécurité de votre parc et la fiabilité

D'autres avantages !

- Augmenter la taille de votre parc, avec votre équipe de maintenance actuelle
- Réduire l'impact du manque de mécaniciens qualifiés
- Gérer les besoins accrus de maintenance des nouveaux moteurs à faible émission
- Libérer le temps du mécanicien pour les inspections et les autres réparations
- Augmenter la durée de vie des timoneries de frein

OVERLUBRICATION: dirty machines and environment



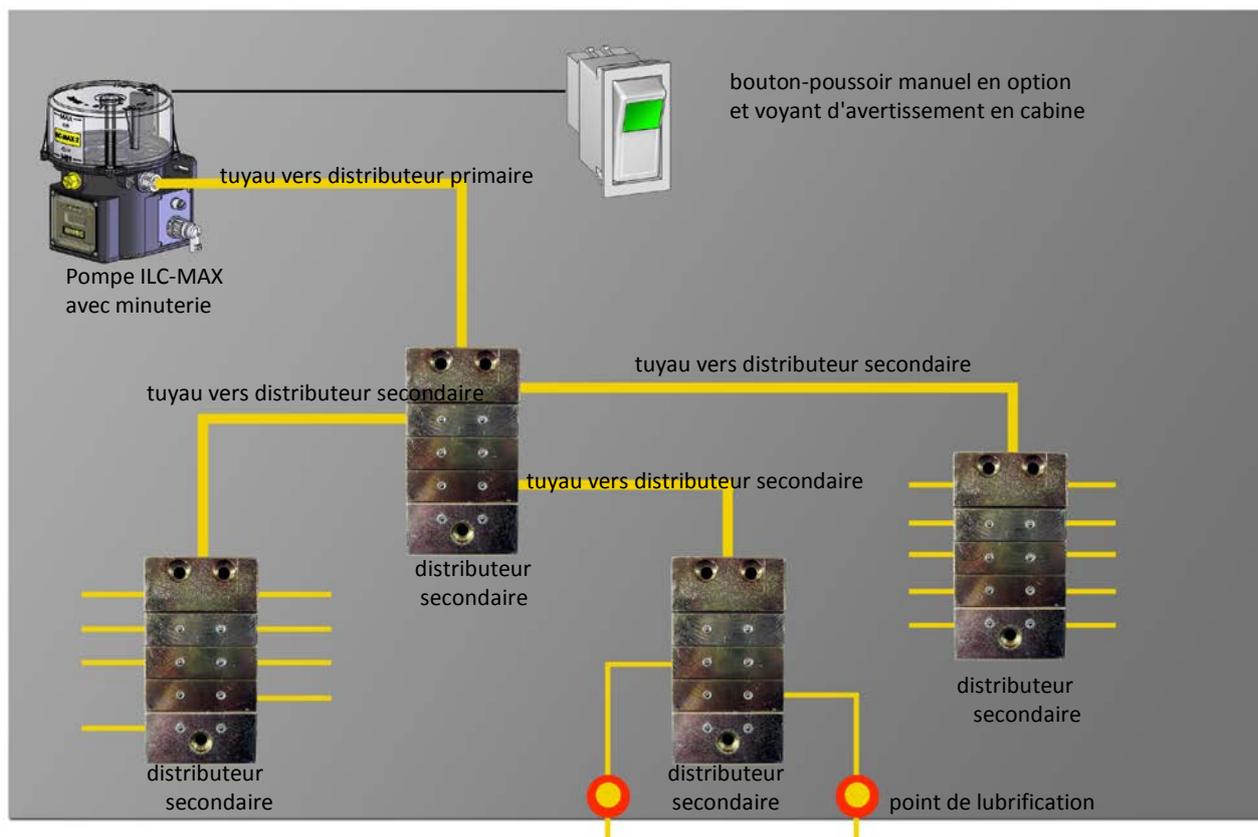
UNDERLUBRICATION: wear and high repair costs

**ILC EST L'UN DES RARES APPROVISIONNEURS DU SECTEUR
QUI PEUT POMPER DE LA GRAISSE NLGI 2**

Pourquoi la graisse NLGI 2 ?

- Elle reste en place, en protégeant et en lubrifiant pendant plus longtemps
- Un taux de rétention du film de lubrifiant huit fois supérieur à celui de la graisse NLGI 0
- Elle fournit la meilleure performance de joint de graisse pour empêcher une contamination
- Elle est moins affectée par le lavage que les graisses plus légères
- Elle garde sa consistance même pendant les journées chaudes
- Elle est présente dans le commerce standard, elle est pratique et peu coûteuse
- L'égouttiture du lubrifiant à partir du châssis est fortement réduite

**COMMENT FONCTIONNE LE SYSTÈME
DE LUBRIFICATION ?**



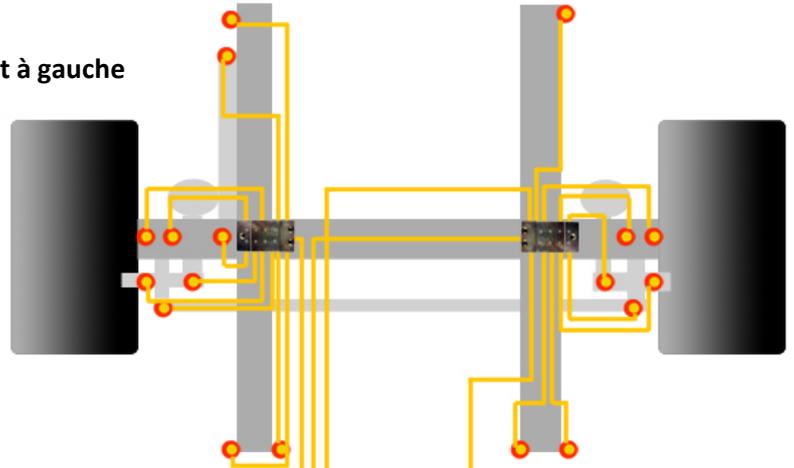
Fonctionnement du système

1. La pompe est actionnée automatiquement par une minuterie interne réglable pendant que véhicule roule.
2. Le débit de lubrifiant démarre et est envoyé vers le distributeur primaire à travers le tuyau principal.
3. Le distributeur progressif primaire répartit le lubrifiant en quantités déterminées vers les distributeurs secondaires.
4. Les distributeurs secondaires adaptent et répartissent la graisse et fournissent, à travers les tuyaux secondaires, les doses exactes aux paliers selon leurs besoins.

APPLICATION TYPIQUE SUR CHÂSSIS DE CAMIONS

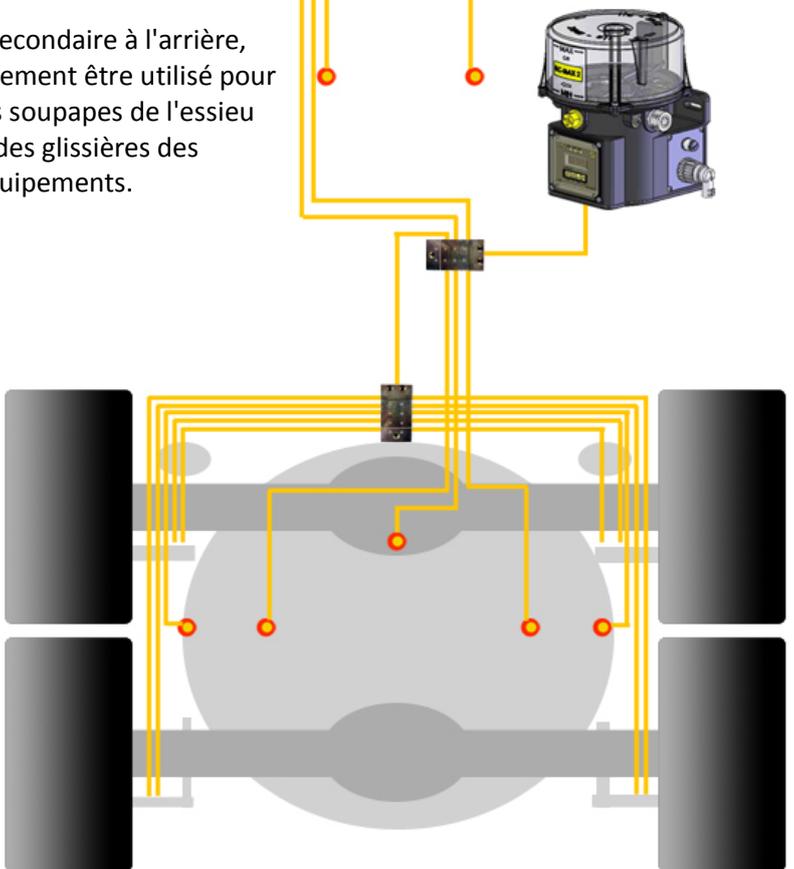
Distributeurs secondaires à l'avant à droite et à gauche

Pivot d'attelage supérieur et inférieur, extrémités de la barre d'accouplement, roulement de l'arbre à came, régleur de jeu, ressort et manillons, bras de direction pour utilisations intensives et arbre transversal de transmission manuelle.



Distributeur primaire

Vannes à l'avant à droite et à gauche, vanne secondaire à l'arrière, plate de face de la cinquième roue ; peut également être utilisé pour alimenter les soupapes de l'essieu abaissé, les soupapes de l'essieu traîné, le roulement à rouleaux et les vannes des glissières des bétonnières montée sur camions et autres équipements.



Distributeur secondaire arrière

Roulements de l'arbre à came, régleur de jeu et pivots de la cinquième roue

APPLICATIONS

Voici une liste partielle des applications typiques que peuvent servir les systèmes ILC :

- Camions de déchets - chargeurs latéraux, avant et arrière
- Camions de béton (malaxeurs et autopompes)
- Camions à benne (chasse-neiges)
- Camions de curage des égouts

Camions à semi-remorques et d'utilisation intensive

- Camions-grues et camion à flèche
- Balayeuses de rue



LES REMORQUES ONT ÉGALEMENT BESOIN D'ÊTRE LUBRIFIÉES

Systèmes à point unique ou systèmes de lubrification centralisé ? À vous de choisir !



Système à point unique

Il réunit tous les points de graissage de la remorque en un seul, ce qui représente un gain de temps de maintenance.

- Typique pour la plupart des remorques
- Système peu onéreux, conçu pour servir jusqu'à 18 points à partir d'un seul raccord de graisse grâce à la technologie du distributeur progressif ILC
- Distribution de quantités précises de lubrifiant, entièrement monitorées avec la tige indicatrice de cycle



Système de lubrification centralisé

Plus besoin de graisser manuellement sous la remorque, ce qui représente un gain de temps de travail.

- Lubrification précise sans besoin de courant électrique continu
- Le temps de travail et le temps de pause sont fixés par moyen d'une carte électronique
- Fournit la lubrification précise qu'une remorque nécessite, exactement lorsqu'il faut

UN EXEMPLE TYPE DU RENDEMENT DE L'INVESTISSEMENT
POUR UN VÉHICULE UTILITAIRE STANDARD
- PÉRIODE DE CINQ ANS

Cinq ans de propriété du camion	Coût parties/travail	Économies centralisées	Économies %	Réparation heures de travail	Heures économisées
Graissage manuel (50 événements de lubrification x 25,00 € par événement)	1 293,95 €	1 164,56 €	90 %	40	36
Pièces de rechange et restaurations					
1 set pivot d'attelage@ 85,00 €/set Plus 8 hrs. travail par réparation	381,00 €	286,00 €	75 %	8	6
2 extrémités de la barre d'accouplement@ 43,00 €/set Plus 2 hrs. travail par réparation	233,00 €	175,00 €	75 %	4	3
1 barre de rappel @ 144,00 € chacun Plus 1 hr. Travail	181,00 €	136,00 €	75 %	1	1
6 réglers de jeu@ 60,00 € chacun Plus 2 hrs. travail par réparation	799,00 €	599,00 €	75 %	12	9
6 freins à came@ 144,00 € chacun Plus 2 hrs. travail par réparation	1 305,00 €	979,00 €	75 %	12	9
2 axes creux fendus et roulements 97,00 € chacun plus 2 hrs. travail par réparation	342,00 €	257,00 €	75 %	4	3
5 102,00 €	5 102,00 €	511,00 €	10 %	12	1,2
Remplacement des pneus directeurs (remplacement @160,000 km) Restauration de la 5ème roue	0,00 €	0,00 €			
Sous-total du remplacement composants et travail	9 634,00 €	4 103,00 €	42,6 %	93	79
Marge brute des pertes (2 x réparation Heures x 0,32 €/km X 100 km/H)	3 466 00 €	2 533,00 €			
Coût total pour le graissage manuel et les économies prévues PÉRIODE DE CINQ ANS Période d'un an	13 100,00 € 2 620 00 €	6 636,00 € 1 328,00 €			





Ceci est basé sur un camion de classe 8 (avec 32 points de lubrification) ayant parcouru environ 200,000 km par an et à pleine charge. Taux de travail de réparation 40,00 € par heure. Sur la base de ce modèle financier, tous les 147 camions, on économise 2,000 heures de maintenance, soit potentiellement un mécanicien.

