



2 novembre 2017

## Un escargot pour le nettoyage de tunnel: 0,7 à 1,2 km/h

**Voilà de quoi éveiller l'attention des responsables du nettoyage des rues et du service des ponts et chaussées ainsi que les exploitants avec excavatrice-aspiratrice: le Scania spécialement conçu pour Franz Pfister AG roule à une vitesse constante très basse lors du nettoyage, et ce aussi en pente grâce à la transmission hydrostatique récemment développée.**

Propriété exceptionnelle du nouveau nettoyeur de tunnel Scania de Franz Pfister AG, la vitesse lente régulière obtenue à l'aide d'une transmission hydrostatique développée par Scania Coblenz permet au véhicule de rouler entre 700 et 1'200 mètres à l'heure afin de garantir un nettoyage précis.

### Pourquoi un roi de la lenteur?

Avec ses véhicules, Franz Pfister AG nettoie chaque année quelque 300 kilomètres de tunnel en Suisse et à Luxembourg; Gothard, Seelisberg, Gubrist ... la lenteur constante permet aux conducteurs de nettoyer soigneusement les galeries souterraines.

En plus d'être dotés d'un système de nettoyage de tunnel, les véhicules de l'entreprise doivent pouvoir rouler à une vitesse lente fiable pour balayer les routes et même aspirer la terre laissée par les chantiers. Dans ce cas, vive les rois de la lenteur!

### Fort à tous les niveaux

La boîte de vitesses avec transmission hydrostatique constitue un énorme atout. Sa particularité réside dans la possibilité de rouler à une vitesse aussi constamment lente à la montée qu'à la descente. Pour les déplacements sans nettoyage, la transmission accélère à 60 km/h, voire à 89 km/h si l'hydrostat est désactivé sur l'autoroute par exemple.

L'entraînement hydraulique de Scania n'a cependant pas fait à lui seul pencher la balance en faveur de la marque suédoise. Le responsable technique, Manfred Kreuzer, explique: «Nous avons choisi un Scania parce que, en fin de compte, la conception globale et son prix ont su convaincre face à la concurrence.»

### Commutateur électrique à la carte

S'y ajoute que Manfred Kreuzer a pu commander des interrupteurs électriques en fonction de ses propres besoins. Il a placé l'interface aussi près que possible du



système de direction. Les commutateurs servent à commander les instruments tels que par exemple les brosses de nettoyage ou la pompe à eau.

Dans l'ensemble, Monsieur Kreuzer a commandé douze interrupteurs que Scania a livrés munis d'un symbole lumineux créé selon ses souhaits. Vu que les tunnels sont principalement nettoyés la nuit, cela permet au conducteur de mieux voir les boutons.

### **Produit Scania et propre construction**

La transmission hydraulique ou l'hydrostat a entièrement été fourni par Scania, ce qui facilite l'entretien. La commande via l'interface Scania a été conçue par Kreuzer lui-même, et l'élément de brosse ainsi que le système hydraulique ont également été construits par Franz Pfister AG. La base du véhicule, c'est-à-dire le châssis et la cabine, sont pour leur part des produits Scania.

### **Une grue devant la cabine**

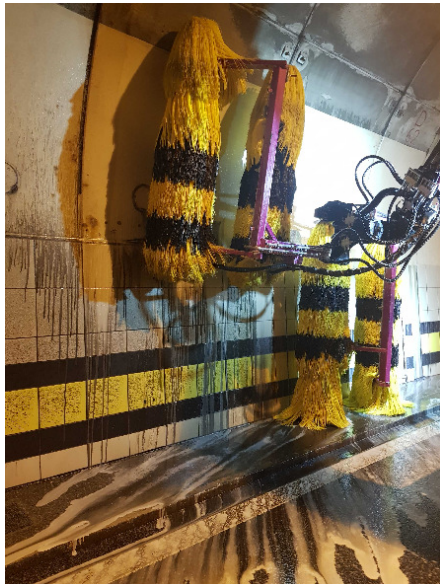
Un détail saute aux yeux: devant la cabine est installée une plateforme pour la grue. Au lieu d'être placée sur un support à l'arrière du véhicule, la grue se trouve sur une console à l'avant de la cabine. Des roues pour charges lourdes supportent la console pendant les travaux de nettoyage. Pendant les déplacements, la grue et les brosses reposent sur la cabine et le réservoir. La console et la grue ont été fournies par Krantech. Scania a obtenu une autorisation pour cette nouvelle construction.

Outre la demande d'autorisation, un des principaux défis consistait à respecter la hauteur totale avec la grue en position de conduite tout en installant un grand réservoir à eau. Scania a donc abaissé la boîte de transfert de l'hydrostat dans le véhicule et l'a déplacé vers l'arrière.

### **Parc de véhicules de Franz Pfister AG**

Faisant partie du groupe Hächler depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, Franz Pfister AG dispose de 90 véhicules, dont sept nettoyeurs de tunnels. Le plus jeune Scania à ce jour a dix ans, le plus vieux seize: un signe de qualité.

Pour le plus récent modèle, le choix n'est pas tombé sur un camion à capot-moteur, mais sur un véhicule à cabine avancée. Etant donné que ce dernier est plat à l'avant, le camion est plus court. Par ailleurs, la loi modifiée relative aux dispositifs anti-encastrement n'admet plus de nouveaux véhicules à capot-moteur. Quelle que soit la «coquille de cet escargot laveur», au bout du compte sa véritable valeur réside dans sa lenteur.



Pour d'ultérieures informations, veuillez contacter:

Tobias Schönenberger, Responsable du marketing & PR

Tél.: 044 800 13 64

E-mail: [tobias.schonenberger@scania.ch](mailto:tobias.schonenberger@scania.ch)

*Scania compte parmi les premiers fournisseurs mondiaux de solutions de transport. En coopération avec nos partenaires et notre clientèle, nous nous engageons à faire avancer la transition vers un système de transport durable. En 2016, nous avons livré 73'100 camions, 8'300 autobus et 7'800 moteurs industriels et marins à nos clients, réalisant ainsi un chiffre d'affaires de 104 milliards de SEK (10,9 milliards d'euros), dont environ 20 pour cent proviennent des prestations de service. Fondée en 1891, l'entreprise Scania compte actuellement quelque 46'000 collaborateurs dans une bonne centaine de pays. Les activités de recherche et de développement sont concentrées en Suède ainsi qu'au Brésil et en Inde, alors que la production a lieu en Europe, en Amérique du Sud et en Asie. Des sites de production régionaux se trouvent en outre en Afrique, en Asie et en Eurasie. Scania fait partie de Volkswagen Truck & Bus GmbH. Vous trouverez des informations supplémentaires sur [www.scania.com](http://www.scania.com).*