REVUE DE PRESSE 2020

PALFINGER

MAI - JUIN - JUILLET - AOUT 2020

18 LE BOIS INTERNATIONAL

19 BTP MATÉRIEL

23 MANU MAG

30 MILLES PATTES

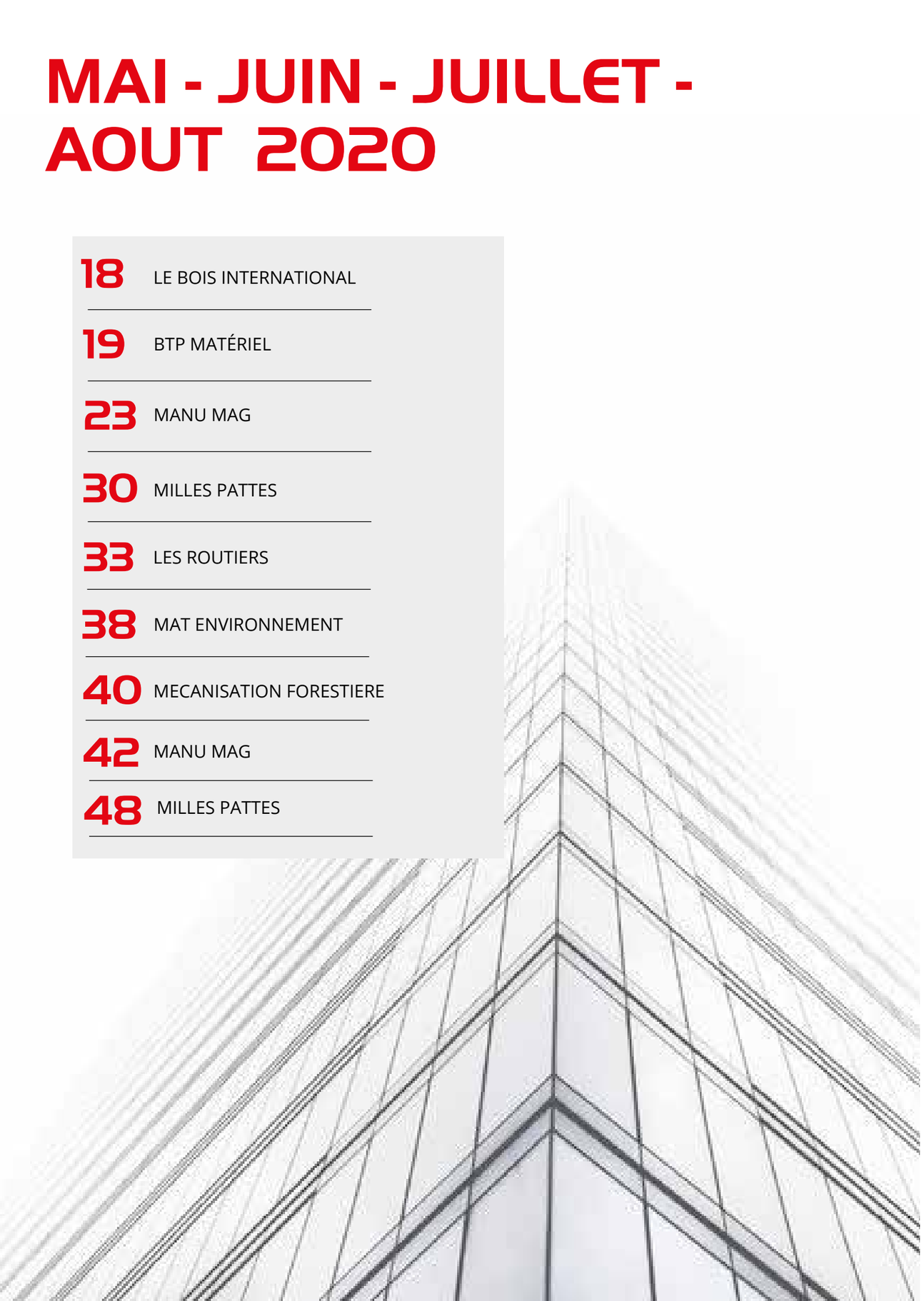
33 LES ROUTIERS

38 MAT ENVIRONNEMENT

40 MECANISATION FORESTIERE

42 MANU MAG

48 MILLES PATTES

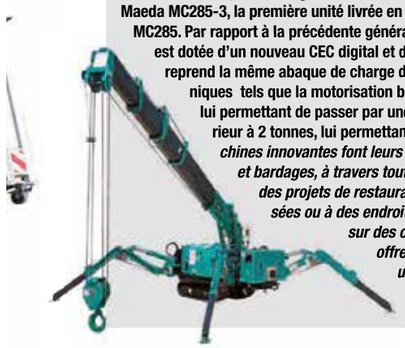


NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

MAEDA, L'ARAIGNÉE DANS LA MINI-GRUE

Kranlyft Groupe a été une sorte de pionnier sur le marché des mini-grues araignées en signant un accord en 1999 avec le suédois Maeda. Maeda dispose aujourd'hui d'une gamme complète avec sept modèles allant de la MC104 à la MC815 sans oublier la MK1033. Le constructeur gagne notamment en notoriété dans l'hexagone via le groupe ATM Levage qui propose dans son offre pas moins de 13 modèles Maeda. En tout début d'année dernière, ATM Levage avait d'ailleurs réceptionné une nouvelle mini-grue Maeda MC285-3, la première unité livrée en France de nouvelle génération du modèle MC285. Par rapport à la précédente génération, cette grue de 2,8 tonnes de capacité, est dotée d'un nouveau CEC digital et d'un nouveau moteur Yanmar Stage V. Elle reprend la même abaque de charge de la série 2, avec les mêmes atouts techniques tels que la motorisation biénergie, une largeur de seulement 75 cm lui permettant de passer par une porte standard, et un poids à peine supérieur à 2 tonnes, lui permettant le transport en PTAC 3,5 tonnes. *« Ces machines innovantes font leurs preuves. De la mise en place de panneaux et bardages, à travers tout le spectre de la manipulation du verre à des projets de restauration, des applications de levage spécialisées ou à des endroits serrés sur des projets domestiques ou sur des chantiers de construction, chaque mini-grue offre une capacité et une portée équivalente à une grue beaucoup plus grande »*, explique d'ailleurs le constructeur.



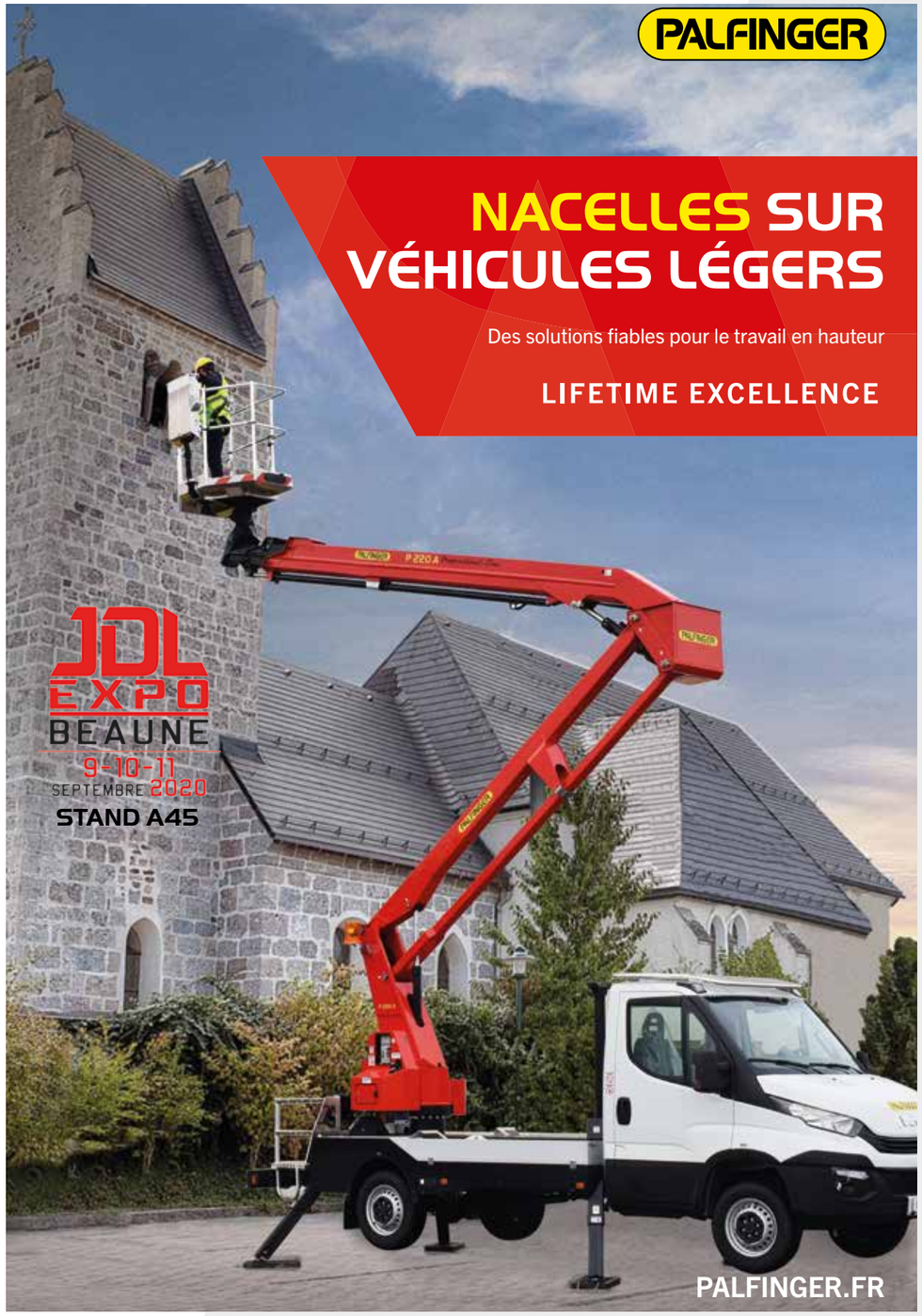
aux nacelles articulées". De son côté, Imer voit dans la grande capacité une voie de développement du marché de la nacelle araignée : *«la demande des clients tend principalement vers des hauteurs de travail plus élevées. Il s'agit le plus souvent de machines faciles à transporter avec un encombrement réduit et un maximum de déport»*, explique ajoute Walter Baffioni. Des exigences finalement logiques qui ont conduit Imer Access, après avoir appliqué les nouvelles normes de levage, à modifier l'ensemble de ses modèles de nacelles araignées afin qu'elles supportent dorénavant une charge utile de 230 kg dans le panier. *« En attendant une nouvelle version à la hauteur de travail de 23 m qui devrait faire son apparition dans la gamme en 2020, les puristes auront la joie de retrouver la IM R 15 au design repensé, plus*

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

ILS PARLENT DE NOUS....

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO



ILS PARLENT DE NOUS....

www.jdlgroupe.com 33

Palfinger France : propose toute une gamme jusqu'à 103 m !

Palfinger France propose aujourd'hui une gamme complète de nacelles, avec deux séries, de 13 à 103 m de hauteur de travail (isolées ou non) : celles de la gamme PPG (premium) sont fabriquées en Allemagne, dans les usines de Löbau et Krefeld, avec des modèles de grande hauteur de 37 à 103m. L'autre série, les nacelles sur VL Palfinger PPI, sont fabriquées en Italie dans la région de Modène. Toutes sont commercialisées en France par l'ensemble du réseau Palfinger France, avec le soutien des experts nacelles, notamment pour les nacelles PPG. Le service et l'entretien sont assurés par le réseau du groupe dans tout l'hexagone, qui s'appuie aussi sur le Service Technique de Palfinger France.
Les services de R&D du groupe Palfinger ont développé des systèmes de dernière génération pour garantir à l'opérateur toujours plus de sécurité et anticiper les nouvelles normes. Par exemple, le système de protection de la cabine prévient tous risques de dégâts pendant le travail en définissant une zone de sécurité au-dessus de la cabine de conduite. Les stabilisateurs Confort, avec mise à niveau automatique, permettent une stabilisation rapide et facile du véhicule. Les commandes situées à l'arrière offrent en outre une visibilité maximale pendant cette opération. La portée a été optimisée : la zone de travail n'est pas restreinte par la charge mais la portée est déterminée au cas par cas en prenant en compte tous les paramètres. Le panier des nacelles télescopiques de la série PPG (à partir de 48m) est extensible en fonction des exigences de l'intervention et peut prendre jusqu'à 600 kg. Il offre un accès facile et confortable, sans devoir se baisser et est équipé d'une barre courante de protection intégrée.
Dans les prochains mois, la gamme PPI sur VL verra arriver des modèles avec un nouveau système de contrôle à commandes électriques, alors qu'elles étaient jusque là dotées de commandes hydrauliques. Cela permettra notamment une stabilisation partielle du véhicule avec un déport proportionnel en fonction de la position des stabilisateurs.

Versalift : nouvelle série à double télescope

Cette année est marquée pour Versalift par le lancement de la nouvelle gamme VDTL proposant sur des fourgons 3t5, une partie élévation à double télescope, avec des modèles de 15,3 m de hauteur de travail sur fourgon tronqué, 16,50m de hauteur de travail sur fourgon standard et des charges utiles disponibles encore conséquentes. Cette gamme, comme la série VDL, est fabriquée entièrement en Europe, avec la partie élévation au Danemark et l'assemblage sur châssis sur le site de Pau. Versalift dispose également de 3 ateliers dans l'Hexagone : Pau (64), Angers (49) et Lorient (56). La gamme compte des modèles pour les télécoms, avec une nacelle 11,50m sur fourgon tronqué et 12,50 m sur fourgon standard ; pour l'éclairage public et lignes électriques avec des hauteurs de travail de 13,50m à 15,10m sur fourgon tronqué et de 13,50m à 16,50m sur fourgon standard, ainsi que des nacelles sur châssis de 11m à 14,50m. Une série sur PL est également proposée: 19 m avec 14 m de déport (sur châssis) et de 14,50 à 17m (sur fourgon tronqué ou standard).

Ruthmann, nouvelle 70 m

Ruthmann est connu et reconnu notamment pour ses nacelles grande hauteur. C'est dans cette catégorie qu'il s'apprête à dévoiler son nouveau modèle Steiger T700, de 70 m de hauteur de travail, qui offre l'avantage de rester hors convoi exceptionnel. Son déport est de 41m et son bras supérieur de 24,60 m (soit 3,5m de plus que le modèle T650 HF). Il permet également de travailler en négatif avec efficacité grâce notamment à la rotation du panier à 440° et au bras Russel, idéal pour les inspections sous pont. Autres nouveautés, une toute nouvelle série Steiger TB de nacelles VL avec trois modèles de 30, 29 et 27 m de hauteur de travail, avec des départs respectifs de 17,1m, 17,8m et 18,8m, pouvant prendre jusqu'à 250 kg dans le panier. Construites avec une nouvelle structure intérieure pour une meilleure résistance à la torsion, ces nouveaux modèles ont des vitesses de travail améliorées, une meilleure stabilité et une manipulation plus simple. Cette nouvelle série et encore d'autres innovations sont à découvrir en détail au JDL expo à Beaune, notamment dans les gammes VL Ecoline et araignées Bluelift développées en Italie.

ILS PARLENT DE NOUS....

Nouveaux matériels pour Jacq Manutention

Basée dans le Finistère, la société Jacq Manutention a complété son parc avec une nouvelle grue Palfinger de gros tonnage PK165002 ainsi qu'une grue mobile Liebherr de 60 tonnes

Basé à Landivisiau dans le Finistère, la société Jacq Manutention vient de compléter son parc avec deux nouveaux matériels de levage. C'est tout d'abord une grue Palfinger PK 165002 qui a été livrée en début d'année. Un investissement majeur pour cette entreprise familiale, le premier en grue auxiliaire de forte capacité. " *Nous voulions au départ une grue auxiliaire un peu plus petite, mais avec de la puissance, qui nous permette de charger et décharger les contrepoids de notre grue mobile de 130 tonnes, tout en conservant de la charge utile, et la capacité de tracter une remorque*, explique Bruno Jacq, son dirigeant. *Nous avons donc choisi une configuration avec un jib P1240 (p : 12,6 m. Avec la flèche principale(38,50m) nous arrivons à une longueur maxi de 51,10 m pour une capacité max de 1,6tonnes. C'est une machine complète avec treuil hydraulique, radio-commande et nacelle"* Elle est montée en 6x4 cabine sur un porteur MAN 8X4 41500 double genre. C'est la carrosserie Cuttaz, en Savoie, qui a réalisé le carrossage du véhicule. En exploitation dans l'entreprise depuis plusieurs mois, elle a largement fait ses preuves : « *Elle correspond parfaitement à nos attentes*, déclare Bruno Jacq. *C'était au départ un pari pour nous, puisque nous n'avions pas de grue de cette capacité. Outre nos besoins propres pour la gestion de nos contrepoids de grues, elle nous permet aussi de répondre à des chantiers de machine-outils. Cela devrait nous ouvrir aussi de nouveaux secteurs, elles est totalement complémentaire à la grue mobile. Les débouchés sont plus grands et ponctuellement elle peut aussi remplacer une grue mobile de 40T.* »

COPYRIGHT JDL GROUPE

Nouvelle grue mobile de 60 tonnes

La PME bretonne, créée en 1952 à l'origine avec une activité de bâtiment, s'est progressivement développée dans le levage et la manutention à partir de 1985, les premières grues mobiles arrivent, une ATT 380 et une Pinguely de 35 tonnes. Il y a 13 ans, la société est reprise par Bruno et Olivier Jacq, petit-fils du fondateur et son père. La société investit dans sa première grue mobile de 55 tonnes neuve il y 11 ans, une Liebherr. Celle-ci est d'ailleurs sur le point de quitter le parc, remplacée par une toute nouvelle LTM10603.1, de 60 tonnes de capacité, tout juste livrée, qui complète une LTM1305. Elle rejoint un chantier de micro-tunnelier à Landivisiau pour plusieurs semaines. Le parc compte également une grue de chantier Locatelli (automotrice lente de 10 tonnes) et un autre camion avec grue auxiliaire de 10 t/m, ainsi que plusieurs mi-pelles dédiées aux activités de bâtiment, qui perdurent toujours. « *L'avantage de cette nouvelle grue mobile de 60 tonnes, comme notre 130 tonnes d'ailleurs, est qu'elle est dotée d'une radiocommande. C'est pratique pour nous, cela permet au grutier d'être autonome. Nous préférons aussi lorsqu'il s'agit par exemple de travailler depuis un toit, cela permet d'avoir une visibilité directe sur la charge et cela mobilise une personne en moins sur le chantier.* » Autre avantage, comme la 130 tonnes, elle est dotée d'un système de stabilisation VarioBase et sur la 60 tonnes de la vérification des attaches des contrepoids. « *Nous sommes restés sur une grue Liebherr pour ces avantages, mais aussi parce que le SAV est très bon, avec des techniciens intégrés qui répondent rapidement.* »

Adaptabilité

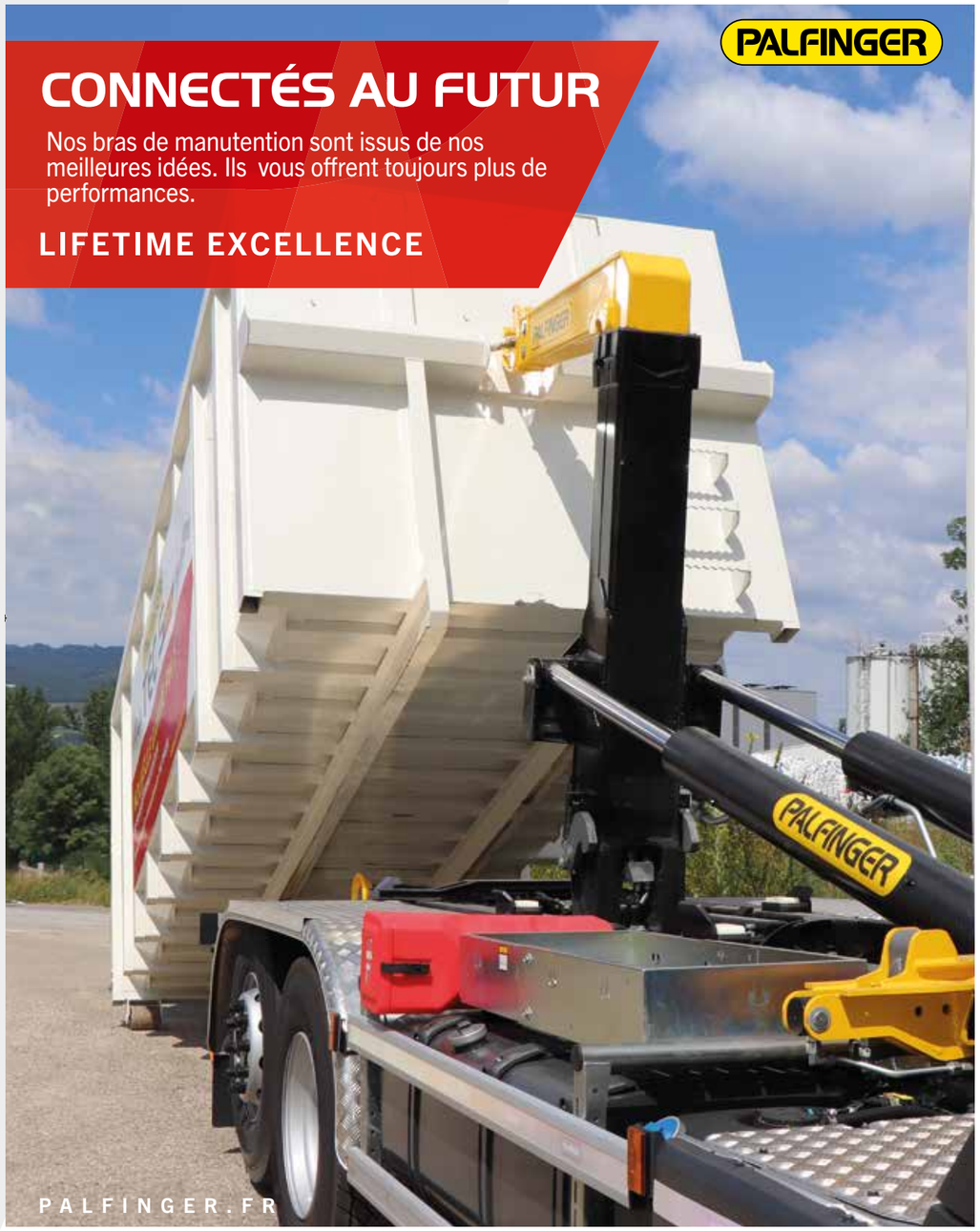
Jacq Manutention emploie aujourd'hui 6 personnes et intervient sur le Finistère, les Côtes d'Armor et le Morbihan. « *C'est mon père qui a fait évoluer l'entreprise vers le levage et la manutention*, souligne Bruno Jacq, *avec des travaux dans les supermarchés en travaillant la nuit. Cela fait aujourd'hui encore partie de notre force, nous avons la capacité à travailler en horaires décalés ou de nuit, à savoir nous adapter aux exigences de clients. Mon frère et moi sommes sur le terrain, nous avons assuré par exemple l'entretien du parc lors du confinement* »
« *Aujourd'hui, l'activité est bien repartie sur notre secteur. Nous nous sommes adaptés aux contraintes sanitaires et aux gestes barrières. Nous avons dû, par exemple sur un chantier de tunnelier, travailler en 2x8 heures au lieu de 24h/24. La durée du chantier va être globalement rallongée à cause des procédures de désinfection. Nous allons quant à nous, sans parler de nouveaux investissements en matériels immédiats, poursuivre notre développement vers la manutention et le levage.* »

ILS PARLENT DE NOUS....

Bennes Vincent livrent un nouveau véhicule avec grue hybride

Les Bennes Vincent, basé à Cernay (68) viennent de livrer à leur client la société de charpente Martin (67) un nouveau véhicule Volvo 8x4 équipé d'une grue Palfinger PK53.002 hybride. Celle-ci peut être alimentée soit par le moteur du porteur, soit par une alimentation électrique externe, avec branchement sur 380V moto et armoire électrique 30KW. Elle peut donc travailler en zones urbaines, en intérieur, ou la nuit… La grue est dotée d'un treuil de 2,5 tonnes du premier bras rabattable, d'un fly-jib avec pour une portée maximale de 26 m et une capacité de levage maxi de 820kg. L'ensemble comprend également un plateau Vincent avec tiroir à extension hydraulique de 2 m pour un confort d'utilisation optimisé. Il sera exposé sur le stand du groupe au JDL Expo à Beaune, du 9 au 11 septembre.

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO



NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

ILS PARLENT DE NOUS...

Reportage

Sur les pistes extrêmes de la Haute-Savoie

Texte & photos : Jean-Michel Leligny

Les génies des alpages

La livraison des équipements pour stations de sport d'hiver est un boulot pour des routiers qui ont du cœur au ventre. Eric Trombert et son chauffeur Hervé ont pour mission de livrer les éléments de construction d'un restaurant d'altitude en Haute-Savoie. Au total 500 voyages sur une piste noire prévue pour les skieurs, mais pas vraiment pour les camions !

Il est un peu plus de 18 h, et le soleil commence à s'abaisser vers les sommets. Dans moins d'une heure il passera derrière les montagnes et la chaleur estivale fera place à la fraîcheur. Nous sommes à 1 600 m d'altitude, au-dessus d'Evian. Eric et Hervé ont rangé leurs Renault K au milieu de l'alpage. Ils ont sorti le Laguiole, un saucisson de montagne et quelques bières, posés sur une béquille de stabilisation installée à l'avant du K équipé de la grue.

C'est la pause, bien méritée après une journée de travail ininterrompu sur la piste des Mémises. « Elle n'est pas belle la vie ? Des instants comme ça, c'est notre récompense, lance joyeusement Eric. *Il n'y a pas beaucoup de métiers dans le transport où tu peux vivre ça !* » Juste à côté, un petit lac, derrière une bergerie. Au fond de la vallée, on aperçoit le lac Léman, et au-dessus une flopée de sommets suisses. Eric en cite quelques-uns qu'il reconnaît.

Les deux hommes ont prévu de se faire un barbecue et de dormir là, dans la cabine de leurs camions. Mais le vent commence à se lever, et avec lui la fraîcheur. Hervé n'a pas pris d'affaires très chaudes, et ils redescendront finalement un peu plus bas sur la piste, bien à l'abri du vent. De toute façon, ils auront le temps de revenir ici, car c'est 500 voyages qui sont prévus sur la piste des Mémises. De quoi les occuper une partie de l'été !

Seul accès, une piste noire

En effet, Eric doit livrer tous les équipements et les matériaux nécessaires à la construction d'un restaurant d'altitude, à l'exception des poutres de la charpente, trop longues pour être acheminées par la piste, et qui le seront par hélicoptère. Mais pour tout le reste, ce sont les camions d'Eric qui feront le job.

Le restaurant sera à 1 600 m d'altitude. Ce n'est pas si haut que cela, me direz-vous. Sauf qu'il

Après la rude montée des Mémises, en Haute-Savoie, Eric (à gauche) et Hervé profitent du paysage. Ce sont des moments uniques que peu de routiers ont l'occasion de vivre.

ILS PARLENT DE NOUS...

Reportage

Sur les pistes extrêmes de la Haute-Savoie

se trouve en haut de la montagne des Mémises, 600 m en dénivelé au-dessus du village de Thollon-les-Mémises, le seul accès étant une piste noire de ski montant en lacets à flancs de montagne. La longueur de la montée est de 3 km, avec une pente moyenne de 20 %, et même des passages allant jusqu'à 30 %, et des lacets très serrés sur la deuxième partie. Du village on les aperçoit, et on se dit que déjà, à pied ce ne sera pas facile... Alors en camion, imaginez !

Pour ce boulot, il faut vraiment du cœur au ventre, et avoir le pied montagnard. Sûr que le chauffeur habitué à livrer les supermarchés en plaine plantera le camion dans le premier lacet et redescendra à pied sans se retourner ! *« C'est sans doute l'itinéraire le plus dur que j'ai eu à faire en camion »*, confie Eric, qui a pourtant pas mal de bouteille (je parle ici d'expérience).

Cet ancien moniteur de ski originaire de Morzine a monté sa boîte à l'âge de 26 ans. Il en a 48 aujourd'hui. *« Tout môme, j'étais passionné par les camions. Alors je me suis payé mes permis PL dans une auto-école du coin et j'ai démarré mon entreprise de transport en alternant avec les leçons de ski les premières années. J'avais pu observer comment les camions travaillaient en montagne. Je me suis dit que c'était là-dedans qu'il fallait que je me développe ! »*.

Il commence avec un Renault GLR 230 4x4 d'une quinzaine d'années, équipé d'une grue et d'une benne qu'il pouvait transformer en plateau. Son premier boulot est pour une boîte de remontées mécaniques. *« C'était à Morzine*, se souvient-il. *Il y avait une pente très importante sur les 10 derniers mètres, et de la glace... Je devais prendre de l'élan. Un coup sur deux, je repartais en marche arrière. J'enclenchais la prise de mouvement, je descendais du camion, et je maintenais le camion sur la piste avec les béquilles de la grue. C'était mes premières frayeurs ! »*.

La piste que les deux Renault K empruntent est une piste noire de ski. On en voit bien les difficultés. Il est impossible pour les porteurs de prendre certaines épingles, du coup ils doivent s'avancer au maximum, puis repartir en marche arrière pour continuer leur ascension.

LES LANCHES 18

Son plaisir : relever des défis

On est tout de suite dans l'ambiance. Vous l'avez compris, Eric n'a peur de rien. *« Dans ce métier, ce qui est excitant, c'est de relever des défis. Faire toujours plus, aller plus haut ! »*. Là, il sera servi ! Aujourd'hui, c'est premier jour du chantier. Eric avait prévu de monter les morceaux de la grue, mais ils ne sont pas encore arrivés, ils ont pris un peu de retard. *« C'est comme ça dans notre métier, c'est toujours plein d'imprévus ! »*.

Du coup, la journée sera plus tranquille : il n'y a que les baraques de chantier à monter, soit deux voyages pour les deux camions. *« On va avoir le temps de se mettre dans le bain. Les premiers voyages, c'est un peu comme avec une fille, quand ça fait longtemps que tu ne l'as pas vue, c'est un peu hésitant au départ... Il faut que tu prennes tes marques, reprennes de la confiance ! »*.

Il faut commencer par charger les deux camions avec la grue. C'est Hervé, le spécialiste du barbecue, qui est à la manœuvre, télécommande en main. Il a travaillé de nombreuses années à installer des remontées mécaniques. *« Avec l'âge, ça devenait difficile. C'est un métier où il faut pas mal crapahuter à pied. A la fin, la société m'a payé le permis PL pour transporter le matériel. Puis, lorsqu'ils ont déménagé, je n'ai pas suivi. J'ai contacté Eric et depuis, je bosse avec lui. Désormais, je suis bien en camion. »*

Plus de 500 voyages sont prévus au départ du parking de Thollon les Mémises. Il s'agit de monter sur la montagne que l'on aperçoit au fond. Eric, qu'on voit ici lancer sa sangle, apporte un soin particulier à l'arrimage, car les secousses et les à-coups déstabilisent la charge.

Eric s'occupe de l'arrimage des baraquements. *« C'est très important. Sur les pistes ça bouge pas mal. Il vaut mieux mettre quelques sangles en plus que de voir tout dévaler la montagne ! On n'a pas le droit à l'à-peu-près, en se disant juste que ça ira bien. Sinon tu finis chez le mécano ou sur le côté. Ça coûte trop cher. Quand on transporte la ferraille par exemple, les à-coups finissent par couper les sangles »*.

10 km/h maxi

A la sortie du parking de Thollon, on entre tout de suite dans le vif du sujet. La rampe, d'abord goudronnée au niveau des chalets, devient très rapidement une piste en terre qui commence à serpenter entre les mélèzes. Les rapports sont limités. *« C'est première petite ou première grande, on ne va pas au-delà ! »*. Vitesse maxi, 10 km/h. La montée se fait au régime moteur, entre 1 300 et 1 400 tours, là il y a le plus de couple.

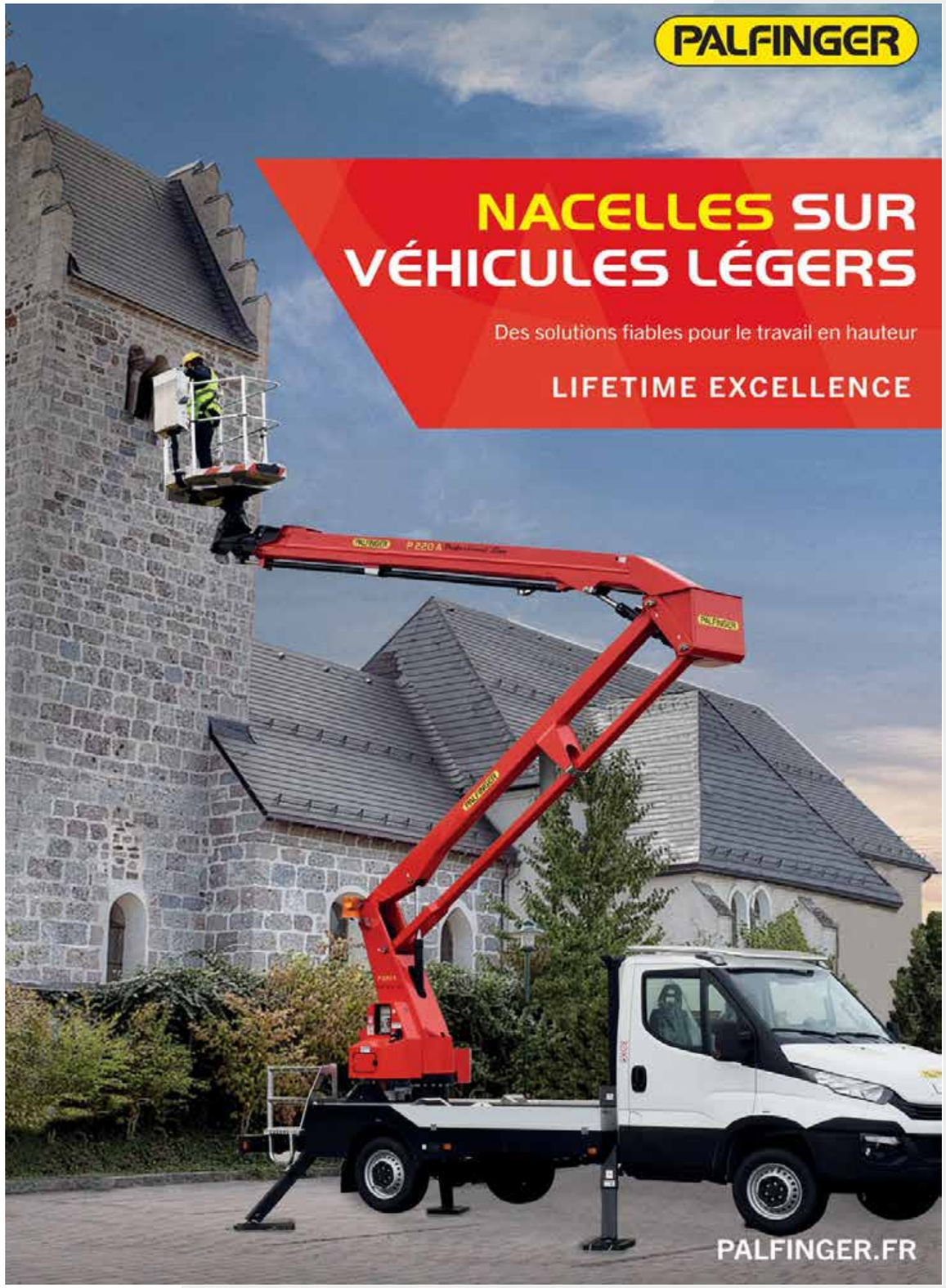
Malgré les 3 essieux moteurs, les pneus peinent à agripper. *« Dès que ça devient humide, nous sommes obligés de chaîner*, explique Eric. *Nous avons toujours des jeux de chaînes avec nous, ainsi que des maillons de rechange. Elles font 2 à 3 saisons »*.

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO



ILS PARLENT DE NOUS...

Palfinger : gros tonnage, hybride et élévation

C'est l'un des 9 derniers véhicules livrés par Palfinger à SE Levage qui sera l'une des vedettes du stand Palfinger France/Groupe Vincent. Carrossée par Cuttaz Equipement (74), la grue PK1100.002 SH montée sur un Mercedes 8x6 est configurée avec une flèche à 8 extensions hydrauliques à 1970m, avec un fly-jib à 6 extensions de 1270m qui se relève de 25° au dessus du prolongement du 2e bras (avec treuil de 3,5 tonnes sur le 2e bras). Le couple de levage est de 987 t/m. Le HPSC contrôle la stabilité sur 360°. Le véhicule est aussi doté d'un plateau Vincent.

Le camion Volvo 8x4 équipé d'une grue hybride PK53.002SH, de la société Charpentes Martin, carrossé par Bennes Vincent, permettra de découvrir les avantages et points forts de cette grue pouvant fonctionner sans bruit ni émission polluante... Sa flèche de 6 extensions à 1640 m peut être allongée d'un fly-jib à 4 extensions de près de 10m. Enfin, la grue PK65.002 SH est montée sur un véhicule double genre tracteur/porteur : elle atteint une portée hydraulique de 15,90 (6 extensions) augmentée par un fly-jib à 6 extensions de 1270m.

Ayant repris depuis quelques mois la distribution de l'intégralité des gammes des nacelles Palfinger (série PPI sur VL et PPG sur PL), toute la gamme élévation est représentée avec notamment la toute nouvelle nacelle sur VL P170TXE, de 17 m de hauteur de travail. Son déport maxi atteint 10,8 m et la capacité de charge dans le panier 230 kg. Elle est conçue avec un nouveau système de contrôle à commande électriques, qui optimisera les performances en autorisant une stabilisation partielle du véhicule avec un déport proportionnel à la sortie des stabilisateurs. La P130 est elle une nacelle sur pick-up de 13 m de hauteur de travail et la P210 AJTK est une nacelle araignées tout terrain, ultra compacte de 20,3 m de hauteur de travail.

Palfinger : des résultats solides malgré la crise

Sur le 1er semestre, le chiffre d'affaires du groupe Palfinger a atteint 729,8 millions d'euros, en retrait de 18% par rapport à 2019. Ce semestre a été impacté par la crise mondiale de la pandémie Covid-19, « avec des mois d'avril et mai particulièrement marqués par des perturbations de la chaine d'approvisionnement, des confinements nationaux et des fermetures d'usines. Une légère reprise a été observée à partir de juin » déclare le groupe dans un communiqué. « Les actions menées pour contrer les effets de la crise et les réformes structurelles chez Palfinger se sont avérées fructueuses: elles se poursuivront au second semestre », déclare Andreas Klauser, PDG de du groupe Andreas Klauser se déclare optimiste sur l'économie: « Les marchés se stabilisent, la visibilité s'améliore. La reprise de l'économie européenne augmente la demande: le carnet de commandes de Palfinger AG est maintenant à peu près ce qu'il était à la fin de 2019. À condition qu'il n'y ait plus de chocs externes, nous visons un chiffre d'affaires global de 1,5 milliard d'euros en 2020 », explique M Klauser.

ILS PARLENT DE NOUS...

Palfinger : nouvelle série PCC

Depuis le milieu de l'année dernière, Palfinger, avec sa gamme de grues chenilles se positionne sur le segment des grues de fortes capacités. Trois modèles composent cette nouvelle série, qui associent un bras de grue Palfinger, sur châssis inédit, sur chenilles et sur stabilisateurs (amovibles) : la PCC 57.002 (portée maximum de 29,5m, hauteur de levage maximum de 32 m et une capacité de levage jusqu'à 17,9T), PCC 71.002 (portée maximum de 31,6m, hauteur de levage maximum de 34m et une capacité de levage jusqu'à 19,1T) et enfin, PCC 115.002 qui offre une portée maximum de 33,3m, une hauteur de levage maximum de 35,8m et une capacité de levage jusqu'à 30T. C'est le plus demandé sur le marché français. Ils répondent à des domaines d'applications très variés, que ce soit pour les chantiers de construction, les applications en zone urbaine, en tout terrain ou en milieu industriel et en intérieurCompacts, ils sont aussi dotés des systèmes d'assistance Palfinger de dernière génération comme le P-Fold qui simplifie les opérations de dépliage et de repliage, le RTC (contrôle de tension du câble de treuil) ou encore de l'AOS qui supprime les oscillations pendant le fonctionnement de la grue.

Sommalev réceptionne sa nouvelle PK 135.002 TEC 7

Le levageur Sommalev vient tout juste d'être livrée de sa nouvelle grue auxiliaire de gros tonnage, une Palfinger PK 135.002 TEC 7 de 135 t/m. Elle est dotée d'une flèche avec double jib, pour une longueur maxi de 32m. A portée maxi, sa capacité est de 1,12 tonnes. Le porteur MAN est doté d'un plateau (avec twistlocks) de 5 m rallongeable d'un mètre pour le transport de containers. C'est la 10e grue auxiliaire du parc de cette entreprise basée dans la Somme, qui compte plusieurs autres grues de fortes capacité Palfinger dont une PK 200002 LSH, de 200 t/m. Une nouvelle 92 t/M, montée sur un porteur double genre Mercedes est attendue d'ici l'automne. Sommalev dispose également d'un parc de 5 grues mobiles de 40 à 220 tonnes.

NOS INSERTIONS DANS CE NUMÉRO