

Supra 4002/5002

Évacuateur à neige

La Supra est une turbo-fraise automotrice spécialement conçue pour déneiger de grandes quantités de neige. Que ce soit sur les pistes d'aéroport ou sur la route, la Supra combine un maximum de rendement, un excellent confort d'utilisation et un respect des normes environnementales élevé avec un niveau de performances inégalées. La Supra est disponible en deux modèles 4002 et 5002 qui se différencient par leur rendement d'évacuation, mais restent conçus et entièrement utilisables pour tous les domaines d'opération de déneigement.

L'essentiel en bref

- **Déneigement précis et rapide** avec des distances d'éjection jusqu'à 40 m
- Cheminée d'éjection et carter d'éjection directe à commande hydraulique séparée pour **une distance d'éjection réglable en continu**
- **Avancement hydrostatique à faible émission de gaz**

Vos avantages

- **Haute performance :** la Supra combine une transmission intégrale, un avant-train d'évacuation à haut rendement et une direction par châssis articulé innovante pour une propulsion de travail élevée et constante.
- **Efficacité énergétique :** Grâce à un réservoir de seulement 480 l, la Supra 4002/5002 offre une autonomie de travail allant jusqu'à 8 heures – tout en consommant jusqu'à 20 % de carburant en moins en mode Eco.
- **Poste de travail ergonomique et confortable**.



Nous sommes à vos côtés pour que votre parc de véhicules soit toujours opérationnel. **Contactez-nous** pour en savoir plus sur les offres de service personnalisées et les pièces de rechange d'origine.

Caractéristiques des performances

Techniques d'évacuation



La Supra est équipée d'un **avant-train double étage** (turbofraise) adapté au déneigement de tous types de neige sur routes et aéroports. L'avant-train sert également pour le chargement efficace de la neige dans les bennes des camions.
Le puissant avant-train monobloc intégrant deux tambours de fraisage en amont et **une turbine d'éjection** en aval permet d'atteindre une capacité élevée et constante d'évacuation de la neige. L'avant train FS se compose d'un pont conique surdimensionné d'entraînement des tambours et d'une turbine avec un carter orientable hydrauliquement vers la droite et la gauche. Le tablier d'avant-train est équipé de patins réglables pour ajuster la distance entre le sol et le bord d'attaque d ela bande d'usure. Des roues pivotantes réglables en hauteur sont aussi disponibles en option et plusieurs versions.
La Supra 5002 est recommandée pour les aéroports. Son avant train peut être équipé en option de volets élargisseurs à commande hydraulique qui augmentent la largeur de travail et permettent de l'ajuster avec souplesse à la largeur de l'andin de neige rencontré en brodure de piste, assurant ainsi un déneigement particulièrement efficace et propre en une seule passe. En plus de la grande capacité d'évacuation de la technique d'évacuation, la transmission intégrale sur les quatre roues motrices ainsi que la direction articulée du châssis rendent la Supra très maniable, très importante dans les zones étroites comme les virages en épingle ou à proximité des aéronefs.

Cheminées d'éjection réglables

La Supra éjecte latéralement avec précision la neige fraisée jusqu'à 40 mètres à gauche ou à droite. Grâce à sa cheminée et son carter turbine, à commande hydraulique séparé, la direction et la distance d'éjection peuvent être modifiées en continu du minimum au maximum, même à pleine charge. Une tourelle hydraulique (pivotante sur 225°) montée en sortie du carter turbine peut recevoir différentes cheminées d'éjection (courte, moyenne ou de chargement) équipées en leur extrémité d'un ou plusieurs clapets d'éjection à commande hydraulique. Si la neige ne peut être éjectée directement ou est contaminée par des produits déverglaçants par exemple, il est également possible de la charger rapidement dans une succession de camions qui l'évacueront en dépôt. Une grande cheminée télescopique est disponible en option pour faciliter le chargement des camions avec de hautes ridelles. L'ensemble de la cheminée est rétractable hydrauliquement en position de transport par une simple pression sur un bouton.



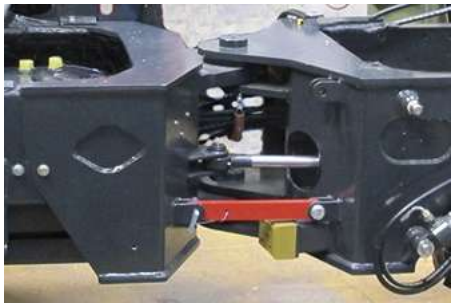




Direction articulée

La direction à châssis articulé permet un angle de braquage de 35° vers la droite et la gauche et donc de transmettre en continu la poussée maximale des quatre roues motrices toujours précisément sur l'avant train. De sorte aussi que l'arrière du véhicule, supportant le moteur, puisse rentrer dans la largeur déneigée quelque soit le rayon de braquage, et reste toujours dans la trace de la turbo-fraise aussi bien en marche avant qu'en marche arrière, empêchant tout risque de coincer l'engin dans les murs de neige latéraux créés.





- Suivi optimal du châssis arrière de la voie de l'avant-train.
- Possibilité de fraiser en une seule passe dans les virages serrés, même en neige dure.
- La force de propulsion agit toujours dans la sens de travail de l'avant train quelque soit l'angle de direction, garantissant une puissance de poussée maximale sur l'évacuateur au travai.

Groupe d'entraînement fiable

Le véhicule est propulsé par un moteur diesel de haut standard (y compris le circuit de refroidissement). L'engin éprouvée depuis plusieurs décennies fonctionne de manière **respectueuse de l'environnement** et des dernières normes d'émission. Le moteur a une consommation réduite de carburant et un niveau sonore relativement faible.
L'avancement est hydrostatique et entièrement réversible. **La vitesse** d'avancement et d'entraînement de l'avant train est **régulée en continu** via une pompe et moteur à cylindrée variable, permettant au moteur de tourner à un régime constant et donc une utilisation optimale de la puissance dans chaque situation.
Le mode Éco réduit le régime moteur et permet des économies de carburant supplémentaires allant jusqu'à 20%, à la même vitesse d'avancement élevée et une grande capacité d'évacuation quasi-constante. Un régime moteur plus faible réduit également de manière significative le niveau de bruit. Deux gammes de vitesses peuvent être définies pour le travail et le transport.
Les moteurs répondent aux prescriptions actuelles de l'UE concernant le niveau d'émission **EuroMot V** et sont également certifiés en dehors de l'UE conformément aux prescriptions du niveau d'émission EuroMot IIIA. Pour nos clients aux Etats-Unis et au Canada, nous proposons spécialement des moteurs **Tier 4 Final**.
La rotation des tambours de l'avant-train de la Supra 4002 est réversible en cas de débourrage, grâce au moteur hydraulique d'entraînement à double sens. La distance d'éjection est modulable de 0 à 40 mètres. La distance d'éjection de l'avant-train de la Supra 5002 est réglable en deux paliers de 6 à 40 mètres avec un entraînement mécanique de l'avant- train piloté par une boîte de transfert à deux rapports**.**

Ergonomie et confort

La Supra dispose d'une cabine de conduite 2 places isolée des vibrations et du bruit. Grâce à des matériaux spéciaux absorbants le bruit, le niveau de pression acoustique dans la cabine du conducteur est de seulement 75 dB(A). Les sièges du conducteur et du passager sont en outre équipés d'une suspension mécanique ou pneumatique (option) et d'un chauffage intégré. Un système de climatisation est aussi disponible en option.
Le poste de travail et tous les éléments de commande sont conçus de manière ergonomique. L'avant train de déneigement est actionné par un confortable joystick avec boutoirs poussoirs simples de sélection mouovement. Le grand parebrise et les grandes vitres latérales chauffantes assurent une excellente visibilité panoramique. Une caméra de surveillance arrière en option facilite le travail et les marches arrières. Pour éviter les dépôts de neige, le pare-brise a un angle négatif. La cabine est montée de base sur pantographe pouvant être relevée hydrauliquement afin d'optimiser davantage la vue d'ensemble sur le chantier.
Le pupitre de commande avec écran couleur TFT graphique et clavier dans le champ de vision du conducteur peut être déplacé et pivoté aux souhaits du chauffeur. Tous les paramètres du véhicule, du moteur et de l'évacuateur ainsi que diverses fonctions du joystick sont clairement affichés à l'écran. Il existe différents niveaux de menu pour les chauffeurs, le personnel d'atelier et de service, assurant ainsi un accompagnement maximal.
L'accoudoir escamotable réglable est ergonomique et équipé du mono levier conçu pour une manipulation d'une seule main de toutes les fonctions de l'avant-train et d'avancement. L'affectation des touches peut également être définie librement en fonction de vos besoins. En outre, des boutons rotatifs ergonomiques avec des pictogrammes LED assure le réglage de la distance d'éjection, du mode éco et le délestage de la turbo-fraise.
La Supra offre une grande accessibilité à tous les composants hydrauliques, car non seulement le capot moteur, mais également la cabine peuvent être relevés hydrauliquement. Pour le remplissage facile et pratique de carburant, d'AdBlue, de l'huile moteur et du liquide de refroidissement, la machine dispose également d'une trappe arrière accessible depuis le sol.

Guidage et pilotage GPS : avec cette option, la route préalablement cartographiée avec précision et enregistrée peut être déneigée l'hiver de manière plus sûre et sécurisée. La chauffeur peut au choix suivre le guidage GPS ou laisser celui-ci conduir de manière totalement autonome l'engin en déneigement. PLus aucun jalon ou marquage supplémentaire ne sont nécessaires.







Robustesse et protection anticorrosion maximales

La Supra est équipée avec **deux essieux rigides** extrêmement robustes offrant un net avantage par rapport aux essieux directeurs. Leur entretien et leur usure sont en rapport bien moindres. Ils offrent également une capacité de charge nettement plus élevée. Un cadre rigide résistant à la torsion et l'articulation très solide entre l'avant et l'arrière du véhicule assurent sans effort l'absorption de toutes les forces résultantes, permettant à votre turbo-fraise de relever tous les défis avec aisance!
La Supra offre une **répartition optimale** des charges, nécessaire pour un déneigement en superposé. Les suspensions à lames ressort sont adaptées aux conditions de fonctionnement difficiles avec un confort de conduite élevé.
Les **pneus larges** garantissent une surface de pression faible convenant à tous les types de neige. **Des chenilles** sont disponibles en option pour des opérations dans les régions alpines. Elles augmentent au maximum la sécurité et l'efficacité lors du déneigement en superposé. Les chenilles contribuent à accroître de manière non négligeable la surface de contact de la machine sur le sol, empêchant de s'enfoncer dans les couches de neige fraîches superposées.

Protection anticorrosion

Une protection efficace contre la corrosion est synonime de longue durée de vie et grand taux d'utilisation. Le traitement de surface et les différentes peintures répondent aux dernières normes en vigueur (sablage, apprêt et deux couches de peinture de finition). Les éléments les plus exposés sont traités en plus par l'application d'un conservateur Elaskon – un traitement Elaskon complet de l'engin est aussi possible. Très résistant à l'usure, l'acier Hardox est utilisé dans les zones soumises à des contraintes particulièrement élevées. Chaque fois que c'est possible, l'utilisation de profils fermés réduit d'autant les risques de corrosion.

Plateforme télématique IntelliOPS

La Supra peut être connectée à la plateforme IntelliOPS d'Aebi Schmidt qui fournit des informations complètes de l'état de fonctionnement, du mode de travail de l'engin avec des rapports et analyses détaillés. L'accès à la plateforme permet à tout moment une évaluation rapide des performances d'intervention en affichant en direct les données d'activité de la machine sur une carte et les données collectées facilitent l'établissement d'aperçus détaillés et de rapports afin d'optimiser votre processus de travail.

Galerie













Variantes

Supra 4002



La Supra 4002 est une turbo-fraise automottrice avec une largeur d'avant train de 2400, 2600 ou 2800 mm.

Supra 5002



La Supra 5002 est une turbo-fraise automotrice avec un avant train de largeur de 2400, 2600 ou 2800 mm.



Faites confiance à notre longue expérience, unique et interdisciplinaire. **Contactez-nous.** Nous avons la solution adaptée à vos besoins.

Données techniques

	Supra 4002	Supra 5002
Avant train		
Largeur déneigée	2 400 / 2 600 / 2 800 mm	2 400 / 2 600 / 2 800 mm
Distance éjection jusqu'à env.	40 m	40 m
Transmission		
Type d'entraînement	Hydrostatique	Hydrostatique
Pompe à débit variable - cylindrée	175 cm^3/1/min	175 cm^3/1/min
Pompe à débit variable - pression max.	500 bar	500 bar
Moteur hydraulique - cylindrée	140 cm^3/1/min	140 cm^3/1/min
Moteur hydraulique - pression maxi	500 bar	500 bar
Entraînement couteaux		
Type d'entraînement	Hydrostatique	Boîte vitesse 2 étages
Pompe à débit variable - cylindrée	280 cm^3/1/min	–
Pompe à débit variable - pression max.	500 bar	–
Moteur hydraulique - cylindrée	215 cm^3/1/min	–
Moteur hydraulique - pression maxi	500 bar	–
Entraînement moteur auxiliaire		
Type de moteur	Deutz	Deutz
Nombre de cylindres	6	8
Émissions de gaz d'échappement	EuroMot V	EuroMot V
Carburant	Diesel	Diesel
Cylindrée	11 950 cm^3	15 930 cm^3
Puissance	330 kW (448 ch) @ 2 000 tr/min	440 kW (598 ch) @ 1 800 tr/min
couple max.	2 100 Nm @ 1 300 tr/min	2 700 Nm @ 1 200 tr/min
Réservoir carburant	480 l	480 l
Vitesse		
Vitesse de transfert max.	40 / 50 km/h	40 / 50 km/h
Direction		
Type direction	Direction articulée	Direction articulée
Angle de braquage	35°	35°
Transmission force de direction	Hydrostatique	Hydrostatique
Poids		
PTAC	12 000 kg	12 000 kg
Poids autorisé essieu avant	7 500 kg	7 500 kg
Poids autorisé essieu arrière	6 000 kg	6 000 kg
Poids avec avant train env.	10 780 kg	11 200 kg

aebi schmidt group

Aebi Schmidt Holding AG
Lindbergh-Allee 1
CH-8152 Glattpark, Suisse
Tél.: +41 44 308 58 00
www.aebi-schmidt.com

© Aebi Schmidt Group
Tous droits réservés. Les caractéristiques techniques sont susceptibles d'être modifiées. Les illustrations ne sont pas contractuelles. Sous réserve d'erreurs et de modifications.

Document créé le 12 JUIL. 2025