



LE MAGAZINE DU GROUPE AMMANN

QUELLES TENDANCES POUR LES ÉQUIPEMENTS LÉGERS ?

UNE DÉCENNIE INTÉRESSANTE À VENIR POUR LES
UTILISATEURS DE PRODUIT



NOUVEAU COMPACTEUR SUR PNEU

Un système de traction
innovant pour une
sécurité améliorée

PAGE 4

PRÉSENCE LOCALE

Les spécialistes du béton
Plus proche, plus pratique

PAGE 8

FAIBLES LARGEURS

Le finisseur AFT 300-2
S'attaque à la voie du tram

PAGE 10

RETROFIT D'INSTALLATION

Une mise à niveau du
système de commande
qui porte ses fruits

PAGE 14

TABLE DES MATIÈRES



P. 3

AMMANN CHINE

L'usine impressionne les visiteurs

P. 4

NOUVEAUX PRODUITS

Lancement d'un nouveau compacteur sur pneu

P. 5

COMPÉTITIVITÉ

Objectifs atteints en moins de passages

P. 6

ABA UNIBATCH

Plus de RAP, moins de combustible

P. 8

PRÉSENCE LOCALE

Le secteur du béton en plein essor

P. 10

FINISSEUR COMPACT

La fin du travail manuel

P. 12

ÉQUIPEMENT LÉGER

Anticipation des besoins des clients

P. 14

MODERNISATION TECHNOLOGIQUE

Retrofit d'un poste d'enrobage

P. 16

AU SERVICE DU CLIENT

Des implantations qui réduisent les coûts de transport

P. 18

ACTUALITÉS ET ÉVÈNEMENTS

AMMANN

AMMANN.COM

Le matériel et les informations techniques peuvent être modifiés sans que ce soit notifiés.

GMC-1423-06-FR | © Ammann Group

POUR SUIVRE NOTRE RÔLE DE FOURNISSEUR DE SOLUTIONS



Certains jours sont passionnants chez Ammann. J'espère que nos projets vous plairont :

- Lancement de toute une série de nouveaux produits.
- Présentation de ces produits, ainsi que d'autres, en avril au bauma 2019 à Munich, le salon de la construction le plus attendu au monde.

L'année 2019 marque le 150^e anniversaire d'Ammann. En organisant différents projets commémoratifs, je suis tombé sur quelques photos anciennes, incluant de nombreuses images de produits Ammann.

Les installations et machines présentées, alors qu'elles ont souvent plus de 100 ans, ont posé les bases de ce que nous proposons aujourd'hui. Par exemple, un « compacteur » n'était rien de plus que ça : un lourd tambour statique qui était tiré derrière un tracteur fonctionnant indépendamment. Au final, la conception a évolué de sorte qu'un tambour propulse la machine de compactage. L'évolution de ce compacteur continué avec l'intégration de système de compactage dynamiques et, pour finir le développement de systèmes technologiques tels que Ammann Compaction Expert ACE, notre système de compactage intelligent.

Chacune de ces améliorations était un jalon important. Mais chacune reposait sur une base existante et était développée pour surmonter le défi particulier des clients.

Cette philosophie axée sur le client perdure avec l'équipe de développement de produits d'aujourd'hui. L'équipe doit avoir une vision à long terme pour anticiper les obstacles auxquels les clients seront confrontés et les outils dont ils auront besoin sur les chantiers.

Notre engagement en tant que fournisseur de solutions guide toutes nos actions. Il ne se limite pas aux offres de nouveaux produits, mais inclut aussi les installations et machines existantes. Les retrofits de poste d'enrobage Ammann en sont un parfait exemple. Les retrofits partent d'une installation existante, construite par Ammann ou un autre fabricant, et offrent des améliorations qui la rendent comme neuve.

Tandis qu'Ammann attend avec impatience les 150 prochaines années et commence à les construire, nous continuerons d'aider les clients à trouver des solutions en développant de nouveaux produits et services et en améliorant ceux qui sont déjà à l'œuvre sur les chantiers.

Hans-Christian Schneider
CEO, Ammann Group



LA QUALITÉ DE L'USINE AMMANN CHINA CAPTE L'ATTENTION DES VISITEURS

Les membres de l'association sont très intéressés par la visite

Un groupe australiens experts en enrobés a récemment visité Ammann China. Ils ont été impressionnés par le site de production et ont été enthousiastes quant au rôle que les produits Ammann pouvaient jouer dans l'avenir de leur pays.

Vingt représentants de l'Australian Asphalt Pavement Association (AAPA) ont visité la Corée du Sud, le Japon et la Chine pour faire étape auprès d'autorités routières, d'une raffinerie de bitume, d'entreprises de construction routière, d'instituts de recherche, et du site d'Ammann à Shanghai pour la fabrication de postes d'enrobage.

« Ce qui ressort le plus, c'est le professionnalisme de l'équipe Ammann ainsi que les efforts réalisés et les mesures prises pour garantir la qualité du produit », explique Carlos Rial, Directeur général de l'AAPA, qui représente tous les secteurs de l'industrie de revêtement flexible en bitume d'Australie. « L'usine est propre, bien organisée et agencée de manière professionnelle, avec un grand respect des pratiques de sécurité. »

M. Rial pense que l'usine ne va aller qu'en s'améliorant. « Il est clair que l'entreprise Ammann est très attachée à l'amélioration continue du contrôle qualité dans le processus de fabrication, comme elle l'a montré au cours des 10 dernières années sur son site asiatique », souligne M. Rial. « C'est un témoignage de la culture que l'organisation apporte au secteur de la fabrication en Chine et de sa bonne gestion du personnel pour conserver une main d'œuvre compétente. »

La visite d'Ammann China faisait partie du programme AAPA de transfert international des connaissances (IKT) 2018 en Asie. Les représentants ont différentes expériences, notamment au sein autorités routières locales et nationales,

en tant qu'entrepreneur en construction routière, au sein de design ou d'établissements de recherche et des fournisseurs en bitume.

« Tous les représentants cherchent à participer au partage de connaissances pour leur organisation et aussi pour représenter une voix collective de l'AAPA qui peut apporter des changements bénéfiques à toute l'industrie en Australie », poursuit M. Rial. « Ce passionnant échange de connaissances entre pays est une occasion de comparer les meilleures pratiques du secteur et d'entraîner une amélioration de la sécurité, du développement durable et du rapport qualité/prix grâce à une meilleure efficacité et à des solutions innovantes. »

La visite s'est déroulée au moment où les fonctionnaires australiens recherchaient des moyens d'améliorer l'utilisation de l'enrobé recyclé (RAP). Des données clés sur la forte utilisation de RAP et les meilleures installations et technologies pour y parvenir ont ainsi pu être partagées.

Dans certaines parties d'Asie, comme au Japon, le pourcentage élevé de recyclage est une priorité. Les pourcentages sont beaucoup plus bas en Australie, et l'augmentation de ce taux nécessitera la mise en œuvre d'une meilleure technologie de poste d'enrobage, selon M. Rial.

Les représentants ont pu voir une technologie de ce type en action lorsqu'ils ont quitté l'usine pour se rendre sur un chantier voisin : un modèle Ammann ABA UniBatch. La technologie RAP d'Ammann, qui évite les dégâts sur le bitume lors de l'utilisation de matériaux recyclés, semble être une bonne solution pour l'Australie, pense M. Rial.

Les futures installations devront répondre à des préoccupations environnementales au-delà de l'utilisation du RAP, ce que font déjà

les produits Ammann. « La technologie utilisée par Ammann pour gérer les émissions et les odeurs est particulièrement intéressante », souligne M. Rial.

L'accent mis sur la technologie ne se limite pas aux postes d'enrobage, mais concerne aussi les machines de compactage et les équipements de compactage légers, également produits par Ammann.



« Nous avons échangé de bonnes informations sur les manières d'améliorer les performances des revêtements et la sécurité grâce aux avancées d'Ammann dans le compactage, le contrôle à distance, les postes autonomes et la technologie de détection des risques », explique M. Rial.

Selon lui, les leçons tirées valaient bien le voyage de deux semaines. Ammann restera pour lui un arrêt très marquant au cours de ce voyage.

« La délégation a été impressionnée par ce que l'usine a présenté, l'ouverture de l'échange d'informations et l'évolution d'Ammann entre ses débuts et maintenant », conclut-il.

AMMANN DÉVOILE SON COMPACTEUR SUR PNEU

Système de traction innovant : une nouvelle fonction clé

Le nouveau compacteur sur pneu hydrostatique ART 280 Ammann comprend une nouvelle cabine et un système de ballast offrant un réglage rapide et étendu.

Le compacteur utilise également le système de traction Smart Machine Reset. À chaque démarrage du compacteur, le système mesure automatiquement le poids de la machine et détermine la vitesse maximale ainsi que les configurations de freinage pour une sécurité optimale.

La facilité d'utilisation ainsi que le poids du

ballast sont uniques sur le marché. Son système de ballast modulaire Ammann est facile à charger. Il permet de régler le poids de la machine de 9 à 28 tonnes en seulement une heure, avec un élévateur à fourche comme seul outil. Cela correspond à un réglage de la charge par pneu de 1125 kg à 3500 kg.

Ce système permet d'utiliser divers matériaux de ballast comme de l'eau, de l'acier, du béton et du sable. Le système air-on-the-run permet de contrôler facilement la pression des pneus depuis la cabine. Le compacteur

obtient de bons résultats aussi bien sur l'enrobé que sur le sol.

Ce compacteur est entraîné par le tout dernier moteur U.S. EPA Tier 4f/EU Stage 4 de Deutz, intégrant les technologies EGR, DOC et SCR. Dans les pays où les réglementations sont moins exigeantes, ce compacteur accueille un moteur Deutz U.S. EPA Tier 3/EU Stage 3A avec EGR et silencieux. Le compacteur ART 280 Ammann est disponible avec des moteurs répondant à divers niveaux d'émissions.

Le système de réglage de ballast de l'ART 280 est unique sur le marché.



COMPACTEUR SUR PNEU ART 280

Caractéristiques et avantages

SYSTÈME DE BALLAST LEADER SUR LE MARCHÉ

- Variabilité de poids de 9 à 28 tonnes avec le système modulaire et facile à charger ; chargement possible avec un élévateur à fourche
- Espace de lestage disponible de 3 m³

SYSTÈME AIR-ON-THE-RUN

- Poste de gonflage de pneu pilotable depuis la cabine
- Commande par affichage intégrée dans le volant

ISOSTATICITÉ DE L'ESSIEU AVANT

- Pneus avant reliés à un système isostatique qui permet un mouvement de ± 50 mm
- Configuration de l'essieu avant combinée à une oscillation de $\pm 3^\circ$ pour un contact optimal des pneus sur terrain difficile

CONFORT ET SÉCURITÉ DU CONDUCTEUR D'ENGINE

- Le siège coulisse en dehors du bâti de machine et pivote à 170° pour fournir un confort et une visibilité exceptionnels au conducteur d'engin
- Le conducteur d'engin peut entièrement commander la machine grâce à un seul affichage intégré au volant
- La conception améliorée a permis de supprimer des colonnes pour plus de confort, de visibilité et de sécurité

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :

POIDS EN FONCTIONNEMENT : 9750 kg (21 500 lb)

POIDS MAXIMUM : 28 000 kg (61 730 lb)

TYPE D'ENTRAÎNEMENT : Hydrostatique

MOTEUR : Deutz TCD3.6

LARGEUR DE TRAVAIL : 2040 mm (80.3 in)

NOMBRE DE ROUES : 4+4

TAILLE DES PNEUS : 11.00 x 20"

L'ARS 122 AMMANN ÉCLIPSE LA CONCURRENCE

Le compacteur excelle sur un projet de berge

Un compacteur de sol Ammann ARS 122 a devancé les machines de sept fabricants concurrents lors d'un test sur un chantier à Giriulla, au Sri Lanka.

Les huit compacteurs ont travaillé sur une construction de berge dans le cadre d'un projet de voie rapide centrale. Les machines de 10 tonnes ont été testées pour le compactage d'agrégats sur la couche de base de la berge et c'est la machine Ammann qui a obtenu le meilleur résultat.

« Ce compacteur Ammann est le plus efficace pour le compactage, le nombre de passages et les pourcentages de réussite », explique Rohana Eknathgedara, président de

S'il est toujours important d'exploiter au mieux le temps disponible, cet élément a été crucial sur ce projet. « La météo est le principal défi lors de grands travaux de terrassement nécessitant de grandes quantités de matériaux », souligne Eknathgedara.

L'ARS 122 a fonctionné en puissance maximale tout en permettant de compacter environ 200 000 m³ de matériaux associés au terrassement des berges. Les matériaux étaient placés en vrac en couches de 225 mm avant le passage des compacteurs.

Le projet de voie rapide reliera Colombo, capitale du Sri Lanka, à Kandy, autre agglomération importante. Les travaux sur les berges font partie de la deuxième phase du projet qui en compte quatre. Cette deuxième phase consiste à créer 50,7 km de chaussée séparée en quatre voies avec 30 passages supérieurs et cinq passages inférieurs.



Les compacteurs des autres fabricants ont tous eu besoin de six passages pour atteindre les objectifs de densité, tandis que le modèle Ammann ARS 122 les a atteints en seulement quatre ou cinq passages.

S&K Engineering Enterprises (Pvt.) Ltd.

Les compacteurs des autres fabricants ont tous eu besoin de six passages pour atteindre les objectifs de densité, tandis que le modèle Ammann ARS 122 les a atteints en seulement quatre ou cinq passages.

« Il est extrêmement efficace », dit Eknathgedara du compacteur Ammann. « La compactibilité est élevée et avec un minimum de passages. Le temps nécessaire entre le compactage des couches, pour le test et le démarrage d'une nouvelle couche de sol est également inférieur aux autres compacteurs. »

L'ARS 122 a prouvé qu'il pouvait éliminer des passages, et donc réduire des coûts de main d'œuvre et de combustible.





La qualité du mélange était sous contrôle lors de la production.

RAP DE QUALITÉ ET ÉCONOMIES

ABA UniBatch aide une entreprise de construction à reconstruire les chaussées chinoises

Les fabricants d'enrobé du monde entier doivent utiliser davantage d'enrobé recyclé (RAP). Le défi : le mélange à forte teneur en RAP doit aussi répondre à des normes élevées.

Shandong Binzhou Road Construction Corp. (SBRCC), en Chine, a reçu des demandes de ce type sur plusieurs projets d'autoroute nationale d'envergure, y compris une reconstruction récente de 50 km de l'autoroute nationale chinoise 220 (G220), qui va de Binzhou à Zhengzhou.

SBRCC a utilisé 25 % d'enrobé recyclé RAP pour le mélange de base, comme convenu sur le projet G220. L'entreprise a également respecté les normes de qualité, qui ont été contrôlées fréquemment.

Avec l'aide du poste d'enrobage Ammann ABA UniBatch, la société a atteint un autre objectif qui ferait plaisir à n'importe quelle entreprise : la réduction des coûts de fonctionnement. « Les économies de combustible sont significatives », souligne Lu Shaoli, responsable du site.

Mélange de qualité à base de RAP

SBRCC est une grande entreprise de plus de 300 employés, qui s'attaque à des projets d'envergure, parmi lesquels en 2018 : la réparation des autoroutes nationales G220 et G205, la revitalisation d'une section de la voie

rapide de Qinbin et la rénovation de la route de province de Qingzi.

Les projets nationaux et provinciaux en Chine mettent de plus en plus l'accent sur l'environnement. Par exemple, la reconstruction de la G220 a exigé 150 000 tonnes de mélange d'enrobé avec une couche de base composée à 25 % de matériaux recyclés. Le modèle ABA UniBatch, qui est capable d'utiliser jusqu'à 60 % de RAP, était plus que qualifié pour ce travail.

Le poste a produit le mélange, avec un contrôle pointu à la fois de la part des représentants de SBRCC et des autorités gouvernementales quant à l'utilisation de RAP et à la qualité.

« Notre entreprise accorde une grande importance au recyclage », souligne Wei Kehong, directeur adjoint de SBRCC. « Depuis le début de l'année dernière, tout le mélange recyclé a été testé en détails. Toutes les données de test sont parfaitement conformes aux réglementations nationales et autres. La performance du poste Ammann est constante et la qualité du mélange est garantie. »

Le site du poste

SBRCC exploite un site impressionnant, qui couvre une surface de 107 000 mètres carrés et inclut plus que l'ABA UniBatch.

« Le site de production est équipé d'un

poste d'enrobage, d'une installation de mélange de couche de base stabilisée et d'une centrale à béton », explique Shaoli. « C'est un site global haut de gamme, modernisé, intégré et respectueux de l'environnement. Il fournit différents matériaux pour les routes, des matériaux recyclés, des matériaux pour structure préfabriquée et de la recherche technologique. »

SBRCC surveille étroitement toutes les phases du processus de fabrication et protège le RAP et les agrégats. Les matériaux froids sont couverts et le silo d'excédent est séparé du silo tampon de matériau recyclé.

« Notre site a réussi l'Energy Information Administration, qui est la référence en termes de protection environnementale à Binzhou », commente Shaoli.

Régularité

Fournir un mélange de qualité requiert aussi de la régularité, une fonction examinée de près par les représentants de SBRCC. « Le poste d'enrobage Ammann est le plus fiable que j'ai jamais utilisé », souligne Shaoli. « Il est très précis et possède un faible taux de maintenance. Il ne retarde pas notre planning de production et les propriétaires du projet sont très satisfaits. »

Pour Yuan Yongbo, conducteur d'engin, la régularité est essentielle au succès. « Je pense

Le système de commande as1 est essentiel pour la qualité du mélange et l'efficacité de la production.

que la stabilité est la chose la plus importante pour un poste d'enrobage », explique Yongbo. « L'absence de panne et la production continue sont plus importantes que la capacité. Pour ce poste, le taux de maintenance est très faible, ce qui garantit une production continue. »

Le rendement du poste est tout de même impressionnant. « La productivité peut même dépasser 330 tonnes à l'heure pour les matériaux grossiers, et la capacité du malaxeur peut atteindre 4,3 tonnes », souligne Yongbo.

Cette production est fournie de manière rentable. « Le poste est éco-énergétique », commente Kehong. « La puissance totale installée est de seulement 800 kW, en incluant le système RAP, ce qui est inférieur aux postes comparables. »

Solution idéale sur le projet de la G220, le poste ABA UniBatch est conçu pour gérer des exigences qui pourraient se présenter sur d'autres projets. « Ce poste peut répondre à mes différentes exigences de matériaux pour le mélange incluant l'enrobé, l'asphalte coulé gravillonné (SMA), la matière broyée noire, les matières recyclées chaudes, etc. », explique Shaoli.



Système de commande as1

D'après Yonhbo, le système de commande as1 propriétaire d'Ammann permet de commander le poste sans effort. « Le système est super », se réjouit-il. « L'interface est très intuitive et facile à comprendre. Le système possède des réglages manuels, semi-automatiques et automatiques. Il est très simple d'utilisation et peut être réglé manuellement. »

Il est également facile de contrôler les différentes phases de production. « Le poste est conçu pour un capteur de niveau continu », explique Yongbo. « Je vois facilement le niveau de matière dans le silo. Je peux aussi voir les tendances pour chaque matière puis envoyer l'information à la zone de chargement. Ils peuvent adapter le chargement de certains

agrégats pour que le flux reste constant. »

Le service après-vente Ammann a lui aussi été impressionnant. « Il est joignable 24 heures sur 24 », souligne Kehong.

Pour Yongbo, les acquis ont été nombreux, mais il reste encore beaucoup à apprendre. « Le système as1 possède de nombreux outils performants et je suis toujours en phase d'apprentissage », explique-t-il. « Nous participons activement à la formation d'hiver organisée par Ammann pour nous améliorer constamment. »



Shandong Binzhou Road Construction Corp. a fait appel au poste d'enrobage Ammann ABA UniBatch pour sa capacité à utiliser du RAP sans baisse de qualité.



Scannez le code QR pour voir une vidéo à ce sujet.

ABA 100-340 UNIBATCH

Caractéristiques et avantages

- Large gamme de rendement allant de 100 à 340 t/h
- Options de personnalisation maximales associées à une performance optimale et à une bonne rentabilité
- Conçu pour une utilisation dans le monde entier, avec des modules malaxeurs garantissant la facilité de transport
- Technologie robuste et éprouvée
- Introduction facultative d'additifs comme les pigments colorants, les fibres et la mousse Ammann
- Possibilité d'ajouter de nombreuses options
- Conception permettant une intégration facile de futures options et technologies

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :

CAPACITÉ : 100-340 t/h

TAILLE DU MALAXEUR : 1.7-4.3 t

SILO DES AGRÉGATS CHAUDS : 29-40 t

SILO DE MALAXAGE CHAUD : 40 ou 30 t

(2 compartiments)

SYSTÈME DE COMMANDE : as1

SYSTÈME DE RECYCLAGE : RAC / RAH 50 / RAH 60



THOMAS BETON À PROXIMITÉ DE SES CLIENTS

Une présence locale forte essentielle pour l'entreprise

Le secteur des matériaux de construction bénéficie de conditions économiques stables dans l'industrie de la construction et les carnets de commande sont pleins.

La production et la livraison par des fournisseurs tels que Thomas Beton contribuent au maintien de l'essor du béton prêt à l'emploi. Les spécialistes du béton chez Thomas Beton font confiance aux centrales à béton Ammann. Pour un nouveau site à Elmshorn près de Hambourg, Ammann (fournisseur leader mondial pour les installations de mélange, machines et services pour l'industrie de la construction) a assemblé une centrale extrêmement compétitive en termes de prix et de performance.

Thomas Beton fait partie des producteurs leaders en béton prêt à l'emploi de qualité dans le nord de l'Allemagne. Chaque jour, la flotte de l'entreprise fournit du béton pour les projets de construction résidentiels,

commerciaux et industriels, ainsi que pour la construction agricole et d'infrastructure. Les clients peuvent également venir chercher leur propre béton.

Thomas Beton suit une stratégie basée sur le renforcement de la présence locale, soutenue par de bonnes conditions économiques continues dans le secteur de la construction. La proximité physique avec les clients et les sites de construction offre un atout concurrentiel majeur sur le marché du béton. Les distances de transport plus courtes sont également un facteur environnemental important. C'est pourquoi Thomas Beton produit désormais du béton sur 26 sites dans les régions allemandes Schleswig-Holstein, Hambourg, Brême et Basse-Saxe.

Lorsque l'entreprise était prête à construire un nouveau site à Elmshorn, son PDG, B. Rainer Brings a contacté Ammann, qui avait déjà fourni des centrales pour huit sites

Thomas. Les deux entreprises partagent plusieurs décennies de collaboration fructueuse.

Le portefeuille du fabricant suisse de machines de construction inclut la série de centrales à béton Stationnaires Ammann CBS Elba, qui présentent une technologie modulaire flexible. La solution idéale pour répondre aux besoins de Thomas Beton : la centrale à béton Ammann CBS 120 SL Elba qui présente un palan de benne à fréquence contrôlée. Elle offre un rendement théorique de jusqu'à 121 m³ par heure pour un très faible encombrement : exactement ce que cherche le client. La plupart des composants sont galvanisés pour garantir une protection maximale contre la corrosion.

Pour le système de malaxage, le client a choisi le malaxeur forcé à un arbre Ammann CEM 2660 S Elba. Grâce aux avantages éprouvés de la double hélice, les malaxeurs de cette série fonctionnent avec succès dans



La stratégie de Thomas Beton a entraîné l'acquisition d'une centrale à béton Ammann CBS Elba dotée d'un palan de benne à fréquence contrôlée.

le monde entier depuis plusieurs décennies. Leurs caractéristiques : une intensité de malaxage élevée et une homogénéisation rapide. Le système de nettoyage supplémentaire facilite nettement les travaux de maintenance, contribuant à une expérience utilisateur très confortable pour les conducteurs d'engin. Comme le confirme Brings : « La facilité d'utilisation et l'accès pratique pour la maintenance ont été les principaux facteurs pour lesquels nous avons choisi d'acquiescer cette centrale. Nous avons plusieurs décennies de bonne expérience avec les produits Ammann. Leur service après-vente et leur fourniture de pièces détachées sont eux aussi excellents. »

En raison des conditions sur le site d'Elmshorn, la trémie de stockage linéaire Ammann CEL 210/6 Elba a été abaissée de trois mètres pour garantir un remplissage au niveau du sol. Ainsi, pas besoin de rampe d'approche, et les adjuvants tels que les fibres d'acier sont désormais déchargés directement sur la bande de pesage au niveau du sol. L'ouverture de remplissage à l'opposé a été augmentée pour optimiser le remplissage et l'utilisation du volume de la chambre. Les fermetures de dosage des segments sont commandées par pneumatique et leur

largeur d'ouverture est réglable librement.

Thomas Beton est parfaitement conscient des avantages d'une telle flexibilité : « La conception flexible de la centrale, par exemple avec le stockage des adjuvants, a clairement été un critère dans notre décision d'achat. Maintenant, nous pouvons également gérer la production de variétés de béton spéciales et d'autres tâches difficiles avec la qualité habituelle », souligne Brings.

Le déroulement du projet et le montage se sont bien passés pour le client, comme d'habitude. Thomas Beton possède déjà une expérience positive avec la centrale Ammann CBS Elba, donc les caractéristiques techniques ont été définies rapidement et la construction de la centrale du client a vite démarré. Dans sa version de base, la centrale Ammann CBS Elba est installée sur des fondations en béton, mais le montage sur un cadre en acier sans fondations est également possible. Les panneaux des chambres et les partitions sont adaptés pour le montage du doseur linéaire. La pré-installation des composants comme le palan de benne et les

CBS 105–140 S/T L ELBA

Caractéristiques et avantages

- Spacieuse plateforme de malaxage
- Montage à ± 0 Aucun puits d'alimentation requis
- Nette réduction de la poussière grâce à l'installation de dépoussiérage en option
- Galvanisation partielle par défaut

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :

TYPE DE MALAXEUR : Malaxeur forcé à un ou deux arbres

RENDEMENT MAX. DE BÉTON FRAIS COMPACTÉ : 107–138 m³/h

VOLUME DU MALAXEUR : 2000–3333 l

STOCK D'AGRÉGATS ACTIFS : 105–312 m³

COMPOSANTS MAX. : 3–12 / 4–12



fermetures de dosage de segment gagne du temps sur le site. Et la réduction des coûts de transport améliore encore l'excellent rapport prix/performance.

Même si les températures élevées prédominaient lorsque la centrale a été commandée en juillet 2018, elle est conçue pour résister aux conditions hivernales. Même en cas de températures très basses, le malaxage en toute fluidité est garanti par le bardage isolant, couplé à un système air chaud/eau chaude permettant de chauffer les agrégats dans la trémie linéaire et l'eau d'alimentation nécessaire au béton.

Brings est satisfait de la nouvelle centrale, la neuvième solution Ammann Elba installée sur un site de Thomas Beton. En collaboration avec les conseillers clients Ammann, ils travaillent déjà aux plans d'une nouvelle installation.

UN FINISSEUR COMPACT ÉLIMINE LE TRAVAIL MANUEL

Ammann AFT 300-2 pose du mélange entre les voies du tram

Lorsque le chantier de l'espace étroit entre les voies du tram était en phase de finition, on a fait appel au finisseur compact Ammann AFT 300-2. Le finisseur a été utilisé dans le centre-ville de Brno, en République Tchèque, par Firesta – Fišer, rekonstrukce, stavby a.s. dans le cadre d'un projet de reconstruction d'une voie de tram tram.

L'équipe de Firesta est très expérimentée, mais c'était sa première expérience avec un finisseur AFT 300-2. La transition s'est faite en douceur.

« La prise en main de la machine n'a posé aucun problème pour l'équipe expérimentée », explique Pavel Pawlica de

Firesta. « La configuration de la machine est classique et plutôt simple par rapport aux machines concurrentes. »

Le finisseur fonctionnait à une largeur de 143 cm tout en posant du mélange entre les voies. « La largeur du finisseur était essentielle », souligne Pawlica. « Elle correspondait parfaitement aux dimensions des voies. Sinon, nous aurions été obligés d'effectuer la finition manuellement. »

La finition manuelle peut prendre énormément de temps et causer une grande source de stress pour l'équipe. En outre, le mélange posé à la main n'est pas aussi fluide et dense que l'enrobé nivelé et précompacté par un finisseur.

La qualité du travail était bonne, validée par un inspecteur gouvernemental sur site. « La surface et le compactage ont été examinés plusieurs fois par l'inspecteur et il n'y a eu aucun problème de qualité », commente Pawlica.

Le finisseur a également pu terminer le travail à l'extérieur de chaque voie, fonctionnant généralement à des largeurs de 180 cm.

Le projet a pris environ cinq jours, durée beaucoup plus courte que s'il avait fallu travailler à la main. Trois monte-charges étaient en place pour une distance de 4800 mètres. Au total, environ 1500 tonnes d'enrobé ont été utilisées.



Les ailes de trémie peuvent être contrôlées individuellement.

FINISSEUR COMPACT AFT 300-2

Caractéristiques et avantages

- Capacité de finition théorique de 300 tonnes par heure
- Largeur de base maximale de 3,1 mètres
- Chauffage au gaz ou à l'électricité pour les tables
- Dumeur / table vibrante (AFT 300-2)
- Composants de qualité supérieure
- Excellente visibilité depuis la plate-forme du conducteur d'engin
- Design moderne
- Trémie de matériau d'une capacité de 5 tonnes
- Centre de gravité bas et larges chenilles pour une traction optimale

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :

POIDS (TABLE DE RÉGLAGE STANDARD INCLUSE) : 5800 kg

LARGEUR DE FINITION STANDARD : 1200-2400 mm

SYSTÈME DE CHAUFFAGE : A gaz ou électrique

CAPACITÉ DE LA TRÉMIE : 5 t

MOTEUR : Deutz

TYPE : TD2.9 L4

PUISSANCE NOMINALE : 54 kW



« LE PROJET A PRIS ENVIRON CINQ JOURS, DURÉE BEAUCOUP PLUS COURTE QUE S'IL AVAIT FALLU TRAVAILLER À LA MAIN. »

Le mélange était chargé directement dans la trémie par une chargeuse à direction, qui pouvait facilement accéder à l'avant de la trémie. La chargeuse approchait de l'avant du finisseur, déchargeait la matière puis retournait chercher du mélange. Le tout pouvait se faire sans arrêter le finisseur. « Le processus de finition était continu, même pour de longues distances », explique Pawlica.

Encore une raison pour laquelle le finisseur AFT 300-2 était parfaitement adapté au chantier. « Il correspondait très bien au projet et nous a beaucoup aidé », conclut Pawlica.



L'équipe a trouvé la machine facile à utiliser.



QU'EST-CE QUI NOUS ATTEND ?

Des machines plus complexes ; et simples d'utilisation



Bartosz Kozik
Directeur de la stratégie produits internationale pour les machines

ce que les clients trouveront indispensable dans dix ans.

« Le rôle de mon équipe est de se projeter dans dix ans », explique Bartosz Kozik, directeur de la stratégie produits internationale pour les machines chez Ammann. « Les nouveaux produits doivent être suffisamment en avance sur l'industrie pour rester pertinents et conserver de la valeur pour le client dix ans plus tard. »

L'équipe commerciale de gestion de produits se sert de données clients, recherches, connaissances du secteur et créativité pour anticiper les futurs besoins. Si Bartosz a refusé de discuter de projets spécifiques, il a fourni des informations sur les tendances qu'il attend.

Les pronostics du chef de groupe : l'équipement léger sera plus complexe

Il suffit de jeter un œil chez un revendeur Ammann ou une agence de location pour comprendre les préférences des clients d'équipement léger d'aujourd'hui.

Les équipes de développement de produits, en revanche, relèvent un défi bien plus grand : évaluer

techniquement parlant, mais plus intuitif pour un fonctionnement facile.

« Les clients recherchent la productivité à tout prix », explique Bartosz. « La meilleure façon de répondre à ce besoin est de développer de nouvelles technologies. »

Ces progrès doivent passer inaperçus et être accessibles depuis une interface intuitive de manière à ce qu'un opérateur, quels que soit son niveau de compétence ou expérience puisse facilement tirer profit de la technologie.

« Le fait d'être intuitive ne rend pas la machine simple pour autant », souligne Bartosz. « De nombreux logiciels sophistiqués fonctionnent en arrière-plan pour garantir la réussite du conducteur d'engin. La machine en elle-même est complexe, mais ne nécessite pas de hautes qualifications pour la piloter. »

Par exemple, les rouleaux de tranchée Ammann sont désormais dotés de nouveaux systèmes ACE. (ACE signifie Ammann Compaction Expert, un système de compactage intelligent propriétaire). ACE est un système techniquement assez complexe, mais facile à interpréter pour l'opérateur qui doit seulement identifier la signification des témoins lumineux. Le vert signifie que le compactage est terminé et le rouge qu'il ne l'est pas.

« Le logiciel n'est pas facile à programmer », explique. « Le système est poussé,

mais le conducteur d'engin voit ne voit seulement que quelques voyants qui clignotent en vert ou en rouge. Il n'a pas à se soucier du type de sol ni des conditions. Il n'a même pas besoin d'évaluer si le compactage est terminé. Il suffit qu'il regarde les voyants : sont-ils verts ou rouges ? La machine se charge de tous les calculs pour lui. »

Autres critères de différenciation

En plus de la technologie accessible, Bartosz pense que la propulsion et la sécurité seront des critères de différenciation clés pour les produits à l'avenir.

« Nous étudions des systèmes de propulsion alternatifs », explique-t-il. « Les machines servent de plus en plus à l'intérieur. Le sujet va bien au-delà de l'alimentation électrique, mais je ne peux pas en dire plus à l'heure qu'il est. Il y a de nombreuses façons de propulser des machines sans diesel ou essence. »

Les améliorations de sécurité vont dans le sens d'une plus grande automatisation. « La machine devra s'arrêter lorsqu'elle rencontrera un obstacle, le contourner ou même s'éteindre en cas de problème », explique Bartosz. « La machine doit communiquer avec le conducteur d'engin en cas de problème. »

La valeur ajoutée, une priorité

Certaines demandes des clients ne changent pas. Pour Ammann, cela implique un engagement continu pour fournir le même coût total de possession et la meilleure valeur. « Nos machines doivent être productives, simples d'utilisation et sûres ; et elles ne doivent pas tomber en panne », souligne Bartosz.

Des améliorations de conception d'apparence mineure peuvent fournir bien plus de valeur qu'il n'y paraît au départ. Par exemple, l'équipement léger d'Ammann est facile à lever et à manipuler depuis tous les côtés. Cela réduit la pression sur les équipements et les efforts des conducteurs d'engin. Les solutions intégrées comme les roues rabattables offrent les mêmes avantages.

« Nous avons des solutions de



Les futurs produits seront non seulement plus productifs, mais aussi plus simples d'utilisation.



productivité, comme le système à trois arbres, qui garantit le franchissement tout en évitant à la machine de s'enfoncer dans un matériau plus meuble », explique Bartosz. « L'équipement léger d'Ammann utilise une double amplitude, ainsi la machine peut exceller dans des situations très différentes. Sans ce système, deux machines seraient nécessaires au lieu d'une. »

Les fonctions citées plus haut sont toutes des améliorations très utiles. « C'est ce que les clients ont toujours et chercheront toujours : de la valeur », commente Bartosz.

Le rôle du service après-vente

Le développement produits ne se limite pas aux machines. « Nous renforçons le service après-vente », explique Bartosz. « Non seulement les propriétaires cherchent la simplicité de fonctionnement, mais ils veulent moins de complications ; point. »

La création de ServiceLink, système de gestion numérique de la flotte, a été guidée par le souhait des clients d'accéder facilement aux données des machines.

« Vous recevez automatiquement des informations d'entretien pour la machine sur votre téléphone sur le chantier ou sur votre ordinateur au bureau », explique Bartosz. « Vous n'avez plus besoin de vous brancher physiquement à la machine. ServiceLink se connecte en ligne et communique avec vous confortablement, à distance, depuis n'importe où et sur plusieurs appareils, où que vous soyez. »

ServiceLink est idéal pour les agences de location car il gère aussi le niveau de charge des batteries. « Vous savez si la batterie d'une machine est complètement chargée avant de l'emporter sur le chantier ou dans le cas d'une agence de location, avant de la louer à un client », explique-t-il.

« Heureusement pour Ammann, nous avons une équipe très polyvalente d'ingénieurs fantastiques allant des jeunes diplômés qui apportent des idées et résultats neufs et futuristes aux collègues chevronnés et très expérimentés qui veillent aux solutions éprouvées », souligne Bartosz. « Cette combinaison idéale est la clé de notre succès. »



L'automatisation accrue requiert des améliorations de sécurité.



L'affichage des machines aidera de plus en plus le conducteur d'engin à déterminer si le compactage est terminé.



LE RETROFIT OFFRE UNE AVANCÉE TECHNOLOGIQUE

La mise à jour du système de commande dynamise le poste

Socoetra S.A. est l'une des premières entreprises de Belgique pour le génie civil et la construction routière. Plusieurs des installations Ammann dans la flotte d'équipement

d'enrobage de Socoetra ont encore de belles années devant elles, mais leur système de commande (la technologie au cœur des installations) commençait à être dépassé,

comme l'explique Eric Perard, directeur industriel chez Socoetra : « Notre ancien système de commande Ammann AS2000plus a parfaitement fonctionné pendant de nombreuses années et a fourni d'excellentes performances pendant toute sa durée de vie. Mais nous devons profiter des dernières avancées technologiques offertes par le système de commande as1 d'Ammann pour continuer à produire de l'enrobé de qualité supérieure et anticiper nos futurs besoins. »

L'Ammann Global 300 à Marche-en-Famenne, Belgique, a été le premier poste d'enrobage à bénéficier d'un retrofit. Le projet s'est passé de manière tellement fluide et simple que Socoetra a décidé de réitérer le processus sur ses installations à Bastogne et Arlon, qui produisent chacune pas moins de 60 000 tonnes d'enrobé par an. L'as1 était donc installé sur l'Ammann Global 160 et l'Ammann Global 200.



Les conducteurs d'engin ont été rapidement productifs grâce à la nature intuitive du **système de commande as1**.



Il n'a fallu qu'une demi-journée au poste d'enrobage Ammann pour être converti à la technologie avancée du système de commande as1.

La procédure de retrofit éprouvée d'Ammann a été suivie pendant les trois conversions vers le système de commande as1. Les experts Ammann ont passé en revue chacun des systèmes existants puis intégré les modèles actuels dans la nouvelle configuration as1 pour chaque poste d'enrobage.

Le passage du système de commande AS2000plus à as1 n'a pris qu'une demi-journée, et seulement 48 heures de plus pour la formation du personnel. Les techniciens Ammann étaient à disposition 15 jours supplémentaires pour garantir la fluidité de la conversion et offrir aux opérateurs une parfaite compréhension du fonctionnement du système.

« Le passage au système as1 s'est fait très rapidement », explique M. Perard. « Ce logiciel est très intuitif. Les principaux avantages sont technologiques. Nous avons un meilleur contrôle de la production et bénéficions de réglages et alertes supplémentaires pour

une surveillance et un contrôle plus poussés. Le pilotage est également plus flexible. Nos responsables de poste et opérateurs sont tous ravis du changement. »

Le système as1 a été conçu pour gérer les formules multiples avec une grande précision. « Il est très simple de modifier les formules », souligne M. Perard. « Tout se fait très rapidement. »

Le système permet aussi d'utiliser de l'enrobé recyclé (RAP). « Nous pouvons maintenant utiliser 20 % de RAP, ce que nous ne pouvions pas faire avant le retrofit », explique M. Perard. « À long terme, nous souhaitons augmenter ce résultat pour atteindre 30 % », ajoute-t-il.

Les économies réalisées en choisissant un retrofit plutôt que l'achat d'un nouveau poste d'enrobage sont importantes (are important) ; et cerise sur le gâteau, la fiabilité et la qualité de la production d'enrobé sont également améliorées.

L'entreprise assure des projets d'envergure en Belgique et dans d'autres pays, notamment des routes et autoroutes, lignes ferroviaires pour trains à grande vitesse, installations de canalisations principales et de dérivation, traitement des eaux usées et projets environnementaux, ainsi que des projets d'infrastructures commerciales et industrielles.

« Avec notre forte implantation dans la région wallonne de la Belgique, nous pouvons rapidement mettre sur pied des équipes spécialisées très performantes », explique M. Perard. « Nos propres carrières, postes d'enrobage et centrales à béton nous permettent de répondre à toutes les demandes de fourniture. Et grâce à nos parfaites connaissances de l'environnement, des matériaux et des attentes de nos nombreux clients, nous pouvons leur offrir les services et avantages d'un partenariat haut de gamme. »

ADSK PRODUIT DE L'ENROBÉ PRÈS D'EMPLACEMENTS GÉOGRAPHIQUEMENT STRATÉGIQUES

L'approche de l'entreprise permet aux clients de réduire les coûts de transport

Almaty Road Building Co. (ADSK) a prospéré dans la production d'enrobé en acquérant plusieurs postes à production élevée et en les installant près de projets clés. Résultat : un important volume de mélange fourni à bas prix à des clients impliqués dans des projets exigeants.

L'approche a porté ses fruits, puisque ADSK, avec l'aide de sa dernière acquisition, un poste d'enrobage Ammann ABC 180 SolidBatch, est bien implanté dans le marché de la construction routière à Almaty, au Kazakhstan.

Fondée en 2002, la société ADSK participe à tous les projets de construction routière importants dans la région d'Almaty. L'entreprise a récemment fourni de l'enrobé pour la rocade Big Almaty Ring Road (BAKAD) de 66 km et une section routière de 47 km dans la région d'Almaty.

« Nous avons acheté un poste Ammann SolidBatch cette année et l'avons installé près d'un nouveau projet de construction sur BAKAD », explique Gagiyev Yunuv, propriétaire d'ADSK. « La nouvelle route permettra de passer par l'un des itinéraires les plus empruntés contournant Almaty. »

Un futur projet aura lieu à Taldykorgan, un centre régional à Almaty, incluant un site de production et de transformation de matériaux inertes. Ce projet doit être terminé d'ici fin 2019.

L'entreprise possède actuellement quatre postes d'enrobage Ammann avec une capacité combinée de 660 tonnes par heure. Les postes peuvent produire une variété de mélanges d'enrobé.

« Lorsque nous avons démarré ADSK, nous avons choisi de faire confiance à l'équipement Ammann », explique M. Yunus.

Il s'avère que c'était le bon choix, car Ammann est un partenaire fiable et nous sommes impatients de poursuivre la collaboration. »

Tous les postes Ammann, y compris ceux achetés il y a près de vingt ans, sont en bon état et toujours en fonctionnement. La productivité et la fiabilité des postes ont permis à ADSK d'avoir un portefeuille de plus de 50 clients.

Les clients d'ADSK apprécient l'impact que les emplacements des postes ont sur les coûts. « Cela contribue aux partenariats gagnant-gagnant », souligne M. Yunus.

La clé des postes Ammann : ils produisent aux capacités annoncées. « Notre expérience avec les postes Ammann montre qu'ils répondent à toutes les caractéristiques de performance des fiches techniques », poursuit



M. Yunus. « Parmi les autres facteurs, notre choix de poste d'enrobage pour un site spécifique dépend de la capacité du poste et de la demande locale. »

Il est donc essentiel que le poste, une fois transporté et monté, soit capable de produire selon la promesse de la fiche de performance.

La durabilité est un autre facteur essentiel. « Nous n'avons remplacé presque aucun composant ni groupe en 17 ans de partenariat fructueux, ce qui s'explique par les processus de production de pointe d'Ammann et sa qualité supérieure », souligne M. Yunus. « L'une des clés du succès est bien sûr la capacité d'apporter des changements immédiats aux formules de matériaux inertes et de couches de liaison, ce qui garantit des mélanges de grande qualité. »

Pour terminer, il apprécie aussi la facilité d'entretien. « Les postes Ammann sont faciles à entretenir car ils offrent un accès rapide aux points de service, ce qui permet de remplacer rapidement une pièce : un avantage de plus et l'une des raisons pour lesquelles nous avons choisi Ammann », conclut M. Yunus.



Des représentants d'Ammann et ADSK étaient présents à l'inauguration du poste.



Le poste **ABC 180 SolidBatch** est utilisé sur plusieurs projets d'Almaty Road Building Co. (ADSK).

ABC 140–240 SOLIDBATCH

Caractéristiques et avantages

- Un rapport coût/performance inégalé
- Compact et modulable pour faciliter le transport
- Assemblage rapide des pièces grâce à des options telles que les fondations en acier intégrées et le câblage des prises
- Encombrement compact
- Conception permettant d'intégrer facilement les futures options et technologies telles que l'utilisation améliorée des additifs, des fibres et d'une plus grande quantité de matériaux recyclés.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES :

CAPACITÉ : 140–240 t/h

TAILLE DU MALAXEUR : 1.7–3.3 t

SILLO DES AGRÉGATS CHAUDS : 29 t ou 53 t / 36 t ou 86 t

SILLO DE MALAXAGE CHAUD : 23 t en 1 compartiment

50 t ou 90 t en 2 compartiments

SYSTÈME DE COMMANDE : as1

SYSTÈME DE RECYCLAGE : RAC / RAH 50

ACTUALITÉS ET ÉVÉNEMENTS

Les finisseurs d'Ammann Inde récompensés

Pour la troisième année consécutive, Ammann Inde a remporté le prix « Meilleure vente - Finisseurs » de la publication commerciale Equipment India.

Ammann Inde a été récompensé pour la vente combinée de tous les finisseurs Apollo : les modèles WM6 HES, AP 550, AP 600, AP 800 et AP 1000. Les finisseurs sont connus pour leur productivité, leur valeur ajoutée et le service client par le réseau de service après-vente très respecté d'Apollo.



Le site Ammann Inde à Mehsana, près d'Ahmedabad



Scannez le code QR pour voir une vidéo à ce sujet.



Un poste vaut mieux que deux

Pour une entreprise, la construction d'un aéroport fait partie des projets les plus stressants. Les délais sont extrêmement rigides et appliqués de manière stricte. La sécurité est également une source de défis logistiques. D'autres écueils, comme la météo, peuvent également créer des problèmes.

La société de construction grecque Intrakat a ajouté un fardeau significatif à ce scénario déjà stressant : elle a pris en charge deux

projets d'aéroport au planning très proches, avec un seul poste pour fournir l'enrobé.

Intrakat a utilisé le poste d'enrobage optimisé pour le transport Ammann ABT QuickBatch pour produire le mélange requis sur l'aéroport de Mykonos, en Grèce. Le poste a ensuite été démonté et transporté par ferry à Kos, à plus de 250 km, où il a produit le mélange pour un autre projet d'aéroport.

L'utilisation d'un seul poste permettait de réaliser d'importantes économies sur les

coûts. Mais tout retard sur le premier chantier aurait également mis en péril le second.

« Les marges de temps pour l'exécution des travaux sur les aéroports de Mykonos et de Kos étaient particulièrement serrées », explique Panagiotis Anagnostopoulos, chef de projet chez Intrakat. « S'il n'avait pas été possible de déplacer le poste d'enrobage dans le temps disponible, nous aurions dû installer deux postes simultanément sur les deux aéroports. »

150



Years of Innovation Since 1869

Ammann a 150 ans

Ammann fête son 150^e anniversaire en 2019 et ce jalon sera célébré de différentes manières, notamment un numéro spécial du magazine clients au printemps 2019. La publication reviendra sur l'histoire d'Ammann, tout en se plongeant dans l'avenir.



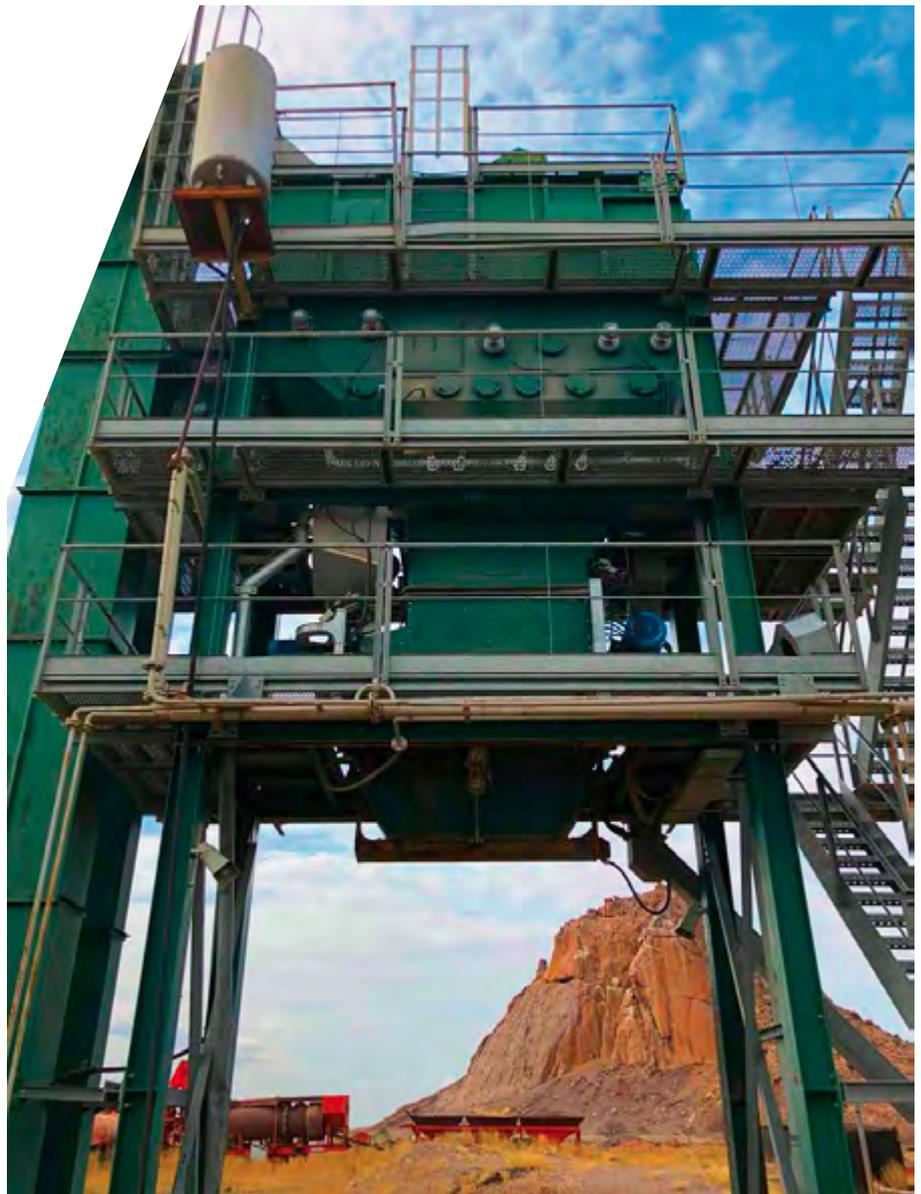
ABC 180 SolidBatch.

Nouvel achat basé sur l'expérience

C'est sans surprise que PT Sumber Mitra Jaya s'est adressé à Ammann pour un projet d'enrobage d'envergure. La société basée à Jakarta, en Indonésie, a déjà précédemment rencontré un grand succès en utilisant différents postes d'enrobage Ammann JustBlack. « Nous avons été très satisfaisants de la performance des postes lors d'autres projets sur l'île », explique M. Ramesh, directeur de PT Sumber.

Lorsque le gouvernement central a fait appel à l'entreprise pour construire et entretenir un segment de la route à péage Trans-Java, PT Sumber s'est doté d'un poste d'enrobage Ammann. Cette fois, le modèle ABC 180 SolidBatch. C'était le troisième poste Ammann acheté par l'entreprise l'année dernière.

« Nous avons acheté le poste ABC 180 SolidBatch pour sa technologie, sa fiabilité et l'excellente qualité de l'enrobé », explique M. Ramesh. « Nous savons aussi que nous pouvons compter sur les postes Ammann pour respecter les délais serrés et les volumes de production élevés qui sont requis. »



L'entrepreneur poursuit sa passion

Abuzar Mergani Elbushra a passé beaucoup de temps et de soin à développer son entreprise soudanaise. Elbushra a gravi les échelons dans la construction routière et en 2005, près de 20 ans après ses débuts, il a lancé sa propre entreprise. Il possède à présent quatre postes d'enrobage, tous fabriqués par Ammann.

Il a choisi Ammann car il a commencé à travailler avec l'entreprise en 2010 et sa confiance n'a cessé de grandir depuis. « Je suis passé d'un seul poste à trois, puis quatre, grâce à la mobilité des postes Ammann, à leur productivité et à la coopération avec le revendeur Ammann », explique M. Elbushra.



LES AVANTAGES D'UN RETROFIT

UN POSTE D'ENROBAGE ANCIEN PEUT-IL RÉPONDRE AUX NOUVELLES NORMES ENVIRONNEMENTALES ?

Dans un monde où les normes environnementales ne cessent de changer, les producteurs d'enrobé peuvent survivre ; et même prospérer, avec l'aide d'un retrofit de poste.

Un retrofit met à niveau un ancien poste afin qu'il réponde aux nouvelles normes environnementales, à une fraction du coût d'un nouvel achat. Tous les projets sont gérés par le centre de retrofit Ammann en Autriche, qui se base sur des processus éprouvés et des techniciens expérimentés pour résoudre tout problème et garantir des résultats supérieurs.

Que vous apporte un retrofit d'Ammann ?

- Une augmentation de l'utilisation de RAP
- Un système de réservoir de bitume chauffé électriquement qui est si économique qu'il est rentabilisé en quelques années
- Des niveaux sonores réduits de jusqu'à 20 dB sans impact sur la production quotidienne
- Une capacité à utiliser des mélanges basse-température qui réduisent l'utilisation de combustible et les émissions

Contactez-nous pour organiser une analyse gratuite afin de connaître les meilleures opportunités d'améliorations environnementales à bas prix sur votre poste.