

L'original Unimog de RTE

5 février 2016

- **Un Unimog adapté au travail particulier de RTE**
- **Un camion moderne et pratique**

Montigny-le-Bretonneux – Rouler en Unimog lorsque l'on travaille pour RTE – Réseau de Transport d'électricité -, ce n'est pas nouveau. Rouler en Unimog Euro VI avec caisse, c'est plus rare. Ainsi à Sélestat, en Alsace, où une équipe dédiée aux travaux sur les lignes haute tension – plus de 63 000 kW – use des services d'un 5023 depuis septembre dernier. L'originalité de cet Unimog réside dans son équipement. A commencer par la caisse atelier FRP (4,20 x 2,5 m) aménagée avec force établi, tiroirs, armoires et qui autorise le travail en position debout. L'accès est facilité par un classique hayon élévateur en aluminium (capacité de 2 tonnes). A noter la galerie sur le toit de la caisse et l'accès à celle-ci par une échelle creusée sur le côté droit de celle-ci. A l'avant, le treuil, indispensable pour les travaux sur les lignes aériennes, et d'une capacité de 6 tonnes avec cabestan, peut être commandé par une télécommande filiaire. La cabine en elle-même est protégée par un pare-branche qui déborde sur les côtés afin de protéger aussi la caisse en hors piste.

Unimog, le Mercedes « couteau suisse »

S'équiper d'un Unimog, c'est s'offrir le camion idéal pour qui veut travailler dans des conditions extrêmes. C'est le seul camion disposant de ponts portiques offrant une grande capacité d'évolution en hors piste. En passant l'an passé à la norme Euro VI, l'Unimog haute mobilité a aussi revu en profondeur la technologie qu'il embarque. Ainsi, le moteur OM 934 – 5,1 litres de 170 kW/231 ch – a été reculé d'un mètre dans le châssis, dans le but d'améliorer le comportement routier. Dans le même temps, le système de freinage a été reconsidéré, le frein moteur étant dit à décompression à deux temps délivrant une puissance de freinage maximale de 180 kW, chaque cylindre disposant de sa propre unité de frein moteur. Evidemment, un ABS typé off-ropad fait partie de l'équipement de série.

L'Unimog U 5023 de RTE est en plus équipé de quelques plus indispensables à son utilisation : une boîte automatique, un circuit hydraulique – alimentation du treuil – ainsi qu'un système de gonflage/dégonflage des pneus en roulant.

La flotte Unimog RTE

RTE, opérateur du réseau de transport d'électricité, qui construit et entretient les lignes haute tension (plus de 63 000 volts), est un client fidèle d'Unimog. Ce U 5023 est ainsi le 15^e du genre livré sur l'ensemble du territoire national depuis deux ans. Nous ne compatibilisons ici que les Unimog les plus récents, EDF puis ERDF et RTE étant des clients fidèles du 4x4 allemand depuis plus de 30 ans.