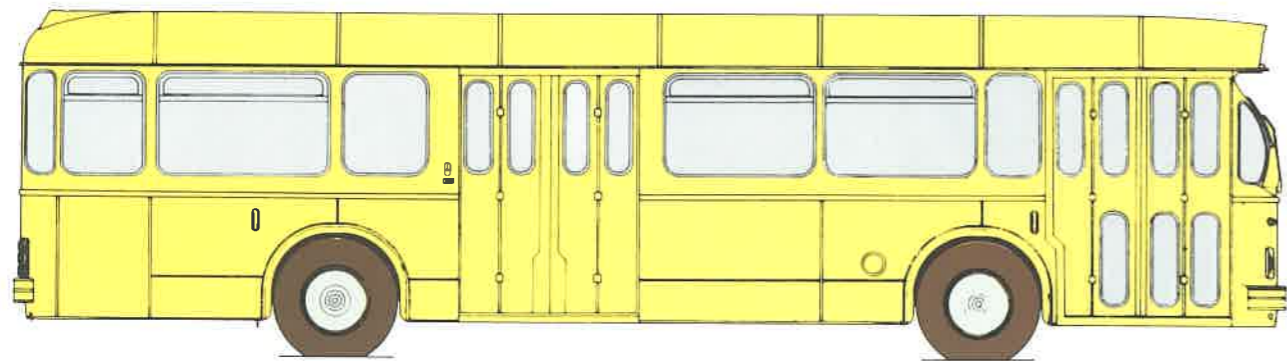
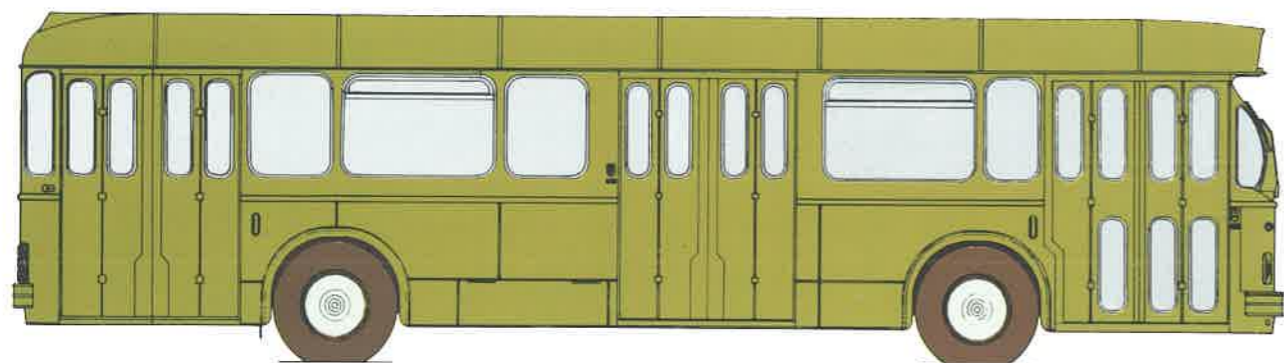


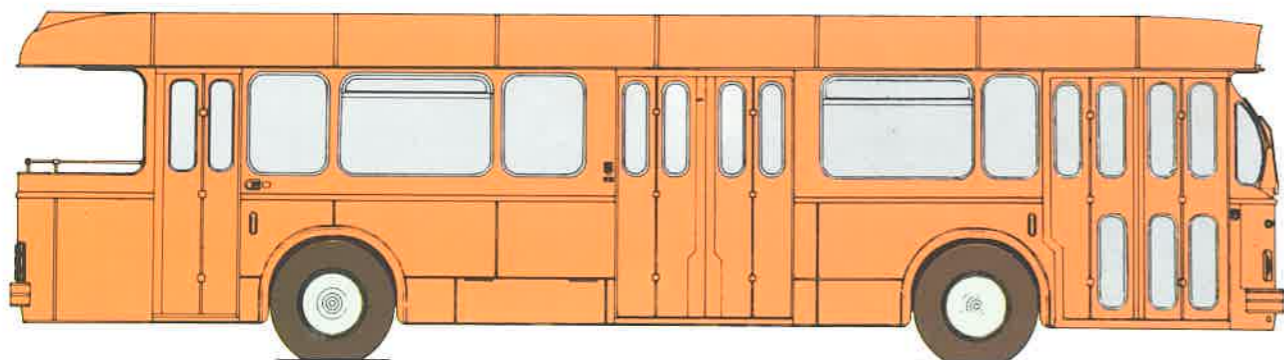
# Diagrammes d'implantations portes et sièges



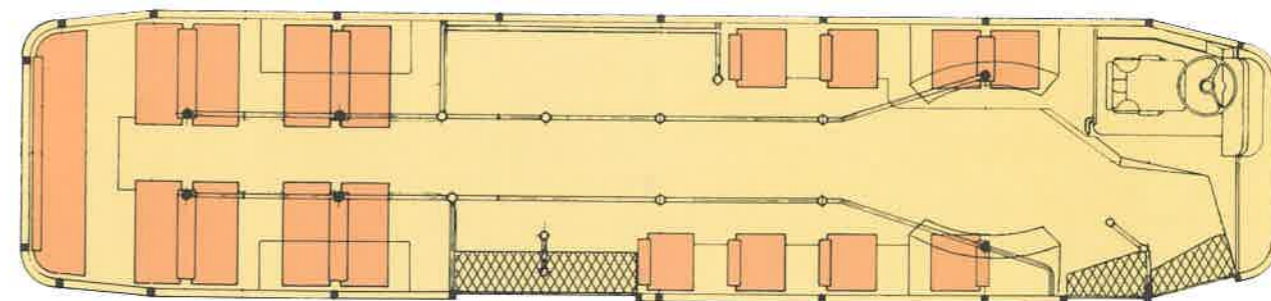
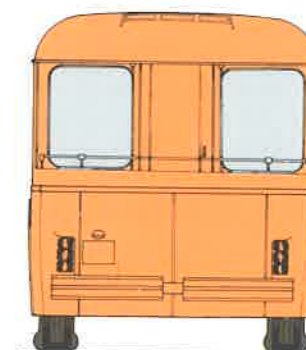
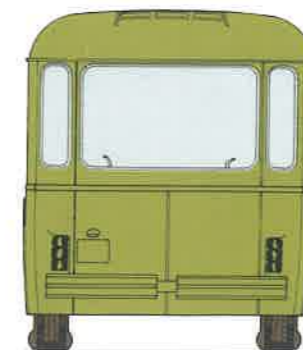
SC 10 U Type 044



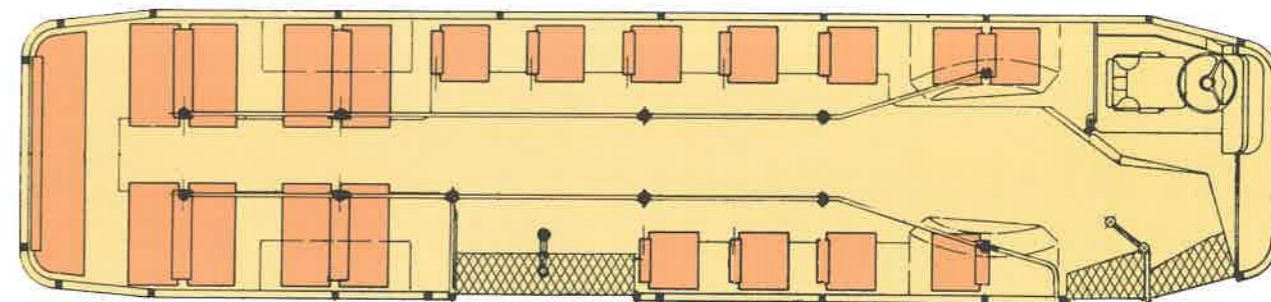
SC 10 U Type 444 D



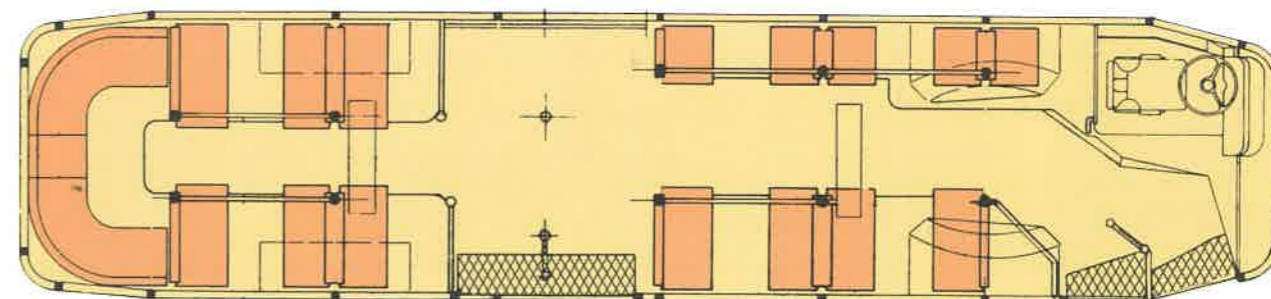
SC 10 U Type 244 D



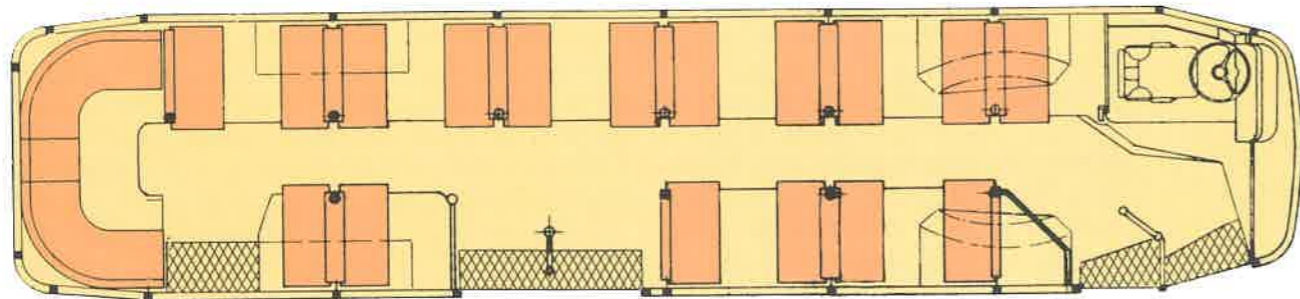
29 places assises - Variante 044



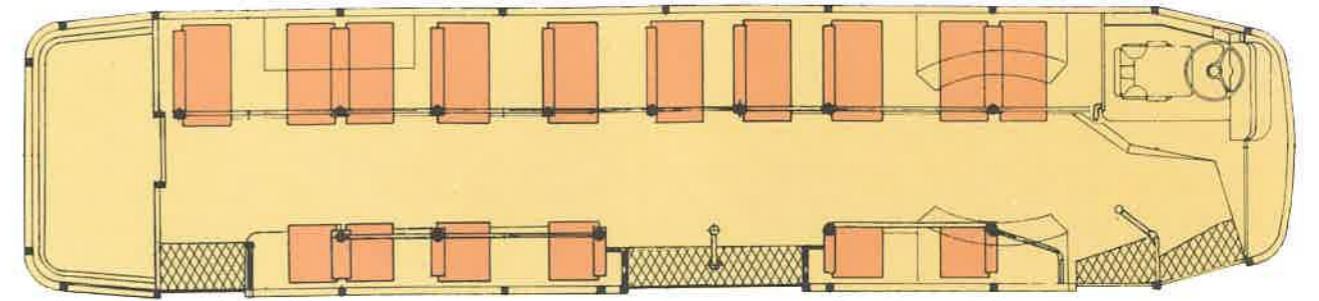
32 places assises - Variante 044



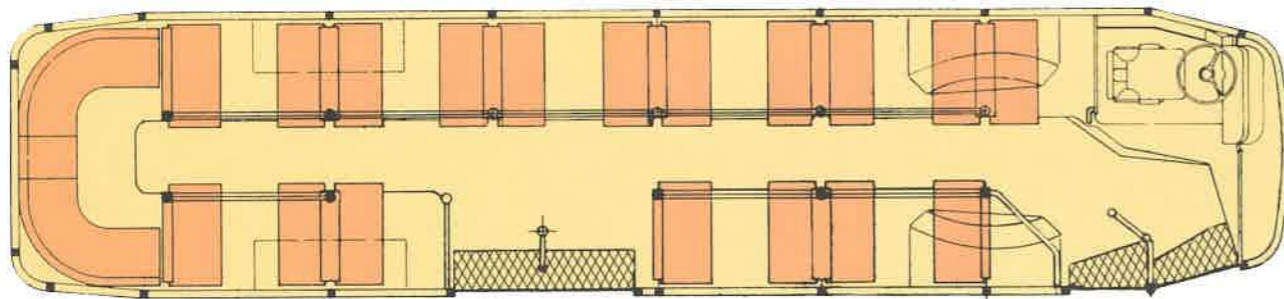
31 places assises - Variante 044



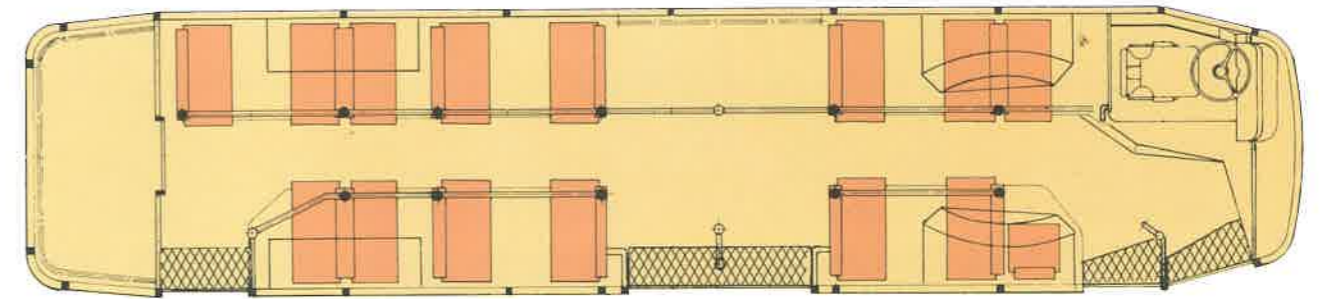
40 places assises - Variante 244



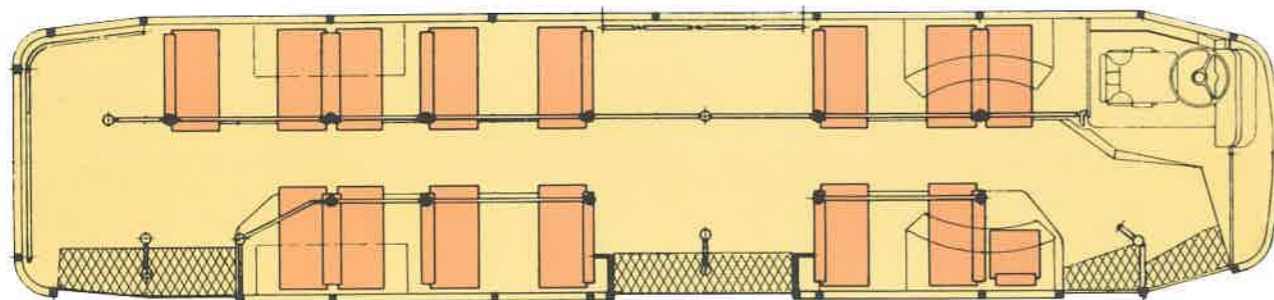
26 places assises - Variante 244 D PA



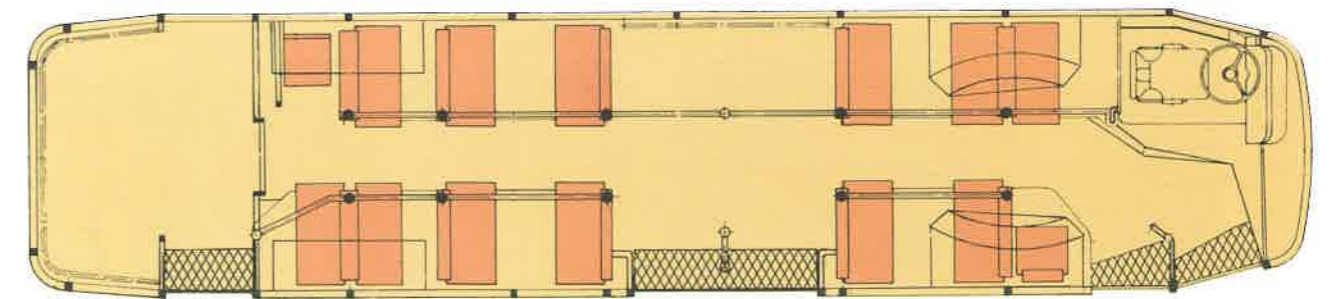
42 places assises - Variante 044



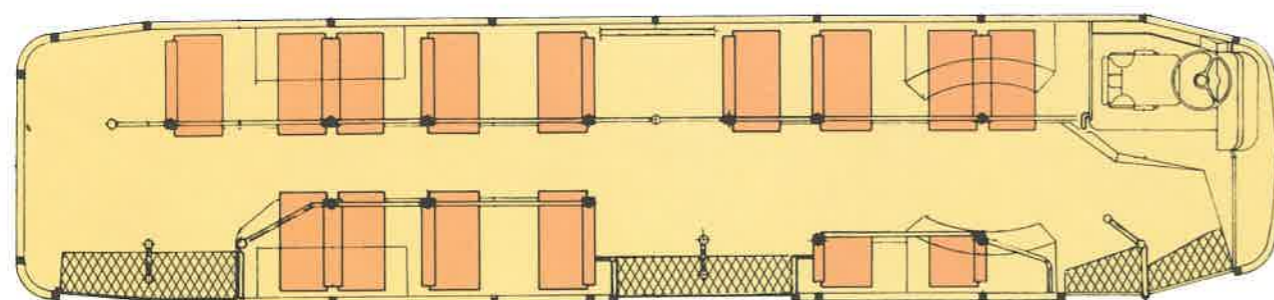
29 places assises - Variante 244 D PA



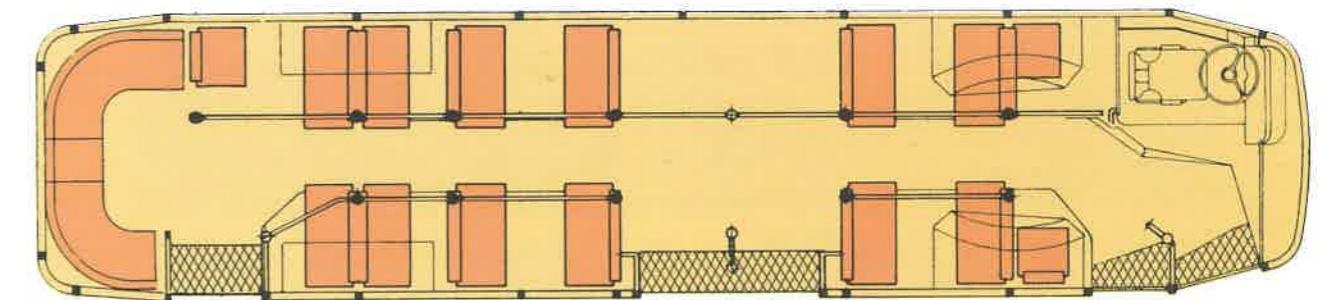
29 places assises - Variante 444 D



26 places assises - Variante 244 D PA



28 places assises - Variante 444 D



35 places assises - Variante 244 D

# Bien conduits... bien accueillis.

## Bien-être du passager :

Quelle que soit la version choisie, 2 ou 3 portes, plate-forme ouverte ou rotonde arrière, le SC 10 propose un nombre important de places assises : de 25 à 42 suivant les implantations. Toutes bénéficient d'un égal confort. Les nouveaux sièges "anatomiques" à épaisseur de mousse plus importante, ont été étudiés en laboratoire pour assurer des conditions optima de transport. Le bien-être des passagers debout n'a pas non plus été oublié : "miséricordes" face à la porte centrale, colonnes et mains-courantes pratiques en inox. Le chauffage et la ventilation sont très efficaces et plusieurs options permettent de l'adapter avec précision aux conditions locales d'exploitation.

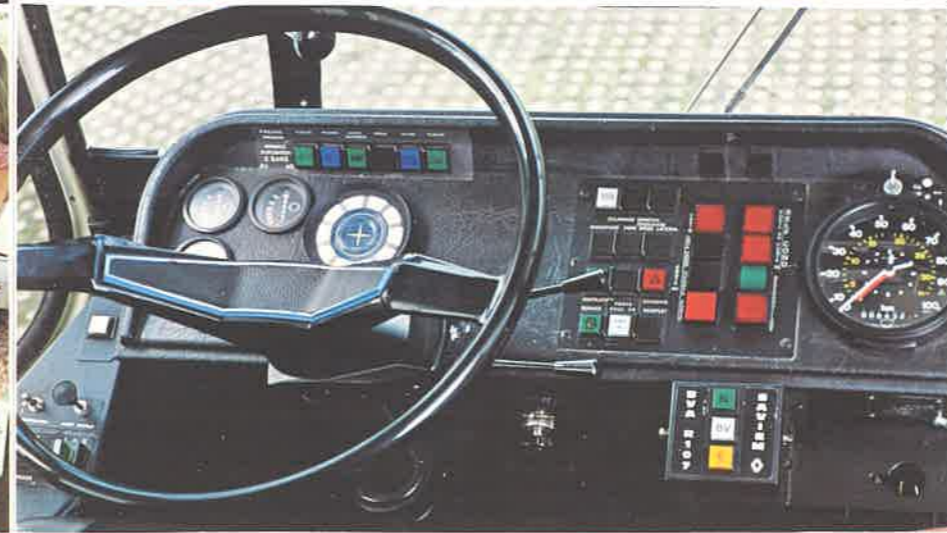
Un éclairage intégré dans le pavillon diffuse une lumière très agréable. On peut lire, la nuit, dans le SC 10. Il est "agréable à vivre" à toutes les heures de la journée.

## Confort du conducteur :

Pour ceux qui passent toute leur journée de travail au volant, et qui ont la responsabilité de la sécurité et du bien-être de 100 passagers aux heures de pointe, le SC 10 multiplie les avantages.

Le poste de conduite est le résultat de recherches ergonomiques poussées : siège "anatomique" réglable ; commandes et manettes à portée naturelle des doigts ; planche de bord regroupant tous les cadrans de contrôle sous les yeux du conducteur, pare-brise cylindro-cyclique anti-reflets, etc.

Il peut être, en option, isolé du reste du véhicule et équipé d'un dispositif de climatisation spécial. Beaucoup d'autres options (vitres teintées, commande de girouette semi-automatique ou automatique par clavier, système optique de contrôle de porte milieu, glaces chauffantes, sonorisation avec micro chauffeur, etc.) permettent d'offrir à chaque conducteur de SC 10, en fonction des conditions d'exploitation de la ligne, l'outil idéal pour faire son travail dans les meilleures conditions de bien-être.



# Généralités techniques

## Moteur M.A.N. D 0846 HM 82 U

Le procédé M consiste à remplacer la pulvérisation du combustible par sa vaporisation dans une chambre de combustion hémisphérique située dans la partie supérieure du piston. L'injection du combustible est faite tangentielle à la paroi de la chambre sur laquelle le combustible s'étale en une pellicule très mince qui s'évapore progressivement au contact de cette paroi.

D'autre part, la tubulure d'admission en forme de spirale dans la culasse donne à la colonne d'air un mouvement tourbillonnaire à axe vertical qui se poursuit durant la compression. Le mouvement se localise en s'accélération, à l'intérieur de la chambre de combustion lorsque le piston atteint le point mort haut.

Le tourbillon d'air chaud entraîne les vapeurs de combustible au fur et à mesure de leur production et en assure la combustion progressive. Ce procédé présente l'avantage d'une combustion extrêmement rapide et sans brutalité, assure un rendement excellent et un fonctionnement très souple et peu bruyant du moteur.

Cycle : 4 temps  
 Nombre de cylindres : 6  
 Alésage : 108  
 Course : 132  
 Cylindrée : 7.258  
 Couple maxi (DIN) : 55 mkg  
 Régime Maxi : 2.500 tr/mn  
 Puissance maxi (DIN) : 160 ch  
 Puissance fiscale : 19 ch  
 Régime du ralenti : 450 tr/mn  
 Graissage : pompe à engrenage, régulateur toutes vitesses.

Pompes d'injection avec avance automatique. Capacité d'huile du carter moteur 18 l.

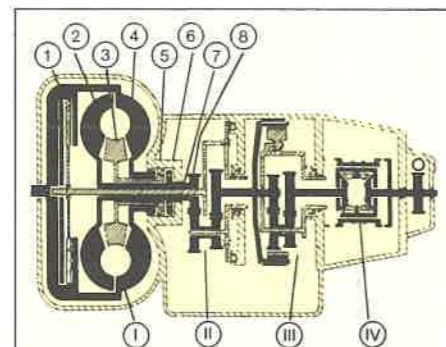
En option le moteur M.A.N. peut être doté d'un système de capsulage extérieur abaissant très sensiblement le niveau sonore déjà réputé le plus bas du marché.

## Boîte de vitesses automatique R 107

La boîte de vitesses automatique normale est composée :  
 - d'un convertisseur hydraulique du type "Transfluide";  
 - de deux trains réducteurs épicycloïdaux ;  
 - d'un inverseur de marche différentiel ;  
 - d'un système électro-centrifuge de commande automatique.

Elle permet de supprimer l'embrayage et de maintenir intégralement l'effet du frein moteur. Elle se commande par un levier à 3 positions : marche AV, marche AR et point mort. Elle comporte 4 vitesses en marche AV qui se décomposent en 3 vitesses automatiques et une vitesse de reprise contrôlée ; et une marche AR. Le conducteur provoque le passage des vitesses en soulageant l'accélérateur. La boîte de vitesses automatique super est composée des mêmes éléments que la boîte automatique normale mais comporte un équipement électrique complémentaire de coupure automatique d'injection.

Cette boîte permet deux conduites :  
 1 - Conduite normale identique à la boîte de vitesses automatique normale.  
 2 - Conduite super dans laquelle le dispositif de coupure automatique d'injection intervient à la place du conducteur. Ce second système de conduite s'annule automatiquement si le premier système de conduite est sollicité.



I Convertisseur de couple, II Train réducteur AV, III Train réducteur AR, IV Inverseur de marche.  
**Détail du convertisseur**  
 1. Volant, 2. Turbine, 3. Réacteur, 4. Impulseur, 5. Roue libre, 6. Pompe à huile, 7. Arbre de turbine, 8. Pignon moteur du train AV.  
 Coupe schématique de la boîte automatique R 107 (période de démarrage).

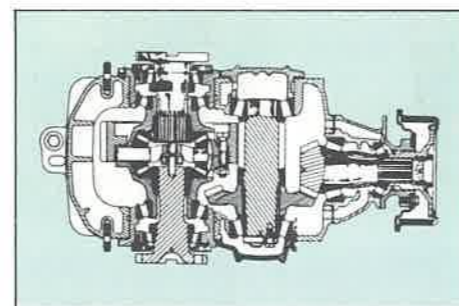
## Pont AR type 491

Le pont AR à roues indépendantes comprend une partie centrale de pont fixée à la caisse rassemblant dans un carter moulé :

- un premier élément réducteur à couple conique
- un second réducteur par pignons droits à denture hélicoïdale

c) un mécanisme différentiel classique. Cette partie centrale est fixée élastiquement sur la caisse.

Couples	SAVIEM R 107	WILSON HVD
13x47 - 11x29	50,2 km/h	50,2 km/h
13x47 - 13x29	59,4 km/h	59,4 km/h
13x47 - 15x29	68,6 km/h	68,8 km/h



## Suspension à correction d'assiette

Permet dans tous les cas de charge d'avoir une hauteur de plancher minimum et constante.

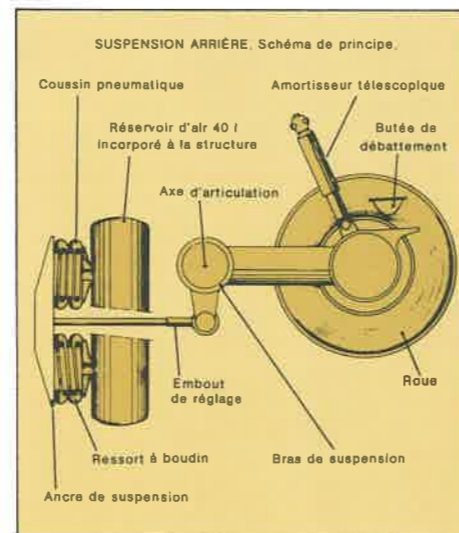
**Suspension AV** : de type mixte avec deux ressorts à lames, 2 soufflets pneumatiques, 2 amortisseurs.

Correction d'assiette assurée à l'AV par 2 valves de nivellement temporisées.

**Suspension AR** : du type à roues indépendantes : chaque roue étant articulée autour d'un axe horizontal placé devant elle. Sur le levier d'articulation une ancre prenant appui de chaque côté, sur un coussin pneumatique qui s'appuie directement sur le réservoir additionnel de 40 litres.

Cette suspension AR se compose de 4 coussins pneumatiques, de 4 ressorts à boudin, de 2 amortisseurs télescopiques.

Alimentation de l'ensemble de la suspension AR par une seule valve de nivellement temporisée assurant la correction d'assiette.



## Freinage

Type : pneumatique.

Description :

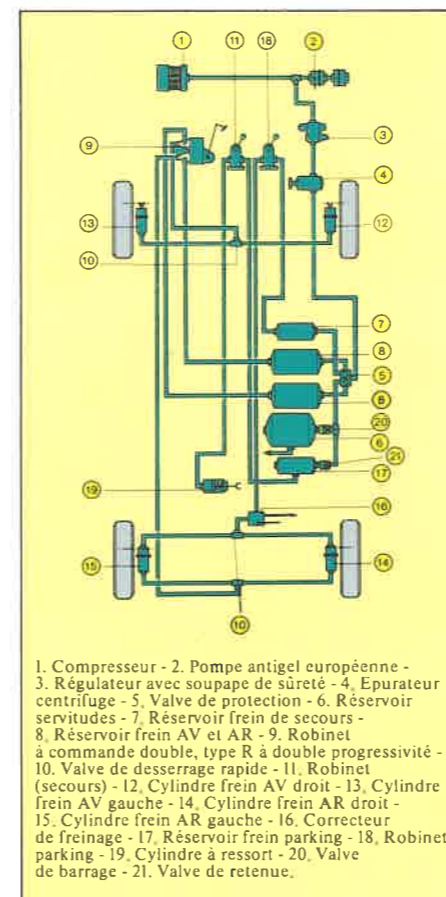
Sur les 4 roues à circuits AR et AR indépendants, commandés au pied par un robinet double type DMR.

Fonctionnement : après avoir été régulé et épuré, l'air envoyé par le compresseur arrive dans la valve de protection qui le distribue dans les différents réservoirs.

Freins AV : 36 litres. Freins AR : 45 litres. Secours : 20 litres. Servitude : 45 litres. Frein de parking : 20 litres.

L'action du pied sur la pédale de frein commande le robinet DMR qui alimente simultanément, par l'intermédiaire de 2 circuits indépendants, les cylindres AV (simple), les cylindres AR (télescopiques piston  $\phi$  3 1/2").

Frein de parking : pneumatique par cylindre à ressort, sur l'arbre de transmission commandé par un robinet à main.



Frein de secours : il existe un circuit de secours indépendant des autres circuits commandé manuellement par un robinet placé à gauche du poste de conduite et alimenté par un réservoir de 20 litres. L'action sur ce robinet permet d'alimenter par un circuit entièrement indépendant les cylindres AR (télescopiques, piston  $\phi$  4"), par l'intermédiaire d'une valve de correction en fonction de la pression dans les coussins de suspension.

## Équipement électrique

● Tension nominale de fonctionnement : 24 volts.

● Alternateur de 1200 W à redresseur incorporé et régulateurs à transistors.

● Batteries de 192 Ah, logées dans un compartiment étanche.

● Canalisation constituant un ensemble étanche à l'humidité, en particulier celles passant à l'extérieur protégées par des gaines métalliques inoxydables et souples.

● Éclairage intérieur fluorescent par 5 vasques carrées au pavillon assurant un éclairage minimal de 80 lux à 1 m du sol.

● Fusibles, centrale clignotante, régulateur de tension, signal de détresse, ampèremètre et relais groupés dans une armoire accessible de l'extérieur.

## Équipement pneumatique

Il comporte :

● Un compresseur d'air d'un débit minimal de 270 litres par minute à 1500 tr/mn.

● Un régulateur sur échappement.

● Un dispositif antigel type européen d'une capacité nominale de 500 cm<sup>3</sup>.

● Un dispositif de gonflage permettant de remplir les réservoirs d'air par une source extérieure.

## Climatisation et glaces

● Trois sources de chaleur peuvent être utilisées :

- les gaz d'échappement (série) ;

- l'eau de refroidissement du moteur (option) ;

- l'énergie électrique pour les glaces latérales de pare-brise (option).

Dans le cas d'un chauffage à circulation d'eau, deux aérothèmes sont placés sous les sièges dans la partie avant et dans la partie arrière du véhicule.

Le dégivrage est assuré par un appareil directement branché sur le circuit d'eau moteur.

● Baies latérales basculantes à la partie supérieure glace conducteur coulissant dans les deux sens.

## Aménagements intérieurs

● Plancher en bois contreplaqué marine revêtu d'un tapis vinyle 25/10°.

● Habillage du pavillon et des panneaux sous baies en stratifié.

● Colonnes et mains courantes en inox.

● Porte-bagages conducteur.

● Girouette AV pour destination et N° de ligne.

● Pare-soleil frontal et latéral translucide.

● Siège conducteur Flexit grani tissu noir.

● Sièges voyageurs type M77.

## Options principales :

**Mécanique :**

- Boîte de vitesses HVD ME 60.

- Boîte de vitesses PAM 412 C70.

- Réglage automatique des freins.

- Ralentisseur électrique commande à main ou couplé à la pédale de frein.

- Graissage à niveau constant type lubrimateur.

- Contrologue.

- Bouclier plastique d'insonorisation moteur.

**Électricité :**

- Prise de charge extérieure.

- Phares antibrouillard.

- Phare de recul.

- Marchepieds et bords sensibles aux portes centrale et AR.

- Sonorisation intérieure.

**Climatisation et glaces :**

- Chauffage à circulation d'eau.

- 1 ou 2 trappes au pavillon.

- Glaces latérales de pare-brise ouvrantes ou chauffantes.

- Glaces latérales teintées.

- Climatisation du poste de conduite.

**Carrosserie - Aménagement intérieur :**

- Tapis de plancher Taraflex à pastilles.

- Miséricorde sur plateforme centrale.

- Cadres de publicité.

- N° de ligne AR.

- Bandeaux de ligne.

- Garnissage panneaux sous baies moquette.

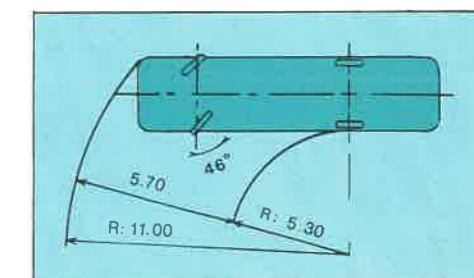
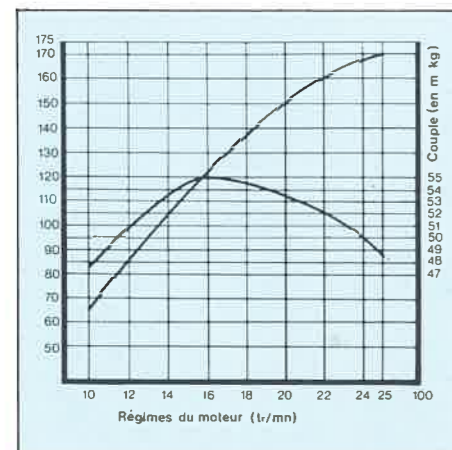
- Stores.

- Girouette AV à commande automatique ou semi-automatique.

- Extincteur.

- Barre télescopique.

- Peinture extérieure 2 ou 3 tons.



# Saviem: le premier service de France

Le SC 10 bénéficie de toute l'organisation Saviem en matière de service et d'après-vente.

76 points d'appui spécialisés dans les autocars et autobus, dont 23 concessionnaires, disposent des grands moyens de la technique moderne pour assurer l'entretien et la réparation rapide d'un matériel dont chaque professionnel sait combien les temps d'immobilisation prolongée peuvent grever lourdement le coût d'exploitation.

Un personnel qualifié, constamment "recyclé" aux méthodes nouvelles, ajoute la caution de sa responsabilité personnelle à la garantie d'efficacité des méthodes employées.

Exemple : la gestion du stock central des pièces de rechange par ordinateur assure la réponse dans la journée à toute demande de dépannage.

L'assistance après-vente Saviem est naturellement assurée, avec un esprit de service identique, auprès des utilisateurs disposant de leurs propres ateliers. Choisir un SC 10 c'est aussi choisir le premier service de France.

Outre ces 76 spécialistes à 100 %, les autobus SC 10 Saviem bénéficient de l'assistance de l'ensemble du réseau poids lourd Saviem : plus de 900 concessionnaires et agents en France, près de 5.000 dans l'Europe du Marché Commun.

