

## LE MUSÉE SCANIA EN SUÈDE

# Ouvert à tous



D'abord spécialisé en voitures, Scania a développé son activité camions, puis cars, en s'associant avec Vabis. A Stockholm, une cinquantaine de véhicules restaurés et de nombreuses maquettes illustrent l'histoire de ce pionnier de la standardisation à la galerie Marcus Wallenberg.

L'espace Marcus Wallenberg, agrandi à l'occasion du centenaire de Vabis (ex-Scania) abrite plus d'une cinquantaine de véhicules, auxquels s'ajoutent de nombreuses vitrines et des maquettes souvent uniques. Le bâtiment, l'un des rares de l'époque, date de 1918. Des tanks et des autobus y furent fabriqués naguère.

A 30 km de Stockholm, à deux pas du siège de Scania, ce lieu d'his-

toire abrite depuis 1983 un trésor peu connu, surtout intéressant pour la variété de ses véhicules : vélos, camions, voitures, draisines et wagons y trouvent un refuge luxueux. Voyage à travers le temps et l'histoire. En voiture s'il vous plaît !

### **Une garantie de vie éternelle**

Un atelier moderne de réparation d'automobiles a normalement deux portes : le véhicule défectueux

*Ce magnifique Vabis de 1909 est le plus vieux camion que l'on peut admirer au musée. Propulsé à son origine par un deux-cylindres en V de 15 à 18 ch, il reçut par la suite un quatre-cylindres à soupapes latérales d'une puissance de 24 ch. Son prix neuf était de 10 500 couronnes.*

*En haut : reconstitution du bureau de Gustaf Erikson, qui conçut le premier véhicule à moteur de Suède en 1897. C'était six ans avant la création de Vabis, l'une des plus grandes firmes de camions avec Scania.*



**Cette très belle 2S de 1909 est la première voiture de Vabis. Son moteur quatre cylindres essence est à soupapes latérales. La marque fut rachetée par Scania en 1911.**



**L'une des premières productions Scania fut les vélos, avec et sans moteur. Le rond du logo Scania symbolise d'ailleurs le pédalier...**

entre par l'une, et sort par l'autre une fois réparé. Mais l'atelier de rénovation de Scania à Södertälje n'en a qu'une. C'est la porte du paradis pour les Scania et les Vabis : les véhicules qui y pénètrent ont une garantie de vie éternelle. A ce jour, une cinquantaine de véhicules ont connu ce bonheur. Des débris éparpillés ont été transformés en voitures et en camions. Des pièces détachées contenues dans une douzaine de caisses sont devenues un moteur. Des cabines qui servaient de cabanes ont retrouvé leur état d'origine, avec leur ancien châssis, pour redevenir des camions quasi neufs. Auparavant, une chasse aux pièces a été menée dans le monde entier : une vis au filetage irrégulier, un cadran Smith de 1929, une rehausse de benne...

### **Tout peut commencer par un coup de fil...**

Les véhicules exposés dans l'Espace Marcus Wallenberg sont de toutes sortes, de toutes origines, depuis le camion brasseur de Södertälje de 1927 jusqu'à l'autobus Metropol de 1953, de la draine de 1910 jusqu'au Regent de



**Ce camion Vagnfabriks-Aktiebolaget de 1903, est, avec le Scania 1902, le plus vieux camion suédois. Pesant 1,5 t, il roulait à 12 km/h, une performance remarquables à une époque où les chevaux tiraient une charette de 1 t à 5 ou 6 km/h.**

1957, le Capitol, le L65, le Scania Type A, le Scania-Vabis Type I, le Bouledogue et le Fourmilier.

Un Scania peut arriver au ciel de bien des façons. Tout peut commencer par un coup de téléphone reçu par l'atelier : « Johansson, ferrailleur à Stockholm. Dites, je viens de recevoir un vieux moteur, je jurerais que c'est un Vabis ». C'est ainsi qu'apparut un quatre-cylindres Scania-Vabis de 35 ch. Une coïncidence pure et simple, mais une vraie trouvaille, car l'usine n'en avait fabriqué que cinq, dont un avait été installé dans la dernière voiture particulière construite par Scania-Vabis en 1929. Palle Björkman, chef de l'atelier de réparation, se souvient : « C'est à cette époque que Scania a commencé à comprendre sa responsabilité dans le domaine de la culture et de l'histoire, et s'est mis méthodiquement à l'ouvrage ».

L'usine consulte toujours l'atelier de rénovation avant de jeter ses surplus ; celui-ci a alors la possibilité de conserver des éléments précieux ; pour le musée, c'est une situation de choix.

### **Quel avenir pour les futurs vieux camions ?**

Mais Palle s'inquiète pour l'avenir : « Les camions d'aujourd'hui, avec toute leur électronique embarquée, nécessitent un outillage de pointe pour la fabrication des pièces. Pourrons-nous remettre en état un 144 dans soixante ans ? Bien sûr, nous pourrions prendre un véhicule directement de la ligne de montage, et le remiser pour l'avenir. Mais avouez que cette solution n'est pas très attrayante. » C'est pourtant celle qui est adoptée par grand nombre de construc-

teurs européens. Mais Scania résiste : son paradis ne doit accepter que des véhicules qui ont une histoire à raconter.

A propos d'histoire, celle de Scania est riche en rebondissements. Tout a commencé dans les années 1880, durant lesquelles le réseau des chemins de fer suédois était en pleine expansion, et la demande de matériel roulant énorme. Surahammars Bruk était le plus grand fabricant suédois de roues et autres composants pour les wagons. Son gérant proposa alors de fabriquer des wagons complets. Rejoint par un autre industriel, ils fondèrent Vagnfabriks-Aktiebolaget, près de Stockholm, en 1891.

### **Premier moteur à combustion**

L'excellente affaire satura au bout de quelques années et se mit alors à la recherche d'autres produits à fabriquer. Son intérêt fut attiré par

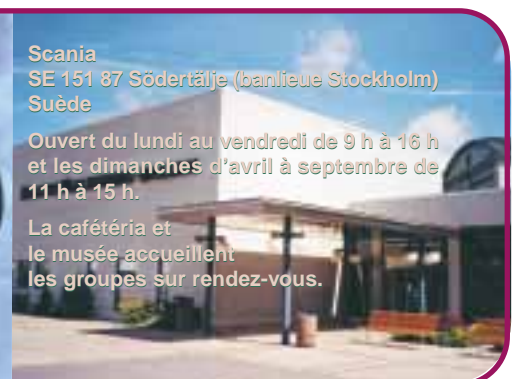
## **Espace Marcus Wallenberg**



Scania  
SE 151 87 Södertälje (banlieue Stockholm)  
Suède

Ouvert du lundi au vendredi de 9 h à 16 h  
et les dimanches d'avril à septembre de  
11 h à 15 h.

La cafétéria et  
le musée accueillent  
les groupes sur rendez-vous.





*Cet autocar des années 20 est l'un des best-sellers de Scania Vabis. Pour le faire circuler en hiver, les postes suédoises garnissaient bien sûr ses roues arrière de chaînes. L'essieu avant quant à lui était équipé de skis qui permettaient de diriger le véhicule même dans la neige profonde.*

*Ce wagon, divisé en deux compartiments de 3<sup>e</sup> classe et un de 2<sup>e</sup>, fut l'une des premières productions de ce qui allait devenir Scania 100 ans plus tard. Il est doté de Bogies pour voies étroites.*

une nouveauté qui faisait ses premiers pas sur le continent, « la voiture sans chevaux », ou voiture automobile. C'est Gustaf Erikson, jeune ingénieur qui, en 1897 et 1898, conçut la première voiture à moteur à combustion de Suède. Ce n'était qu'un véhicule expérimental, mais il fut à la base d'une fabrication commerciale de voitures particulières et de camions dans les dix années qui suivirent. En 1906, la société déposa la marque Vabis.

### Cycles, voitures, camions...

A Malmö, à quelque 600 km de là, naissait la société Scania, qui fabriqua bientôt des voitures. A la différence de son homologue Vabis, Scania commença par copier des marques étrangères et mita sur l'assemblage d'organes et de sous-ensembles achetés. En 1901 et 1902, elle construisit, à l'essai, deux ou trois voitures particulières et un camion. Vers 1905, elle commença à mettre au point ses propres moteurs, et c'est à partir de cette date que la fabrication de camions connut sa vitesse de croisière. Victime de son succès, Scania n'avait pas les moyens nécessaires pour développer ses activités au rythme de la demande. En 1910, la société se rapprocha de son concurrent principal, Vabis, avec lequel elle fusionna en 1911 pour donner naissance à Scania-Vabis.

La fabrication des camions fut concentrée à Malmö, celle des moteurs, des voitures et des camionnettes à Södertälje, en banlieue de Stockholm. A partir de 1915, Scania-Vabis renouvela sa gamme de moteurs et de véhicules. Une importante exportation eut lieu



durant les années qui précédèrent la Première Guerre mondiale, à destination des pays de la Baltique. Des filiales virent le jour à Copenhague, au Danemark, et à Moss, en Norvège. La société implanta même un atelier de réparation à Saint-Petersbourg.

### Liquidation et reprise

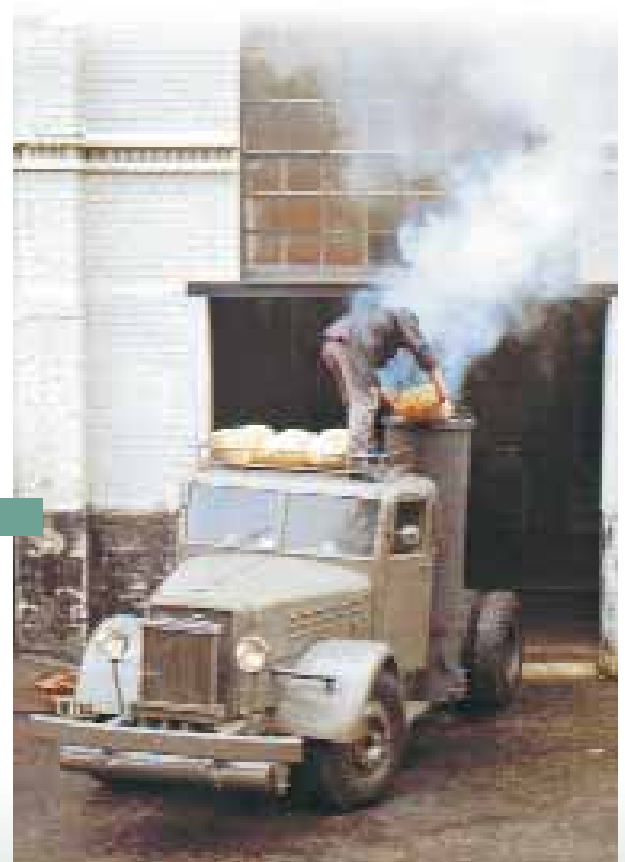
L'expansion de l'entreprise sur le marché national se poursuivit durant la Grande Guerre. La crise économique qui suivit ainsi que l'importation massive de camions bon marché provenant du surplus du continent obligèrent l'entreprise à se mettre en liquidation judiciaire dès 1921. Par la suite, Scania-Vabis fut reconstituée et reprit ses acti-

*Ce tracteur routier Scania-Vabis de 1941 est propulsé par un moteur à essence de huit cylindres, et doté d'un gazogène Imbert placé à l'arrière de la cabine : un appareil encombrant et lourd, mais fiable et peu coûteux à l'usage.*

*D'avril à novembre 1940, pas moins de 16 000 camions ont été transformés pour pouvoir fonctionner au gaz. En 1942, ils étaient près de 35 000, soit 90 % du parc total suédois de l'époque.*

vités, pour redevenir au début de la Seconde Guerre mondiale une entreprise de haute technicité, reposant sur de solides bases financières. L'usine de Malmö fut fermée et la fabrication des voitures particulières arrêtée. Entre les deux guerres, la fabrication des autocars et des autobus prit lentement le pas sur celle des camions, et dans les années 30 Scania-Vabis se tailla une position de choix dans le domaine des moteurs. En 1936, elle lança son premier moteur diesel, suite à un accord de coopération avec Magirus. Il fut suivi en 1939 par le moteur dit « unifié », ou modulaire, premier résultat d'une standardisation des organes, qui est encore aujourd'hui un des piliers des travaux d'étude chez Scania.

Dès 1939, un jeune ingénieur traça les lignes directrices de l'expansion de l'entreprise : spécialisation dans les poids lourds et les cars de gros tonnage, standardisation poussée des organes et des sous-ensembles, qualité et exportation. De 1940 à 1945, Scania-Vabis fabriqua presque exclusivement du matériel pour la défense suédoise, avec une grosse production de chars d'assaut. A partir de 1949, Scania-Vabis lança son premier moteur diesel à injection directe, qui rehaussait



## Un exemple de sauvetage

Après 50 ans passés au fond d'un lac, le « Camion de Fryken », un Scania-Vabis de 1928 (un S 5406 à 4 cylindres), est comme neuf grâce aux soins apportés par l'atelier Scania.

Le 27 février 1936, deux employés des Ponts et Chaussées du canton d'Övre Fryksdal, en Suède, déneigeaient une piste sur le lac gelé, destinée à recevoir une course de trot. Ils étaient en train de terminer lorsque le camion, qui avait rencontré une fissure dans la glace, commença à s'enfoncer par l'arrière. Les deux passagers n'eurent que le temps de sauter hors de la cabine. Le lac étant profond de plus de 70 m à certains endroits, les sauveteurs abandonnèrent les recherches au bout d'une semaine. Le S 5406 avait complètement disparu !

En 1982, le souvenir du camion refit surface et on envisagea de le repêcher. Après divers sondages et dragages, les techniciens pensèrent avoir repéré l'endroit, mais la descente à 67 m s'avéra difficile. C'est finalement un expert de Göteborg qui retrouva le camion grâce à des magnéto-mètres, en septembre 1984. L'été suivant, deux puissants treuils furent installés sur un grand ponton, mais cet énorme radeau se cassa durant l'hiver. Beaucoup d'argent avait déjà été dépensé, et ce n'était pas fini... Une fois le ponton réparé, le levage se fit en plusieurs étapes : soulever le camion jusqu'à la surface, le déplacer vers des eaux moins profondes, l'amarrer sous le ponton, l'amener jusqu'au quai, le reposer au fond de l'eau, puis le soulever par une grue. Cette

opération dura plusieurs semaines, car il fallut récupérer une caméra de télévision restée coincée lorsqu'un des crochets spéciaux céda. Le 4 juillet à minuit, le camion était enfin accroché à son ponton, et le 21 juillet le Scania-Vabis sortait des eaux.

Ce véhicule avait été livré en 1929 avec une tribenne à commande hydraulique et un essuie-glace électrique. Son volant était à droite et les roues arrière à monte simple, pour pouvoir installer une étrave latérale de déneigement. C'était alors un beau représentant de la série de 1925, dotée d'un tout nouveau châssis propulsé par un moteur auquel était flasquée la boîte de vitesses, deux fois plus rapide que les camions munis d'une transmission par chaîne. Les restaurateurs ont mis le camion en pièces. Le moteur, évidemment, mais aussi toute la tôlerie, tous les garnissages, toute la structure de la carrosserie. Ils ont poncé prudemment certaines parties de la carrosserie, pour arriver jusqu'à la première couche de peinture, et trouver ainsi la couleur d'origine. Puis ils ont remplacé certaines sections en bois, et travaillé d'autres, refaisant le bombé du pavillon avec de petites lattes de frêne, du coton, de l'ouate et du simili cuir. – M.F. et T.N.



Photo archives Les Routiers

considérablement les performances et la fiabilité des véhicules. De 1939 à 1950, l'usine multiplia par trois sa production, grâce notamment à l'importante demande de gros tonnages pour la reconstruction de l'Europe en ruines. A partir des années 50, grâce à la suppression progressive des restrictions aux importations dans les pays européens, la production poids lourds de Scania-Vabis prit de l'essor. ●

Thierry NAUX



Le Scania-Vabis L65 de 1949 a vu l'apparition du premier moteur diesel à injection directe. Il sera proposé en quatre et six cylindres. Ce camion est le premier à avoir été importé au Brésil en 1951, d'où il a été réimporté et restauré pour le musée.

Ce Scania Vabis LB76 fut produit de 1963 à 1968. Il est le premier tracteur à cabine avancée de conception moderne pour les transports internationaux. Ici, la version Super de 1966, dotée d'un moteur à injection directe suralimenté, ce qui fournit au moteur DS11 une puissance de 240 ch. Le modèle britannique avec conduite à droite, produit à 4 693 exemplaires, permit aux Suédois de s'implanter en Grande-Bretagne.



Le LS123 de 1948 est doté d'un moteur quatre cylindres et d'une chambre de précombustion, développant 90 ch ; sa boîte à 4 rapports est non synchronisée, ses freins sont à assistance par dépression. Pour un PTAC de 11,4 t il offrait 6 t de charge utile.