



Le Power-Box de Mobil-Tech Il fallait y penser!

Pourquoi utiliser un moteur de plus de 300 chevaux quand seule une trentaine de ceux-ci serait nécessaire? Pourquoi inutilement user un engin valant des milliers de dollars quand un abordable petit pourrait faire le travail? Et pourquoi gaspiller des centaines de litres de carburant en plus de polluer alors que l'on rage contre le prix élevé de l'essence? Le nouveau Power-Box, de l'entreprise québécoise Mobil-Tech, peut résoudre tous ces problèmes.

Le Power-Box est une unité compacte qui peut fournir de l'air comprimé, de la puissance hydraulique, du chauffage ainsi que de l'électricité où qu'elle se trouve. Selon les besoins, son moteur pourra avoir une puissance de 30 à 45 chevaux. Et, surtout, démarrer et cesser de fonctionner automatiquement en fonction des besoins.

« Notre Power-Box a été conçu pour faire, par exemple, des réparations sur de l'équipement lourd situé sur un chantier de construction. Il permet de ménager la mécanique de gros camions, d'économiser du carburant et de moins polluer », précise Steve Baldassare, directeur des ventes de Mobil-Tech.

Au choix, le Power-Box peut avoir un moteur à essence ou diesel, ainsi qu'un réservoir indépendant ou s'alimenter à celui de la camionnette qui le transporte. L'unité pèse approximativement 500 livres et comporte, si nécessaire, une unité de soudage mobile à hautes fréquences fonctionnant à 12 volts de 3000 à 7000 hertz.

« Bien des gens connaissent notre compagnie pour notre unité de soudage portative, que nous avons inventée il y a une quinzaine d'années. Notre Mobil-Arc est maintenant la seule à fonctionner avec l'alimentation électri-



● L'une des unités de Mobil-Tech comportant toute l'énergie électrique nécessaire pour une multitude de travaux.

que 12 volts d'un véhicule », poursuit Steve Baldassare, le fils du fondateur de l'entreprise.

Un peu d'histoire

Les Industries BDL, fondées en 1982 par ~~Angelo~~ Fred Baldassare, ont d'abord fourni de l'équipement électronique au domaine médical. Deux ans plus tard, l'entreprise crée un



● Fred et Steve Baldassare, fondateur et directeur des ventes de Mobil-Tech, sont convaincus – à l'heure où l'on prend conscience de l'importance de l'environnement – du brillant avenir de leur unité Power-Box. Ils apparaissent aux côtés d'une unité de soudage à hautes fréquences.

appareil conçu pour mieux déterminer le positionnement des antennes paraboliques utilisées pour la télévision. Finalement, au début des années 1990, Fred Baldassare et son équipe mettent au point le Système Thunderbolt U.F.M, une unité mobile pouvant fournir de l'électricité à 110 volts d'un véhicule, de souder ainsi que de recharger des batteries défaillantes.

« Bien des gens et des compagnies sont assez habiles pour installer des tablettes à l'intérieur d'un fourgon. Mais quand ça commence à être compliqué et que cela implique de l'électricité ou de la puissance, c'est vraiment notre spécialité. Nous pouvons précisément répondre aux besoins des gestionnaires de A à Z », ajoute encore Steve Baldassare.

Mobil-Tech utilise habituellement des fourgons conçus en fibre de verre des compagnies Fibrobec et Maranda. L'entreprise, qui compte actuellement une douzaine d'employés et qui entrevoit un important agrandissement, assemble quelque 120 unités mobiles par année. « Nous aimons les boîtes de fibre de verre parce qu'elles sont confortables pour les travailleurs, en plus de facilement pouvoir être réinstallées sur un second et même sur un

troisième véhicule », souligne Reggie Massé, directeur de la mise en marché de Mobil-Tech.

Un premier à Kirkland

En octobre dernier, la ville de Kirkland, située dans l'Ouest de Montréal, acquiert son premier Power-Box. « Nous avons approché Mobil-Tech en février 2007 pour installer, sur un nouveau camion destiné à l'aqueduc, un système complet comportant un compresseur à air, l'hydraulique, l'éclairage et qui chauffe notre camion », explique André Aubé, contremaître du parc roulant de Kirkland.

« Ce que nous voulions, c'était un module électronique qui prenne des mesures de la pression d'air, de l'énergie électrique disponible et qui ne fasse fonctionner son moteur que lorsque ces données descendent en bas d'un certain niveau », poursuit M. Aubé. « Une personne peut bien démarrer un moteur et l'éteindre elle-même, mais elle ne le fera pas nécessairement à temps, et si elle le fait, encore! », précise le gestionnaire d'expérience.

Selon André Aubé, le moteur du camion municipal brûle environ 12 litres à l'heure au ralenti, tandis que le petit diesel à trois cylindres utilisé n'en consomme qu'un. « En 2007, il faut penser à l'environnement, à Kyoto et aux gaz à effet de serre. Au niveau municipal, il faut montrer l'exemple à ce sujet. Et quand on calcule que remplacer un moteur de camion coûte environ 15 000 dollars, notre achat va finalement se payer de lui-même en quelques années », ajoute encore le contremaître.

L'invention des Baldassare possède décidément un potentiel intéressant pour un grand nombre de compagnies d'ici et d'ailleurs. À l'heure où la protection de l'environnement et l'économie de carburant ne sont plus de vains mots, le Power-Box mérite toute notre attention.



● La compagnie Mobil-Tech est maintenant située sur le boulevard Michèle-Bohec à Blainville.