

Laster & Bagger

Modelle von Lastwagen, Baumaschinen und Kranen

Mit Wettbewerb

Conrad 1:50

Kobelco SK1300DLC

Eigenbau 1:50

Henschel HS 26

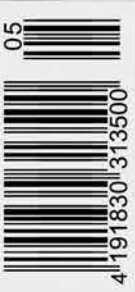
texte français



GMTS 1:50
Saurer D330BF

Sammlerporträt
Ken Rudenski

Diecast Masters 1:50
Neue Radlader-Flotte



Editorial



Il est temps de dire merci ! Souvent, je me dis „quelle chance d’avoir réuni autour de moi la meilleure équipe du monde“ !

Le „chef“ vous dit merci!

Depuis le début de notre collaboration, l’un de nos auteurs m’appelle „chef“, heureusement „du chef“, ce qui donne à l’ensemble l’humour dont j’ai besoin pour accepter ce titre avec le sourire. Car je ne veux pas vraiment être un chef, en tout cas pas un chef qui ordonne et qui commande. Toujours est-il que ce titre m’incite à réfléchir à mon rôle au sein de notre équipe et à ce qui fait un bon chef.

Bien sûr, c’est sur mon ordinateur que convergent tous les fils qui génèrent finalement une nouvelle édition de Laster & Bagger. Je discute des articles avec les auteurs pour qu’ils arrivent à temps, qu’ils soient mis en page et envoyés au traducteur au Canada. En plus du travail rédactionnel, je m’occupe de l’administratif et du suivi des abonnés.

Bien entendu, je profite du fait que les auteurs se consacrent à leur hobby et à leurs centres d’intérêt lorsqu’ils écrivent, et qu’ils rédigent donc les articles avec plaisir. C’est pourquoi je garde toujours à l’esprit que le hobby ne doit pas devenir un stress, car le plaisir s’estomperait alors rapidement.

Enfin, ce qui me distingue de 99% des patrons, c’est le fait que je ne verse pas de salaire ou d’autres indemnités. Le budget serré d’un produit de niche tel que Laster & Bagger ne le permet tout simplement pas. En guise de remerciement, les auteurs reçoivent parfois des maquettes et - oui, je me donne beaucoup de mal pour que les articles soient bien mis en page - une sorte d’appréciation, car sans nos auteurs, photographes et autres bénévoles, le magazine ne pourrait pas exister et ne pourrait pas non plus offrir la diversité qu’il propose.

Il est donc grand temps de les remercier tous chaleureusement - vous êtes formidables ! Je me dis régulièrement que „la meilleure équipe du monde m’entoure“.

Je vous souhaite à tous beaucoup de plaisir et de joie à la lecture.

Daniel Wietlisbach

Laster & Bagger online:

www.lasterundbagger.net
www.facebook.com/lasterundbagger
www.youtube.com/lasterbagger

Ken Rudenski ne collectionne pas seulement Scaper

Scaper-Fan

par Urs Peyer

Ken est né en 1983 et a grandi dans la ville de Mission Viejo en Californie. Elle se trouve au sud-est de la grande ville américaine de Los Angeles et comptait 93'500 habitants en 2020. Ses premiers souvenirs d'enfance avec des engins de construction remontent à la fin des années 80 : „Je me souviens d'un Caterpillar 235 et d'un 977L, tous deux utilisés sur un chantier du quartier, que je visitais avec ma grand-mère“.

Son premier modèle était un camion chargé de trois engins de chantier Bobcat, qui n'ont toutefois pas survécu à l'époque du bac à sable. Le modèle le plus ancien de sa collection actuelle est une chargeuse-pelleteuse Caterpillar 416C de 1996 (NZG 434). Lorsque la famille se déplaçait en voiture, elle passait régulièrement chez Johnson, le concessionnaire Caterpillar. Il aurait probablement demandé tant de fois jusqu'à ce que sa mère finisse par lui acheter cette 416C. Note en marge : Entre-temps, la société Johnson n'existe plus. Elle a été reprise en 2017 par Quinn, l'actuel représentant de Caterpillar.

L'année 1997 peut être considérée comme le début de sa modeste collection de machines de chantier. Comme l'argent était plutôt une denrée rare pour le jeune homme de 14 ans, Ken s'est limité aux modèles abordables d'Ertl et de Joal. La pelle rétro Caterpillar 5080 date de cette époque.

Ken Rudenski collectionne les modèles dont il connaît les originaux grâce à son travail quotidien sur les grands chantiers. Il travaille chez un loueur de machines de chantier spécialisé dans le déplacement de terre ...

En 2002, il a terminé ses études secondaires et son premier emploi lui a permis de disposer de plus d'argent pour acheter d'autres modèles. Ken a travaillé comme conducteur de poids lourds et a transporté de lourds engins de construction d'un chantier à l'autre. C'était aussi le cas pour l'entreprise Ralph Mitzel, qui possédait une énorme flotte de scrapers. Il y avait toujours des scrapers Caterpillar 651 et 657 des séries B et E. De temps en temps, il avait le temps de prendre des photos sur les grands chantiers et c'est de ces rencontres qu'est née sa préférence pour les modèles de scrapers. Lorsque Norscot est arrivé avec le 657G au 1/50e et CCM avec les premiers scrapers au 1/48e, Ken se devait bien sûr de les avoir dans sa collection. Comme on le voyait sur les chantiers, un seul ne suffisait évidemment pas et sa collection comprenait bientôt des flottes entières de scrapers. À cela s'ajoutaient les équipements complémentaires nécessaires, tels que des bulldozers, des niveleuses, des camions-citernes et des camions-ateliers.

Les bulldozers Caterpillar D9 et D10 correspondants étaient disponibles dans de nombreuses variantes, mais aucun avec la lame C, également appelée Cushion-Blade, si typique de l'opération de poussée. Il s'agit d'une lame étroite à ressort pour pousser les scrapers monomoteurs.

La plupart du temps, deux Caterpillar D10 de la série N, R ou T sont utilisés l'un derrière l'autre comme pushdozer. Ken s'est donc vu contraint de transformer lui-même les bulldozers à l'aide de kits de boucliers C, ce à quoi ils ressemblaient en version originale, comme il pouvait l'observer presque tous les jours sur les chantiers.

Aux États-Unis, il existait à l'époque une émission de télévision intitulée „Pimp my ride“, dans laquelle il s'agissait de transformer une voiture rouillée en un bolide de route. Ken s'en est inspiré et s'est dit „Pimp my 657G Scaper“ - à l'échelle 1:50 bien sûr ! C'est ainsi que la benne a été équipée de „sideboards“, des rehausses de bord, dans l'atelier du collectionneur. Sur l'original, celles-

ci augmentent d'une part le volume de chargement et empêchent d'autre part le sable et la terre de s'infiltrer entre la benne et sa suspension et de provoquer une usure. La protection anti-débordement a été dotée d'une véritable grille. Elle empêche la terre de tomber derrière l'éjecteur et de s'y accumuler. Ceux qui se sentent concernés trouveront un rapport de transformation correspondant dans Baggermodèle 4-2010. Il existe de nombreux autres domaines dans lesquels les modélistes expérimentés peuvent pimper le 657G. Ou comme Ken l'a fait remarquer un jour : „les Européens vont encore beaucoup plus loin dans le détail en matière de modélisme“.

Comme il n'existait et n'existe toujours pas de modèles du 651G monomoteur, Ken a eu la possibilité de retirer toute l'unité moteur arrière du 657G. Le carter moteur pouvait être dévissé, le moteur et la protection du radiateur étaient enfichés. Sur le tracteur, il suffisait de retirer le dispositif push/pull composé de l'étrier et du bloc de poussée. Enfin, l'espace vide créé à l'arrière a été recouvert d'une plaque correspondante et un garde-corps a été posé - le scraper 651G était prêt.

Les transformations de Ken sont réalisées avec beaucoup d'enthousiasme et de rapidité ! Alors que l'auteur de ces lignes devait encore patienter pour son 657E de CCM, Ken lui avait déjà fourni des photos d'un exemplaire transformé. Le modèle de CCM est un 657E de la première série de production. Ceux-ci avaient un réservoir de diesel rond sur le moteur arrière. Sur les 657E ultérieurs, on a cependant monté un réservoir carré, comme sur la série G par la suite. Ken a changé le réservoir de diesel et a monté le boîtier

du moteur de la série G sur le modèle CCM. C'est ainsi que le 657E ressemble désormais aux scrapers dits „repower“ en Californie. Dans le cadre du programme Repower, l'État de Californie prend en charge une partie des coûts lorsque les entrepreneurs installent sur les anciens scrapers des moteurs modernes répondant aux normes d'émission. Pour finir, Ken a peint la transformation dans le nouveau jaune Caterpillar et l'a étiquetée comme l'original de son employeur, Peed.

Bien qu'une grande partie de sa collection soit constituée de scrapers, son modèle préféré est la pelle hydraulique Cat 6015B de CCM, la plus petite mini-pelle de Caterpillar avec ses 140 tonnes. Lorsque nous avons réalisé l'interview après Conexpo 2023 en mars, le facteur venait d'apporter les deux Cat 6060 avec godet haut et bas de CCM. Ken commande généralement ses modèles en ligne auprès de CCM direct, Weiss Brothers, Buffalo Road Imports ou d'autres revendeurs spécialisés connus aux États-Unis. Lorsqu'il se rend professionnellement chez Quinn, Cashman ou Empire, les représentants régionaux de Cat, un petit coup d'œil à la boutique de produits dérivés est obligatoire. Et bien sûr, la Conexpo de Las Vegas a également été l'occasion d'ajouter quelques modèles à sa collection. Au fil des années, des amitiés se sont nouées avec d'autres collectionneurs, de sorte que des modèles ou des pièces rapportées sont parfois échangés ou achetés.

Le collectionneur

Aujourd'hui, Ken Rudenski vit avec sa femme à Temecula, à mi-chemin entre Los Angeles et San Diego. Avec ses 110'000 habitants,

c'est une petite ville pour l'Amérique et déjà une grande ville pour nous, Européens. Depuis 2016, il travaille pour l'entreprise Peed Equipment Co. en tant que Field Operations Manager, ce que l'on pourrait décrire au mieux comme un mélange entre un chef de chantier et un planificateur. Son entreprise loue des machines de construction. En Amérique, tout est cependant un peu plus grand : les plus petits engins que Peed loue sont des Caterpillar 745 articulés (41 t de charge utile), dont 65 unités sont actuellement en stock ! La flotte de transport comprend également 23 Caterpillar 775 et 56 tombereaux 777 des séries F et G. Trois pelles 6015B et neuf chargeuses sur pneus 992 séries G et K sont disponibles en tant qu'engins de chargement. Le plus gros lot est constitué par les scrapers 657 séries E et G, avec 72 unités ! Et pour un „vrai“ chantier de terrassement, il faut encore des bulldozers D9 et D10 et des niveleuses 16M - au total, Peed loue 295 engins de chantier.

A la question de savoir ce qu'il faisait exactement dans l'entreprise, Ken a répondu sèchement : „Tout“ ! Il cherche des commandes, négocie le contrat de location, organise les chauffeurs (si possible ses propres chauffeurs) ainsi que les transports et coordonne l'entretien avec des mécaniciens internes ou externes.

Les visites de chantiers sont souvent liées à de grands déplacements. La Californie et les États voisins de l'Arizona et du Nevada constituent certes le centre de gravité, mais les locations se font dans toute l'Amérique et même au Canada. Au printemps 2023, le chantier le plus éloigné se trouvait en Caroline du Sud, à quelques milliers de kilomètres de chez lui. Lorsque Ken n'est pas en dé-

placement, photographier et filmer, le plus souvent avec un drone, reste un grand hobby.

Le cinéma, les concerts et le sport ne doivent pas non plus être négligés dans son temps libre. Et s'il y avait plus de deux semaines de congés payés, le couple aimerait bien parcourir le reste de l'Europe après l'Italie. Si vous êtes de passage en Californie, n'hésitez pas à contacter Ken: kenrudenski@gmail.com

Comment nous sommes-nous rencontrés?

Nous nous sommes rencontrés en été 1987, lorsque j'ai photographié pour la première fois des scrapers dans le sud de la Californie. À l'époque, des Caterpillar 639D, des scrapers élévateurs à deux moteurs, circulaient encore à San Diego. C'est pourquoi j'en ai un dans ma collection.

En septembre 2008, je suis retourné au sud de Los Angeles avec des collègues pour une tournée de scrapers. La société Independent de la Bay Area (région autour de San Francisco) travaillait avec environ 40 scrapers sur le chantier de la décharge de Bee Canyon. En l'espace d'un an, 7 millions de mètres cubes de terre devaient être retirés d'un côté de la décharge et remblayés de l'autre côté. Pour atteindre cet objectif, il fallait déplacer 42 000 m³ de matériaux par jour, le paradis ultime pour tout fan de machines de construction et de scrapers. Plus tard, j'ai découvert „SoCalEarth Movers.com“, le site Internet de Ken. Depuis 2000, il avait rassemblé des milliers d'images et de vidéos de grands chantiers de SoCal (Southern California = Californie du Sud). En examinant les images postées, il s'est avéré que Ken avait

pris des photos sur le chantier de Bee Canyon un jour avant nous en 2008 - quelle coïncidence !

Nous avons commencé à échanger des photos et en mars 2011, nous nous sommes rencontrés pour la première fois à Las Vegas à l'occasion de Conexpo. Les années suivantes, nous nous sommes revus en mars et en septembre, à l'occasion de Minexpo ou de Conexpo à Las Vegas. À chaque visite, Ken a été d'une aide précieuse lorsqu'il s'agissait d'examiner des scrapers.

Caterpillar 651 et 657

Avec le DW10 à trois essieux, Caterpillar a présenté en 1941 le premier scraper automoteur d'une capacité de 10 yd³ (7,6 m³). Dix ans plus tard, le DW21 était le premier scraper à deux essieux, tel que nous les connaissons aujourd'hui. En 1962, la série A, des scrapers 651 à un moteur et 657 à deux moteurs, très répandus en Californie, sortaient de l'atelier de montage. Les bennes contenaient chacune 33,6 m³ de terre. On trouve encore des scrapers de la série B sur les chantiers actuels, bien que les derniers aient été construits en 1982. Actuellement, les machines les plus répandues sont celles des séries E et G. Les deux moteurs du 657G développent 784 kW (1066 CV) à partir de la troisième vitesse. La capacité reste inchangée à 33,6 m³ et 47,2 t respectivement. Il en résulte un poids total de 115,6 t. Sur une piste de transport bien préparée, ils se déplacent à 53 km/h maximum lorsqu'ils sont pleins. Si deux 657G PP (PP = PushPull = pousser et tirer) sont accrochés ensemble pour le chargement, plus de 2000 CV agissent sur la lame de coupe de 3.9 m de large et, en une minute, 2 x 33.6 m³ sont

chargés ! Lorsque plusieurs scrapers sont en route, on peut vraiment voir comment le sol disparaît.

Modèles 651 et 657

Les modèles 651 et 657 de la série A 651 et 657 de Black Rat Models en Angleterre ont très probablement été les premiers en 2008 - très détaillés et assez chers. Plus abordable, mais avec moins de détails, était le 657G de Norscot, que l'on trouve encore aujourd'hui dans la ligne Classic de Diecast Masters. De l'autre côté de l'échelle des prix se trouvait le 657G au 1:87 de CCM en laiton (2010). À l'échelle typique de 1:48, CCM a présenté en 2016 les modèles du 651B et du 657B. Les collectionneurs ont dû attendre fin 2022 pour découvrir la série E de CCM. Et ceux qui ont suffisamment de place dans leurs vitrines se procureront également les 651 et 657 Next Generation au 1:24 de CCM.

Henschel HS 26 „Göteborgs LBC“

Suédois lourd

par René Tanner

Olle Olsson était un vendeur de voitures légendaire dans la région de Västerås, il vendait des voitures GM, Fiat, Rover et Jaguar. Après la mort du propriétaire de Hedströms Motor AV, Olsson a repris son atelier nouvellement construit et son personnel. En plus du garage, Hedströms possédait également des contrats de concession pour Volvo et Scania. C'est ainsi qu'Olsson est entré pour la première fois en contact avec des poids lourds, mais tragiquement, les deux contrats de concession passaient par Hedström lui-même et ont pris fin à sa mort. Olsson disposait désormais d'un nouvel atelier et d'un personnel complet, mais ne pouvait pas proposer de véhicules lourds.

Lors d'un salon, Olsson entra en contact avec des personnes de Henschel et comprit le potentiel des produits vantés. Olsson se chargea de l'importation générale pour Henschel et, après la conclusion du contrat, une caravane de onze châssis neufs se mit en route en direction d'Uppsala, chaque employé conduisant un camion.

Les entrepreneurs du secteur de la construction, de la sylviculture et du transport lourd étaient les premiers visés par les ventes. Henschel construisait des camions extrêmement robustes, le plus souvent en version quatre roues motrices ou avec des essieux tandem entraînés.

En 1965, Henschel a commencé à s'établir en Suède, représenté par Hedströms Motor AB à Uppsala. Jusqu'à la fin de la production en 1974, 200 exemplaires de ces camions légendaires ont été vendus dans le pays d'origine des deux géants Scania et Volvo. On aimerait bien voir encore une fois le lourd semi-remorque avec sa remorque en marche ...

Les véhicules de Kassel convainquaient par un poids propre plus faible, une aptitude au tout-terrain supérieure et des caractéristiques de conduite plus confortables que ceux de la concurrence. En Allemagne, les camions de transport longue distance étaient généralement commandés en version 4x2, mais les Suédois voulaient des 6x2 avec essieu traîné. Mais Kassel n'avait rien de tel à proposer, si ce n'est le fameux „Fattigmans-Boogie“, un 6x2 avec essieu traîné rigide à roues indépendantes, que personne ne voulait commander. Il n'était donc pas rare qu'un châssis 4x2 soit équipé d'un essieu traîné monté à l'extérieur, surtout pour les entreprises étrangères.

En termes de puissance, les Henschel n'étaient pas nécessairement surpuissants : 192 ch pour onze litres équivalaient à un Scania 76. Plus tard, la puissance du moteur turbo de 11,9 litres est passée à 240

ch, le moteur à aspiration naturelle atteignant finalement 230 ch.

Depuis les modèles HS, Henschel a misé sur le système modulaire, environ 70 pour cent des pièces de tôle du guidon avant et de la benne étaient identiques, le châssis et les moteurs étaient également conçus selon ce principe. En 1965 sont apparues les premières cabines basculantes, les fameux rebords de fenêtre ou cabines tram. La cabine a été déplacée de 20 cm vers l'avant, les phares ont été déplacés dans le pare-chocs et, en 1967, les désignations ont été adaptées en fonction des types : le F pour le véhicule à cabine avancée et le H pour le Hauber ; les chiffres indiquaient le poids total.

La même année, le groupe Rein Stahl prit la direction des opérations, le nom Hanomag-Henschel devint présent. En 1969, l'inscription Henschel disparut complètement, elle figurait sur

l'avant depuis 1925. Entre 1969 et 1971, le plus grand concurrent, Mercedes, acheta successivement des parts de Henschel. L'étoile à six branches de Henschel a dû céder la place à une autre étoile, qui brillait depuis Wörth. En 1972, Henschel a développé un V8 qui aurait été prêt à l'emploi, mais Mercedes a redistribué les cartes. Leur propre V10, monté sur la LP 1632, a également été utilisé sur les futures Hanomag-Henschel. En 1974, Henschel a définitivement mis la clé sous la porte, car les Benzer voyaient plus de chances de vente dans les véhicules Hanomag plus légers que dans les lourds camions Henschel. On pourrait également supposer que Mercedes voulait tout simplement se débarrasser de son pire concurrent.

Hedströms a tout de même vendu environ deux cents camions en Suède pendant neuf ans, la plupart d'entre eux étant utilisés dans l'industrie forestière et la construction, mais les Henschel étaient tout aussi demandés dans le segment du transport lourd.

Inspiration

Une photo du magazine suédois „Klassiska Lastbilar“ montrait un HS 26, c'est-à-dire un camion lourd avec des essieux tandem et une semi-remorque avec une remorque de „Bror Qvarnströms“. Qvarnströms possédait à l'époque une flotte mixte de Volvo et de Scania, principalement pour ASG, quelques véhicules de construction pour la commune de Surahammar et quelques trains de bois. Le Henschel était en revanche un modèle unique, vendu par Hedströms en 1965. Il a été utilisé pour le trans-

port de fonte frittée et de limon, qui sont produits pendant la fabrication dans les aciéries.

La charge utile et la stabilité ont tellement convaincu Qvarnströms qu'un autre HS 22 à cabine avancée a été commandé plus tard et utilisé pour la SWB, une filiale d'ASG. Le HS 26 de 230 CV était homologué pour un poids total de 63 tonnes, ce qui en fait un précurseur des combinaisons HCT (High Capacity Transport) actuelles, qui sont homologuées pour 74 tonnes et plus dans l'industrie forestière.

Modélisme

Une apparence assez imposante et qui, pour l'époque, attirait certainement l'attention, d'autant plus que les Suédois ne juraient que par leurs produits domestiques. Rien que la photo, bien qu'en noir et blanc, appelait à une construction personnelle, qui s'est finalement étalée sur plusieurs années.

Je m'étais déjà procuré le Henschel de GMTS, qui devait en fait être un „vrai“ camion-benne suisse, avec une carrosserie Wirz à trois côtés basculants de Maxi Models, réalisée par Wayne Williams. Il a fait fabriquer une petite série de Scania LS 110 par Heavy-Goods. Wayne m'a laissé le kit de la benne et c'est ainsi qu'est née l'idée de la benne suisse. Le Henschel était déjà monté et prêt à être peint lorsque la photo de Qvarnströms a de nouveau fait travailler mes méninges.

En 2015, j'ai commencé à travailler sur le Henschel, et en 2021, le modèle présenté ici était terminé. Pendant la transformation définitive, certains points de la cabine ont été améliorés. Par exemple,

les passages de roues avant étaient trop hauts pour moi et trop courts à l'arrière au niveau de l'accès, c'est pourquoi de nouvelles bandes de plastique courbées ont été utilisées, la montée ne correspondait pas non plus vraiment à l'image, un nouvel accès a donc été adapté à cet endroit. Pour le reste, la cabine est restée inchangée.

Sur le châssis, de nouvelles ailes et les supports lumineux arrière ont été fabriqués en tôle d'aluminium ; un réservoir plus grand a également été ajouté à droite et deux petites caisses à outils à gauche. La selle avec la passerelle et les raccords d'air ont ensuite été collés. Le panneau lumineux obligatoire avec son support de toit et la lampe de travail avec le feu d'avertissement ont été ajoutés.

Semi-remorque à benne basculante

Les deux, la semi-remorque et la remorque, sont des constructions entièrement personnelles. Le plus gros travail a consisté à fabriquer les deux bennes en parallèle. Les châssis et les traverses sont constitués de plaques de plastique de 1,5 mm d'épaisseur découpées et de fines bandes de plastique de 0,5 mm collées, qui constituent le profilé porteur. Les groupes d'essieux sont des pièces en métal blanc coulées avec des ressorts à lames, que j'ai toujours en réserve. Les garde-boue arrière, les supports de roue de secours, les ailes et les vérins de levage „dummy look-a-like“ proviennent de ma propre forge ; tout a été adapté et collé avec précision.

Les superstructures sont basculantes et fabriquées à partir de plaques de plastique de 1,5 mm

d'épaisseur, et les ailes latérales ont été collées à l'aide d'une plaque de stabilité en tôle d'aluminium de 0,5 mm d'épaisseur pour éviter qu'elles ne se déforment. La réalisation des détails a été un travail de Sisyphe, car il a fallu fabriquer et adapter tant de petits détails et les coller étape par étape. C'est ce qui explique la longueur de la construction.

J'ai également repris le schéma de couleurs de la Klassiska Lastbilar, et j'ai conçu le décor de rayures dans le programme Microsoft Paint. En agrandissant une image

originale, il est possible de générer une représentation fictive en y consacrant un peu de temps. La peinture a été réalisée avec des bombes aérosols de Motip, les petits détails ont été peints au pinceau et avec de la peinture mélangée. De nombreux petits détails ont été préparés en parallèle, les inscriptions ont été réalisées avec l'imprimante d'étiquettes Brother. J'ai trouvé la charge, de la vraie poussière d'acier, à côté d'une station laser chez ma clientèle. Lors de la découpe au laser de tôles d'acier, il se forme une sorte de scorie d'acier

qui rejette de gros morceaux. Chez moi, j'ai écrasé ces morceaux aussi petits que possible, ce qui a donné une poussière très appropriée, qui a été entièrement collée avec de la colle à bois ; le modèle a ainsi un poids propre vraiment lourd.

À mon avis, la Henschel HS 26 de la Göteborgs LBC est devenue un modèle assez inhabituel. Il reflète une marque du passé dans un pays atypique pour elle. Les chiffres de vente parlaient en faveur d'un camion solide qui n'existe malheureusement plus.

Géant de démolition de Conrad au 1:50

Kobelco SK1300DLC-10E

par Daniel Wietlisbach

La Kobelco SK1300DLC-10E pèse entre 126.6 et 136.9 t selon la configuration. Avec l'équipement ultra-long, elle atteint une hauteur de travail maximale de 40 m, où l'outil utilisé peut peser 4.3 t. Montée avec une flèche intermédiaire, elle atteint une hauteur de travail maximale de 23.6 m, où l'outil peut peser 9.6 t, et jusqu'à 12.0 t pour les travaux au ras du sol. Elle est motorisée par le Hino six cylindres E13CYM, qui développe 380 kW.

Modèle de Conrad

Alors que la version Bauma avec flèche intermédiaire était limitée à

Le modèle lourd de la Kobelco SK1300DLC est apparu à la Bauma 2022. Depuis peu, celle-ci est disponible dans une deuxième version avec un équipement ultra-long ...

500 exemplaires et est entre-temps également disponible dans un autre emballage, le modèle de 40 m est disponible en quantité illimitée. Les deux sont emballés dans une boîte élégante avec des inserts en mousse - démontés en composants individuels, comme la machine est transportée sur le chantier. Le modèle est correctement réalisé à l'échelle et les deux équipements atteignent ainsi toutes les positions

maximales. L'assemblage des deux modèles s'est fait relativement facilement, il a fallu enlever un peu de peinture à quelques endroits des logements, comme ce serait probablement le cas sur l'original après plusieurs redressements.

Le fait que la SK1300DLC soit basée sur la SK850LC n'est visible qu'au niveau du compartiment moteur et de la cabine. Les deux trains de roulement ont été cor-

rectement réalisés et les chenilles d'une largeur de 750 mm donnent une image fermée. La roue directrice est montée sur ressort, la roue motrice est joliment gravée, les galets d'appui et les galets de roulement sont reproduits sous forme de faux ou de coulisses. Les trains de roulement peuvent être montés facilement sans goupilles et maintiennent le modèle très stable. Le châssis en X et la tourelle peuvent également être représentés en mode de construction grâce aux pieds d'appui fournis.

La forme de la tourelle est bien rendue et montre différents détails dans la gravure. Les fentes d'aération en haut et à gauche sont ajourées, sur le capot du moteur et à droite, elles sont un peu plates et en partie seulement imprimées. Sur le contrepoids, il est possible d'insérer le dispositif antichute en métal coulé gracieux. Il en va de même dans la zone avant droite, et les marchepieds latéraux sont également fournis pour être montés soi-même.

La cabine est inclinable comme à l'origine et s'enclenche à différents niveaux. Le vitrage a été mis en place de manière très précise et est pourvu de joints de fenêtre imprimés. Le fait que l'essuie-glace soit simplement imprimé est moins gênant ici, car la protection contre

les gravillons en plastique cache le pare-brise. L'aménagement intérieur est détaillé et reproduit en plusieurs couleurs; même le moniteur supplémentaire pour l'équipement de démolition est reconnaissable. L'antenne peut être relevée et le rétroviseur encliqueté sur la poignée.

Outre la flèche de base montée de manière fixe sur la machine de base, Conrad a réalisé au total pas moins de cinq éléments ou combinaisons de flèche et de manche. La flèche intermédiaire de 3,83 m est fournie avec les deux modèles. Dans la version de 24 m, la combinaison de la flèche supplémentaire et du balancier de 13,36 m est également fournie, ainsi que, bien sûr, une pince de démolition de taille correspondante. Dans l'emballage de la version 40 m, on trouve la combinaison de 11,65 m „flèche de base et flèche arrière“, ainsi qu'une autre unité „flèche avant, flèche intermédiaire et manche arrière“ et enfin le „manche avant“ avec la pince de démolition de dimensions plus réduites. Dans les deux versions, les outils sont solidement fixés au manche correspondant.

Les différents composants de la flèche et du manche sont constitués chacun de deux pièces métalliques moulées et forment un ensemble cohérent. Le moulage et la gra-

vure sont réussis, dans les parties avant, les conduites d'alimentation sont partiellement intégrées dans le moule, mais de manière assez plastique. Pour le reste, elles ont été représentées de manière indépendante, de la tourelle aux cylindres, y compris les raccords représentés correctement pour la plupart. C'est surtout pour les vérins que l'on a misé sur le raccord enfichable, moins convaincant. La reproduction des conduites hydrauliques au niveau des transitions entre les différentes combinaisons flèche/bras est bien réussie et permet d'obtenir une image sans faille. Les vérins hydrauliques disposent de conduites d'alimentation, mais pas de raccords à vis. Les deux cisailles de démolition sont reproduites de manière fonctionnelle et peuvent être tournées à 360°.

La peinture est couvrante et appliquée de manière plutôt saturée, les inscriptions laissent parfois apparaître les points de pression, mais ont été réalisées de manière détaillée. Le modèle représente un bon compromis entre faisabilité et prix, et il était très juste que Kobelco annonce déjà dans le prospectus de la première version, l'équipement ultra long pour 2023. Ainsi, chaque collectionneur pouvait décider pour lui-même lequel il préférerait.

Chargeuse sur pneus de DM au 1:50

Next Gen Quintett

par Daniel Wietlisbach

Les nouvelles chargeuses sur pneus peuvent être réparties en groupes. En ce qui concerne le poids en ordre de marche, la 982 XE et la 980 sont proches l'une de l'autre avec respectivement 35,6 t et 31,3 t, tandis que les trois plus petites 972 XE, 966 et 966 GC jouent dans une catégorie similaire avec 26,2 t, 24,0 t et 21,78 t. Du point de vue de la motorisation, les 982 XE et 972 XE se distinguent par des entraînements à bas régime moteur, ce qui améliore le rendement énergétique. Elles sont très demandées par les entreprises de construction, car elles doivent souvent répondre à des exigences en matière de CO2 dans le cadre de grands projets gouvernementaux. Enfin, le 966 GC (General Construction), qui dispose d'une technique plus simple mais très robuste pour les pays du tiers monde, sort du lot en termes d'équipement.

Si l'on place les cinq modèles de DM les uns à côté des autres, il est plus facile de les classer selon les groupes de poids mentionnés en premier lieu. Ainsi, le fabricant a pu utiliser de nombreuses pièces en double pour les deux „grands“ et c'est également le cas pour les trois „petits“. Cela ne conduit pas nécessairement à des modèles moins fidèles à l'original, car Caterpillar lui-même finit par construire ses machines selon un système modulaire afin de réduire les

Annoncées début 2022, les cinq chargeuses sur pneus Next Gen ont été livrées en même temps. Comme elles sont conçues de manière très similaire et offrent le même niveau de qualité, nous les présentons ensemble ...

coûts. Cela se remarque surtout au niveau des cabines, qui sont effectivement identiques sur quatre modèles, seule la version GC sort du lot, car elle possède encore l'ancienne cabine.

Les constructeurs de DM ne sont pas pour autant tombés dans la simplification, mais ont pris la peine de personnaliser tous les modèles dans les détails. Ainsi, le collectionneur obtient effectivement cinq modèles différents. Sauf mention spéciale, notre commentaire s'applique aux cinq modèles.

Ils sont livrés dans une boîte métallique avec un insert en mousse. Comme aux débuts, Bob est à nouveau solidement collé dans la cabine à son poste de travail. Les roues sont finement gravées, mais ne sont pas détaillées à l'intérieur. Les têtes de vis sont contrastées en argent et les pneus en caoutchouc profilés sont montés de manière très précise. Les essieux arrière sont montés sur palier oscillant, les boîtiers des essieux avant ont été reproduits de manière plutôt simplifiée, le plus bel essieu avant est ici offert par la 966 GC.

Les voitures arrière se composent d'un cadre de base, d'un capot moteur et d'un pare-chocs, qui permettent une conception individuelle de chaque machine. Les pièces en métal moulé présentent une forme réussie et de nombreux détails dans la gravure, fidèles à l'original, les têtes de vis sont ici teintées en noir. Les grilles d'aération latérales très fines sont imprimées, mais finement gravées sur les calandres. Les ailes sont différentes sur tous les modèles, les protections anti-chute en fil de fer sont une fois de plus de première classe.

Les cabines sont en métal et sont vitrées par des pièces en plastique transparent. Alors que la 966 GC dispose de l'ancienne cabine, toutes les autres chargeuses sur pneus possèdent la cabine actuelle. Les montées, les mains courantes, les rétroviseurs, les phares de travail et les essuie-glaces sont en plastique. Les aménagements intérieurs sont reproduits correctement en noir uni. La direction articulée est assurée de manière fidèle à l'original par deux vérins hydrauliques ; sur les grands modèles, l'arbre de

transmission est également visible. Les conduites d'alimentation n'ont pas été reproduites et les angles de braquage maximaux ne sont pas atteints.

Les avant-trains ont été correctement réalisés, chaque modèle possède des ailes différentes. Les mâts de levage ont été réalisés de mani-

ère cohérente, toutes les têtes de rivets aux points d'articulation sont colorées. Les chargeuses sur pneus n'atteignent cependant pas la hauteur de déversement maximale. Alors que les deux plus grandes pourraient charger des bennes adaptées, les plus petites ne peuvent charger que des hayons plus bas

; de plus, elles ne possèdent pas d'attache rapide. Les godets sont moulés en une seule pièce et présentent de nombreux détails dans la gravure.

La peinture est couvrante et pas trop saturée, les inscriptions sont très détaillées.

Rouleau compresseur de NZG au 1:50

Hamm HC 200i C

par Daniel Wietlisbach

Au sein du groupe Wirtgen, Hamm de Tirschenreuth propose une large gamme de machines de compactage. Les rouleaux compresseurs de la série HC ne comptent pas moins de 44 modèles, toutes variantes confondues. Avec une fourchette de 11 à 26 tonnes, le HC 200i C se situe dans la moyenne. Le poids en ordre de marche est de 19,34 tonnes avec la cabine, il peut être porté à 21,84 tonnes au maximum. La largeur du convoyeur est de 2140 mm et l'entraînement est assuré par un six cylindres Deutz TCD 6.1 L6 d'une puissance de 160 kW (215 CV). Le „i“ dans la désignation fait référence à la norme antipollution Tier 4 / UE niveau V, sans „i“, elle se situe au niveau IV.

Le modèle de NZG tient également compte de ce fait, les deux versions sont proposées et, logiquement, on ne trouve un réservoir d'Adblue que sur le HC 200i C, sur le côté gauche, juste à côté de la montée. Le modèle est liv-

Hamm et NZG collaborent depuis des années lorsqu'il s'agit de modèles de cylindres. Pour le plus grand plaisir des collectionneurs, comme pour l'actuel Hamm HC 200i C ...

ré dans une boîte en carton, bien maintenue par deux coques en polystyrène. Il est agréablement lourd pour sa taille, ce qui convient bien sûr particulièrement bien à un compacteur. Toutes les dimensions ont été correctement converties au 1:50.

Les roues sont très réussies, les moyeux et les jantes sont très bien détaillés à l'intérieur, et les pneus en caoutchouc souple au profil fidèle à l'original sont parfaitement ajustés. Vu de dessous, on découvre le carter d'essieu arrière très réussi avec une ébauche de chaîne cinématique. Le train arrière se compose principalement de deux pièces en métal moulé qui reproduisent habilement la forme de l'original. Contrairement aux mo-

dèles précédents de Hamm, le capot moteur de la HC 200i C ne peut pas être ouvert. Les nombreuses fentes d'aération sur tous les côtés sont reproduites en creux et teintées en noir mat. Sur l'original, il y aurait ici des grilles anti-mouches extrêmement fines qui ne peuvent guère être reproduites au 1:50. Le pot d'échappement chromé avec ouverture noire ainsi que les deux feux arrière sont montés séparément.

L'accès à la cabine se fait par un escalier de trois marches sur le côté gauche. Le plancher et le cadre de l'arceau de sécurité sont représentés par une pièce métallique moulée. Les fenêtres sont parfaitement ajustées, ce qui donne à l'ensemble de la cabine un aspect très harmo-

nieux. Les joints en caoutchouc et les séparations des fenêtres sont partiellement reproduits en relief et teints en noir. Une fois de plus, les essuie-glaces photogravés sont particulièrement gracieux. Alors que les rétroviseurs et leur support sont en plastique, la main courante orange a été reproduite en métal moulé. Quatre petits phares de travail, de couleur argentée, sont montés sur le toit.

L'aménagement intérieur est reproduit de manière détaillée. Le volant et le joystick ne manquent pas, tout comme la console imprimée avec des instruments. Mais le clou du spectacle est le „filet à

bagages“ à peine visible, en tôle ajourée et gravée à l'acide, derrière le siège du conducteur - on se pose ici un peu la question de l'utilité, bien que de tels détails soient bien sûr en même temps très fascinants.

La direction articulée fonctionne fidèlement à l'original grâce à deux gracieux vérins hydrauliques. L'angle de braquage est certes satisfaisant, mais pour des raisons de construction, le modèle n'atteint pas le rayon de braquage étroit de l'original. En revanche, la vue dégagée est à nouveau correcte, les conduites d'alimentation sont ici bien cachées et dirigées vers l'avant du véhicule. Celui-ci se

compose d'un cadre cylindrique très finement gravé, qui présente toutes les têtes de vis dans leur intégralité et également dans une couleur argentée. Le bandage lisse est très homogène, on ne voit nulle part de couture. Un racleur est monté séparément sur le cadre, à l'arrière comme à l'avant.

La peinture est appliquée très proprement et les couleurs sont cohérentes. Toutes les arêtes de séparation des couleurs sont impeccables et les inscriptions sont appliquées sans faille. Le logo Wirtgen sur le capot plaît particulièrement.

Mélangeur à chargement automatique de NZG au 1:50

Stetter SLM 4600

par Daniel Wietlisbach

Les SLM (Self Loading Mixer) sont construits par Schwing Stetter India avant tout pour le marché indigène, où ils ont beaucoup de succès. Comme leur nom l'indique, ces camions-malaxeurs peuvent se charger eux-mêmes, non pas avec du béton prêt à l'emploi, mais avec les différents ingrédients que sont le gravier, le sable et le ciment - l'eau est transportée dans deux réservoirs séparés.

Les SLM sont donc en fait de petites centrales à béton automo-

Le dicton populaire le sait : „autres pays, autres mœurs“, et cela s'applique aussi à cette machine. Pratiquement inconnue en Europe, elle est d'autant plus présente sur de nombreux chantiers en Inde ...

trices. L'entonnoir à l'arrière se transforme en godet lors du chargement. Comme une chargeuse sur pneus, les différents composants stockés sur le chantier peuvent être prélevés de manière dosée. Une fois soulevée, la trémie peut être

vidée dans le tambour de mélange à l'aide d'une vanne. En ajoutant de l'eau et en mélangeant, on obtient du béton coulé sur place qui peut être mis en place immédiatement. Le SLM existe en cinq tailles différentes, le SLM 4600 est

le plus grand et peut produire au maximum 4,8 m³ de béton en un seul passage. Pour ce faire, le siège du conducteur peut être tourné de 180° avec le volant. Le machiniste dispose alors d'instruments de mesure qui lui permettent de produire le béton optimal pour chaque utilisation. Le godet de chargement a une capacité de 0,6 m³, le réservoir d'eau de 750 litres et le poids à vide de la machine est de 9,08 tonnes. Les quatre roues directrices assurent une mobilité optimale sur les chantiers, la marche en crabe est même possible. Le moteur monté développe 110 CV, répond à la norme sur les gaz d'échappement selon la phase IV et permet une vitesse de 29 km/h.

Modèle de NZG

De nombreux collectionneurs n'ont sans doute pris conscience de ce genre de machines que grâce à ce modèle. Il a été réalisé à la demande de Schwing Stetter India et a été livré immédiatement après le salon du jouet. La machine gracieuse est placée dans un insert en polystyrène et est maintenue en toute sécurité par un insert en plastique transparent à l'avant.

Le modèle a été réalisé à l'échelle, avec beaucoup de détails et, pour sa taille, de manière très fonctionnelle. L'unité de tambour peut être tournée des deux côtés et

sept vérins hydrauliques assurent la mobilité de la pelle de chargement et l'élévation du tambour de mélange.

Les roues ont été reproduites avec précision et sont orientables par essieu, ce qui permet également la marche en crabe. Les essieux, la tringlerie de direction, la chaîne cinématique et le pot d'échappement valent la peine d'être vus d'en bas, on a renoncé à reproduire le moteur. En revanche, le radiateur est suggéré et bien visible derrière la calandre ajourée. Le filtre à air et la tubulure d'admission sont correctement reproduits.

L'accès à la cabine se fait par trois marchepieds munis de tôles antidérapantes et se compose d'une pièce séparée en métal moulé. Les cinq fenêtres sont placées individuellement et de manière très précise, les joints en caoutchouc n'ont pas été oubliés. A l'avant et à l'arrière, un essuie-glace filigrane assure une bonne visibilité. L'aménagement intérieur présente l'unité rotative d'origine avec le siège et la colonne de direction ainsi que le joystick pour la commande de l'unité de mélange ; trois rétroviseurs n'ont pas été oubliés non plus.

Juste derrière la cabine se trouve la reproduction de la pompe à eau qui alimenterait les réservoirs bilatéraux entre les essieux, mais on ne trouve pas de tuyaux d'eau,

car ils entreraient en collision avec le tambour pivotant de 90° sur les côtés du modèle. La benne de chargement peut être abaissée, basculée et relevée comme dans l'original. Un vérin hydraulique minuscule mais fonctionnel permet même d'ouvrir la trappe de déchargement. Toutes les pièces sont gravées en filigrane et les petites goupilles argentées aux points d'articulation ne gâchent en rien l'aspect visuel, puisqu'elles sont également de couleur gris fer sur l'original. Le tambour de mélange n'est pas seulement rotatif, il peut aussi être soulevé à l'avant grâce à deux autres vérins hydrauliques pour faciliter le vidage. La goulotte d'éjection est montée de manière mobile, deux autres éléments se trouvent à l'arrière et sont fixés par deux goupilles. Les feux arrière et les phares sont particulièrement bien reproduits. Comme sur les modèles de camions, ils sont constitués de pièces en plastique transparentes avec des réflecteurs placés derrière - nous aimerions voir cela sur tous les modèles d'engins de chantier!

La mise en couleur est impeccable et l'impression est réalisée sans faille et de manière très couvrante. Ce petit modèle, pourtant très finement réalisé, est un enrichissement pour toute collection et permet de voir plus loin que le bout de son nez.




**Vous le connaissez ?
Reconnaître les camions
et gagner un modèle ...**

par Remo Stoll

Lors du lancement de cette série en 1988, elle disposait encore pendant une courte période de la motorisation la plus puissante, mais elle a été remplacée dès l'année suivante par un modèle plus puissant de 20 ch en tête de liste. Cet exemplaire est le camion préféré du chef et est donc choyé en conséquence. Le véhicule avec cabine Topline et V8 est toujours utilisé régulièrement.

Vous avez reconnu la machine ? Envoyez-nous la désignation exacte au plus tard à la date limite de participation du 10 octobre 2023. Si plusieurs réponses sont correctes, un tirage au sort sera effectué. Seuls les participants ayant indiqué leur adresse complète pourront être pris en compte afin que les modèles gagnés puissent être envoyés.

Cette fois-ci, les modèles à gagner sont le Caterpillar 972 XE de Diecast Masters, le Sennebogen 824G de Conrad ainsi que le tout nouveau Weycor AR420 de NZG. 



Résolution de Camions & Pelles 4-2023



Le tombereau scandinave était un Kockum KL-440. Il a fallu procéder à un tirage au sort et

les gagnants ont été: Moritz Wackerbauer (D) le Cat M318 de Diecast Masters, Cyril Rondel (F) la Liebherr R945 Multi-User de Conrad et Wolfgang Werner (D) la Mercedes-Benz Atego de Marge Models.

Nous félicitons tous les gagnants !

Chargeur latéral de Drake Collectibles au 1:50 Boxloader

par Daniel Wietlisbach

Le fait qu'un tel modèle nous parvienne d'Australie ne doit pas nous faire oublier qu'il s'agit d'un produit européen. La société Boxloader est basée à La Roche-sur-Yon, au sud de Nantes, et possède plus de 30 ans d'expérience dans le développement de chargeurs latéraux. Boxloader propose trois lignes différentes qui se distinguent par la capacité de levage des deux grues montées de manière coulissante sur le châssis.

Les chargeurs latéraux peuvent livrer, déposer et reprendre des conteneurs à n'importe quel endroit. Ils peuvent également les transborder sur d'autres châssis et wagons. En raison de l'espace requis par les deux grues, les châssis sont plus longs, 13,81 m pour le Multi Loader contre 12,73 m pour un châssis standard de 40 pieds. La portée des grues est de 1,1 m entre la semi-remorque et le conteneur. Chez le groupe australien Drake, importateur de Boxloader, les grues à chargement latéral sont montées sur des châssis de O'Phee et sont ainsi adaptées aux exigences du marché national.

Modèle de Drake

Les nouveaux Boxloader répondent à la réputation du constructeur pour les modèles haut de gamme. Le modèle est livré avec un conteneur peint assorti, dans un petit sac se trouvent la roue de

Les chargeurs latéraux sont des châssis de conteneurs qui peuvent prendre en charge et décharger de manière autonome les fameuses „caisses maritimes“ et même parfois les empiler les unes sur les autres ...

secours, six goupilles et des cônes d'avertissement pour sécuriser la zone de travail lors du chargement.

La semi-remorque a été réalisée à l'échelle, mais est un peu plus longue pour des raisons fonctionnelles, car les deux grues n'ont pas pu être réalisées aussi étroites que les originales. La suspension des trois essieux à double bandage est bien détaillée.

Les roues sont très bien réalisées et, pour une fois, même la roue de secours, qui possède sa propre jante, est correcte, sans moyeu de roue. Les longerons du châssis, massivement dimensionnés en hauteur, s'expliquent par la construction légère de la semi-remorque. Sur le dessus, ils sont peints en noir comme des chemins de roulement de grue, et la construction ouverte de la semi-remorque permet de bien reconnaître la technique fascinante de l'original. Juste devant les essieux se trouve, montée au centre, la reproduction détaillée du moteur permettant de commander le système hydraulique de la grue. À l'extérieur, sur le longeron, sont montés le réservoir combiné de carburant et d'huile hydraulique ainsi

qu'une caisse à outils, tous deux chromés. Pour le déplacement en longueur des grues, deux cylindres très longs, mais néanmoins gracieux en raison de leur diamètre d'à peine plus d'un millimètre, sont reproduits au centre. Les conduites hydrauliques et de commande sont de couleur argentée et reproduites en caoutchouc noir aux extrémités.

Les deux grues sont entièrement fonctionnelles, mais doivent être manipulées avec précaution. Les trois goupilles fournies pour chaque grue fixent le support de sol et son cylindre, ainsi que le cylindre de levage extérieur de la grue - si le modèle doit être placé dans une vitrine avec le conteneur métallique fourni. Afin d'éviter que les délicats vérins ne s'arrachent, ils ne doivent pas être soumis à une charge excessive. Des crochets en plastique adaptés à la réception des conteneurs sont fixés aux chaînes; le conteneur 20" lui-même provient de WSI.

Les deux pieds de support peuvent être tournés vers le bas et disposent d'une manivelle filigrane, le support de la roue de secours est reproduit de manière tout aussi dé-

licate et l'arrière richement décoré dégage un véritable „feeling australien“.

La peinture est impeccable et les inscriptions, jusque dans les moindres

détails, ne se trouvent que sur les modèles Drake. Comme d'habitude chez Drake, le tracteur doit être commandé séparément. Le Kenworth C509 n'est plus tout

à fait nouveau, mais sa réalisation en modèle réduit est toujours excellente et sans doute inégalée !

Camion à quatre essieux de GMTS au 1:50

Saurer D330BF

par Daniel Wietlisbach

Après l'arrêt de la production de Berna en 1974, Eberhard a commandé en 1981 huit Saurer D330BF 8x4 à pneus simples. Elle permettait une charge utile plus élevée de 16,4 tonnes. Les bennes basculantes à trois côtés étaient une invention des Eberhard et étaient construites dans leur propre atelier. Après avoir été retirés de l'inventaire en 1988, les véhicules à quatre essieux ont été échangés.

Par chance, en 2012, Matthias Eicher, entrepreneur de transport et fan de Saurer, a contacté Hansruedi Eberhard parce qu'il avait un „Eberhard-Saurer“ à vendre. Il s'est rapidement avéré qu'il s'agissait du véhicule portant le numéro interne 9136. Le camion-benne a changé de propriétaire et est arrivé dans l'atelier de l'Ebianum et entre les mains des bénévoles de la communauté d'intérêt „EbiO“ (Eberhard Oldtimer). Au cours des six années suivantes, d'innombrables heures de travail ont été consacrées à la restauration et, en 2018, le D330BF a pu être installé dans le hall d'exposition de l'Ebianum.

Comme Heinrich Brinkmeier se retire des affaires, comme il l'a déjà annoncé, le modèle de la cabine avancée Saurer devrait être le dernier de la série populaire „Golden Oldies“ ...

Comme d'habitude, le modèle est en résine et a été réduit à l'échelle. Une fois de plus, le châssis n'est pas ajouré et est moulé d'une seule pièce afin d'obtenir la stabilité nécessaire. Le carter d'huile du moteur et la chaîne cinématique sont reproduits dans la mesure du possible, mais en partie interrompus à cause de la vis de garniture. Les ressorts à lames sont particulièrement filigranes et sont complétés par des cylindres de frein et des bras d'essieu sur les essieux arrière. Les roues sont très réussies, le logo Saurer est même apposé sur les moyeux des roues avant. Les pneus simples ne plaisent peut-être pas à tout le monde, car ils étaient plutôt exotiques, mais ils sont une caractéristique typique de ces véhicules d'Eberhard.

La tôle striée sur le réservoir et les ailes arrière est particulièrement élégante. A l'arrière, les feux arrière sont collés, de même que la plaque

d'immatriculation ; il semble que l'on ait toujours du mal avec cela ; cette fois-ci, les chiffres, l'écriture et les armoiries sont certes corrects, mais ils sont imprimés sur un fond gris.

Derrière la cabine, on trouve les réservoirs d'air comprimé, le filtre à air et la tubulure d'aspiration typiques de cette série, ainsi que le système d'échappement. Le réservoir d'huile hydraulique est indiqué au milieu du châssis, à hauteur du deuxième essieu.

La cabine est bien proportionnée et bien réussie. Le bord supérieur de la porte est un peu plus arrondi que sur le modèle de PowerTrac et donc légèrement plus cohérent, de plus la ligne est un peu camouflée par le montage du miroir. La calandre est ajourée, insérée séparément et complétée par un logo et une plaque d'identification photogravés. Les poignées de porte, les marchepieds, les déflecteurs, les deux poignées au-dessus du radiateur, les rétroviseurs

et les essuie-glaces sont tous montés séparément, ce qui donne à la cabine un aspect très filigrane. Les fenêtres sont parfaitement ajustées et munies de joints en caoutchouc imprimés en noir. Alors que les clignotants et les feux de position sont peints, les phares sont correctement vitrés. L'aménagement intérieur est également réussi et authentique.

La benne de la tribenne est réalisée en un seul moulage et reproduit correctement tous les détails de l'“automate de basculement“. Le vérin de basculement est chromé de manière fidèle à l'original et est en métal. La mise en couleur ainsi que les inscriptions en décals sont impeccables.

En même temps que le Saurer, le Magirus 320D30 FK 8x4 a également été réédité, cette fois avec des roues arrière à double pneus, ainsi que, bien sûr, avec un autre numéro. A cette occasion, le petit défaut de la cabine montée légèrement de biais a également été corrigé.

Première grue sur chenilles d'IMC au 1:50

Demag CC2800

par Carsten Bengs

Avec la promesse d'être „le modèle de grue sur chenilles le plus polyvalent au 1:50“, IMC a annoncé la légendaire Demag CC2800 en avril 2022, et le fabricant n'a pas trop promis. La réalisation s'est faite de manière cohérente, avec une fonctionnalité jamais vue jusqu'à présent et d'excellents détails. Toutes les dimensions ont été réalisées de manière tout aussi adéquate. Un livre complet retrace l'histoire de la légendaire grue sur chenilles, de ses débuts à aujourd'hui.

Les instructions décrivent très bien le montage simple sur plus de 50 pages à l'aide de nombreuses photos. Un aperçu de toutes les pièces, vis et outils facilite également le montage.

La grue est déjà prémontée avec une plaque de base pour ballast et des supports de chenilles. Ces deux éléments peuvent toutefois être facilement démontés pour un transport réaliste. Les chenilles sont faciles à manœuvrer; tous les galets de rou-

La grue sur chenilles de 600 tonnes est une première pour IMC, car il s'agit du premier modèle de grue sur chenilles de l'entreprise. Elle a été livrée simultanément dans les couleurs Tadano et Demag ...

lement et d'appui sont mobiles. La roue de guidage est montée sur ressort et assure une tension suffisante des chaînes. L'entraînement réaliste dispose même de fins tuyaux hydrauliques. De petits escaliers à monter soi-même complètent ici les détails.

Entre les chenilles se trouve le lest du châssis inférieur avec trois plaques de chaque côté pour un lest de base de 60 t. Les quatre petites béquilles pour l'auto-assemblage du train de roulement ne manquent pas non plus. De petites plaques d'appui sont même fournies avec le modèle. Les deux stabilisateurs supplémentaires sont également un détail formidable ; le CC2800 a été l'un des tout premiers modèles 1:50 à être livré

avec ces stabilisateurs. Ils sont nécessaires lors du redressement de longs systèmes de flèche à partir de 84 m sans Superlift et sont montés sur le support de la chenille.

Dans la tourelle, un moteur diesel Mercedes de 380 kW assurerait une puissance suffisante. Il se trouve à l'arrière de la tourelle et le pot d'échappement est bien reconnaissable. De petits tuyaux complètent les détails. Le double treuil du A-Bock dispose de poulies qui tournent facilement et les extrémités du câble sont reliées au bras oscillant d'équilibrage. Il faut prendre son temps lors de l'enclenchement pour éviter que le câble sans torsion ne saute vers le bas.

IMC impressionne en outre avec des poulies blanches sur tout le modèle ; elles sont réalisées individuellement, tournent facilement et ont un aspect visuel très valorisant. La facilité de rotation est justement importante pour le modèle. Le bogie A dispose en outre d'un vérin d'auto-assemblage pour le montage des trains d'atterrissage. Le petit treuil de montage situé en dessous a également été bien reproduit; sur le modèle réel, il aide à l'encerclement.

Sur les côtés de la tourelle sont montées des passerelles ainsi que des échelles. Elles sont toutes fabriquées en métal moulé sous pression et disposent d'une fine tôle perforée pour une impression de réalisme. La petite échelle permet en outre d'accéder à la tourelle.

La cabine convainc également par ses nombreux détails. L'intérieur sombre avec des leviers de commande, des pédales et un écran noir a été parfaitement reproduit. Les mains courantes ne manquent pas non plus et, ici aussi, une fine tôle perforée forme les marchepieds. Comme sur le modèle réel, la cabine peut être inclinée vers l'arrière pour travailler confortablement à des hauteurs im-

portantes. Même le logo Terex Demag ne manque pas.

IMC a réalisé le système de flèche de manière tout aussi impressionnante. Le constructeur peut donc à juste titre parler du modèle „avec le plus de configurations de flèche“ (voir encadré). Cette diversité est jusqu'à présent inégalée dans les modèles de grues sur chenilles. Un kit supplémentaire élargit en outre les possibilités, il comprend quatre autres segments de flèche lourds et cinq segments de flèche légers. Il n'est toutefois pas recommandé de monter tous les segments en raison du poids qui en résulte pour l'ensemble du modèle – les instructions du set supplémentaire mettent également en garde contre ce risque.

Tous les segments s'emboîtent parfaitement et se montent facilement à l'aide de vis plus grosses, ce qui donne une impression de qualité. De fines passerelles en tôle perforée sont montées sur les segments. Différents outils comme des pincettes et des pinces aident ici. Le mode d'emploi décrit également bien quelles vis utiliser pour quels composants. Il faut également mentionner les haubans, qui sont tous fabriqués en zinc.

Les têtes de galets de la flèche légère et de la flèche lourde sont également équipées de galets blancs qui tournent facilement, ce qui leur confère un aspect très réaliste. Les interrupteurs de fin de course des câbles sur toutes les têtes de poulie ont été joliment reproduits par IMC à l'aide de petites chaînes. Si le crochet est trop haut sur le modèle réel, l'interrupteur de fin de course arrête automatiquement le treuil. La tête de rouleau légère est en outre utilisée pour la pointe de la bascule et la flèche auxiliaire. Les deux roues latérales permettent à la pointe basculante de rouler sur le sol pendant le redressement.

La grue sur chenilles CC2800 Demag d'IMC est l'un des premiers modèles de grue sur chenilles à être livré avec une pointe basculante. Si la grue est utilisée sans Superlift, les deux stabilisateurs supplémentaires sont nécessaires pour les flèches de plus de 84 m de long. Avec la flèche Superlift, ils ne sont pas utilisés.

Le contrepoids Superlift est relié à la tourelle par l'intermédiaire du châssis télescopique. Selon le cas de charge, le rayon de mât correspondant est calculé avec le lest. Une grue auxiliaire place ensuite les différentes plaques de lest de 10 tonnes en conséquence. Le rayon maximal du mât est de 18,9 m pour le modèle réel ou de 37 cm à partir du centre de rotation ; il est fixé par une petite vis sans tête. Ainsi, la grue soulève par exemple encore 63,5 t avec une flèche principale de 84 m, une force de vent de 12 m pour une portée de 34 m ; le contrepoids Superlift pèse alors 150 t pour un rayon de 15 m. IMC a également bien reproduit les vérins de flèche arrière avec des ressorts internes. Ils empêchent la flèche de tomber.

Configurations possibles de la flèche sur le modèle

- Flèche principale (lourde (SH) & lourde/légère (SH/LH))
- Flèche principale avec superlift et lest flottant (SSL/LSL)
- Flèche principale avec pointe à bascule (SW)
- Flèche principale avec pointe à bascule et Superlift (SWSL)
- Flèche principale avec flèche auxiliaire pour la force du vent (SH & SH/LH + LF)
- Flèche principale avec flèche auxiliaire pour la force du vent et superlift (SSL + LF & SSL/LSL + LF)

Ces désignations semblent un peu compliquées au premier abord, mais sont en fait assez simples. H désigne la flèche principale, avec les segments les plus grands (S) ou les plus légers (L). Les segments légers sont en outre également utilisés pour la pointe de la bascule.

Tous les treuils disposent d'une réserve de câble suffisante pour toutes les options de la flèche. Le câble sans torsion est également parfaitement adapté grâce à son diamètre. Les treuils sont faciles à utiliser à l'aide de la clé et le mécanisme de verrouillage fonctionne également très bien.

Deux crochets sont disponibles et offrent également une grande fonctionnalité. Le crochet principal est composé de deux éléments de 300 tonnes pour une capacité de charge maximale de 600 tonnes. Les deux parties sont équipées de 11 roulettes blanches et faciles à manœuvrer. Le crochet est ensuite cisaillé avec 22 brins chacun. Une petite barre de

liaison assure en outre une synchronisation parallèle. Grâce aux petites vis, le grand moufle à crochet peut facilement être transformé en moufle de 300 t ; un seul jeu de galets est alors nécessaire.

Le deuxième crochet est plus petit et serait conçu pour une capacité de charge de 150 t avec cinq galets. Il est nécessaire pour la pointe de la force du vent. Les poids latéraux, nécessaires pour les flèches particulièrement longues afin de compenser le poids propre du câble de levage, sont remarquables.

Le marquage de l'ensemble du modèle convainc par sa grande fidélité aux détails et sa valeur. Les avertis-

sements sont présents sur l'ensemble du modèle et la plaque signalétique de la cabine ne manque pas non plus. L'impression des différents composants avec leurs poids respectifs, comme par exemple 82 t pour le poids de transport de la tourelle et de la section centrale, a également suscité l'enthousiasme.

Dans l'ensemble, la fonctionnalité du modèle CC2800 est inégalée à ce jour. Le mélange de fonctionnalité, de fidélité aux détails et de polyvalence est vraiment impressionnant. Outre les premières belles versions d'entreprise Mammoet et Sarens, on est donc impatient d'en voir d'autres.

Grue mobile portuaire de NZG au 1:87

Konecranes ESP.8

par Carsten Bengs

Gottwald est certainement une marque légendaire parmi les amateurs de grues et est aujourd'hui l'un des leaders mondiaux du marché des grues mobiles portuaires. Aujourd'hui, Gottwald fait partie de Konecranes et ses énormes grues portuaires ont des portées allant jusqu'à 64 m et des capacités de levage de 125 tonnes. Elles sont utilisées dans le monde entier pour la manutention de conteneurs, de marchandises en vrac ou de chargements liés à des projets.

Même à petite échelle, le modèle réduit a été réalisé de manière cohérente dans toutes ses dimensions. Il

A l'occasion du salon du jouet, NZG a présenté le modèle très détaillé de la grue mobile portuaire ESP.8. La maquette, même à l'échelle 1/87, est d'une taille remarquable et présente un nombre surprenant de détails passionnants et astucieux ...

roule sur huit essieux équipés chacun de quatre petites roues, qui sont même directrices. Les deux châssis d'essieux sont oscillants afin de compenser les petites irrégularités du sol, et les stabilisateurs massifs assurent une bonne stabilité, les grandes plaques de stabilisation restant sur

la grue. La base d'appui de 17,4 x 15,0 cm est également conforme à l'original de 15,0 x 13,0 m.

Le conducteur accède à la grue par de petites marches d'accès situées sur le châssis inférieur ; celles-ci sont entièrement réalisées en zinc et ont un aspect très valorisant. Il y a même

une main courante pour accéder à la petite cabine du châssis. Dans la cabine, le siège du conducteur est bien visible. C'est de là que l'opérateur commanderait les mouvements de la grue. Sur le châssis, tous les garde-corps sont également en zinc moulé sous pression et l'alimentation électrique externe en option peut être montée à l'arrière du châssis.

Sur le modèle réel, la roue pivotante accueillerait le câble d'alimentation. NZG a choisi une solution très astucieuse pour le montage, car celui-ci ne se fait pas par des boulons visibles, mais par un aimant qui maintient la roue stable. Nous avons également été impressionnés par le petit conteneur diesel qui se monte sur le côté et qui, au deuxième coup d'œil, est rempli de détails. Ici aussi, le montage est simple et facile grâce à des aimants. Le garde-corps filigrané et la grille de calandre en tôle perforée fine attirent immédiatement l'attention. Le pot d'échappement se trouve à droite.

Ce n'est qu'au deuxième coup d'œil que l'on remarque les minuscules charnières des portes. Derrière celle de gauche se cachent de petits

réservoirs et, derrière le grand couvercle, une fine reproduction du moteur diesel de 625 kW ; ce moteur est utilisé dans tous les ponts roulants de Konecranes Gottwald. Les deux trappes sont également maintenues fermées par un aimant.

La tourelle spacieuse contient entre autres le treuil de levage, l'entraînement rotatif, l'installation électrique et le système de graissage central. Trois contrepoids massifs sont montés à l'arrière. Le nom de l'entreprise, Konecranes Gottwald, est bien visible sur celui du milieu.

La tour massive est solidement fixée à la tourelle. La flèche est articulée à une hauteur de 26 cm ou 23 m. Celle-ci se compose de deux parties qui sont assemblées par emboîtement et fixées par des clips. Le câble de levage est guidé vers la flèche par les poulies situées dans la tête de la tour et revient d'abord à la tête de la poulie puis au crochet. Ce guidage du câble permet d'obtenir une course de charge horizontale lorsque la flèche est déplacée. Ici aussi, de fines plates-formes de travail, y com-

pris les garde-corps, sont entièrement reproduites en zinc.

Toutes les poulies sont fabriquées individuellement et tournent bien. Le crochet s'abaisse ainsi facilement. La plaque signalétique du crochet, petite mais lisible, est également très appréciée. Jusqu'à 23 m de portée, la grue peut lever 125 tonnes et jusqu'à 54 m, elle peut encore lever 40 tonnes. La tête de la flèche est équipée de phares et d'une roue à câbles pour l'alimentation électrique, par exemple lorsque des spreaders sont utilisés pour la manutention de conteneurs.

La cabine de l'opérateur se trouve à 32 cm de hauteur, ce qui correspond à environ 29 m de hauteur d'œil. Les essuie-glaces, le siège du conducteur et les rampes fines complètent les nombreux détails. L'accès à la cabine se fait par les escaliers de la tour.

Détails astucieux - NZG a réalisé sur le Konecranes Gottwald ESP.8 des détails passionnants et de grande valeur qui enthousiasment vraiment. La fonctionnalité est également parfaite.

Laster & Bagger

Laster & Bagger
Webergutstrasse 5
CH-3052 Zollikofen
+41 (0)78 601 74 44
www.lasterundbagger.net
redaktion@lasterundbagger.net

Redaktion Daniel Wietlisbach (dw)

Ständige freie Mitarbeiter
Carsten Bengs (cb), Tom Blase, Ulf Böge, Robert Bretscher,
Markus Lindner, Urs Peyer (up), Wilfried Schreiber,
Remo Stoll, René Tanner, Erich Urweider (eu),
Thomas Wilk (tw), Hans Witte (hw)

Druck D+L Printpartner GmbH, D-46395 Bocholt

English translation

Daniel von Kaenel, Canada, Steven Downes (sjd), UK

Erscheinungsweise / Bezug

Laster & Bagger erscheint alle zwei Monate – 6 Ausgaben pro Jahr. Bezug über Abonnements, den Fachhandel und Bahnhofsbuchhandel.

Das Jahresabo kostet CHF 84.– / € 74.– (Deutschland) / € 77.– (übrige Länder). Die Rechnungsstellung erfolgt für ein Jahr. Schriftliche Kündigung spätestens acht Wochen vor Ablauf des Abonnements, ansonsten erfolgt automatische Verlängerung für ein weiteres Bezugsjahr. Preis Einzelheft CHF 15.50 / € 13.50 (Deutschland) / € 14.50 (übrige Länder).

Imprint

Bankverbindung

Schweiz: PC-Konto IBAN CH83 0900 0000 6015 5685 9
Deutschland: Postbank Leipzig, BLZ 860 100 90
IBAN DE86 8601 0090 0332 3049 03

Copyright Nachdruck, Reproduktion oder sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und auf elektronischen Datenträgern – nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlags. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht die Meinung der Redaktion wieder.

Haftung Sämtliche Angaben (technische und sonstige Daten, Preise, Namen, Termine u.ä.) ohne Gewähr.

ISSN 2504-0405

Cosmétique sur la Volvo Titan de Tekno

Plus bas

par Daniel Wietlisbach

Jusqu'à présent, il n'y avait que des tracteurs à sellette, mais malheureusement, sur tous, la cabine est montée trop haut et l'écart entre les pneus et l'aile est visuellement trop important d'au moins 2,0 mm, ce qui a particulièrement gêné mon œil. Mes espoirs se sont ensuite tournés vers les véhicules solo - les concepteurs parviendraient-ils à corriger ce défaut chez eux ? Malheureusement, ils n'y sont pas parvenus, ce qui n'est guère surprenant étant donné qu'ils ont utilisé un châssis existant (celui du Scania Hauber).

Je ne voulais pas investir plus d'un week-end, ce serait ma première transformation au 1:50 et j'avais une peur bleue du zinc moulé. Relever l'essieu avant aurait entraîné une inclinaison du modèle dans le sens de la longueur, je ne voulais pas non plus toucher à la cabine, il a donc fallu s'attaquer au châssis.

Tout d'abord, le pot d'échappement et le faux moteur inférieur ont dû être retirés avec précaution à l'aide d'un tournevis fin, car la vis permettant de desserrer la cabine se trouvait dessous. Une fois démontée, la partie supérieure du moteur et de la boîte de vitesses, les ailes, le pare-chocs et enfin l'aménagement intérieur ont pu être retirés assez facilement. A cette occasion, il a également fallu faire lever sur les réservoirs d'air comprimé collés, le boîtier de batterie et les deux réservoirs, car ils devaient bien sûr également être montés plus bas (photo 1).

J'aime dire que je suis un fan de vieux fer en provenance de Scandinavie. C'est pourquoi j'étais si impatient de voir le train-remorque Volvo Titan de Hugo Johansson åkeri en peinture „Bilspedition“ de Tekno ...

Enfin, les travaux de limage du châssis ont commencé dans la zone située sous la cabine. Je ne voulais pas démonter davantage le modèle et j'ai donc procédé avec une extrême prudence, tout en protégeant la bêche, l'arbre de transmission et l'essieu avant avec du ruban adhésif de peinture. A l'aide d'une lime à métaux manuelle et de beaucoup de patience, j'ai réussi à obtenir les deux millimètres de métal dur souhaités (photo 2).

Mais il s'est rapidement avéré que ce n'était pas suffisant, car il fallait également enlever de la matière sur le plancher gris avec l'aménagement intérieur. Deux millimètres de chaque côté de la zone située derrière les roues ont également été nécessaires, ainsi que de la place à l'avant pour les longerons du châssis, juste au-dessus des suspensions à lames avant (photo 3). Le matériau plastique souple a été très facile à travailler avec un couteau de bricolage et une lime à métaux. C'est toutefois le faux moteur supérieur qui a nécessité le plus de matériel par rapport à la hauteur initiale. A l'exception de la rotule de la transmission, qui a été conservée, il n'y avait plus grand chose à voir (photo 4).

Sur la cabine elle-même, le logement cylindrique des vis a dû être raccourci de deux millimètres. Grâce aux arrondis pour les ailes, cela s'est bien passé avec une lime à main - bien sûr aussi avec la patience nécessaire (photo 5).

Finalement, la cabine a pu être posée exactement à l'horizontale et fixée définitivement avec de la colle à deux composants. Je n'ai pas voulu réutiliser la vis, car il aurait fallu exercer une force considérable pour la visser et il aurait fallu la raccourcir.

Réservoirs et boîtier de batterie

Comme je l'ai déjà mentionné, les réservoirs d'air comprimé, les deux réservoirs de carburant et le boîtier de batterie devaient également être montés plus bas sur le châssis. Les goupilles de montage de ces pièces ont donc été retirées et limées proprement. Les petits dégâts de peinture n'ont pas pu être totalement évités, mais ils ont pu être corrigés avec des couleurs Revell très similaires, le vert mer (48) et le rouge brique (37) (photo 6). Comme ma collection de couleurs ne contenait que des couleurs mates, j'ai ap-

pliqué une dernière couche de vernis brillant (01).

Dans un premier temps, le réservoir vert avant ainsi que les réservoirs d'air comprimé ont été collés sous la cabine avec de la colle à deux composants. Pour pouvoir fixer le réservoir rouge et le boîtier de batterie exactement à l'horizontale et à la même hauteur que le réservoir avant, il a fallu construire une sorte de banquette avec des restes de matériaux, qui a assuré un appui stable pendant le processus de séchage (photo 7).

La remorque

Alors que le support de roue de secours typiquement scandinave est correctement monté en biais sur le

camion, la suspension verticale de celui-ci sur la remorque n'était pas convaincante. Il a donc été cassé avec une force contrôlée (photo 8). La partie plate montée à l'intérieur du châssis a été raccourcie jusqu'à ce que le pneu de secours puisse être recollé de manière aussi inclinée que possible. Le pneu touche maintenant le longeron du châssis, ce qui montre les limites de ce qui est possible (photo 9).

Ce qui reste

Comparé à la photo du modèle original, le pare-chocs est plus haut, mais on remarque que la cabine Be-Ge est trop haute avec un pare-brise droit, ce que Tekno a repris des mo-

dèles Scania pour réduire les coûts de moulage. Comme la cabine d'usine Volvo de Nyström serait plus belle et plus adaptée?

René Tanner, qui n'est jamais à court de solutions, m'a conseillé de monter un nouveau pare-soleil un peu plus bas. Cela permettrait de camoufler un peu le défaut, du moins visuellement. Mais comme le pare-soleil de mon modèle est collé de manière très solide et que je devrais m'attendre à des dommages sur la peinture si je le démontais, je n'ai pas encore osé franchir le pas. Le week-end prévu s'est d'ailleurs transformé en une semaine de modélisation - avec de nombreuses pauses. Dans l'ensemble, je suis satisfait de ma première œuvre, mais le modèle n'est pas encore „bon“.

Traduction de la page 41

Le carnet de route

par Tom Blase

L'autre jour, je conduisais mon camion dans une zone industrielle de Mayence où l'un de mes clients avait un entrepôt il y a quelques années. La radio diffusait les dernières paroles de „Beinhart wie ‚n Racker“...

Je repense alors à Baki - près de deux mètres de haut, une carrure d'ours et, comme il venait du coin de Kiel, il parlait le „dialecte Werner“ typique. Lorsqu'il arrivait à Mayence en fin d'après-midi pour prendre en charge une cargaison supplémentaire, nous restions souvent ensemble jusqu'à la fin de la journée pour bavarder et nous amuser. L'entrepôt se trouvait dans une impasse et une entreprise de camions-bennes avait son

La vengeance de Baki - ou „Qu'est-ce que le gamin fait dans ma benne ?“

dépôt dans le voisinage. Pour faire le plein de leurs camions, les chauffeurs devaient toujours entrer un par un dans la cour étroite, puis reculer dans la rue. Les véhicules restants restaient donc longtemps sur le trottoir devant nos quais de chargement, créant un petit chaos dans la circulation, comme ce jour-là.

J'étais encore à la porte quand Baki est arrivé. „Bonjour les gars, qu'est-ce qui se passe ici ? Aujourd'hui, des camions-bennes rouges en promotion, ou quoi ?“ C'est ainsi qu'il m'a salué. Il était très fatigué, il voulait juste faire un chargement rapide et

aller se coucher, et sa demande polie aux pilotes de la benne pour savoir s'ils pouvaient libérer l'aire de chargement est passée inaperçue dans leur humeur de fin de journée. Je lui ai dit avec un clin d'œil: „Déplacez donc la voiture vous-même - les clés sont en principe sur le contact“. Il n'a pas hésité, est monté dans la Daimler et l'a conduite dans le cercle de virage. Là, je l'ai entendu siffler à nouveau plusieurs fois et il est revenu en souriant. Baki a accosté, a chargé et est allé se coucher.

Peu après, l'un des chauffeurs de camion-benne est arrivé et s'est di-

rigé, un peu étonné, vers sa voiture qu'il ne pensait pas trouver dans l'aire de retournement. Quelques secondes plus tard, il a appelé le bureau pour qu'il lui apporte un double des clés. Mais la Daimler est restée muette. Ils sont immédiatement allés chercher des outils et vingt minutes

plus tard, le collègue pouvait lui aussi aller faire le plein.

J'ai raconté cette scène à Baki lorsque je l'ai rencontré le lendemain matin. „Tu sais, Tom. La voiture a un EPS et je lui ai laissé la première vitesse et j'ai calé le moteur, puis j'ai pompé tout l'air avec le frein. Sans

air, il n'y a pas de vitesse et la voiture ne démarre pas. Le problème de la clé est aussi ennuyeux. J'ai jeté la clé à l'arrière de la benne de ce crétin pour qu'il ne se la fasse pas voler.“

Cette journée a bien commencé, car nous sommes partis en pleurant de rire.

Traduction des pages 42 – 43

Modèles de Peter Veicht

Menck Mc

par Robert Bretscher

Les premières pelles Mc ont été construites à partir de 1933 et sont restées en production jusqu'en 1945 environ. Alors qu'auparavant la plupart des flèches étaient encore assemblées par des rivets, Menck & Hambrock expérimentait déjà des constructions soudées électriques. C'est ainsi que sont apparues brièvement les flèches en caisson soudées à partir de bandes de tôle et d'assemblages transversaux. Peu de temps après, les pylônes en treillis bien connus sont entrés en production, remplaçant également les lourdes flèches en caisson.

Afin de ne pas interrompre la production des pelles chez Menck pendant les années de guerre, la production de plusieurs types de modèles a été délocalisée en Tchécoslovaquie chez Skoda ; ces pelles ont donc été équipées d'un robuste moteur marin Skoda. Finalement, Skoda a construit des pelles Menck en régie propre jusque dans les années 60. C'est

Le modèle d'excavatrice à l'échelle 1:50 présenté ici est une Menck Type Mc, qui pèse en réalité entre 55 et 60 tonnes, selon le modèle ...

à cette époque que de nombreuses pelles Menck-Skoda sont arrivées en Allemagne. Un grand nombre de ces machines robustes ont joué un rôle important dans le déblaiement des décombres après la guerre et ont ouvert la voie à la reconstruction. Plus tard, et bien au-delà des années 90, ces modèles Mc ont servi sur de grands chantiers, dans des gravières ou comme machines performantes sur divers chantiers de démolition.

Il n'est donc pas étonnant que Peter Veicht se soit intéressé à ces véhicules imposants et ait commencé à reproduire des modèles Menck en cuivre et en laiton pour ses dioramas. Veicht a donné aux modèles Mc les caractéristiques typiques telles que les parois latérales biseautées des deux côtés, l'échelle d'accès filigrane et les fenêtres à claire-voie con-

temporaires. La partie du toit avec la flèche, la poulie et le réservoir de diesel à l'arrière est également équipée d'une trappe d'aération du moteur qui s'ouvre. Comme on travaillait souvent de nuit, il ne fallait pas oublier les deux lampes pour la zone de travail frontale. La vue arrière ouverte illustre parfaitement le moteur six cylindres rouge typique de Skoda. Même la bouteille d'air comprimé nécessaire au démarrage du moteur diesel n'a pas échappé à l'imagination du modéliste.

Bien sûr, les vitres teintées, les séparations de fenêtres ou les joints en caoutchouc ne sont pas à l'ordre du jour. Cependant, la porte coulissante permet de voir l'intérieur sombre de la cabine, où l'on s'attend en vain à trouver une zone séparée du moteur. Autrefois, le machiniste était im-

pitoyablement exposé au bruit des machines, à l'odeur du diesel et à l'air saturé d'huile. C'est sans doute pour cette raison que Veicht a doté le Mc d'une fenêtre latérale ouverte. Le modèle est également équipé de deux treuils à manivelle pour acti-

onner la flèche et le câble de levage. Le dispositif de stabilisation du grappin déjà installé peut maintenir efficacement le godet en position en cas d'utilisation du grappin. En outre, le lourd châssis est entièrement mobile grâce à des roues et des maillons de

chaîne moulés par nos soins. La magnifique patine des années 40 avec les inscriptions de l'entreprise et les plaques de danger font de ce modèle un plaisir pour les yeux.

Volvo FS7 „Tschudy Chur“

La vie suisse

par Pascal Gerrits

Le marché suisse des camions a toujours été différent du reste de l'Europe. Les charges par essieu autorisées étaient plus basses et la largeur maximale plus étroite, les deux étant justifiées par les routes étroites et montagneuses du pays. Pendant longtemps, la largeur maximale des véhicules était de 2,30 mètres, ce qui représentait un défi supplémentaire pour les marques importées qui souhaitaient s'y implanter. En Europe, la largeur normale des camions était déjà de 2,50 mètres.

Il fallait donc trouver des solutions créatives, qui aboutissaient souvent à des véhicules inhabituels. Par exemple, DAF a produit une série 2800-3300 équipée d'une cabine du modèle 2100 plus étroite. Mercedes a fourni une version extra-étroite de la cabine NG, équipée même d'essieux plus étroits, et Volvo a également proposé des solutions sur mesure en Suisse.

Dès les années 1970, les Suédois sont apparus sur le marché suisse avec un F89 spécialement étroit portant la désignation supplémentaire

Les camions suisses peuvent aussi être exotiques - tout dépend de l'angle de vue. Le Hollandais Pascal Gerrits a par exemple construit ce Volvo FS7 typiquement suisse ...

CH230; outre la cabine, les essieux devaient également être rétrécis. Plus tard, la série N de Volvo a subi le même sort. Avec l'introduction du F12, un problème s'est posé, car cette cabine ne pouvait pas être facilement rétrécie. Pour résoudre ce problème, la cabine F7, plus étroite, a été montée sur le châssis F12. Lorsque le successeur FL7 est apparu au milieu des années 1980, la cabine n'était à nouveau pas adaptée, car elle faisait également 2,50 m de large. La solution a été trouvée dans la cabine du FL6, plus léger, qui était suffisamment étroite. Il n'était toutefois pas possible d'installer le moteur de 12 litres sous cette cabine. Cependant, comme la puissance des moteurs de 10 et 7 litres avait entre-temps augmenté, les Volvo FS10 et FS7 ont vu le jour, utilisant le châssis du FL10 et la cabine du FL6. Au début des années

1990, Volvo a commencé à proposer le FS7 comme alternative légère sur d'autres marchés pour les clients qui trouvaient le FL7 trop lourd.

Le modèle

Les véhicules hors normes m'ont toujours intéressé, et c'est ainsi que j'ai acheté il y a des années un modèle Conrad du Volvo FS7 à l'échelle 1:50. Le fabricant a fabriqué pour le compte de Volvo, au début des années 1990, différents modèles qui, dans leurs grandes lignes, n'étaient pas si faux que cela. Les châssis étaient assez détaillés et la conception de la cabine était également bonne. Une base idéale pour le spécialiste de la transformation!

J'ai donc voulu construire une voiture typiquement suisse à partir de la FS7 de Conrad. J'ai commencé par

démonter le modèle. Les modèles Conrad sont habilement assemblés et il y a très peu de collage. La cabine a pu être dévissée du châssis et l'intérieur a ensuite été décliné, les vitres étaient détachées et se sont détachées sans problème. Les cornes d'air un peu grossières sur le toit ont été retirées et les trous bouchés avec du mastic polyester. J'ai l'habitude de décaper les pièces avec du diluant, mais je ne l'ai pas fait dans ce cas. L'ancienne peinture Conrad n'a pas réagi à la peinture en spray Motip, un léger ponçage et un dégraissage ont donc suffi.

La cabine a été peinte plusieurs fois à l'aide d'une bombe aérosol orange (RAL 2000). Cette teinte est assez proche de la couleur maison de Tschudy. J'ai choisi l'entreprise de Coire parce qu'il était relativement facile de fabriquer soi-même des décalcomanies de l'entreprise et parce que j'aimais beaucoup les couleurs qu'elle utilisait auparavant.

Pendant que la cabine séchait, j'ai pu commencer à travailler sur le châssis. Comme je l'ai déjà dit, il n'y avait rien à redire à ce sujet. J'ai démonté le pare-chocs et les ailes, puis j'ai peint le châssis en gris anthracite (RAL 7016). J'utilise de préférence des bombes aérosol Motip ou Dupli-color pour mes modèles.

Le châssis a été affiné par une caisse à outils de Tekno et une nouvelle sellette de Zon Model, également peintes en gris anthracite. Les réservoirs et les caisses à outils sont souvent recouverts de tôle striée sur les camions suisses de construction et de transport lourd.

Derrière la cabine, un capot moteur modifié d'un DAF XF de Tekno a été monté sur lequel les tuyaux d'air ont été fixés. Pour les câbles, j'ai utilisé le câble d'une vieille imprimante, il a l'épaisseur parfaite et a été facile à former. Les roues de Conrad n'étaient plus au goût du jour et ont été remplacées par des jantes trilix et des pneus de Tekno. Les moyeux et les étoiles des roues ont été peints en rouge (RAL 3001) et les bords des jantes ont été complétés en argent avec de la peinture Humbrol. J'ai peint les ailes et le pare-chocs en noir satiné, puis j'ai ajouté à la main des bandes de signalisation blanches sur le pare-chocs.

Une fois la cabine de conduite sèche, je lui ai appliqué des autocollants Tschudy faits maison. Je les crée dans Word et les imprime sur une feuille adhésive à jet d'encre. Comme la cabine standard n'est guère détaillée, je l'ai équipée de feux de position, de cornes pneumatiques, de clignotants, d'essuie-

glaces et d'un pare-soleil. Le pare-soleil est une version rétrécie du Tekno F12. Les rétroviseurs sont des miroirs métalliques blancs qui ont été récupérés sur un ancien kit Smith. Le modèle a été complété par des plaques d'immatriculation suisses et une plaque environnementale sur le pare-chocs.

Je ne savais pas à l'époque que les plaques d'immatriculation provenaient en fait du mauvais canton, mais comme le véhicule est de toute façon une fantaisie, cela ne me dérange pas aujourd'hui.

Comme semi-remorque, j'ai choisi une remorque surbaissée à deux essieux de Himobo. Ces semi-remorques peuvent être achetées en kit et possèdent un niveau de détail très élevé, ainsi que des essieux directeurs. La remorque plutôt légère s'adapte bien à la Volvo pas trop lourde. 260 CV, surtout dans les montagnes, ne sont manifestement pas suffisants en termes de puissance. D'où la charge relativement légère sous forme de deux tubes d'acier. Le chargement provient de Ladegüter Bauer et est en fait destiné aux chemins de fer à l'échelle 1:45. Dans l'ensemble, je suis très satisfait du résultat et je pense qu'une belle Volvo typiquement suisse a été réalisée.

Mack 88 is Back

Jim de Groot, auto-édition, format : 21.5 x 30 cm, 192 pages, 290 images pour la plupart en couleur, couverture rigide, pas d'ISBN, disponible chez les revendeurs Tekno

Jim de Groot est le fils d'un chauffeur d'Overdorp et a fouillé profondément dans différentes archives pour écrire ce livre. Il en résulte un livre formidable qui décrit d'une part l'histoire d'Overdorp à Ijmuiden et d'autre part un rapport de restauration sur le Mack

numéro 88 de la flotte d'Overdorp. La restauration du Mack a été achevée en 2015, ainsi que celle d'une semi-remorque d'origine avec ses panneaux latéraux caractéristiques. Overdorp a également vu le jour grâce à l'usine de papier et à l'aciérie d'Ijmuiden, qui s'y sont installées après l'aménagement du canal. De sombres nuages se sont toutefois amoncés après la fermeture de la papeterie et l'arrêt de la production de l'aciérie. Un très beau livre avec des images passionnantes d'une époque révolue, avec de nombreux camions Mack, DAF, Henschel et MAN. (eu)

Tschechische Bagger 1922 – 2003

Alfred Meyer, Podszun Verlag, Format 28 x 21 cm, 173 pages, 360 illustrations, couverture rigide, ISBN 978-3-7516-1078-0

C'est déjà le troisième livre d'Alfred Meyer. Depuis son domicile, il n'y avait qu'un pas à franchir pour se rendre en République tchèque. Pendant près de 80 ans, des excavatrices à câbles y ont été construites, notamment les plus grandes d'Europe. Entre

1971 et 1985, la société KSK a construit au total 14 unités de la pelle à câbles à godet haut E 7, d'un poids en ordre de marche de 371 tonnes et d'une capacité de godet de 7,0 m³. La dernière travaillait toujours en 2022 dans une mine de charbon à ciel ouvert près de Most. Dans les vastes archives de l'usine principale de Skoda à Pilsen, on a trouvé suffisamment d'images pour illustrer l'histoire de Skoda à partir de 1927. La plupart des images utilisées n'avaient jamais été publiées auparavant. (up)

Traduction des pages 50 – 52

Chantier historique**Empereurs et rois**

par Wilfried Schreiber

La construction de grues a débuté chez Kaiser avec des grues à rotation centrale dotées d'une flèche à poutre de flexion qui pouvait être réglée à l'aide d'un treuil de levage et dont le câble de retenue de la flèche pouvait être boulonné dans une éclisse à plusieurs trous. Ces grues à rotation centrale ont été équipées plus tard d'un chariot.

La nouvelle série TK des années 1960 a suivi en tant que grues à poutre de flexion à rotation inférieure, dont la flèche pouvait déjà être commandée à l'aide d'un treuil de

Les empereurs (Kaiser) et les rois (Könige) ont toujours enrichi le ciel des grues. Il y avait par exemple le fabricant de grues Kaiser de St. Ingbert, fondé en 1910 sous le nom de Kaiser & Schlaudecker, qui fabriquait également des mélangeurs fixes ...

réglage de la flèche supplémentaire. Ces types de TK étaient tous lestés de gravier et pouvaient être transportés et déplacés rapidement sur des pneus en caoutchouc, en tant que remorque ou semi-remorque. Il s'agissait par

exemple de la TK 18 illustrée, qui était disponible au choix avec une flèche à aiguille ou une flèche à chariot, ou des types plus grands avec une tour télescopique, comme ici la TK 40-54 avec une portée maximale

de 32,5 m et une capacité de charge de 1500 kg, une capacité de charge maximale de 3000 kg et une hauteur sous crochet de 66 m.

Les types HBK 50 et HBK 90 ont marqué une étape importante dans le domaine des ponts roulants à rotation supérieure à partir de 1963. Ils présentaient la particularité d'avoir une flèche de chariot divisée en deux parties au milieu, qui pouvait être réglée au moyen d'un treuil de réglage de la flèche. La partie avant de la flèche restait toujours à l'horizontale grâce à une technique de câble de retenue spéciale. Cette nouvelle technique était idéale pour la construction de tours de refroidissement dans les centrales électriques, car l'inclinaison du premier élément de la flèche permettait d'augmenter les hauteurs de levage. Cette technique, qui a également été reproduite plus tard dans les années 1970 par Liebherr et Peiner, était également très avantageuse en cas d'obstacles. Pour grimper sur la tour, les éléments de la tour étaient introduits et boulonnés par la grue elle-même, directement depuis le haut de la plate-forme rotative, devant la partie verticale de la flèche une, à tra-

vers la couronne d'orientation dans le mécanisme hydraulique de grimpage.

La portée de la HBK 50 était de 35 m et sa capacité de charge maximale de 4000 kg, celle de la HBK 90 de 40 m et 6000 kg. A la fin des années 1970, la société Kaiser a été intégrée au groupe Elba, qui a continué à produire ces grues sous le nom d'Elba-Kaiser jusqu'à la fin des années 1980.

Rois (Könige)

Mais il y a aussi eu des rois dans le ciel allemand et européen des grues. C'est le cas de l'entreprise König d'Asbach et de Frechen en Allemagne, fondée en 1945 pour la fabrication d'ascenseurs de chantier. La première grue de type K 5 a suivi, qui, avec une portée de 11 m pour 420 kg et une hauteur sous crochet de 13 m à l'horizontale, était la première grue à chariot à montage rapide allemande. La flèche pouvait également être inclinée. Pour le transport, la tour était déposée à l'arrière sur la tourelle et la grue était tirée comme une remorque compacte. Elle était lestée de gravier, tout comme les plus grands

types K 12, K 15 et K 18, qui pouvaient également être commandés avec une flèche à aiguille ou une flèche de chariot. Dans les années 1970, les grues à montage rapide typiques d'aujourd'hui ont suivi, comme par exemple les K 21, K 24, K 25, K 28 ou K 34, qui étaient toutes équipées d'un lest en béton et d'essieux à changement rapide. En 1964, König a fondé une autre usine en France et dans les années 1970, une coopération a été mise en place avec le fabricant italien de grues Simma afin d'inclure leurs grues à tour dans la gamme de produits. Aujourd'hui, König fabrique des grues à montage rapide jusqu'à 45 m de portée et des grues à tour sans flèche jusqu'à 70 m de portée.

Les modèles en plastique Kaiser TK 18, HBK 50, HBK 90 et HBS présentés ici ont été construits par Lothar Unfried en coopération avec l'auteur. Le Kaiser TK 40-54 est un modèle en métal et en plastique, construit par l'auteur. Les deux modèles König K 5 et K 12 ont également été réalisés par Lothar Unfried en coopération avec l'auteur.

Site partenaire

Première intervention dans l'eau

Dans le cadre des mesures de compensation écologique, wsb AG, une filiale d'Eberhard Unternehmungen, a amélioré la protection contre les crues le long du tronçon à débit résiduel de la centrale fluviale de Dietikon. Cinq épis en pierre ont été construits sur la rive droite de la Limmat pour protéger les berges. Chaque épi a nécessité l'utilisation d'environ 200 tonnes de calcaires alpins sauvages

d'un poids unitaire compris entre 1 et 3 tonnes. Ce n'est pas la première fois qu'Andreas Fehr, sur le Caterpillar 330 Next Generation, et l'ouvrier Joaquin Da Silva Ribeiro effectuent ces travaux, comme en témoigne le choix continu des pierres de construction hydraulique. La plupart du temps, la pierre s'insérait dans l'espace prévu dès la première tentative. Pour faciliter l'emboîtement, Andreas a ajouté

du gravier calcaire alpin grossier entre les grandes pierres de construction hydraulique. Pour le projet de construction, des camions ont transporté environ 900 tonnes de pierres de construction hydraulique et 65 tonnes de gravier sur la Limmat. 200 tonnes de pierres calcaires alpines étaient déjà disponibles sur le chantier.

Traduction des pages 54 – 55

Nouveau chez le revendeur

NZG 1:50

Une mise à jour du design a transformé le Weycor AR65e en AR420, et ce changement a été reproduit sur le modèle. Parallèlement, la reproduction des fines grilles d'aération sur le capot a été améliorée. Au lieu d'une surface noire, une fine grille en nid d'abeille grise est désormais imprimée par-dessus. Le modèle de 2016 n'a rien à envier aux modèles actuels. L'attache rapide, qui permet de monter la fourche à palettes disponible séparément, y contribue également. La forte proportion de métal, la finesse de la réalisation et la finition impeccable confèrent au modèle une grande valeur.

SpecCast 1:50

L'International KB-8 est une véritable voiture de collection de la fin des années 1940. Le modèle SpecCast date de 1948 et présente toutes

les caractéristiques d'un véritable „Amitruck“ tel que nous le voyons dans les vieux films. Les modèles ne sont pas issus de nouveaux moules, mais ont été réédités dans de nouvelles couleurs après quelques années. Les modèles surprennent également par leur fonctionnalité : outre le fait que l'essieu avant ne soit que partiellement orientable, les portes et les deux moitiés du capot peuvent être ouvertes - et refermées sans laisser de fente ! Le moteur six cylindres est composé de plusieurs pièces, peintes de différentes couleurs et pourvues de conduites d'alimentation. L'aménagement intérieur présente toutes les pièces essentielles, y compris la banquette d'un seul tenant. Sur la benne basculante, le coffre arrière peut être ouvert et sur la remorque surbaissée, les rampes d'accès peuvent être abaissées. Les modèles ne viennent pas de Chine mais sont „made in Indonesia“.

Siku

Le „Coffret cadeau Chantier“ offre un pur plaisir de jouer ! Avec la chargeuse sur pneus, le camion-benne, le chariot élévateur, les palettes et les panneaux de signalisation, il est possible de jouer à toutes sortes de choses. Le camion avec benne est proposé séparément. La cabine est une fantaisie de forme pour les deux, mais elle rappelle les cabines Volvo actuelles.

Actualités

Volvo FH Electric HCT avec un poids total de 74 tonnes

De plus en plus de véhicules utilitaires électriques circulent, mais la plupart d'entre eux sont utilisés pour la distribution et transportent des charges relativement faibles. Mattson Åkeri a récemment investi dans trois Volvo FH entièrement électriques afin de les utiliser pour le transport de conteneurs en Suède, avec des poids totaux en traction allant jusqu'à 74 tonnes. Volvo Trucks accompagne le projet en collaboration avec le ministère suédois des transports. L'objectif est de démontrer que des solutions entièrement électriques sont également possibles pour le transport lourd. Des travaux sont également en cours pour optimiser la gestion de la charge. Le camion testé est un Volvo FH Electric 6x4, qui est rechargé en électricité verte sur des bornes de recharge rapide de 180 kW au dépôt d'Arendal. À long terme, il devrait également circuler entre Göteborg et la ville de Borås, ce qui représente une distance d'environ 70 km. (eu)

Schmitz S. Koe Cool pour la Scandinavie

Le 4 juillet, il a obtenu la réception par type et le 10 juillet, le premier Schmitz Cargobull „S. Koe Cool“ a déjà été livré en Finlande. Avant cette livraison, la Roumanie et l'Allemagne ont été desservies, puis la Scandinavie. La particularité de cette semi-remorque est qu'elle fonctionne de manière entièrement électrique : le groupe frigorifique est entraîné par un essieu de remorque électrique et ne consomme donc pas de diesel pour le refroidissement. L'essieu de

la remorque récupère l'énergie pour le refroidissement lors des phases de freinage afin de minimiser les recharges sur le réseau électrique. Le premier client en Scandinavie est PNO Rental, qui utilisera la semi-remorque dans la région d'Helsinki chez Kylmästi Paras. Le groupe frigorifique, équipé d'une batterie haute tension de secours, est extrêmement silencieux et convient donc également pour les livraisons tôt le matin ou la nuit. Il offre une puissance de refroidissement jusqu'à 15,8 kW et une puissance de chauffage jusqu'à 10,5 kW. (eu)

Epiroc SmartROC T25 R

Le SmartROC T25 R est le nouveau produit phare d'Epiroc en matière de chariots de forage de surface télécommandés pour l'industrie minière et la construction. La technologie Smart comprend un système de commande RCS intelligent qui fait de ce chariot de forage le plus avancé technologiquement dans son segment en termes d'automatisation. Les systèmes de bras de forage de 5,5 m ou 6,1 m disponibles comprennent un rayon de rotation bilatéral de 45° ou 90°. De plus, un dispositif de rotation et la géométrie spéciale de la flèche permettent à la fois une rotation de 360° de l'affût et le forage directement à côté de la machine. La profondeur de forage maximale est de 15 m et le diamètre des trous de forage varie entre 38 et 64 mm. (up)

Plus d'efficacité dans le transport par câble

La transition énergétique nécessite des transports spéciaux, ce fait

est évident pour la plupart de ceux qui ont déjà pu observer le transport d'éoliennes. Mais la production dans le parc éolien ne suffit pas, de nouveaux chemins de câbles doivent être construits. Ceux-ci sont souvent enterrés et le faisceau de câbles doit être aussi long que possible. C'est là que le nouveau pont de câble de Goldhofer offre une solution, car il permet de transporter des tourets de câble pesant jusqu'à 100 tonnes. Cela correspond à un câble d'environ 2 km de long et de 150 mm de diamètre, ce qui double l'efficacité du transport. Outre un dispositif de dévidage intégré, les tourets peuvent être soulevés hydrauliquement afin de raccourcir le transport sur les derniers mètres. Les nouveaux ponts pour tambours de câbles peuvent être montés sur des combinaisons de ponts de chaudières existantes au moyen d'adaptateurs, ce qui réduit les coûts d'investissement. (eu)

Tombereau rigide Volvo

Depuis 2014, le fabricant écossais de tombereaux Terex fait partie du groupe Volvo. En l'espace de quatre ans seulement, les ingénieurs de Matherwell ont développé le nouveau Volvo R100E, successeur du Terex TR100 qui a fait ses preuves. Il est équipé d'une benne en forme de V avec une charge utile de 95 tonnes. Fin 2022, le R100 a été mis à jour avec un moteur Cummins à cylindrée variable. Le V12 développe 783 kW ou 1065 ch. Scottish Coal et le groupe Banks ont testé le nouveau tombereau sous toutes les coutures. Banks a été particulièrement impressionné par la faible consommation de die-

sel de seulement 39 litres par heure. Le R60, avec une charge utile de 55 tonnes, est également une nouveauté chez Volvo. Celui-ci n'est actuellement disponible qu'avec un moteur de niveau d'émission Tier 2. (up)

Caterpillar 988 XE

Six ans après la première mondiale de la 988K XE à moteur diesel-élec-

trique, le leader du secteur Caterpillar a profité à nouveau du salon Steinexpo à Homberg/Nieder-Ofleiden en Allemagne fin août pour présenter la nouvelle chargeuse sur pneus 988 GC. Avec un poids en ordre de marche de 53 tonnes, la 988 GC fournit la même capacité de chargement que la 988K avec une consommation de carburant réduite de 5% et des coûts d'entretien moindres. Avec une ca-

pacité de godet de 11,3 tonnes, le rendement lors du chargement d'une benne à châssis rigide avec de la roche dynamitée est de 670 tonnes par heure. Le moteur C15 de 15,2 litres, conforme aux normes antipollution actuelles, développe 335 kW ou 449 ch. (up)