

Laster & Bagger

Modelle von Lastwagen, Baumaschinen und mehr

Mit Wettbewerb

Universal Hobbies 1:50

Komatsu
PW148-11
PW180-11

Eigenbau 1:50

Volvo F12

texte français



IMC 1:50
Finkl Viehtransporter

Sammlerporträt
Shay Stutsman

Drake Collectibles 1:50
Mack Super-Liner



03
4 191830 313500

OVER | SI
LONG | VEH
ROAD | TR

Editorial



**Il est temps de dire merci !
Je me dis souvent : «Quelle chance
j'ai d'avoir autour de moi la meilleure équipe du monde !»**

Bienvenue les francophones

Sur mon lieu de travail, il y a une carte avec des épingles rouges qui indiquent où Laster & Bagger est lu dans le monde entier. Dans le monde entier, parce que dès le début, les textes en anglais pouvaient être téléchargés gratuitement sur notre site Internet, et que d'autres groupes linguistiques souhaitaient également une traduction.

Après avoir discuté avec des collectionneurs francophones il y a un an, un pdf avec des textes en français a été créé et testé à titre d'essai pour le numéro 5-2023. Cela a été rendu possible par un moteur de traduction, car nous n'avons pas les moyens de nous offrir des traducteurs.

L'essai a révélé les limites de l'intelligence artificielle, car les machines de traduction n'ont bien sûr aucune idée des engins de chantier et des camions, mais l'évolution décisive a pris la forme de dictionnaires spécialisés qui peuvent être créés. Nous avons pu enseigner des mots techniques au logiciel, de sorte que même les désignations difficiles devraient désormais être

traduites correctement. Philippe Drevard et Ugo Boillat, en particulier, nous ont apporté leur soutien grâce à leurs vastes connaissances - nous les en remercions vivement!

La traduction française ne sera pas parfaite au début, mais elle s'améliorera progressivement grâce à votre aide. Je demande donc aux lecteurs francophones de nous signaler toute erreur technique afin que nous puissions continuer à affiner le dictionnaire spécialisé.

La même possibilité se présente en anglais, c'est pourquoi cette édition est la dernière à être traduite par notre traducteur de longue date, Daniel von Kaenel, et sa femme Kathleen au Canada. Je profite de l'occasion pour les remercier chaleureusement de leur merveilleuse collaboration et de nous permettre de continuer à entretenir des liens d'amitié.

Je souhaite à tous, et bien sûr cette fois-ci particulièrement aux lecteurs francophones, une bonne lecture.

Daniel Wietlisbach

Laster & Bagger sur internet:

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

Shay Stutsman collectionne les modèles réduits de Cat

Chargeurs à chaînes et plus encore

par Urs Peyer

Depuis cinq générations, les Stutsman vivent dans la région de Snowmass, dans l'État américain du Colorado. La station de ski de luxe d'Aspen, située à 24 km au sud-est, est plus connue. Cette petite ville d'environ 7000 habitants se trouve à une altitude de 2405 m et est considérée comme la ville la plus riche d'Amérique. Il faut environ quatre heures en voiture pour se rendre de l'aéroport international de Denver à Aspen, en passant par des décors de montagne grandioses et d'autres stations de ski célèbres comme Vail ou Breckenridge.

En 1960, le grand-père de Shay, Dick Stutsman, a fondé avec son beau-frère, Jerry Gerbaz, l'entreprise de terrassement Stutsman-Gerbaz Earthmoving. Le premier engin de chantier qu'ils ont utilisé était une chargeuse sur chenilles Caterpillar 933C d'un poids en charge de 7 tonnes. Comme son père et son grand-père travaillaient toute la journée avec des engins de construction, il était évident que le petit Shay était lui aussi fasciné. Il accompagnait régulièrement son père sur les chantiers et avait également le droit d'essayer tel ou tel engin de chantier. Son premier

Entrepreneur de terrassement de troisième génération Shay Stutsman conduisait une mini-pelle Deere à l'âge de trois ans, mais il est tout de même devenu un «fan de Cat passionné», comme il se définit lui-même ...

souvenir d'enfance est qu'en 1987, à l'âge de trois ans, il a pu utiliser pour la première fois une pelle, une mini-pelle John Deere 15. À la fin des années 80, les mini-pelles étaient encore rares et ne se trouvaient pas sur tous les chantiers. Le concessionnaire John Deere local a mis la mini-pelle à la disposition de Dick Stutsman à des fins d'essai. Il paraît que le petit Shay a pleurniché jusqu'à ce que ses parents l'installent finalement sur la pelle Deere et démarrent le moteur. D'autres enfants de trois ans apprennent à skier à cet âge, Shay apprend à conduire une pelleteuse. Mais l'histoire de la Mini John Deere ne s'arrête pas là. Comme Shay collectionne non seulement des modèles réduits, mais aussi des Caterpillar anciens, il a remarqué l'année dernière, lors de ses recherches régulières sur Internet, une mini-pelle John Deere 15. Bien qu'il se définisse lui-même comme un «diehard Caterpillar Guy»

(fan de chats passionné), il lui fallait absolument cette John Deere. Après d'âpres négociations et un transport de 3800 km depuis le Maine, la pointe nord-est des États-Unis, la mini-pelle est arrivée à Snowmass à l'été 2022, par hasard presque en même temps que le premier représentant de la sixième génération Stutsman voyait le jour. Lorsqu'on lui a demandé si, dans trois ans, il reproduirait sa photo de 1987 avec son fils Stone, Shay a répondu: «Mais bien sûr!»

Le collectionneur de modèles

Le hobby de la collection de modèles a commencé il y a environ 30 ans, lorsqu'un représentant du concessionnaire Caterpillar Wagner a déposé le modèle d'une chargeuse sur chenilles Caterpillar 955L de Joal dans l'entreprise en remerciement d'un achat récent de machines. À l'époque, Dick Stutsman était le chef

d'entreprise et il a transmis le modèle à son jeune petit-fils Shay. Dick n'aurait jamais imaginé que ce cadeau deviendrait la source d'inspiration d'une magnifique collection de modèles Caterpillar. Il est intéressant de noter que ce 955L, y compris son emballage d'origine, se trouve encore aujourd'hui dans l'une des nombreuses vitrines.

Pendant sa scolarité et ses études à la Colorado State University - Shay a obtenu un Bachelor in Science in Construction Management -, il a toujours travaillé avec des engins de construction. Il était particulièrement attiré par les chargeuses sur chenilles. Cela se voit encore bien aujourd'hui, d'une part dans son parc de véhicules et d'autre part, bien sûr, dans sa collection de modèles réduits.

Parc de véhicules

Le 22 mars 2023, un jour avant notre arrivée à Aspen, Shay a pris livraison d'un Caterpillar 963 Next Generation. La seule chargeuse sur chenilles équipée d'un raccord rapide OilQuick en Amérique ! Il a d'ailleurs été le premier à équiper une chargeuse sur chenilles d'un système de commande 3D. Un Caterpillar 977L de 1980, d'un poids en charge d'environ 22 tonnes, est toujours utilisé pour les gros travaux d'excavation. En 2023, la représentation Caterpillar Wagner Equipment Co. à Denver a travaillé sur une reconstruction totale de sa chargeuse Caterpillar 963C. Celle-ci est en outre le modèle préféré de Shay. «Dans mes jeunes années, j'ai passé d'innombrables heures sur cette chargeuse sur chenilles», ajoute Shay.

Collection de modèles: bien entendu, sa chargeuse sur chenilles préférée est également exposée en modèle réduit dans une vitrine. En se basant

sur la 963D de Norscot, un ami modéliste a construit une version C en d'innombrables heures. Construite sur la même base, la chargeuse Caterpillar 953C, plus petite, se trouve également dans une vitrine. Un 977L, basé sur le 955L de Joal, fait également partie de la collection. Toutes les chargeuses sur chenilles Caterpillar en provenance de la barre, CCM, Diecast Masters, Norscot et Joal, plus quelques versions légèrement modifiées, sont également présentes. Et ce n'est probablement qu'une question de temps avant que la 963 Next Generation ne soit disponible en modèle réduit.

De nombreuses pelles hydrauliques modifiées représentent le parc de véhicules de la propre entreprise. L'attache rapide OilQuick, la commande 3D, la protection contre chute de pierre jaune clair marquante, un marquage correct et des bras réglables sur les Caterpillar 315 et 323 ne doivent bien sûr pas manquer.

Parmi les nombreux modèles jaunes, une pelle rouge se distingue. La Koehring 1266D était en 1974, avec un poids en charge de 117 t, la plus grande pelle hydraulique du constructeur américain de Milwaukee. La Koehring de MGM Models est un chef-d'œuvre. En revanche, la pièce la plus précieuse de la collection est le modèle en laiton non peint d'un bulldozer Caterpillar D8H de la maison CCM.

On trouve également quelques gros engins issus de l'exploitation à ciel ouvert. Ainsi, Shay a démonté une pelleuse à godet haut Caterpillar 6090 de CCM et l'a complétée par deux grues mobiles et des véhicules de service au point d'en faire un diorama du montage de la plus grande pelle hydraulique du monde, un régal pour les yeux.

Pour faire de la place au rez-de-chaussée pour une chambre d'enfant, Shay a déménagé sa collection de modèles réduits dans la cave au printemps 2022. La pièce spacieuse, avec une façade vitrée orientée vers l'ouest et une vue sur les montagnes, ainsi qu'un groupe de coussins entre les vitrines, invite à la détente.

Construction de dioramas

À quelques pas de là se trouve la salle de bricolage de Shay. C'est là qu'il travaille depuis longtemps à un diorama de chantier. Le chantier typique d'Aspen aurait une profondeur d'environ 10 m dans l'original. Pour sécuriser l'excavation, on utilise d'une part une paroi clouée et, sur le côté droit, une sorte de blindage berlinois avec des planches de bois. Sur le fond, une Foreuse de Klemm est occupée à forer des ancrages, juste derrière se trouve un compresseur à deux axes XA 350 d'Atlas Copco. À côté, un Cat 325 Next Generation avec flèche réglable, raccord rapide OilQuick, commande 3D, protections ventilées ajourées et, et, et ... un chef-d'œuvre.

Bien entendu, d'autres accessoires pour la 325, comme le grappin de tri et le marteau hydraulique, ne doivent pas manquer. Non moins intéressante est la chargeuse sur chenilles Caterpillar 973, probablement une version K, qui remonte la rampe d'excavation. C'est également un modèle que les collectionneurs attendent depuis longtemps ! Au bord de l'excavation, un Caterpillar 349F charge les déblais sur une benne Kenworth à trois essieux. La benne est bien sûr peinte aux couleurs de l'entreprise et la pelle possède le même niveau de détail que la 325. La pollution extrêmement réaliste des modèles a d'ailleurs été réalisée en Allemagne.

Comment nous nous sommes rencontrés

2016, Shay a monté pour la première fois un raccord rapide OilQuick (OQ) entièrement hydraulique sur l'une de ses pelles. Même si ses concurrents lui souriaient, il était plus que convaincu des avantages de l'échangeur OQ. Actuellement, 14 de ses pelles en sont équipées. En faisant des recherches sur OilQuick, il est tombé à un moment donné sur les entreprises Eberhard en Suisse. Chez eux, rien ne fonctionne sans OilQuick ! Il a voulu en savoir plus sur cette entreprise et a contacté le 21 août 2019 Marco Basile, lui-même conducteur de travaux engagé et responsable de la page Facebook d'Eberhard. En tant que collectionneur passionné de modèles réduits, Shay savait bien sûr aussi que la bourse aux modèles réduits avait lieu le dernier samedi d'avril à l'Ebianum. Un voyage a été planifié et c'est ainsi que Shay, son père Dave, Jake, chef constructeur, et Adam, directeur financier, se sont retrouvés à Baden en avril 2022 pour admirer la déconstruction du pont d'Eberhard Bau AG. Comme l'anglais de Marco est plutôt modeste, j'ai pu encadrer le groupe. Au départ, deux jours de visites de chantiers étaient prévus ; j'ai pris quelques jours de congé et j'ai conduit le groupe toute la semaine à travers la moitié de la Suisse. Depuis cette visite, il y a quelques modèles Stutsman au musée des machines de chantier Ebianum et quelques autres modèles Eberhard chez Shay.

En mars 2023, j'ai visité le salon des machines de chantier Conexpo à Las Vegas. Bien que le salon soit à peine deux fois plus grand que la Bauma à Munich, il était difficile de rencontrer des gens comme Shay. Si l'un avait le temps, l'autre était quel-

que part à l'autre bout du salon ou à une réunion ! Au moins, nous avons trouvé le Caterpillar 315 VA Next Generation avec flèche réglable de Stutsman-Gerbaz Inc. sur le stand d'OilQuick ... la meilleure publicité pour les deux entreprises.

A l'occasion du salon Conexpo, la revue spécialisée américaine Equipment World a décerné à Shay Stutsman et à son entreprise le titre d'entrepreneur de l'année - un grand honneur. Le prix « Contractor of the year », sponsorisé par Caterpillar, honore Shay pour son utilisation innovante de la technologie moderne et pour l'exécution de projets de construction exigeants.

Après le Conexpo, nous avons passé quelques jours dans le sud de la Californie, où il s'est avéré une fois de plus que les paroles de la chanson « It never rains in southern California » (il ne pleut jamais dans le sud de la Californie) étaient un mensonge. De Los Angeles pluvieuse, nous avons pris l'avion pour Denver hivernale. Nous avons poursuivi en voiture jusqu'à Aspen, où l'hiver régnait encore définitivement au petit matin avec des températures de -12°C.

Nous voulions bien sûr savoir ce que Shay avait retenu de sa visite en Suisse. « Il a équipé son bulldozer Caterpillar D1 Next Generation de plaques d'arrachage à trois pointes pour réaliser une nivelle parfaite et a doté la lame d'oreilles pour pouvoir pousser davantage de matériaux lors du nivellement », a déclaré Shay. Une route principale à quatre voies traverse Aspen. Dans le cadre de l'intense activité de construction, cette route doit être traversée plus souvent par de nouvelles canalisations. Jusqu'à présent, cela prenait environ une semaine par sens de circulation. Se souvenant de l'assainissement de la piste de

l'aéroport de Kloten en avril 2022 et de l'énorme puissance des machines qu'Eberhard avait déployées chaque nuit, Shay a promis à la ville d'Aspen de réaliser ces travaux en un week-end. Aussitôt dit, aussitôt fait, depuis lors, Stutsman-Gerbaz a le monopole de ce genre de travaux !

Le collectionneur

Shay vit avec sa femme Carlie et son fils Stone à Basalt, un village de 4000 habitants situé à environ 33 km au nord-ouest d'Aspen. Il est propriétaire et président de l'entreprise de travaux publics Stutsman-Gerbaz Inc. qui emploie 56 personnes et possède une trentaine d'engins de chantier (à 95% Caterpillar). L'entreprise a été fondée en 1960 et est la plus ancienne entreprise de construction d'Aspen. Grâce à l'intense activité de construction dans la localité et ses environs, Shay a déclaré en mars 2023: «Nous sommes complets jusqu'à la fin de l'année 2024».

Outre les modèles réduits à l'échelle 1:50, Shay collectionne également des Caterpillar d'époque en taille réelle. Au début, il y avait en 2016 un tracteur D4, année 1949. Le D6 avec cabine en bois de 1940 est une rareté. Il a trouvé ce tracteur agricole en 2020 dans un état impeccable dans l'État du Montana. Alors que d'autres se rendent à l'hôtel en limousine ou en calèche après la cérémonie religieuse, Shay et Carlie étaient en route en septembre 2021 avec la D6 restaurée. Les chenilles sont équipées de blocs de caoutchouc, il n'y avait donc aucun problème pour traverser Aspen avec le tracteur. Les invités du mariage étaient assis à l'arrière d'une charrette à foin en bois sur des bottes de paille. Un autre projet de restauration concerne trois chargeuses à chenilles

Caterpillar 983B datant du début des années 80. Shay espère pouvoir assembler une 983B en état de marche à

partir de ces trois machines - avec un poids en charge d'environ 36 tonnes, il s'agit de la plus grande chargeuse

sur chenilles jamais construite par Caterpillar.

Traduction des pages 14 – 18

Volvo F1225 de «Jos. Hunkeler»

Sciure de bois de Wangen

par René Tanner

Quand on grandit dans une famille où tout tourne autour des camions, le père dans le transport lourd chez Senn AG et l'oncle chez Sitrag sur un Saurer D 290 avec semi-remorque à silo, les sens de la progéniture sont conditionnés pour ces lourds mastodontes. Alors qu'il n'était encore qu'un « petit bouchon », Patrick occupait déjà le siège passager de son père et de son oncle à chaque instant de libre. Et quand il ne pouvait pas être sur la route avec le camion, il faisait des tours à vélo et suivait ses chers camions. Beaucoup de ses expériences me rappellent ma propre enfance et, en tant qu'adulte, on essaie de faire revivre ces souvenirs sous forme de maquettes. C'est donc sur un souvenir d'enfance de Patrick Kyburz que se base la transformation très réussie du Volvo F 1225 que nous avons le plaisir de présenter dans ces pages. L'imposant train routier roulait pour la scierie Hunkeler, située à Wangen bei Olten, et le petit Parick pouvait l'admirer lors des manœuvres régulières sur un pont. Bien que la scierie possédât quatre camions pour le transport du bois, même les chauffeurs les plus âgés ont du mal à se souvenir de

Les modélistes ont une possibilité unique de faire revivre leurs rêves d'enfant: ils construisent un modèle réduit! Patrick Kyburz a jadis admiré l'imposante Volvo F 12 avec des yeux d'enfant brillants ...

ces véhicules. Ce n'est pas le cas de Patrick, qui a reconstruit le modèle uniquement à partir d'« images » stockées dans sa mémoire.

Le Volvo, semble-t-il, partait régulièrement en Italie ou en France avec de la sciure et revenait à vide. On ignore ce qu'elle est devenue par la suite ; la scierie a cessé son activité à la fin des années 1990, Josef Hunkeler est décédé en 2019.

Modélisation

Patrick a reproduit la Volvo telle qu'il l'avait vécue à l'époque. « Huber Cham » possédait des trains routiers presque identiques pour le transport de copeaux, et il se pourrait même que ce F 12 ait été une occasion de Huber ou qu'il ait été vendu plus tard à Huber - mais ce n'est que pure spéculation.

La base est un Semi-remorque WSI F 1225, qui a été allongé d'une

coupe courageuse à travers le châssis avec des profilés en U adaptés pour obtenir un véritable empattement de 4,80 m, c'est-à-dire 96 mm ; le châssis de la remorque provient de Tekno. Diverses caisses à outils fabriquées par l'entreprise ont été collées sur le châssis du camion, la remorque a été équipée d'une grande caisse-palette de Tekno; sur l'original, c'est là qu'étaient rangés les tubes de soufflerie.

Deux blocs de bois parfaitement ajustés forment le noyau des deux superstructures. Ils sont recouverts de panneaux Evergreen nervurés qui reproduisent parfaitement la structure des parois latérales en aluminium. De fines bandes de plastique découpées ultérieurement élargissent le détail des ranchers et des renforts, des cornières forment les montants d'angle. Patrick a construit le dispositif de soufflerie sur le portail arrière de la Volvo et monté un autre tuyau

d'alimentation à l'avant de la remorque.

D'autres détails sont les jantes Trilex avec pneus Tekno, typiques des véhicules utilitaires suisses, les gardes boue en tôle striée, les chaînes à neige ainsi que la plaque de toit. Le chargement est constitué de plaques de sagex irrégulièrement surélevées, tandis que les bâches ont été découpées dans du papier à lettres, moulées et rigidifiées par une application de colle blanche. Après la peinture, el-

les ont été collées sur les plaques de sagex avec de la colle de contact. Les crochets d'arrimage de la bâche ont nécessité un peu plus de travail: ils ont été fabriqués à partir d'épingles à tête plate de 0,5 mm et ont dû être collés dans des trous. Le câble de tension de la bâche a été imité par Patrick avec du fil à étoiles.

La peinture a été réalisée à l'aide de bombes aérosols, la bande blanche a été appliquée ultérieurement lors d'un deuxième passage, après le

masquage de la cabine. Afin de réaliser un camion de tous les jours avec des traces d'usure, une légère salissure a été appliquée au pinceau avec une peinture très diluée dans un ton gris-brun.

Patrick surprend toujours avec ses propres constructions extrêmement réalistes, le Volvo ne fait pas exception. Un autre point fort de l'histoire des transports en Suisse - tout simplement génial !

Traduction de la page 13

Le vieux fer de Remo

par Remo Stoll

Ce magnifique camion interurbain a été vu à plusieurs reprises lors de rencontres de voitures anciennes. Le moteur D3KT qui l'équipait produisait à chaque fois un magnifique bruit de fond. La calandre rouge montre bien qu'il n'appartenait pas à la source minérale elle-même, mais à un chauffeur contractuel. Je ne sais malheureusement pas si ce camion existe encore sous ce moule.

Veillez nous envoyer la désignation exacte au plus tard jusqu'à la date limite d'envoi du 10 juin 2024. Si plusieurs envois sont corrects, un tirage au sort sera effectué. Seuls les participants ayant indiqué leur ad-

Connaissez-vous celui-ci? Reconnaissez le camion et gagnez un modèle!

resse complète pourront être pris en compte, afin que les modèles gagnés puissent être envoyés.

Cette fois-ci, les prix à gagner sont la foreuse CZM EK160 de Diecast

Masters présentée dans ce numéro, la mini-pelle Kobelco SK58SRX, ainsi que le modèle historique Saurer S4C «Wolf Chur» de ACE.

Résolution de Camions & Pelles 2-2024

La chargeuse sur pneus était une Clark Michigan 75B. Parmi toutes les réponses correctes, il a fallu procéder à un tirage au sort et les gagnants ont été : Andreas Barner le Cat 315 de Diecast Masters, Wolfgang Werner la balayeuse Bucher MaxPowa V120 de Conrad ainsi que Dietmar Reichelt le Schwing Stetter SLM 4600 de NZG.

Nous félicitons chaleureusement tous les gagnants !

Pelle sur pneus Komatsu de UH au 1:50

PW148 & PW180

par Daniel Wietlisbach

Le fait qu'Universal Hobbies ait réalisé ces deux modèles en même temps n'est pas un hasard, car les deux originaux se ressemblent aussi beaucoup sur certains points.

La plus petite des deux, la pelle à rayon court PW148-11, pèse entre 13,86 et 16,10 tonnes, selon l'équipement, pour une capacité de godet de 0,83 m³. Le moteur Komatsu SAA4D107E-5 à quatre cylindres développe 110 kW (150 CV) et répond à la norme européenne sur les gaz d'échappement Phase V.

Si l'espace disponible est meilleur, la PW180-11, plus puissante, peut également être utilisée. Il pèse entre 17,60 et 20,60 tonnes et le volume du godet atteint 1,13 m³. L'entraînement est assuré par le six cylindres Komatsu SAA6D107E-3 de 123 kW (167 CV).

Le fait que les fabricants de gros engins de chantier misent de plus en plus sur une construction modulaire est bien sûr favorable à l'industrie des modèles. Ainsi, le même châssis, la même cabine et une flèche réglable identique sont utilisés pour les deux modèles, mais est-ce vraiment si simple?

Universal Hobbies a placé les deux superstructures sur le même châssis, mais l'a équipé individuellement. L'empattement est exact pour le PW148, mais devrait être plus grand de deux millimètres pour le PW180 - nous classons cet écart dans la marge de tolérance. Les roues sont très réussies et les sièges aux profils fidèles à l'original sont parfaitement ajustés

Les premiers échantillons des nouveaux moules ont été présentés au salon du jouet 2023. Environ un an plus tard, les pelles sur pneus sont désormais disponibles ...

sur les jantes. Un essieu est orientable et la transmission est correctement reproduite. Les montées latérales avec les coffres de rangement intégrés sont bien réalisées et présentent des détails corrects jusqu'au marchepied représenté ajouré. Les gardes boue optionnels sur les deux pelles ont été ajoutés uniquement sur la plus grande, ce qui renforce son individualité. Elle possède en outre deux stabilisateurs à l'arrière et une lame à l'avant, alors que celle-ci se trouve à l'arrière de la PW148 et est équipée d'un attelage de remorque. Tous les stabilisateurs peuvent être abaissés et relevés comme à l'origine et possèdent des reproductions en filigrane de la cinématique et des vérins hydrauliques correspondants.

Les plus grandes différences se trouvent au niveau des superstructures, où seules les petites pièces telles que les lampes de travail et les caméras latérales et arrière sont identiques. La forme et la gravure avec les détails nettement reproduits comme les joints de porte, les poignées et les serrures, sont réussies chez les deux. Les grilles de radiateur, que l'on trouve sur le côté gauche des deux modèles, sont reproduites en filigrane et teintées en noir dans les creux, ce

qui est très proche de l'impression d'origine. Les échappements, les rétroviseurs et les poignées filigranes sont en plastique.

Les deux cabines sont vraiment identiques et très détaillées; elles sont en plastique et possèdent des fenêtres parfaitement ajustées avec des joints cahoutchouc imprimés. A l'extérieur, on trouve toutes les pièces nécessaires, du pare soleil aux essuie-glaces et rétroviseurs, en passant par les gyrophares. La barre avec les quatre lampes de travail sur le toit est différente sur les deux modèles. L'intérieur est richement détaillé et également multicolore, le logo de l'entreprise sur le dossier du siège est devenu standard.

Les deux modèles de pelleteuses sont équipés de la même flèche réglable, qui a été réalisée en filigrane, tout comme les deux tiges différentes. Les pièces d'équipement sont en métal avec un joint au milieu. Tous les vérins hydrauliques sont finement détaillés avec les raccords et les têtes de vis, les flexibles hydrauliques sont reproduits de bout en bout, fidèles à l'original, rigides et de couleur jaune Komatsu ou flexibles et noirs aux endroits mobiles. Toutes les goupilles et les vis à tête cruciforme aux points

d'articulation sont colorées en jaune et sont à peine visibles. Alors que la PW148 dispose d'une tige de 2,5 m, la PW180 possède la version de 2,6 m de long. Les deux machines ont été dotées de circuits hydrauliques supplémentaires, qui sont également nécessaires pour les outils de remplacement fournis. La fonctionnalité de l'équipement est suffisante, pour les modèles plus petits comme celui-ci,

les vérins hydrauliques imposent simplement des limites pour des raisons fonctionnelles.

Sur la PW148, un grappin à deux bennes preneuses en état de marche est livré avec le godet de creusement étroit monté, sur la PW180, un marteau hydraulique est fourni comme outil optionnel. En tant que collectionneur, on aime ce genre de gadgets et le changement d'outils. On ne

comprend donc pas pourquoi UH n'a pas installé des raccords rapides identiques. En effet, il n'est pas possible d'échanger les outils entre les deux modèles, ce qui est bien dommage.

En ce qui concerne les couleurs, les deux pelles sur pneus obtiennent les meilleures notes, de même qu'elles convainquent par leurs inscriptions sans faille, qui sont en outre très détaillées.

Le carnet de route de Tom

par Tom Blase

C'est dans les années 1974/75 que l'industrie française du ciment a connu une grève longue et intensive. De nombreuses cimenteries allemandes ont pris le relais et ont également approvisionné de grands chantiers en France.

Chez «Heidelberger Zement» à Leimen, mon père chargeait souvent le silo Spitzer derrière la Mercedes LP 2024 pour ses tournées à Paris. Une Europe sans frontières était encore une utopie à l'époque. À Sarrebruck, il fallait demander une autorisation pour la France au ministère des transports. A la frontière avec nos voisins français, il fallait déterminer la quantité de carburant dans les réservoirs à l'aide d'un mètre pliant et remplir méticuleusement les bons de carburant. Souvent, on allait même jusqu'à Saint-Avold pour un dédouanement collectif. Ensuite, le voyage vers Paris pouvait enfin reprendre. Au début, les cimentiers avaient un

Du ciment pour Paris – ou «Aux Champs Elisés».

peu peur que leurs collègues français les considèrent comme des briseurs de grève, mais heureusement, aucune pierre ne volait et les parebrise restaient intacts.

Lors des premières tournées, les déchargements étaient encore un peu difficiles, car en France, les systèmes d'accouplement des silos étaient différents et les conducteurs devaient improviser. Père a eu la chance de se faire offrir un adaptateur français par un aimable mixeur Readymix, à l'aéroport de Paris-Orly.

Un chantier souvent visité se trouvait sur les Champs Elisés - un énorme complexe de bureaux avec des parkings souterrains y était en construction. Le terrain était complètement boueux suite à des jours de pluie et c'est là qu'est apparu un gros inconvénient du LP 2024, avec ses deux essieux directionnels. En effet, une fois

le train déchargé, le deuxième essieu non moteur a soulevé son homologue moteur et l'a empêché de sortir du chantier - il était coincé dans la boue.

Le contremaître présent s'est rendu compte du problème – un coup de sifflet et peu après, une vingtaine d'ouvriers du bâtiment ont poussé le train-silo en brailant bruyamment pour le ramener sur les Champs Elisés. En klaxonnant joyeusement et en laissant derrière lui une large traînée de boue, mon père a parcouru les cinq cents mètres en direction de l'Arc de Triomphe pour faire demi-tour.

Lorsqu'il passa à nouveau devant le chantier, il vit de l'autre côté l'équipe de construction qui l'avait libéré - moins joyeuse maintenant, car ils devaient nettoyer le boulevard parisien de la large traînée de boue à l'aide de pelles et de balais.

Traduction de la page 19

Mises à jour Liebherr de WSI

R 9150 & PR 776

par Daniel Wietlisbach

À l'occasion de la Bauma 2019, Liebherr a fait ses adieux à l'ancienne inscription pour la désignation des types de ses machines. Par rapport à l'écriture plutôt carrée avec de fines lignes décoratives, la nouvelle écriture «plus ronde» est plus moderne. Elle ne saute pas aux yeux de la même manière sur tous les modèles, mais à l'arrière des puissantes pelles minières, elle donne un « coup de fouet » à l'observateur.

Après les modèles originaux, les modèles ont également reçu cette mise à jour du design. C'est à chaque collectionneur de décider s'ils sont considérés comme « nouveaux » et s'ils doivent donc être exposés dans une vitrine.

La question se pose moins pour le PR 776, car le bulldozer a été largement actualisé par WSI. Le modèle est apparu pour la première fois à la Bauma 2016 (numéro 3-2016) et était alors l'une des principales nouveautés. Six ans plus tard, la mise à jour a ravi les amateurs de bulldozers grâce à la nouvelle lame en U. Avec des bras de poussée identiques, elle représente, dans sa version finement

L'excellent modèle de la PR 776 a été mis à jour de manière très élaborée à l'occasion de la Bauma. Entre-temps, le R 9150 a également été réédité avec de nouvelles inscriptions ...

gravée, une véritable alternative à la version standard. Le capot moteur a été mis à jour de manière tout aussi précise. Sur le côté gauche, il s'agit simplement d'un nouveau moule pour l'une des grilles de ventilation, mais vu de dessus, de nombreux composants ont été réorganisés, car les échappements ont été déplacés vers l'arrière. Elles sont désormais dotées de grilles de protection thermique extrêmement fines. Les trappes de service nouvellement gravées, les poignées à proximité de la cabine et les raccords des flexibles hydrauliques représentés avec précision valorisent encore le capot moteur. Ainsi, le machiniste accède désormais à son poste de travail par un escalier situé sur le côté gauche, reproduit en filigrane en métal, mais sans fonction; la passerelle et la rambarde ont dû être adaptées en conséquence. La batterie

d'extincteurs bien visible peut également être attribuée à la sécurité; sur le modèle, elle constitue une touche de couleur bienvenue. Sur le toit de la cabine, on trouve également un gyrophare orange et le nouvel air conditionné attire l'attention.

Le ripper finement détaillé a été partiellement adapté aux vérins hydrauliques et complété par de nouveaux autocollants très fins. En fait, nous ne savons pas avec certitude si nous avons pu repérer toutes les nouveautés, mais l'abondance des découvertes nous permet de parler d'un nouveau modèle.

Sur la pelle hydraulique R 9150 également présentée, les modifications se concentrent effectivement sur les inscriptions et les impressions, car le modèle présenté en 2019 représentait déjà la version B, toujours d'actualité.

Foreuse de DM au 1:50

CZM EK160

par Daniel Wietlisbach

Les lecteurs de la première heure se souviennent peut-être du modèle de foreuse à vis sans fin de CZM Foundation Equipment, au Brésil. Ce modèle un peu brutal était en métal blanc et la plupart des pièces sortaient de travers des moules. Il a été fabriqué par un fabricant inconnu et offert à des clients potentiels lors de la Bauma 2010 (numéro 3-2010, page 42).

CZM a été fondée en 1976 par l'immigrant italien Loris Cló à Belo Horizonte, et sa première machine était une foreuse entièrement brésilienne. Après l'arrivée de son fils aîné Dalvio, l'entreprise a connu une croissance rapide et a définitivement percé avec le système «Bottom Drive CFA» à vis sans fin, présenté en 1999. En se concentrant sur le marché américain, la série EK a été lancée en 2010 et l'EK250 a été présenté à Conexpo en 2011. Un an plus tard, CZM USA a été fondée et aujourd'hui, la filiale américaine se présente comme le «principal fournisseur d'appareils de forage de fondations en Amérique du Nord». Il est probable que l'on n'accorde pas une grande confiance aux produits sud-américains, car on ne trouve aucune indication sur les racines géographiques de l'entreprise sur le site américain.

L'actuel EK160 est basé sur le Cat 330 Next Gen, il peut être transporté complet avec le mât et la tige Kelly. La version standard permet d'atteindre des profondeurs de forage jusqu'à 37 m, et jusqu'à 61 m

CZM fabrique des foreuses rotatives sur la base du Cat 330 Next Gen. Avec le modèle EK160, le fabricant met en avant une marque peu connue dans notre pays ...

au maximum. Le diamètre de forage maximal est de 1500 mm, si la partie inférieure du mât est démontée, il est même possible d'atteindre 3050 mm. Le moteur Cat C7.1 Acert développe 205 kW (275 CV) et répond aux normes d'émission Tier IV; le poids de transport est de 47,5 tonnes.

Modèle réduit de DM

Comme l'original, le modèle réduit est basé sur le Cat 330, il est livré dans la boîte en tôle bien connue et est entièrement assemblé. Il est agréablement lourd, car beaucoup de métal a été utilisé pour les pièces de l'équipement de forage.

Le nouveau châssis de construction mixte est représenté immobile en position de travail télescopique. Il est un peu trop étroit, car les chenilles de 700 mm de large sont remplacées par des chenilles plus étroites de 600 mm. Alors que le bâti en X est en plastique, les trains de roulement sont en métal, finement gravés et pourvus de marchepieds.

La superstructure a pu être reprise en grande partie du Cat 330 existant, mais a été adaptée dans les détails correspondants. Bien entendu, la nouvelle cabine, très joliment détaillée, a été montée, la porte peut s'ouvrir, elle

est en outre dotée de grilles de protection filigranes sur le vitrage avant et le toit.

Tournons-nous vers le tout nouvel équipement, qui peut être redressé et réglé de manière fidèle à l'original grâce à la cinématique en Z. Le mât atteint alors la hauteur originale de 16,81 m, le moteur de forage et la tige Kelly peuvent être réglés séparément, respectivement par le vérin d'avance et par un treuil. Le second treuil (auxiliaire) permet de lever et d'abaisser le crochet de la grue. Les deux treuils peuvent être actionnés avec les clés fournies et maintiennent l'équipement stable malgré une faible résistance. Alors que nous aurions préféré que les flexibles hydrauliques soient indépendants sur la pièce d'articulation, ils sont convaincants dans les zones flexibles et ici surtout comme reproduction des flexibles hydrauliques vers l'entraînement de forage et les entraînements de treuil. Le boîtier de l'entraînement de forage devrait montrer un peu plus de détails, mais le mât reproduit correctement tous les détails importants gravés dans le moule, et la vis de forage rouge bien visible est bien réussie.

La mise en couleur et les inscriptions sont impeccables, voire sans faille et très détaillées.

Camionnette à bétail Finkl d'IMC au 1:50

«Les cochons en route»

par Daniel Wietlisbach

Pour le transport d'animaux vivants, des exigences particulières sont imposées aux superstructures et le compromis entre bien-être des animaux et capacité de transport optimisée conduit souvent à des superstructures volumineuses qui exploitent les dimensions maximales autorisées. Selon la taille des animaux, les planchers intermédiaires peuvent être utilisés de manière flexible.

L'entreprise familiale Finkl Fahrzeugbau, dirigée par la troisième génération, a été fondée en 1938 à Bissingen, en Bavière. À partir du milieu des années 1980, l'entreprise s'est concentrée sur la construction de bétailières. Les produits de l'entreprise se sont forgés une excellente réputation et sont aujourd'hui distribués dans toute l'Europe. Ils sont fabriqués dans des halls de production ultramodernes sur deux sites. 90 personnes travaillent à Bissingen et 45 autres à Roggendorf près de Schwerin, site qui a été ajouté en 2007.

Les bétailières Finkl vont du «Kombi Liner S», une remorque pour voitures particulières, au «Kombi Liner XXL», des semi-remorques de différents types.

Modèles réduits d'IMC

Les trains routiers sont appelés «Kombi Liner XL» et si l'on consulte la galerie de photos sur le site web, on trouve même l'original du modèle présenté ici – encore sans inscription.

Avec la réalisation de la bétailière Finkl, IMC quitte pour la première fois le secteur des poids lourds. Le train de remorques a nécessité de nouveaux moules pour le châssis et la carrosserie ...

Alors que le «Kombi Liner XXL» pouvait utiliser le châssis du Semi-remorque, le train routier présenté ici nécessitait de nouveaux trains de roulement. La cabine du Scania S580 V8 a été réalisée dans les moindres détails conformément à l'original, une discussion plus approfondie peut être lue dans le numéro 5-2022. Les portes de la cabine, qui ne se ferment pas toujours sans laisser de fente, n'ont malheureusement pas été améliorées.

Le modèle est livré entièrement assemblé dans un emballage en mousse, personnalisé aux couleurs de l'entreprise de transport. Le véhicule tracteur et la remorque sont en grande partie en métal, ce qui les rend très lourds et leur confère une grande valeur. Sur le châssis du camion, la transmission a été reproduite de bout en bout, le troisième essieu directeur étant articulé par l'essieu avant au moyen d'une biellette. Le carter d'essieu, les biellettes de direction et les leviers d'équilibrage ont été correctement reproduits. Le châssis de la remorque est équipé de ressorts à lames, l'essieu central est suspendu par des ressorts hélicoïdaux camouflés. Le timon et la barre d'attelage sont en métal, cette dernière est maintenue à

l'horizontale par un ressort et recouverte en haut par une tôle striée filigrane. Les caisses de rangement et les réservoirs sont complets.

Les superstructures, y compris les revêtements latéraux du châssis et les pare-chocs arrière, sont d'une seule pièce et reproduisent correctement les nombreux joints des trappes d'aération et des caisses à outils ainsi que les serrures. C'est tout simplement beaucoup plus beau que si ces détails étaient simplement imprimés sur les panneaux latéraux. Les bouchons de réservoir accessibles de l'extérieur, ainsi que l'évidement pour le tuyau d'échappement visible sur le côté, si apprécié des fans de V8, sont également reproduits correctement.

Grâce aux roues plus petites, la remorque peut être exploitée avec un maximum de cinq niveaux, alors que la carrosserie du camion peut contenir quatre niveaux. Les boîtiers des ventilateurs actifs sont constitués de pièces en plastique montées séparément, mais les protections ventilées sont représentées fermées des deux côtés. C'est tout à fait fidèle à l'original et cela a certainement simplifié la réalisation. Avec des protections ventilées ouvertes et ajourées, les véhicules ap-

paraîtraient encore plus filigranes.

Les portes arrière et, sur la remorque, les portes avant sont également très bien gravées avec des charnières et des serrures. Alors que différents phares de travail ont été montés séparément à l'arrière, tous les feux arrière sont simplement im-

primés, ce qui est un peu dommage. La remorque peut être attelée comme à l'origine, l'insertion de la broche d'attelage fournie séparément à l'aide d'une pincette est une opération un peu «délicate».

La mise en couleur est propre et l'impression est sans faille et très

détaillée. La version pour « Bette Gris » est limitée à 200 exemplaires. L'entreprise danoise Bette Gris a été fondée en 1983 et s'est spécialisée dans le transport de porcs avec six véhicules et sept employés.

Nouveau Semi-remorque de Drake au 1:50

Mack Super-Liner

par Daniel Wietlisbach

Bien sûr, tout le monde connaissait déjà les énormes road-trains qui, en Australie, « rendent les routes dangereuses » pour d'autres utilisateurs, mais ce n'est que grâce à Drake et à ses modèles uniques que nous avons appris qu'il existait une industrie de véhicules utilitaires propre au continent australien et qu'un Mack ou un Kenworth australien n'avait plus grand-chose en commun avec son modèle frère des Etats-Unis.

Mack Super-Liner

Le Mack Super-Liner a été introduit aux Etats-Unis en tant que gamme de produits en 1977 et a été produit jusqu'en 1993, avec des évolutions constantes. Depuis 1980, la gamme est également vendue par «Mack Trucks Australia», où elle est encore proposée aujourd'hui, dans sa troisième génération. Dans le portefeuille de produits de Mack Australia, le Super-Liner succède au vaisseau amiral

Drake Collectibles, originaire de Downunder, a donné un visage aux transports australiens dans notre pays. Le dernier exemple en date est le super-liner ...

Titan et est conçu pour des missions de B-double, de road-train, de transport lourd et d'autres missions de transport en Australie. Le moteur MP10 développe une puissance maximale de 685 CV et la cabine est disponible pour différentes classes de confort, de la longueur standard au «60" Sleeper», où le compartiment de couchage offre une profondeur de 1,5 m et mériterait plutôt le qualificatif de «camping-car» selon les normes européennes.

Le modèle de Drake est livré dans l'emballage éprouvé avec des coques en polystyrène et contient dans un sachet des lames autocollantes pour l'identification à l'avant, adaptées à la configuration de la semi-remorque correspondante. Le certificat joint révèle en outre la taille de la série de 1000 pièces dans ce coloris.

Les modèles Drake se sont rapidement forgés une excellente réputation, et le Super-Liner ne fait pas exception. Il est en grande partie en métal, donc lourd, richement détaillé et doté de nombreuses pièces photodécoupées, ce qui lui confère une grande valeur. L'empattement du châssis 6x4 est de 5800 mm et, vu d'en bas, il révèle déjà de nombreuses finesses, jusqu'aux conduites de frein. Toutes les roues sont suspendues et plaisent par leurs pneus finement profilés et leurs jantes gravées avec précision. Pour pouvoir parcourir les longues distances, l'espace entre les essieux avant et arrière est rempli de réservoirs chromés et brillants, pouvant contenir jusqu'à 2050 litres en standard. À l'arrière, peut-être la seule critique : pourquoi les feux en matériau transparent sont-ils peints à l'extérieur?

Le moule de la cabine est très bien réalisé et reproduit correctement tous les joints, les angles et les bords dans la gravure fine. La calandre et les ouvertures de refroidissement latérales sont recouvertes de grilles gravées à l'intérieur. Après avoir rabattu le pare-brise, on peut ouvrir le capot et étudier la reproduction très détaillée du six cylindres, qui est d'ailleurs censé être «le moteur le plus puissant d'Australie monté sur un camion standard». Rien n'a été oublié, du ventilateur aux autocollants de signalisation sur les supports de châssis. Sur le capot moteur sont reproduits aussi bien la figure du radiateur qu'un par soleil, ce dernier protégeant des miroirs des routes

surchauffées. La cabine est à son tour un régal pour les yeux et offre de nouveaux détails à chaque observation. Le vitrage avec joints caoutchouc est parfaitement ajusté et les portes qui s'ouvrent donnent un aperçu de l'intérieur agréablement clair, ce qui permet d'apprécier les nombreux détails colorés.

Les portes se ferment sans fente gênante et à l'extérieur, on peut découvrir des avertisseurs sonores, des mains courantes, des feux de position, des rétroviseurs ainsi que des échappements hauts avec des grilles de protection contre la chaleur gravées.

Les couleurs et surtout l'impression sont de première qualité, les lignes

décoratives très fines sont imprimées sans faille et même les inscriptions les plus minuscules sont parfaitement lisibles.

Doolan's

Doolan's est l'une des plus grandes entreprises de poids lourds du continent et cette entreprise familiale existe depuis 35 ans. Grâce à deux grandes succursales à Moorabbin (Victoria) et Maddington (Australie occidentale), l'entreprise peut couvrir toute l'Australie. Le parc de véhicules comprend 240 véhicules routiers pour les transports les plus divers, de 12 à 1200 tonnes.

Modèles réduits de poids lourds de HHR au 1:50

Mack RD800

par Daniel Wietlisbach

Derrière l'abréviation HHR se cache le nom « Heavy Haul Replicas » et la parenté de nom avec « Fire Replicas » n'est pas un hasard, car ce sont les mêmes personnes qui sont derrière. Ils connaissent manifestement leur métier, car les modèles sont toujours très bien accueillis.

Ces dernières années, quelques tracteurs lourds ont déjà été proposés sous le nom de « Fire Replicas », ils suivaient la philosophie de la marque, il s'agissait de constructions en résine avec des roues rigides. Les modèles de la nouvelle marque HHR, en revanche, roulent facilement, ont des roues avant directrices et leurs principaux composants sont en métal. Le

Présenter les modèles d'un nouveau fabricant est toujours réjouissant, car il montre ainsi qu'il croit en notre hobby. Les modèles Mack RD800 sont impressionnants ...

choix des matériaux permet également d'ouvrir les capots et les portes de la cabine. Les modèles sont proposés dans de nombreuses variantes, en petites séries de 75 à 350 unités. Chaque modèle est minutieusement reproduit à l'identique et reste ainsi un plaisir exclusif pour le collectionneur.

Pour notre essai, deux versions du Mack RD800 étaient disponibles, il s'agit de la version poids lourd du célèbre R700 Hauber des années 80. Le camion, d'une largeur de 3,0 m me-

surée au-dessus des pneus, était massivement renforcé dans tous ses composants importants, à commencer par le châssis 6x4. Dans la version la plus puissante, le moteur V8 Mack délivrait une puissance impressionnante de 500 CV ; à la demande du client, il était également possible de commander des agrégats de Cummins, Detroit ou Caterpillar ; la boîte de vitesses manuelle installée offrait 18 rapports.

Les modèles nous sont parvenus bien protégés entre deux coques en

polystyrène dans une boîte en carton. L'exclusivité est soulignée par le fait qu'en plus d'une goupille en plastique pour ouvrir le capot et les portes en douceur, deux rétroviseurs de rechange sont également fournis. Alors que le tracteur jaune/noir dispose d'un treuil à câble derrière la cabine, le tracteur lourd est livré avec un pont de ballast à emboîter, emballé séparément, et l'empattement est plus long de 750 mm.

Les modèles HHR doivent absolument être observés par le bas, où, outre la transmission, des conduites de frein flexibles ont été reproduites. Toutes les roues sont suspendues, l'angle de braquage de l'essieu avant est très convaincant et les roues sont remarquablement réalisées. La dimension et le profil des pneus sont parfaitement respectés et les jantes finement gravées sont insérées avec précision. Pour illustrer le niveau de détail, examinons de plus près les réservoirs sous la cabine,

ils sont finement gravés et se composent chacun de six pièces. Le bouchon de réservoir et les marchepieds finement gravés sont montés séparément. Les tôles photogravées ne manquent pas non plus ailleurs, qu'il s'agisse des tôles striées sur les gardes boue avant et sur le châssis derrière la cabine, ou de la grille de protection dans le cadre du treuil à câble. Le tracteur avec pont lesté est équipé d'attaches pour charges lourdes à l'avant et à l'arrière.

Tournons-nous vers la cabine bien proportionnée, qui correspond en grande partie à la forme de construction du Mack R, mais avec un museau différent, car le moteur plus puissant a naturellement besoin de place. Le capot en deux parties se soulève pour laisser apparaître la reproduction multicolore et détaillée du moteur V8. La calandre est ajourée et laisse apparaître derrière elle le radiateur phot gravé. Au-dessus, le bulldog chromé est reconnaissable entre mille.

Comme il se doit pour un «Ami-Truck», de nombreuses pièces chromées ornent l'étroite cabine : les cornes, l'antenne radio, les rétroviseurs, les feux de position ainsi que les poignées de main et de porte rivalisent de reflets. Les fenêtres avec leurs joints cahoutchouc sont placées avec une grande précision et l'intérieur offre bien sûr également un haut niveau de détail. Les pédales, les poignées de porte et les lève-vitres peints en argent sont tout aussi impressionnants que le tableau de bord finement imprimé.

Les modèles répondent également aux plus hautes exigences en matière de couleurs et d'impressions - et donnent envie d'en savoir plus ! Non seulement plus de tracteurs, mais bien sûr aussi des remorques surbaissées assorties. Actuellement, les commandes ne peuvent se faire que directement (heavyhaulreplicas.com).

Grue RT pour le marché américain par IMC

Tadano GT-1200XL-2

par Carsten Bengs

Le fabricant a réalisé la grue de manière cohérente et de qualité, le modèle marque des points avec de nombreux détails. Les instructions détaillées facilitent le montage. Une pincette fait également partie de la livraison.

Le châssis à quatre essieux rappelle celui d'un camion et, avec une largeur totale de 2,59 m, a été optimisé pour faciliter l'obtention des autorisations.

Lors du salon Conexpo 2023 à Las Vegas, Tadano a présenté la grue RT GT-1200X-2 pour le marché nord-américain. Dans le même temps, IMC a également annoncé le modèle correspondant ...

Il roule facilement et la transmission avec arbre de transmission ne manque pas. Les essieux avant à pneus simples sont directionnels, les essieux arrière à pneus doubles sont rigides et fidèles à l'original. Les gardes-boue

sur les essieux ne manquent pas non plus. Le châssis noir n'a pas de surface antidérapante, mais il possède cinq échelles mobiles. Ces dernières peuvent être tournées sur le côté et rabattues vers le bas.

Les béquilles massives à double extension maintiennent le modèle en toute sécurité. Les impressions sur les supports ne manquent pas non plus. Les petits plateaux d'appui restent en permanence sur le modèle et peuvent être facilement déplacés de l'état de transport à l'état d'utilisation; les filetages des béquilles ont été réalisés de manière visible. Les matelas-grues sont bien entendu inclus dans les accessoires et ont même été réalisés en métal.

Le modèle est entraîné par un moteur diesel Cummins de 373 kW. IMC a réalisé la partie moteur de manière valorisante, l'échappement et le filtre à air sont correctement reproduits. Même le support pour le crochet simple est présent. La cabine spacieuse convainc par ses miroirs, ses feux de signalisation, ses essuie-glaces et son intérieur détaillé; on trouve même un tableau de charge imprimé du côté du conducteur.

Sur la superstructure, on remarque la cabine de grue, qui a été reprise sur le modèle réel d'autres grues RT. Un petit cylindre en dessous permet de travailler plus confortablement avec la cabine inclinée. Elle possède un intérieur détaillé ainsi que des essuie-glaces et des mains courantes

indépendantes. Le marchepied latéral permet de monter facilement dans la cabine. Une caisse à outils se trouve sur le côté opposé.

Le ballast a également été réalisé de manière fonctionnelle; tous les segments sont réalisés individuellement de manière réaliste et assureraient un contrepois de 25 tonnes. De petits boulons fixent le lest à la superstructure. Les petits anneaux de levage pour un lestage réaliste ne manquent pas non plus. Comme pour tous les modèles de grues automotrices d'IMC, le bras a été fabriqué en aluminium léger, ce qui rend ses dimensions absolument cohérentes sur le plan visuel. Même avec une grande portée, elle est maintenue en toute sécurité par le cylindre métallique avec vis sans tête. Avec ses quatre télescopes, il atteint 51 m ou 103 cm pour le modèle. Tous les télescopes peuvent être verrouillés dans les positions 50% et 90%.

Le modèle est équipé d'une double flèche rabatable et atteint ainsi une hauteur de rouleau maximale de 140 cm, soit l'équivalent de 71 mètres. Sur le modèle réduit, elle ne peut toutefois être montée qu'à un angle de 0°. Sur le modèle réel, elle est montée latéralement ; sur le modèle

réduit, aucun support n'a été mis en place, de sorte que cela n'est possible que de manière très instable. Si elle est boulonnée d'un côté à la tête du rouleau, elle dépasse latéralement, ce qui ne constitue pas non plus une solution.

Les trois différents crochets de charge sont très appréciables. De plus, les crochets sont pivotants. Celui à trois rouleaux serait conçu pour une charge de 50 t, celui à un rouleau pour 20 t et celui à un rouleau pour 7 t. Tous les rouleaux du modèle sont individuels et tournent facilement. En cas de cisaillement à deux brins, le crochet s'abaisse sans problème à la longueur totale de la flèche et ne se tord pas!

Comme d'habitude chez IMC, on trouve de nombreuses inscriptions et signes d'avertissement sur l'ensemble du modèle, en particulier sur la cabine de la tourelle. Le logo Tadano se trouve en outre sur le dernier télescope.

Haute fonctionnalité et détails parfaits – IMC Models a réalisé un superbe modèle avec la GT-1200XL-2; il sera difficile de trouver ce modèle sur les routes européennes. La première grue a d'ailleurs été livrée en novembre 2023 à l'entreprise canadienne Myshak.

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

Traduction en français
Deepl.com

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).

Mentions légales

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 elektro-
nischen Datenträgern – nur mit schriftlicher Genehmi-
gung 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

Reportage photo de la 31e édition

Modelshow Europe

par Daniel Wietlisbach

En raison des deux interruptions dues à la pandémie, ce n'est « que » le 16 mars dernier qu'a eu lieu le 31e Model Show Europe depuis 1991. Depuis plus de dix ans, il a lieu à Ede, aux Pays-Bas, dans le « Plantion », un immense hall destiné au marché des fleurs et des légumes. L'organisateur et la personne de contact est Willem Kuiper, lui-même collectionneur passionné. Ceux qui exposent des modèles se voient offrir gratuitement l'espace d'exposition sous forme de tables, ce qui fait que le hall a rapidement affiché complet. Pour les commerçants et les vendeurs privés, les tables sont payantes, ce qui n'a toutefois pas empêché 70 d'entre eux de venir.

Peu avant l'ouverture à dix heures, une longue file d'attente s'était déjà formée à l'entrée, mais elle s'est rapidement résorbée grâce à l'engagement total et courageux de tous les bénévoles. 2100 visiteurs de toute l'Europe se sont réjouis des objets exposés, ils ne venaient pas seulement des Pays-Bas, mais aussi d'Allemagne, de France, d'Angleterre, de Norvège, de

Chaque année, à peu près au début du printemps, le milieu des collectionneurs et des modélistes se réunit autour des thèmes des grues, des transports lourds et des machines de construction à Ede ...

Roumanie, de Belgique, de Suisse et d'autres pays. Bien qu'il n'y ait aucune restriction quant à l'échelle des modèles exposés, les tailles 1:50 et 1:87 se sont imposées ces dernières années. Au milieu de la halle, encadré par les tables, un espace était réservé aux modèles RC, tandis que d'autres constructeurs de modèles réduits en métal et en briques Lego présentaient des articles intéressants.

C'est le cas du stand du sympathique groupe «CSVT», fan inconditionnel des modèles Cat, et de Wouter Mol de « Minimovers », où l'on pouvait voir quelques échantillons de Diecast Masters qui étaient restés bloqués à la douane au salon du jouet. IMC a présenté le crible à trois étages mobile sur chenilles Terex Powerscreen Chieftain 1700X com-

me échantillon à précommander ; le modèle a déjà été annoncé pour la Bauma 2022. Enfin, Günther Conrad a personnellement pris la peine de se rendre à Ede avec le modèle géant de la Liebherr LG 1750 avec bras SX3 et d'installer la grue sur le stand de Mammoet.

Le Modelshow Europe 2024 a une fois de plus confirmé sa réputation d'être l'une des expositions les plus importantes dans sa spécialité, Willem mérite un grand merci. Dans le prochain numéro, nous pourrions parler de l'événement à l'Ebianum et l'année prochaine, nous prévoyons de visiter le Minitruck, sans doute la plus grande exposition sur le thème des modèles réduits de camions, elle aura lieu cette année le 1er juin, comme toujours à Houten, aux Pays-Bas.

Utiliser les pentes de toit

Bien exposer

par Daniel Wietlisbach

Les collectionneurs chanceux disposent d'un espace dédié à leur hobby. Il n'est pas rare que les collections trouvent leur place à la cave ou dans les combles, où les vitrines n'influencent pas l'espace habitable. C'est donc plus qu'une coïncidence si les deux idées reposent sur la même problématique: Comment mieux utiliser les pentes de toit?

Les tablettes d'Oliver Thum

Les tôles striées sont incontournables dans le domaine des charges lourdes et des grues, que ce soit comme marchepieds anti-dérapants, garde boue ou revêtement de protection pour les conteneurs et les caisses en tout genre. La tôle striée convient donc parfaitement à la présentation de modèles de grues et de poids lourds, une constatation qui a inspiré le collectionneur Oliver Thum (portrait dans le numéro 2-2011).

Dans un magasin de bricolage, il a certes trouvé des tôles striées en aluminium pliées et découpées pour les seuils de porte et les marches d'escalier, mais Oliver avait en tête des tablettes continues. Par chance, son beau-frère travaille dans un atelier de serrurerie où il a pu découper la plaque achetée en bandes aux dimensions souhaitées à l'aide d'une cisaille à tôle et la plier. Les trous pour le montage ont également été percés sur place. Pour le montage, des cornières ont été utilisées, qui ont

Après la publication de notre article sur les thèmes des vitrines et de l'exposition correcte, nous avons reçu deux autres idées intéressantes ...

dû être légèrement adaptées à l'angle du toit. Oliver utilise les tablettes pour des raisons de stabilité, principalement pour ses modèles 1:87. Selon la quantité et l'exécution des cornières, l'assemblage serait bien sûr aussi suffisamment stable pour les modèles 1:50, car la tôle ondulée n'est pas destructible en soi.

Tom et Franz Schötz' tuyau de pipeline

Le fils et le père Schötz (portrait dans le numéro 1-2024) se sont aussi demandé à un moment donné comment mieux utiliser la pente du toit. Tom travaillait alors sur un chantier à proximité d'une casse où étaient stockés des tuyaux de pipeline de différentes longueurs. Le collectionneur a eu l'idée d'exposer ses modèles de poseurs de tuyaux de manière adaptée dans un morceau de tuyau. Il a mesuré le coin prévu dans la salle de loisirs et il s'est avéré qu'un tuyau de 1000 mm de diamètre maximum y trouverait sa place.

Le week-end, il s'est rendu chez un ferrailleur avec sa demande, qui s'est mis en quête d'un morceau de tuyau de gaz de 40 cm de long et du diamètre adéquat. Heureusement pour lui, la

coupe était nette et aucun travail supplémentaire n'était nécessaire, mais le poids de 175 kg représentait un véritable défi pour le transport, heureusement que le pick-up d'un ami était disponible pour la première partie. De retour à la maison, le travail a commencé car, en raison de la Corona et du couvre-feu, il n'était pas possible d'engager facilement d'autres aides. Le père et le fils ont donc dû s'atteler seuls à la tâche: étape par étape, le morceau de tuyau a été «roulé» en direction de la salle de loisirs, la mère de Tom sécurisant le lourd morceau avec un bois équarri après chaque étape. Enfin, il a fallu construire une rampe pour pouvoir faire rouler le morceau de pipeline sur l'armoire basse, qui est heureusement de construction très stable – le tout a été un tour de force.

Pour la paroi arrière, une plaque de contreplaqué a été découpée à la bonne taille et recouverte d'un film miroir. De face, une vitre en plexiglas protège les modèles de la poussière. Elle est accrochée en bas dans deux équerres à peine visibles et fixée en haut par un écrou à oreilles. Les tablettes sont simplement insérées et tiennent d'elles-mêmes grâce au moule du tuyau. En tout cas, l'effort de transport en valait la peine.

Transformation d'une pelleuse

Lima 1850

par Robert Bretscher

A l'origine, ce modèle impressionnant avec pelle rétro a été fabriqué à la main en petite série chez Nestor-Marina à Balashikha (Russie) dans les années 90. Le client était le célèbre historien des machines de construction Francis Pierre d'ATM France (Art-Technique et Machines). Cependant, les modèles ATM, assez rares, construits en mélangeant résine et métal, étaient très fragiles et ne devaient pas être mis entre les mains d'enfants. Il est donc compréhensible que les collectionneurs courageux exposent leurs délicats modèles ATM dans des vitrines bien protégées.

Il y a une trentaine d'années, lorsque j'ai reçu le colis postal contenant la pelle rétro de Lima et que je l'ai ouvert, j'ai été surpris de constater que le modèle avait bien résisté au long voyage par la poste. Au moins, tout était complet et je n'ai constaté aucun défaut. Mais je n'ai pas été tout à fait convaincu par ce modèle un peu ennuyeux et à peine mobile. Par chance, Peter Veicht était notre invité à ce moment-là. Après avoir examiné brièvement le modèle tout blanc, Veicht a été tenté d'emmener la pelle dans son atelier à Munich afin de procéder à une petite transformation. Il aurait quelques idées pour que le modèle s'intègre vraiment dans ma collection.

Le modèle que je venais d'acquérir disparut donc à nouveau pour un certain temps et je n'avais aucune idée du défi que Peter s'appropriait à relever. Il n'est donc pas étonnant que Veicht

Peter Veicht maîtrisait également de nombreuses techniques de transformation. Il n'est donc pas étonnant qu'il ait également pu donner vie au modèle en résine de cette pelle à câbles en la faisant fonctionner ...

ait démonté l'excavatrice à câbles en pièces détachées. Certaines pièces en résine se sont brisées ou des éléments inadaptés ont dû être retravaillés afin de pouvoir effectuer les transformations proprement dites. Finalement, l'intérieur de la superstructure, qui ne fonctionnait pas, a été équipé de quatre treuils à câble neufs et fonctionnels, d'un moteur diesel fictif avec transmission et d'un poste de conduite moderne dans la cabine. Ainsi, il était désormais possible d'effectuer tous les mouvements de câble à l'aide d'une clé à molette. Les portes ouvertes sur tout le pourtour montrent l'intérieur nouvellement aménagé de la pelle. En outre, le modèle ne devait pas seulement fonctionner comme pelle rétro, mais aussi comme dragline ou comme grue. C'est pourquoi Veicht a doté le modèle d'un mât en treillis en laiton, qui peut être rallongé par deux éléments de bras de 6,0 m interchangeables. Avec le chevalet de flèche marquant, le Fairlead et le treuil d'alimentation correspondant pour le fonctionnement du godet remorqué, le modèle fait maintenant une impression très convaincante.

Pour le rendre encore plus attractif, Veicht a fabriqué deux passerelles démontables avec garde-corps en lai-

ton. Pour les travaux à la grue et au godet, un contrepoids supplémentaire avec main courante a été spécialement ajouté, qui peut être inséré à l'arrière de la pelle et sécurisé par des boulons métalliques. Si une intervention de déconstruction est prévue, une protection de cabine amovible et très robuste en métal assure la sécurité du conducteur de la machine. L'ensemble du châssis a également été revu avec des chenilles métalliques renforcées et colorées. Au passage, la pelle a été dotée d'une apparence plus agréable avec des détails supplémentaires, un éclairage, des logos d'entreprise et, surtout, une nouvelle couleur attrayante.

Pour que le modèle miniature puisse également être transporté au 1:50, divers éléments démontables, comme le contrepoids, les deux passerelles et des pièces du bras, peuvent être démontés et chargés au préalable à l'aide d'un transport séparé. Le support de flèche et le support de rouleaux sont abaissés et placés sur la base du mât. La pelle proprement dite peut ensuite être chargée et transférée sur le nouveau chantier. Mais même dans ce cas, la hauteur de chargement dépasse de loin les 4,5 m.

En version réelle, le géant pèse environ 160 tonnes selon le modèle et

mesure environ cinq mètres du sol au bord supérieur de la cabine. La largeur totale au-dessus des chenilles est estimée à 5,73 mètres. C'est pourquoi

la machine peut être démontée en différentes parties pour un transport plus long. Je suis très reconnaissant à Peter Veicht pour cette magnifique

transformation, avec laquelle on peut désormais jouer à merveille.

Comment naît un kit

Le projet «Pausbacke»

par Hans Witte

L'élément déclencheur de cette collaboration a été mon souhait de réaliser une maquette du MAN «Pausbacke» au 1:50. PKC maîtrisait aussi bien le moulage professionnel en métal blanc que le moulage en résine pour les cabines. L'abréviation PKC signifie «Peter de Kievit Custom made». Lors d'un entretien exploratoire, nous avons décidé de développer ensemble un kit du MAN, ce qui a très bien fonctionné. Cette collaboration a finalement donné naissance à plusieurs MAN à cabine avancée et à un Hauber. Ont suivi, entre autres, des kits de l'ERF European et une série de semi-remorques classiques assorties. Et l'on travaillait déjà sur d'autres kits attrayants lorsque PKC 2021 a décidé de manière inattendue d'arrêter la production pour une longue période. Ce fut une cruelle déception pour toutes les personnes concernées et il ne nous restait plus qu'à respecter cette décision.

Travail d'équipe

Personnellement, je doute que la production reprenne un jour. Entre-temps, tous les kits PKC ont été vendus, mais c'est tout de même suffisamment intéressant pour que

Jusqu'en 2021, Hans Witte a travaillé avec le fabricant de kits PKC, dont le projet le plus élaboré était peut-être le MAN Pausbacke. Hans nous donne un aperçu du processus de développement ...

nous en parlions. Arjan van der Sande a également participé au travail de développement pour PKC, en développant plusieurs pièces pour l'impression 3D de haute qualité, ce qui a permis de détailler encore plus finement certaines pièces; on peut citer par exemple les calandres, les réservoirs de carburant et différents types de roues. Après une pause abrupte chez PKC, Arjan et moi avons poursuivi notre collaboration et plusieurs nouveaux projets ont déjà été achevés au cours des deux dernières années. Un changement important a été effectué à cette occasion : Au lieu de réaliser les modèles manuellement ou sous forme d'impressions 3D, de fabriquer des moules à partir de ceux-ci et de les couler dans du métal blanc ou de la résine, les pièces que nous développons sont directement imprimées en résine et vendues comme telles. Pour l'impression, nous avons cherché à collaborer avec Piet Douma de Model Truck Friesland, qui réali-

se des impressions de haute qualité avec des machines professionnelles. Dans le cadre de notre collaboration, je me charge de la recherche des modèles et de l'élaboration des dessins techniques de travail. Je remets ces dessins à Arjan avec des exemples de photos et d'autres documents. Il transforme mes dessins à l'échelle 1:25 en un modèle informatique 3D avec les dimensions correctes pour notre échelle 1:50.

Mon intérêt pour le MAN Pausbacke remonte à 1964, lorsque j'avais 14 ans. L'entreprise de transport VTB (Verenigde Texelse Beurtdienst) sur l'île hollandaise de Texel, où j'habite, utilisait dans ces années-là plusieurs camions MAN. J'étais surtout impressionné par les tracteurs 780 FS, et j'ai longtemps espéré qu'un bon modèle réduit de MAN à l'échelle 1:50 verrait le jour, mais cela n'est malheureusement jamais arrivé.

Avec un ami, j'ai déjà essayé en vain de réaliser une miniature dans

les années 1980. Mais le souhait a persisté et en 2013, j'ai repris le projet, car entre-temps, j'avais acquis beaucoup d'expérience dans la construction de kits et je savais comment les pièces types étaient fabriquées. Un ami restaurateur de camions m'a permis de photographier et de mesurer une cabine avant de camion MAN, et j'ai retravaillé ces détails dans une série de dessins à l'échelle 1:25, deux fois plus grande.

Lorsque l'on dessine en deux fois plus grand, on obtient des plans d'une netteté à couper au couteau après réduction au 1:50. Entre-temps, j'avais déjà acquis de l'expérience dans la réalisation de modèles types pour les châssis et les détails, mais construire une cabine cohérente n'aurait pas été ma tasse de thé. En 2014, René Tanner m'a rendu visite sur l'île de Texel, je lui ai parlé de mes plans et lui ai montré les dessins. René est reparti en Suisse avec un ensemble de dessins et a voulu essayer de fabriquer un prototype de la cabine. Quelle ne fut pas ma joie et ma surprise lorsqu'il me remit une cabine presque parfaite six mois plus tard, en mars 2015. C'était une pièce d'artisanat incroyablement belle! René m'a demandé de poser moi-même les caoutchoucs des fenêtres et d'autres détails, car ils étaient trop délicats pour lui.

Impression 3D

Entre-temps, lors d'une bourse d'échange à Houten, j'ai fait plus ample connaissance avec Peter de Kievit et ses produits en métal blanc très réussis. À la table de Peter, nous avons également rencontré Arjan van der Sande, qui nous a étonnés avec ses dessins et ses techniques d'impression 3D - en retour, tous deux ont été impressionnés par le chef-d'œuvre de

René. Après avoir discuté avec Peter, Arjan et René, nous avons décidé de lancer le projet MAN. Peter a ramené la cabine chez lui pour en faire une première impression. J'ai pu ajouter des détails sur cette empreinte et si quelque chose n'allait pas, une autre copie était toujours disponible.

La grille de calandre, avec ses fines barres et le logo MAN Diesel, représentait un défi plus important. Avec son collègue Frans van Gaal, Arjan a construit un projet en 3D pour la calandre. Une empreinte de celle-ci devait ensuite être collée dans la cabine maître afin que la cabine puisse être entièrement réalisée en un seul moulage. Au cours de l'année 2015, j'ai fabriqué d'autres pièces pour le tracteur: le châssis avec les suspensions d'essieu, le carter d'essieu, les réservoirs, un bloc moteur avec la transmission, etc. J'ai soudé certaines de ces pièces en laiton, mais la plupart ont été fabriquées en plastique.

L'ensemble du processus a très bien avancé, et c'est l'une des raisons qui m'ont poussé à développer le plan initial. Nous avons décidé de construire un châssis de véhicule motorisé en plus du Semi-remorque, et une courte cabine a été créée sur mon lieu de travail à partir d'une couchette déjà imprimée. L'étape suivante consistait à développer la cabine Hauber. Pour cela, j'ai étudié de très près la cabine torpédo du camion benne rigide Conrad, bien qu'il s'agisse d'une version plus récente avec le fameux nez rabattable. Finalement, j'ai réussi à construire une cabine Torpedo complète avec toutes ses caractéristiques, telle qu'elle a été produite de 1959 à 1968.

Guidon avant et cabot

Cette extension m'a obligé à examiner à nouveau le kit de près. J'ai

trouvé une solution plus simple que prévu: comme dans la réalité, les kits étaient divisés en modules de châssis et de cabine. Mis à part de nouveaux châssis de différentes longueurs et quelques essieux moteurs supplémentaires pour les variantes d'empattement souhaitées, toutes les pièces pouvaient également être combinées en miniature. Pour le montage de l'essieu avant, j'ai prévu deux évidements dans le train de roulement: sur le capot, l'essieu avant est monté 4 mm plus en avant que sur le train avant. De cette manière, il a été possible de réaliser un système modulaire standardisé en format miniature. Les kits PKC étaient normalement en métal blanc, mais la résine a été choisie pour la cabine parce qu'elle est plus lisse et que les détails sont rendus avec plus de netteté.

Je ne pouvais et ne voulais pas mener ce grand projet seul. J'étais trop content de l'aide de René avec la magnifique cabine Master, d'Arjan et Frans avec leur travail en 3D et de Peter pour la fabrication professionnelle des kits. Au total, nous étions donc cinq, raison pour laquelle la série MAN a été publiée sous notre propre label PKC&Co***** - avec une étoile pour chacun d'entre nous. Il ne faut pas oublier que nous avons tous réalisé cette aventure comme un hobby. J'ai bien sûr eu l'avantage de prendre ma retraite en 2015, ce qui m'a permis d'investir relativement beaucoup de temps dans le projet. Outre le travail sur les modèles, j'ai également rédigé les instructions de construction, ainsi que toutes les photos, et je me suis occupée des relations publiques. Des présentations d'exposition et des présentations PowerPoint ont été réalisées et j'ai établi les contacts avec la presse.

Des souhaits non satisfaits

Il était également prévu de construire une couchette Hauber, mais une série de kits de construction des versions à cabine avancée et du Hauber à cabine courte a d'abord été réalisée. Tous étaient disponibles en version Semi-remorque et en version automotrice courte ou longue. Finalement, il a toutefois été décidé de donner la priorité à l'ERF European et aux différentes semi-remorques que nous avions développées entre-temps avec beaucoup d'élan. La hotte avec couchette a été mise en veilleuse pour le moment, tandis que les cabines mâtres sont restées dans l'atelier de PKC. Les kits ont été accueillis avec beaucoup d'enthousiasme et chaque série a

été rapidement épuisée. Pour répondre à la demande, tous les kits – MAN, ERF et semi-remorques – ont été reproduits en plusieurs exemplaires.

En mars 2021, Peter a annoncé sans crier gare qu'il arrêterait la production pour une longue période. Il a certes promis de produire encore une petite série de cagoules avec couchettes afin de respecter nos accords sur l'ensemble de la gamme MAN. Mais je crains que cela ne se reproduise plus ...

Malgré cette fin insatisfaisante, Arjan et moi sommes toujours très heureux de ce que nous avons accompli en cinq ans et en collaboration avec PKC. Car à en juger par les déclarations et les réactions des professionnels et des modélistes, les

kits PKC font partie des meilleurs en Europe. Au début, les kits Heavy Goods de Geoffrey Moorhouse étaient nos grands modèles. Lors de l'exposition de modèles 2019 à Gaydon, nous avons donc montré nos kits à Geoffrey, et ses chaleureux compliments ont peut-être été notre plus grande reconnaissance.

Nous avons reçu une autre reconnaissance de l'usine MAN après avoir pu présenter nos modèles. PKC a obtenu une licence sur demande pour développer d'autres modèles classiques MAN, avec l'assurance d'un soutien technique de la part du musée. En échange, nous avons apporté deux modèles finis à Munich. Pas mal pour une «bande de bricoleurs sauvages», non?

Traduction des pages 48 – 51

Diorama des superlatifs au 1:50, partie I

Cinq amis

par Daniel Wietlisbach

Pour le « commun des mortels », il est rassurant de constater que ce projet n'a pas été réalisé par une seule personne. Cinq amis, chacun spécialiste dans son domaine, construisent depuis 2008 cette pièce d'exposition qui se trouve dans les combles d'une maison en Lorraine. C'est de là que vient le nom fantaisiste du diorama – ils ont simplement ajouté un «M»! Le diorama n'est pas une réplique d'un original, mais il montre de nombreuses scènes qui font partie du quotidien dans les vraies mines. En effet, il s'agit avant tout pour les constructeurs de

Il n'existe probablement rien de comparable dans le monde entier, et ce à plusieurs égards. Le diorama de la «LorraMine», d'une superficie de 40 m², n'est pas seulement gigantesque, il est aussi d'une richesse et d'une finesse de détail uniques ...

pouvoir montrer leurs modèles et bien d'autres choses sur le diorama dans une utilisation réaliste. L'idée de Florian et Denis est née en 2006, date à partir de laquelle les deux hommes sont restés en contact étroit pour la planification, qui a duré deux ans. A l'époque, les initiateurs

voulaient créer une « vitrine vivante » pour la collection sans cesse croissante de machines minières de Denis. Il s'agissait de planifier la topographie, l'organisation et le parc de machines, et le tout s'est transformé en un «projet incroyablement passionnant», comme se souvient Florian.

Outre l'utilisation des modèles, il fallait surtout pouvoir montrer des travaux d'entretien, ce qui, pour des machines de ces dimensions, ne nécessite pas seulement de petits outils, mais parfois des machines tout à fait particulières. Denis avait l'espace et les modèles, qui devaient être présentés usés et sales, parfois même en très mauvais état. On voit ainsi sur les machines qu'elles ont besoin d'un service ou d'un entretien urgent. Les intempéries sur les véhicules sont parfaitement réussies et ont été principalement réalisées par Olive à Paris, un ami de Denis. Il a travaillé pendant des jours sur les modèles, ce qui en valait manifestement la peine, comme le prouvent les photos.

La répartition du travail est une recette à succès pour les participants de ce diorama unique. Florian assume le

rôle de chef, car il possède d'énormes connaissances sur l'industrie minière, il planifie toutes les scènes dans les moindres détails et veille également à ce que les travaux représentés s'enchaînent correctement. Denis est un peu le père, non seulement parce que le diorama se trouve dans les combles de sa maison, mais aussi parce qu'il entretient le contact entre tous les membres et gère les archives photographiques. Michel est le maquettiste et développe et construit tous les articles qui ne sont pas proposés par l'industrie au 1:50, ce qui représente tout de même quelques modèles, parfois très spéciaux. Pulko est responsable des images de fond et c'est à lui que l'on doit les couleurs très authentiques des parois de la mine. Olive, enfin, est responsable du weathering des modèles.

Malgré leur taille impressionnante, la reproduction d'une véritable mine à ciel ouvert au 1:50 aurait nécessité beaucoup plus de place, s'accordent-ils à dire. Le diorama montre donc les machines de manière très « compacte », car le seul objectif des amis était de pouvoir montrer tous les modèles miniers disponibles en action sur le diorama. Des machines de types très différents se côtoient donc, comme si elles n'avaient jamais été réunies dans la même mine.

Comme nous disposons de nombreux clichés uniques et de grande qualité de la LorraMine, une deuxième partie de cette histoire sera publiée. Dans le prochain numéro, nous visiterons l'atelier richement détaillé et dévoilerons quelques conseils des constructeurs impliqués.

Traduction des pages 52 – 53

Nouveau sur le marché

PowerTrac Models 1:50

Le fabricant de Suisse orientale est le premier à proposer des véhicules d'expédition de Saurer, après divers camions-bennes. Le choix des couleurs des modèles fabriqués en résine rappelle les modèles 1:87 de Roskopf des années 1990. La couchette a également été réalisée et des prototypes de camions-citernes ont été présentés lors de l'exposition de modèles à l'Ebianum. Une présentation détaillée suivra dans le prochain numéro.

Diecast Masters 1:87

Un an après le modèle 1:50, le Cat 395 Next Gen est sorti en petite taille, d'abord dans sa version LME. Le modèle a été réalisé à l'échelle, les

principaux composants sont en métal et les détails sont à la hauteur de la taille. Le châssis est bien rendu, avec des trains de roulement finement gravés et des chenilles en caoutchouc qui sont reproduites avec précision à l'intérieur et à l'extérieur. La superstructure massive est cohérente, finement gravée et imprimée ; le rambarde est constitué de pièces en plastique montées séparément, les poignées sont représentées en relief. La cabine est dotée de fines grilles de protection et d'un rétroviseur indépendant, l'intérieur est réalisé en deux couleurs. L'équipement a été réalisé de manière fonctionnelle, les collectionneurs 1:87 ne s'attendent évidemment pas à trouver des flexibles hydrauliques montés séparément.

Le godet est particulièrement bien gravé.

HaWaS 1:50

Hans Witte et Arjan van der Sande ne proposent pas seulement des cabines imprimées en 3D (voir le dernier numéro), mais aussi des jantes et des hayons complets pour semi-remorques et camions. Les jantes sont compatibles avec les pneus Tekno courants, que le modéliste doit acheter séparément. Nous ne pouvons montrer ici qu'une petite partie de toutes les versions disponibles, mais les photos permettent de bien apprécier la qualité des pièces. Les jantes sont imprimées en résine de haute qualité et livrées brutes, la

mise en couleur doit être réalisée par le modéliste. Le niveau de détail est très élevé et on a même pensé à des roues de secours. Les pare-chocs arrière sont moulés en une seule pièce et, s'ils existent sur l'original, ils sont

livrés avec les logos des marques correspondantes sous forme de décals. La mise en couleur est à nouveau l'affaire du modéliste, le plus grand défi étant sans doute ici les feux arrière.

Ceux qui s'intéressent aux pièces peuvent demander à Hans Witte une liste de photos de toutes les pièces disponibles; elles seront imprimées dès réception de la commande (hans.witte@texel.com).

Traduction de la page 54

Nouveaux médias

Europe's Finest Trucks

Vincent Broer, auto-édition,
format 24 x 17 cm,
121 pages, env. 500 photos,
couverture rigide, commandes
sous www.vincentbroer.nl

Vincent Broer s'intéresse aux véhicules utilitaires depuis son enfance et photographie des camions depuis l'âge de 14 ans. Il a maintenant réuni plus de 20 ans de photographie dans un livre. Ce photographe passionné dresse le portrait de 26 entreprises de transport dans ce livre de 121 pages.

Il y a à chaque fois une brève description des véhicules, du propriétaire ou du chauffeur, ainsi qu'un peu d'histoire de l'entreprise. Les très belles photos sont bien mises en valeur dans le livre et on sent la passion de l'auteur. Les véhicules dont il est fait le portrait ne sont pas forcément des camions de spectacle, mais plutôt de beaux camions, qui sont toutefois particulièrement bien entretenus et doivent mériter leur diesel au même titre que les autres camions. (eu)

Magirus Eckhauber

Wolfgang H. Gebhardt,
Verlag Klaus Rabe, format
A4, 191 pages, 400 images,
couverture rigide,
ISBN 978-3-613-04595-8

Du Kriegskastenhauber au taureau de chantier en passant par la construction de véhicules de pompiers, ce livre traite de l'évolution des camions Magirus en se concentrant sur les Eckhauber. Il montre comment les Eckhauber se sont imposés par rapport aux modèles similaires d'autres fabricants et où certains modèles étaient

particulièrement appréciés. De même, les difficultés rencontrées par l'entreprise, car les lois en vigueur en Allemagne étaient parfois différentes de celles en vigueur à l'étranger, et la créativité des développeurs était donc mise à contribution. L'histoire générale de Magirus occupe malheureusement une grande partie du livre, ce qui n'est pas fondamentalement gênant. Mais il aurait été bien de rester dans le thème, d'autant plus que l'histoire se répète encore une fois pour les différents modèles. (yu)

Site partenaire

Investissements dans Cat, MAN et BMW

Afin de maintenir sa position dans le domaine des machines de construction à la pointe de la technologie, Eberhard Unternehmungen a remplacé dix pelles hydrauliques et une chargeuse sur chenilles 963. Les nouvelles machines modernes de Caterpillar comprennent trois pelles sur pneus M319, trois pelles sur chenilles 352 dans la classe des 50 tonnes, deux pelles à rayon court 335 dans

la classe des 40 tonnes et deux pelles sur chenilles 330 dans la classe des 30 tonnes. Toutes les pelles livrées sont équipées d'un système de changement rapide OilQuick. Par ailleurs, six des sept pelles sur chenilles sont équipées d'un système de commande 3D de Topcon.

Le camion-citerne MAN TGS 26.430 6x4 H-4BL avec Hydrodrive comme aide à la traction est équipé d'un

système de caméras à 360° pour une meilleure vue d'ensemble.

C'est déjà la troisième fois qu'Emil Frey AG livre les nouvelles voitures de tourisme Eberhard. La cérémonie de remise avec les fournisseurs et les collaborateurs a eu lieu avant Pâques à Oberglatt.

Hugelshofer construit le plus grand parc de recharge rapide électrique avec port pour camions solaires

Fin mai, Hugelshofer ouvrira à Frauenfeld le plus grand parc de camions rapides de Suisse pour les camions électriques. Il sera complété par le port innovant pour camions photovoltaïques. Ce projet phare apporte une contribution décisive à l'électrification du secteur des transports grâce à l'utilisation de l'énergie solaire et poursuit l'objectif ambitieux de réduire les émissions de CO₂ de 50%

d'ici 2030. Avec des installations solaires d'une puissance largement supérieure à un mégawatt et 14 stations de recharge rapide qui fournissent au total 28 points de recharge pour les camions électriques, le projet établit de nouvelles références. L'un des défis consistait à intégrer la production d'énergie renouvelable dans la logistique existante du parking, sans compromettre l'utilité. Des modules

solaires bifaciaux verre-verre spécialement testés ont été utilisés, qui utilisent en outre la lumière réfléchie pour la production d'électricité. Cette innovation permet d'alimenter une vingtaine de camions et représente un progrès significatif pour la réduction des émissions de CO₂ dans le transport de marchandises.

Traduction des pages 56 – 57

Nouvelles en bref

Caterpillar 973 Chargeuse sur chenilles

Caterpillar présente la 973 de 29 tonnes, successeur de la 973K. Le moteur CAT C9.3B installé développe 205 kW (275 CV) et promet un rendement énergétique amélioré de 10%. La cabine améliorée est équipée d'un écran tactile de 254 mm. Celui-ci permet notamment de lire les

tonnages chargés. Un raccord rapide Fusion est disponible en option pour les outils portés. Selon l'application, des godets d'une capacité de 3,2 ou 3,8 m³ ou des fourches à palettes sont disponibles. Le premier 973 est sorti de la chaîne de montage il y a 43 ans, en 1981. (up)

Nouveau Volvo VNL

Volvo Trucks Amérique du Nord a présenté, en plus de la série Aero, le nouveau Volvo VNL pour le marché national. Grâce à l'amélioration de son aérodynamisme, il devrait réduire sa consommation jusqu'à 10%. La pièce maîtresse est le parebrise, qui a été parfaitement intégré dans le moule fluide du tracteur. Ainsi, la

nouvelle série devrait établir de nouveaux standards dans la construction des camions lourds américains. Le VNL est construit sur une toute nouvelle plateforme qui prend en compte toutes les formes de propulsion. Il est ainsi possible de commander des variantes électriques, à gaz ou diesel classiques. Il est également prêt pour une pile à combustible. La nouveauté réside dans le fait que l'on mise sur une tension de bord de 24V, ce qui devrait apporter des avantages pour les véhicules autopropulsés. Le Volvo VNL est disponible avec le moteur D13 révisé en quatre niveaux de puissance, de 405 à 500 CV. (eu)

Heavy Metal Garden

Le parc d'Appenzell en Suisse élargit son offre avec un jardin de métal lourd (appenzellerpark.ch). Depuis Pâques, on peut y voir une pelle hydraulique Komatsu PC8000-11. Depuis que Caterpillar a arrêté la production de la 6090 (980 t), ce sont désormais Hitachi avec l'EX8000-7 (839 t), Komatsu avec la PC8000-11 (777 t) et Liebherr avec la R 9800 G6 (800 t) qui construisent les plus grandes pelles hydrauliques du monde. Le godet de la PC8000-11 à Herisau peut contenir 55 m³ de déblais. Pour le remplir, il faut du matériel provenant de trois bennes à cinq essieux. La visite de la cabine (7,2 m à partir du sol) et du compartiment moteur (2 x 1500 kW ou 2010 CV) est prévue à une date ultérieure. (up)

Liebherr LBX 600

Liebherr présente avec la LBX 600 un nouvel engin porteur pour les travaux de parois moulées. Les variantes d'entraînement disponibles

sont un moteur diesel conventionnel (320 kW ou 435 CV) ou un moteur électrique à émission zéro (à partir d'un câble de connexion ou d'une batterie, autonomie d'environ 4 h). La flèche standard atteint une hauteur de 17,8 m. Si la hauteur de travail est limitée, le bras peut être raccourci à 11,0 ou 5,8 m. Il est possible d'utiliser des grappins à câble mécaniques ou le grappin à parois moulées hydraulique HSG 5-18 de 9,5 m de long pour des épaisseurs de paroi comprises entre 500 et 1800 mm. Le poids maximal de la pince remplie est de 30 t et la profondeur maximale est atteinte à 80 m. (up)

Nouvel adaptateur de tourelle de Faymonville

Le nouvel adaptateur de tourelle de Faymonville comble une dernière lacune dans la gamme de produits de Faymonville. L'adaptateur de tourelle, qui est construit pour les combinaisons de tracteurs suiveurs, peut être monté à l'avant sur des tracteurs de 3 à 5 essieux à l'aide d'un dolly à suspension pneumatique. A l'arrière, il est prévu d'utiliser une remorque à 7 essieux. L'adaptateur de tour peut accueillir des segments de tour d'un diamètre de 2650 à 5400 mm. Si les diamètres de la tour sont encore plus grands, une extension pour 6300 mm est disponible. Les adaptateurs sont conçus de manière à pouvoir accueillir aussi bien des brides extérieures que des brides intérieures. Même les nacelles peuvent être transportées. Le système offre une course verticale de 1600 mm, ce qui permet de faire pivoter les îlots de circulation ou les glissières de sécurité sans avoir à les démonter à grands frais. (eu)

Nouvel Actros L avec ProCabin

Le modèle phare actuel de Mercedes-Benz en matière d'équipement est l'Actros L. Il est désormais doté de la ProCabin connue du e600. Le design futuriste, qui a été adapté aux modèles diesel, doit symboliser l'entrée dans une nouvelle ère. Mercedes-Benz explique à ce sujet que « le moteur diesel restera encore longtemps la norme dans le secteur des transports de certains marchés, c'est pourquoi la nouvelle cabine a tout son sens pour le diesel également ». Grâce à l'avant plus long de 80 mm et au carénage du soubassement, l'aérodynamisme est amélioré au point que la consommation de carburant devrait baisser de 3,0%. L'OM 471 remanié devrait permettre d'augmenter encore l'efficacité du véhicule. Au printemps 2025, d'autres nouveautés arriveront à l'intérieur de la cabine, notamment le nouveau cockpit multimédia interactif 2, qui devrait offrir des services numériques supplémentaires. (eu)