

Laster & Bagger

Modelle von Lastwagen, Baumaschinen und Kräne

Mit Wettbewerb

Diecast Masters 1:50
Cat 225

Eigenbau 1:50

Mack F700

Scania 140

texte français



Diorama 1:50
Besuch in der LorraMine

Sammlerporträt
Harm Fonteijn

Bymo 1:50
Bauer Updates



Editorial

Déjouer la morosité des modèles réduits



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

Aujourd'hui même, le jour où j'écris ces lignes, j'ai – premièrement – discuté avec un client annonceur de la morosité actuelle et persistante des modèles de machines de chantier et – deuxièmement – réservé mon hébergement pour mes quatre jours à la Bauma 2025. Les deux vont merveilleusement bien ensemble, car le second illustre le fait que le premier ne durera pas éternellement. En effet, lors de la foire des foires, nous pouvons espérer un tournant.

À la mi-avril de l'année prochaine, nous quitterons comme tous les trois ans le parc des expositions de Munich les poches pleines et le thème dominant sera le „déluge de nouveautés“ que „personne ne peut vraiment se permettre !

“Réalité, vœu pieux, utopie ? Nous verrons bien. La phase de sécheresse actuelle sur le marché des modèles réduits de machines devrait durer encore quatre éditions de Laster & Bagger. Des numéros pour lesquels nous élargirons l'horizon, loin des vitrines, vers les tables de bricolage, les dioramas et d'autres

thèmes alternatifs. Grâce à nos auteurs aux intérêts variés et doués dans de nombreuses disciplines, la qualité du contenu de la revue n'en souffrira pas, j'en suis convaincu.

Notre encadré bleu avec les nouvelles annonces (cette fois à la page 55) peut tout à fait servir de baromètre - il reste à peu près aussi volumineux!

La situation est moins dramatique pour les modèles de camions. Comme toujours, nous recevons chaque semaine des e-mails avec les nouveautés actuellement livrées et celles à venir. Les véritables nouveautés, les modèles avec de nouvelles pièces ou même de véritables nouveaux types et cabines, sont ici aussi rares, mais la diversité des couleurs et des expéditions semble intacte.

Je vous souhaite à tous un bel été et de bonnes vacances, et une bonne lecture.

Daniel Wietlisbach

Laster & Bagger sur internet:

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

Harm Fonteijn collectionne & construit Véhicules de transport de pierres & Co.

par Daniel Wietlisbach

Harm Fonteijn est né en 1973 à Weert, aux Pays-Bas, entre Maastricht et Eindhoven, près de la frontière belge, où il vit aujourd'hui avec sa femme. Sa mère était femme au foyer et s'occupait de Harm et de son frère de sept ans son aîné. Le transport routier jouait un rôle central dans la famille, le père a aidé à mettre sur pied l'entreprise de transport „Fonteijn Transport Weert“ dans les années 1950 avec l'oncle du collectionneur, au début avec un cheval et un chariot. Il déchargeait les trains de charbon à la gare et transportait le combustible chez les clients ; vers la fin de la décennie, il est passé à un camion. Il a commencé avec un camion-benne et est passé plus tard à un camion-benne avec grue camion. Le frère du collectionneur, de sept ans son aîné, a ensuite débuté dans la même entreprise, au volant d'un Semi-remorque avec semi-remorque à pierres. Plus tard, l'entreprise a été rebaptisée „P&A Fonteijn Transport“, qui existe toujours aujourd'hui.

Aussi loin que le collectionneur se souvienne, sa place préférée était dans la cabine à côté de son père. Pendant l'école, il profitait des après-midis de congé pour monter à bord et il aimait passer les samedis

Harm Fonteijn a grandi dans une famille de transporteurs qui a marqué sa vie et son hobby. Celui-ci est bien plus qu'une simple collection, pour un cercle fermé de passionnés, il construit et peint des camions d'après des modèles originaux ...

sur la place de l'entreprise de transport. Son père était un véritable „fanatique de Mercedes“, se souvient Harm, alors que lui-même est plutôt un ami des marques suédoises Scania et Volvo. Il a été contaminé par son oncle, qui disait toujours „Scania, le roi de la route !“

Bien que Harm aimait jouer aux Lego quand il était petit, son grand amour était les petits véhicules utilitaires de Siku, Lion Toys et Tekno. Il s'agissait de camions-grues, de camions-bennes et d'autres véhicules de transport de matériaux de construction. Les modèles Tekno lui étaient fournis par son père et son oncle, qui les achetaient chez le concessionnaire local ou lorsqu'un nouveau camion était livré. Comme le frère ne s'intéressait pas aux modèles, ils appartenaient automatiquement à Harm. On jouait bien sûr avec les modèles, mais ils ont tous été conservés et sont toujours dans

leur emballage d'origine au grenier - le collectionneur ne veut pas se séparer de tels souvenirs d'enfance. Les camarades de classe de Harm ne s'intéressaient guère aux camions, mais il s'est toujours fait des amis avec lesquels il pouvait partager sa passion et jouer.

Formation

Après l'école primaire, Harm a appris le métier de mécanicien automobile à l'école technique et a travaillé chez le marchand de pneus local pendant les heures de congé scolaire. Il réparait les pneus, les montait sur des jantes ou les installait sur les véhicules, plus ils étaient gros, mieux c'était ! Les pneus pour l'industrie, l'agriculture ou les engins de terrassement, et bien sûr les camions, étaient ceux qui lui plaisaient le plus. Une fois les pneus montés, il fallait essayer les véhicules,

ce qui était toujours un moment fort pour Harm. Chez le marchand de pneus, il conduisait „tout ce qui avait un volant, du plus grand au plus petit“, se souvient-il.

Après l'école technique, Harm voulait suivre l'école de construction mécanique, mais il a malheureusement été refusé en raison du trop grand nombre de candidatures cette année-là. Il a donc commencé à travailler à temps plein chez un marchand de pneus, puis a entamé sa carrière de chauffeur. Il a passé son permis de conduire pour camions dès qu'il a eu l'âge. Les frais d'examen ont été pris en charge par ses parents, il avait appris à conduire depuis longtemps avec son père et son frère.

Le permis de conduire fraîchement obtenu en poche, le collectionneur a commencé à conduire, après divers emplois plus courts, il a finalement atterri chez un négociant en matériaux de construction local, où il a piloté pendant près de 25 ans des semi-remorques avec les lourdes semi-remorques pour briques si typiques des Pays-Bas.

En 2019, il a changé pour une entreprise de transport qui trans-

portait des briques silico-calcaires, ce qui lui plaisait tout autant. Plus tard, il a quitté la cabine du camion pour piloter pendant un an une chargeuse sur pneus Cat 972M chez „Centrale Zandwinning“ (extraction centrale de sable) à Weert. Il a ensuite rejoint le service d'expédition de l'entreprise, où il s'occupait des chargements entrants et sortants.

Cette année encore, Harm rejoindra une entreprise de terrassement et de sous-traitance et prendra en charge un Iveco T-Way 8x4 équipé d'une grue Palfinger et d'une superstructure de conteneur à bras de crochet - les camions resteront toujours sa passion, il en est convaincu.

Collectionneur

Lorsque les deux frères ramenaient un bon bulletin de notes à la maison, ils recevaient de l'argent de leurs parents en guise de récompense, ainsi qu'un peu d'argent de vacances au début des vacances. Harm a économisé ces deux sommes pour ses premiers modèles et est ainsi devenu collectionneur dès son plus jeune âge. Il était un client régulier du magasin de jouets local, qui gardait

même des modèles pour lui lorsqu'il y en avait de nouveaux.

A l'époque, les modèles réduits de voitures étaient plutôt destinés au jeu, ils étaient proposés dans de nombreuses couleurs, mais il n'y avait pas de peintures d'entreprise. Le jeune collectionneur a donc eu l'idée de repeindre lui-même les modèles et de les étiqueter à l'identique. Dès l'âge de 12 ans, il a commencé à reproduire de beaux modèles originaux. Son premier modèle était un Scania 141 de Tekno, qu'il a réalisé dans les couleurs de „Fonteijn Transport Weert“. Malheureusement, il n'y a pas de photos de ce modèle et Harm ne saurait pas non plus où il est passé.

Ce Scania a marqué son entrée dans le monde du modélisme de camions à l'échelle 1:50. Le plaisir de construire des modèles réduits lui est resté jusqu'à aujourd'hui, le hobby lui permet de s'immerger à tel point qu'il en oublie le quotidien. Après une journée de travail épuisante, le modélisme lui permet de se détendre complètement.

L'essentiel de sa collection est aujourd'hui constitué de camions de transport de pierres, ce qui n'a rien d'étonnant au vu de ses origines marquantes. Ce qu'il préfère, ce sont les modèles des années 1970, c'est-à-dire l'époque de sa plus tendre enfance. Ceux-ci étaient souvent peints de manière élaborée, mais circulaient sans trop de fioritures. Outre les camions, on trouve très peu de modèles d'engins de terrassement, de construction routière et hydraulique.

Modélisme

Entre-temps, le hobby a passablement „dérapé“, mentionne Harm avec un sourire, il s'est mis à son

Le collectionneur

Harm Fonteijn (51 ans) a appris le métier de mécanicien automobile à l'école technique, a rapidement passé son permis de conduire pour les camions et a sillonné les routes des Pays-Bas jusqu'à il y a quelques années. Après une interruption, il reprend cette année le volant d'un camion.

Il pratique son hobby de manière très intensive. Outre le modélisme, photographier ses modèles est une autre de ses activités de loisirs. Il aime également se rendre avec des amis à des rencontres de camions-bennes et de voitures anciennes. Les shows de camions et les modèles modernes ne lui parlent pas beaucoup. Il est marié et vit avec sa femme à Weert, aux Pays-Bas.

compte avec le commerce et la transformation de modèles réduits - en plus de son travail à plein temps. Actuellement, plusieurs modèles sont en cours de réalisation, dont un de „P&A Fonteijn Transport“ en mémoire de son frère, décédé trop tôt l'année dernière à l'âge de 57 ans. Son frère a été chauffeur chez „Fonteijn Transport Weert“ pendant près de 40 ans et, lors de ses funérailles, le modèle de tracteur à base de Tekno que Harm avait autrefois construit a été placé sur son cercueil. Aujourd'hui, l'entreprise s'appelle „P&A Fonteijn Transport“. Des séries entières ont également été créées pour des entreprises comme „Edwin Salari“, „Huskens Grathem“, „Van Sambeek Escharen“, „Goyens Bree“ et, last but not least, „Fonteijn Transport Weert“.

Alors qu'auparavant, le collectionneur commandait principalement ses modèles de base auprès du fournisseur de pièces Bemo Models (aujourd'hui Tekno Parts), il peut aujourd'hui les acheter directement chez Tekno, WSI ou Conrad en tant que revendeur enregistré. Comme le collectionneur s'est fait un nom en tant que spécialiste de la transformation dès ses premières années de „hobby“, sa clientèle s'est très vite développée. Elle est actuellement si importante que Harm ne peut plus accepter de commandes de nouveaux clients, car le modélisme doit rester un hobby. „Beaucoup de gens ne voient pas le temps que l'on y consacre !“, se dit le modéliste. Aujourd'hui, il lui faut en moyenne 150 à 160 heures pour réaliser une transformation.

Harm Fonteijn reçoit chaque jour des demandes pour construire un modèle, s'il devait tout accepter, il aurait „20 ans de travail“. Mais en

tant que hobby, le temps lui suffit pour créer 10 à 20 nouveaux modèles par an, dont certains pour sa propre collection. Autrefois, le modéliste devait fabriquer lui-même davantage de pièces, aujourd'hui elles sont imprimées en 3D. Ainsi, les modèles seraient toujours plus détaillés, plus beaux et plus réalistes. Il ne possède pas d'imprimante 3D, les pièces sont généralement achetées chez Tekno Parts et lors d'expositions, la plupart du temps en grande quantité et en stock.

L'atelier proprement dit se trouve dans le garage, où le modéliste peut tout simplement laisser les travaux entamés. Il dispose d'une petite cabine de peinture, condition sine qua non pour un travail de peinture propre. Harm travaille autant que possible avec les couleurs d'origine et aussi peu que nécessaire avec des décalcomanies, en raison des différences de couleurs. Cela représente certes beaucoup de travail avec le masquage et la fabrication de masques pour la peinture au pistolet, mais le résultat final en vaut la peine. Il n'est donc pas étonnant que ses modèles se retrouvent régulièrement sur le podium du „modèle du mois“ de Tekno.

Lorsqu'on lui demande s'il y a un modèle préféré dans sa collection, Harm ne doit pas réfléchir longtemps. Il s'agit clairement d'un Scania 111 avec cabine de jour de „Fonteijn“, le premier camion que son frère a conduit. L'Iveco Hi-Way de „Sevriens“ de Mariahoop est un autre de ses favoris, c'est le dernier camion que le collectionneur a piloté lui-même.

Les modèles les plus rares de la collection sont sans doute deux MWT (Mega-Windmill-Transporter) de WSI aux couleurs de „Rahbek“. Et bien sûr, tous les modèles

qu'il a construits sont très rares, car les tirages sont de deux ou trois unités chacun. Les camions qu'il ne construit que pour lui-même sont de toute façon des pièces uniques.

La photographie des modèles est devenue un petit „hobby dans le hobby“. Harm possède deux dioramas et différents arrière-plans photographiques, principalement des paysages des environs. Les dioramas ne sont pas construits par Harm, mais ils constituent des décors idéaux pour les photos de modèles. L'éclairage est assuré par une lampe photo et les photos sont prises avec un téléphone portable, l'objectif étant toujours de rendre le modèle aussi réaliste que possible.

Différentes vitrines

La collection est répartie dans plusieurs vitrines, l'une se trouve dans le salon, quelques petites avec chacune un modèle sont posées sur un buffet, et enfin, dans la chambre à coucher à l'étage se trouve une plus grande vitrine avec le reste de la collection.

Harm Fonteijn est ami avec plusieurs autres collectionneurs, le plus âgé a 84 ans. Ils forment un „groupe soudé“ qui partage ce hobby. Ensemble, ils visitent régulièrement des expositions de modèles réduits ou des rencontres de voitures anciennes dans les environs, mais aussi parfois plus loin. Ces journées de hobby se terminent souvent par un dîner copieux.

Harm n'est pas du genre à faire du prosélytisme avec son hobby, les amis sans lien avec sa passion ne verraient que les vitrines du salon. L'étage supérieur lui est cependant réservé, ainsi qu'à ses amis très proches.

Scania 140 & Mack F700 „Astran“

„Papy Routier“

par Daniel Wietlisbach

Nous avons eu le plaisir de présenter Peter Buchmann et sa collection dans le numéro 2-2019, et en été 2022, nous avons pu admirer ici sa Leyland Marathon aux couleurs d'Astran. Alors qu'à l'époque, les chauffeurs de l'entreprise britannique de transport au Moyen-Orient avaient eu du mal à accepter le changement de couleur du rouge-jaune au blanc-brun, qu'ils qualifiaient avec mépris de „white/shit“ (blanc/merde), Peter Buchmann s'est lié d'amitié avec la livrée des années 1970.

Après avoir pris beaucoup de plaisir à construire la Leyland Marathon mentionnée ci-dessus, Peter Buchmann s'est plongé dans l'histoire d'Astran et de ses véhicules, qui sont heureusement très bien documentés par de nombreuses photos sur de nombreux forums et sites de fans. Au cours de ses recherches, il a pris goût au Scania 140, un Semi-remorque similaire ayant joué le rôle principal dans le célèbre documentaire de la BBC „Destination Doha“. Le modèle a été réalisé à partir d'un kit Tekno, complété par une semi-remorque à plateau transformée de PKC, dont Peter sait qu'il en a plusieurs en réserve dans son entrepôt de kits.

Jean Fayolle

Au cours de recherches plus approfondies, le modéliste est tombé sur le Mack F700 d'un transporteur suisse, qui a notamment voyagé en Orient

Jean Fayolle, surnommé „Papy Routier“, était une figure légendaire parmi les chauffeurs du Moyen-Orient, et pas seulement à cause de la Mack F700 présentée ici. La raison en était aussi les nombreuses histoires qu'il savait raconter. Peter Buchmann s'est lui aussi laissé emporter et a construit des souvenirs avec le modèle F700 ...

pour Astran. Jean Fayolle était une légende parmi les „conducteurs de sable“, il a enregistré nombre de ses aventures et, après son décès en mars 2020, sa fille Christiane a publié ces notes très complètes en hommage à son père. Cette biographie passionnante est complétée par de nombreuses photos issues de sa collection privée (www.fierdetreroutier.com/fdr/tag/jean-fayolle/).

Jean Fayolle est né le 15 mai 1935 à Sochaux, en France, près du Jura suisse. Son père a enseigné toute sa vie à l'école professionnelle de l'usine Peugeot de la ville, sa mère a d'abord travaillé comme secrétaire chez Peugeot, puis dans un magasin de matériaux de construction. Les parents rêvaient pour Jean d'une carrière chez le constructeur automobile français, toute la région était alors en joint avec Peugeot, le plus gros employeur de la région. Le choix professionnel de Jean fut donc au départ une grande déception pour ses parents, mais pour lui, il n'y avait pas d'autre voie que celle de chauffeur routier.

Chaque minute de libre, il se précipitait chez les voisins, l'entreprise de transport Begey à Sochaux. Ce sont eux qui lui ont appris à conduire, et plus tard, paradoxalement, c'est Jean qui a appris à conduire aux trois fils Begey. Jean a passé son permis de conduire le 7 février 1954 sur un vieux Saurer de l'entreprise.

La perspective d'une meilleure rémunération a incité Jean à tenter sa chance de l'autre côté du Doubs ; il était entre-temps marié et père de famille. En Suisse, il dut certes repasser son permis de conduire en 1957, mais il obtint rapidement un emploi sur un train routier Saurer de 120 CV avec direction à droite. Il livrait de l'eau minérale d'Henniez dans toute la Suisse, un travail plutôt pénible.

Plus tard, il a conduit pour les Transports Pouly à Vevey, au bord du lac Léman, et ses cargaisons étaient du vieux papier et du ciment rapide. Le travail était agréable, tout allait bien, mais sa carrière de chauffeur salarié s'est quand même terminée en octobre 1969.

Un soir, Michel Savary l'a appelé pour lui demander si, par hasard, il ne pourrait pas aller chercher son camion qu'un de ses chauffeurs avait laissé à Istanbul. Jean a accepté le job en accord avec son patron, et cela a marqué pour lui le début d'une nouvelle étape de sa vie en tant que chauffeur oriental indépendant et plus tard propriétaire d'une petite entreprise de transport. Pour représenter les nombreuses „histoires de brigands“ de Papy Routiers, nous en reproduisons une, abrégée, dont Peter Buchman s'est particulièrement souvenu :

„Loulou Bonfils était un chauffeur qui avait une très bonne réputation dans le milieu des Routiers suisses. Je le connaissais depuis longtemps et lorsque je suis devenu „patron“, j'ai voulu qu'il travaille pour nous. La bâche se compose de cinq parties de papier à copier. Une pour chaque côté, ainsi qu'une pour le toit. Je l'ai donc engagé pour conduire le nouveau Mack V8 que j'avais acheté quelques mois plus tôt, c'était en 1976. Je l'ai laissé faire le premier voyage à Téhéran en double avec Jean Louis, notre autre chauffeur. Après ce premier voyage avec Jean Louis, il est allé à Londres avec le Mack pour charger 20 tonnes de whisky, puis il est parti, seul cette fois, alors que sur ces routes, on roule toujours avec quelqu'un. Loulou s'est donc associé à „Borcard“, qui conduisait une Volvo F89.

C'était déjà l'hiver en Turquie, bien équipés, nos deux chauffeurs n'ont eu aucun problème avec la neige. Mais pour d'autres chauffeurs roumains avec de vieux romans, les montagnes de l'est de la Turquie représentaient un grand défi. Ils sont restés bloqués, ont provoqué un gros embouteillage et, bien sûr, ceux qui attendaient derrière eux ont dû aider à dégager la

route. Le froid de la nuit a fait le reste, le diesel a gelé, les moteurs se sont arrêtés, et c'est ainsi qu'a commencé un calvaire, même pour les bénévoles. Le lendemain matin, alors qu'ils essayaient de remettre les moteurs en marche, les batteries ont rendu l'âme. Plus tard, ils m'ont raconté qu'ils avaient paniqué et laissé les véhicules sur place. Ils sont retournés en „auto-stop“ à Erzinkan, où les „Transports Chapuis“ de Lyon avaient installé une base dans un hôtel.

Mais comme l'impression laser existante n'était pas assez puissante, les Borcard, il s'est avéré qu'il était le chef d'une concession Volvo dans le canton de Fribourg, en Suisse. Nous nous connaissions bien, nous avons donc décidé que je partirais en voiture, avec des batteries neuves et tout ce qu'il fallait pour remettre les véhicules en état de marche.

Ma voiture, une vieille Lancia, était très fiable et bien équipée avec des pneus cloutés, des chaînes et tout ce qu'il fallait pour la montagne. Je roulais avec une accompagnatrice pratiquement non-stop jusqu'à Ankara, où nous sommes allés chercher Jean Louis. A partir d'Ankara, il a neigé sans arrêt, nous avons dû monter des chaînes à neige et sommes finalement arrivés en fin d'après-midi à l'hôtel Omür à Erzinkan.

Il nous a fallu encore deux jours pour atteindre enfin Tahir. Les deux camions étaient ensevelis sous une épaisse couche de neige, les bâches étaient intactes, les plombs aussi (ouf !), mais la cabine du Mack était basculée et pleine de neige, qui s'était infiltrée par l'ouverture du levier à vitesse. Ce n'est qu'au bout de deux jours que nous avons réussi à libérer les camions.

Nous avons commencé par allumer des feux sous les carrosseries,

peut-être un peu trop, comme nous le verrons plus tard. Nous avons installé le „réchaud“ sous le réservoir, fait fonctionner le brûleur, mis en place les nouvelles batteries et testé le processus de démarrage. Il n'imprime qu'en noir et blanc, il fallait que les marrons Tex Mais en examinant les manomètres, j'ai constaté qu'il n'y avait pas de pression d'huile, et il en allait de même pour l'air, étrange ... non ? Ce n'est qu'au bout d'un moment que j'ai réalisé que le feu sous le carter d'huile avait fait fondre les tuyaux en plastique, le tuyau d'huile et le tuyau d'air, si bien que nous n'avons pas pu continuer à rouler ce jour-là. La F89 ne connaissait aucun problème : une giclée de „Startpilot“, une fumée noire, et elle pouvait rouler. Après cette journée éprouvante, nous avons dû rentrer à l'hôtel à Erzurum.

Le lendemain, lorsque j'ai enfin trouvé un remplacement pour les conduites en plastique fondues, c'était déjà le soir. Le lendemain matin, oh miracle, nous avons réussi à faire démarrer le V8, le reste n'était plus qu'une „formalité“. Nous avons décidé d'accompagner les camions jusqu'à la frontière iranienne, que nous avons atteinte tard dans la soirée. Heureusement, il y avait un „hôtel“ avec une chambre si froide que nous avons dormi habillés.

Savez-vous combien cette aventure m'a finalement coûté ? C'était très cher, et tout ça à cause de deux „sans tête“ et de deux pauvres chauffeurs roumains mal équipés, mais qui étaient quand même arrivés à Téhéran bien avant nous.

Maquette du Mack

Comme il reste tant de photos de l'original, il a été au moins facile de

reproduire correctement la maquette dans tous les détails importants. Le tracteur 6x4 a pu être construit à partir du kit Tekno sans grandes adaptations, seules les gardes boue ont dû être remplacées. De nouvelles ailes fermées ont été réalisées en tôle d'aluminium pliée, comme René Tanner l'a déjà décrit à plusieurs reprises. En outre, Peter a bien sûr complété les conduites de frein de la semi-remorque avec du fil de fer plutôt rigide qu'il a enroulé autour d'un cure-dent.

La semi-remorque a été réalisée sur la base du kit de PKC. Toute la superstructure a été construite selon la méthode éprouvée sur un bloc de bois découpé de manière appropriée, qui a d'abord été solidement vissé au plateau. Les volets latéraux ont été découpés dans des profilés en plastique et collés par couches, conformément à l'original, et les charnières ont été réalisées dans des matériaux ronds.

La bâche se compose de cinq morceaux de papier à copier, un pour chaque côté et un pour le toit. Les couleurs de la bâche et du logo devaient être reproduites. Cependant, l'imprimante laser existante n'imprimant qu'en noir et blanc, les textes bruns et le logo ont dû être retracés en couleur. Cela s'est fait en deux étapes : Tout d'abord, les bords et les contours ont été tracés avec une vieille plume à encre de Chine et mis de côté pour sécher. Une fois séchées, ces lignes ont formé une petite bosse à l'intérieur de laquelle les surfaces ont pu être peintes confortablement au pinceau.

Pour imiter le drapé de la bâche, des morceaux de fil de soudure ont été pliés de manière appropriée et la bâche a été pressée dessus à la main, morceau par morceau. Ensuite, la bâche a pu être collée pièce par pièce. Pour la renforcer, elle a été recouverte d'un vernis transparent mat.

Pour le cordon de serrage, on a utilisé du fil fin et les nombreuses petites pattes de fixation ont été réalisées à l'aide de très fines bandes de papier ; les œillets ont été peints au marqueur permanent argenté.

Les deux grandes caisses de rangement sur le châssis de la semi-remorque sont à nouveau constituées de tôle d'aluminium pliée et de couvercles latéraux en plaques de plastique. Bien entendu, les joints ont dû être mastiqués et poncés proprement. La peinture a été réalisée à la bombe aérosol et les inscriptions sur la cabine ont été imprimées par un ami graphiste.

Avec le Mack F700 „Jean Fayolle“, Peter Buchmann a pu mettre dans sa vitrine un modèle suisse unique et très spécial, qui rend en outre hommage à un ancien conducteur.

Un retardateur aux ambitions mondiales

Cat 225

par Ulf Böge

Les engins de chantier Caterpillar font depuis toujours l'objet d'un culte de la part de leurs fans. Outre la construction habile de la marque au cours de nombreuses décennies, l'indestructibilité proverbiale et les dimensions parfois impressionnantes de certaines machines, la tradition

Il ne fait aucun doute que Caterpillar est le leader mondial du marché et se considère, non sans raison, comme le leader des engins de construction depuis de nombreuses décennies. Pourtant, ce n'est qu'en 1972 que le constructeur a lancé la première pelle hydraulique ...

de la marque répandue à l'échelle internationale contribue également à ce qu'elle trouve de nombreux amis dans le monde entier.

Avec un chiffre d'affaires annuel de 37 milliards de dollars, les Américains devançaient nettement Komatsu et XCMG en 2023. Il n'y a guère de produits pour le terrassement et la construction de routes qui ne portent pas le logo Cat. Et ce qui n'a pas été développé en interne est venu au fil du temps élargir le portefeuille de machines et d'installations par le biais d'acquisitions d'autres fabricants.

Même si l'entreprise américaine est toujours perçue comme une entreprise audacieuse, une certaine hésitation a d'abord prévalu lors de certaines étapes techniques, et non des moindres. Pendant longtemps, on s'en est tenu à la philosophie selon laquelle le terrassement mécanique se limiterait exclusivement aux chenilles, niveleuses, camions bennes, scrapers et chargeuses sur pneus à direction arrière.

Dans l'Amérique des années cinquante et soixante, cela a certainement permis de couvrir une grande partie des besoins des clients. Mais sur le marché d'outre-mer, d'autres exigences, voire des exigences contradictoires, ont parfois vu le jour. Les ignorer pourrait bien finir par nuire à la position visée. Par exemple, Caterpillar a découvert le marché lucratif des pelles hydrauliques relativement tard.

Origine européenne

Les pelles hydrauliques sur chenilles font aujourd'hui partie des engins de terrassement les plus utilisés dans le monde. Que ce soit dans le froid arctique ou la chaleur tropicale, les pelles hydrauliques sur chenilles travaillent partout dans le monde. Leur

origine remonte à la fin des années quarante en Europe et les débuts ont été plutôt difficiles. Souvent, les pelles hydrauliques, qui étaient encore assez petites, n'ont pas réussi à s'imposer face à leurs concurrentes à câbles dans les premières années.

Mais avec la multiplication des grandes pelles prêtes pour la production en série et la prise de conscience de leurs avantages évidents en termes de rapidité, de précision et de simplicité d'utilisation, leur acceptation a rapidement progressé, surtout en Europe. En Amérique, le niveau de développement n'était cependant pas encore aussi avancé au début des années soixante, et les pelles à câbles étaient principalement utilisées. Les fabricants établis avaient du mal à développer de grandes machines hydrauliques. Ils ne croyaient pas non plus au succès durable de ce nouveau genre. Seules les tractopelles de Case étaient équipées des premiers petits dispositifs de travail hydrauliques, que le fabricant vendait peu à peu aux entrepreneurs américains.

En 1963, Caterpillar ne voyait pas non plus la nécessité de s'occuper du développement de pelles hydrauliques. On ne prédisait pas de grandes chances à ces machines. Les sceptiques américains ont été confortés par les tentatives jusqu'alors infructueuses des fabricants locaux. Il semble que l'on se soit trop fié aux conditions et aux possibilités dans son propre pays, car l'évaluation des Américains s'est avérée erronée. Les pelles hydrauliques ont conquis le monde et sont arrivées en Amérique depuis l'Europe. L'un des plus gros exportateurs de l'époque était la société française Poclain.

Pour ne pas perdre ce marché et s'imposer sur la scène internationale, Caterpillar a commencé à développer

un premier prototype en 1969. Celui-ci fut finalement présenté pour la première fois en 1970 sous la désignation 625X1. Une particularité était la cabine disposée à droite au début, il manquait manifestement encore un peu d'orientation sur ce nouveau terrain.

Deux ans plus tard, la première pelle sur chenilles Caterpillar de type 225 était lancée sur le marché. Bien qu'elle ait été principalement conçue pour répondre aux exigences des utilisateurs américains, elle a également été proposée en Europe dès le début. Le début des ventes a été difficile, car la conception un peu pataude, la flèche monobloc de série et la consommation non négligeable du moteur V8 Caterpillar à quatre temps de 125 CV n'étaient pas forcément ce que les entrepreneurs de construction connaissaient et voulaient en Europe.

Néanmoins, Caterpillar a finalement réussi, grâce à ses puissantes organisations de distribution, à faire de ces pelles des concurrentes sérieuses au cours des années 1970. La très bonne réputation des autres engins de construction Caterpillar, qui étaient alors déjà établis depuis plus de 20 ans dans de nombreux pays européens, y a bien sûr contribué. À partir de 1972, les vendeurs répétaient comme un moulin à prières que „la pelle Cat est une machine 100 % Cat“, comme s'ils venaient d'être convaincus de la qualité.

Finalement, comme aujourd'hui, des offres de financement attractives ont contribué à stimuler les ventes et à définir le segment de marché avant l'arrivée de la concurrence japonaise des pelles hydrauliques.

La Cat 225 a parfois tenu ses promesses de manière solide et fiable et elle possédait tout ce dont une machine de terrassement moderne avait be-

soin à l'époque : système hydraulique à double circuit, châssis de tracteur avec transmission hydrostatique, servocommande à deux leviers ainsi que 11,5 t de force de traction pour un poids d'environ 23 t. Son succès sur les chantiers ne pouvait plus être stoppé et la série Caterpillar 200 s'est rapidement élargie à d'autres types.

À partir de 1978, la série B est apparue et a permis aux pelles hydrauliques Caterpillar de percer définitivement et de consolider ce „nouveau“ segment de marché jusqu'à aujourd'hui. Alors que les premières

machines destinées au marché européen provenaient encore des États-Unis, les pelles hydrauliques furent également fabriquées dans l'usine belge au fur et à mesure que la demande augmentait. Malgré leur entrée tardive sur le marché, elles ont réussi à s'imposer dans le monde entier.

Ce succès s'est encore accru à partir de 1992 avec la nouvelle série 300, créée en collaboration avec Mitsubishi. Et aujourd'hui encore, plus de 40 ans après les débuts de la première Cat 225, les pelles hyd-

rauliques Caterpillar comptent parmi les machines de construction leaders dans toutes les catégories de taille et de variantes. Entre-temps, un grand nombre des pelles actuellement proposées en Europe sont déjà de fabrication asiatique, ce qui ne semble pas avoir d'influence sur leur popularité.

Le pathos de la marque fait alors trop souvent disparaître le préjugé ressenti auparavant à l'égard d'autres marques de fabrication exotique. Pour ses fans, un Cat est et restera toujours quelque chose de spécial.

Evolutions Set von DM en 1:50

Cat 225

par Daniel Wietlisbach

Le set avec Cat 225 et 323 est le septième et dernier de la série Evolutions. Après les chargeuses sur pneus, les bulldozers, les chargeuses sur chenilles, les camions bennes rigides, les niveleuses et les scrapers, le set avec les pelles hydrauliques constitue le couronnement. En effet, tous les types d'engins de terrassement Caterpillar sont désormais réunis dans un seul set.

Le nouveau set est également présenté dans une boîte élégante et stable, un livre relié par des anneaux explique l'histoire de plus de cinq décennies de développement des pelles hydrauliques chez Caterpillar. Bob est joint en double, en fait identique, mais avec des vêtements

La maquette du Cat 225 était attendue par beaucoup, finalement les objections des collectionneurs ont encore été prises en compte, et maintenant elle est livrée ...

de couleurs différentes, l'„ancien“ ressemble assez exactement au conducteur d'essai de la page 20, sauf qu'il tient ses bras beaucoup trop haut pour actionner les leviers, mais peut-être qu'il gesticule avec un collègue qui se trouve à l'extérieur, qu'en savons-nous ?

Comme la Cat 323 correspond au modèle standard, nous la laissons de côté et concentrons notre attention sur la véritable nouvelle 225. Celle-ci a été réalisée à l'échelle et réjouit

également par la grande part de métal qui s'étend jusqu'aux poignées.

Le châssis est bien réalisé et atteint, avec les tuiles de chenille choisies de 610 mm, une largeur totale équivalente à 3050 mm. La gravure des trains de roulement est réussie, les huit galets de roulement et les deux supports de rouleaux de chaque côté sont factices. La roue libre et la roue motrice avec ses ouvertures, caractéristiques de ces pelles, sont correctement reproduites.

Entre les roues motrices se trouve le carter des moteurs de traction qui, vu d'aujourd'hui, ressemble à un poids supplémentaire. Sur le modèle, il cache manifestement un essieu traversant, car les deux chenilles ne peuvent tourner que de manière synchrone.

La superstructure se compose essentiellement de trois pièces en métal moulé, le plancher, le carter du moteur et la cabine. Elles sont toutes finement gravées et reproduisent correctement les détails tels que les joints de porte, les charnières, les serrures et les têtes de vis, mais aussi les protections ventilées. La structure nervurée de la bande noire est très réussie et les marchepieds des deux côtés disposent de surfaces anti-dérapantes. L'entrée d'air et l'échappement sont montés séparément, de même que toutes les poignées en métal moulé sous pression.

La cabine correspond à la première série du Cat 225, ce n'est que plus tard que le pare-brise a été modifié pour être continu de haut en bas. Le vitrage est en partie déposé et en partie inséré, le lanterneau a été monté séparément et de manière très précise. La porte s'ouvre et se compose d'une pièce en plastique transparent imprimée. L'équipement intérieur est reproduit en plusieurs couleurs et correctement détaillé, il dégage le charme spartiate de ces années.

La pelle est équipée d'un bras de 5,75 m et d'une tige de 2,44 m, dont la fonctionnalité est réjouissante. La hauteur de mine maximale est atteinte et même maintenue légèrement en dessous. Le modèle n'atteint pas la profondeur d'excavation, mais la masse transportée est très précise. Les vérins de levage, qui s'enclenchent dans trois positions et maintiennent ensuite le bras sta-

ble, sont tout à fait nouveaux, mais uniquement dans ces trois positions - et bien sûr en position de repos et de transport. La flèche est fermée latéralement de manière très précise, tandis que la tige est constituée d'une seule pièce. Les flexibles hydrauliques fixes forment certes une unité avec le bras, mais ils sont si clairement formés qu'ils sont à peine gênants. Les canalisations flexibles sont en plastique jaune souple et vont jusqu'aux vérins hydrauliques, qui disposent de culasses reproduites à l'identique. Le godet à cinq dents est une pièce moulée sous pression et est bien détaillé.

La peinture dans le jaune historique et lumineux de l'autoroute est propre et pas trop épaisse, et l'impression fidèle et discrète est sans faille. Avec le Cat 225, Diecast Masters a réussi à clore dignement la série Evolutions.

Modèles spéciaux de génie civil de Bymo

MC96 & RTG RG21T

par Carsten Bengs

C'est ainsi que le MC96 a été récemment livré dans une version supplémentaire avec la benne à parois moulées DHG-V et le système de rouleaux de tuyaux HDSG, et que la machine de battage RTG RG21T a été mise à jour. Les deux modèles sont arrivés en toute sécurité dans leurs cartons bien protégés et les dimensions principales ont été correctement reportées à l'échelle 1:50.

Bymo est responsable d'une série de modèles de génie civil spécial Bauer de première classe. Ils sont régulièrement actualisés, améliorés et également présentés dans de nouvelles versions ...

MC96 avec grappin DHG-V

La machine de base est une grue sur chenilles de 120 t conçue pour une grande variété de travaux de gé-

nie civil spécialisés. Avec une capacité de levage de 130 t, elle est également adaptée aux travaux de levage lourds. La largeur du châssis HD extensible est de 106 mm ou 5310 mm.

La grue est entraînée par un moteur Caterpillar C18 de 570 kW dont le tuyau d'échappement se trouve devant le contrepoids. Les deux chenilles peuvent être facilement télescopées, pour une stabilité maximale ou une largeur de transport minimale.

La superstructure massive est finement détaillée ; les prises d'air, les charnières et les joints de porte sont reproduits comme sur une vraie grue, les poignées de porte sont teintées en noir. Le lourd contrepoids, qui pèse 30 tonnes dans la version de base, assure également la stabilité. Le modèle est livré avec six autres petites plaques qui peuvent être placées sur le poids de base. Chaque plaque pèserait 2,5 t, ce qui permet d'atteindre un maximum de 45 t. La nouvelle cabine dispose d'un bel intérieur avec un siège, des leviers manuels et un écran de contrôle. Des essuie-glaces sur les fenêtres avant et supérieure ainsi qu'un petit miroir complètent les détails. La protection supérieure de la fenêtre est fabriquée en tôle métallique gravée.

Le système de flèche comprend cinq éléments, tous dotés de passerelles photogravées. Tous les éléments sont joints par le système habituel de vis et d'écrous, et le MC96 peut ainsi être représenté comme une grue. Toutes les poulies de la MC96 sont en métal et peuvent tourner librement séparément. La commande des treuils s'effectue à l'aide de petites clés cachées derrière la plaque de recouvrement latérale. Par rapport à la version 2014, la tête de bras se compose désormais de deux parties, la partie grillagée et le bloc de galets jaunes.

Nous connaissons déjà la benne hydraulique à parois moulées DHG-V du BG50, elle est entièrement fabriquée en métal et donc massive

et lourde. La version modèle correspondrait à une largeur de paroi moulée de 1000 mm et une largeur de tranchée de 2500 mm. Le poids à vide est de 16 t et avec l'excavation, le grappin pèserait 21 t. Le dispositif de rotation en haut du grappin est également très bien reproduit. Il est nécessaire pour positionner le grappin avec précision dans les coins ou les espaces restreints. Les quatre clapets de commande de chaque côté garantissent un guidage précis et transmettent les données à la cabine via un câble de connexion. Heureusement, le grappin est également proposé séparément.

RTG RG21T

Le châssis avec les trains de roulement télescopiques est entièrement fonctionnel. En position déployée, quatre boulons en plastique bloquent les deux chenilles dans la position maximale de 4500 mm de large ou 90 mm. Les marchepieds sont désormais fixés en usine.

La superstructure est richement détaillée. La nouvelle cabine est identique à celle du MC96, c'est pourquoi nous renonçons à la décrire à nouveau. L'accès facile est rendu possible par la passerelle située en dessous, de la longueur de la cabine, elle doit être collée par le collecteur.

Juste derrière la cabine se trouve le moteur diesel Cat C18 d'une puissance moteur de 563 kW. Fidèle à l'original, le capot latéral se déplie pour un refroidissement maximal et permet d'apercevoir certains détails du moteur et du système de refroidissement. Les flexibles hydrauliques sont acheminés des raccords de la superstructure vers les deux côtés de la faucheuse nouvellement peinte en gris et alimentent tous les vérins

ainsi que le vibreur. Les deux vérins hydrauliques inférieurs sont suffisamment stables pour maintenir tout l'équipement dans n'importe quelle position. La faucheuse peut être orientée dans plusieurs directions. Les deux vérins arrière permettent de régler l'inclinaison et le dispositif de rotation permet de la faire pivoter de 90° vers la gauche ou vers la droite.

La tête de la manœuvre avec la grue auxiliaire est entièrement nouvelle et richement détaillée. La grue n'a pas de fonction, mais le crochet est fixé à une hauteur qui permet de représenter fidèlement la prise d'un des deux profilés de palplanches fournis.

Le vibreur MR150AVM est également entièrement nouveau ; avec un poids de 5,2 t et une force centrifuge de 1500 kN, c'est le plus grand de Bauer. Il est gravé avec précision et est affiné par de nombreux détails. Il est livré séparément, tout comme l'étrier gris qui, comme on le voit sur les photos, est placé sous le vibreur ; il sert à faciliter le montage des Larsen sur le support du vibreur. Autre nouveauté : le revêtement jaune voyant du cylindre d'avance, imprimé avec la désignation du type.

Outre le modèle présenté, le vibreur a été livré jusqu'à présent en trois autres versions : pour „Kibag“, „ADG“ et „Terra Infrastructure“ (successeur de Thyssen-Krupp Bautechnik).

Les deux modèles sont peints de manière impeccable et imprimés avec des impressions, des panneaux d'avertissement et des logos de qualité. Avec ces modèles, Bymo a réussi à créer deux nouveautés de grande qualité.

Grande pelleuse avec outils de DM au 1:87

Cat 395

par Daniel Wietlisbach

La désignation supplémentaire „GP“ est l'abréviation de General Purpose et peut être traduite par „utilisation générale“. Pour le Cat 395, cela signifie des bras et des tiges plus longs ainsi qu'un godet plus petit. Afin d'élargir les utilisations possibles de la machine, le modèle 1:87 a été équipé d'un raccord rapide, il est en outre livré avec un godet, un marteau hydraulique et une cisaille de démolition. De tels ajouts sont très appréciés et, après avoir présenté la machine de base identique, nous allons nous concentrer sur l'équipement.

Le bras mesure l'équivalent de 8,40 m, la tige 4,4 m. Le godet monté en usine est très bien gravé avec des tôles d'usure et six dents. Pour le

Après avoir montré la version LME dans le dernier numéro, nous avons reçu entre-temps la version GP avec trois outils différents ...

changer, il faut d'abord le décliquer en haut avec une force bien dosée, puis le soulever en bas pour le sortir du guidage, ce qui fonctionne bien. Le marteau hydraulique H215 S est conçu pour des pelles de 65 à 120 tonnes, avec un poids à vide compris entre 7,40 et 7,65 tonnes. Le modèle se compose d'une pièce en métal moulé dont tous les détails sont gravés ou en relief avec précision.

La S3070 est une cisaille de démolition qui peut être montée soit sur la tige, soit directement sur la flèche pour les petites pelles. Elle convient

aux pelles de 29 à 90 tonnes, aussi bien pour les travaux de démolition que pour la récupération de ferraille ; son poids à vide est de 6,92 tonnes lorsqu'elle est montée sur le manche. Le modèle est également composé de pièces métalliques finement gravées, la mâchoire est mobile, de plus, toute la cisaille est montée de manière rotative.

Les deux outils de démolition sont correctement étiquetés et détaillés, le Cat 395 GP représente dans cette version un enrichissement pour toute collection au 1:87.

Betamix BT 901 Pro & Schwing S 51 SX

Équipe béton

de Daniel Wietlisbach

Le fabricant turc Betamix est plus proche de Schwing Stetter qu'on ne pourrait le penser de prime abord. En effet, l'entreprise basée à Ankara se nomme sur son site web „le fabricant officiel de bétonnières portées Stetter en Turquie“. Dans les 6500 m² de locaux de production, on ne construit donc pas seulement les propres produits Betamix, mais aussi les bétonnières portées Stetter. L'histoire de l'entreprise remonte à 1986, année de sa création, lorsqu'elle a commencé à proposer des pompes à béton et des pièces de rechange. Par la suite, Betamix a développé des bétonnières portées, sur lesquelles elle s'est concentrée à partir de 2001. Le portefeuille comprend aujourd'hui des modèles de 8 à 16 m³, les plus grands étant des semi-remorques.

La structure du malaxeur réalisée par NZG est un BT 901 Pro d'une capacité de 9 m³, adapté aux camions à quatre essieux. Nous avons déjà présenté le châssis bien détaillé et la cabine de l'Arocs bien proportionnée avec des caméras au lieu de rétroviseurs, c'est pourquoi nous nous concentrons sur la nouvelle superstructure. Le modèle a été réalisé à l'échelle correcte et de manière convaincante sur le plan fonctionnel. Fidèle à l'original, la superstructure est montée sur son propre cadre, qui est solidement joint aux longerons du train de roulement. À l'avant, on trouve le réservoir d'eau d'une capacité de 650 litres avec un in-

Nous profitons de la sortie de la bétonnière portée Betamix pour présenter en même temps la dernière nouveauté Bauma 2022 encore disponible, la pompe à béton de 51 m de Schwing Stetter ...

dicateur de niveau monté séparément, ainsi que les appareils nécessaires à son utilisation. À l'arrière, on découvre sur le côté gauche le levier de commande reproduit avec beaucoup de finesse ; le réservoir pour additifs chimiques en option est monté juste devant. L'échelle qui permet au machiniste d'atteindre la plate-forme près de la trémie de remplissage est pliable et réalisée en métal d'une épaisseur légèrement surdimensionnée. Les panneaux montés de part et d'autre de l'entonnoir sont des tôles perforées en filigrane, fidèles à l'original. La plaque de déversement peut être déplacée librement et pivotée des deux côtés, une rallonge pliable fonctionnelle est même montée à son extrémité ; deux autres rallonges sont fixées sur les gardes boue. On y trouve également deux cales de roue, qui sont proposées en option sur l'original.

Schwing Stetter S 51 SX

Dès 1967, Schwing présentait la première pompe à béton automotrice avec un mât de distribution pivotant de 350° ; depuis les années 1970, les pompes à béton automotrices ont à peu près

l'aspect que l'on connaît aujourd'hui. Le béton est pompé d'une trémie à l'arrière vers le lieu de pose via un mât de distribution pliable en profilés en caisson. L'introduction sur le marché des stabilisateurs SX en forme d'arc en 1995 a été une révolution, leur conception en une seule pièce les a rendus plus stables et plus robustes. L'actuelle S 51 SX dispose également de ces stabilisateurs, et sa portée maximale est de 50,10 m. Pour atteindre le débit de 162 m³/h, une pression de refoulement de 85 bars est nécessaire. Le poids à vide de 40 t impose un châssis à cinq essieux et la cabine plate de l'Arocs permet d'utiliser le mât également horizontalement vers l'avant avec une grande portée.

Le modèle de NZG est très lourd, sans doute notamment parce que tous les éléments du mât sont en métal. L'autopompe a été réalisée à l'échelle et réjouit en outre par sa grande fonctionnalité. Le couvercle de la trémie ainsi que 12 petits matelas pour les stabilisateurs sont fournis dans un sac. Les matelas peuvent être rangés de manière fidèle à l'original dans la boîte située sur le support arrière droit, où se trouvent également les rallonges de

tuyau. Le couvercle de la trémie peut être enfiché soit fermé, soit ouvert. Le modèle atteint sans problème la base d'étalement aux dimensions impressionnantes, la reproduction des étais SX est parfaitement réussie.

Le mât peut ensuite être déplié avec précaution et atteint exactement la portée maximale calculée. Tous les éléments du mât sont gravés avec précision et reproduisent en relief toutes les flexibles hydrauliques, les articulations sont reproduites en caoutchouc noir. Toutes les pièces de la cinématique de pliage du mât de distribution ont été réalisées de manière fidèle et très élaborée. Les goupilles et les rivets

creux utilisés aux endroits mobiles ne sont certes pas colorés, mais ils sont très fins et donc peu gênants. Grâce aux solides vérins hydrauliques intégrés, le mât peut être montré dans toutes les positions réalistes.

Avec le mât dressé, les nombreux détails de la base de la pompe peuvent être étudiés à merveille. A l'arrière se trouve la trémie d'alimentation avec grille, la protection contre les chocs peut être relevée pour l'utilisation sur le chantier. Des marches se trouvent de part et d'autre de la trémie pour permettre de marcher sur la machine, qui est en grande partie recouverte de tôle striée. La batterie de pompes située au

centre peut être très bien observée d'en haut et est représentée de manière détaillée avec les flexibles hydrauliques. Les puissants cylindres de transport de 2,5 m de long constituent le cœur de la machine et n'ont pu être logés que grâce aux stabilisateurs SX peu encombrants.

La peinture en „coquille d'œuf“ (blanc cassé) est parfaitement couvrante et en même temps pas trop épaisse. L'impression des logos et de la désignation du type a été réalisée avec des contours précis et sans bavure. Associée à une bétonnière portée, la S 51 SX de Schwing forme une équipe de choc.

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 Bahnhofbuchhandel.

Das Jahresabo kostet CHF 84.– / € 74.– (Deutschland) /
€ 77.– (übrige Länder). Die Rechnungsstellung erfolgt
für ein Jahr. Schriftliche Kündigung spätestens acht Wo-
chen 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

Le carnet de route de Tom

par Tom Blase

Les camions à capot des États-Unis exercent une grande force d'attraction sur beaucoup de gens.

Personnellement, je préfère en quelque sorte les véhicules à cabine avancée - peut-être que je pense de manière trop pragmatique. J'aime avoir ma couchette dans la même „chambre“ et non dans la pièce voisine, et j'aime les cercles de braquage clairs.

Ce devait être au milieu des années 80, quand l'Ouest sauvage est arrivé dans notre petit village de Rhénanie-Hesse. Le Kenworth rouge de l'Ouest a fait l'objet d'une émission télévisée dominicale de la „Mainzer Sendeanstalt“.

En fin d'après-midi, notre père est rentré tout excité : „Thomas, tu ne vas pas le croire ! Un Kenworth s'est enlisé dans le vieux village“. Comme Blase Senior aimait traîner avec lui sa proverbiale espièglerie, je ne l'ai pas cru.

Let's go West – ou „un Américain en Hesse rhénane“.

Mais ma curiosité l'a emporté et peu de temps après, j'y ai cru moi-même - la foule et le camion rouge ne pouvaient pas être ignorés. La rue étroite et l'embouchure étaient peuplées de badauds et encombrées par le navire Flagg de Seattle. Le chauffeur de ce dernier, visiblement nerveux, tentait de se sortir de sa fâcheuse position.

Les bons conseils des viticulteurs et des agriculteurs présents ont donné des sueurs froides au pilote du Kenworth : „En automne, je roule facilement avec mon bulldog et deux remorques pleines de raisin, ne fais pas l'idiot“. Après une brève discussion avec le „routier“, ils sont entrés dans le vif du sujet en donnant des instructions brèves et concises.

Un autre collègue conducteur des deux Blase a placé quelques planches de bois achetées à la hâte sous les

roues de la semi-remorque et le succès s'est lentement installé. A chaque tentative de manœuvre, la remorque glissait de quelques centimètres autour de l'angle de la maison et au bout d'un quart d'heure, le géant était libéré. Des cigarettes, des autocollants et des posters de camions ont été distribués aux curieux. C'est ainsi que j'ai obtenu une photo Polaroid que je possède encore aujourd'hui. L'ambiance était géniale – une petite fête populaire le dimanche.

J'ai appris plus tard qu'après le passage à la télévision, on voulait simplement manger un petit quelque chose - à la campagne – pour le dîner. Son „navigateur“ manuscrit avec l'itinéraire était en fait correct, mais il n'était malheureusement adapté qu'aux voitures de tourisme et non aux huit-quatre-roues.

Camion d'expédition de PowerTrac au 1:50

Saurer D330B 8x4

par Daniel Wietlisbach

Même bâchés, les camions indestructibles du lac de Constance faisaient partie du paysage routier suisse quotidien dans les années 1980. Après le D290F 4x2 avec superstructure réfrigérée d'ACE, que nous avons pu montrer dans le numéro 1-2024, c'est maintenant PowerTrac qui présente le D330B 8x4 avec superstructure bâchée, ce qui est très appréciable.

L'histoire ressemble un peu à l'évolution des modèles 1:87 de Roskopf des années 1980, qui ont aujourd'hui un statut culte. À l'époque aussi, on a d'abord vu apparaître le camion-benne 8x4, puis les modèles d'expédition 4x2 avec carrosserie en caisson, plus tard les longs modèles 8x4 bâchés, également avec la cabine de camionneur, suivis par les camions-citernes à quatre essieux. Les cabines de l'époque sont encore considérées aujourd'hui comme l'une des meilleures réalisations de moules, même si l'un ou l'autre détail aurait pu être ajouté au cours des 40 dernières années - le moule était particulièrement harmonieux ! Marcel Roskopf avait alors mis tout son amour pour la Suisse, pays de vacances, dans ces modèles.

PowerTrac a commencé la série avec pas moins de sept modèles, cinq avec la cabine de jour et deux avec la cabine de grand routier aux formes particulièrement élégantes. Les modèles sont correctement réalisés dans toutes leurs dimensions principales,

Après d'innombrables modèles de bennes de différents fabricants, ce n'était qu'une question de temps avant que quelqu'un ne s'attaque aux légendaires Saurer en tant que modèles d'expédition ...

ils sont en résine et reposent sur un châssis continu qui, même vu de dessous, est bien réussi. La transmission est représentée de bout en bout, les cardans d'essieu arrière sont finement gravés et les cylindres de frein et les bras longitudinaux n'ont pas été oubliés. Les trois renflements cylindriques qui servent à visser le modèle au fond plastique de l'emballage gâchent légèrement l'image. Sur les supports de châssis, on trouve du côté conducteur le réservoir d'air comprimé, le coffre à batterie et l'échappement, à droite le réservoir et un coffre de rangement, la roue de secours avec la jante de l'essieu avant est montée à l'arrière. Les feux arrière ont été appliqués sous forme de décals, les yeux de chat n'ont pas été peints. Un petit attelage de remorque n'a pas non plus été oublié, mais il n'avait qu'une fonction secondaire, car les quatre essieux atteignaient seuls les 28 tonnes de charge utile autorisées à l'époque. Les roues sont également nouvelles avec des jantes très joliment gravées, le diamètre des moyeux de roues arrière devrait de nouveau être plus grand.

La structure de la bâche est identique pour les sept modèles, mais

deux variantes arrière différentes sont possibles, outre un chargement arrière, il y a une plate-forme élévatrice qui facilite le chargement et le déchargement. La plate-forme élévatrice est utilisée comme pièce séparée en résine et est joliment gravée.

Le fait que les trois volets latéraux soient de longueurs différentes correspond au modèle réel, comme on peut le voir sur les photos originales. Le pliage de la bâche est très simplifié, probablement pour pouvoir représenter différentes fermetures de bâche ; celles-ci sont représentées en relief à l'avant et à l'arrière, mais simplement imprimées sur les côtés. Les véhicules atteignent une hauteur totale de 3,5 m.

La cabine m'a laissé un peu perplexe. Comme PowerTrac propose déjà dans son programme le tracteur de poids lourds avec la cabine pour le transport longue distance, on pouvait partir du principe que celle-ci serait également montée sur le camion d'expédition. On pouvait certes regretter que le bord supérieur de la porte ne soit pas assez arrondi, mais la forme de base convenait bien. La cabine de transport longue distance sur les nouveaux modèles d'expédition

est manifestement une nouvelle construction et présente malheureusement différentes différences. La plus petite est peut-être qu'elle n'offre pas assez de place à l'arrière pour la couchette, mais le manque de hauteur est irritant. En regardant de l'avant, cette impression est encore renforcée par le fait que le parebrise est trop haut. Ce défaut s'applique malheureusement aussi à la nouvelle cabine

de jour, mais pourrait au moins être camouflé assez facilement par un par soleil.

Sinon, les cabines sont aussi bien détaillées que les précédentes. La calandre est ajourée et pourvue de lames gravées, les déflecteurs d'air, les rétroviseurs et les essuie-glaces sont montés séparément, les phares sont tout aussi convaincants ; les tôles striées photogravées sur les mar-

chepieds sont également très belles, même les antennes sont montées. Il faut donc espérer que PowerTrac corrigera les prochains modèles - les collectionneurs en seraient reconnaissants. Le 8x4 Saurer avec citerne est déjà annoncé - entre autres la version „Jeanneret“, comme à l'époque chez Roskopf au 1:87.

Tracteur de Kranlab au 1:50

Faun SLT-50 „Elefant

par Daniel Wietlisbach

Le SLT-50 a reçu ce surnom dans son passé militaire, où l'on aime donner des noms d'animaux qui correspondent aux caractéristiques des véhicules. Et le SLT (transporteur de charges lourdes) est effectivement un éléphant parmi les tracteurs. Il a été mis en service à partir de 1976 en tant que transporteur tout-terrain de chars 8x8 et a été remanié à plusieurs reprises au fil des ans. La raison des augmentations de puissance exigées était le char Léopard de plus en plus lourd, la principale marchandise transportée par l'éléphant. La semi-remorque adaptée au tracteur offrait une charge utile de 52 t.

L'entreprise britannique de transport de charges lourdes „ALE“ a acquis en 2010, pour des missions en Afrique du Sud, trois tracteurs Faun SLT-50 auprès de l'armée allemande. Après leur mise à niveau par Faun entre 1995 et 1999, ces tracteurs étaient équipés d'un moteur diesel Deutz

La boutique Mammoet est toujours prête à surprendre, cette fois-ci même avec un nouveau fabricant dans le ciel du 1:50. Kranlab a mis en œuvre le puissant Faun SLT-50 de manière vraiment lourde ...

V12 de 735 CV (540 kW) et de deux turbocompresseurs. L'imposant moteur était placé derrière la cabine, au-dessus des deux essieux avant directeurs. Avec une largeur de 3,15 m et une longueur de 18,83 m, le véhicule pesait 39 tonnes à vide. ALE a remplacé la sellette d'attelage par un pont lesté, ce qui a rendu l'éléphant encore plus lourd. Après les missions en Afrique du Sud, les tracteurs ont été expédiés en Grande-Bretagne.

ALE fait partie de Mammoet depuis 2020 et comme le spécialiste hollandais des transports lourds, actif à l'international, soigne son histoire de manière exemplaire, des modèles réduits d'entreprises reprises entre-

temps apparaissent régulièrement pour le plus grand plaisir des collectionneurs. Dans ce contexte, la boutique Mammoet collabore avec tous les fabricants connus, l'éléphant étant le premier modèle 1:50 de Kranlab. Le fabricant s'est fait connaître en 2022 avec le Liebherr LTM 1500-8.1 au 1/87e d'une qualité jamais vue auparavant.

L'éléphant Faun est livré dans une boîte solide entre deux inserts en mousse. Un certificat révèle le numéro de production de l'édition limitée à 500 exemplaires, et un sachet contient une barre et un timon d'attelage ainsi que les goupilles nécessaires au montage. Le modèle est lourd et semble

puissant et imposant, même au 1:50, les principaux composants étant en métal moulé sous pression. Les boîtes d'essieu, par exemple, présentent la structure typique de l'impression 3D, elles sont bien détaillées et forment une unité avec la suspension d'essieu, les bras longitudinaux et les cylindres de frein. La transmission est reproduite de bout en bout et les roues avant peuvent être braquées. Les roues sont remarquablement réalisées, les pneus sont profilés et structurés latéralement avec des inscriptions en relief.

La cabine carrée est très bien rendue et exemplairement détaillée, Kranlab privilégie les pièces gravées en filigrane pour les essuie-glaces, les protections ventilateurs et les tôles striées. Le parebrise est parfaitement ajusté, les vitres latérales sont doublées, les poignées sont en plastique,

les délicats supports de rétroviseurs sont en fil de fer fin.

Derrière la cabine, on peut voir l'imposant capot, le système d'échappement et d'autres agrégats. Les deux treuils à câble d'une capacité de traction de 18,6 t chacun sont également reproduits en détail, de même que différents réservoirs d'air comprimé et le bouchon de réservoir. Le pont de ballast, y compris la plate-forme située derrière, est constitué d'une pièce moulée, complétée par des barres de préhension et un rambard en métal. Le couvercle supérieur est peint en mat et ressemble ainsi à s'y méprendre à une bâche. Le SLT-50 possède un attelage pour charges lourdes à l'arrière et à l'avant et tous les feux sont représentés en matériau transparent. La peinture et l'impression sont impeccables.

Mammoet Store Experience

Mi-février a été inauguré le nouveau fanshop de Mammoet, qui est bien plus qu'un simple magasin. Il est bien sûr possible d'y acheter tous les produits actuels de la boutique, y compris les modèles réduits, mais tous les modèles publiés jusqu'à présent y sont également présentés comme dans un musée. Sur le mur dit historique, des points forts particuliers de l'histoire de Mammoet sont présentés. Il est possible d'admirer un module SMTP original et de prendre place dans une cabine de grue Liebherr originale, d'où l'on peut admirer la vue sur la cour. Heures d'ouverture en semaine de 8h30 à 17h00, Karel Doormanweg 47, NL-3115 JD Schiedam.

Exposition de modèles & bourse à l'Ebianum Highclass

par Daniel Wietlisbach

Une fois par an, le musée de la drague Ebianum devient le point de rencontre des collectionneurs de toute l'Europe. Cela était particulièrement visible le 27 avril dernier, car on pouvait distinguer les langues les plus diverses dans les allées parfois très encombrées entre les tables des exposants. La sixième édition de l'exposition de modèles réduits avec bourse a attiré 1150 visiteurs qui, une fois de plus, n'ont pas été déçus.

Alors qu'à l'extérieur, on pouvait admirer de véritables machines de chan-

Fin avril, Fisibach devient la Mecque des collectionneurs, les visiteurs s'internationalisent d'année en année et les modèles présentés atteignent un très haut niveau ...

tier et des modèles réduits télécommandés en action, notre espace thématique se concentrait sur la grande halle des événements et la zone d'entrée située devant. Les modèles réduits de camions et d'engins de chantier à l'échelle 1:50 et 1:87 y occupaient une place centrale. Ils pouvaient être achetés aux tables des commerçants et étaient

négoiés et échangés aux tables des collectionneurs privés - parfois même avant l'ouverture des portes du hall. En marge de l'exposition permanente de modèles réduits, des pièces uniques de la collection Heinz Eberhard ont à nouveau été proposées.

Comme chaque année, les nombreuses pièces uniques présentées

es par des modélistes ont suscité l'étonnement. Des réalisations personnelles et des transformations d'un très haut niveau de modélisme ont été présentées. Les camions sont détaillés jusqu'aux

conduites de carburant entre le réservoir et le moteur, et les modèles d'excavatrices impressionnent par leurs flexibles hydrauliques, leurs raccords rapides et leurs outils détaillés. Les dioramas sur lesquels

les modèles étaient en partie présentés présentaient également un niveau de construction élevé.

La prochaine exposition aura lieu le 25 avril 2025.

Du serviteur à l'entrepreneur, partie I

La société F. Murpf AG

par Erich Urweider

Fridolin Murpf, le fondateur de F. Murpf AG, est né le 10 décembre 1934 sur le Sandboden dans l'Entlebuch ; ce paysage pittoresque entre Berne et Lucerne est aujourd'hui connu comme réserve d'épis bio de l'Unesco. Il y a quatre-vingt-dix ans, la vie dans cette région à vocation agricole était pourtant austère. Fridolin était le quatrième de douze enfants et, avant qu'il n'ait trois ans, la maison familiale a été entièrement détruite par un incendie. La foudre en était la cause, mais heureusement, le père Joseph a pu sauver à temps les enfants endormis et faire sortir le bétail de l'étable. La famille a été hébergée temporairement par la grand-mère et un oncle de Fridolin.

Deux ans plus tard, la Seconde Guerre mondiale a commencé et a prolongé cette période de privations. Heureusement, le père a pu rester à la maison, car il était dispensé de service militaire en raison d'ulcères d'estomac. Il a tout de même apporté sa contribution en étant chargé de creuser la tourbe et de couper du bois avec des internés qui lui avaient été

C'est en 1962 que Fridolin Murpf a acheté son premier camion-benne Volvo. Qui aurait pensé à l'époque qu'il emploierait un jour plus de 100 personnes et que son entreprise ferait partie des leaders suisses dans le transport de denrées alimentaires ...

attribués. Ces matières premières servaient de carburant pour les carburateurs à bois des véhicules de l'armée. Par moments, des troupes étaient également stationnées dans l'Entlebuch, la maison était pleine de soldats et les chevaux se trouvaient dans l'écurie. Fridolin était fasciné par les véhicules avec leurs remarquables gazéificateurs de bois, il étudiait les agrégats supplémentaires et les superstructures en grim pant dessus. Il suivait également des cours de tir, ce qui lui plaisait, mais ce qu'il préférait, c'était le cacao des soldats, qui était tout à fait nouveau et inhabituel pour lui.

Après sa scolarité obligatoire de sept ans, Fridolin a travaillé comme valet de ferme chez un oncle. Sa mère est morte à la naissance de son trei-

zième enfant, alors que Fridolin avait 15 ans. Il n'était pas conscient du danger que pouvait représenter une naissance ; jusqu'à présent, il ne pouvait que se réjouir de chaque nouveau frère ou sœur. Il a continué à travailler comme valet de ferme dans différentes fermes dans le but de devenir paysan. S'il travaillait „bien“, il recevait même un bonus. Pour pouvoir réaliser son rêve professionnel, il économisait tout son argent, mais devait aussi en donner une partie à son père.

Quitter la patrie

Lorsque les conséquences d'une ancienne blessure se sont fait sentir, il a dû renoncer à son rêve professionnel. Lors d'un épisode de som-

nambulisme dans son enfance, il avait quitté la maison, voulu y revenir par la fenêtre de la cuisine et s'était blessé la jambe sur la vitre brisée. Les conséquences de cette blessure l'ont accompagné toute sa vie, sa jambe était parfois froide et engourdie et la marche était difficile.

En 1959, Fridolin a quitté l'Entlebuch pour devenir mécanicien sur le chantier de la Göschenalp, où l'on construisait à l'époque le plus grand barrage en terre de Suisse. Il y a beaucoup appris sur les moteurs, les camions, les pelles et autres machines de chantier. Grâce à son permis d'élève conducteur de véhicules lourds à moteur (camions), il a déjà pu conduire les camions bennes Euclid utilisés sur place entre le chantier et l'atelier. C'était l'époque des grands projets de barrages et Fridolin aurait donc pu travailler sur le projet encore plus important de Mattmark après l'achèvement du barrage de Göschenalp. Mais il a refusé, car des amis lui ont trouvé un poste chez l'électricien du village de Hägendorf. Fridolin a finalement trouvé un nouveau foyer dans ce village proche d'Oltén. En plus de son travail chez l'électricien, il a participé à des travaux d'excavation pour l'alimentation électrique ainsi qu'à des travaux agricoles, ce qui lui a permis d'améliorer son salaire. Ses douleurs aux jambes lui ont toutefois montré ses limites et il a fini par chercher un travail qui puisse être effectué en position assise :

En octobre 1962, Fridolin Murpf a acheté son premier camion, un Volvo N385 à benne basculante de couleur gris ciment. Il effectuait ses premiers transports en fonction de la charge de travail ou à la tâche : le jour, il s'agissait de déblais et de gravier pour une entreprise de construction régionale et une gravière, et le soir, il

transportait de la paille pour les paysans de son ancienne région natale, Entlebuch. Comme le jeune entrepreneur n'obtenait pas les commandes grâce à ses relations comme d'autres transporteurs, il s'est fixé une éthique de travail élevée : „Rester neutre et travailler proprement et de manière fiable“.

C'était la seule façon de s'établir et de se forger une réputation positive, était-il convaincu. Par exemple, peu avant Noël, une demande de livraison urgente de gaz à Winterthur est arrivée. Le client de l'époque est resté jusqu'à aujourd'hui.

Châssis cassé

Lors de la construction de l'autoroute dans la région d'Egerkingen en 1963, Fridolin Murpf est également intervenu avec son Volvo, pas toujours avec la charge maximale autorisée. Lorsque son camion ne réagissait pas comme d'habitude dans un virage, il a constaté lors d'un contrôle que le châssis était cassé. Il est rentré prudemment à la ferme où il habitait, a scié des poutres de bois à la bonne taille et a sécurisé le châssis avec des chaînes et des sangles de serrage ; il a ainsi pu continuer à rouler jusqu'au soir. Après le travail, il a rejoint deux amis expérimentés dans la construction métallique à la forge du village, où ils ont soudé jusque tard dans la nuit. Le lendemain, le jeune chauffeur était de nouveau à l'heure dans la file des camions-bennes pour le chargement.

En 1964, Fridolin Murpf avait économisé suffisamment d'argent pour pouvoir s'acheter un nouveau camion. Il s'agissait de sa première Volvo achetée neuve et de l'un des premiers véhicules équipés d'un tachygraphe. Le nouveau camion-benne était équi-

pé d'un turbocompresseur et, grâce à la rapidité de conduite et de travail de Fridolin, il a rapidement gagné le surnom d'"éclair bleu".

La comptabilité était tenue en continu dans la cabine sur un bloc-notes : Recettes attendues, moins le carburant, moins l'amortissement, moins les risques – à l'époque déjà, le métier était difficile et celui qui voulait durer devait maîtriser les coûts. Fridolin ne ménageait ni son camion ni lui-même.

Ses tournées pour le fabricant suisse de produits de nettoyage Granol le menaient jusqu'à Augsburg, près de Munich, généralement quatre fois par semaine, parfois même cinq fois. C'est pourquoi il a fait l'acquisition d'un deuxième camion à benne basculante et a engagé son premier chauffeur en 1966.

Chauffeur longue distance pour une courte période

1966, Fridolin a acheté un nouveau train routier Volvo F88 bâché et a voyagé pour le compte de sociétés de transport, ce qui l'a conduit jusqu'en Espagne. Les trajets longue distance étaient effectués par de grandes entreprises de transport internationales, dont la plupart étaient basées à Bâle. Pour les chauffeurs contractuels comme Fridolin, il ne restait finalement que peu de la somme de la commande, car elle était répartie entre trop d'intervenants. L'ordonnance sur la durée du travail et du repos imposait d'autres limites et le dédouanement réduisait également les gains. C'est pourquoi, en 1973, Fridolin revendit le camion à bâche et investit dans un autre camion-benne avec chauffeur.

À Noël 1968, Fridolin a pu acquérir une maison à Hägendorf, qu'il a activement contribué à transformer. Il

connaissait déjà Maria, la femme qu'il a épousée en 1969, sept ans avant le mariage. Elle travaillait dans un restaurant à Hägendorf et venait également de Romoos dans l'Entlebuch. Le mariage a apporté un grand soulagement, Maria s'est épanouie dans son rôle de femme d'affaires et a été un soutien important pour Fridolin. Il pouvait compter sur elle pour que les factures soient écrites correctement et dans les délais, et elle prenait

également le temps de s'occuper des collaborateurs lorsqu'ils avaient besoin d'aide. Elle ne perdait jamais le contrôle des finances, même lorsque son mari avait d'autres projets. Lors de sa visite au salon des véhicules utilitaires de Genève en 1972, Fridolin a par exemple commandé trois nouveaux Saurer alors qu'ils n'avaient pas d'argent pour les acheter, comme l'a fait remarquer sa femme. Mais Fridolin a agi comme intermédiaire

lors de cet achat et avait déjà revendu les trois camions avec un bénéfice avant qu'ils ne soient livrés.

A la même époque, la famille s'est agrandie : Thomas est né en 1971, Stefan un an plus tard et Andrea encore un an plus tard, en 1973. Rolf, le petit dernier, est né en 1980 et les enfants ont grandi au milieu de l'entreprise.

(suite dans le numéro 5-2024)

Traduction de la page 43

Le vieux fer de Remo

par Remo Stoll

La taille n'est pas toujours synonyme de qualité. Cette chargeuse sur chenilles d'un poids en charge d'un peu plus de 10 tonnes convient parfaitement à de telles petites décharges d'excavation. Les larges chenilles sont un indice de la désignation supplémentaire du type recherché. Avec une désignation de type similaire, il a longtemps figuré dans le portefeuille du fabricant sous le nom de Dozer.

Vous avez reconnu la machine ? Veuillez nous envoyer la désignation exacte au plus tard jusqu'à la date limite d'envoi du 10 août 2024. En

Vous les connaissez ? Reconnaître la machine et gagner le modèle ...

cas de plusieurs envois corrects, un tirage au sort sera effectué. Seuls les participants ayant indiqué leur adresse complète pourront être pris en compte afin que les modèles gagnés puissent être envoyés.

Cette fois-ci, les prix à gagner sont la Kobelco SK500LC en version limitée noire de Conrad, la Komatsu PW180-11 de UH ainsi que la bétonnière portée Betamix BT 901 Pro de NZG.

Résolution de Laster & Bagger 3-2024

Le camion en question était un Saurer D290. Parmi toutes les réponses correctes, il a fallu procéder à un tirage au sort et les gagnants ont été : Rok Kolar, la foreuse CZM EK160 de Diecast Masters présentée dans ce numéro, Markus Oberholzer, la mini-pelle Kobelco SK58SRX, et Thomas Buchser, la Saurer S4C „Wolf Chur“ historique d'ACE. Nous félicitons chaleureusement tous les gagnants !

Constructeurs allemands de grues – partie I

Reconstruction

par Wilfried Schreiber

Les nouveaux concurrents ont concurrencé les fabricants de grues déjà établis, comme Wolff, mais malheureusement de manière temporaire, car nombre de ces fabricants allemands n'ont pas survécu à la crise du secteur de la construction des années 1970 et à l'émergence de la concurrence étrangère.

Nous présentons différents fabricants disparus dans l'ordre alphabétique et pouvons montrer quelques grues au moins sous forme de maquettes, en commençant par „AZO“, Alois Zeppenfeld d'Oberveischede, qui fabriquait à partir du milieu des années 60 de petites grues à flèche relevable pouvant être utilisées soit de manière stationnaire, soit sur des châssis ferroviaires. En outre, AZO a été le premier fabricant à monter des grues de chantier sur des châssis de camion et à proposer ainsi des grues à montage rapide, la tour et le bras étant déjà galvanisés à chaud.

Dans les années 70, AZO a en outre développé des grues à montage rapide à chariot tournant par le bas. L'auteur ne sait malheureusement pas exactement quand AZO a cessé de produire des grues.

La société „BKT“ (Baukrantentechnik), fondée en 1984, était un nouveau venu dans le secteur des grues de chantier. Outre différentes grues à montage rapide par le bas, elle a développé la première grue à tour sans pointe, qui a ouvert la voie à tous les autres fabricants de grues ;

Dans la période d'après-guerre, la demande de grues de chantier pour la reconstruction était importante en Allemagne. De nombreuses entreprises de construction mécanique et métallique, ainsi que des forges et des fonderies de fer, se mirent à fabriquer des grues de chantier ...

aujourd'hui, les grues „topless“ sont devenues incontournables. Le bureau d'études Tax, qui avait auparavant développé les grues Peiner pendant des décennies, a joué un rôle déterminant dans l'assemblage des grues BKT. De plus, BKT était très forte dans le secteur de la location et s'est développée jusqu'en Thaïlande et aux États-Unis. Malheureusement, BKT a cessé d'exister dans les années 1990 et a été rachetée par Potain. Sur le diorama, on peut voir un modèle de la ZBK 100.

La société „EWK“ (Eisenwerke Kaiserslautern), qui ne fabrique plus de grues de chantier depuis le milieu des années 1970, a duré beaucoup plus longtemps, mais elle existe toujours grâce à la technologie environnementale. EWK a produit la première grue à tour dès 1911 et, dans l'après-guerre, ses produits étaient déjà exportés dans 27 pays. Au début des années 1950, des grues à flèche relevable à rotation inférieure ont été construites, jusqu'à ce que la production de grues soit reprise par Schwing à partir de 1954. C'est à partir de cette date que des couronnes d'orientation

à billes ont été montées pour la première fois sur les grues EWK au niveau du pivot royal entre le châssis inférieur et la superstructure, au lieu des couronnes d'orientation à rouleaux ouvertes. Nous voyons ici un modèle de l'Hercule avec une colonne pivotante rallongée dans la peinture argentée typique de 1958 environ ; la couleur ultérieure de l'entreprise était le bleu roi.

Un autre fabricant de grues de cette époque était „Hilgers“ de Rheinbrohl, fondé en 1867 comme entreprise de construction métallique. Elle aussi a commencé à construire des grues de chantier dans les années 1950, comme Liebherr ou Peschke à l'époque, avec des poutres de flexion. Nous montrons par exemple le modèle de la BDK (grue de chantier) 14. Suite à la fusion avec Vögele, connue pour ses finisseurs de routes, des grues de chantier à flèche relevable de différentes tailles, avec ou sans flèche télescopique, ont été fabriquées non seulement à Rheinbrohl, mais aussi à Mannheim. Dans les années 1970, la plus grande grue à flèche relevable à rotation par le bas

était la BDK 145/215 avec une portée maximale de 50 m et une hauteur sous crochet pouvant atteindre 95 m. Le passage aux grues à chariot, devenu nécessaire entre-temps, ayant été manqué, la production a dû être arrêtée au cours de la même décennie.

La société „IBAG“ (internationale Baumaschinenfabrik AG), fondée en 1911, était également implantée en Rhénanie, à Neustadt a.d. Weinstrasse. En 1960, IBAG a présenté une nouvelle série de grues à flèche relevable, dont la F7, présentée ici en modèle réduit dans la peinture

typique d'IBAG, faisait partie. Ces grues ressemblaient beaucoup aux grues Reich déjà produites auparavant. Après le rachat d'IBAG en 1969 par Midland-Ross-Cooperation de Cleveland / Ohio et Korf Industrie- und Handels GmbH & Co de Baden Baden, la production de grues de chantier a été arrêtée.

Modèles à l'échelle 1:50

La BKT ZBK 100 est un modèle en laiton soudé de Michael Acker, qui peut être entièrement démonté,

conformément à l'original. Quant à l'EWK Herkules, il s'agit d'une construction personnelle de l'auteur en plastique et en métal. Lothar Unfried, maquettiste doué et „sculpteur de grues“, a apporté sa contribution avec le Hilgers BDK 14 et l'IBAG F7 en plastique. Les dioramas illustrés ont été construits par l'auteur en coopération avec son ami Ludwig Lind, malheureusement décédé.

Diorama des superlatifs au 1:50, partie II

Cinq amis

de Daniel Wietlisbach

Le bâtiment de l'atelier a été réalisé à partir de profilés en plastique, d'après des images trouvées sur Internet. Il s'agit en fait d'une grande halle toute simple qui ne révèle ses véritables qualités qu'une fois le toit soulevé. C'est alors seulement que l'on peut admirer l'intérieur détaillé avec le pont roulant, qui respire la vie. C'est en effet un véritable plaisir de voir les ouvriers s'adonner à diverses activités. Par exemple, un service complet est effectué sur un Cat 793D, l'essieu arrière est stabilisé sur des supports hydrauliques et les roues et moyeux sont démontés. Les outils sont rangés dans des chariots d'atelier et les traces de pneus sont visibles au sol. Deux ouvriers s'occupent des

Comme promis, nous nous intéressons de plus près à la LorraMine dans la deuxième partie. Nous visitons l'atelier où sont entretenues les machines mises à rude épreuve et révélons quelques conseils des constructeurs des modèles ...

boîtiers de moyeu de roue, un autre est en train de nettoyer le pare-brise de la cabine également démontée. Comme il n'est évidemment pas possible de démonter les modèles de manière aussi détaillée, les cinq amis ont dû fournir ici un important travail de construction personnelle. Les armoires à outils rouges proviennent du secteur des accessoires pour les modèles réduits de voitures au 1/43e, mais l'échelle plus grande de ces dé-

tails ne pèse pas lourd à côté de machines aussi grandes.

La scène du moteur démonté devant le camion benne châssis rigide Liebherr KL2450 est un bijou en soi. Le moteur esquissé dans le modèle Conrad, qui n'est plus tout jeune, n'a bien sûr pas pu être utilisé, de sorte que l'agrégat V16 a finalement été construit en interne avec tous les détails. De nombreuses canalisations et petits tubes ont été reproduits, tout

comme les turbocompresseurs de gaz d'échappement, bien reconnaissables. Bien entendu, le compartiment moteur vide du camion benne a été habilement détaillé et toutes les rambardeuses et poignées ont été remplacées par des constructions filigranes en fil de fer.

Chaînes pour gros pneus

Ce qui est le plus fascinant sur les grosses chargeuses sur pneus, ce sont les chaînes de protection des pneus, qui donnent aux machines un aspect encore plus „brachial“. Bien que souhaitées par de nombreux collectionneurs, il n'existe jusqu'à présent que la solution du bricolage. Dans la LorraMine, Denis s'est occupé des chaînes, en utilisant du „tissu à anneaux“, qui sert de matière première pour les vêtements de protection tels que les gants pour couper la viande, et qui est également utilisé pour les costumes (cottes de mailles) des chevaliers médiévaux. On trouve ce matériau sous le terme de recherche „Ringgewebe“ (www.raumprobe.com/de). Des morceaux peuvent être découpés à l'aide d'une pince, la taille est déterminée directement sur le cerceau, sans oublier les côtés. Les morceaux de chaîne sont placés autour des pneus et attachés avec un fil. A l'intérieur de la roue, un fin élastique est tiré à travers les différents anneaux et attaché, il est responsable de la tension de la chaîne.

A l'extérieur, des anneaux un peu plus grands sont placés à intervalles réguliers et finalement reliés par une chaîne filigrane, elle maintient le tissu de la chaîne tendu. L'ensemble du travail demande de la patience et peut parfois s'apparenter à du bricolage, mais ce qui compte finalement, c'est le résultat.

L'animation règne aussi devant le hall

La place de service devant le hall de l'atelier est également très animée. Et comme il est difficile de soulever la plus petite pièce des machines d'extraction à la force des bras, toutes sortes d'engins de levage y sont utilisés. Des plateformes élévatoires, des chariots élévateurs de taille impressionnante et des grues de ferme font partie de l'inventaire de service d'une mine, et des grues mobiles sont régulièrement invitées pour les charges encore plus lourdes. La livraison des lourdes pièces de rechange nécessite en outre régulièrement l'utilisation de grandes remorques surbaissées et de transports spéciaux.

Ce qui ne doit bien sûr pas manquer, c'est une scène de changement de pneus ; pour cela, un chariot élévateur a été équipé de pinces spéciales, elles aussi bien sûr construites en interne.

Pour que les camions bennes châssis rigides aient l'air vraiment chargés, les pneus représentés plus plats ci-dessous constituent un détail important. Olive utilise pour cela un flacon de peinture (tamyia) adapté au centre du pneu ou un autre objet rond pour stabiliser le pneu. Il chauffe ensuite très doucement la partie inférieure du pneu à l'aide d'un décapeur thermique de Bosch et aplatit le pneu. Une fois refroidi, le pneu redevient dur, tout en conservant son moule.

Les figurines qui donnent vie aux scènes représentées proviennent pour la plupart de Preiser ou sont commandées chez RD-Hobby en Allemagne (rd-hobby.de), où il s'agit en majorité de produits américains. Afin de les préparer aux conditions d'utilisation dans la LorraMine, elles seront toutes repeintes par Denis. On trouve

également de très belles figurines au 1:50 chez le petit fournisseur français „Creatpshop“ (www.creatpshop.sitew.com).

Il ne fait aucun doute que celui qui consacre autant de temps et d'enthousiasme à un projet veut aussi en avoir des photos de première qualité. D'autant plus que dans ce cas, les photos sont la seule possibilité de montrer le diorama non transportable à une plus grande communauté de collectionneurs. C'est pourquoi la technique photographique a été affinée au fil des ans. Au début, par exemple, les ampoules utilisées provoquaient la teinte jaune typique de toutes les photos, raison pour laquelle elles ont été remplacées entre-temps par des ampoules plus professionnelles qui imitent la lumière naturelle du jour. Mais parfois, on a aussi recours à Photoshop, par exemple pour représenter la poussière, un problème bien connu dans une mine, mais qui contribue aussi à l'ambiance „correcte“ des images. Olive a donc ajouté cette poussière à l'ordinateur. Il a malheureusement quitté l'équipe entre-temps, non sans avoir transmis ses connaissances à Denis. Peu à peu, d'autres amis ont quitté l'équipe, parfois pour des raisons familiales ou de santé. Aux côtés de Denis, Florian reste présent, ses conseils en matière d'exploitation minière sont toujours utiles et enrichissants pour LorraMine.

Nous terminons ainsi notre visite de LorraMine, mais nous n'oublierons pas de sitôt les images, car ce diorama de 40 m² restera sans doute encore longtemps unique pour tout le monde du modélisme. Les passionnés peuvent s'adresser à Denis pour toute question concernant le diorama: denischery54@gmail.com.

Site partenaire

Fouille profonde pour l'EPFZ

Le futur bâtiment de physique HPQ comprend six étages inférieurs et sept étages supérieurs. Le consortium Marti AG Zurich et Eberhard Bau AG est responsable de la réalisation de la fouille de 26 m de profondeur et d'un volume d'environ 130'000 m³. Jusqu'à fin 2022, l'excavation préalable a été effectuée avec environ 46'000 m³ de matériaux.

La fouille est sécurisée au moyen d'une paroi moulée périphérique

de 1,2 m d'épaisseur et de 35 m de profondeur. Pour le contreventement, quatre couches avec des chevilles en acier précontraint sont nécessaires. Le centre de recyclage de matériaux de construction Ebirec a produit au total 13100 m³ de béton pour pieux afin de remplir les 122 pieux forés et la paroi moulée de béton. Les travaux d'excavation pour la première couche d'étayage ont débuté fin novembre 2023. La quatrième et demi-

ère couche d'étayage est en cours de réalisation depuis la mi-juillet 2024. Le transport des déblais est assuré par une grue télescopique sur chenilles Sennebogen 6113 équipée d'une benne preneuse d'une capacité de 8 m³ – deux cycles de travail et le camion est plein. Le grappin est rempli par une chargeuse sur chenilles Caterpillar 963.

Traduction des pages 54 – 55

Nouveau sur le marché

KB Kettenmanufaktur 1:50

Stefan Hübner s'est fait un nom avec des chaînes pour le secteur des poids lourds. Après que l'impression 3D a ouvert de nouvelles possibilités, son offre s'est élargie. Actuellement, on trouve des pièces modulaires pour le blindage de tranchées. L'élément de base offre une hauteur de 50 mm (2,5 m à l'origine) et est disponible en six longueurs différentes à partir de 40 mm. La surélévation de 30 mm (1,5 m) s'emboîte facilement. Les entretoises rouges en quatre longueurs sont fournies avec les deux kits, ainsi que les vis nécessaires (kb-kettenmanufaktur.com).

MT Dioramenbau 1:50

Grâce à la technique d'impression 3D la plus fine, Markus Thalmüller propose différents outils et accessoires. Par exemple, une citerne de chantier empilable de 1000 litres avec

un tuyau amovible fidèle à l'original et des pieds et des poignées ajoutés. Il y a aussi une plaque vibrante avec un support de 12 mm de large. Il s'agit d'une réduction exacte de l'UAM Proline 1500. Les produits sont imprimés très finement, peints impeccablement et étiquetés avec des décalcomanies fidèles à l'original (contact via Facebook, Instagram ou mt-dioramenbau@gmx.de).

IMC 1:50

Dans notre dernière édition, nous avons indiqué que le Mack RD800 et tous les autres modèles de HHR (Heavy Haul Replicas) ne pouvaient être commandés que directement aux États-Unis. Ainsi, les magnifiques modèles peuvent désormais être commandés chez des revendeurs connus. IMC annonce également un partenariat de distribution pour les modèles chinois Sany. Seules deux grandes

grues sont disponibles au 1:50, la grue sur chenilles SCC15000TM et la grue mobile SAC16000S.

Tekno 1:50

Tekno annonce le premier modèle réduit du Scania 4 avec une cabine remaniée. La calandre, le coffre à batterie, les miroirs totem ainsi que d'autres détails seront améliorés. Le premier modèle sera le véhicule articulé pour conteneurs „Michel Kramer“. Il sera chargé de deux conteneurs frigorifiques, une nouveauté dans le programme. La remorque pour conteneurs roulants sera également revue et proposée pour la première fois sur le train routier de „Henco Trans“. La remorque offre entre autres des options pour le montage de roues doubles ou de pneus Super Single ainsi que des caisses de rangement, des protections anti-encastrement, des supports de roue de secours.

Nouvelles en bref

MAN à hydrogène

MAN mise désormais aussi sur l'hydrogène. En 2025, une petite série d'environ 200 véhicules devrait être disponible pour des marchés sélectionnés. MAN ne mise pas sur une pile à combustible comme la plupart de ses concurrents, mais sur un moteur à combustion qui fonctionne à l'hydrogène. Le MAN hTGX est conçu comme une alternative aux véhicules électriques à batterie pour des applications spéciales. Il s'agit par exemple du transport de bois, de la construction ou du transport de citernes. Le hTGX doit également se répandre là où l'infrastructure de recharge est insuffisante. Selon les indications de l'usine, le hTGX restera un produit de niche, car l'application électrique à batterie a une longueur d'avance en matière d'efficacité énergétique et de coûts d'exploitation et d'énergie. Le moteur à hydrogène H45 est basé sur le moteur diesel D38 et est produit à Nuremberg. Il a une puissance moteur de 383kW (520 CV) et un couple de 2500 Nm à 900-1300 tr/min. Il se ravitaille en hydrogène comprimé à 700 bars en moins de 15 minutes. (eu)

Les Volvo Days 2024

A l'occasion des Volvo Days à Eskilstuna, les Suédois ont présenté de nombreux nouveaux engins de chantier. Dans le domaine des pelles, il s'agissait des modèles EC230, EC400 et EC500 dans les catégories 25, 40 et 50 tonnes. Outre la nouvelle cabine, de nombreux systèmes d'assistance sont désormais disponibles. Pour les tombereaux rigides,

deux nouveaux modèles font leur apparition : le R60 avec 55 tonnes de charge utile et le R70 avec 65 tonnes. L'entraînement est assuré par un moteur Cummins QSK 19. La nouvelle A40 à guidage articulé était également exposée. Les deux chargeuses sur pneus L90 et L120 ainsi que la pelle mobile à rayon court EWR150 sont désormais également disponibles avec un entraînement électrique. (up)

La famille de modèles Zetros s'agrandit

Le Zetros a été construit à l'origine pour l'armée et fait partie depuis longtemps du portefeuille de Mercedes-Benz Trucks. Lors du salon Eurosatory à Paris, il a été présenté en version quatre essieux. Ainsi, des véhicules 4x4, 6x6 et 8x8 sont désormais disponibles. De même, une cabine protégée peut être commandée en usine. Le véhicule exposé provient d'une grosse commande pour l'armée canadienne, qui comprend 1500 véhicules. Avec 25 tonnes, le 8x8 offre la plus grande charge utile de la famille des Zetros à haute capacité tout-terrain, ainsi que le plus long cadre de montage. La configuration des essieux est disponible soit de manière classique avec deux essieux directionnels à l'avant, soit en tridem avec un essieu directionnel à l'avant et un à l'arrière. Cela augmente la flexibilité des superstructures. La source d'entraînement est toujours l'OM460 en configuration Euro V, qui offre une puissance moteur de 360 à 510 CV. (eu)

Volvo avec l'hydrogène

Tout comme MAN, Volvo mise sur le moteur à hydrogène. Des tests sur route avec cette technologie devraient commencer en 2026. L'introduction sur le marché serait prévue pour la fin de la décennie. Volvo estime que le potentiel de complément aux véhicules électriques à batterie est important, car l'infrastructure de recharge n'est pas disponible partout. De même, il existe des configurations d'essieux ou des applications spéciales pour lesquelles les camions à batterie ne sont pas envisageables. Il semble que les moteurs de Volvo, à l'instar des modèles GNC, nécessiteront non seulement de l'hydrogène mais aussi du diesel sous forme de HVO comme carburant d'allumage. Si de l'hydrogène vert et du HVO vert sont utilisés, le véhicule sera classé comme véhicule à émission zéro. Les moteurs utiliseront le système d'injection directe à haute pression HPDI. Cela permet l'auto-allumage par une petite quantité de HVO sous haute pression, suivie de l'ajout d'hydrogène. (eu)

Komatsu HD605-10 camion benne châssis rigide

Komatsu Europe a présenté le nouveau camion benne châssis rigide HD605-10 à l'occasion du salon Intermat 2024 à Paris. La puissance suffisante est assurée par un moteur Komatsu à six cylindres d'une cylindrée de 23,15 litres et d'une puissance de 590 kW ou 791 CV. Deux bennes sont disponibles : la benne de carrière, plus petite et plus lourde, d'une capacité de 40 m³ et d'une charge

utile de 61,4 t, ou la benne de terrassement, plus grande et plus légère, de 43 m³ et 64,1 t respectivement. Les engins de chargement appropriés sont la chargeuse sur pneus WA600-8 dans la classe des 50 tonnes ou la pelle hydraulique PC950LC-11 avec une capacité de godet de 6.5 m³. (up)

Sennebogen 825 E

La petite pelle de démolition Sennebogen 825 E a fait sa première apparition au salon IFAT 2024 à Munich. Avec un poids en charge de 38 tonnes, la pelle atteint une hauteur de travail d'environ 13 mètres. Grâce à ses dimensions compactes, ce nou-

veau lancement performant est idéal pour les chantiers urbains et les espaces restreints. Le châssis inférieur télescopique à voie large d'une largeur totale de 4,2 m confère à la 825 E une stabilité unique. Le contre-poids de 10 tonnes peut être déposé hydrauliquement. (up)