

Laster & Bagger

Traduction sur lasterundbagger.net

Ausgabe 6-2024

Modelle von Lastwagen, Baumaschinen und

Jubiläums-
Ausgabe 15 Jahre

Bymo 1:50
Tieflöffel
für PC8000



Eigenbau 1:50

DAF 3600

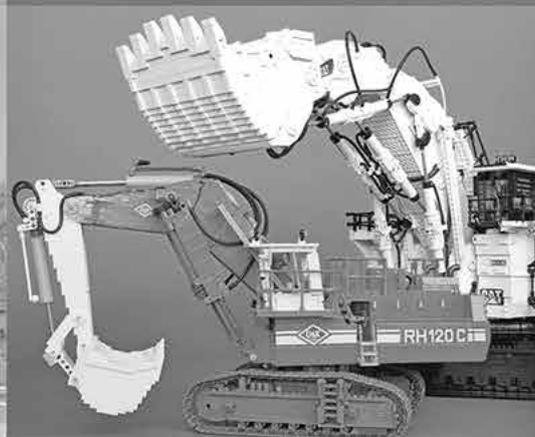
texte français



Cavallino 1:50
Neuer Modellhersteller

Sammlerporträt
Beat Felber's Legomodelle

Diecast Masters 1:50
Cat D5 Fire Dozer



06
4191830-313500

Editorial



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

Merci chef !

Lorsque nos enfants étaient plus jeunes, ils trouvaient fascinante l'idée que leur père n'ait pas de chef qui lui dicte ce qu'il doit faire. Je leur expliquais alors que je n'avais pas un, mais des milliers et des milliers de chefs, à savoir l'ensemble des lecteurs. Car c'est le patron qui évalue la puissance moteur de l'employé et qui, en fin de compte, lui verse son salaire. Dans mon cas, ce sont les lecteurs qui le font, en achetant le magazine s'il leur plaît et que ma puissance moteur est donc correcte.

Depuis 15 ans déjà, l'objectif de chaque numéro est qu'il vous plaise. Nous fêtons ce petit anniversaire avec un concours : dans notre concours, de beaux modèles attendent de changer de propriétaire - de préférence avant Noël. Ne manquez donc pas la date limite de participation !

15 ans, c'est long et je profite également de cet anniversaire pour dire merci. En premier lieu, bien sûr, à mes nombreux patrons, c'est-à-dire à tous les abonnés, lecteurs et lectrices pour leur fidélité - ils sont nombreux à recevoir notre magazine depuis le premier numéro. Je remercie tout

particulièrement tous les abonnés qui arrondissent généreusement le montant de leur facture.

Que serait une revue sans ses collaborateurs indépendants ? Eux aussi méritent un grand merci, ils écrivent, photographient et partagent généreusement leur expertise avec les lecteurs. Je remercie également leurs familles et leurs partenaires, qui ont souvent « le dernier mot » dans les textes, dans le meilleur sens du terme !

Enfin, je remercie l'industrie, ainsi que les fabricants, les autres annonceurs et partenaires, car les annonces et les partenariats sont un pilier important de notre magazine.

Enfin, je remercie les collaborateurs de notre imprimerie, qui donnent à chaque fois le meilleur d'eux-mêmes lors de l'impression et de l'expédition.

J'espère que les pages suivantes vous plairont à nouveau et que vous resterez longtemps mes patrons.

Cordialement

Daniel Wietlisbach

Laster & Bagger sur internet:

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

Beat Felber construit des machines minières Lego en tant que modèle réduit

par Daniel Wietlisbach

Beat Felber est né en 1979 et a grandi dans la banlieue d'Olten avec une sœur de trois ans sa cadette. Son père était à l'origine prothésiste dentaire et est très doué pour la motricité fine, mais il s'est ensuite tourné vers l'assurance qualité d'une entreprise chimique. Sa mère enseignait l'économie domestique, raison pour laquelle Beat suivait des cours de cuisine chez elle. Le père passait beaucoup de temps dans le petit atelier qu'il avait aménagé dans le garage de la maison familiale. Il y restaurait par exemple le célèbre modèle Tinline de la grue Michigan à trois essieux sur châssis de camion, que Beat a sauvé des ordures et ramené à la maison.

Peu après son quatrième anniversaire, le garçon a reçu de son grand-père son premier jeu de construction Lego Technique (set 8030 de 1982) avec les pièces habituelles de l'époque. Il s'agissait d'un set universel à partir duquel différents modèles pouvaient être construits. En fait, le jeune constructeur était encore trop petit, mais avec l'aide de son père, différentes voitures et voitures anciennes ainsi qu'une locomotive crocodile ont vu le jour, car son père s'intéressait en fait plutôt aux chemins de fer. « Les premiers kits

Avec le portrait d'aujourd'hui, nous osons regarder plus loin que le bout de notre nez et même quitter « notre » échelle. Les modèles de Beat Felber en valent la peine, car ils sont construits par ses soins, sont énormes et se composent de briques Lego qu'il est parfois difficile de reconnaître ...

techniques étaient plus simples » se souvient Beat, « mais les instructions étaient plus complexes ». Les pièces du set suivaient le chemin de toutes les briques Lego et se déplaçaient peu à peu dans différentes caisses (à l'âge adulte, Beat a trouvé le set non monté et dans son emballage d'origine et l'a acheté pour les souvenirs). L'enthousiasme pour les briques danoises était en tout cas éveillé.

Beat s'est rendu compte très tôt que son père ne comprenait pas vraiment ce qu'il voulait faire et l'a libéré de ses obligations de construction avec son fils. Du point de vue thématique, le jeune collectionneur évoluait dans les trois mondes Lego « Châteaux », « Espace » et « City », pour lesquels il recevait régulièrement des cadeaux. Conformément à l'esprit du jeu et créatif, les jeux de construction ont été transformés, modifiés ou entière-

ment démontés au fil du temps. C'est ainsi que sont nés une ville avec un port, un château, différentes voitures et des avions avec un aéroport.

Sa sœur Judith aidait Beat à démonter les modèles qui n'étaient plus utilisés, car les problèmes de ressources de tous les collectionneurs de Lego touchaient déjà le jeune constructeur ; il manquait de composants et de plus en plus de place. La chambre d'enfant offrait 12 m², mais devait accueillir une couchette, une armoire et un pupitre, si bien que l'espace de construction et les possibilités d'installation étaient naturellement limités. Lorsqu'une pièce manquait et ne se trouvait dans aucune des caisses, elle était « empruntée » à un modèle déjà construit, ce qui faisait que la chambre était régulièrement encombrée de « ruines de construction ». Lorsque la mère dé-

posait tous ces modèles dégingués dans la couchette de Beat, il savait que le moment était venu de faire le ménage.

École et formation

Beat a terminé l'école primaire et est passé au lycée mathématique et scientifique à partir de la 8e année. Après avoir réussi sa maturité, il a fait son école de recrues comme transmetteur dans la guerre électronique dans l'Oberland bernois.

Le collectionneur a ensuite commencé des études de génie mécanique à l'EPF, qui lui semblaient toutefois trop théoriques, si bien qu'après un an, il a entamé la filière « Technique des machines et de l'exploitation » à la haute école spécialisée. La structure orientée vers la pratique a par exemple conduit Beat à travailler pendant douze semaines dans une entreprise de robots industriels et de composants d'entraînement pour son travail de diplôme. Le projet concret, qui a finalement été mis en œuvre, a conduit au premier emploi de l'« ingénieur HES » fraîchement diplômé. Beat est resté six ans dans l'entreprise et n'a rejoint qu'en 2009 un exploitant de centrale électrique qui cherchait alors des ingénieurs.

Pendant ses études, les étudiants disposaient de leur propre « espace web », où Beat pouvait gérer un site web avec sa propre adresse. Il y présentait ses modèles Lego et a rapidement reçu une attention internationale ; il recevait des e-mails de personnes partageant ses idées et des contacts fructueux se sont développés. A l'époque, plusieurs constructeurs de Lego exploitaient de tels sites web, mais ils ont ensuite été supplantés par les canaux de médias sociaux. Sur la plateforme d'images Flickr.com, il existe aujourd'hui une communauté Lego qui fonctionne (voir le code QR).

L'enthousiasme pour les Lego ne s'est d'ailleurs jamais démenti chez Beat, mais a évolué continuellement jusqu'à devenir un hobby. Il y a bien sûr eu une période, surtout au lycée, où Beat pratiquait ce hobby plutôt pour lui-même et n'en parlait que très peu, mais lui-même l'a toujours davantage compris comme une « autre forme de modélisme ».

Du jouet au modèle réduit

Vers l'âge de 15 ans, Beat a commencé à construire des pelles et des engins de chantier à partir d'images de sa collection de photos, mais aussi

de souvenirs. Des catalogues étrangers au genre, comme ceux de Wedico pour les camions télécommandés ou de Kibri pour les grues à l'échelle 1:87, ont servi d'autres sources d'inspiration à Beat. Il est resté fidèle aux briques et a souvent créé des véhicules tout-terrain et des grues à partir des pièces techniques Lego. De plus, ses modèles étaient motorisés et télécommandés.

Un jour - le collectionneur ne se souvient plus exactement - il a mis la main sur le livre « Extreme Mining Machines » de Keith Haddock. On y voyait une photo du Marion 5760 « The Mountaineer », que Beat voulait reproduire. Il vivait encore chez ses parents et lorsque l'énorme pelle-teuse était terminée, elle était portée dans le jardin avec l'aide de son père pour être photographiée. Les photos existent encore, mais pour le modèle, elles signifiaient le terminus. Comme il semblait impossible de la ramener dans la maison, elle a été démontée dans le jardin - ce qui rappelle en quelque sorte le destin de l'original.

Lego n'échappe pas non plus à des talents comme Beat et c'est ainsi qu'il a reçu une demande pour la reproduction d'une pelle sur pneus Liebherr A314. Le modèle devait être exposé avec l'original pour attirer l'attention lors du salon suisse du jouet Swisstoy. En outre, un concours de construction a été organisé à l'occasion du salon, dont Beat était membre du jury. Outre la pelle sur pneus, il a pu montrer deux autres modèles Liebherr de sa collection, un camion benne rigide T282 et le LTR1800, qu'il a construit avec une pointe de bascule.

Le problème chronique de place ne s'est atténué que lorsque Beat a pu emménager dans son premier appartement. Il y avait enfin une « chambre

Le collectionneur

Beat Felber (45 ans) a fait des études d'ingénieur HES et travaille aujourd'hui dans une centrale nucléaire en tant que responsable de système pour les installations annexes dans le domaine de la technique des machines. Outre les Lego et le mining, il s'intéresse à la photographie et entretient une Land Rover de 1983, avec laquelle lui et sa compagne voyagent une à deux fois par an. Beat Felber habite avec sa partenaire Cornelia Schäfer à Döttingen et les personnes qui souhaitent lui rendre visite sont priées de s'adresser à beat.felber@ggs.ch

Lego » ! C'est là qu'est né le premier véritable modèle, le Marion 204-M « Superfront », avec son articulation très complexe de la pelle rétro par le biais d'une cinématique et de poulies très visibles. C'est précisément ce fonctionnement complexe qui le fascinait et qui se prêtait parfaitement à une construction en Lego pour le rendre compréhensible. C'est sur la base de ce modèle que l'échelle de tous les autres modèles de la collection a été établie, à savoir 1:28,5. Le diamètre des poulies mentionnées, mais aussi la largeur des chenilles, correspondaient exactement et, chose intéressante, l'échelle était également adaptée aux autres modèles.

C'est également le cas pour la nouvelle construction du Mountaineer, qui se trouve aujourd'hui dans le salon ; elle a été améliorée à plusieurs égards par rapport au premier modèle et ses fonctions ont été optimisées. Il a en outre été réalisé selon le standard que Beat a lui-même défini entre-temps, selon lequel les plots Lego ne sont « autorisés » que sur les surfaces anti-dérapantes comme dans l'original. Toutes les autres surfaces sont couvertes par des plaquettes plates, qui sont donc utilisées par milliers.

La maquette géante a été réalisée dans la salle Lego du deuxième étage et devait être présentée lors d'une exposition. La tentative de transport s'est toutefois terminée dans le salon du rez-de-chaussée, où la maquette est finalement restée - certainement aussi grâce à la partenaire tolérante qui participe elle-même à ce hobby.

Une question de couleur

Si les modèles Lego nous émerveillent toujours, c'est aussi grâce au réseau unique de la communauté.

Derrière bricklink.com se cache par exemple une base de données mondiale dans laquelle les modélistes amateurs et les commerçants peuvent se retrouver. On y trouve par exemple tous les sets Lego jamais fabriqués, avec des listes d'inventaire. À l'aide de ces listes, il est possible de trouver toutes les pièces nécessaires et de les insérer dans le masque de recherche. En un seul clic, on trouve dans le monde entier les revendeurs ou les collectionneurs privés qui ont en stock la plupart des pièces recherchées, ce qui réduit considérablement le temps et les coûts de commande. Si, exceptionnellement, une pièce n'est disponible nulle part dans le monde, il est possible de l'ajouter à une liste de recherche. Le site a tellement de succès qu'il a été repris par Lego lui-même. Le fait que le fabricant participe désormais au site n'est toutefois pas apprécié par tous.

Beat est resté fidèle aux thèmes de l'excavatrice à câble et de l'exploitation minière, et c'est ainsi que d'autres grands modèles au 1:28,5 ont vu le jour. Ils sont tous motorisés et télécommandés, car le hobby du modéliste est avant tout de comprendre le fonctionnement. Lorsqu'un original le fascine particulièrement et qu'il envisage de le réaliser, il doit toutefois d'abord « passer la question qui tue » : la machine peut-elle être reproduite à l'échelle dans la trame des briques Lego ? La couleur joue également un rôle et, finalement, il faut disposer de suffisamment d'informations pour pouvoir réaliser le projet. Il s'agit généralement d'images tirées de livres ou d'Internet. Pour la construction du deuxième Mountaineer, par exemple, nous disposons d'images de l'assemblage de l'original, ce qui a naturellement simplifié la construc-

tion. Pour les machines modernes, les fiches techniques sont téléchargées, mises à l'échelle et imprimées. Beat est convaincu que c'est la seule façon de respecter les proportions.

Les pelles ont été suivies par des camions bennes rigides, puis par des chargeuses sur pneus et enfin par le premier bulldozer, le puissant Komatsu D575. Bien qu'il existe des outils de planification CAO, Beat préfère planifier « de manière analogique » et commencer la construction très tôt ; sa méthode pratique « try-and-error » (essayer et échouer) permet de déterminer rapidement si un processus fonctionne. Enfin, la stabilité ne peut pas non plus être simulée par un logiciel.

Pour l'utilisation de ses modèles, Beat préfère également les solutions analogiques, où il peut utiliser les commandes de manière intuitive avec des manettes. Les curseurs numériques sur l'écran du téléphone portable conduisaient en effet à toujours regarder l'écran au lieu d'observer le modèle. En termes de fonctionnalités, le Cat 6090 était le modèle le plus élaboré, il peut se targuer de vérins hydrauliques pneumatiques et dispose même de deux échelles rabattables à distance et de lampes de travail à LED.

En revanche, la plupart des moteurs ont été - qui s'en étonne ? - sur le Mountaineer : quatre moteurs de translation et quatre moteurs d'orientation, quatre autres pour le treuil de levage et deux autres pour l'avance du godet, ainsi que pour la trappe du godet, la direction et le monte-personne - soit 18 moteurs au total. Un segment du toit de la maquette géante peut d'ailleurs être soulevé afin de découvrir l'intérieur fidèlement reproduit, y compris la grue de service.

Les projets mûrissent parfois sur une longue période et le modéliste réfléchit actuellement aux machines qui pourraient encore faire partie de la collection, un thème commun s'étant presque automatiquement imposé : les plus grands représentants des marques et des genres. Les idées tournent actuellement autour d'une grande excavatrice Hitachi, à laquelle l'orange Lego conviendrait bien, et un camion benne châssis rigide Terex dans l'ancienne couleur verte serait un complément idéal. Il manque toutefois certaines pièces de cette couleur, car toutes les pièces ne sont pas disponibles dans toutes les couleurs, loin de là.

Pas seulement construire

L'ustensile le plus important pour ce hobby est peut-être un meuble de tri adapté, qui occupe deux murs de la pièce Lego jusqu'à hauteur du ventre et qui contient 135 tiroirs avec des pièces triées par couleur et par application. Le stock de base de pièces est acheté de préférence par sacs dans les bourses et sur Internet, puis trié et rempli dans les tiroirs. Sur le meuble de tri se trouvent les plus grands modèles de la collection qui en compte actuellement 15, nous pouvons tout de même en montrer 11.

On se rend vite compte que la construction proprement dite n'est pas le seul aspect du hobby. L'organisation et la mise en réseau sont très impor-

tantes et c'est ainsi qu'en 2007, après un appel à la radio, suffisamment de passionnés se sont rapidement réunis pour fonder une association suisse. Beat était membre fondateur du « Swiss Lego Users Group » (swisslug.ch), dont le but était de promouvoir et d'échanger entre personnes partageant les mêmes idées. Les rencontres régulières des débuts ont dû être abandonnées en raison de la taille de l'association (200 membres). Aujourd'hui, on se rencontre dans une atmosphère détendue en groupes régionaux de 10 à 15 membres. L'association continue cependant d'être présente dans différentes régions de Suisse avec plusieurs expositions propres par an.

Transformation par Patrick Kyburz

DAF 3600 « Burgener

de René Tanner

Nous recommandons vivement à tous les amateurs de véhicules utilitaires nostalgiques de lire le livre « Les camions DAF en Suisse ». L'auteur, Laurent Dircks, Hollandais d'origine et mécanicien poids lourds dans un garage agréé DAF en Suisse, a effectué des recherches approfondies pour rédiger un livre extrêmement réussi sur les camions DAF suisses. Laurent est également propriétaire de véhicules historiques, dont un DAF 2205, qui a été restauré avec amour entre ses mains sur une

Il y a différentes possibilités qui peuvent vous inciter à construire un modèle, par exemple la photo dans un livre spécialisé. C'est ainsi que le lourd DAF 3600 de Burgener a attiré l'attention de Patrick Kyburz et ne l'a plus lâché ...

longue période. Dans son livre, de nombreux véhicules en circulation nationale et internationale sont illustrés, dont plusieurs que l'on connaissait de vue. C'est d'ailleurs une photo du livre qui a inspiré Patrick pour la construction de ce train de

remorques. Il a réalisé le DAF avec un tel souci du détail que l'on peut littéralement le voir arriver le vendredi soir dans le Transit Weil-Autobahn en direction de Bâle Dreispitz, après une dure semaine de trafic longue distance.

Pour le compte de Nauta

Dans ses meilleurs jours, l'impressionnant DAF 3600 de Burgener se dirigeait vers le port de Hambourg deux fois par semaine sur la ligne HaFraBa (villes hanséatiques - Francfort - Bâle) pour le compte de la société de transport bâloise Nauta Speditionsgesellschaft.

Bruno Burgener est un vétéran du transport longue distance en Suisse. Il a commencé sa carrière auprès de la défunte entreprise traditionnelle Georg Imhof Laufen sur un Berna 5DF, où il a effectué des trajets vers le Benelux ainsi que jusqu'au Proche-Orient. Il a commencé à travailler à son compte chez Haldemann & Co. AG, alors située au Dreispitz de Bâle, où mon père chargeait également son camion sous son propre pavillon. Un Scania LBS 141, entièrement construit par Schelling, a été le premier train routier de Bruno, qu'il appelait affectueusement « Elsa ». Plus tard, des trains routiers longue distance dans la couleur argentée aux attrayantes vagues bleues sont venus s'ajouter, dont un Scania R 142 brachial avec semi-remorque de LAG.

En reprenant la flotte de Haldemann, le parc de véhicules de l'entreprise est passé à 20 camions, ce qui n'a pas forcément permis à Bruno Burgener de passer des nuits sans souci. Pour des raisons économiques, il a fini par vendre l'ensemble de son parc de véhicules et n'a conservé que quatre camions lui appartenant, avec des chauffeurs attirés qui ont travaillé pour lui pendant des années. Aujourd'hui, à l'âge tendre de 73 ans, Bruno conduit son « dernier V8 », comme il le dit. Un Scania R 730 flamboyant, dans les tons bleus, à nouveau baptisé « Elsa ». Il livre les grands distributeurs pour le compte

d'un grossiste en fruits et légumes actif dans toute la Suisse. Outre le 730, deux autres Scania R 410 se trouvent au même service du grossiste et tant que ses chauffeurs remplissent encore leurs missions, Bruno reste lui aussi derrière le volant de son dernier V8.

DAF 3300

Avec le DAF 3300, WSI a comblé une lacune dans les modèles de camions qui n'était auparavant tenue que par le Lion-Toys 2800. Malgré son âge, le modèle de Lion-Toys est une version extrêmement réussie ; selon les modifications apportées, le modéliste expérimenté peut construire un modèle assez imposant, n'oublions pas qu'il a déjà plus de 50 ans. Tekno a sorti le 2800 un peu plus tard, mais propose plusieurs variantes et même le 3200 spécial peut encore être commandé dans le Partshop et assemblé à volonté. Que ce soit en châssis long avec 6x2 Boogie ou en tracteur 6X2 avec toit plat ou surélevé, Tekno en a pour tous les goûts. WSI reste ici plutôt fidèle à une ligne spartiate, les versions standard en Semi-remorque 4x2 ou 6x2 sont disponibles pour un budget relativement modeste, avec l'apparition du Torben Rafn 3600, c'est la première fois qu'un châssis long fait son apparition. A chacun de décider si Tekno ou WSI est plus adapté à la transformation.

Un modélisme authentique

Patrick a opté pour le tracteur WSI 6X2 Space Cab. Une coupe courageuse, perpendiculaire au châssis à peu près au milieu, est nécessaire pour allonger le train de roulement à l'empattement standard de 4,80 mètres ou 96 mm avec des profilés

en laiton correspondants. Les mêmes profilés ont également été utilisés pour le soubassement de la benne, ce qui rend le modèle très stable.

Une petite caisse à outils a été fabriquée pour le côté droit, tout comme le support argenté monté en biais pour l'extincteur. Sur le côté gauche, les deux grands réservoirs de diesel remplissent l'espace entre l'essieu avant et l'échappement. Le support de chaînes à neige derrière les essieux doubles complète la transformation du châssis du véhicule moteur. Les demi-ailes en coque proviennent du modèle de base et ont été recollées.

Un parallélépipède en bois constitue le noyau de chacune des deux carrosseries de plateau. Les ferrures latérales détaillées, les ranchers, les charnières et les lattes à encastrer ont été découpés dans des profilés en plastique et collés directement sur les blocs de bois.

Dans la remorque Jumbo, le parallélépipède est un peu plus haut. Pour cela, il a été pourvu d'une rainure fraisée dans le sens de la longueur. La rainure a la largeur du châssis de la remorque Tekno et garantit que la carrosserie soit placée plus bas, comme dans l'original. Les roues Jumbo proviennent de la semi-remorque à col de cygne de Meusburger, ce qui explique que les pneus étaient un peu trop petits pour l'année de construction. Patrick a finalement trouvé dans son assortiment de pièces détachées quelques pneus de rechange plus grands, d'origine inconnue, qui s'adaptaient parfaitement aux jantes Tekno. Cela donne une vue plus « pleine » et la remorque est maintenant montée sur des pneus correctement plus lourds.

La peinture a été réalisée à l'aide de bombes aérosols, les décals ont été réalisés par René Kohli (lastwagen-

modèle.ch), après avoir été mesurés avec précision. Patrick recouvre la plupart de ses objets d'exposition d'une légère salissure qui rend les modèles encore plus réalistes. Pour ce faire, il applique, avec une certaine dose de patience, de la peinture lé-

gèrement diluée aux endroits appropriés. Lors de notre dernière rencontre, Bruno m'a montré une photo prise par un touriste suisse. Elle montre le DAF dans sa deuxième vie professionnelle au Ghana, et il ne restait plus grand-chose de sa splendeur d'antan.

Le plateau de Schwarzmüller avait été retiré et remplacé par un pont de chargement en acier plus lourd, fabriqué dans le pays, et un quatrième essieu avait été ajouté. Il a été immortalisé une nouvelle fois sur de la cellophane.

Traduction des page 19

Le carnet de route de Tom

par Tom Blase

La leçon à retenir - ou

«le dernier voyage» partie 2

Les policiers ont essayé de suivre les indications italiennes du conducteur de la voiture de location, mais lorsqu'il a refusé de quitter le lieu de l'accident avec la dépanneuse appelée, ils se sont eux aussi un peu « énervés ». Le brave homme voulait qu'un taxi soit appelé sur les lieux, alors que le garage de Waldlaubersheim n'était qu'à deux cents mètres derrière nous.

Mes coordonnées enregistrées, je suis monté dans mon Scania endommagé - j'aurais pu pleurer. Après avoir démarré le moteur, j'ai été accueilli par de nombreux messages de sécurité et d'avertissement. Je n'avais plus qu'un tiers de mon eau de refroidissement à disposition. J'ai accéléré sur la voie d'arrêt d'urgence et parcouru les quelques kilomètres qui me séparaient de la pente de l'A61, en direction du triangle de la Nahetal. Ici, la voiture se mettait de toute façon en mode « roulage » et je pouvais soulager un peu la machine. Après ce qui m'a semblé être une éternité, je suis arrivé à l'endroit où se trouvait notre tracteur d'échange.

J'ai remis en selle la semi-remorque et rassemblé quelques ustensiles importants ainsi que mon sac. Dirk, mon collègue garagiste, a pris en charge le véhicule accidenté et l'a conduit dans son hangar. Le jour suivant, il a voulu examiner l'ensemble des dégâts. C'est avec un sentiment de tristesse et de colère au ventre que j'ai effectué mon dernier tour de piste de la journée. Il faut dire que c'était mon premier « vrai » accident en 28 ans de travail dans cette entreprise. Mon moral était au plus bas et j'ai compris que j'allais passer les trois semaines restantes de l'année sur des voitures étrangères.

Ma santé était déjà fragile depuis un certain temps et, après une maladie de Corona juste avant la fin de l'année, des problèmes aux épaules, au dos et aux articulations des genoux sont venus s'ajouter. Mon médecin m'a prescrit une « interdiction de conduire » jusqu'en février, car elle voulait d'abord savoir ce que

j'avais finalement. Ce jour-là, j'ai touché le fond...

Mon chef senior, mon fidèle compagnon de route, était décédé peu de temps auparavant et a été enterré ce jour-là. Je me suis précipitée à ses funérailles directement depuis le cabinet médical et suis arrivée juste à temps pour dire « au revoir » à mon Erich. Les larmes aux yeux, j'ai surmonté ce moment difficile.

Quelques jours plus tôt, on m'avait encore demandé de vider complètement mon camion, car il serait confié à un autre collègue après les réparations - on ne savait pas quand je reviendrais. Une fois « mon » camion vidé, j'ai à nouveau pleuré comme une madeleine avant de rentrer chez moi.

Je ne devais d'ailleurs plus revoir mon Scania - son nouveau conducteur n'a pas remarqué (!) une forte perte d'eau de refroidissement et a cassé la machine. Le véhicule n'a pas été réparé et a été vendu.

Nouvel équipement pour Komatsu PC8000

Godet rétro

par Daniel Wietlisbach

Bien que les pelles équipées de godets de chargement soient majoritaires dans les mines à ciel ouvert, les fabricants proposent également leurs grandes pelles avec un équipement de godet rétro. Comme Bymo possède toujours les deux séries 6 et 11 de la Komatsu PC8000 dans son stock de moules, les deux ont également reçu le nouvel équipement.

Aux yeux de nombreux collectionneurs, les pelles rétro sont souvent les plus « belles » et constituent donc leur premier choix lorsqu'ils ont le choix. Il n'est donc pas surprenant que la PC8000-11 avec godet rétro ait été vendue avant même d'être commercialisée. Nous présentons donc le PC8000-6 avec le nouvel équipement, qui est identique pour les deux versions.

Le bras, la tige et le godet ont été réalisés à l'échelle et convainquent également par leur fonctionnalité stable. A l'exception de la profondeur d'extraction maximale, le godet at-

Le modèle du PC8000 nous accompagne presque depuis la première édition. Dans la version 6, le modèle est apparu en 2016 dans une version entièrement nouvelle, nous avons présenté la version 11 en 2022, et le modèle à godet rétro est la variante la plus actuelle ...

teint toutes les positions réalistes et est maintenu en place par les vérins hydrauliques. Le bras et la tige sont gravés dans les moindres détails et se présentent sous la forme de profilés en U, fermés par le bas par des pièces en plastique parfaitement ajustées. La partie inférieure du bras, sur laquelle on peut marcher, est sécurisée par une échelle et des garde-corps en métal moulé. Toutes les flexibles hydrauliques sont indépendantes, reproduites en filigrane et de manière détaillée en fil métallique solide ; on peut même reconnaître les têtes de vis sur les raccords, et bien entendu, les canalisations vont jusqu'aux raccords des vérins. Les vérins hydrau-

liques sont également convaincants et présentent de nombreux détails correctement réalisés. Toutes les goupilles aux points d'articulation sont colorées et donc presque invisibles. Le godet, composé de plusieurs pièces métalliques moulées, constitue un point fort particulier. Il ne manque rien et les six dents rapportées individuellement constituent la fameuse « cerise sur le gâteau ».

Pour la critique du modèle de la machine de base avec pelle rétro, nous vous renvoyons à l'article paru dans le numéro 1-2017. Comme d'habitude, la peinture mate et les inscriptions sont du plus haut niveau chez Bymo.

Combattant d'incendie de DM au 1:50

Cat D5 Fire Dozer

par Daniel Wietlisbach

Dans le dernier numéro, nous avons déjà évoqué la nouvelle désignation des bouteurs chez Caterpillar : la D5K2 est devenue la D3. Il en va de même pour l'« ancienne » D6N, qui a donné naissance à la D5 - avec des caractéristiques de performance accrues. La nouvelle D5 pèse environ 20 tonnes et développe 127 kW (170 CV). La brochure comporte deux pages de plus que ce magazine et décrit quatre machines de base pour le terrassement, l'élimination des déchets, la sylviculture et la lutte contre les incendies, chacune d'entre elles pouvant à son tour être configurée individuellement avec différents équipements.

Ce n'est qu'à la page 50 du prospectus que nous avons trouvé l'original du modèle de Diecast Masters ; il s'appelle officiellement « D5 LGP-VPAT - lutte contre les incendies ». Dans cette configuration, le dozer affiche un poids en charge de 22,62 tonnes. En tant que modèle d'une machine actuelle, il est livré dans la boîte en fer-blanc bien connue, et la notice d'emballage permet de constater que pour mettre en place Bob, il suffit de rabattre tout l'assemblage de l'arceau de sécurité vers l'avant. La nouvelle D5 est agréablement lourde dans la main, elle n'est pas si petite que cela et est réalisée à l'échelle exacte.

Les supports de train de roulement sont gravés avec précision et dispo-

Les bulldozers utilisés pour lutter contre les incendies ne sont pas une invention récente, mais ils sont malheureusement plus convoités que jamais en raison de l'augmentation des feux de forêt. Diecast Masters présente un modèle réduit du Cat D5 avec équipement anti-incendie ...

sent du nombre correct de roues de roulement et de roues d'appui. La chaîne métallique à maillons individuels LGP se laisse facilement tourner, en raison des entretoises de liaison entre les maillons, surdimensionnées pour des raisons fonctionnelles, la roue motrice et surtout les deux roues libres sont reproduites à une échelle légèrement réduite.

Le capot moteur est bien réussi, il s'ouvre des deux côtés et montre la reproduction du groupe moteur. Le ventilateur hydraulique réversible - un groupe spécial de la version pompier - est suggéré en orange vif. La calandre est constituée d'une pièce en plastique finement gravée et huit lampes LED assurent une visibilité suffisante, même en cas de fumée.

La zone autour de la cabine est reproduite en détail, tous les volets et charnières sont esquissés et les couvercles de tous les réservoirs sont peints en noir ou même montés séparément. Le support de pelle avec la pelle enclenchée est particulièrement bienvenu, mais l'échelle rabattab-

le et les poignées indépendantes ne manquent pas non plus leur effet. Le treuil à câble et l'embrayage situé en dessous à l'arrière sont fidèlement reproduits. La cabine est accessible des deux côtés par les deux portes qui s'ouvrent. L'intérieur est joliment détaillé, ce qui n'apparaît pas au premier coup d'œil à cause de la couleur noire. La couleur sombre correspond toutefois à l'original et est tout de même égayée par le logo Cat sur le dossier du siège et sur l'écran. Les protections de grille des deux côtés et à l'arrière sont en plastique et semblent un peu grossières ; une version plus fine serait souhaitable. L'arceau de sécurité est en plastique et la grille de protection ajourée au-dessus du capot n'est qu'esquissée.

Venons-en à la lame VPAT qui, malgré sa structure complexe, a été reproduite de manière entièrement fonctionnelle. Le batti de poussée monté à l'intérieur est reproduit de manière détaillée et est actionné par deux vérins hydrauliques. Trois autres assurent les mouvements de la lame. Les deux câbles métalliques

protégeant les vérins hydrauliques des chutes de branches sont en caoutchouc de couleur argentée. Enfin, si le moule de la lame est bien réussi, on est déçu par la protection éclair-

boussure simplement esquissée et non percée, qui devrait en fait appartenir au passé, même chez DM.

La mise en couleur et l'impression sont impeccables et couvrantes, des

points de pression sont visibles sur les inscriptions. Le « Fire-Dozer » est un complément peu courant dans toute collection de Dozers.

Chassis de pelle amphibie de GEM au 1:50

Remu Big Float E22

par Daniel Wietlisbach

Le siège de l'entreprise Remu, fondée en 1997, se trouve à Ähtäri, en Finlande. Le fabricant produit des outils de dragage pour le recyclage et le terrassement, comme des godets cribleurs ou concasseurs ainsi que des godets pour le remblayage dans la construction de câbles de connexion et de pipelines. Les produits sont fabriqués sur place dans ses propres ateliers et 95 % de la production est exportée dans le monde entier.

Sous le nom de « Big Float », Remu fabrique un châssis de ponton à chenilles unique en son genre, disponible en quatre tailles différentes, qui transforme les pelles de 8 à 35 tonnes en machines amphibies. Le modèle E22 est conçu pour des pelles d'un poids en charge de 16 à 24 tonnes. Dans sa version de base, le châssis Big Float convient aux travaux sur sol meuble, dans les zones marécageuses et dans les eaux peu profondes. Avec des réservoirs latéraux supplémentaires, deux propulseurs à hélice et des supports d'ancrage, la pelle devient un véhicule amphibie à part entière pour les interventions

Avec son modèle de châssis Remu Big Float E22, Gaz Evans met en lumière un genre de machine exotique. Il permet de transformer les modèles d'excavatrices en véhicules amphibies ...

en eau libre. Les supports jaunes distinctifs permettent à la machine de s'ancrer dans le fond du lac sur le lieu d'intervention.

Parmi les principaux domaines d'application du Big Float, on compte entre autres le dragage de plans d'eau pour lutter contre l'ensablement, ainsi que l'approfondissement et l'entretien de routes de navigation et d'installations portuaires. Les pelles amphibies peuvent également être utilisées de manière polyvalente dans le cadre de la protection contre les inondations et des travaux de déblaiement après des inondations.

Le montage de la tourelle et du châssis s'effectue soit chez Remu, soit directement sur place chez le client, les commandes de rotation et du train de chenilles restant inchangées dans la cabine. Lorsqu'elle est repliée, la E22 atteint une largeur de transport minimale de 3,50 m, tandis que

la largeur maximale est de 5,50 m. Avec des pontons supplémentaires de chaque côté, la largeur passe à 8,34 m et la longueur totale est de 11,20 m. En raison de ces dimensions, on utilise généralement des superstructures dotées d'un équipement Long Reach.

Modèle de GEM

Gaz Evans Models (GEM) est connu pour ses outils d'excavation de haute qualité en métal, et avec le Big Float E22, GEM a réalisé le plus grand modèle de sa gamme jusqu'à présent. Il est bien protégé dans du film à bulles et livré dans un carton. Dans des sachets séparés se trouvent deux supports d'ancrage jaunes, une rehausse de couronne d'orientation ainsi que des vis de montage et des rondelles pour les modèles de pelles de Caterpillar, Sumitomo et Kobel-

co. Le Big Float est très lourd, réalisé à l'échelle et même télescopique. Néanmoins, son poids ne doit pas faire oublier qu'il s'agit d'une fonte de métal relativement molle et non de zinc moulé sous pression ; le modèle doit donc être manipulé avec précaution. En tant que perfectionniste, Gaz Evans a essayé de rendre les chenilles mobiles, mais a finalement dû y renoncer en raison de leur filigrane.

Pour le montage de la superstructure - nous avons choisi le très approprié Kobelco SK210LC de Conrad - il est préférable de retirer les trains de roulement du châssis central par le côté (ils ne sont pas fixés). Dans notre cas, le trou dans la rehausse de la couronne de pivotement a dû être

élargi pour permettre le montage de la superstructure Kobelco. Comme décrit dans les instructions illustrées, cela peut se faire par alésage ou avec un couteau de bricolage. C'est au plus tard à ce moment-là qu'il faut être conscient de la souplesse du matériau. Le E22 a été reproduit dans sa version maximale avec des pontons latéraux, et les supports d'ancrage peuvent être insérés avec précaution par le haut dans les ouvertures prévues ; la denture s'engrène alors dans les roues dentées rotatives de l'entraînement.

Le moule de tous les éléments est parfaitement réalisé et la fonte de métal de haute qualité présente des gravures très fines. Les deux pro-

pulseurs du bateau sont ajourés et montés séparément. Les chenilles métalliques, réalisées en filigrane, convainquent également par leur représentation correcte. Elles sont en effet composées de différents éléments qui, comme nous l'avons déjà mentionné, ont dû être fixés.

La mise en couleur est impeccable et les décalcomanies des inscriptions sont imprimées sans faille.

Le Remu Big Float E22 transforme les modèles de pelles à long rayon en véritables accroche-regards. Gaz Evans a réalisé ici un modèle de première qualité qui n'aurait sans doute jamais existé autrement.

Modèles réduits à prix avantageux au 1:50

Cavallino

par Daniel Wietlisbach

Cavallino, « petit cheval » en italien, est un fabricant de jouets fondé en 1959 par Adriano Bertuletti à Bergame. En 2003, le fabricant a commencé à développer des voitures miniatures, il a été racheté par Tematoys en 2009 et depuis 2022, le nom Cavallino remplace l'ancien nom Tematoys. Aujourd'hui, Cavallino réunit différentes marques sous un même toit, de nombreux véhicules en plastique et engins de chantier pour jouer dehors viennent de là. Les jouets de la boutique Mammoet proviennent également de cette maison.

Un Semi-remorque pour moins de 100 euros et de bonne qualité - c'est ce que promet Cavallino avec sa nouvelle ligne. Nous avons voulu en avoir le cœur net ...

En 2022, Henry van Veenendaal, ancien de WSI, a rejoint Cavallino et a lancé une nouvelle ligne de modèles de camions au 1:50. Les premiers modèles sont apparus en 2023 et ont été présentés en février de cette année au salon du jouet. Le nouveau venu veut avant tout être une alternative moins chère aux fournisseurs établis. Néanmoins, les modèles ne semblent

pas « bon marché » et possèdent une part de métal élevée comparable à celle de Tekno ou WSI.

Nous avons reçu deux modèles à tester : un Scania S 4x2 avec semi-remorque à silo « ETC » et un Volvo FH5 Globetrotter 6x2 avec semi-remorque à bâche à rideaux « van bentum ». Les modèles arrivent bien protégés dans une boîte en polystyrène et

sécurisés par une coque en plastique transparent chez le collectionneur. Ils peuvent être retirés de l'emballage entièrement assemblés et tiennent difficilement dans la main.

Les cabines ne peuvent pas être basculées, ce qui a permis d'éviter la reproduction du moteur. Les châssis sont moulés d'une seule pièce et sont identiques chez Volvo et Scania. De même, les deux modèles possèdent les mêmes jantes, qui s'adaptent exactement aux pneus. Les essieux avant peuvent être dirigés sans que les roues ne s'affaissent ; de manière générale, le mécanisme de direction donne une impression de grande confiance ; sur le châssis 6x2, les deux essieux directionnels sont même joints. Les gardes boue, les réservoirs, les pots d'échappement et les autres pièces rapportées diffèrent fidèlement sur les deux modèles. La sellette d'attelage est compatible avec le WSI, mais ne présente aucune structure en haut.

Le moule de la cabine est bien respecté, tant pour le Scania que pour le Volvo, les cabines étant, pour simplifier, composées de trois pièces en métal moulé : Les gardes boue avec le pare-chocs, le compartiment moteur avec la cellule de conduite ainsi que le toit. Grâce à la division horizontale des cabines, différentes versions sont possibles, les bords de séparation sont en grande partie invisibles. Les faces avant avec calandre sont insérées séparément, finement gravées et plaisent par leur exécuti-

on détaillée. Les feux ont été réalisés en plusieurs parties et sont correctement vitrés. Toutes les fenêtres ont été placées séparément et de manière très précise, on ne voit pas de picots de maintien gênants. Sur la Volvo, le parebrise et la zone située au-dessus du radiateur, y compris les poignées et les essuie-glaces, forment une pièce en plastique transparent, peinte et imprimée très proprement. Les antennes radio, les feux de détresse, les phares supplémentaires, les pare-soleil, les fanfares et les rétroviseurs sont tous montés séparément, mais ces derniers ne sont pas réfléchissants. Les intérieurs sont constitués d'un insert en plastique noir non peint avec un volant. Les feux arrière sont imprimés en couleur, les plaques d'immatriculation assorties n'ont pas été oubliées non plus.

Les semi-remorques à trois essieux ont reçu, comme il se doit, leurs propres roues. La semi-remorque à bâche à rideaux est de marque Krone et possède une plus grande part de plastique, mais elle est lestée et stabilisée à l'intérieur par des pièces métalliques. Les gardes boue, les pare-chocs arrière et la protection anti-encastrement se composent chacun d'une pièce en plastique. Les feux arrière, le logo Krone et la plaque d'immatriculation sont imprimés sans faille. Les caches de rideaux latéraux sont plats avec une surface mate, mais reproduisent les fermetures en relief. L'impression blanche de l'entreprise de transport n'est pas

tout à fait couvrante, ce qui devrait être difficile à obtenir avec un fond bleu foncé.

La semi-remorque silo donne une impression nettement plus filigrane, ce qui est certainement aussi lié à l'original. Le châssis est au moins partiellement ajouré et est bien mis en valeur grâce à la trémie basculante. Des réservoirs d'air comprimé et d'autres détails sont suggérés au niveau des essieux, tandis qu'à l'extérieur, sur la poutre du châssis, on trouve une tuyauterie montée individuellement. Le vérin de basculement est composé de cinq éléments, dont les intérieurs sont chromés. Le réservoir se compose essentiellement de deux pièces en métal moulé, vissées avec précision, et est bien détaillé en haut et à l'arrière. Les couvercles et canalisations montés séparément, avec raccords et vannes corrects, plaisent ici.

Les béquilles peuvent être abaissées et fixées sur les deux semi-remorques. La peinture et l'impression sont impeccables et renforcent l'impression de qualité des modèles. La longue liste de variantes de couleurs annoncées sur le site Internet de Cavallino montre que le concept du nouveau fournisseur est bien accueilli par les transporteurs. Le fabricant a surtout cherché à faire des économies en uniformisant le châssis et en réduisant le niveau de détail.

Nouveau vaisseau amiral de Conrad 1:50

Liebherr LG 1750 SX

par Carsten Bengs

Ce modèle est basé sur l'ancien LG 1750 et a été complètement remanié avec de nombreux nouveaux détails et de nouvelles constructions - de sorte qu'on peut en fait parler d'un nouveau modèle. Il est livré dans deux cartons solides et a été réalisé à l'échelle ; la notice de 48 pages aide au montage. Le châssis roule sur huit essieux, qui sont tous directeurs ; l'angle de braquage est suffisant. Sur le modèle réel, les essieux 1, 2, 4 et 6 sont des essieux planétaires entraînés. Les stabilisateurs massifs sont prémontés, mais peuvent être démontés en retirant le solide boulon en plastique. Avec stabilisateurs, le véhicule pèse 96 t, sans 48 t. De petits vérins hydrauliques déploient les longerons pivotants jusqu'à une portée d'appui de 32 cm par 32 cm sans, ou de 24 cm par 24 cm avec la flèche Derrick. Cela correspond à 16 m par 16 m ou 12 m par 12 m pour le modèle réel.

Les cylindres d'appui massifs disposent d'un filetage intérieur invisible, ce qui leur donne un aspect très valorisant. Des pieds d'appui sont montés sur les béquilles et maintiennent le modèle absolument stable sur les matelas de la grue (d'un poids de 7,8 t sur le modèle réel). Entre les stabilisateurs, de petites plates-formes de travail à déplier permettent de travailler en toute sécurité.

À l'arrière du véhicule, des marches avec de fines mains courantes en mé-

Lors de ses portes ouvertes, Conrad a présenté l'impressionnante Liebherr LG 1750 SX en peinture Mammoet. L'entreprise de manutention de charges lourdes possède 10 grues LG 1750, dont certaines sont équipées du système de flèche SX pour la construction d'éoliennes ...

tal permettent d'accéder facilement au châssis. Le petit extincteur rouge attire également l'attention. La plaque d'immatriculation et l'éclairage arrière sont également présents.

La zone du moteur comporte des radiateurs de moteur suggérés, l'échappement de couleur chrome ainsi que des passerelles antidérapantes et une petite échelle pour accéder à la couronne d'orientation. Un moteur diesel Liebherr six cylindres de 505 kW fournirait suffisamment de puissance. La cabine du châssis inférieur est également finement détaillée, des miroirs sont fournis pour être montés soi-même.

La tourelle et le châssis sont reliés par le Quick Connection, que Conrad a mis en œuvre de manière entièrement fonctionnelle. Deux dents métalliques situées sous la superstructure s'engagent dans la couronne d'orientation du châssis et assurent une liaison pivot stable et solide. Pour que la liaison pivot se déverrouille, il suffit d'actionner le bouton-poussoir de la superstructure - une solution intelligente.

Superstructure

La superstructure pèserait 60,6 t et est chargée sur une remorque surbaissée avec les deux cadres de transport fournis, ce qui permet de représenter des transports réalistes. Le poids sur le modèle réel peut en outre être réduit de 18 t en démontant le chevalet SA avec son treuil.

Les deux consoles de ballast sont accrochées à l'arrière de la superstructure et lestées chacune avec un maximum de neuf plaques de ballast ; cela correspondrait à un contrepoids de 245 t sur le modèle réel. Celui-ci peut en outre être augmenté de 5 t par l'extension de la plate-forme tournante, car il se trouve alors 2,6 m plus loin à l'arrière. L'extension est généralement montée avec les flèches Derrick et SX, mais aussi avec la flèche principale (S/SL) ou la flèche principale avec bascule (SW) et sans la flèche Derrick.

L'ensemble de la superstructure est entouré de passerelles, qui disposent d'une surface antidérapante réaliste et de mains courantes en zinc. De

plus, la passerelle côté cabine a été retranscrite dans la version Mammoet et comprend de manière réaliste l'échelle d'accès ; pendant les opérations de levage, elle est rabattue vers le haut. La cabine de conduite inclinable correspond à la version actuelle avec des manettes, un siège et des écrans.

Bras

Quinze configurations de flèche époustouflantes de différentes longueurs peuvent être réalisées avec la LG 1750 SX. Le modèle de base dans le premier carton comprend la configuration SDWB, c'est-à-dire la flèche principale lourde (S), la flèche derrick (D), la pointe basculante (W) et le lest derrick (B). Le deuxième carton contient la flèche SX avec des pièces intermédiaires de flèche supplémentaires ainsi que la pointe de la force de vent F2 et la petite palette de lest Derrick.

La flèche SX est constituée de deux ou trois segments de 6 m de large (SX2 ou SX3) et de jusqu'à six sections intermédiaires de 3,5 m de large (SX). Les sections en treillis plus larges augmentent la stabilité latérale du bras, ce qui se traduit par de meilleures capacités de charge. Les segments SX2 ou SX3 se composent de deux moitiés. Pendant le transport, tous les segments restent dans les 3,5 m de largeur de transport ; cela peut également être représenté sur le modèle.

Tous les segments intermédiaires disposent de nouvelles passerelles en tôle perforée fine, qui sont reliées aux différents segments par de petits crochets et ont un aspect très valorisant. Même les petites échelles ont été intégrées dans les éléments intermédiaires ; les échelles argentées

des segments SX2 et SX3 sont particulièrement impressionnantes ! Tous les éléments de mât en treillis sont boulonnés en toute sécurité à l'aide des boulons en plastique typiques de Conrad. Pour le montage, il est recommandé de monter d'abord le bras sur le sol - comme sur le modèle réel - et de le redresser avec l'aide d'une deuxième personne.

Les photos représentent la variante de montage SX2D4F2B, qui atteint une longueur maximale de 165 m sur le modèle réel. Pour les photos, elle a toutefois été nettement raccourcie ; elle ne serait pas utilisée de cette manière lors du montage réel des éoliennes.

Conrad utilise les haubans en plastique connus sur le modèle réduit et a même reproduit de manière valorisante les petits joints entre les bras Derrick et SX et le contreventement en câble d'acier fin. Le chevalet ZA entre la flèche SX et le haubanage de la flèche ne manque pas non plus.

Le derrickballast a été entièrement repensé par Conrad et est désormais réalisé de manière réaliste sous forme de Variotray. Le derrickballast maximal de 400 t n'est souvent nécessaire que pour redresser la flèche de 165 m de long au maximum. C'est pourquoi une plus petite palette de derrick-ballast est boulonnée, elle reste sur la grue après le redressement et suffit en général pour les courses. La grande palette reste en revanche à l'endroit où elle doit être redressée - l'adaptation coûteuse et longue du contrepoids au moyen d'une grue auxiliaire n'est plus nécessaire. Des mains courantes en métal sont fournies pour un montage par l'utilisateur et les surfaces antidérapantes sont également de bonne qualité.

La LG 1750 SX est livrée avec trois mouffles de crochet, le cro-

chet de 300 t et le double crochet de 600 t, ainsi qu'un nouveau double crochet spécialement conçu pour l'exploitation éolienne. Le crochet de 600 t est en outre modulaire et peut être transformé en crochet de 312 t ; les poids latéraux peuvent en outre être démontés.

Le nouveau mouffle de crochet de 150 t est conçu pour une capacité de charge maximale de 160 t et se distingue par ses poids latéraux massifs. Ceux-ci sont nécessaires pour que le crochet s'abaisse effectivement sans charge en raison du poids à vide du câble de levage. Toutes les poulies du modèle sont en métal noir et tournent facilement, ce qui est particulièrement important pour la poulie SA en raison du frottement du câble.

La pointe de l'éolienne F2 a également été entièrement reconstruite. Elle peut être montée en 24 cm de long (12 m) ou en 30 cm (15 m) avec une pièce intermédiaire. Les contreventements arrière sont également nouveaux et sont reliés par de petites pattes en plastique qui sont ensuite fixées aux segments de la grille. En outre, la pointe peut être utilisée en mode deux crochets, ce qui permet d'utiliser un crochet auxiliaire pour les petites charges ou un panier de personnes via le treuil inférieur dans la pièce d'articulation ; celui qui est fourni semble toutefois plutôt trop petit.

Avec la LG 1750 SX Mammoet, Conrad présente un modèle très détaillé qui répond aux attentes les plus élevées en matière de fonctionnalité. La diversité des variantes de montage ainsi que les nouvelles fonctionnalités sont absolument enthousiasmantes. Et le noir et rouge typique de Mammoet convient parfaitement au modèle.

15 ans de Laster & Bagger

Anniversaire

par Daniel Wietlisbach

En fait, le numéro 5-2024 complétait déjà le 15^e millésime, mais c'est le véritable anniversaire que nous fêtons avec ce numéro. Je me souviens encore très bien de la petite fête avec les auteurs et les assistants, lorsque nous nous sommes lancés avec beaucoup d'enthousiasme dans l'aventure du magazine de collection. Il n'est sans doute pas exagéré de qualifier cette période d'« années dorées de notre hobby ». Dans les années zéro, de nouveaux fabricants sont apparus sur la scène et Internet a considérablement simplifié la recherche d'informations sur les nouveaux modèles. Tous les fabricants présentaient leurs nouveautés au salon du jouet, des modèles historiques étaient publiés à 2500 exemplaires et étaient épuisés en l'espace de deux ans.

Ce qui manquait encore, c'était une revue spécialisée, et comme, en plus du modélisme, faire des revues était et est toujours une de mes passions, j'ai commencé à élaborer un concept et à rassembler des idées en 2006. Des entretiens ont suivi avec des auteurs potentiels, et en février 2009, à l'occasion du salon du jouet, avec tous les fabricants. J'ai montré un cahier modèle sans véritable texte et j'ai rencontré des oreilles attentives et de l'intérêt. Nous avons même reçu une réponse positive pour le premier modèle de titre, que nous avons pu présenter en exclusivité en tant que premier média - quelle belle entrée en matière à l'époque de la crois-

Le premier numéro de «Baggermodelle», le magazine qui a précédé «Laster & Bagger», est paru en novembre 2009 et nombre de nos lecteurs connaissent ce magazine depuis 15 ans déjà. Le temps d'une petite rétrospective et d'un concours anniversaire ...

sance rapide d'Internet ! Il s'agissait de la Liebherr LTM 11200-9.1 de NZG, avec laquelle j'entretiens donc encore aujourd'hui une relation particulière - la confiance du constructeur et de l'industrie a montré dès le début que notre nouveau produit était pris au sérieux et bien accueilli. La revue comportait alors 44 pages et traitait exclusivement de « modèles réduits d'engins de chantier, de grues et de poids lourds », comme le promettait le sous-titre. La revue a été bien accueillie et s'est développée de manière satisfaisante dans le créneau qu'elle desservait.

Le fait qu'à partir de 2015 environ, la quantité de nouveaux modèles, de collectionneurs et donc de notre lectorat ait diminué, nécessitait de faire un pas en avant - une extension du domaine thématique s'imposait. Les plus grands points communs se trouvaient chez les collectionneurs de modèles réduits de camions et chez les modélistes. Non seulement l'échelle 1:50 convenait, mais il n'y avait et il n'y a pas de chantier qui fonctionnerait sans camions et, pour

finir, le sujet m'intéressait aussi personnellement (mon père était chauffeur de camion, j'ai moi-même conduit différents camions militaires). Après plus de sept ans, soit 43 numéros, le premier numéro de « Laster & Bagger » est paru en janvier 2017. Pour l'élargissement des thèmes, le volume du magazine est passé à 60 pages. Avec les modèles réduits de camions, le thème du modélisme s'est également élargi, car parmi les passionnés de camions se trouvent de véritables artistes de ce domaine.

Le modélisme a finalement été le « salut » de beaucoup lorsque le virus Covid19 nous a atteints. En 2020, alors que la vie publique était en grande partie paralysée, de nombreux espaces de loisirs reprenaient vie. Certains collectionneurs se sont souvenus des travaux qu'ils avaient commencés ou se sont lancés dans de nouveaux projets.

Et même si personne ne parle plus aujourd'hui des années dorées, elles restent « argentées » par rapport aux débuts de notre hobby dans les années 80.

Concours du jubilé

Pour remercier les lecteurs de leur fidélité de longue date, nous fêtons cet anniversaire en organisant un concours unique en son genre. De nombreux fabricants ont spontanément mis à disposition des prix de premier ordre sous forme de moules - nous les en remercions chaleureusement !

Si vous avez lu attentivement le texte, vous pourrez certainement calculer facilement la question du prix : Combien de pages, y compris ce numéro, comprennent tous les numéros de « Modèles de pelles » et de « Camions et pelles » parus jusqu'à présent ? Un indice : il y en a plusieurs milliers !

La participation est possible soit par e-mail, soit par carte postale. La date limite de participation est le 10 décembre et les prix seront envoyés directement par les fabricants aux gagnants qui, avec un peu de chance, les recevront encore avant Noël. Les 24 modèles suivants ont été offerts en guise de prix. Nous les avons classés par ordre alphabétique des donateurs. Il n'y a pas de premier ou de dernier prix, les prix sont attribués dans l'ordre du tirage au sort.

Bymo

- Komatsu PC8000
- Bauer RTG RG21T (quatre prix)

Cavallino

- Scania S 4x2 «Over Transport»

Conrad

- Liebherr R 945 Multi-User
- Delmag RH 18/200 vert

Conrad

- Büffel B90 «60 Jahre Conrad»
- Potain MDT 809 «Vinci» 1:87

Diecast Masters

- Caterpillar 395
- Caterpillar D10

Nooteboom

- Euro PX 4+2 avec Scania S Highline 10x4 «Nooteboom»

NZG

- Liebherr R 9600
- Vögele Super 1900-5
- Yanmar B110W (design actuel)

Tekno

- Scania S Highline 4x2 «GS Transporte»
- Scania S Highline 4x2 «D'Angelo Huracan»

TMC

- Hitachi ZX890LCH-7
- Hitachi ZX490LCH-6
- Hitachi ZX300LCH-7

WSI

- Volvo A60H Dumper
- Tadano ATF 70G-4 «pompiers»
- Scania S Highline 4x2 «Kirscht»

Camions de Vilmer

Made in Danmark

de Hans-Jakob Bärlocher

Vilmer était un fabricant danois de modèles réduits de camions et de voitures. De 1952 à 1971, l'entreprise a produit des véhicules aux échelles 1:43 et 1:50, mais elle est restée dès le début dans l'ombre de son concurrent Tekno, dont l'éjecteur était bien plus important.

En 1965, Vilmer a quitté le secteur automobile et s'est concentré sur les camions au 1:50 ; il existait différentes carrosseries pour les modèles de camions à capot Volvo, de Mercedes-Benz à capot rond, de Chevrolet, de Ford Thames Trader et de Bedford.

Les modèles présentés sur ces pages étaient très en avance sur leur temps en termes d'exécution, de détails et de fonctionnalité et n'avaient pas à rougir face aux modèles proposés simultanément par Tekno. Les essieux sont suspendus, il est possible d'ouvrir aussi bien les capots que les portes de la cabine, et l'intérieur est équipé de sièges et d'un volant.

Vilmer est un fabricant de voitures miniatures aujourd'hui largement oublié qui, comme Tekno, produisait au Danemark. Le collectionneur Hans-Jakob Bärlocher met en lumière l'histoire intéressante ...

L'intérieur, les moteurs factices et la calandre sont reproduits en plastique, les feux sont montés séparément. Le facteur ludique était élevé, car les modèles étaient conçus pour cela.

Malheureusement, Vilmer a dû fermer ses portes en 1971 pour des raisons économiques. Les moules des modèles Volvo ont été vendus en Colombie à Chico Toys, car le constructeur suédois de camions disposait déjà à l'époque d'un réseau de concessionnaires développé en Amérique du Sud. Les modèles de Chico Toys étaient malheureusement de très mauvaise qualité, beaucoup d'entre eux ayant été détruits par la corrosion du zinc en raison de

l'utilisation d'alliages métalliques de mauvaise qualité.

Le modèle du capot rond de Mercedes-Benz a également eu droit à une seconde vie. Les moules sont arrivés chez le fabricant portugais Metosul, qui a continué à le produire. Les modèles sont identiques à ceux de Vilmer. Malheureusement, on ne sait rien de l'histoire de la manière dont les moules sont passés de Vilmer à Metosul. Vers 1990, Metosul a également dû arrêter sa production.

Aujourd'hui, les modèles de Vilmer et des deux producteurs ultérieurs sont devenus très rares et on ne les trouve plus que de temps en temps dans les bourses.

Laster & Bagger

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

Redaktion Daniel Wietlisbach (dw)

Ständige freie Mitarbeiter

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

Druck D+L Printpartner GmbH, D-46395 Bocholt

Traduction en français
Deepl.com

Erscheinungsweise / Bezug

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

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

Mentions légales

Bankverbindung

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

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

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

ISSN 2504-0405

Point final de la production

Mengele HM 1035

par Ulf Böge

Après la Seconde Guerre mondiale, le marché du dragage en Allemagne a connu un essor sans précédent. D'innombrables entreprises, petites et grandes, ont tenté de profiter du miracle économique. Nombre d'entre elles venaient du secteur des machines agricoles et proposaient désormais leurs produits dans le secteur de la construction. Parmi ces acteurs figurait Karl Mengele de Günzburg, dont les pelles hydrauliques ont joué un rôle important dans le secteur jusqu'en 1978, mais qui sont aujourd'hui presque oubliées.

Début avec des grues à fumier

Les premières pelles à câbles de Mengele se sont développées à partir d'engins de manutention de ferme et de ce que l'on appelait alors des grues à fumier, commercialisées sous le nom d'« Automaticus ». Ces petites machines, entraînées par des moteurs électriques, à essence ou diesel, ont constitué la base de la première pelle à câble de Mengele, au nom impressionnant d'« Hercules ». Dès 1957, l'entreprise se lança ainsi dans le secteur de la construction, d'abord principalement dans le sud de l'Allemagne.

Dès 1960, Mengele présenta la M 30, plus perfectionnée, qui fut vendue en Europe en nombre considérable jusqu'à l'arrêt de sa production en 1971 (MK 30). La gamme de pelles

La HM 1035, une puissante pelle sur pneus de 1977, a marqué l'apogée du développement des engins de construction chez Mengele. Dès 1978, l'entreprise a arrêté la production et s'est concentrée sur l'agriculture ...

était jusqu'alors assez restreinte : outre le chargeur L 12 et une pelle à câbles (M 40) achetée à son concurrent Gross de Schwäbisch-Gmünd, Mengele ne proposait que peu d'options. En 1966, l'entreprise s'est lancée sur le marché naissant des pelles hydrauliques. Le modèle de base M 30 a été équipé d'un bras hydraulique fourni par le fabricant français Snav. C'est ainsi qu'est née la MH 30 - la première pelle hydraulique de Mengele.

Percée avec les Pelles hydrauliques

Mengele fit une percée avec les pelles hydrauliques HM et HR 450, conçues de A à Z, qui furent commercialisées dans toute l'Allemagne à partir de 1969/1970. Le développement s'est rapidement accéléré et, à partir de 1971, les modèles HM et HR 1020 ont suivi, ainsi que les nouveaux développements HM et HR 1030. La pelle sur chenilles HR 1040 de 20 tonnes était la plus grande des « athlètes », comme on appelait les pelles, tandis que la plus petite, la HM 1010, pesait environ 9 tonnes.

En 1976, la gamme de produits a été à nouveau remaniée et les modèles HM et HR 1013, 1024 et 1035

sont apparus. Ces machines étaient dotées de deux puissants vérins de levage, d'une cabine aux formes anguleuses et largement vitrée et d'une superstructure légèrement inclinée vers l'arrière. La HM 1035, d'un poids d'environ 16,9 tonnes, était la pelle sur pneus la plus puissante du département des machines de chantier de Günzburg. Elle rivalisait sans peine avec ses concurrentes allemandes de l'époque, comme Atlas, Liebherr, O&K, Fuchs, MF-Hanomag ou Eder.

Moderne et puissant

La HM 1035 était entraînée soit par un Deutz F 5 L 912 de 87 CV, soit - dans la version exotique tropicale - par un F 6 L 912 de 95 CV, et consommait environ 15 litres de diesel par heure. Le système hydraulique était composé d'une pompe à haut rendement avec deux unités à pistons axiaux et régulation de la puissance cumulée, qui générait une pression de travail maximale de 280 bars et un débit de 2 x 130 litres. Les modèles de cette série étaient les seules pelles Mengele à disposer d'une servocommande moderne pour les leviers en croix. La direction de la pelle sur

pneus était assurée par l'essieu avant ZF, qui servait également de stabilisateur pendulaire. Des stabilisateurs à deux ou quatre points ou une lame de remblayage en option offraient une stabilité supplémentaire.

Des équipements polyvalents

La HM 1035 était conçue comme un « engin combiné » et offrait une multitude d'options d'équipement. Cinq balanciers différents d'une longueur de 1 400 à 3 400 mm et dix godets rétros différents étaient disponibles. La flèche à réglage mécanique à quatre positions pouvait être équipée d'un vérin de nuque supplémentaire afin d'augmenter la mobilité - idéal pour la construction de canaux. Ce modèle de puits représentait une version précoce d'un bras hydraulique qui n'a été popularisé que plus tard par d'autres constructeurs.

Outre les variantes d'équipement courantes, il existait également des options spéciales qui étaient moins demandées, mais néanmoins intéressantes. La HM 1035 pouvait par exemple être équipée d'un godet de chargement et servir de pelle frontale mobile. En outre, une pointe de flèche rabattable hydrauliquement pouvait transformer la pelle en grue mobile, dont le mât en treillis atteignait une hauteur sous crochet d'environ 20 mètres. Avec d'autres dispositifs de levage de charge et des manches télescopiques, la HM 1035 est devenue un engin de manutention efficace, y compris pour la ferraille et le bois.

La fin d'une époque

Malgré ses machines impressionnantes, le secteur des machines de chantier ne correspondait apparemment plus, à partir de 1978, à la stratégie de l'entreprise familiale qui souhaitait se concentrer de plus en plus sur l'agriculture. Un changement de génération au sein de la direction a probablement également contribué à cette réorientation. Le commerce des machines agricoles promettait plus de succès à long terme que le secteur de la construction en perte de vitesse. Le constructeur de véhicules spéciaux Faun, quant à lui, voyait les choses différemment et développait sa branche machines de chantier, après avoir auparavant repris la production de chargeuses sur pneus et de niveleuses de Frisch. Les

pelles hydrauliques de Mengele convenaient parfaitement à la gamme, et la production a donc quitté Günzburg pour Neunkirchen. La HM 1035 a continué à être produite sous un moule identique jusqu'en 1986 sous le nom de FM 1035.

Mengele a d'abord poursuivi sa stratégie dans le domaine des machines agricoles, mais a dû céder l'affaire en 1991 pour des raisons économiques. Après plusieurs tentatives de reprise infructueuses, l'histoire riche en traditions de Mengele a définitivement pris fin en 2011. Pour les machines de chantier de Faun également, la reprise par O&K en 1986 a sonné le glas. Bien que les machines aient été largement diffusées entre-temps, la production a été arrêtée.

L'éléphant dans la pièce

Le nom de Mengele n'est pas seulement joint aux machines de Günzburg, mais représente également une page sombre de l'histoire allemande. Il convient néanmoins de faire la différence entre l'entreprise, ses produits et les personnes qui l'entourent. Si l'on fait aujourd'hui preuve de sensibilité vis-à-vis de ce passé, il en allait autrement autrefois. Dès 1949, Mengele employait à nouveau plus de 2.000 personnes et comptait parmi les plus grands fabricants de machines agricoles de la jeune République fédérale. À l'époque, peu de gens s'intéressaient au fait qu'Adolf Hitler avait visité les ateliers de l'entreprise 15 ans plus tôt ou qu'un membre de la famille avait été capable d'actes atroces sans jamais avoir à rendre de comptes.

Construire soi-même un vrai camion

Büssing 8000 S13

par Hans Witte

Bien sûr, les DAF 2600 et 2000DO font partie de mes préférés, mais j'ai aussi construit quelques véhicules exotiques au fil des ans. Je préfère choisir des modèles de chaque pays, comme par exemple le Fiat italien « Millepiedi » ou le Pegaso Cabezon espagnol. Mais un camion allemand classique a aussi son charme pour moi, comme par exemple le Büssing BS20 S2 Tanksattelzug de Laster & Bagger 4-2023.

Sous l'imposant capot du 8000 S13 se trouvait un gros moteur diesel de 13 litres à six cylindres, qui développait 180 CV au régime particulièrement bas de 1600 tr/min. La boîte à vitesse offrait cinq rapports, le cinquième étant la vitesse dite rapide, particulièrement utile pour les trajets à vide ; la vitesse maximale était alors de 61 km/h. La 8000 S13 a été produite de 1952 à 1957. Les restrictions de poids et de longueur annoncées par le ministre fédéral Seeböhm signifiaient la fin des attelages allemands lourds et longs. Finalement, ces restrictions ne furent que partiellement appliquées, l'Allemagne devant s'adapter à la législation européenne.

Une longue attente

Mais à partir de ce moment-là, dans la catégorie la plus lourde pour le transport longue distance, les modèles vendus étaient presque exclusivement des modèles avec cabine à cabine avancée. Pour mes modèles

Dans les années 1950, le 8000 S13 était le camion de transport longue distance le plus lourd de la gamme Büssing et il était très apprécié des chauffeurs. La construction de la remorque s'est transformée en une petite aventure ...

réduits, je m'en tiens strictement à l'échelle 1:50, car je souhaite que toutes les miniatures soient placées côte à côte dans la vitrine sans différences d'échelle gênantes. Certes, il peut parfois y avoir un kit Asam à l'échelle 1:48, mais c'est vraiment l'exception. Les miniatures à l'échelle 1:43 n'entrent pas dans ma maison, même si elles sont très belles. Alors, quand je suis tombé sur ce beau Büssing de Schuco il y a quelques années, j'ai hésité un moment. J'ai tout de suite compris qu'il ne s'agissait pas d'un modèle à l'échelle 1:43, comme indiqué sur le carton. J'ai estimé que le Büssing était au 1/48e environ, ce qui se situait tout juste dans ma marge de tolérance.

Après l'achat, le Büssing a toutefois attendu des années dans sa boîte jusqu'à ce que je me mette à la recherche d'une remorque allemande classique pour l'un de mes projets MAN Pausbacke. Mon ami Arjan van der Sande a attiré mon attention sur un kit en résine au 1/48e de Wespé, en Roumanie : le « German 3-axle Heavy Trailer », dont la référence est PWES48105. Arjan était également intéressé par une telle remorque

lourde à trois essieux et nous en avons donc commandé deux. J'ai pensé que cette remorque pourrait très bien convenir au Büssing 8000, et nous avons donc pris le risque.

Construction de la remorque

Malheureusement, le kit s'est avéré être une déception, la carrosserie et de nombreuses autres pièces étaient de travers et l'ajustement était mauvais. Néanmoins, l'exécution et le détail des pièces étaient plutôt bons, j'ai donc quand même voulu essayer de construire quelque chose de beau à partir de ce kit.

Le montage était si incliné que même un bain d'eau chaude n'a pas suffi, ce qui est en fait le secret pour les pièces en résine déformées. J'ai donc pris un bloc de bois, comme celui que j'utilise souvent comme noyau pour mes superstructures bâchées, et j'y ai vissé la superstructure par le bas ; pas moins de six vis à bois ont été nécessaires pour redresser la superstructure.

La remorque a été construite en grande partie à l'envers. Le châssis a été collé au bas du plateau et lesté

pendant le temps de séchage de la colle afin d'assurer un alignement précis. Pour corriger la distorsion de la bielle de rotation avec l'essieu avant, elle a été renforcée par une rondelle massive qui imite en même temps la couronne d'orientation. Après avoir soudé une nouvelle barre d'attelage en profilé U en laiton, le bogie a été équipé de nouveaux et solides œillets en plastique dans lesquels le timon a été fixé. Les roues et les pneus sont également en résine, ils étaient également assez déformés et les pneus ne s'adaptaient pas correctement aux jantes. Après le collage, j'ai collé un anneau supplémentaire en fil d'argent autour de tous les bords des jantes. Il imite le large anneau de jante utilisé à l'époque, avec ce que l'on appelle l'anneau de saut, ce qui donne aussi un peu plus d'allure aux roues. Lorsque la remorque était enfin bien droite sur ses roues, je me suis attelé à sa construction. Toutes les autres petites pièces fragiles et artisanales du soubassement de la remorque ont été fabriquées ultérieurement.

Pour reproduire les superstructures bâchées de la manière la plus réaliste possible, le bloc de bois de la remorque a été limé de manière droite sur les côtés, mais pointue sur le dessus. Parallèlement, la base de la carrosserie du véhicule tracteur a été reproduite dans le même style, mais avec des plaques en plastique et du fil de fer à fleurs de 0,8 mm pour les arcs sur le toit. La bâche a été réalisée à partir de serviettes en papier, la surface un peu rugueuse du papier gris se rapproche étonnamment de l'aspect de la toile lourde utilisée à l'époque pour les bâches, surtout après la peinture.

Je voulais reproduire une lourde bâche qui s'affaisse, c'est pourquoi j'ai collé une sorte de rembourrage

dans la partie inférieure à l'aide de bandes de papier enroulées et aplaties. Ensuite, j'ai d'abord collé la tête et l'arrière de la capote sur la carrosserie, avec un rabat suffisant qui disparaissait ensuite sous le toit et les parties latérales ; cela évitait les lacunes inesthétiques. Les bâches ont été collées avec de la colle à bois légèrement diluée, de la colle de contact a été utilisée aux endroits critiques pour assurer une meilleure adhérence sur la surface relativement lisse du plastique. Les plis ont été réalisés à la main dans le papier et, sur le toit, la bâche a été pressée autant que possible pour qu'elle s'affaisse joliment entre les arcs. Une couche supplémentaire de papier a été collée à chaque endroit où les sections de bâche se chevauchent et aux transitions. Pour obtenir une transition invisible, le papier n'a pas été coupé à ces endroits, mais déchiré. Après une couche de colle blanche diluée, la bâche était en principe terminée et j'ai retourné la remorque pour ajouter les petits détails au châssis.

Détails du châssis

Les gardes boue au-dessus des essieux tandems étaient assez droits, je les ai quand même équipés de nouveaux supports en fil de laiton pour fixer le moule droit. Les gardes boue de l'essieu avant étaient inutilisables, j'en ai donc fabriqué de nouveaux en tôle d'aluminium. Quelques détails faits maison sur le châssis de la remorque sont les supports pour les feux arrière et les cales de roues qui ont été accrochées derrière les essieux tandem dans des étriers en fil de laiton. Le berceau rotatif a été complété par la valve de freinage centrale et, bien sûr, par le levier permettant de placer la commande de freinage

dans la bonne position : vide, à moitié plein, plein ou desserré. Jusqu'au milieu des années 1960, le système de freinage à un seul conducteur était encore utilisé, de sorte qu'un seul flexible de frein vers le chariot moteur suffisait également. Je l'ai fabriqué à partir d'un fil électrique fin dont j'ai retiré l'âme en cuivre. Le câble électrique pour l'éclairage a été réalisé avec un fil plus fin.

Véhicule tracteur et peinture

Sur le véhicule moteur, le réservoir de carburant rond a été remplacé par un réservoir plus grand et allongé, et un support de roue de secours en fil de fer a été installé à côté. Sur le côté gauche, j'ai monté une caisse de rangement et accroché une barre de remorquage à deux crochets sous la carrosserie. Un petit détail typique est le phare de recherche sur le montant central entre les parebrise, il pouvait être déplacé par une poignée à l'intérieur de la cabine.

Comme je ne voulais pas repeindre le Büssing à cause du risque d'endommagement, j'ai mélangé moi-même les couleurs du châssis et de la superstructure le plus précisément possible à partir de couleurs Humbrol et Revell. La remorque a été peinte au pistolet, sur le véhicule moteur, seules les nouvelles parties ont été retouchées au pinceau.

La bâche a été peinte au pinceau en gris mat, puis des boucles en papier brun ont été ajoutées. J'ai ensuite percé 110 trous dans lesquels j'ai collé les œillets pour le cordon douanier. Pour la bonne répartition des trous, j'ai dessiné un gabarit et l'ai collé sur les bordures. Les œillets ont été pliés à partir de fil d'argent, le cordon douanier est constitué d'un fil fin qui a

été préalablement passé dans un bain de peinture au fer. Cela a rigidifié le fil et l'a rendu non pelucheux. Percer les trous et plier autant d'œillets a demandé beaucoup de travail, mais finalement, le bouchon de douane constitue un plaisir pour les yeux et fait partie de l'aspect naturel du Büsing. Dans la vraie vie, le 8000 S13

était un vrai monstre, et il l'était aussi lorsqu'il se trouvait près de mes autres modèles. Ce n'était pas particulièrement gênant, mais la différence d'échelle ne pouvait pas être cachée. Il n'est donc pas resté longtemps dans la vitrine. Lors d'une visite d'amis modélistes de Suisse, l'un d'entre eux est tombé amoureux de ce gros cami-

on, et depuis, il le chérit. Entre-temps, je travaillais déjà sur mon MAN Pausbacke « Dicker Deutscher », pour lequel j'ai repris la carrosserie et une remorque à trois essieux de NZG. Le MAN sera un train-remorque typique à l'échelle exacte 1:50, et je le montrerai plus tard à cet endroit.

Constructeurs allemands de grues - Partie II

Reconstruction

par Wilfried Schreiber

La société Kaiser a été fondée en 1910 à St. Ingbert a.d. Saar et était alors l'un des fabricants les plus connus. L'entreprise a ensuite déménagé à Oberlahnstein sur le Rhin et s'est appelée Kaiser und Schlaudecker et enfin Otto Kaiser KG. La première grue de chantier du fabricant était une grue à tour à rotation moyenne montée sur un portique mobile. La flèche était réglée à l'aide d'un treuil de levage et fixée dans la cabine par des boulons à une attache à plusieurs trous. Plus tard, des grues à poutre de flexion à rotation par le bas avec deux treuils (ici, la TK 18) ou avec une pointe de flèche, qui étaient également proposées avec une tour télescopique, ont suivi. Sur la photo, nous voyons la TK 40-54, qui possédait déjà une tour télescopique.

Dans les années 1960, les grues à tour HBK ont été développées. Leur spécialité était la flèche de chariot ra-

Comme dans la première partie, nous présentons par ordre alphabétique d'autres fabricants allemands de grues de chantier et leurs produits. Ils ont marqué de manière déterminante le ciel des grues pendant et après la reconstruction en Allemagne ...

battable au centre. En relevant la partie 1 de la flèche tout en maintenant la partie 2 horizontale, il était possible d'atteindre une hauteur sous crochet plus élevée en peu de temps - avec un chariot mobile. Ce système était idéal pour la construction de tours de refroidissement et a été reproduit par Liebherr et Peiner dans les années 1970. La photo montre un exemple de la HBK 50. Parallèlement aux grues à tour HBK, des grues grim-pantes à rotation supérieure HBS ont été construites, elles ne disposaient que d'une flèche horizontale pour

le chariot. À la fin des années 1970, Kaiser a été rachetée par Elba, qui a toutefois cessé la production de grues en 1989, son activité principale étant les bétonnières et les pompes à béton.

Un autre fabricant qui a disparu du ciel des grues est Peiner, né en 1953 de la coopération entre le bureau d'ingénieurs TAX de Munich et la Norddeutsche Maschinen- und Schrauben AG de Peine. La caractéristique de ces grues à montage automatique, et plus tard de nombreuses grues à montage haut, était la pointe de la tour inclinée vers l'arrière. Au

début des années 1960, des grues maritimes et plus tard des grues de transbordement de conteneurs - également mobiles - sont venues s'ajouter à la gamme de produits. C'est également à cette époque que Peiner a développé les premières grues grimpantes à rotation supérieure avec flèche de chariot de la série E. Outre-Atlantique, le fabricant a conquis le marché par l'intermédiaire de la société Pecco (Peiner Electric Crane Cooperation) fondée sur place, car jusque-là, seules des grues de chantier à moteur diesel y étaient utilisées. Dans le domaine des grues à flèche relevable tournant par le bas, les nouvelles grues TN ont succédé à l'ancienne série T. Elles étaient équipées d'un dispositif d'escalade à la base de la tour, qui permettait de grimper sur des sections de la tour et d'atteindre ainsi des hauteurs sous crochet nettement plus élevées. En tant que spécialiste des grues lourdes, Peiner a développé les séries M et MK spécialement pour la construction de centrales électriques. Les grues à montage rapide de la série SMK ont été ajoutées à la fin des années 1970 suite au rachat du constructeur de grues Wetzl. En 1982 et 1983 suivirent les nouvelles séries SN et SK de grues à partie tournante supérieure, qui connurent un grand succès. Malheureusement, une partie de l'usine HTS, qui se trouvait à Trèves, a été cédée au groupe Terex, qui a alors cessé la production de grues en Allemagne.

Un autre fabricant de grues tourné vers l'avenir était Wilhelm Reich à Ulm sur le Danube. L'entreprise a été fondée en 1920 et fabriquait également des centrales à béton stationnaires, des bétonnières de transport et des pompes à béton. En 1954, elle fabriqua les premières grues à flèche relevable tournant par le bas,

qui disposaient déjà d'une couronne d'orientation à billes, une nouveauté à l'époque dans la construction de grues, au lieu des couronnes d'orientation à rouleaux ouvertes avec liaison par pivot royal, encore courantes à l'époque. De plus, les réducteurs de levage et de réglage de la flèche, fermés et commutables, à denture hélicoïdale, fonctionnaient dans un bain d'huile.

Il s'agissait des types 13/650, 16/875 et 20/1300, le premier chiffre indiquant la portée maximale et le second la capacité de charge maximale. Elles étaient transportées par des camions comme une semi-remorque au moyen d'une benne tournante et d'un essieu suiveur sous le châssis. Elles furent bientôt suivies par des grues à flèche relevable à rotation par le bas, dotées d'une tour télescopique et d'un châssis inférieur à longerons écartés, ce qui constituait une orientation au milieu des années 1950 et qui a fait ses preuves jusqu'à aujourd'hui. Les grues s'appelaient Moule 17 et Moule 26. Parallèlement, les petites grues ont évolué, les tours devenant partiellement rabattables latéralement pour des longueurs de transport plus courtes. Elles possédaient une roue à éperon suiveuse et pouvaient être tractées comme une remorque (par ex. Form 9, Form 10 ou Form N 10/12). Les nouveaux moules N 12/14 et Form 20, développés en 1965, étaient en outre déjà équipés d'une tourelle télescopique. Dès le début des années 1960, Reich fut l'un des premiers à développer des petites grues à chariot tournant par le bas, absolument inhabituelles à l'époque (par ex. L 10/12 et L 12/14).

Les dernières grues à flèche relevable à rotation par le bas que Reich a construites jusqu'au milieu des années 1970 étaient les N 33/40 et N

36/42. Celles-ci disposaient d'une construction en treillis tubulaire soudée de manière étanche comme tour télescopique. Elles ont finalement été remplacées par les lignes de grues à montage rapide L et RS, développées à partir du début de la même décennie et qui ont connu un grand succès. Contrairement aux types précédents, elles possédaient un lest en béton et non en gravier. La 50RS80, avec une portée de 40 m et une capacité de charge de 1500 kg, était à l'époque la plus grande grue à montage rapide du marché, car elle atteignait une hauteur sous crochet maximale de 41 m en grimpant des morceaux de tour à la base de la tour ; cette technique est aujourd'hui encore courante dans la construction de grues à montage rapide.

Dans le domaine des grues à partie tournante supérieure, Reich proposait deux grues à chariot grimpant, les types R350 et R404, mais elles étaient produites sous licence par Comedil en Italie. En revanche, à la fin des années 1970, la série RSTK était un nouveau développement propre - une grue à montage automatique à rotation supérieure qui pouvait être transportée comme remorque. Après l'arrêt de la production de grues au début des années 1980, les grues à montage rapide ont été commercialisées sous licence par Pekazett sous son propre nom et avec ses propres désignations de type. La production des centrales à béton et des pompes à béton a pu être maintenue quelques années de plus.

Site partenaire

Pousseur et pelle de manutention

Si un chantier n'est pas accessible par voie terrestre, le nouveau pousseur est chargé de l'approvisionnement. Des matériaux de construction ou des machines de chantier sont transportés à l'aide de pontons. La première intervention a eu lieu sur le Rhin près de Rheinfelden.

Le pousseur, construit en Suisse, mesure 9,5 m de long et 3,5 m de lar-

ge. Malgré un poids en charge de 12 tonnes, le tirant d'eau n'est que de 55 cm. Deux moteurs C7.1 de Caterpillar d'une puissance de 205 kW / 278 CV chacun assurent une force de poussée suffisante.

La nouvelle Caterpillar MH3260 est utilisée au BodenAnnahmeZentrum d'Oberglatt (BAZO) pour la manutention de matériaux. La pelle de

manutention pèse 65,2 t, a une portée d'environ 14 m et est la première de son genre en Suisse. La société STC a raccourci la tige et l'a équipée d'une cinématique de godet et d'un raccord rapide OilQuick OQ80. Cela permet également d'utiliser des accessoires tels que la benne preneuse, l'aimant à ferraille ou le concasseur à béton.

Traduction des pages 54 – 55

Nouveau sur le marché

IAA - 1:50 – les nouveautés, surtout chez WSI

Les camions à propulsion électrique étaient, sans surprise, le grand sujet à Hanovre. Toutefois, ce n'était pas le cas pour les modèles réduits, où seul DAF présentait le XB FA electric 4x2 avec caisse en blanc de WSI au 1:50. En premier lieu chez DAF, où une nouvelle génération de la série XB / XF / XG a déjà été présentée après trois ans. La principale différence entre ces camions, appelés série MY25, se trouve dans le moule de la calandre, qui a été adaptée au minimum. Après la couleur dorée de la dernière série, les nouveaux modèles se présentent dans un rouge métallique éclatant - à l'exception du camion électrique déjà mentionné. Les modèles sont disponibles auprès des concessionnaires DAF.

Chez Palfinger, on a trouvé des mises à jour des PK135.002 et PK165.002, qui s'appellent désor-

mais respectivement PK 1350 TEC et PK 1650 TEC, et qui disposent en outre de nouveaux schémas de couleurs et d'inscriptions. Ils sont disponibles sur des camions à quatre essieux, dans des peintures aux couleurs très attrayantes et de toutes les grandes marques : Volvo, Scania, Mercedes et MAN.

Le nouveau Manoovr était disponible pour la première fois sur le stand Nooteboom, et ce en deux versions : un camion à cinq essieux avec rampes et Scania R 6x4, et un camion à sept essieux avec dolly à trois essieux et Actros MP5 SLT 8x4. Nous présenterons ce dernier en détail dans le prochain numéro.

Enfin, WSI travaille sur un modèle de semi-remorque à fond mouvant de Knapen. Le châssis sera construit de manière à pouvoir reproduire toutes les variantes d'essieux.

Conrad a également livré des nouveautés à l'IAA, il s'agit de quatre

variantes de couleurs attrayantes que l'on peut toutes trouver dans la boutique MAN.

NZG

A Tout est nouveau en octobre - du moins chez NZG, car l'entreprise de Nuremberg a fondamentalement rafraîchi son image. Le nouveau logo est clair et léger, tout en soulignant la tradition de l'entreprise, ou comme l'écrivent les responsables de NZG eux-mêmes : « Notre nouvelle image et notre marque doivent refléter notre entreprise et nos valeurs dans leur ensemble ». Pour découvrir la nouvelle image en direct, le mieux est de visiter le nouveau site web et sa boutique. Si la nouvelle identité visuelle est bien sûr surtout visible, le service aux collectionneurs doit rester une priorité ; la zone de téléchargement des instructions de construction a par exemple été maintenue.

WSI 1:50

Les Hollandais travaillent sur la cabine historique DAF 95XF. Elle sera disponible dans les trois versions Comfort Cab, Space Cab et Super Space Cab. L'original est apparu en 1997 pour remplacer le DAF 95, et il s'agissait de plus qu'une simple mise à jour, puisque 80% du camion avait été reconstruit. En 1998, le 95XF a reçu le prix convoité de « Truck of the Year ». Le carénage latéral typique est prévu, ainsi que différents spoilers. Parallèlement, le modèle DAF XF95, déjà présent dans la gamme, est revu. Outre la Comfort Cab, différents carénages et spoilers seront également proposés.

Conrad 1:50

Lors d'un sondage dans les médias sociaux, le fabricant a voulu savoir si le modèle de la Liebherr 630 EC H 40 devait être réédité dans un nouveau design. Le sondage a fait des vagues avec 515 likes et plus de 150 commentaires majoritairement positifs sur Facebook. Au moment de la clôture de la rédaction, aucune décision n'avait encore été prise.

Siku 1:50 / 1/87 / Blister

Le fabricant de jouets veille à varier les plaisirs avec de nouvelles couleurs sur des modèles connus. Au 1:50, le camion malaxeur Actros brille désormais en jaune et avec un tambour de malaxage rouge et gris clair. Au 1/87, le camion malaxeur Scania est désormais blanc et bleu et, sous blister et sans échelle exacte, un bulldozer ainsi qu'un train tandem à benne basculante ont une grande valeur ludique.

Nouvelles en bref

Liebherr PR 776 G8 Bulldozer

Liebherr a présenté à l'occasion de Minexpo la version G8 de son plus grand bulldozer PR 776 dans la catégorie des 70 tonnes. Le tombereau minier offre une efficacité améliorée et une puissance moteur constante grâce à son système d'entraînement et hydraulique intelligent. La combinaison de la transmission hydrostatique et du moteur 12 cylindres de 24,2 litres de cylindrée permet une consommation horaire moyenne de 38 litres, la plus faible de la classe des 70 tonnes selon Liebherr. En outre, les systèmes d'assistance à la conduite augmentent encore la puissance moteur et l'efficacité, de sorte que le PR 776 G8 convainc par une efficacité de premier ordre. (up)

Phoenix renaît de ses cendres

Le Tatra Phoenix est depuis lors une coentreprise avec DAF. Ainsi, les moteurs et la cabine du véhicule proviennent de DAF, tandis que Tatra construit le châssis. Ici, c'est surtout le châssis tubulaire central qui présente un avantage sur les terrains difficiles, et il n'est donc pas étonnant que les camions Tatra soient généralement livrés en 4x4. Outre les véhicules standard, Tatra peut également construire des véhicules 8x8 à quatre roues directrices. Comme DAF a revu la cabine de sa série de véhicules de chantier, les véhicules Tatra sont désormais également équipés de la nouvelle cabine DAF XDC. De même, les rétroviseurs à caméra et l'excellent système Corner View sont désormais disponibles sur les Tatra. (eu)

Camion benne châssis rigide EH4000AC-5 Hitachi

Outre la mini-pelle EX5600-7 à propulsion électrique dans la catégorie des 550 tonnes, Hitachi Construction Machinery a présenté au salon Minexpo de Las Vegas le nouveau camion benne châssis rigide EH4000AC-5 avec une charge utile de 221 tonnes. Dans la même catégorie, il y a le EH4000AC-3 Battery entièrement électrique. Le camion benne châssis rigide est propulsé par une combinaison d'un système de trolley, qui tire du courant d'une ligne aérienne, et d'une batterie intégrée de la maison ABB. Le système de charge dynamique réduit le poids de la batterie et permet un fonctionnement continu. Le prototype travaille dans une mine de cuivre en Afrique. (up)

Cat 798 AC avec système DET

Caterpillar a transporté son plus grand camion benne châssis rigide à Minexpo 2024. Le 798 AC présenté a une charge utile de 372 t et se distingue par une nouvelle cabine et d'autres améliorations. Avec le système de transfert d'énergie dynamique (DET), Caterpillar a présenté pour les camions bennes à propulsion électrique une alternative au système de trolley. Au lieu d'un collecteur de courant et d'une caténaire, le système DET fonctionne avec un collecteur de courant monté latéralement qui glisse sur un rail le long de la chaussée. Comme pour le système à trolley, il permet de faire fonctionner les camions bennes à propulsion diesel-électrique pratiquement sans émissions ou de charger les batteries des camions bennes entièrement électriques (voir le camion benne Hitachi à gauche). (up)

Retour aux sources

La marque Navistar, qui appartient au groupe Traton, devient International Motors. Outre un nouveau logo, il y a la technique diesel de Scania, également membre du groupe. La démarche de rebranding attire l'attention dans la mesure où la marque s'est déjà appelée International. Elle est en effet issue du groupe de machines agricoles fondé par McCormick, qui est ensuite entré dans l'histoire sous le nom d'International Harvester (IH) et qui produisait, outre des camions, des engins de chantier, des tracteurs et d'autres machines agricoles. Selon les indications du groupe, le changement de nom doit ouvrir la voie à un changement de stratégie. Le groupe veut devenir un fournisseur de solutions, qui comprendra également les pièces de rechange, l'entretien, le financement, la connectivité et l'infrastructure de chargement. (eu)

Le tout-électrique à travers l'Europe

Mercedes-Benz Trucks a effectué un tour d'Europe de 15'000 km avec deux prototypes proches de la série de l'eActros 600, qui a été élu International Truck of the Year à l'occasion de l'IAA. 22 pays ont été traversés, les camions pesaient en permanence 40 tonnes et ont été rechargés exclusivement sur des bornes de recharge publiques. Le voyage, qui avait été minutieusement préparé, a duré sept semaines. C'est donc techniquement possible, même si l'infrastructure de recharge publique a encore beaucoup de retard. Outre le Cap Nord, le point le plus au nord de l'Europe, le voyage s'est également dirigé vers Tarifa, le pôle opposé au sud. L'objectif était de recueillir des expériences de longue durée sur les trajets les plus divers. La grande capacité de la batterie de 600 kWh et l'autonomie d'environ 500 km qu'elle permet ont aidé à combler les lacunes de l'infrastructure de recharge. (eu)