

Laster & Bagger

Modelle von Lastwagen, Baumaschinen und Kranen

Mit Wettbewerb

Bergbau-Maschinen

von DM in 1:50



Eigenbau 1:50

Volvo F16

texte français



IMC 1:50
Demag AC650 «Sarens»



01
4191830-313500

Sammlerporträt
Heinz Schmidhauser



Replicars 1:50
Hitachi ZX345USLC-7



Editorial

Meilleurs vœux pour la nouvelle année !



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

Avec un peu de retard - comme chaque année - je vous souhaite à tous une bonne année, une bonne santé, du succès et une joie durable avec notre hobby ! Il y a de bonnes chances que ce dernier objectif soit atteint, du moins pour les collectionneurs de machines de chantier, car en avril, tous les regards seront tournés vers Munich et la Bauma, où de nouveaux modèles sont attendus.

Avant cela, le salon du jouet de Nuremberg est prévu pour fin janvier et deux fabricants y participeront avec leur propre stand : NZG et Mahler & Partner (Diecast Masters Europe). Si l'on ajoute Conrad et son salon interne, cela fait trois exposants qu'il faut avoir visités ! Je suis extrêmement reconnaissant aux « trois mousquetaires » restants, car grâce à leur maintien de l'exposition, Nuremberg reste un point de rencontre dont on ne peut se passer. De nombreux représentants de la branche, qui renoncent malheureusement à un stand pour des raisons de coûts, font tout de même le pèlerinage dans la métropole franconienne. Des entretiens importants sont planifiés pour le salon, car on peut s'y rencon-

trer et discuter sans être dérangé. Et cette possibilité rend pour nous aussi la visite indispensable et précieuse.

Sur la photo ci-dessus - Tada ! - on peut déjà voir la première nouveauté 2025. Elle vient de Hamm et le fabricant est NZG. Peut-on ou doit-on la qualifier de nouveauté Bauma ? Probablement que oui, car le groupe Wirtgen présente ses nouveaux modèles tous les trois ans à Munich - et entre-temps, l'offre du magasin reste assez constante.

Le fait que le modèle provienne de NZG ou de Hamm est d'autant plus réjouissant que la dernière nouveauté de la Bauma 2022 qui n'a pas encore été présentée dans Laster & Bagger est issue de la même collaboration. Le fait que le Hamm HC 119 n'ait pas encore été présenté n'est en tout cas pas dû à la qualité du modèle. Les derniers de 2022 seront donc aussi les premiers de 2025 !

Je vous souhaite à tous une bonne lecture !

Daniel Wietlisbach

Laster & Bagger sur internet:

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

Heinz Schmidhauser

A l'aise dans deux mondes

de Daniel Wietlisbach

Heinz Schmidhauser est né en 1961, il est l'aîné de trois frères et a grandi à Bischofszell, en Thurgovie, une ville connue en Suisse pour sa fabrique de conserves. Malgré une famille animée de trois fils, sa mère trouvait le temps de travailler à domicile pour améliorer le budget du ménage. Le père de Heinz travaillait comme chauffeur de camion dans une entreprise alimentaire qui fabriquait du sirop, des confitures et des concentrés de fruits pour les boulangeries et livrait les produits dans toute la Suisse avec son propre camion.

Heinz se souvient des véhicules de son père, un MAN « Pausbacke », un Scania LB75, plus tard un Scania 85 Super et enfin un Mercedes-Benz, tous des véhicules solo et sans plateforme élévatrice. Le travail manuel était donc suffisamment assuré, car des petits clients étaient également livrés directement, ce qui donnait lieu à des tournées de deux jours de 15 à 20 postes. Les livraisons de sucre en sac, qui devaient être transbordées à la main à la gare, sont également restées dans les mémoires.

Heinz aime se remémorer son enfance avec ses frères. Les garçons jouaient beaucoup à l'extérieur ou à l'intérieur avec leurs modèles Siku et

S'il existe un « collectionneur idéal » pour les portraits de collectionneurs, Heinz Schmidhauser en fait assurément partie. Enfant déjà, les machines de chantier et les camions le fascinaient tout autant ...

Matchbox. L'un des frères possédait un train miniature, et Heinz avait lui aussi des véhicules adaptés. Comme la famille habitait à portée de vue de la gare, le trafic ferroviaire marquait les intérêts des enfants.

Pendant les vacances, les trois frères aimaient voyager avec leur père dans le camion - parfois même tous en même temps, car le tunnel du moteur servait de place assise supplémentaire à côté du siège passager. Les excursions de deux jours au Tessin, en Valais ou en Suisse romande étaient particulièrement appréciées. Heinz aidait aussi volontiers au déchargement et avait le droit d'ouvrir et de refermer les bâches et les volets.

En tant qu'aîné, Heinz a vécu les dernières années du MAN et même à presque 30 ans, il prenait encore volontiers place sur le siège passager à côté de son père - ce que lui permettaient les horaires de travail irréguliers des chemins de fer.

Jeunesse et première Passion de la collection

La scolarité de Heinz Schmidhauser s'est déroulée dans le calme et la discrétion. La proximité du chemin de fer a marqué ses intérêts ; un oncle, qui travaillait aux Chemins de fer fédéraux (CFF), l'emmenait parfois au travail. Son chemin d'école longeait également la ligne de chemin de fer. Après un stage d'initiation, Heinz a commencé une formation d'employé d'exploitation aux CFF, qui a duré 18 mois et l'a qualifié pour différentes tâches dans les gares. Il a notamment travaillé au service de la manœuvre et des bagages et était responsable du chauffage des bâtiments de la gare, qui étaient encore chauffés au charbon à l'époque.

Entre 15 et 20 ans, Heinz consacrait son temps libre à la construction de maquettes en plastique, qu'il pouvait s'offrir avec son argent de poche et son salaire d'apprenti. Les

échelles étaient moins importantes ; il construisait des véhicules militaires, des avions et des bateaux de fabricants tels que Airfix, Revell, Tamiya et Matchbox. Ces derniers sont rapidement devenus populaires, car les pièces multicolores rendaient la peinture superflue et les véhicules comportaient même un petit diorama. Au final, une centaine de modèles s'empilaient dans la cave jusqu'au plafond. A cette époque, ses frères s'étaient déjà tournés vers d'autres centres d'intérêt et ont pris plus tard des chemins différents sur le plan professionnel : le plus âgé est également devenu chauffeur de camion, le plus jeune menuisier d'antiquités.

Après sa formation à la gare centrale de Saint-Gall, Heinz est passé à la gare de Gossau, plus petite. Quatre ans plus tard, il a quitté les CFF pour travailler au dépôt de tramways des VBZ (Verkehrsbetriebe Zürich) en tant que « graisseur ». Il a ensuite travaillé au service de la manœuvre dans un centre de distribution de la Poste suisse, avant de revenir aux CFF à Zurich en 1991, où il occupe encore aujourd'hui différentes fonctions.

Pendant son séjour à Zurich, Heinz a rencontré en 1981 sa femme Sandra, qui travaillait également aux chemins de fer. Deux ans plus tard, le couple a emménagé dans leur premier appartement commun, et le mariage a suivi en 1986. Depuis 2010, ils vivent dans une maison mitoyenne

dans l'Unterland zurichois, à proximité de la gare bien sûr.

Empreintes

Dès son plus jeune âge, Heinz Schmidhauser a été fasciné par le monde des machines de chantier et des camions. Un souvenir marquant de son enfance est un chantier de canalisation où il a passé des heures à observer la pelle sur pneus d'Eberhard. Les « pelles à trois roues » Poclain, très répandues, l'avaient également séduit - chaque fois qu'il en croisait une, il ne pouvait s'empêcher de s'arrêter. Des marques comme Fuchs, Liebherr et Caterpillar ont fait partie de son enfance. Heinz a également été particulièrement impressionné par une démolition qu'il a observée pendant sa période de formation. Il se souvient qu'il aurait pu rester des heures à regarder l'excavatrice à câble équipée d'une poire de démolition. L'observation d'un RH30 lors d'une autre démolition a également été une expérience particulière.

Quant aux camions, les imposantes cabines cubiques exerçaient sur lui une fascination particulière. Une entreprise de transport de Bischofszell exploitait trois Ford Transcontis pour le Proche-Orient, et Heinz a assisté à la présentation du nouveau Renault Magnum au Salon des véhicules utilitaires de Genève.

Le hobby

Heinz a reçu son train miniature à l'âge de huit ans environ et, dès le début de sa formation, il est devenu, comme il le dit lui-même, « un vrai cheminot ». Jusqu'à l'âge de 30 ans environ, il a collectionné des locomotives et des voitures de chemin de fer, selon ses propres goûts et les modèles internationaux. En accord avec les chemins de fer, il a élargi sa collection avec des camions Sauer de Roskopf à l'échelle 1:87, qu'il a achetés dans des magasins spécialisés et des bourses. Lors d'une bourse, il a finalement découvert des modèles réduits d'engins de chantier et de camions à l'échelle 1:50. Un Scania-Vabis LBS76 au design classique « ASG » l'a particulièrement enthousiasmé, mais il a hésité trop longtemps et a finalement dû regarder le modèle être vendu à un autre collectionneur.

Peu de temps après, il a acheté un modèle de la LBS76 lors d'une visite au salon des véhicules utilitaires de Genève, même si elle était aux couleurs de l'usine. La cabine était la même et lui plaisait particulièrement sur le modèle Tekno ; cela a déclenché sa passion pour l'échelle 1:50. Lors de bourses, il a fait la connaissance de son « fournisseur maison » Setec HTM et, lors de sa première visite dans le magasin spécialisé, il s'est senti au paradis des collectionneurs face à la diversité des modèles.

Heinz apprécie, à la plus grande échelle, la construction plus massive et la meilleure visibilité des détails. Il n'a pas tardé à découvrir également Corgi comme fabricant de camions détaillés, dont il apprécie particulièrement les impressions fines et élaborées. Pour les nouveaux modèles, il a un critère clair : « Le modèle doit m'interpeller, c'est-à-dire me plaire

Le collectionneur

Heinz Schmidhauser (63 ans) a suivi une formation d'employé d'exploitation auprès des Chemins de fer fédéraux (CFF), où il occupe aujourd'hui un poste de bureau. Outre la collection, il est passionné de moto, de randonnée et apprécie la belle vie. Il vit avec sa femme Sandra dans l'Unterland zurichois.

et susciter des émotions ». Le type et les couleurs sont importants pour lui, le pays d'origine ne joue en revanche pratiquement aucun rôle. Même pour les engins de chantier, il préfère les peintures d'entreprise au jaune standard des grandes marques, même si celles-ci sont plus rares. Dès le début, il a été un fan de la marque O&K, dont le représentant suisse MBA avait son siège à Dübendorf. L'un de ses modèles préférés est le RH340 de Brami, même s'il n'est pas conçu dans le rouge classique.

En déménageant dans l'Unterland zurichois, les machines et les véhicules de l'entreprise Eberhard sont devenus omniprésents pour Heinz, et c'est tout naturellement qu'il a créé un coin avec des modèles de cette entreprise. En tant que motard passionné, il planifie parfois ses tournées en fonction des chantiers ou les interrompt lorsqu'il rencontre des machines intéressantes - comme un rare poseur de canalisations au col du Grimsel.

La taille des machines est également un critère de collecte : pour Heinz, les pelles « à partir d'environ 80 tonnes » deviennent intéressantes, et les grues mobiles doivent avoir au moins quatre essieux. On trouve néanmoins dans sa collection quelques véhicules à trois essieux qui se distinguent par des peintures d'entreprise particulièrement belles.

Exposer

Pendant longtemps, Heinz ne disposait que d'une petite vitrine pouvant accueillir une trentaine de modèles. De ses anciennes vitrines en plastique pour la collection 1:87, il n'en reste que deux ; il a vendu tous les autres modèles. Avec le déménagement dans sa propre maison, la

collection a finalement pu s'agrandir et a littéralement « explosé » les premières années. Entre-temps, un équilibre sain s'est établi et la collection n'augmente plus que lentement - ce qui lui convient parfaitement.

Le modélisme intéresse également Heinz, et il apprécie particulièrement les modèles de camions de Conrad, qui peuvent être facilement démontés et remontés grâce à des raccords à vis. Il a réalisé des transformations réussies sur le camion à capot Volvo N10/N12, une fois comme transporteur de grumes et une fois comme camion à ordures. Deux Renault Kerax à trois essieux de Joal ont également reçu de nouvelles carrosseries, l'une comme nettoyeur d'égouts avec une carrosserie de Tekno et l'autre comme camion citerne à lait avec une carrosserie de Siku. Il a réalisé lui-même les peintures à la bombe ou au pinceau. Des kits de Tekno et de WSI se trouvent également dans la collection, mais ils attendent encore un projet de modèle adapté.

Il y a quelques années, Heinz a commencé à collectionner des modèles de camions Drake d'Australie. Un documentaire télévisé avait attiré son attention sur les roadtrains, dont les imposants camions à capot avec bennes à vaches l'avaient immédiatement saisi. Les modèles de Drake sont, selon lui, de grande qualité et leur prix est tout à fait justifié. Heinz n'est jamais allé lui-même en Australie ; il passe la plupart de ses vacances en Suisse.

Alors qu'il doit souvent commander à l'avance les camions, et en particulier les modèles Drake, il aime prendre son temps pour les machines de chantier. L'un de ses prochains modèles sera probablement la Liebherr R9150 à cabine surélevée de WSI. Actuellement, sa collection

compte environ 700 à 800 modèles dans les vitrines et sur les étagères de la cave, dont une centaine encore à l'échelle 1:87. Le reste se répartit équitablement entre camions et machines de chantier.

Transformation par Patrick Kyburz

Volvo F16 «ASG»

de Daniel Wietlisbach

Aucun autre camion n'a autant mérité le statut de véritable icône que le Volvo F16. Lorsqu'il a été présenté en 1987, il a posé de nouveaux jalons - en termes de puissance moteur, de confort et de design. Le F16 n'était pas seulement un camion, c'était une déclaration : puissant, fiable et fait pour les très grandes tâches sur les routes d'Europe.

Le cœur du F16 était son nouveau moteur de 16 litres, spécialement conçu pour le transport longue distance et les charges lourdes. Avec jusqu'à 465 CV, il faisait sensation à l'époque. Il combinait une puissance brute et une efficacité étonnante, tout en étant réputé pour sa longévité. À une époque où la concurrence était de plus en plus rude, le F16 se distinguait comme une bête de somme capable de gravir des pentes et de transporter de lourdes charges sans effort apparent.

Pour de nombreux conducteurs et entrepreneurs, le Volvo F16 était tout simplement le roi des longues distances. Sa fiabilité et son efficacité lui valaient non seulement la confiance, mais aussi le cœur de tous ceux qui le conduisaient.

Même des décennies après sa production, le F16 est toujours synonyme de qualité et d'endurance.

ASG

L'entreprise de transport suédoise ASG (AB Svenska Godsbilcentraler) a connu une histoire fascinante, mar-

Au début des années 1990, la Volvo F16 était une légende du transport longue distance. Inspiré par le véhicule original d'un conducteur danois, Patrick Kyburz a construit le modèle d'un conducteur norvégien sous contrat, certes fictif, mais qui aurait très bien pu être ainsi ...

quée par l'innovation, l'expansion et les partenariats stratégiques. Pendant des décennies, elle a été une figure centrale du transport de marchandises en Scandinavie et en Europe.

ASG a été fondée en 1935 dans le but de créer une organisation centrale pour le transport de marchandises à l'intérieur du pays. À une époque où le secteur des transports était encore très fragmenté, ASG offrait une solution pour effectuer des transports de manière plus efficace et sur l'ensemble du territoire. L'entreprise a travaillé en étroite collaboration avec les chemins de fer nationaux suédois (SJ), ce qui a permis de combiner efficacement le transport ferroviaire et le transport routier.

À partir des années 1960, ASG a commencé à s'étendre au-delà des frontières nationales, ouvrant des succursales dans d'autres pays scandinaves et nouant des partenariats avec des entreprises de logistique internationales. Les années 1990 ont apporté de profonds changements. Le secteur des transports s'est mondialisé, Danzas a racheté ASG en 1999 et a été elle-même rachetée par

Deutsche Post. ASG devint ainsi une partie de DHL, ce qui signifiait que le nom de la marque disparaissait lentement, tandis que l'infrastructure et le savoir-faire d'ASG étaient intégrés dans la nouvelle société mère.

Même si ASG n'existe plus aujourd'hui en tant que marque indépendante, son héritage continue à vivre dans la logistique moderne. Ses innovations et sa quête d'efficacité ont posé des jalons qui sont encore visibles aujourd'hui dans le secteur. En Suède notamment, ASG est souvent considérée comme un pionnier qui a contribué à révolutionner le secteur de la logistique.

Modélisme

Patrick est un grand fan des Volvo F12 et F16 depuis qu'il a lui-même conduit les deux, et c'est pourquoi tous les types de cette série se trouvent dans ses vitrines. C'est une fois de plus sur Internet que Patrick Kyburz a trouvé l'inspiration pour construire cet imposant train routier. En fouillant dans des galeries d'images, il est tombé sur la photo d'un train

routier à six essieux avec un Volvo F16 aux couleurs de l'ASG. Le véhicule appartenait à un chauffeur danois sous contrat, le modèle fictif de Patrick appartient à un automoteur de Norvège.

La base était un tracteur 6x4 de WSI, car les proportions de la cabine du F16 sont ici plus cohérentes que celles de son équivalent de Tekno. Les composants existants tels que les roues et les suspensions d'essieux ont pu être repris. Le châssis a été rallongé à l'aide de profilés en laiton pour obtenir l'empattement original de 4,0 mètres, la queue a pu être reprise avec des adaptations. Le châssis auxiliaire a été collé en même temps, ce qui a permis d'assurer une meilleure stabilité du train de roulement pendant les étapes suivantes de la construction. Les gardes boue ont été raccourcis entre les deux essieux - un autre détail typiquement scandinave. Plus tard, des encoches rondes ont été limées sur la carrosserie pour les gardes boue, comme on pouvait le voir sur le véhicule original.

Alors que le grand coffre de rangement sur le côté gauche provient du stock de pièces de WSI, l'impressionnant réservoir de 1000 litres de l'autre côté vient de Tekno, il souligne le caractère puissant du modèle. À cela s'ajoutent des détails comme l'échappement avec bouclier thermique, les chaînes à neige et un extincteur, qui complètent encore le modèle.

La cabine du Globetrotter a également fait l'objet d'une grande attention et de modifications finement détaillées. Sous le pare-chocs, le spoiler a été complété par des évidements pour quatre feux carrés, tandis que des lampes supplémentaires et les fanfares ont été fournies par Tekno. L'intérieur reflète le luxe de

l'équipement « Imperial », avec par exemple des revêtements en cuir sur les sièges. Derrière, on trouve des rideaux aux couleurs ASG qui recouvrent la zone de couchage. Pour un charme contemporain, Patrick a placé derrière le pare-brise des fanions représentant la Finlande, la Suède et le Danemark. Il les a trouvés sur Internet, les a réduits, les a imprimés et les a soigneusement insérés.

Le châssis de la remorque a été construit en grande partie de tête, en partie avec des composants provenant de la vaste caisse de pièces détachées de Patrick. Il y a par exemple trouvé l'arrière d'une remorque suédoise « Briab » de Tekno. Le cadre du châssis a été entièrement réalisé par ses soins, les supports d'essieu de Tekno ayant dû être fortement adaptés en raison des petites roues Jumbo. Les coffres de rangement proviennent à nouveau de Tekno, tandis que la protection anti-encastrement a été construite en interne à partir de profilés Evergreen. Les petites roues ont également nécessité d'importantes adaptations au niveau de la couronne d'orientation. Le timon a entraîné un écart plutôt important entre la remorque et le véhicule tracteur, mais celui-ci a été adapté entre-temps.

Pour les superstructures bâchées, Patrick a eu recours à deux ponts de chargement scandinaves de 7,0 mètres de long de Tekno, qui disposent des grandes charnières typiques. Comme la hauteur ne convenait pas, il était clair dès le départ que les bâches seraient construites par l'entreprise elle-même. Les bâches moulées ont toutefois été sciées au-dessus du cordon douanier afin de conserver les œillets. En outre, la carrosserie du véhicule tracteur a dû être raccourcie en son milieu, raison pour laquelle les volets latéraux centraux ont été raccourcis.

Des blocs de bois découpés de manière adéquate ont été collés dans les superstructures pour servir de base à la conception des bâches. L'armature de la bâche a été découpée dans des profilés en plastique d'Evergreen et collée directement sur les blocs de bois. Les bâches atteignent la hauteur maximale autorisée de 4,0 mètres.

Pour les bâches, Patrick a utilisé du papier d'imprimante qu'il a enduit plusieurs fois de colle blanche afin de créer la structure de surface typique. Pour représenter les courbures caractéristiques de la bâche, il a bourré des chutes de papier derrière.

Pour la peinture, Patrick a commandé des couleurs spécialement mélangées en bombes aérosols : RAL 1007 « jaune jonquille » et RAL 5003 « bleu saphir ». Ces teintes correspondent exactement aux couleurs ASG. La calandre a reçu une touche typiquement nordique avec ses côtes peintes en jaune, et le contour bleu des feux a été soigneusement peint en bleu à la main. Le travail de masquage des lignes décoratives jaunes s'est avéré particulièrement laborieux.

Patrick a reçu les logos ASG en cadeau de René Tanner, tandis qu'il a fait réaliser le reste des inscriptions et des éléments décoratifs par René Kohli (lastwagen-modelle.ch). C'est souvent une combinaison des deux qui mène au succès : les surfaces jaunes sur les côtés du toit surélevé sont peintes, mais les bandes bleues à l'intérieur sont des décals.

Patrick a décidé de laisser le modèle dans un état impeccable et de renoncer aux salissures ou au vieillissement. Ainsi, le train routier à six essieux donne l'impression de sortir tout droit du parc automobile scandinave - un hommage à la puissante Volvo F16 et à l'entreprise de transport ASG.

Le vieux fer de Remo

de Remo Stoll

Magnifiquement enneigée, cette pelle se montre par un froid matin de novembre. A bientôt 40 ans, elle est encore utilisée occasionnellement. La neige l'a atteint avant que le bras n'ait pu être mis en position hivernale - bras allongé pour protéger les tiges de piston des vérins hydrauliques. Cette opération sera certainement effectuée prochainement.

Vous avez reconnu une machine ? Veuillez nous envoyer la désignation exacte au plus tard à la date limite d'envoi du 10 février 2025. Si plusieurs envois sont corrects, un

Vous les connaissez? Connaître la machine de construction – connaître et gagner un modèle ...

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

Les prix à gagner sont cette fois le modèle anniversaire Liebherr du L300 de NZG, le Cat 395 GP au 1/87e de DM ainsi que le Saurer D330B 8x4 « Elmer Citro » de PowerTrac.

Résolution de Camions & Pelles 5-2024

La benne basculante « Welaki » en bon état était une Mercedes Benz L(K) 1113 à capot rond. Parmi les réponses correctes, il a fallu procéder à un tirage au sort et les gagnants ont été : Jürgen Precht la pompe à béton Schwing Stetter S51SX de NZG, Thomas Scholz le Komatsu PW148-11 de UH ainsi que Philipp Engel le Saurer D330B 8x4 « Danzas » de PowerTrac. Nous félicitons chaleureusement tous les gagnants !

Machines pour l'industrie minière de Diecast Masters au 1:50

Cat AD45 & R2900 XE

de Daniel Wietlisbach

En raison de leur environnement de travail, les machines destinées aux travaux souterrains ne sont pas souvent vues à la lumière du jour. Ils travaillent dans des conditions étroites, disposent d'une construction peu encombrante, mais impressionnent en même temps par leurs performances convaincantes. Le portefeuille de Caterpillar comprend trois dumpers avec des charges utiles de 30 à 63 tonnes. Pour les chargeuses sur pneus, il y a même sept modèles dans cinq classes de puissance et des capacités de 6,8 à 20 tonnes. Deux modèles sont équipés d'un moteur diesel ou d'une batterie électrique, ce qui semble particulièrement judicieux sous terre.

Chez Diecast Masters, les engins de travaux souterrains sont une tradition, Norscot avait déjà créé une paire adaptée avec l'AD45B et le R1700G LHD. Plus tard, les fleurons AD60 et R3000H ont suivi. Les deux nouveaux AD45 et R2900 XE sont à nouveau une classe inférieure.

Caterpillar AD45

Le camion benne châssis rigide AD45, avec une charge utile de 45,0 t (max. 25,1 m³), est la machine de taille moyenne de la gamme Caterpillar. Chargé, le dumper pèse 89,25 t

Comme chacun sait, les ressources minières sont également exploitées sous terre et les machines nécessaires doivent répondre à des exigences très particulières. A la fin de l'année, deux nouveaux modèles ont fait leur apparition sur les étagères de Diecast Masters ...

et pour déplacer cette masse, il utilise un six cylindres Cat C18 d'une puissance moteur de 446 kW (598 CV), qui répond aux normes d'émission de gaz d'échappement selon la phase V de l'UE. Afin d'optimiser la machine pour différents domaines d'utilisation, quatre bennes différentes sont disponibles, l'une d'entre elles étant même équipée d'un éjecteur.

Comme tous les modèles Cat actuels, la maquette de Diecast Masters est livrée dans une boîte en fer blanc, d'où elle peut être retirée bien protégée entre des inserts en mousse. En plus du conducteur Bob, la reproduction d'un chargement de pierres est jointe et peut être placée avec précision dans la benne. Le modèle tient difficilement dans la main et laisse une première impression cohérente, confirmée par le contrôle des dimensions principales ; même les angles de flambage et de basculement maximaux sont atteints à l'échelle. Le modèle est un développement enti-

èrement nouveau avec une forte proportion de métal.

Les roues sont réalisées de manière très réussie, avec des pneus en caoutchouc profilés et des moyeux de roues finement gravés. L'intérieur de ces derniers a même été conçu, ce qui correspond à un souhait de longue date qui a été réalisé pour la première fois. La vue arrière du modèle, en particulier, est ainsi plus authentique. Vu d'en bas, on distingue les carters d'essieu et l'arbre de transmission.

Le carter de la partie avant est finement gravé avec de nombreux détails, on peut même découvrir les têtes de vis en noir sur les charnières. La grille de radiateur est une pièce insérée séparément qui laisse apparaître une fine structure en nid d'abeille encore rarement vue. L'imposant filtre à air est reproduit en détail comme un agrégat particulièrement important sur les machines minières. Les feux sont gravés et colorés avec précision, mais ne sont pas vitrés. Pour

les travaux d'entretien, on accède au cadre avant par des escaliers situés sur les gardes boue. Presque toutes les rambardes sont en fil de fer soudé solide, les marchepieds antidérapants sont teints en noir mat.

Le moule de la cabine est très réussi, le toit amovible ne laisse apparaître aucune fente, la fenêtre latérale est parfaitement ajustée et munie de joints caoutchouc. Les autres fenêtres sont doublées et leurs joints sont peints sur la carrosserie de la cabine. Des rétroviseurs, un essuie-glace et une batterie d'extinction complètent le cadre avant.

L'articulation a également été réalisée de manière détaillée, le modèle est livré fidèle à l'original avec la direction bloquée par la barre rouge de la sécurité de transport, c'est pourquoi il faut d'abord décliquer la barre. Les flexibles hydrauliques qui vont de l'avant au véhicule articulé à conduite arrière sont du plus bel effet.

Le cadre du véhicule articulé arrière est ajouré et différentes canalisations sont représentées en relief, les deux vérins hydrauliques placent la benne dans la position de basculement originale. La benne est constituée d'une pièce en métal moulé, complétée à l'avant par deux cales de roue montées séparément. À l'arrière, on trouve des feux de recul, des feux stop et un petit attelage de remorque.

Caterpillar R2900 XE

La chargeuse sur pneus est la deuxième plus grande machine du catalogue de Caterpillar ; dans la version XE, l'entraînement est diesel-électrique. Un Cat C15 de 335 kW (449 CV) entraîne le générateur, qui fournit à son tour du courant au moteur électrique ; les normes d'émission correspondent à celles du camion

benne châssis rigide. La capacité du godet est de 18,5 tonnes et le poids en charge est d'environ 78,1 tonnes. Lorsque les deux machines travaillent ensemble, l'AD45 est chargé en trois fois. Mais les données de performance de la R2900 XE suffisent aussi pour l'utiliser efficacement avec l'AD63.

Le modèle sort également d'une boîte en métal et est agréablement lourd dans la main. Il a été réalisé à l'échelle et se compose entièrement de nouvelles pièces moulées, majoritairement en métal. Les roues avec leurs pneus sans profil et les jantes et moyeux finement gravés sont très authentiques ; en regardant de l'avant, les côtes en forme de croix gênent toutefois à l'intérieur au lieu d'un véritable détail. Le véhicule articulé à conduite arrière, particulièrement compact, est principalement constitué de pièces moulées en métal très finement gravées. Alors que les gravures de la calandre et de la grille de refroidissement à droite sont finement représentées et peintes, les grilles de refroidissement du côté gauche sont simplement imprimées, ce qui n'est pas tout à fait compréhensible. La carrosserie est quasiment recouverte de surfaces anti-dérapantes, toutes imprimées en noir mat avec des contours très précis. Les rambardes qui s'ouvrent sur l'original ont été réalisées de manière authentique et fonctionnelle sur la maquette. Elles sont très fines pour la version en plastique choisie, ne fonctionnent pas mal, mais sont aussi difficiles à réaliser. Il est cependant tout à fait réaliste de les laisser à l'état replié, car sur l'original aussi, elles ne sont relevées que pour les travaux de maintenance.

La cabine est très réussie dans son moule remarquable et avec ses fenêtres grillagées. Le toit est ici aus-

si très bien ajusté et il vaut la peine de jeter un coup d'œil dans la cabine, car le conducteur est assis perpendiculairement au sens de la marche. Alors que le parebrise a été inséré dans le cadre, le reste du vitrage a été doublé ; quatre minuscules essuie-glaces assurent une vision claire. L'angle de braquage maximal peut être reproduit fidèlement, ce qui permet de mettre en scène le modèle avec une grande maniabilité. On peut voir l'arbre de transmission, mais pas les flexibles hydrauliques.

Le cadre avant est constitué de pièces en métal coulé, les garde-boue en plastique sont rapportés séparément et munis de cales montées séparément. Le mât, conçu pour être compact, est parfaitement adapté et les trois vérins hydrauliques, associés à la cinématique en Z, assurent une fonctionnalité fidèle à l'original. Trois lampes de travail et la protection des vérins complètent l'équipement. Heureusement, le modèle a été doté de la plus grande pelle, d'une capacité de 9,8 m³. Elle est constituée d'une pièce en métal moulé et rend le modèle encore plus impressionnant.

Comme d'habitude, la qualité de la peinture est impeccable sur les deux modèles. Il en va de même pour les inscriptions avec les logos et les autocollants d'avertissement actuels, qui sont tous appliqués de manière impeccable et couvrante. Avec ces deux nouveaux modèles, le fabricant a réussi à créer une paire impeccable pour les travaux souterrains.

Pelle à rayon court de Replicars au 1:50

Hitachi ZX345USLC-7

de Daniel Wietlisbach

Avec un poids en charge de 34,9 à 36,0 tonnes, la pelle se situe nettement au-dessus de la « taille standard » de 20 tonnes. Mais il y a bien sûr aussi de grands chantiers urbains dans des conditions étroites, qui nécessitent une machine de 36 tonnes à la fois puissante et peu encombrante. Dans ce contexte, le long châssis LC avec une base de 4,05 x 3,39 m a permis d'assurer la stabilité de la machine malgré un contrepoids réduit. Le six cylindres Isuzu 6HK1X installé fournit une puissance moteur de 249 CV (186 kW) et la capacité du godet est comprise entre 1,00 et 1,62 m³. Actuellement, la pelle est disponible en Asie et en Amérique du Nord, mais devrait être proposée à moyen terme en Occident.

Modèle de Replicars

La maquette de Replicars a été réalisée à la demande d'Hitachi Japon, mais elle a tout de même trouvé le chemin des magasins spécialisés occidentaux. Comme d'habitude, le modèle est bien protégé dans un lit de polystyrène et est solidement maintenu par une coque en plastique transparent. Ce n'est sans doute pas un hasard si cette nouveauté est apparue presque en même temps que la pelle télescopique dont nous avons parlé dans le numéro 5-2024, car le châssis est identique pour les deux - à l'exception de la largeur des chenil-

Si vous pensez que les pelles à rayon court sont des engins compacts, la ZX345USLC-7 vous fera changer d'avis. Même réduite, la pelle est impressionnante, surtout lorsqu'il s'agit de réaliser des répliques ...

les et des marchepieds.

La pelle à rayon court a été réalisée à l'échelle, les écarts de l'ordre du millimètre sont dus aux chenilles légèrement plus hautes pour des raisons fonctionnelles. Le modèle peut être mis en position de transport comme à l'origine, et l'équipement ne manque que de quelques millimètres la profondeur de fouille et la hauteur de pénétration maximales - des valeurs négligeables et bien sûr de première classe !

Comme nous l'avons déjà mentionné, nous connaissons le châssis de la ZX330LC-7, qui a été adapté à l'original à deux détails près : la pelle à rayon court possède deux marchepieds courts de chaque côté et les chenilles sont plus larges (800 mm). Les galets de roulement et les supports de rouleaux sont factices, la roue libre est dotée d'une suspension douce et le stator d'entraînement est gravé à l'identique. Les tuiles de chenille triple donnent une très belle image fermée et fonctionnent en douceur. Pour un transport sûr (du modèle réduit), les anneaux d'arrimage sont reproduits de manière ajourée sur le bâti en X.

La superstructure, avec sa construction trapue, donne une impression de puissance, car elle est certes moins longue, mais plus haute. Il se compose de plusieurs pièces en métal coulé finement gravées, qui reproduisent de nombreux détails aux arêtes vives. Vu d'en bas, on distingue également de nombreux rivets et têtes de vis, y compris sur la couronne d'orientation. Les superstructures reproduisent correctement, outre les marchepieds anti-dérapants, toutes les portes de service avec leurs serrures ainsi que les têtes de vis. Les protections ventilées côté conducteur, bien que non ajourées, sont très finement gravées et teintées en noir, ce qui est très proche de l'impression d'origine. L'échappement, les caméras arrière et latérales sont constitués de pièces montées séparément. Elles sont également en plastique, tout comme les rambardes relativement fines. La trappe d'accès au compartiment moteur s'ouvre fidèlement et il vaut la peine de jeter un coup d'œil en dessous : le moteur Isuzu est très détaillé, composé de nombreuses pièces et réalisé en plusieurs couleurs - il constitue presque un modèle en soi, et Re-

plicars pourrait tout à fait envisager de le proposer également séparément comme chargement sur une palette.

La cabine a de nouveau été réalisée de manière excellente, les fenêtres sont parfaitement ajustées dans les cadres et sont imprimées avec des séparations de fenêtres et des joints cahoutchouc. La poignée est ici constituée d'un fil métallique solide sur lequel un rétroviseur peut être clip-sé. Les lampes de travail, les essuie-glaces et l'antenne en plastique noir complètent la cabine, tout comme le par soleil transparent. La porte s'ouvre à 90°, elle est également détaillée à l'intérieur et même pourvue de la poignée en fil métallique. L'intérieur est, comme presque à l'accoutumée, réalisé de première classe, finement détaillé, peint en

quatre couleurs et bien sûr réalisé avec le logo Hitachi sur le dossier du siège.

L'équipement se compose de la flèche monobroche de 6,20 m et de la tige de 3,76 m en métal. Alors que le bras est composé de deux parties, ce qui donne lieu à une couture un peu disgracieuse, la tige est d'une seule pièce. Une fois de plus, le fabricant s'est donné beaucoup de mal pour représenter les flexibles hydrauliques, qui ont tous été reproduits de manière autonome, de la superstructure jusqu'aux vérins hydrauliques. Les raccords hydrauliques argentés ainsi que les zones entourées de renforts entre le bras et la tige sont particulièrement beaux. Les vérins hydrauliques sont également très finement détaillés et un autre circuit hydrau-

lique est disponible pour les outils alternatifs. Le godet métallique est constitué d'une pièce en métal moulé qui laisse apparaître tous les détails à l'extérieur, y compris les vissages des tôles de coupe latérales. La fixation du godet est à peine perceptible, mais d'autant plus bienvenue : il est vissé et peut ainsi être changé - la largeur de logement est de 8,5 mm.

La peinture est très propre, toutes les pièces en plastique ont été moulées par injection et devraient donc conserver leur couleur à long terme. L'impression est également impeccable et reproduite de manière très détaillée. L'Hitachi ZX345USLC-7 est un modèle de première classe à tous points de vue, qui n'a pas à rougir de ses pairs.

Laster & Bagger

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

Redaktion Daniel Wietlisbach (dw)

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

Druck D+L Printpartner GmbH, D-46395 Bocholt

Traduction en français
Deepl.com

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

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

Mentions légales

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

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

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

ISSN 2504-0405

Le carnet de route de Tom

par Tom Blase

«Je veux retourner dans la rue».

(Marius Müller-Westernhagen)

Huit mois, ça peut être long. Quand on attend quelque chose et qu'on ne sait pas exactement quoi, c'est même très long. Parfois, je me réveillais la nuit et je me disais : « Et si tu avais entre-temps perdu l'habitude de conduire ou si l'accident t'avait fait perdre tes moyens ?

Mais après les premiers mètres en marche arrière dans la cour, j'ai été rassuré au moins sur ce point, « quand même un peu comme le vélo - on ne semble pas le désapprendre ».

Je suis donc de nouveau sur la route. Au sein de notre « flotte de champagne », avec pour mission d'éliminer la production, car il n'y a pas assez de capacité de stockage sur place. Pas le pire des jobs, pour quelqu'un qui doit désormais s'y prendre un peu plus « physiquement ».

Après ces nombreuses semaines (non, il s'agissait de huit mois), la caisse de maladie a exigé une soi-disant réintégration. Donc, pendant les deux premières semaines, quatre heures par jour, puis encore une fois

quatorze jours avec des postes de six heures.

C'est ainsi que j'ai pu jouer au passager chez différents collègues, à tour de rôle. Je surveillais toujours ma montre pour ne pas dépasser mon temps de travail réduit (on ne sait pas si la caisse de maladie peut lire les cartes de conducteur).

Ensuite, j'ai passé quelques jours chez mon collègue Enzo, qui vend des accessoires pour couvreurs, etc. Après quelques jours, j'ai atterri sur mon futur lieu de travail - « MM/Rotkäppchen Sektkellerei ». Mais là encore, je n'ai passé que quelques jours en tant que copilote, avant que mon responsable ne se rende compte de la situation et ne me « sorte » un camion de sa manche, sur lequel je pouvais effectuer seul mes six heures quotidiennes.

D'une certaine manière, j'ai apprécié de conduire à nouveau sans « supervision » et d'être mon propre maître.

Ces jours-là, il y avait beaucoup à raconter, car le temps ne s'était pas arrêté. Les collègues partaient, de nouveaux arrivaient et les tournées changeaient - beaucoup de sujets de conversation s'étaient accumulés.

Lorsque j'ai inséré pour la première fois ma carte de conducteur dans le tachygraphe, j'ai eu peur - dernier prélèvement 21.12.2023 - le téléchargement de mes données a donc duré longtemps. Mais ensuite, c'était presque comme avant : j'étais à nouveau un rouage du système de transport, même si j'avais plus mal qu'avant - malgré les visites chez le médecin et les cinq semaines de rééducation.

La marche vers une aide médicale supplémentaire, ainsi que la recherche d'une solution à mes douleurs, se poursuivent donc en parallèle à mon travail - toujours avec l'espoir que le rouage du système pourra peut-être un jour à nouveau tourner sans douleur.

Camion-citerne de PowerTrac au 1:50

Saurer D330B

de Daniel Wietlisbach

Du point de vue de la forme, PowerTrac s'oriente toujours vers les modèles 1:87 de Ros-kopf, qui ont connu un grand succès dans les années 1980. Quarante ans plus tard, il est manifestement possible de le transposer au 1:50.

La série de camions-citernes a débuté avec trois véhicules avec couchette et cinq avec cabine de jour. Le modèle avec l'inscription Avia est accompagné de décalcomanies pour huit points de distribution différents, ce qui permet de personnaliser les modèles. Il en va de même pour le modèle d'Agrola avec quatre jeux d'images coulissantes et celui de Coop avec deux jeux alternatifs.

Les modèles moulés en résine donnent une impression générale positive grâce à des proportions réussies. Les deux modèles présentés ici étaient disponibles pour un essai, avec une couchette et une impression attrayante de « flammes » ainsi qu'en bleu vif de l'entreprise Halter de Suisse orientale. La couchette, qui n'avait pas vraiment convaincu dans notre dernier rapport, a suscité un intérêt particulier. Mais ce défaut a été corrigé par le fabricant dans la nouvelle série, ce qui a permis d'améliorer nettement l'aspect visuel. Les parebrise des deux cabines sont toujours légèrement trop hauts et les bords supérieurs des portes moins arrondis que sur l'original, mais dans l'ensemble, les cabines plaisent. Les

Les camions-citernes d'Arbon suivent les camions à quatre essieux bâchés. Là encore, un large champ d'action s'offre aux modèles colorés ...

gardes boue avant sont également nouveaux, avec une structure finement nervurée qui constitue un élément de design typique de ces Saurer. Les marchepieds sont à nouveau recouverts de fines tôles striées, qui suivent fidèlement les gardes boue d'origine. Les fenêtres sont placées avec une grande précision et les différents détails rapportés séparément ne manquent pas de faire leur effet.

Le nouveau châssis offre un empattement total de 5715 mm (1450 + 2900 + 1365), qui a été parfaitement réduit au 1:50, et la largeur totale de 2,3 m est également correcte. Vu d'en bas, le châssis montre le carter d'huile du moteur, les boîtes de vitesses et les ralentisseurs, les arbres de transmission ainsi que les essieux avec les boîtiers de différentiel. Les cylindres de frein, les bras longitudinaux et le pot d'échappement n'ont pas été oubliés non plus. Les coffres de rangement et les réservoirs sont correctement reproduits. Les roues finement gravées proviennent des modèles précédents, mais portent depuis peu à l'avant un logo Saurer sans faille sur le moyeu de la roue.

En Suisse, dans les années 1980, il y avait surtout deux fabricants de citernes avec des produits en gran-

de partie identiques : la Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein FFA et l'Aluminium-Schweisswerk Schlieren ASS. Les réservoirs pour les châssis à quatre essieux avaient une capacité de 16000 litres. Les proportions et les dimensions semblent harmonieuses, voire correctes. Côté conducteur, il y a une échelle derrière la cabine pour accéder aux couvercles de remplissage ; il y a ici des réservoirs avec deux ou trois couvercles. Selon le modèle, il y a des plaques de danger à l'avant et à l'arrière ainsi que sur les côtés ; le numéro 30 1202 signifie diesel ou mazout, qui sont identiques du point de vue chimique, mais de couleur différente.

La peinture est très propre et couvrante, et les décals appliqués avec une grande précision méritent d'être remarqués. En particulier sur l'« Abderhalden », où les « flammes » rouges, orange et jaunes entourent aussi bien la cabine que le réservoir, ne laissant guère apparaître de plis et s'insérant parfaitement dans chaque fente. Des plaques d'immatriculation ont également été apposées en fonction des couleurs.

Nouvelle remorque surbaissée Nootboom

Manoovr Multi-PL

de Carsten Bengs

Le modèle réduit est utilisé pour le transport d'engins de chantier tels que des grues sur chenilles, des locomotives ou d'autres chargements lourds jusqu'à 111 t maximum. Avec une vitesse de déplacement réduite, il est même techniquement possible d'atteindre 154 t.

Nous avons d'abord été ravis par la description complète qui accompagne le modèle et qui fournit des informations détaillées sur le modèle en texte et en images et qui explique bien la facilité de montage du modèle. Réalisé de manière massive, le modèle convainc par sa grande fidélité aux détails et, bien sûr, par sa grande fonctionnalité.

Le modèle se compose d'une remorque à sept essieux et d'une dolly à trois essieux. Les dimensions ont été réalisées de manière cohérente. Le col de cygne, la dolly et la remorque sont montés par le bas à l'aide de vis ; le modèle peut bien sûr aussi être monté sans dolly.

La surface de la remorque a été réalisée de manière réaliste avec une surface antidérapante, ce qui lui donne un aspect très authentique. Les petits œillets pour l'arrimage du chargement, qui sont bien visibles, sont tout aussi positifs. Même les petites planches de bois destinées à soutenir le chargement à l'avant sont de couleur contrastée, de sorte qu'elles sont immédiatement reconnaissables en tant que telles.

Avec les modèles du Manoovr Multi-PL, WSI élargit sa gamme de remorques surbaissées.

Le modèle à succès marque des points avec un plateau bas de 780 mm ainsi que des charges par essieu de 12 t ...

Pour les marchandises larges, le plateau peut être adapté. De petites extensions peuvent être retirées latéralement et permettraient d'élargir le plateau d'environ 10 mm au total. Parmi les nombreux accessoires, on trouve des ranchers en deux versions qui s'insèrent dans les trous prévus à cet effet et qui sécurisent les chargements correspondants. Les panneaux d'avertissement en cas de largeur excessive ne manquent pas non plus. Tous les essieux roulent facilement et, à l'exception des deux premiers, ils sont tous orientables.

Sur la dolly, tous les essieux sont orientables ; l'angle de braquage est en outre suffisant. Tous les essieux sont réglables en hauteur et ceux de l'arrière restent toujours en position basse grâce à de petits ressorts. La cinématique de direction complexe, qui n'est visible que d'en bas, a également suscité l'enthousiasme. De petites barres de direction filigranes et des vérins hydrauliques assurent une direction aisée des essieux. Les essieux sont en outre reproduits en métal ; des accumulateurs de pression sont esquissés et les jantes cor-

respondent également au modèle réel. La plaque d'immatriculation, l'éclairage et les feux de détresse sont convaincants à l'arrière.

Le col de cygne peut être réglé à l'aide de petits vérins hydrauliques et est finement détaillé avec le Powerpack, les éléments de commande, les roues de secours et les cales de roue. Deux petits pieds d'appui, sécurisés par de petits boulons, maintiennent le col de cygne à l'horizontale.

Comme à l'accoutumée chez WSI, le modèle possède un étiquetage complet avec des instructions de commande, des autocollants d'avertissement et des logos. Des déflecteurs de saleté sur tous les essieux, avec le logo de Nootboom, complètent les détails. Pour les chargements encombrants, le modèle peut être allongé de 18,5 cm pour atteindre une longueur totale de 62,0 cm.

Le tracteur utilisé est un MB Actros MP5 SLT Giga Space 8x4. Il séduit également par ses nombreux détails. Le moteur, reproduit de manière détaillée, se cache sous la cabine. Un coup d'œil à l'intérieur laisse

deviner que le modèle réel dispose de suffisamment de confort. Les sièges sont reproduits en deux couleurs et le tableau de bord est également bien reconnaissable. Derrière la petite tour pour poids lourds, les flexibles hydrauliques sont reproduits. Les caméras à miroir n'ont pas été oubliées et à l'avant, quatre feux assureraient l'éclairage ; des feux de détresse avec plaque d'immatriculation complètent les détails. Les gardes boue et les déflecteurs de saleté sur les essieux

sont bien réalisés, tout comme la transmission.

Un modèle du plus petit semi-remorque Manoovr à cinq essieux est également disponible dans la même qualité. Il est parfaitement adapté au transport de pelles plus grandes, pesant jusqu'à 66 t à pleine vitesse et 94 t à 20 km/h. Les rampes permettent à la pelle de monter sur la remorque surbaissée et de déposer la flèche dans la benne à l'arrière. De petits vérins hydrauliques déplacent les

rampes, des chaînes en filigrane les sécurisent pendant le trajet. Pour les marchandises longues et encombrantes, le modèle peut être étendu de 7,5 cm. Les petits pieds d'appui qui peuvent être dévissés et qui soutiennent la remorque surbaissée lorsqu'elle est garée ont suscité l'enthousiasme.

Avec les Manoovr Trailers, WSI présente d'autres combinaisons de remorques surbaissées extrêmement réussies et parfaitement réalisées.

Modèle historique d'IMC au 1:50

Demag AC650 «Sarens»

de Carsten Bengs

Lors de sa présentation à la Bauma 1998, l'AC650 Demag était la plus grande grue automotrice capable d'entraîner le bras pendant le déplacement avec une charge par essieu de 12 tonnes. Le développement de ce pont a commencé dès 1995 pour remplacer le célèbre AC1600 ; il s'agissait certainement d'une étape importante dans la construction de ponts roulants. Désormais, les ponts Demag portaient également la mention de la capacité de charge dans la désignation du type, alors que son prédécesseur portait encore la mention du couple de charge.

C'est une raison suffisante pour consacrer un modèle à cette grue à succès et IMC a réalisé une reproduction parfaite - les détails et la

Il n'est pas rare que des modèles soient actualisés en suivant les originaux. En revanche, il est inhabituel qu'un modèle soit remis dans un état plus ancien. Mais l'exemple de l'ancien AC650, remarquablement mis en œuvre, peut volontiers faire école ...

fonctionnalité sont convaincants. En 1999, la première grue a été attribuée à « Nederhoff » et cette couleur a donc été la première version à paraître en modèle réduit. Elle a été suivie d'une belle version « van Seumeren » et maintenant finalement dans la couleur attrayante de « Sarens ».

Bien qu'il ait été possible de recourir à des pièces de l'AC700, de nombreux moules ont dû être redéveloppés chez IMC. Par exemple, le bras,

le contreventement SL ou la cabine du châssis. Le châssis a également été entièrement adapté au modèle légendaire avec de nouveaux réservoirs et boxes.

Le châssis à neuf essieux roule facilement et la transmission a été mise en œuvre avec qualité grâce à l'arbre de transmission. Tous les essieux sont orientables avec un angle de braquage suffisant. Le 6e essieu rigide constitue une exception, mais il peut être

soulevé sur le modèle réduit à l'aide du tournevis fourni. Les garde-boue ont également été réalisés de manière très réaliste.

À l'avant, on trouve des tôles antidérapantes et des caches de radiateur en photodécoupe. La partie moteur a été réalisée avec précision ; sur le modèle réel, un moteur Daimler de 420 kW aurait été installé. L'échappement, le filtre à air ou le réservoir sont bien reconnaissables et les différences avec l'AC 700, dont les réservoirs ont été modifiés, ont également été reproduites fidèlement.

Les béquilles massives maintiennent le modèle en toute sécurité et les plateaux d'appui peuvent être accrochés aux barres d'appui de manière réaliste pendant le trajet. Les béquilles avant peuvent en outre être démontées pour réduire le poids. Les matelas-grues sont bien entendu inclus dans les accessoires et peuvent également être soulevés de manière réaliste à l'aide des petites chaînes.

La cabine spacieuse correspond à la première version de l'AC 650 et se distingue donc également de l'AC700. Elle convainc par ses miroirs, ses feux de détresse, ses essuie-glaces et son intérieur détaillé. Les sièges conducteurs de couleur noire attirent immédiatement l'attention. Les inscriptions sur le modèle sont également de qualité, les inscriptions Demag AC650 et les logos Sarens sont présents de manière réaliste.

La superstructure massive abriterait un moteur de 205 kW. La surface antidérapante et le tuyau d'échappement massif sont bien réalisés. Les petites marches, l'entraînement rotatif de forage et les mains courantes complètent les détails. Contrairement à l'AC700, la grue n'avait pas encore de garde-

corps sur la superstructure. Les petits tuyaux hydrauliques sur le côté de l'articulation de la flèche ont également été finement réalisés. Le treuil de levage dispose de suffisamment de câble sans torsion et se déplace à l'aide de la clé fournie. Pour cela, il faut retirer le revêtement latéral fixé par des aimants.

L'intérieur de la cabine supérieure est également détaillé, avec des essuie-glaces et des mains courantes ; les feux ne manquent pas non plus. Elle peut être inclinée et se trouve à l'arrière de la tourelle pendant le trajet.

L'AC650 est également lesté avec la plaque de base de 20 tonnes et un maximum de 14 blocs de ballast individuels. Ils sont dotés d'anneaux de levage et peuvent également être prélevés de manière réaliste à l'aide de la petite chaîne. Le modèle est livré avec le contrepoids complet, soit 160 t pour le modèle réel ; toutes les options de ballast réelles peuvent également être reproduites sur le modèle.

Le bras a également été réalisé différemment, car l'articulation du superlevage latéral est différente. Ses dimensions sont très cohérentes. Même à faible angle d'inclinaison, le bras est maintenu en toute sécurité par les deux vérins avec vis sans tête. Conformément au modèle, tous les télescopes peuvent être bloqués dans les trois positions.

L'AC 650 possédait encore le simple haubanage Superlift, le prédécesseur des haubans latéraux actuels. Celui-ci est monté sur le bras à l'aide de petites vis, le petit vérin hydraulique le redresserait. Le câble de levage est guidé en haut par la poulie ; globalement, il s'agit donc d'un montage un peu plus complexe. En particulier si l'original est utilisé avec la bascule, celle-ci doit d'abord être

redressée avant de pouvoir tirer la bouteille volante de la bascule vers le bras de la bascule.

Le haubanage arrière de la nuque est à nouveau monté à l'aide de petites vis ; les barres de haubanage peuvent être fixées en toute sécurité sur le modèle lorsqu'elles ne sont pas utilisées. Au niveau de la tête de bras, le contreventement passe par le boulon massif et est sécurisé au moyen de petits boulons - cette mise en œuvre est enthousiasmante.

Le modèle dispose d'un crochet à trois galets pour une charge de 92 t et d'un crochet à sept galets pour une charge de 189 t. Il est réjouissant de constater qu'IMC a complètement revu tous les rouleaux et leurs roulements par rapport à l'AC700, et que ceux-ci tournent désormais de manière absolument fluide.

Même si cela ne se voit pas, l'AC650 est un oldtimer. IMC a réalisé un modèle absolument parfait de cette grue à succès et il reste à espérer que ce ne sera pas le dernier historique. Le beau bleu convient parfaitement au modèle.

Flèche hydraulique réglable au 1:87

Liebherr 195 HC-LH et NC-LH 12-55

de Carsten Bengs

Les avantages de ce type de construction résident dans le fait que le montage est plus simple que celui des grues à flèche relevable traditionnelles, étant donné qu'il n'y a pas de chevalet en A et qu'il n'est donc pas nécessaire de cisailer le câble de réglage de la flèche - un grand avantage en termes de temps. De plus, le bras peut être entièrement monté et verrouillé au sol si l'on dispose d'une grue mobile de taille correspondante - un avantage certain en termes de sécurité.

Conrad a réalisé les deux modèles de manière cohérente et détaillée, en misant sur la simplicité du montage. La description complète qui accompagne le modèle a suscité l'enthousiasme. Elle contient des informations sur le modèle réel et le modèle réduit, et le montage simple est bien expliqué. En outre, elle incite à poster des photos du modèle sur les réseaux sociaux.

Le modèle est stable sur le châssis, qui correspond à la variante 21 HC 290 et possède une section de 70 x 70 mm. De petits blocs de fondation en métal assurent une stabilité supplémentaire. Le châssis est lesté par deux plaques de lestage et quatre blocs de ballast au total ; les quatre blocs principaux portent l'inscription

Liebherr a présenté la première grue à flèche variable hydraulique, la 195 HC-LH, à l'occasion de la Bauma 2022. Désormais, le modèle correspondant de Conrad est également disponible. Il est également apparu en tant que NC-LH 12-55 pour les marchés en dehors de l'Europe ...

Liebherr intégrée de manière bien lisible dans la fonte.

La tourelle est composée de trois segments, chacun d'entre eux étant lui-même composé de trois tronçons. Le modèle atteint ainsi une hauteur de tour de 48 cm ou 41 m. Tous les éléments de la tour sont solidement reliés par le nouveau joint coulissant. Celle-ci a été introduite pour la première fois avec la 370EC-B 12 Fibre et a remplacé les anciens connecteurs ; une solution à la fois belle et fonctionnelle. Tous les segments possèdent à l'intérieur des échelles avec protection contre les chutes et des plateformes de repos.

Deux petits moteurs de rotation sur la plateforme tournante assurent des mouvements de pivotement délicats. La cabine et l'armoire électrique se trouvent sur le chevalet central, qui est joint à la plate-forme rotative sur le modèle. Sur le 195 HC-LH, celle-

ci est nettement plus grande que sur le NC-LH 12-55. Dans les deux cabines, le siège conducteurs et les leviers de commande sont bien visibles. De petits garde-corps en zinc complètent les détails raffinés, tout comme une plateforme de montage et une échelle avec sa protection antichute.

La pièce d'articulation de la flèche est déjà jointe au chevalet central et comprend le treuil de levage avec câble sans torsion ainsi que le vérin de la flèche. Celui-ci n'est heureusement pas en plastique, mais en laiton, et assure la stabilité du bras dans toutes les positions grâce à un écrou. La clé fournie permet de le bloquer sans problème.

Conrad a également bien réalisé les connexions rapides sur le bras. La contre-flèche est accrochée en haut de la pièce d'articulation dans de petits crochets et fixée en bas par de petits boulons. A l'extrémité de la

contre-flèche se trouvent les plaques de lest, qui ont été simplifiées en un seul bloc. Sur les modèles réels, elle serait composée au maximum de cinq blocs de 5,6 t chacun.

Le bras ouvert en bas se compose de deux segments qui possèdent également des raccords rapides sans boulons et se montent facilement. Malheureusement, cela ne permet de réaliser sur le modèle que la longueur maximale de la flèche de 55 m et non des variantes plus courtes. Les poulies de guidage sont en revanche montées de manière mobile.

Sur le 195 HC-LH, la petite cabine est en outre réalisée sur le bras. Celle-ci permet un accès sûr à la pointe. Les deux crochets de charge des modèles sont également différents : le 195 HC-LH dispose d'un crochet pour un ou deux brins, tandis que le NC-LH 12-55 possède un crochet pour deux ou quatre brins. Les minuscules poulies tournent facilement. Les supports de stockage du crochet ont également été très bien réalisés, ce qui permet de le stocker en toute sécurité pendant le transport. Sur la flèche de 55 m, le modèle réel peut

soulever jusqu'à 2,55 t à portée maximale ; la charge maximale est de 12 t avec une flèche de 30 m.

Les deux grues hydrauliques à flèche relevable de Conrad convainquent par leur belle fidélité aux détails et leur réalisation massive habituelle. Malgré la petite échelle 1:87, elles atteignent une hauteur imposante de 1,13 m jusqu'au bout de la flèche et feront certainement leur entrée dans de nombreux dioramas - surtout sur les trains miniatures.

Traduction des page 37

Concours du jubilé

Résolution

de Daniel Wietlisbach

La question était de savoir combien de pages de « modèles de pelles » et de « camions et pelles » avaient été publiées au cours des 15 dernières années. Jusqu'au dernier jour du délai de participation, nous avons reçu des messages avec la solution correcte de 4772 pages. Au total, 78 lecteurs et lectrices ont correctement combiné et calculé.

Nous les remercions non seulement pour leur participation engagée, mais

aussi pour les nombreuses félicitations qui nous sont parvenues. Nous sommes bien sûr très heureux de lire et d'entendre que le magazine enthousiasme depuis 15 ans, qu'il est toujours bien accueilli et qu'il est lu avec plaisir. Les nombreux éloges ne nous permettent toutefois pas de nous reposer sur nos lauriers, mais constituent une grande motivation pour continuer, tout donner et continuer à composer pour chaque numéro un superbe mélange de thèmes en rapport avec notre hobby.

Prix et gagnants

En raison du nombre réjouissant de participants, les gagnants ont été désignés par tirage au sort. Les modèles sont déjà arrivés à destination et nous les félicitons tous chaleureusement!

Modèles de Peter Veicht

Gross UB650

de Robert Bretscher

Une fois de plus, l'histoire nous emmène à Munich, sur les chantiers de métro des années 60 et 70, où l'on utilisait principalement des engins de chantier lourds. Néanmoins, on trouvait aussi sur les chantiers de génie civil des pelles mobiles universelles plus petites, qui étaient volontiers utilisées comme engins auxiliaires, surtout pour décharger les grosses machines des « petites affaires ». C'est ainsi que des grues mobiles plus légères de Demag, Fuchs, Gottwald ou même Gross ont rejoint leurs lourdes voisines.

En 1950, le fabricant de machines de construction A. Gross de Schwäbisch Hall a lancé sur le marché la première pelle universelle sur pneus, le type UB3. Ces pelles automotrices à usage universel étaient livrées non seulement avec un équipement de grue et de grappin, mais aussi avec un godet haut ou bas. Les désignations de type à trois chiffres devaient faire référence au contenu standard du godet. Le modèle Gross UB650 présenté ici pouvait donc être équipé d'un godet de 0,65 m³.

Enfant, Peter Veicht a passé presque plus de temps sur ces chantiers que dans les salles de classe. La période des chantiers du métro, qui s'est étendue sur vingt ans, a été l'occasion d'apprendre à connaître de fond en comble les pelles à câbles et leurs machinistes. C'est par hasard, en fouillant de vieux albums photos chez la famille Veicht, que j'ai mis la main sur une photo où Peter, âgé de 5 ans, était as-

Avec la Gross UB650, Peter Veicht a créé un autre souvenir d'un fabricant de pelleuses disparu depuis longtemps en Allemagne. Il a découvert l'original sur les chantiers du métro de Munich ...

sis en riant sur le siège du conducteur d'une pelle à câbles mobile Gross. Bien entendu, le conducteur de l'engin de chantier qui se trouvait à côté observait attentivement le petit passionné de pelleuses, surtout lorsque le petit garçon essayait de déplacer certains leviers. Il a probablement gardé un excellent souvenir de cette aventure.

Des années plus tard, lorsque Peter a découvert par hasard une grue mobile Gross UB650 à trois essieux sur un chantier de métro, il a dû la dessiner pour pouvoir la reproduire plus tard. Il s'est fait aider par des prospectus originaux qu'il a pu se procurer auprès d'amis du secteur des machines de chantier. C'est ainsi qu'est née, au début des années 90, la maquette à l'échelle 1:50 en laiton et en cuivre, qui a été exposée en 2000 à l'occasion de l'exposition de machines de chantier à Berne. Au total, Peter a fabriqué deux modèles Gross UB650, l'un en vert clair équipé d'un grappin et notre modèle de grue en vert foncé (voir aussi le numéro 2-2016).

En fait, il est dommage que Peter n'ait pas produit tout de suite une petite série avec des châssis à deux essieux ; ces rares pelles sur pneus sont en effet un régal pour les yeux. L'habileté

avec laquelle Peter a réalisé les arêtes supérieures finement arrondies et la partie arrière arrondie de la zone du moteur est incroyable. Veicht n'a travaillé qu'avec des outils manuels très simples, une perceuse à main transformée et diverses limes. Un coin de cave étroit et sombre a servi d'atelier et la cuisine familiale a été utilisée pour le montage final des modèles.

Il ne faut pas manquer la cabine de conduite bien dessinée avec son toit ouvrant qui offre au conducteur une excellente visibilité vers le haut. Le modèle à trois essieux est commandé par deux vis discrètement montées pour le déplacement du bras et du treuil de grue. Il convient de mentionner le blocage de la flèche, spécialement équipé de deux câbles, qui fonctionne parfaitement. La superstructure est décorée en détail sur tout le pourtour avec de nombreuses lames et tôles d'aération. Pour le châssis plutôt simple mais dirigeable et doté d'essieux à quatre roues motrices, Veicht a choisi des essieux moteurs d'un camion Mercedes-Benz de Conrad. Le châssis à trois essieux a tout de même reçu des béquilles efficaces supplémentaires afin de pouvoir soulever des charges impressionnantes.

Possibilités de l'impression 3D

Nouvelles cabines

de Hans Witte

De 2014 à 2021, Arjan van der Sande et moi-même avons collaboré avec PKC au développement de kits en métal blanc. Malheureusement, après l'arrêt inattendu de la fonderie de métal blanc de PKC en mars 2021, nous avons décidé de poursuivre ensemble le développement de cabines néerlandaises classiques en impression 3D.

Nous savions que le moulage en métal blanc ou en résine des pièces que nous fabriquions en 3D (Arjan) ou à la main (Hans) n'irait plus de soi à l'avenir. Mais lors d'une visite chez Piet Douma de Model Truck Friesland (MTF), nous avons été impressionnés par la qualité et les nouvelles possibilités offertes par l'impression 3D de pièces en résine.

Nous sommes ensuite passés à l'impression directe de cabines et d'autres pièces. Ce changement a nécessité un certain temps d'adaptation, non seulement en raison du procédé différent, mais aussi parce que nous avons dû adapter notre façon de penser et d'aborder les choses. Le grand avantage de la réimpression réside dans le fait que nous ne produisons pas sur stock, mais sur commande : « Printing on demand ».

Pour rendre nos produits imprimés reconnaissables de l'extérieur, nous avons imaginé le nom de marque un peu ludique HaWaS, composé de nos initiales. HaWaS s'occupe du développement et de la réalisation de cabines classiques, de pièces détachées et

Sous le nom de HaWaS, trois passionnés proposent des cabines adaptées à des modèles de cagoules classiques, imprimées en 3D. Leur but n'est pas de faire du profit, mais de partager leur passion avec d'autres ...

de projets complets pour des modèles de camions à l'échelle 1:50. HaWaS n'a pas pour but de générer des revenus, mais nous prenons surtout plaisir à développer des choses pour des collègues modélistes qui n'ont pas cette possibilité.

Par des passionnés - pour les passionnés

Ce n'est pas le cas de Piet Douma, qui a investi dans une imprimante professionnelle coûteuse et dans l'équipement qui va avec, ce qui doit bien sûr être amorti. Il assume donc également un risque d'entreprise. Mais Piet travaille sur nos projets à côté de son travail et, dans la mesure du possible, sur la base d'un hobby. C'est pourquoi les prix de nos imprimés sont plutôt avantageux. La vente des produits HaWaS a lieu actuellement à la bourse aux modèles réduits de Houten. L'expédition - même à l'étranger - est toutefois possible (contact et informations : hans.witte@texel.com.)

Nous avons déjà commencé à développer des cabines de constructeurs de voitures néerlandais lorsque nous

travaillions chez PKC. Avec l'aide de MTF, nous avons pu continuer, perfectionner les pièces et élargir considérablement le programme. Au départ, il était prévu de développer une cabine « Paul en Van Weelde » ainsi qu'une cabine « Kees Mulder » pour la torpédo Scania-Vabis classique de Tekno. Mais entre-temps, une autre variante de Paul a été ajoutée, et après que le Volvo 495 Titan de Tekno est devenu disponible en kit, nous avons développé la cabine de jour et la couchette correspondantes de Nyström. Bien que Tekno ne fournisse une cabine BeGe que pour la Volvo, nous pensons qu'un Titan doit avant tout être accompagné d'une cabine Nyström.

Comme nous travaillons avec l'impression 3D, nous avons pu adapter assez facilement les modèles informatiques pour le Mack B61 de Corgi (v/h Vitesse) et le DAF Torpedo de Lion Toys. Alors que les cabines pour les modèles Vabis et Volvo nécessitent une découpe ronde à l'avant pour les gardes boue, elles n'étaient pas nécessaires pour le Mack et le DAF.

Lors du développement et de la production des projets HaWaS, cha-

cun des trois partenaires apporte son propre savoir-faire. Pour les cabines, j'ai commencé avec des dessins 2D à l'échelle 1:25 sur ma planche à dessin Rotring. Pour cela, j'avais mesuré et photographié quelques cabines au musée Scania de Kees Zandbergen et étudié de nombreuses photos et autres informations. Le premier dessin était une cabine de « Paul en Van Weelde » sur un châssis Scania Vabis, que j'avais déjà dessinée en 2016. Pour cela, j'ai utilisé un dessin d'usine fiable de Scania à l'échelle 1:25 et une maquette Tekno. La réduction de 1:25 à 1:50 a permis d'obtenir un dessin à l'échelle 1:1 du modèle, d'une netteté à couper au couteau. Dans la protection cabine, j'ai dessiné une ouverture dans laquelle devait s'insérer plus tard le tableau de bord Tekno. L'objectif était de pouvoir échanger facilement la cabine du kit. Pour cela, il suffisait de poncer le plancher de la cabine pour l'adapter à la cabine HaWaS ; l'intérieur pouvait être équipé des pièces Tekno du kit. Après la cabine « Paul en Van Weelde », plusieurs dessins de cabines Paul, Kees Mulder et plus tard Nyström ont suivi pour la Volvo Torpedo.

Mes dessins - parfois accompagnés de détails supplémentaires - ont été envoyés à Arjan, qui les a transformés en un modèle informatique en 3D. Nous l'avons évalué ensemble et, après d'éventuelles adaptations, Arjan a commandé une impression d'essai. Avec plusieurs épreuves, j'ai ajusté manuellement toutes les cabines sur le Scania-Vabis, le Volvo, le Mack et le DAF. J'ai transmis à Arjan les corrections nécessaires pour les adapter aux différents châssis afin qu'il puisse travailler sur les modèles informatiques en 3D. Le fichier informatique était alors prêt à être envoyé en production pour les cabines. La cabine

pour une torpédo DAF est livrée avec une pièce d'adaptation pour le capot, une cloison et un tableau de bord réaliste. J'ai d'abord fabriqué ces pièces à la main, puis Arjan les a converties en un modèle 3D. Ensuite, tous les fichiers ont été envoyés à Piet Douma, qui s'est occupé de l'ensemble du processus d'impression.

Méthode d'impression

Le procédé d'impression utilisé par Piet s'appelle SLA, ce qui signifie qu'un liquide (monomère) se transforme en polymère (résine/plastique) sous l'effet de la lumière UV (ultraviolet). La taille et le nombre d'impressions et de pièces pouvant être produites en un seul passage dépendent de la taille de la plaque de construction. Le processus se déroule dans un réservoir rempli de liquide, dans lequel le plateau de construction (la surface sur laquelle l'impression est réalisée couche par couche) flotte juste au-dessus du bain. Le monomère est transformé en polymère par la lumière UV générée par un laser ; là où le rayon laser est allumé et touche le liquide, celui-ci durcit en plastique. Là où le liquide n'est pas touché par la lumière, il reste liquide. Le fait que la plaque de construction se déplace un peu vers le haut après chaque exposition permet d'obtenir l'impression souhaitée. Les objets à imprimer flottent donc la tête en bas dans le liquide. Selon le type de pièces, un processus d'impression peut durer jusqu'à 12 heures ou plus.

Le type et la qualité de la résine utilisée, la qualité de la machine et de son utilisation sont très importants. L'épaisseur de la couche / l'incrément (steps) de 0,05 à 0,15 mm, en particulier, permet d'obtenir une surface aussi lisse que possible. Les différentes

pièces à imprimer sont disposées les unes sous les autres sur l'ordinateur afin d'obtenir la disposition la plus favorable sur la plaque de construction. En règle générale, une pièce est placée selon un certain angle d'inclinaison afin d'obtenir un circuit imprimé aussi dense que possible. Lorsque cela est nécessaire, le programme PCB place ce que l'on appelle des supports (Supports) afin de maintenir le moule. Il arrive aussi qu'un support se trouve sur le chemin et doive être ajusté manuellement. Arjan et Piet essaient régulièrement de résoudre tous ces problèmes d'impression et bien d'autres encore.

L'impression est suivie d'un autre processus de durcissement et de nettoyage dans deux autres machines. Cela permet de protéger le moule et d'éliminer le monomère qui n'a pas durci. Il en reste parfois un peu dans le circuit imprimé, mais le modéliste peut facilement l'éliminer lui-même, par exemple en plongeant la pièce pendant un certain temps dans un bain d'alcool et en la nettoyant éventuellement avec un pinceau solide. Le travail avec la résine requiert donc une certaine attention, c'est pourquoi nous avons rédigé une fiche séparée avec des conseils pour le traitement ultérieur des pièces en résine.

Pour les modélistes expérimentés

Les fenêtres sont réalisées par Arjan, qui a fait l'acquisition d'une machine à vide à cet effet et a développé sa propre méthode de travail. Pour toutes les cabines, il existe des moules développés en 3D autour desquels les fenêtres sont thermoformées et moulées sous vide.

Nos cabines et pièces imprimées sont destinées aux modélistes ex-

périmentés. Toutes les cabines nécessitent un travail personnel, comme par exemple le retrait de la cabine existante chez Mack et DAF et la réalisation d'un joint fermant bien avec le capot moteur. Des pièces imprimées sont fournies à cet effet, mais le plancher de la cabine et d'autres pièces intérieures doivent être fabriqués par le client. Toutes les cabines sont accompagnées d'instructions détaillées pour les différents châssis.

Pour une réalisation cohérente et fidèle de modèles 1:50 en technique 3D, il faut non seulement des masses correctes, mais aussi et surtout un bon sens des moules d'une ca-

bine et d'autres objets. À cet égard, nous visons la plus haute qualité et nous pensons que nous y parvenons bien. Comparez la photo de la Tekno Volvo Titan avec cabine HaWaS Nyström ci-dessus avec une photo du modèle WSI (numéro 3-2022, page 52). Manifestement, il manque parfois des dessinateurs 3D suffisamment qualifiés, ou leur travail n'est pas jugé de manière suffisamment critique. Ou est-ce une question de coût et le fabricant veut-il gagner du temps ? Personnellement, je considère qu'un assemblage différent de l'original est une mauvaise publicité et j'espère que toute personne tentée par l'achat d'un tel modèle commen-

cera par jeter un coup d'œil attentif à sa qualité et à sa fidélité à l'original.

Pour les camions modernes, c'est mieux, car on peut travailler avec les fichiers 3D de la vraie voiture. Par conséquent, si l'on doit dessiner entièrement soi-même une cabine classique, il faut avoir les connaissances techniques nécessaires, des compétences en dessin, de la créativité et un sens des moules.

Après cet article un peu théorique sur le processus de développement et d'impression, la prochaine fois, j'expliquerai comment placer les cabines imprimées sur les différents châssis.

Une nouvelle diversité pour un modèle connu

Sennebogen 830E

de Urs Peyer

Comme il est bien connu chez Sennebogen, il existe d'innombrables variantes d'équipement pour chaque pelle de manutention. Pour la 830E en version mobile et sur chenilles, il existe six variantes de bras et sept variantes de châssis ; la variante Vario Tool est polyvalente : Un système d'attache rapide est monté à l'extrémité du bras. Ainsi, des ciseaux pour ferraille lourds et des tiges avec ou sans cinématique de godet peuvent être montés directement sur la flèche.

La pelle de manutention mobile Sennebogen 830E Standard est déjà disponible depuis longtemps en mo-

Il ne peut y en avoir qu'un - aucun ne ressemble à l'autre. C'est ainsi que l'on peut décrire la diversité des produits Sennebogen. Urs Peyer a remis un 830E en état pour la casse ...

dèle réduit chez Conrad. Après la transformation, la version standard devient la variante Vario Tool avec un lourd ciseaux pour ferraille de Genesis.

Chassis

Le couvercle de protection enfiché des arbres de transmission a pu être

retiré avec précaution à l'aide d'un tournevis. En dessous se trouvait la vis qui maintient ensemble le châssis et la superstructure, et qui pouvait maintenant être facilement dévissée. Le couvercle du fond du châssis a pu être retiré après avoir fraisé les quatre points de pression. Comme Conrad utilise des connecteurs pour les jantes, de nouveaux essieux ont dû être

construits ou les essieux existants ont été fortement modifiés.

Pour que les jantes et les pneus puissent être réutilisés, il fallait les démonter comme suit : Après avoir retiré les pneus, il fallait tourner les jantes jusqu'à ce que l'on puisse voir, à travers l'ouverture étroite, la fente à l'extrémité de l'axe enfichable. Les deux extrémités pouvaient alors être pressées l'une contre l'autre à l'aide d'une pincette pointue et la jante pouvait être retirée de l'essieu.

Comme des pneus plus grands doivent être montés, il faut faire de la place tout autour du châssis. Pour cela, les deux petites aides à la montée entre les pneus et les stabilisateurs ont été retirées. En outre, il a fallu scier environ 12 mm de la surface en tôle striée des stabilisateurs. Enfin, le marchepied central des montées entre les essieux a été raccourci de 1,5 mm des deux côtés.

Les grands pneus et les jantes provenaient de la pelle de maintenance Caterpillar MH3040 de Diecast Masters (voir le rapport de transformation dans le numéro 5-2024). La distance entre le centre de l'essieu et le bord supérieur du châssis est restée inchangée, tout comme la largeur totale au-dessus des pneus. Les boîtiers d'essieux carrés sont constitués d'un profilé ABS de 6,3 x 6,3 mm,

la partie ronde est un tuyau de 4,0 x 2,0 mm, les essieux eux-mêmes sont constitués d'une barre ronde de 2,0 mm en aluminium ou en laiton. En raison des diamètres de roues plus importants, les essieux ont dû être encastés. On a utilisé un tuyau de 3,0 x 2,0 mm avec une barre de 2,0 mm ou un profilé ABS de 2,0 x 6,3 mm et 1 x 6,3 mm. (photos 1 et 2).

Superstructure et bras

Pour démonter la superstructure en ses différentes parties, toutes les vis ont dû être desserrées, pour démonter le bras, les deux rivets ont été percés. Le couvercle gris avec l'inscription Sennebogen au-dessus des flexibles hydrauliques était enfiché et pouvait être retiré avec précaution.

Pour démonter les vérins, il fallait percer tous les rivets des quatre vérins hydrauliques. Les raccords hydrauliques enfichés ont été retirés. L'ensemble des tuyaux hydrauliques a été détaché avec précaution à l'aide d'un couteau et de beaucoup de doigté - sans couper le raccord enfichable!

Le bras court, le système d'attache rapide et la plaque de tête ont été conçus par Markus Lechermann, LDB-Modelle, et pouvaient être commandés depuis longtemps sur la plateforme d'impression 3D Sha-

peways, tout comme la grille de protection de la cabine (photos 3 et 4). Pour que la bande de tuyau hydraulique démontée puisse être remontée, des trous adaptés ont été percés sur le nouveau bras ; avant le raccord rapide, la bande a dû être raccourcie pour s'adapter exactement.

Après la faillite de Shapeways, de nombreux constructeurs ont dû chercher de nouvelles voies pour la production et la commercialisation de leurs produits. Markus imprime en partie lui-même, mais il a également trouvé un fournisseur d'impression 3D convaincant sur le plan qualitatif. Toutes les pièces peuvent désormais être commandées directement auprès de lui par e-mail LDB-Modelle@outlook.de. Sur sa page Facebook « LDB Modelle », il informe en permanence sur les nouveaux éléments ajoutés.

Le kit des ciseaux pour ferraille de Genesis provient de Refo-Tech (photo 5). Une alternative serait un ciseaux pour ferraille de Gaz Evans (gemmodels.co.uk). En outre, Markus Lechermann propose un modèle de la Demarec DXS50 dans son offre.

Pour la mise en couleur et le marquage, le modèle a été confié à un atelier de peinture professionnel, mais seulement après que l'essai de montage ait été concluant (photo 6).

Rue de l'industrie comme fin optique

Forgotten Street

de Tom Blase

Une fois mon hall d'usine et sa cour achevés, je me suis penché sur l'aspect visuel de l'avant, qui devait être une rue avec un mur de clôture et des espaces verts derrière. J'ai prévu à cet effet un panneau de contreplaqué de 1,2 m de large et de 6,0 mm d'épaisseur, la route étant formée par une autre bande de contreplaqué de 6,0 mm que j'ai collée.

La route industrielle prévue devait être séparée du dépôt par un mur - une clôture sans ornement et négligée. Des lattes de pin de 8,0 mm d'épaisseur et des baguettes de pin de 10,0 x 10,0 mm ont été disposées à intervalles réguliers et également collées sur le support. Les éléments du mur ont été martelés un par un à l'aide d'un ciseau à bois et d'une punaise afin de représenter les intempéries, ce qui donne au muret un aspect assez vieilli. J'ai réalisé la finition supérieure avec un bâton de pin semi-circulaire qui dépasse un peu des deux côtés et qui est assez harmonieux.

Pendant que la colle séchait encore, je me suis occupé de la future végétation. Trois arbres des fabricants d'accessoires « Noch » et « Heki » ont une fois de plus assuré la fonction de support pour mes « arbres hortensias » du jardin familial placés entre eux. Pour le reste, au moins une douzaine d'autres haies et arbustes ont été créés, tous floqués et feuillus ; la plantation est plus amusante lorsque

«Un but ferait du bien au jeu», cette phrase de Marcel Reif m'a traversé l'esprit lorsque je cherchais une possibilité de compléter visuellement le terrain de l'usine vers l'avant. Une route industrielle est finalement devenue mon « but » dans le jeu avec les dioramas ...

le stock est plus important et que l'on peut puiser dans les réserves.

Porte de l'usine

Cela faisait longtemps que je voulais construire un vieux portail avec des barreaux. J'avais encore une baguette de hêtre dans laquelle j'ai percé des trous espacés de 5,0 mm qui devaient accueillir plus tard les barreaux de la grille. Après ce travail, j'ai découpé à la scie à ruban les autres parties du cadre de la porte dans le bois de hêtre. Une fois que la colle du cadre a pris, les « tiges de cure-dents » ont pu être insérées et collées. Pour finir, les deux battants du portail ont été crépis et poncés à la ponceuse à bande.

Il était maintenant temps de donner un coup de pouce à la route avec un peu de peinture acrylique grise. Les nids de poule obligatoires et les ouvertures dues au gel font tout simplement partie de mes zones industrielles de troisième ordre. Dans la zone des portes, quelqu'un a dû se donner la peine à l'époque de poser des

bouches d'égout et des caniveaux de drainage. Pour les caniveaux, j'ai utilisé de fines baguettes d'épicéa auxquelles j'ai ajouté des joints à l'aide d'une scie fine, ce qui leur a donné l'aspect de dalles. Il s'agissait maintenant d'aménager les espaces verts sur le terrain de l'entreprise. Pour ce faire, une poignée de gravillons de Lahn a été saupoudrée dans la colle à gazon appliquée, puis enherbée - c'est l'aspect d'une couverture herbeuse non entretenue.

Les arbres des fournisseurs d'accessoires déjà mentionnés constituent le début des coins légèrement envahis par la végétation. Ensuite sont venues les stars secrètes de la scène paysagère. Les hortensias à fleurs sont et restent tout simplement mon « arme universelle » pour un look réaliste et naturel.

Entre-temps, les deux battants du portail ont été peints en vert et ont reçu des poignées en trombones pliés auxquelles a été fixée une chaîne d'ancrage en laiton d'« Aeronaut ». J'ai encore détourné d'un projet précédent deux panneaux d'affichage -

la longue ligne droite asphaltée paraît ainsi un peu plus vivante et je trouve la publicité contemporaine tout simplement cohérente et adaptée.

Décliner et salir

Ensuite, j'ai dû me ressaisir un peu, car je m'attaquais à ma discipline préférée, celle qui me rend toujours un peu nerveux à cause de l'anticipation. Le mur a reçu quelques rainures, fissures et bosses à l'aide d'un ciseau et d'un tournevis, ainsi qu'un mélange de peinture et de sable dilué pour simuler des années

d'exposition aux intempéries. Les vantaux de la porte ont également reçu une bonne dose de piqûres de rouille et, comme quelqu'un les avait heurtés en manœuvrant, il en a résulté un écrasement très fâcheux qui a également donné à la rouille un terrain suffisamment fertile.

Là où il y a des arbres, un mur se couvre rapidement de mousse - je trouve Turf de « Woodland Scenics » tout simplement idéal pour ce genre de travaux. L'étroite bande entre la route et le mur a été réalisée avec le mastic de terrain de « Noch » et un fin ballast de voie ferrée. Ici aussi,

du turf vert foncé et quelques touffes d'herbe de « Heki » ont fait leur entrée. En pensée, j'ai entendu le chef dire : « Ici, personne ne s'occupe de cela - que doivent donc penser les clients lorsqu'ils viennent nous rendre visite ? »

La rue est devenue en fait assez peu spectaculaire, mais elle rend un service visuel précieux pour donner une fin appropriée à la cour de l'usine et représenter en même temps une zone d'entrée cohérente. Elle constitue tout simplement « la porte décisive pour enrichir le jeu ... ».

Site partenaire

Nouveau bâtiment de l'Hôpital universitaire de Bâle

Pour le nouveau bâtiment de 65 m de haut, une fouille de 120 000 m³ et de 26 m de profondeur doit être réalisée. Les travaux préparatoires ont débuté en octobre 2023. Une paroi de pieux forés recoupés de 150 m de long et de 36 m de profondeur a été réalisée le long de la rangée de maisons de la Hebelstrasse. La sécurisation de

la fouille a nécessité 1500 ancrages au total. La logistique a représenté un défi permanent dans cette fouille longue et étroite.

Comme la rampe d'accès dans la fouille devait céder la place à l'avancement des travaux, Eberhard a déménagé son Sennebogen 6113E à Bâle en septembre 2024. La benne

preneuse peut contenir 8 m³ de déblais, pèse environ 24 t à plein et est remplie par un chargeur à chenilles. Le rendement journalier varie entre 500 et 600 m³. Outre les 120 000 m³ de matériaux d'excavation, les pelles Eberhard viennent également à bout de 5500 m³ de béton déconstruit.

Traduction des page 53

Nouveau sur le marché

Diecast Masters / Eberhard

Chaque année, les personnes travaillant dans les entreprises Eberhard reçoivent pour leur anniversaire un modèle en peinture ou avec une inscription spéciale. Comme ces modèles sont très demandés par les

collectionneurs et que l'entreprise Eberhard fait preuve de compréhension, ils peuvent être commandés l'année suivante dans la boutique de l'Ebianum (envoi uniquement en Suisse) ou auprès du revendeur spécialisé Setec-HTM. En 2024, un Cat 775G a été doté des logos de la

carrière de porphyre de Detzeln en Allemagne.

Tekno 1:50

Sur le thème de l'entretien des modèles, Tekno annonce l'introduction d'une toute nouvelle génération de

Traduction des pages 54 – 55

jantes, dont la finesse est censée dépasser largement celle de l'ancienne version. Les jantes réalisées avec un grand souci du détail comprennent aussi bien des jantes Alcoa pour les roues avant que des jantes de roues motrices avec les moyeux typiques de Scania. Une jante universelle pour essieu arrière est également nouvelle ; elle peut être utilisée pour des roues non motrices Scania ou motrices Volvo. Les nouvelles jantes sont vendues par paquets de dix et sont disponibles dans le magasin de pièces détachées sous forme brute ou chromée. En outre, elles ont déjà été montées sur les derniers modèles de série.

Pour que les remorques ne soient pas désavantagées par rapport aux camions, l'assortiment a également été complété par des jantes en acier robustes.

5% dans le fanshop Kobelco

L'action exclusive du Kobelco Fanshop pour les lecteurs de Laster & Bagger a été prolongée (kobelco-fanshop.com). Un rabais permanent de 5% est accordé sur l'ensemble de l'assortiment. Pour profiter de cette offre, il suffit d'entrer le code promotionnel BAGGER5% pendant le processus de commande.

Nouveautés de forme chez Conrad et WSI

Ceux qui ont suivi le calendrier de l'Avent de Conrad sur les médias sociaux ont pu assister au développement d'une nouveauté de forme, un camion à capot Mack avec caisse.

WSI élargit son offre de semi-remorques avec une semi-remorque

à bâche, qui sera disponible en trois et quatre essieux, ainsi qu'avec des rampes, pour la première fois par « DKJ » (voir encadré à droite).

WSI / Mammoet 1:50

Le modèle réduit du Scania R 8x4 avec essieu supplémentaire et combinaison de semi-remorques surbaissées 4+6 avec pont-citerne a une longueur impressionnante de 75 cm et attire l'attention dans chaque vitrine. Deux combinaisons de ce type sont en route pour Mammoet Europe, notamment pour le transport de longs rouleaux de câbles. C'est pourquoi l'entreprise a fait appel à WSI pour composer cet ensemble unique avec chargement. Bien entendu, la remorque surbaissée peut être réglée et optimisée pour d'autres charges.

Nouvelles en bref

Chargeuse sur pneus Komatsu WA700-8

Komatsu Global a présenté en novembre la nouvelle chargeuse sur pneus WA700-8 pour l'industrie minière. Avec un poids en charge de 97,1 t, la WA700-8 est idéale pour le chargement de camions bennes de la classe des 65 tonnes en quatre jeux de travail comme le Komatsu HD605-10 ou le Caterpillar 775. Le moteur Komatsu à six cylindres installé, d'une cylindrée de 23,15 litres, développe 577 kW ou 773 CV. Un nouveau siège conducteurs et de nombreux systèmes d'assistance facilitent le travail quotidien du machi-

niste. Par rapport à son prédécesseur WA700-3, la mise à jour pèse environ 25 t et est donc beaucoup plus proche du WA800-8 de 115,5 t. (up)

Camion benne châssis rigide Caterpillar 793 XE

En novembre 2022, Caterpillar a présenté le 793 XE, le prototype du premier camion benne châssis rigide pour mines à ciel ouvert alimenté par batterie. Cette étape importante a été construite sur le site d'essai de Tinaja Hills, au sud de Tucson, dans l'État de l'Arizona. À l'occasion du salon Minexpo 2024 à Las Vegas, Caterpillar a déclaré que les premiers

793 XE avaient été livrés à plusieurs clients dans le monde entier à des fins d'essai. Le 793 XE chargé atteint une vitesse maximale de 60 km/h. La charge utile de la version standard du 793 se situe entre 231 et 240 tonnes, selon l'utilisation, et nécessite une puissance moteur de 1976 kW ou 2650 CV. (up)

Cinquième génération de Cascadia

Mi-octobre, Freightliner a déjà présenté la cinquième génération du modèle Cascadia. Selon le constructeur, la dernière version offre de nouvelles caractéristiques de sécu-

rité supérieures, un aérodynamisme amélioré et de nouvelles possibilités dans le domaine de l'intégration des activités quotidiennes. L'architecture de sécurité comprend l'«Active Brake Assist 6», l'«Active Lane Assist 2», l'«Attention Driver Protection» et le «Side Guard Assist 2», auxquels s'ajoute le tout nouveau «Intelligent Braking Control System» (IBCS), qui doit permettre de prolonger la durée de vie des freins grâce à l'utilisation automatique du ralentisseur lors de la décélération via la pédale de frein. Le système fonctionne comme un «brake-by-wire system» et est donc entièrement électronique avec le pneumatique en secours. L'efficacité a augmenté de 35% depuis le premier Cascadia, ce à quoi contribue également la Mirror Cam, qui fait désormais son entrée en Amérique. (eu)

Steyr eTopas 600

Dans le cadre du salon IAA Nutzfahrzeuge à Hanovre, Steyr Automotive et SuperPanther ont annoncé un partenariat stratégique pour le développement commun de camions électriques compétitifs. Le premier résultat, l'eTopas 600, devrait être produit en série dès 2025. Ce tracteur a été spécialement conçu pour le marché européen et devrait offrir une

autonomie de 500 kilomètres. Dans les batteries LFP, 621 kWh d'énergie sont disponibles pour atteindre cette autonomie. Outre l'eTopas, SuperPanther, qui est d'origine chinoise, veut en même temps établir la série eEmerald. Cette série devrait se composer de trois modèles différents avec des motorisations, des autonomies et des configurations de cabine différentes afin de répondre aux différents besoins des clients. Alors que la mort de Steyr était déjà annoncée, son retour avec SuperPanther comme partenaire est en tout cas surprenant. (eu)

Grand projet Kühtai 2

La société Tiroler Wasserkraft AG construit dans le domaine skiable de Kühtai, à environ 35 km à l'ouest d'Innsbruck, un troisième lac de retenue d'une capacité de 31 millions de mètres cubes. Pour cela, il faut construire un barrage en terre d'un volume de 7 millions de mètres cubes. La majeure partie du matériau de remblai sera extraite sur place, jusqu'à 60000 m³ par semaine. Environ 200 engins de chantier sont utilisés pour la construction, les plus gros étant deux pelles Cat 6015B, sept camions bennes 777G Cat ainsi qu'une chargeuse sur pneus Komatsu WA800-8. Le concessionnaire autrichien de Vol-

vo, Ascendum, gère une grande flotte directement sur le chantier en haute montagne: deux pelles EC950F dans la catégorie des 95 tonnes, 26 engins articulés de la A25 à la A60 et 12 chargeuses sur pneus de la L120 à la L350. 15 autres engins suivront. (up)

Renault millésime 2025

Renault a récemment lancé la commercialisation des Renault T, C et K de l'année modèle 2025. Ils ont été développés dans le but d'améliorer encore l'efficacité des véhicules, en réduisant la consommation de carburant de 3 % supplémentaires. Parallèlement, le confort du conducteur et la sécurité ont été améliorés. Les changements les plus visibles de la nouvelle génération sont les rétroviseurs avec caméra, qui sont désormais disponibles en série sur les modèles de la série T. Des miroirs classiques sont encore prévus pour les modèles C et K. Le modèle Renault Truck T Smart Racer a été optimisé pour les longs trajets. Il combine un moteur DE13 turbo-compound avec toutes les options disponibles pour réduire la consommation de carburant. Au final, le Smart Racer consomme 14% de carburant en moins et émet 15% de CO2 en moins qu'un modèle standard. (eu)