

Laster & Bagger

Fr. 15.50 / € 13.50 (D), € 14.50 (andere Länder)

sur lasterundbagger.net

Ausgabe 2-2025

Modelle von Lastwagen, Baumaschinen, ... en

Mit
Messebericht

First Gear 1:50
**Komatsu
PC900LC-11**

Eigenbau 1:50

Volvo N12

texte français



Tekno 1:50
Schwedischer Silozug



Sammlerporträt
Gertjan Veld



Sandvik 1:50
Bergbaumaschinen



Editorial



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

Après le salon, c'est avant le salon !

Les responsables du salon du jouet ont poursuivi la réorganisation du hall consacré au modélisme, aux loisirs et aux collections, et les exposants se sont donc retrouvés à Nuremberg entourés de nouveaux voisins. La journée portes ouvertes pour les visiteurs privés, organisée pour la première fois l'année dernière, a été abandonnée et n'a donc pas eu de suite. Il n'est de toute façon pas certain que beaucoup de personnes seraient venues, car le salon a suscité un intérêt plutôt modéré chez les collectionneurs en général. Elle n'a guère été abordée sur les forums Internet spécialisés. Nous présentons toutes les nouveautés dans le compte-rendu détaillé de ce numéro.

Cette année, il y a même eu un modèle spécial, ce qui n'était pas arrivé depuis longtemps. Il a été distribué aux invités lors de la «Messe-Party» de NZG et ses couleurs soulignent la nouvelle identité visuelle de la société Nürnberger Zinkdruckguss Manufaktur. En plus du modèle, il y avait aussi des boissons dans des canettes spécialement imprimées, des stylos, un carnet de notes et un chiffon pour nettoyer les verres de lunettes. Ainsi, en regardant les modèles, on

a une vision claire et tous les détails sont visibles. Les nouveautés ont été présentées pour la première fois sous forme de magazine et, bien sûr, l'ensemble du stand était également aux couleurs vives jaune et blanc.

Après le salon, cette fois-ci avant le salon et alors que ces lignes étaient encore en cours de rédaction, le «Medien Dialog» a eu lieu à Munich: cet événement presse de deux jours a été utilisé par environ 140 marques de machines de construction comme plateforme pour des informations préliminaires. Des informations sur les nouveautés dans le domaine des modèles y ont également été présentées. Urs Peyer était notre homme sur place et nous a transmis en temps réel ce qu'il avait vu et entendu. Son résumé des nouveaux modèles de la Bauma se trouve à la page 54. Il vous mettra en appétit avant de vous rendre au salon de Munich.

D'ici là, je vous souhaite une agréable lecture de ce nouveau numéro.

Daniel Wietlisbach

Laster & Bagger sur internet:

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

Gertjan Veld collectionne une marque

Collectionneur de Cat

par Urs Peyer

Gertjan est né en 1959 aux Pays-Bas et a vécu jusqu'en 1965 dans la ville d'Utrecht. Il y a 60 ans, la famille a déménagé dans la région de Heerlen, où ses parents tenaient un restaurant. La ville est située dans le sud-est de la province du Limbourg, près de la frontière avec l'Allemagne et de la ville d'Aix-la-Chapelle. Gertjan est resté fidèle à la région et vit encore aujourd'hui dans la ville.

Il a fait ses premières expériences sur un chantier alors qu'il était encore dans sa poussette. Il était fasciné par l'agitation qui régnait sur le chantier, raconte sa mère. Plus tard, lorsqu'il était à la maternelle, elle aurait pu théoriquement laisser son fils sur un chantier, faire ses courses et le retrouver une heure plus tard toujours au même endroit.

Gertjan passait la majeure partie de son temps libre dans une entreprise agricole de travaux à façon située à proximité immédiate de chez lui. Il trouvait plus intéressant de conduire des tracteurs et d'autres machines, comme la chargeuse sur pneus Fiat Allis 545, que d'aller en cours. Cela a été si loin qu'il a quitté l'école et a commencé à travailler pour l'entreprise de travaux agricoles à l'âge de 17 ans. À 18 ans, il a passé son permis poids lourd et à 19 ans, il a eu son premier appartement. Jusqu'en 1980, Gertjan transportait des légumes pour l'entreprise de travaux agricoles avec un camion DAF.

Depuis 50 ans, Gertjan Veld collectionne exclusivement des modèles de Caterpillar – ce qui est en soi un fait unique. Sa passion est intacte, et il ne manque quasiment aucun événement en Europe ...

Jeune collectionneur

Il a commencé à collectionner des modèles réduits en 1974, lorsqu'il a acheté pour 22 florins un Caterpillar 621 Scraper, un bulldozer monomoteur de la société NZG. Peu de temps après, le concessionnaire Liebherr lui offrit une pelleteuse R 991 de la marque Gescha. Le troisième modèle était à nouveau de la marque NZG, une Caterpillar 988A. Au bout de 18 mois, le jeune collectionneur se spécialisa dans les modèles Caterpillar à l'échelle 1:50 et vendit ou échangea tout le reste.

À 21 ans, Gertjan passa de l'agriculture à la construction routière. Au lieu de légumes, il transportait désormais des matériaux d'excavation, du gravier ou des revêtements et au lieu du DAF, il était désormais sur la route avec un Terberg SF1350 6x6. Mais il ne pouvait pas se passer complètement de l'agriculture, car Gertjan transportait également des betteraves à sucre avec son camion à benne basculante à trois essieux de Terberg. Pour augmenter le volume de transport, Gertjan a agrandi la benne avec des parois latérales amovibles jusqu'à la cabine.

Depuis 2003, Gertjan travaille pour l'entreprise Zuid Nederlandse Buizen (ZNB) à Maastricht, tout au sud des Pays-Bas. Les 55 collaborateurs se sont spécialisés dans la livraison de composants et la préfabrication de systèmes d'arrosage. L'entrepôt comprend 11 000 articles différents, dont des tuyaux et des accessoires, sur 70 000 m². Avec son tracteur à deux essieux Scania et sa semi-remorque bâchée à deux essieux, Gertjan livre les tuyaux en acier et les accessoires sur les chantiers aux Pays-Bas, en France, en Belgique et au Luxembourg. Le Scania de type G 410 A4x2NA est en outre équipé d'une grue Hiab.

C'est grâce à son équipement de travail que l'on trouve aussi quelques modèles de camions Scania parmi toutes les machines de construction Caterpillar. La collection comprend également des camions de chantier américains, comme le camion-benne Mack DM600.

Comment nous nous sommes rencontrés

Nous nous sommes rencontrés pour la première fois au grand Mo-

del Show Europe à Ochten, aux Pays-Bas. La seule question était de savoir en quelle année. Gertjan a retrouvé de vieilles photos qui montrent que c'était en mars 2001. À l'époque, j'exposais quelques-unes de mes maquettes transformées avec Ad Gevers et Thomas Wilk. Sur la table se trouvait également le livre «75 ans de Caterpillar» de Thomas Wilk. Les années suivantes, nous nous sommes retrouvés à plusieurs reprises à l'exposition d'Ochten, puis à celle de Bommel et plus tard encore à celle d'Ede, où nous avons également exposé ensemble des maquettes transformées.

Comme Gertjan s'intéresse aussi aux engins de chantier à l'échelle 1:1 et que je me rendais presque chaque année aux expositions de ferraille aux Pays-Bas, faute d'alternatives en Suisse, c'était une occasion supplémentaire de se rencontrer. Par exemple, les événements organisés par HIGRO avec de vieux engins de chantier offraient l'occasion de se rencontrer. HIGRO est l'abréviation de Historisch Grondverzet, ce qui peut se traduire par « terrassement historique ». Le dernier événement a eu lieu dans une sablière à Beusichem, pendant le long week-end de l'Ascension 2024. Pour moi, c'était à chaque fois l'occasion de photographier à nouveau des pelles à câble de Hovers et American, des pelles hydrauliques de Weserhütte et Yumbo, des chargeuses sur pneus de Werklust ou des véhicules de chantier de Ginaf et Terberg. Et bien sûr, il y avait aussi de nombreuses machines de construction de Caterpillar, O&K et Volvo à admirer. L'intérêt pour les machines de chantier historiques a certainement été l'une des raisons pour lesquelles Gertjan et Jack ont participé à l'événement

majeur Weiach Historik en Suisse à l'été 2022.

Avec l'ouverture de l'Ebianum en 2015 et la première exposition de modèles réduits deux ans plus tard, les collègues des Pays-Bas ont eu l'occasion de venir en Suisse une fois par an. Le dernier samedi d'avril est généralement une date idéale pour les Néerlandais, car le 27 avril est le Koningsdag (jour du roi) ou le Koninginnedag (jour de la reine), la fête nationale. Le vendredi, il reste donc du temps pour visiter le chantier et voir les grosses pelles d'Eberhard.

La table de Gertjan est d'ailleurs reconnaissable entre toutes, car elle accueille toujours son « diorama valise ». Son diorama est installé dans une vieille valise de voyage et on peut y voir ses dernières acquisitions ou transformations. En 2024, il s'agissait des Caterpillar 219D LC, 231D LC et 235D. À côté se trouvait exceptionnellement une deuxième valise, que Gertjan avait construite pour un ami collectionneur, Jack. On y trouve également d'intéressants modèles en petite série : une Caterpillar DW10 avec remorque surbaissée, chargée d'une D7, ainsi qu'une 980A qui charge une benne basculante Scania à deux essieux.

Transformer des modèles

Gertjan a eu le sentiment que les modèles proposés à la vente ne correspondaient pas à ce qu'il aurait aimé avoir. Au milieu des années 1980, il a construit avec Roger van Nispen les premières pelles en laiton. À partir de 1988, Gertjan, Roger et Jack ont utilisé de l'aluminium pour construire des bras. C'est ainsi qu'ils ont créé la pelle 375L LRE Longreach, la pelle de démolition 5080 et la pelle de manutention 5080MH

sur la base de la Caterpillar 375 de Joal. 5080 était le nom de la plus petite pelle à godet haut de Caterpillar. Le châssis et la tourelle de la 375 ont servi de base. Cependant, le support de flèche de la 5080 était plus large que celui de la 375. C'est pourquoi des constructeurs tiers tels que Verachtered aux Pays-Bas ont utilisé la 5080 comme base pour leurs flèches de démolition et de manutention lourdes. Au tournant du millénaire, Caterpillar a présenté sa propre pelle de démolition, la 375L UHD.

Dans les années 1990, les premiers accessoires et kits de flèche ont fait leur apparition. Jürgen Müller, de la société CMM basée à Krefeld, proposait par exemple différents godets avec raccord rapide en laiton moulé. Le célèbre fabricant de modèles néerlandais Zon (qui n'existe malheureusement plus) a construit de grands ciseaux pour ferraille de LaBounty, un grappin de tri lourd, une flèche de démolition pour le Caterpillar 375 de Joal ainsi qu'un concasseur à béton de Verachtered adapté. Gertjan a monté cet équipement sur un Caterpillar 350 qu'il avait lui-même construit. Ces premiers accessoires avaient l'air bien pour l'époque, mais ils étaient beaucoup trop lourds en raison de la fonte blanche.

Plus tard, Nigel, un Écossais, est arrivé avec une flèche de démolition en résine, adaptée au Liebherr R984 de Conrad. En 2015, Gaz Evans a participé pour la première fois au Model Show Europe à Ede avec ses accessoires. Il a en quelque sorte marqué le début d'un marché en pleine expansion pour les accessoires et les flèches spéciales. Avec l'avènement de l'impression 3D, l'offre s'est encore multipliée ! Aujourd'hui, ce marché est devenu presque impossible à cerner.

Pour les modélistes comme Gertjan, c'est bien sûr formidable que presque tout soit disponible, et que ce qui manque puisse être dessiné et produit avec une imprimante 3D. Gertjan collabore étroitement avec Jason Nikl, du Texas ; ses pièces rapportées et ses pneus pour chargeuses sur roues et sur chenilles sont même disponibles en Europe (cvsmodel-trucks.nl). Paul Ogier de PO Miniatourbouw a déjà fourni à Gertjan de nombreuses petites pièces telles que des marchepieds, des extincteurs, un kit de conversion pour le Caterpillar D9G de Gescha ou des pneus pour un camion de forage pétrolier. Les dernières nouveautés sont quatre pneus larges destinés à remplacer les roues jumelées du tracteur articulé MTS 3630 Switchback avec décapieuse remorquée.

Afin de perpétuer la tradition des grands bras de pelleteuse, Gertjan a récemment acheté à Frank Blokland de Grondverzetmodellen un kit pour un bras Longreach à l'échelle

1:50, adapté à la Caterpillar 395 next Generation imprimée en 3D. D'innombrables heures de travail ont été nécessaires pour que la 395 LRE soit enfin exposée dans la vitrine.

Sa collection de modèles montre bien que la transformation de modèles réduits est l'un des grands hobbies de Gertjan : environ 70 % des modèles ne correspondent à aucun standard et sont donc d'autant plus intéressants.

Des modèles de rêve

Depuis quelques années, Gertjan, Thomas Wilk et d'autres collectionneurs de «hardcore» se retrouvent au «MiniMoversClub» de Wouter Mol. Deux fois par an, ils se réunissent, échangent des idées, organisent des commandes groupées ou discutent de leurs projets de modèles réduits. Ils sont ensuite réalisés avec CypModels ou FanKit. C'est ainsi que sont nés ces dernières années des modèles en petites séries tels que la chargeuse

sur pneus 980A, le bulldozer sur pneus 824C, le compacteur de sol 825C ou le compacteur de déchets 826C, ainsi que les camions bennes chassis rigide D25, D35 et D350 de DJB en Angleterre. Outre le Model Show Europe, la bourse aux modèles de Houten est également un lieu important pour acheter des modèles, échanger des idées ou s'informer sur les tendances en matière de technologie d'impression 3D.

Et il y a aussi l'exposition de modèles au musée des machines de chantier « BouwmachinesvanToen » à Vinkel, aux Pays-Bas. Ad Gevers et ses collègues ont ouvert le musée il y a environ trois ans. Gertjan déclare : « Une idée qu'il faut absolument soutenir ». Vous trouverez des informations sur les manifestations sur le site web bouwmachinesvantoen.nl. Si vous souhaitez contacter Gertjan Veld, le mieux est de lui envoyer un e-mail à l'adresse gertjanveld59@gmail.com

Laster & Bagger

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

Redaktion Daniel Wietlisbach (dw)

Ständige freie Mitarbeiter

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

Druck D+L Printpartner GmbH, D-46395 Bocholt

Traduction en français
Deepl.com

Erscheinungsweise / Bezug

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

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

Mentions légales

Bankverbindung

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

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

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

ISSN 2504-0405

Un lourd suédois fabriqué à partir d'un jouet Volvo N1225 «Grus & Macadam Produkter»

par Daniel Wietlisbach

La Volvo N12 fait partie des véhicules qui font encore battre plus fort le cœur des passionnés. Depuis son lancement sur le marché en 1973, ce concentré de puissance au capot caractéristique s'est fait une place de choix dans l'histoire de la construction de véhicules utilitaires. Son design robuste est représentatif d'une époque où les camions étaient l'expression de l'ingénierie et de la personnalité. Le museau allongé aux lignes épurées et la calandre au design saisissant sont un symbole de puissance et de fiabilité.

Sous le capot se cache une technologie en avance sur son temps. Avec ses moteurs puissants, en particulier le légendaire TD120, un six cylindres en ligne de 12 litres, le N12 pouvait développer une puissance impressionnante de 330 CV. En 1982, la puissance moteur est portée à 385 CV, ce qui se remarque à la barre diagonale sur la calandre. Dans le même temps, les quatre feux ronds sont remplacés par deux feux carrés. Le couple de 1 800 Nm faisait du N12 un titan de la route. La combinaison d'une boîte à vitesse réglée avec précision et d'un train de roulement résistant, au choix avec des ressorts à lames ou pneumatiques, offrait à la fois fiabilité et confort.

La Volvo N12 est l'une des préférées de René Tanner. Il a toujours préféré le camion à capot imposant à son homologue de Scania. Il a trouvé l'image originale qui lui a inspiré le modèle «quelque part» sur Internet ...

La petite cabine était en revanche moins confortable, avec un espace restreint pour le conducteur, ce qui explique que le véhicule n'était pas apprécié de tous.

Sa charge remorquée maximale de 56 tonnes en faisait un bourreau de travail infatigable. Le successeur du NL12 a été présenté en 1989 au Brésil, où le NL10 a marqué le paysage routier pendant des années, tandis qu'en Europe, l'ère des camions à capot Volvo touchait à sa fin.

Aujourd'hui encore, le N12 incarne la fiabilité, la puissance et la durabilité. Sur les forums, les réseaux sociaux et lors d'événements, les gens se remémorent le passé, racontent des histoires et discutent des moindres détails techniques. Ici, la technologie rapproche les gens et le Volvo N12 reste le symbole d'une époque où les camions étaient construits avec une âme et où les longs nez inspiraient confiance aux conducteurs.

Modélisme

Chaque modéliste passe un nombre impressionnant d'heures à la recherche d'originaux intéressants qui méritent d'être reproduits. Il en résulte souvent des bases de données d'images très volumineuses sur les disques durs domestiques, qui facilitent non seulement la recherche de photos. Il en va de même dans les archives numériques de René Tanner, mais lorsqu'un véhicule attire son attention à plusieurs reprises, il lui arrive de le reproduire en modèle réduit. Le train routier au look typiquement suédois a séduit par son apparence brutale et ses magnifiques couleurs turquoise, gris et rouge. La lame sur le toit «Grus & Macadam Produkter» signifie produits de gravier et de ballast et fait donc moins référence à une entreprise qu'à la marchandise transportée. Il manque d'autres inscriptions et il est donc très probable que cette remorque colorée

était le véhicule d'un chauffeur indépendant.

La cabine a été réalisée à partir d'une petite voiture de la marque espagnole Guisval. Celle-ci s'est avérée être presque idéale pour la transformation, car le moule était adapté et l'échelle correspondait exactement. Seul le capot a dû être ajusté, car il était trop court de quelques millimètres en bas. Le moule de base du capot, un élément essentiel de la N12, était cependant correct, seul le radiateur devait être ajusté en hauteur et en largeur. De nombreux détails ont permis de transformer la cabine de jouet en un modèle exact. La galerie de toit, indispensable, a été fabriquée par nos soins, tandis que l'échelle provient de la gamme de pièces détachées de Tekno. On y trouve également les rétroviseurs, le pare-soleil, un panneau lumineux, des fanfares, des essuie-glaces et les jauges de niveau. De nouveaux marchepieds et les supports de phares ont été fabriqués à partir de profilés en plastique.

Le châssis provient du célèbre modèle Conrad, tandis que les jantes ont été achetées chez PKC et les pneus chez WSI. Les garde boues ont été fabriqués à la main à partir de tôle d'aluminium, pliée autour d'un cy-

lindre métallique, puis ajustés avec soin. Le réservoir, le réservoir d'air comprimé et le support de roue de secours ont été trouvés dans la gamme de pièces Tekno, tandis que la boîte à outils a été fabriquée de manière éprouvée à partir d'une brique Lego, avec des charnières collées et des ferures en plastique.

Le châssis de la remorque a été presque entièrement construit par nos soins, en utilisant des pièces de Tekno. L'empattement a été adapté et «allongé» pour obtenir l'aspect scandinave caractéristique qui donne aux remorques leur apparence si lourde avec leurs roues à double pneus. Les roues proviennent à nouveau de PKC, les pneus de WSI.

Les structures ont été entièrement réalisées en plastique. Les volets latéraux ont toutefois été renforcés à l'intérieur avec de la tôle d'aluminium, tandis que le plancher est en plastique. Les pièces en plastique et en métal ont été assemblées avec de la colle instantanée après avoir soigneusement poncé les surfaces à coller. Si les volets semblent si détaillés, ce n'est pas un hasard : comme l'original, ils sont constitués de dizaines de pièces individuelles. Chaque charnière a été fabriquée sé-

parément, tous les profilés ont été découpés et collés sur mesure.

Pour la peinture, René a choisi une couleur RAL qui se rapproche le plus possible de l'original sur la photo. Il a volontairement renoncé à un mélange de couleurs spécial pour réduire les coûts, ce qui n'a toutefois aucun effet négatif sur l'authenticité du modèle. L'inscription sur le panneau lumineux a été réalisée à l'aide d'une imprimante d'étiquettes Brother et soigneusement apposée. Il n'est pas toujours nécessaire d'utiliser des décalcomanies.

Le chargement se compose de gravier fin (granulométrie 2,0 mm) provenant d'un magasin de bricolage, initialement destiné à la pose de dalles de jardin. Les ponts de chargement ont été entièrement chargés et, pour les fixer, ils ont été imbibés plusieurs fois de colle blanche diluée, puis laissés à sécher, ce qui rend l'ensemble littéralement dur comme de la pierre.

Avec ce modèle réduit à l'échelle 1:50, René rend hommage à l'art de l'ingénierie et au caractère intemporel de la Volvo N12. Les camions comme celui-ci sont des pièces maîtresses et témoignent de la passion qui se cache derrière le modélisme.

Le vieux fer de Remo

par Remo Stoll

Ce camion, qui dégage une impression de puissance, est probablement le représentant le plus septentrional de son type. Il est toujours en service près de Tromsø, en Norvège. Sous le capot fraîchement repeint, un moteur V8 est en pleine action. La charge est principalement supportée par les deux essieux de 8 tonnes avec les couvercles ronds des réducteurs planétaires extérieurs. Un petit indice : le même chiffre apparaît quatre fois dans la désignation du modèle.

Avez-vous reconnu le camion ? Envoyez-nous la désignation exacte

Vous le connaissez ? Reconnaissez le camion et gagnez un modèle réduit ...

avant la date limite du 10 avril 2025. Si plusieurs réponses correctes sont reçues, le gagnant sera tiré au sort. Seuls les participants ayant fourni une adresse complète pourront être pris en compte.

Cette fois-ci, les prix à gagner sont le bulldozer Cat D5 LGP Fire de DM, la benne basculante arrière Meiller sur Arocs de Conrad et le Super 2100-5i de Vögele de NZG.

Résolution de Laster & Bagger 1-2025

La pelleuse sur chenilles enneigée était une Menzi Muck 5000T1. Le tirage au sort a désigné les gagnants parmi les bonnes réponses : Wolfgang Werner a gagné la Liebherr L300 de NZG, Markus Hänggi la Cat 395 GP à l'échelle 1:87 de DM et Markus Oberholzer la Saurer D330B 8x4 «Elmer Citro» de PowerTrac.

Nous félicitons chaleureusement tous les gagnants !

Traduction des pages 18 – 20

Komatsu de First Gear à l'échelle 1:50

PC900LC-11

par Daniel Wietlisbach

Aux États-Unis et en Asie, la pelle de 90 tonnes est commercialisée sous le nom de PC900-11. Seule Komatsu pourrait expliquer pourquoi, car la différence de dénomination entre deux produits identiques sème régulièrement la confusion. Cela entraîne également une certaine confusion au niveau des modèles, et parfois même des doublons. Quoi qu'il en soit, le modèle de First Gear sera également disponible en

Lors du dernier salon Bauma, le PC950-11, sorti tout droit de l'usine, a impressionné les visiteurs. C'est une machine impressionnante, qu'on ne voit pas tous les jours. First Gear propose le modèle adapté ...

version européenne sous le nom de PC950-11 pour le salon Bauma.

Le PC900 est le petit frère du PC1250 et doit rivaliser avec le Cat 395. Il a remplacé le PC800-8 et con-

vient aussi bien aux grands projets de terrassement qu'aux carrières et à l'industrie extractive. Avec un poids en charge de 89,2 à 92,7 tonnes, il est conçu pour des godets de 2,8 à

6,1 m³. Par rapport au modèle précédent, la brochure promet une augmentation de la productivité pouvant atteindre 40 %. Le moteur Komatsu SAA6D140E-7 à six cylindres intégré développe 405 kW (543 CV) et répond à la norme antipollution UE phase V ou Tier 4 Final.

Le modèle de First Gear est livré dans une boîte en carton avec fenêtre et est maintenu entre deux coques embouties transparentes. Il peut être facilement retiré et n'a pas besoin d'être libéré de fils gênants. La pelle est lourde dans la main, ce que les collectionneurs apprécient, car cela indique une forte teneur en métal et une grande valeur. Le modèle semble bien proportionné et a été réalisé à l'échelle.

Ce qui frappe au déballage, ce sont les chenilles qui s'affaissent, car la roue libre n'est pas suspendue. Cela dérange le conducteur de la pelle, car cela témoigne d'un mauvais entretien du train de roulement, mais les collectionneurs ont des avis divergents à ce sujet. Quoi qu'il en soit, la pelle se déplace facilement sur les chenilles. Les tuiles de chenille de 900 mm sont bien adaptées au modèle et soulignent la bonne stabilité. Les chenilles sont exactement calquées sur le modèle original, les marches sont montées séparément. Les neuf rouleaux inférieurs avec protection continue sont des répliques factices, les trois supports de rouleaux fonctionnent et la roue motrice est gravée avec une finesse particulière. Les trains de roulement sont vissés au bâti en X, qui laisse également apparaître de nombreux détails par le dessous, y compris les anneaux d'arrimage.

L'imposante superstructure se compose de plusieurs pièces métalliques, qui sont moulées avec précision et présentent déjà de nombreux

détails. Le capot moteur gris foncé forme une unité avec la grille de radiateur et présente une fine gravure. Les grilles ne sont pas ajourées, mais elles sont très convaincantes et profondément gravées. Le compartiment moteur reste fermé sur le modèle, mais la zone ouverte devant celui-ci offre de nombreuses découvertes qui raviront les amateurs de détails. Ainsi, les filtres à huile hydraulique et la valve de distribution sont reproduits correctement et équipés de nombreuses canalisations. Les surfaces antidérapantes, les volets, les portes, les charnières, les têtes de vis, les caméras arrière et latérales, ainsi que l'échappement et les poignées sont autant de détails qui témoignent d'un grand soin apporté à la réalisation de cette maquette. Les rambardes sont heureusement en métal moulé, mais elles n'en sont pas moins relativement filigranes. Le contrepoids est correctement moulé et comporte même des anneaux de levage, bien qu'il ne puisse pas être retiré.

La cabine semble petite par rapport au modèle dans son ensemble, mais elle a été réalisée avec soin et précision. Elle est en fonte et possède des fenêtres parfaitement intégrées. L'intérieur a été réalisé en plusieurs couleurs et est fidèle à l'original, avec le logo sur le dossier du siège. Il n'y a pas de grille de protection, ce qui laisse penser que la pelle est plutôt destinée à des travaux de terrassement lourds, ce que suggèrent également les larges chenilles. Des lampes de travail, toutes équipées de LED sur l'original, des mains courantes, un rétroviseur, des essuie-glaces et une antenne radio complètent la cabine.

Le modèle est équipé d'un bras de 8,4 m et d'une tige de 3,7 m, ce qui correspond à une configuration

standard. L'équipement a été reproduit correctement et en métal et atteint toutes les positions maximales à l'échelle, même la position de transport. Le bras et la tige sont constitués de deux moitiés, avec une couture au milieu, qui n'est visible que de dessous. En haut, elle est camouflée par l'excellente reproduction des flexibles hydrauliques et des deux vérins de la tige. Les flexibles hydrauliques sont tous présents, avec les raccords hydrauliques correspondants. Ils sont reproduits de bout en bout, du bloc de distribution jusqu'aux vérins. Entre le bras et la tige, on devine même une gaine métallique. Les vérins eux-mêmes sont bien reproduits, avec des dimensions correctes, des canalisations apparentes et des têtes de vis.

Le godet est constitué d'une pièce en métal moulé et est reproduit à l'identique. La lame de coupe et les nervures de renfort sont joliment gravées, les cinq dents pourraient être reproduites un peu plus finement - en tant que collectionneur, on est un peu gâté par les fabricants d'accessoires.

La peinture est appliquée proprement, mais malheureusement en deux jaunes différents, ce qui est incompréhensible, car les pièces en plastique ont également été peintes. Cela ne se voit pas sur les photos, mais dans certaines conditions de luminosité, comme la lumière fluorescente, la différence saute aux yeux. Le lettrage est impeccable et opaque, et on trouve même des autocollants de sécurité à l'arrière, alors que Komatsu n'en met généralement pas.

Le modèle ne laisse rien à désirer, à part peut-être une série avec des inscriptions en anglais, et une version LME aurait certainement fière allure.

Liebherr LH 22 M «100.000» de NZG

Double anniversaire

par Daniel Wietlisbach

En été 2024, Liebherr avait deux raisons de faire la fête: l'entreprise fêtait ses 75 ans d'existence et, dans le même temps, la 100 000e machine quittait l'usine mère de Kirchdorf an der Iller. La LH 22 M Industry blanche, sur laquelle est inscrit le chiffre «100 000», a été présentée le 25 juillet 2024 et les employés ont apposé leurs signatures sur la superstructure.

Celles-ci manquent sur la superstructure du modèle NZG, qui se présente donc dans l'état où elle était avant que les employés ne se mettent au travail. Mais cela ne la rend pas

En 2024, année anniversaire, la 100 000e machine a également quitté les halls de production – le modèle approprié vient de NZG ...

moins attrayante, car les nombreuses signatures auraient difficilement pu être imprimées de manière convaincante sur les courbes de la superstructure.

La maquette très détaillée de NZG a déjà été présentée à l'occasion du salon Bauma 2019. Elle est désormais disponible dans cette version anniversaire en édition limitée à 500 exemplaires. Elle se distingue par

ses détails fins, sa cabine à élévation hydraulique fidèle à l'original et son grappin de tri finement ajouré ; une présentation détaillée de cette maquette est disponible dans le numéro 4-2020.

Le modèle séduit par sa peinture propre et couvrante ainsi que par son impression impeccable et élaborée.

Traduction des pages 22 – 26

Salon international du jouet 2025

Nouvelle halle 7

par Daniel Wietlisbach

Les domaines du modélisme, du modélisme radiocommandé, du modélisme ferroviaire et des modèles de collection ont été regroupés et se retrouvent dans la moitié du hall 7. Ce changement est certainement judicieux, car les thèmes se recou-

«Le salon a-t-il été un succès ?» m'a-t-on demandé. «Oui, il l'a été !» Même si pour les camions, on ne parlait que de développements et que pour les engins de chantier, il fallait de toute façon attendre le salon Bauma ...

pent chez de nombreux fabricants et il n'est pas rare que les détaillants couvrent tous ces domaines. Ainsi, Märklin présentait également un modèle de collection, Tamyia combinait le modélisme et le RC et les figurines de Noch étaient finalement utiles aux fabricants de dioramas de tous les thèmes. Noch en particulier a montré la voie à suivre à l'avenir, car il y avait une série de modèles de voitures colorés à l'échelle 1:220 (!) qui n'étaient pas peints, mais sortaient directement de l'imprimante 3D en couleur. Et ce, sans couches d'impression visibles.

L'impression 3D était également présente ailleurs: chez Cavallino, par exemple, on nous a montré sur le tracteur de la nouvelle remorque surbaissée une caisse de rangement dont personne n'aurait pensé qu'elle pouvait être fabriquée avec cette technologie. Les stands avaient été montés par NZG, Diecast Masters et Cavallino, et Conrad avait également invité à son salon interne. Un grand merci à tous, car vous maintenez en vie le salon de Nuremberg en tant que lieu de rencontre de notre secteur. Les rencontres et les discussions ont donc été au centre de l'intérêt.

Et les nouveautés? Comme on pouvait s'y attendre, elles étaient peu nombreuses, car elles ne sont plus depuis quelques années le principal point d'attraction des visiteurs du salon, et encore moins lors d'une année Bauma. Nous le savions déjà avant l'ouverture des portes du salon : les nouveautés sont désormais annoncées et livrées tout au long de l'année.

Nous nous concentrons sur les nouveautés en matière de formes, les variantes de couleurs se trouvent dans l'encadré bleu à la page 55.

Pour finir, nous tenons à remercier chaleureusement tous les fabricants pour leur accueil chaleureux, les bon-

nes discussions et leur aide précieuse pour les photos.

Conrad 1:50 / 1:25

Il y a un an déjà, la plus grande nouveauté se trouvait à Kalchreuth et cette année encore, le titre revient incontestablement à Conrad. Le pont à poutres latérales STB 320 de Scheuerle a été entièrement réalisé à partir de nouveaux moules et en collaboration avec Scheuerle et Kübler. Outre les modules d'essieux et le STB 320, le set, dans la couleur verte bien connue de l'entreprise de transport, contient également deux tracteurs MAN TGX XXL et TGX GX ainsi qu'un transformateur comme marchandise à transporter. Sur place, on a pu se convaincre de l'excellente fonctionnalité de la timonerie de direction grâce à des échantillons. Le modèle devrait être disponible avant le salon Bauma.

Conrad a eu la surprise de pouvoir présenter le Mack MD, car cela faisait plusieurs années qu'une commande du constructeur de camions américain n'avait pas été livrée à Kalchreuth. Le MD n'est pas un véhicule longue distance, mais un camion de distribution, c'est pourquoi il est équipé d'une cabine de jour. Le camion a été entièrement fabriqué à partir de nouveaux moules, avec deux superstructures différentes et chacune dans les trois couleurs standard blanc, rouge et noir. La superstructure à plateau est équipée de volets latéraux amovibles, ce qui est typique des camions américains.

Dans le cadre d'une nouvelle édition, le Liebherr R9800 est désormais livré avec un lettrage actualisé. Le Multiloader Avant 650, par ailleurs inchangé, a également été doté d'un nouveau design à l'échelle 1:25.

Christine Conrad a évoqué une dizaine de nouveautés pour le salon Bauma et a promis de fournir à nouveau un plan du site le premier jour du salon, sur lequel tous les stands présentant des nouveautés Conrad seront spécialement signalés. Un service très apprécié.

La directrice générale s'attend à ce que le salon Bauma présente moins de nouveautés dans l'ensemble, mais à ce qu'il propose un large éventail de produits, de sorte qu'il y en ait pour tous les goûts.

Diecast Masters 1:50 / 1:87 / 1:18 / 1:16 / 1:12

Cette année, les modèles réduits sont également placés sous le signe des «100 ans de Caterpillar». Le modèle choisi pour cet anniversaire est le «Twenty», un tracteur à chenilles qui sera décliné en plusieurs échelles et versions. Tout d'abord, dans «notre» échelle, dans sa version originale grise, sous forme de modèle statique, dans un coffret cadeau et accompagné d'une carte avec les caractéristiques techniques.

Klaas de Vries, directeur de l'importateur européen Mahler und Partner, aimerait présenter les quatre nouvelles chargeuses sur pneus au salon Bauma. Elles ont été chargées dans un conteneur avant le salon et devraient arriver à temps, si le transport se déroule comme prévu. Les modèles présentés sont le 930 en configuration standard, le 938 avec pneus agricoles, le 906 Compact et le 906 Electric Compact, tous dans une version très détaillée.

Le puissant 995, qui avait déjà été annoncé l'année dernière et qui est maintenant en cours de finalisation, a également été présenté. Il est issu du 994K et est notamment équipé d'un

nouveau godet. Le camion benne chassis rigide 789, qui a été imprimé en 3D, a pu être admiré. Il est également très détaillé. L'excavatrice hydraulique 352 était attendue après la 352 de démolition, mais elle a finalement nécessité beaucoup plus de nouvelles pièces que prévu. Contrairement à l'image figurant dans la brochure des nouveautés, elle est équipée d'un bras standard.

Les deux modèles historiques 977D et n° 12 Grader seront bientôt disponibles à l'achat séparément, avec en plus une plaque métallique imprimée à l'ancienne pour le mur de la salle de jeux. Une version passionnante du D5 était également exposée. Il sera équipé d'une plaque pliante aux couleurs de l'entreprise de construction néerlandaise MvO, spécialisée dans la construction hydraulique.

Deux véhicules de service Titan 85 de concessionnaires américains de la marque Cat complètent la gamme au 1/50. Les superstructures sont identiques, l'une montée sur un châssis Kenworth T380 et l'autre sur un Cat CT660. Équipé d'une grue, il est ainsi possible de remplacer un moteur sur le chantier.

Un ensemble permet de reconstituer le transport d'un D11. La remorque surbaissée est tractée par un Kenworth T880 et le D11 est démonté conformément aux réglementations australiennes en matière de transport, les chenilles n'étant pas démontées. La cabine est remplacée par un cache fidèle à l'original qui protège l'intérieur. Toutes les pièces démontées du D11 sont fournies et nécessitent un transport supplémentaire. Deux semi-remorques avec l'imprimé «Mural» de Caterpillar sont livrées avec les camions américains. Les remorques sont tirées par un Peterbilt 579 et un International Lonestar.

On pouvait voir à l'échelle 1/87 le modèle presque terminé du camion benne chassis rigide 785, qui devrait être très filigrane. Les chenilles métalliques du D11 et du 395 Next ont également impressionné. Le fabricant franchit ainsi une étape supplémentaire dans le domaine de l'échelle 1/87.

Dans les grandes échelles, le modèle anniversaire Caterpillar Twenty continue. Il est disponible à l'échelle 1/12 en argent sterling massif et en or avec certificat au prix de 10 000 euros. Pour les modèles qui disparaissent, il existe une version chromée et dorée à l'échelle 1/16.

Enfin, Diecast Masters travaille sur ce qui est probablement le plus grand modèle réduit de Dozer jamais réalisé, le D11 à l'échelle 1/18. L'objectif est de permettre aux concessionnaires de présenter ce modèle phare dans le hall d'entrée ou dans la salle de réunion de l'entreprise. Il ne s'agit donc pas du lancement d'une nouvelle série de modèles réduits à l'échelle 1/18.

Tekno

Mike Lawson, toujours à l'affût de nouveaux modèles de camions, a présenté le Scania 112H aux couleurs d'Eberhard, promis il y a un an. Le modèle de la benne basculante à trois essieux fera bientôt l'objet d'un article dans la rubrique « Camions & Pelles ». La semi-remorque surbaissée à trois essieux de Broshuis avec col de cygne qui est actuellement disponible en rouge. Cette remorque surbaissée sera également disponible avec le tout nouveau Mack RW Superliner 6x4 aux couleurs de «Herik». Le Super-Liner de 1977 est une toute nouvelle conception. Les Néerlandais travaillent également sur un autre ca-

mion historique, les négociations de licence sont en cours, c'est pourquoi nous ne pouvons pas en dire plus.

En revanche, on connaît déjà les cabines Volvo entièrement nouvelles de l'Aero et du FH facelift, qui seront équipées de nombreux détails fidèles à l'original. La société belge SL Logistics a été la première à commander un modèle de l'Aero.

NZG 1:50

Le stand NZG se présentait sous un nouveau jour, après la refonte visuelle de l'automne dernier. Le noir et le rouge ont laissé place au jaune et au blanc, ce qui donne un aspect léger et rafraîchissant. En même temps, le catalogue a été remplacé par un magazine présentant les nouveautés sous forme rédactionnelle. On y trouve également un concours ainsi qu'une recette de la «cuisine NZG». Pour souligner la nouvelle orientation visuelle, la maquette de la Liebherr R 936 IV a été remise lors de la soirée du salon dans une très belle peinture spéciale.

Outre la chargeuse compacte Yanmar V8e annoncée dans le magazine et présentée dans son état d'origine, la V7 à moteur diesel sera également exposée. La Link-Belt AT-300 décrite dans le magazine aura également une collègue, la HT-120. Les quatre nouveautés ont connu des retards de livraison, c'est pourquoi elles n'ont pas pu être présentées, mais elles devraient être disponibles pour le salon Bauma.

Le modèle Liebherr LH 22 M Industry est disponible en édition limitée, avec une peinture blanche et une inscription noire, en tant que «100'000e machine». Plus d'informations à ce sujet à la page 21.

La maquette de la grande foreuse LB 45.1, qui a été brièvement exposée par erreur dans la boutique Liebherr en 2022, a été retardée à plusieurs reprises en raison d'améliorations apportées au produit. Après une nouvelle mise à jour, elle sera finalement publiée avec l'original.

Une semi-remorque à benne basculante Meiller à trois essieux a été présentée à grande échelle (1/18). Il s'agissait d'un modèle imprimé en 3D, que le directeur de production Mario Vidackovic a assemblé et peint. La production de la semi-remorque dépendra désormais des réactions des collectionneurs et de l'industrie.

Le directeur général Mark Ludwig nous a confié qu'en plus des nouveautés mentionnées, on peut s'attendre à 5 ou 6 autres modèles pour le salon Bauma. De manière générale, il a constaté que la demande de modèles de machines de construction de la part de l'industrie est plutôt en baisse. Les secteurs des véhicules utilitaires et des voitures sont plus stables.

Les confidences des couloirs

Nous résumons ici sous forme de « confidences de couloirs » ce que nous avons pu apprendre lors d'entretiens personnels.

Bymo 1:50

Le projet de la pelle de démolition Hitachi KTEG KMC 400P-7 en collaboration avec Refo-Tech est malheureusement actuellement en suspens, bien qu'il soit déjà bien avancé. Le problème réside dans le fait que les licences ne sont pas encore disponibles. Les modèles O&K RH 200 et Bucyrus RH 340 annoncés il y a un

an devraient être livrés en mai. Les deux pelles seront disponibles en version pelle rétro et pelle frontale, ce qui permettra de disposer au total de quatre modèles différents. Ces modèles ne seront pas sans compromis, car la RH 200 rouge n'existait en réalité que dans la série B et devrait donc avoir un contrepoids plus élevé. Dans environ deux ans, cependant, une Bucyrus RH 340B correcte sera disponible, fabriquée à partir de moules Keim adaptés combinés à des pièces moulées en métal Bymo. Ce modèle très détaillé coûtera cependant environ trois fois plus cher.

Drake Collectibles 1:50

Nous avons rencontré Bruce Hay, directeur de Drake Collectibles, lors de la soirée organisée par NZG. Cette année, deux nouveaux modèles vont venir s'ajouter à la série actuelle de 16 tracteurs, tous dédiés à une personnalité et étiquetés en conséquence. Tous ces véhicules existent réellement et sont utilisés dans toute l'Australie.

L'échantillon des futures combinaisons de semi-remorques pour le transport de bétail s'annonçait prometteur. Comme d'habitude, les modèles sont fonctionnels avec des planchers intermédiaires mobiles et des rampes ; la forte proportion de métal donne un poids d'un kilogramme à la semi-remorque standard. Un train routier « Livestock » complet sera un modèle impressionnant.

Eligor 1:50

Le célèbre fabricant français de modèles réduits a présenté pour la première fois deux engins de chantier à l'échelle 1:50. Il s'agit de deux tractopelles identiques, la Case 570 SV en orange et la New Holland B80C

en jaune. Les modèles ont fait bonne impression et seront bientôt disponibles dans les magasins des fabricants.

Fischertechnik

Après Lego et d'autres fabricants de jeux de construction, c'est au tour de Fischertechnik de se lancer dans les machines de chantier. Sur le stand, on pouvait voir une pelle Liebherr 938 avec un équipement à commande pneumatique. À la place de la pompe à huile hydraulique, on trouve une pompe à air qui alimente les vérins par des tuyaux. La pelle se commande à l'aide de petits leviers situés sur la superstructure, mais elle peut aussi être équipée d'une télécommande.

IMC 1:50 / divers

Nous n'avons pas rencontré de représentant, mais nous avons reçu plusieurs newsletters pendant le salon. Il y avait bien sûr des modèles à l'échelle 1:50, et en particulier la pelle hydraulique DX380LC de Develon et le bulldozer autonome Concept-X2 sans cabine. Le bulldozer TD-16N de Dressta sera disponible à l'échelle 1:35. De nouveaux modèles de Hyundai ont également été annoncés, malheureusement à des échelles parfois aventureuses, qui, selon les rumeurs, sont basées sur les tailles des emballages. La mini-pelle HX35Az sera tout de même reproduite à l'échelle 1:50. La pelle HX220 et la chargeuse sur pneus HL960 seront reproduites à l'échelle 1:35, la pelle sur pneus HW210A à l'échelle 1:60, le chariot élévateur 250D à l'échelle 1:30 et enfin le chariot élévateur 30D-9V à l'échelle 1:20.

IMC a également annoncé la commercialisation prochaine de modèles

réduits de LiuGong, disponibles à l'échelle 1/50 et 1/32.

Märklin 1:45

Depuis quelques années, le fabricant de modèles réduits de trains présente des répliques de ses véhicules routiers, qui étaient proposés jusque dans les années 1970. Cette année, le camion à cabine avancée Krupp est réédité sous forme de semi-remorque bâchée. Le modèle en métal est équipé de bâches en tissu et l'échelle est indiquée comme étant «env. 1:45».

Siku 1:50 / 1:87 / Blister

Les fabricants de Lüdenscheid ont présenté sur leur stand permanent dans notre espace thématique une benne basculante à trois essieux avec cabine MAN à l'échelle 1:50 en rouge, gris et blanc.

À l'échelle 1:87, trois sets sont proposés avec MAN, une semi-remorque surbaissée avec rampe et compacteur, une tractopelle ou un bulldozer comme chargement. Le célèbre semi-remorque américain est disponible en rouge avec l'inscription « Merry Christmas ».

Trois nouveautés sont également disponibles en emballage blister : une dépanneuse à trois essieux pour les camions, un « kit communal » avec une balayeuse et un camion poubelle et enfin un « kit de construction » avec une bétonnière portée et un dumper.

WSI

Christian Hasselbrink n'a pas pu nous en dire beaucoup plus, mais l'entreprise travaille d'arrache-pied sur de nouvelles innovations pour le salon Bauma.

Machines minières de Sandvik à l'échelle 1:50 Toro LH518iB & TH663i

par Daniel Wietlisbach

Le Toro LH518iB est un chargeur sur roues souterrain alimenté par batterie et appartenant à la catégorie des 18 tonnes, en référence à la capacité de son godet. En effet, les chargeurs miniers peuvent également servir d'engins de transport sur de longues distances. Avec un poids en charge de 54,8 tonnes et un godet standard de 8,6 m³, il atteint un poids total en charge de 71,0 tonnes maximum. Le godet standard a une capacité de 7,0 m³, le plus grand de 9,1 m³; plus des deux tiers de ce volume reposent sur l'essieu avant, ce qui explique pourquoi les roues avant sont nettement plus grandes. Le chargeur fournit une puissance motrice

Si nous avons pu présenter une équipe minière de Caterpillar dans le dernier numéro, cette fois-ci, nous nous intéressons à deux machines du fabricant finlandais Sandvik. Dans cette entreprise, les engins miniers constituent une division à part entière, aux côtés des foreuses et autres machines spéciales ...

électrique de 540 kW avec un couple total de 6000 Nm pour une meilleure accélération, des vitesses de déplacement rapides sur les rampes et un remplissage efficace de la benne.

La machine a été conçue dès le départ avec un entraînement élec-

trique. Les batteries au lithium-phosphate de fer, qui pèsent 11,0 tonnes, se trouvent dans le contrepois et peuvent être remplacées en cinq minutes sans que le conducteur ait à quitter la cabine. La chargeuse peut être «automatisée», commandée à

distance depuis un centre de contrôle ou utilisée de manière autonome, ce qui devrait être l'avenir dans l'exploitation minière souterraine, car la charge de travail pour le personnel est considérable.

Avec sa charge impressionnante de 63 tonnes, le camion benne chassis rigide Toro TH663i fait de l'ombre à certains dumpers articulés qui travaillent à ciel ouvert. Avec un poids à vide de 48,44 tonnes, il atteint un poids total en charge pouvant aller jusqu'à 111,44 tonnes. Il est extrêmement compact avec une longueur de seulement 11,60 m et un profil de 3,50 x 3,50 m. Selon le domaine d'application, des bennes de 24 à 40 m³ sont disponibles, deux versions offrent des éjecteurs. Ce colosse est propulsé par un Volvo TAD1643VE-B, qui répond aux normes d'émission Stage II/Tier 2. Si du carburant à très faible teneur en soufre est disponible, Sandvik propose également un moteur Stage V. La puissance du moteur six cylindres est de 565 kW (760 CV).

Modèles

Si les modèles Sandvik provenaient jusqu'à présent traditionnellement de Kalchreuth, on cherche en vain le logo bleu sur les nouveaux modèles. Les deux nouvelles machines minières ne sont fabriquées par aucun constructeur connu, et aucune indication sur l'origine ne figure sur l'emballage. On peut supposer qu'elles proviennent de Chine, et la qualité des modèles montre qu'il ne s'agit pas d'une entreprise inexpérimentée. Les chargeuses sur pneus et les dumpers sont livrés dans des boîtes en carton, maintenues de manière stable et sûre entre deux coques en polystyrène. Il faut faire attention en retirant la chargeuse sur pneus, car le

contrepoids avec le bloc de batteries est amovible à l'identique, mais il n'est accroché que par le haut et peut donc se détacher facilement. Le poids à vide des modèles indique une forte proportion de métal, les deux ont été réalisés à l'échelle.

Les rambardes sont fournies dans des sachets en plastique. Elles sont très fines, en plastique, et donnent d'abord l'impression d'être fragiles. Mais cela n'est pas le cas, les pièces sont assez solides et peuvent être placées avec précision aux bons endroits ; l'espacement inégal des trous empêche un mauvais montage. Elles ne peuvent pas être rabattues et les machines ne peuvent donc être présentées qu'en état de service, car en utilisation, les garde-corps seraient rabattus vers l'intérieur.

Commençons par la chargeuse sur pneus Toro LH518iB, qui est maintenue par huit vis cruciformes et laisse entrevoir une partie de la transmission. Les essieux sont montés de manière rigide, les roues sont magnifiquement gravées et les pneus en caoutchouc ont un profil adapté. Le véhicule articulé à conduite arrière est constitué d'une pièce en métal coulé finement gravée et présente de nombreux détails, même les marches sont joliment intégrées. Le contrepoids, qui contient la batterie sur l'original, peut être facilement démonté, comme nous l'avons déjà mentionné. Il est également reproduit avec précision et de manière très détaillée, par exemple les deux grilles de refroidissement latérales sont constituées de tôles photogravées très fines. Les feux arrière rouges transparents sont montés séparément, et le crochet arrière n'a pas été oublié. La cabine a été très bien réalisée dans le moule et, sur l'original, ce n'était certainement pas un lieu de travail pour un

conducteur claustrophobe. Le machiniste accède à son poste de travail par la porte avant ; les essuie-glaces et les lampes de travail sont reproduits correctement.

L'articulation atteint l'angle de braquage fidèle à l'original et est reproduite en détail. Outre les vérins de direction, il y a de nombreux flexibles hydrauliques à découvrir. Il faut un peu de courage pour le diriger, car les vérins sont plutôt rigides.

Le cadre avant a été réalisé avec succès et on peut y accéder par des marches individuelles. Les extincteurs, les cales de roue et les lampes de travail sont entièrement reproduits. Les canalisations sont représentées sur les trois vérins du mât de levage et de la pelle, qui sont serrés les uns contre les autres dans un espace très réduit. L'espace prévu pour le mât de levage et la cinématique en Z est également réduit au minimum, ce qui est parfaitement reproduit sur la maquette. Tous les composants sont fidèles à l'original et le godet atteint toutes les positions maximales ; il n'y a pas de goupilles gênantes sur les points d'articulation. Le godet est constitué d'une pièce en métal moulé, la version standard de 7,0 m³ a été choisie.

Le modèle réduit du dumper Toro TH663i est lui aussi extrêmement stable et de grande qualité. Les roues sont parfaitement reproduites, les pneus en caoutchouc ont un profil fidèle à l'original. Vus d'en bas, la transmission et les carters d'essieu, tous deux gravés avec précision, sont bien visibles. Le cadre avant est constitué d'un bloc de métal coulé massif, qui, grâce à sa gravure fine et précise, présente de nombreux détails. Surfaces anti-dérapantes, volets à charnières, côtes, angles et arêtes : tout est représenté avec précision. Les ex-

tincteurs, les feux, les marches et les deux grilles de radiateur à droite et à l'avant sont représentés séparément. Tous deux sont très filigranes et ajourés, et les radiateurs sont clairement visibles derrière. La cabine laisse entrevoir un peu plus de confort que sur la chargeuse sur pneus et pour le montrer, on peut ouvrir la porte. L'intérieur est représenté en détail et en plusieurs couleurs, les fenêtres sont parfaitement ajustées et insérées individuellement et montrent également les joints caoutchouc ; la grille de protection de la lunette arrière est également représentée en transparence.

L'arbre de transmission est visible dans l'articulation centrale, mais on

ne distingue pas les flexibles hydrauliques. Le dumper a également un angle de braquage fidèle à l'original, les vérins de direction sont plus souples que sur une chargeuse sur pneus.

Le châssis surbaissé du véhicule articulé à conduite arrière est reproduit de manière ouverte. Lorsque la benne est basculée, la transmission est visible. Deux béquilles hydrauliques situées devant les roues arrière permettent de changer rapidement les pneus. Elles peuvent être remplacées par les pièces en plastique grises fournies pour l'utilisation. Les vérins de basculement sont reproduits de manière fidèle à l'original et la benne atteint sans problème l'angle de basculement conforme à l'original.

La benne standard de 36 m³ a été reproduite. Elle est constituée d'une pièce en métal moulé et reproduit très fidèlement le moule de l'original. À l'arrière, elle est complétée par une poutre avec feux arrière, feux stop et feux de recul.

La peinture des deux modèles est appliquée de manière très propre et couvrante, les inscriptions et les marquages d'avertissement jaune et noir sont également impeccables. Les deux modèles peuvent être qualifiés de réussis à tous points de vue et devraient trouver leur public parmi les collectionneurs.

Silo suédois de Tekno à l'échelle 1:50

Scania 143M Forsgård

par Daniel Wietlisbach

Comme c'est le cas pour d'autres entreprises de transport scandinaves connues, le site web de «AB Bengt Forsgård Akeri» est plutôt austère ; on n'y apprend que peu de choses. La dernière mise à jour date de 2008, et il s'agit probablement surtout d'être visible. L'entreprise familiale a été fondée en 1965 à Habo, dans le sud de la Suède, au nord de Jönköping, entre Göteborg et Stockholm. Elle est spécialisée dans le transport de marchandises en vrac. Outre les bureaux et le garage, le site de l'entreprise comprend également

Le terme «combi suédois» fait briller les yeux de nombreux amateurs de véhicules utilitaires. Tekno propose désormais de nouvelles structures de silo adaptées, conçues par Interconsult ...

un atelier avec une station de lavage pour les silos. Quinze camions, tous équipés de silos, sont actuellement disponibles pour les commandes de transport.

Les véhicules silos ne sont pas nouveaux dans l'offre de Tekno, mais le constructeur a heureusement accepté de reconstruire entièrement les modèles d'origine d'Interconsult. Alors

que la superstructure du camion s'adapte aux véhicules à trois essieux de Volvo et Scania grâce à un châssis auxiliaire, une nouvelle construction a été nécessaire pour la remorque. Les structures de silo s'adaptent aussi bien aux modèles classiques qu'aux camions modernes. Afin de répondre aux souhaits du plus grand nombre possible de clients du secteur

du transport, les châssis de remorque et les structures de silo peuvent être personnalisés. La remorque peut ainsi être livrée avec cinq essieux et équipée de pneus super simples ou doubles, et bien sûr, des garde boues étroits ou larges sont disponibles. Les supports de chambre à air sont disponibles en différentes longueurs et peuvent être montés des deux côtés.

Mais regardons le modèle dans les couleurs attrayantes de Forsgårds en détail : la cabine et le châssis du Scania 143H sont connus, mais les jantes sont nouvelles. Comme présenté dans le dernier numéro (page 54), elles sont finement gravées et mettent en valeur les nouvelles versions de Scania et Volvo.

Le modèle a été conçu dans les moindres détails sur le modèle original de 500 CV portant la plaque d'immatriculation «HMR 103». Le châssis auxiliaire et le réservoir sont en zinc moulé sous pression, le vérin de basculement en quatre par-

ties est chromé et légèrement surdimensionné, ce qui permet un angle de basculement réaliste et maintient le silo de 27 m³ en position stable. L'échelle filigrane derrière la cabine permet d'accéder à la passerelle avec gravure en tôle striée. La rambarde est représentée repliée, ce qui permet de comprendre qu'elle est en position de marche. Les couvercles, reproduits avec précision, sont montés séparément. L'arrière du réservoir est particulièrement bien réalisé, avec des tuyaux, des vannes et des flexibles réalistes qui complètent le modèle. Le cylindre permettant de fermer et d'ouvrir la trappe a même été monté de manière indépendante. Il est en revanche dommage que le compresseur situé derrière la cabine n'ait pas été reproduit, car il s'agit d'un élément central pour vider les conteneurs sur les véhicules-silos.

Comme convenu, la plupart des pièces de la remorque sont neuves. Le châssis et les supports de réservoir

forment une unité, les supports de tuyaux et les canalisations sont montés séparément. Les deux essieux arrière sont montés sur des paliers oscillants, de sorte qu'ils restent toujours au sol, même sur des routes modèles inégales ; ici aussi, de nouvelles jantes ont été utilisées.

Le vérin de basculement est le même que celui du camion, mais comme le réservoir de 45 m³ est beaucoup plus long, la hauteur de basculement maximale n'est pas atteinte. Le réservoir est aussi joliment détaillé que celui du véhicule tracteur, avec cinq couvercles sur le dessus et une bande de huit feux arrière à l'arrière. Comme sur l'ensemble du véhicule, ils sont en plastique rouge transparent, ce qui donne un aspect très réaliste.

La couleur bleu métallique lumineux est tout aussi convaincante que l'impression parfaite.

Liebherr 370 EC-B 12 Fibre à l'échelle 1:87

De nouvelles voies

par Carsten Bengs

La description détaillée ci-jointe contient des informations sur le modèle réel et le modèle réduit. Elle invite également à publier des photos du modèle réduit sur les réseaux sociaux. Bien entendu, le montage simple est également bien expliqué.

Le modèle est stable sur le châssis, qui correspond à peu près à la variante 21 HC 290 et a une section de 7 x 7 cm. De petits blocs de fondation en métal assurent une stabilité supplémentaire. Le châssis est lesté par six blocs de ballast au total ; les quatre blocs principaux portent le logo Liebherr intégré dans la fonte.

La tour se compose de quatre segments, chacun d'eux étant constitué de trois pièces. Le modèle a ainsi une hauteur de tour de 62 cm, soit 54 m. Pour le montage de la tour, les segments sont insérés latéralement comme d'habitude et offrent ainsi un joint stable.

Tous les segments sont équipés à l'intérieur d'une échelle avec protection antichute et d'une plate-forme de repos. L'ascenseur de tour LiUp, présenté par Liebherr à l'Intermat 2015, est également très bien conçu. La petite cabine se trouve dans le segment inférieur de la tour ; elle est homologuée pour deux personnes et 200 kg. Les petits rails montent jusqu'en haut, mais la cabine n'est pas mobile en raison de la petite échelle.

Deux petits moteurs rotatifs sur la plate-forme tournante assureraient

Le modèle de la grue Flat Top 370 EC-B 12 Fibre de Conrad est déjà sorti depuis un certain temps, mais il mérite en tout cas une présentation détaillée ...

des mouvements de pivotement en douceur. La contre-flèche abrite le treuil de levage, qui possède suffisamment de câble sans torsion ; un petit moteur de levage est indiqué.

Il convient également de souligner ici le câble blanc, qui symbolise le câble en fibres synthétiques. Ce câble a été développé par Liebherr en collaboration avec le fabricant autrichien de câbles Teufelberger. Grâce à son poids nettement inférieur, il a permis d'augmenter la capacité de charge de 20 %.

La contre-flèche est entièrement équipée de mains courantes. Toutes sont en métal et leur couleur contrastée leur donne un aspect haut de gamme. Le logo Liebherr se trouve en bas de la contre-flèche.

Le contre-ballast est conçu comme un bloc complet et repose en toute sécurité dans la contre-flèche. Les différentes plaques sont indiquées et les petits boulons en acier sont également bien visibles. Sur le modèle réel, ceux-ci s'accrocheraient dans le support de ballast dentelé, permettant ainsi un ballastage solide. Cette dentelure est également reconnaissable sur le modèle réduit.

La cabine de conduite, montée sur le côté, séduit par son design élégant

et son intérieur détaillé avec siège et leviers. Même la fenêtre au niveau du plancher est bien réalisée. Le tableau de bord est également bien reconnaissable. Les garde-corps et les passerelles de la cabine sont tous en métal.

Conrad a également réussi à reproduire le bras de 86 cm (75 m) de long du modèle. Celui-ci est composé de cinq segments et peut également être monté plus court. Là encore, le montage est un jeu d'enfant, car il suffit d'insérer les segments par le haut pour qu'ils s'emboîtent parfaitement.

Le chariot peut être facilement déplacé le long du bras. Il se caractérise par ses quatre pieds, qui sont également utiles lors du montage au sol. Les deux roulettes métalliques du chariot se déplacent facilement.

Le crochet, qui a été reproduit de manière réaliste, possède également une roulette métallique et s'abaisse sans problème grâce à son poids à vide. Conrad a également ajouté un petit drapeau avec le logo Liebherr comme poids. En fonctionnement à deux brins, le modèle réduit soulève un maximum de 12 tonnes jusqu'à une portée de 21 m avec une longueur de flèche maximale.

Excavatrice géante de Dortmund pour les chantiers et les carrières

O&K RH 25

par Ulf Böge

La pelle hydraulique RH 25 de L210 CV, fabriquée à Dortmund-Dorstfeld, a toutefois connu un succès plus grand que sa grande sœur. Pas moins de 384 exemplaires ont été livrés jusqu'en 1978. La RH 60 n'a été produite que pendant trois ans et n'a été vendue qu'à 23 exemplaires.

La RH 25 est issue de la RH 20, qui elle-même est issue des prédécesseurs RH 15 et RH 10. La gamme de pelles O&K s'est progressivement élargie, avec pour point de départ la première pelle entièrement hydraulique RH 5 en 1962. Les modèles suivants ont ensuite été développés à un rythme effréné, devenant de plus en plus grands et puissants, jusqu'à ce que la limite magique d'un mètre cube de capacité de godet devienne la norme à la fin des années 1960. O&K a toujours été l'un des principaux fabricants au monde et a toujours été considéré comme un pionnier très respecté en matière de faisabilité dans la construction de pelles.

De grands chantiers et bien plus encore

En 1969, la RH 25 fut présentée comme une pelle hydraulique extrêmement grande pour l'époque. Elle réunissait l'expérience de tous les types développés auparavant et possédait des caractéristiques qui de-

Elle n'a été que brièvement la plus grande pelle hydraulique d'O&K. En effet, quelques mois plus tard, la RH 60, avec ses dimensions gigantesques, a inévitablement volé la vedette à la RH 25, qui pesait tout de même environ 42 tonnes ...

vaient la distinguer en tant que machine de génie civil et d'exploitation minière. Malgré sa taille, elle était attrayante pour les entreprises de construction et parfaitement adaptée aux grands travaux de terrassement. La pelle à bascule, développée pour la première fois par O&K, a contribué à rendre la RH 25 encore plus rapide dans l'utilisation du godet haut. Elle pouvait être soit fixée à la partie inférieure «normale» du bras, soit montée sur un bras de base «spécial». Cette dernière version représentait le type de bras de pelle à godet haut encore utilisé aujourd'hui et a également fait figure de pionnier. La RH 25 déplaçait rapidement et avec aisance entre 2,0 et 2,5 m³ de matériaux. Sa facilité d'utilisation et surtout l'angle de coupe réglable rendu possible par la cinématique ont contribué à évincer définitivement les dernières pelles à câbles utilisées dans ce segment.

Que ce soit sur les grands chantiers de terrassement, dans les carrières ou pour le chargement de scories dans les hauts fourneaux,

la RH 25 était la bonne taille pour de nombreuses tâches. Même dans sa version à godet rétro, c'était une machine appréciée dans la démolition ou l'aménagement hydraulique. Jusqu'à l'arrêt de sa production en tant que « Série C », la RH 25 a été continuellement améliorée. Elle était équipée de différents bâtis de grue chenillée et portait bien sûr le label «miniphon» d'O&K, qui certifiait qu'elle était insonorisée. Toutes ces caractéristiques ont fait de cette pelle l'une des machines les plus vendues par l'usine de Dortmund. Un accord de distribution avec P&H Harnischfeger en Amérique du Nord a également contribué à ce succès. Entre 1970 et 1973, plusieurs RH 25 ont été expédiées par bateau à travers l'Atlantique et vendues dans une livrée jaune et noire. Plus tard, les licences ont été utilisées aux États-Unis pour d'autres pelles sur chenilles P&H. Ce n'est qu'en 1977, lorsque les RH 30 et RH 18 ont fait leur apparition, que la production de la RH 25 a été progressivement réduite, puis définitivement arrêtée.

Le retour après 20 ans

En 1989, la RH 25 devait faire son retour. Cependant, cette pelle n'avait plus que le nom en commun avec son prédécesseur des années 1970. Néanmoins, ce type de nouvelle génération est resté dans l'offre jusqu'à la fin de l'ère O&K, dans différentes versions, la dernière étant la RH 25.5.

Lorsque la dernière pelle hydraulique O&K a quitté l'usine en Allemagne en 2004, ce n'est pas seulement une tradition de construction mécanique vieille de plus de cent ans qui s'est achevée, c'est aussi le début d'un grand oubli. Qui, parmi les nouveaux propriétaires de la marque de machines de construction autrefois légendaire, que ce soit Terex ou CNH, aurait pu à l'époque encore s'intéresser sérieusement à l'histoire qui se cachait derrière toutes ces machines développées auparavant et souvent produites au prix de grands efforts ? Il est d'autant plus réjouissant de constater qu'O&K, c'est-à-dire Orenstein & Koppel, en tant qu'ancienne entreprise et

employeur important pendant de nombreuses décennies, jouit encore aujourd'hui d'une grande popularité. Cela s'explique certainement par le fait que des milliers de personnes ont pu développer un lien affectif avec O&K à un moment ou à un autre de leur vie. D'anciens employés ou des membres de leur famille, des utilisateurs des machines ou des voisins de l'une des usines, qui à l'époque étaient si impressionnantes, dans tant de villes. Ainsi, le regard historique reste au moins un peu aiguisé. Espérons que cela continuera encore un certain temps.

L'original et la maquette

La maquette de l'O&K RH 25 est arrivée sur le marché presque en même temps que son grand modèle. Elle a été fabriquée par RW / Ziss-Modell, un groupement d'entreprises avec Wittek et Zissmann de Lintorf près de Düsseldorf, surtout connu pour ses modèles réduits d'automobiles Opel.

Outre la RH 25, qui était également disponible dans une version P&H,

le fabricant a également produit les modèles d'excavatrices hydrauliques O&K MH 6 et RH 6, cette dernière étant également disponible dans les couleurs P&H. En 1978, les entreprises ont malheureusement cessé leur production.

Si tous les modèles d'excavatrices hydrauliques O&K commercialisés jusqu'alors n'étaient pas à l'échelle 1:50, la RH 25, qui a été déclinée au fil du temps en différentes versions avec des rouleaux inférieurs différents, correspondait pour la première fois exactement à cette échelle. Les tuyaux hydrauliques noirs qui relient le bloc de commande de la superstructure à la flèche de base étaient caractéristiques. Un détail qui sera repris plus tard sur les modèles O&K de NZG ou Conrad. Il est également intéressant de noter que l'articulation directe du vérin de godet a été mise en œuvre dès ce premier modèle. L'original était d'abord équipé d'un levier de renvoi, une version qui n'apparaîtra que sur les modèles ultérieurs.

Kit de construction imprimé en 3D

Chargeuse sur pneus

par Ad Gevers

Ruud Sempel, l'un de mes meilleurs amis, ne collectionne que des informations sur les chargeuses sur pneus et les modèles correspondants. Sa marque préférée est Yale-Trojan, c'est pourquoi je lui ai déjà reproduit la Yale 6000 de DT-Modell. C'est le seul modèle édité par cette entreprise.

Nous avons essayé à plusieurs reprises de convaincre des fabricants de petites séries renommés de produire une réplique de la chargeuse sur pneus Trojan à essieu arrière directeur, mais personne n'a manifesté d'intérêt.

Puis l'impression 3D est arrivée, nous ouvrant de nouvelles possibilités. Et finalement, nous avons trouvé Andrea Nonnis, qui s'était déjà fait un nom avec d'excellents kits de conversion et des pièces détachées en résine imprimée en 3D. Le Brésilien était prêt à relever le défi et notre choix s'est naturellement porté sur la plus grande chargeuse sur pneus de Trojan, la puissante 404. Le fait que le fabricant néerlandais de pelles à câbles Hovers ait importé une Trojan 404 dans les années 1950 et l'ait équipée d'un godet à roche spécialement fabriqué a également été un facteur décisif. Les livres de pièces et d'instructions de la collection de Ruud ont été consultés pour obtenir le plus d'informations possible, et toutes les photos du 404 ont été scannées. Nous avons ensuite été étonnés de la rapidité avec laquelle

L'impression 3D révolutionne actuellement le monde du modélisme. Quand même des modélistes métalliques invétérés comme Ad Gevers s'enthousiasment pour les pièces en résine, cela veut dire quelque chose...

nous avons pu examiner une capture d'écran du dessin d'Andreas et les premiers essais d'impression des pièces - ils semblaient prometteurs.

Quelques mois plus tard, le kit est arrivé du Brésil. Pour éviter tout dommage pendant le transport, toutes les pièces étaient encore jointes aux «supports» (structure de soutien) typiques de l'impression 3D. Les détails des impressions étaient d'une précision exceptionnelle, comme le montrent le nom et la désignation du type sur le contrepoids. Mais les logos sur les moyeux de roue étaient également représentés avec des contours nets (images 1 et 2). Les pneus, qui ont également été imprimés en 3D et portent même le logo Goodyear, étaient quelque chose de complètement nouveau pour nous - unique ! Dans un premier temps, toutes les pièces ont dû être soigneusement retirées des supports et nettoyées. Chaque modéliste a son propre point de vue et j'ai donc rapidement identifié ce que je voulais changer et améliorer. Par exemple, le radiateur, que je voulais absolument reproduire pour que l'on ne regarde pas dans le vide en regardant à travers la caland-

re, manquait. Je l'ai fabriqué à partir d'une pièce de tôle gaufrée en laiton, collée sur une plaque en plastique (photos 3 et 4).

La partie supérieure du capot se compose de trois segments qui doivent être collés. Pour obtenir une stabilité suffisante, j'ai collé une plaque continue à l'intérieur pour renforcer le tout (image 5). Pendant que je collais les pièces, j'ai fixé les bras de levage avec précaution dans un étau pour garantir un alignement précis (image 6).

Les tuyaux hydrauliques fournis étaient à l'échelle, mais je les trouvais un peu trop fins. Je les ai remplacés par des tuyaux de 0,75 mm, que j'utilise sur tous mes modèles. Il n'est pas toujours esthétique que toutes les pièces soient réduites à l'échelle, c'est pourquoi il faut parfois se permettre quelques adaptations. Pour monter mes propres tuyaux, j'ai dû remplacer chaque raccord hydraulique par des morceaux de fil de laiton de 0,7 mm (photos 7 et 8).

Le bras du kit est même équipé d'un guidage parallèle des pales qui fonctionne. Comme j'ai l'habitude de construire mes modèles en laiton,

j'avais peur que les plus petites pièces du kit ne se cassent à un moment ou à un autre. Je les ai donc refaites en laiton (photo 9). Les extrémités des tiges de piston ont également été légèrement modifiées (photo 10).

Le kit ne contenait pas de moteur, mais j'en ai trouvé un dans la caisse de pièces détachées. Je l'ai modifié et peint dans la couleur d'origine d'un

Detroit-Diesel (photo 11). Pour déterminer la couleur d'origine, que nous avons trouvée sur une plaque signalétique de Trojan, nous avons utilisé un spectrophotomètre, puis nous avons fait mélanger la peinture correctement. Pour terminer le projet, des feux ont été commandés chez Roos Miniatures (www.deroosautominiaturen.com) et Charles de CVS

Modeltrucks a fourni les décalcomanies Hovers supplémentaires (cvs-modeltrucks.nl).

C'est ainsi qu'un modèle unique a été créé à partir du kit. Si vous souhaitez vous aussi vous lancer dans la construction, vous pouvez commander le kit Trojan 404 sur la page Facebook d'Andrea Nonnis (www.facebook.com/andrea.nonnis).

Traduction des page 27

Le carnet de route de Tom

par Tom Blase

La chaîne de télévision SWR a annoncé il y a quelque temps dans son programme qu'il était désormais possible de dénoncer en ligne les contrevenants au stationnement. Il y a trente ans, nous n'avions pas encore Internet et, pour être honnête, je préférerais me débrouiller seul, c'était plus drôle et plus sain. Au début des années 90, mon client exploitait un entrepôt dans notre village voisin, à proximité duquel un nouveau quartier était en train de voir le jour.

Une mauvaise habitude se répandait à cette époque : les agents immobiliers, les architectes et les « constructeurs de maisons » garaient leurs voitures autour de notre rampe de chargement, car le reste de la zone de construction était encore non pavée. L'un des architectes était particulièrement effronté : il se garait systématiquement devant (!) la rampe, car c'était le chemin le plus court pour se rendre à ses propriétés. L'un d'entre nous devait alors se rendre sur les

Les mauvais parkings ou

«Je me trouve un architecte»

chantiers pour chercher le monsieur mal garé. «J'arrive tout de suite» - «Je ne peux pas maintenant» - «Comment peut-on se comporter de la sorte» étaient ses réponses préférées.

Mais un jour, mon (!) tour est venu. Il s'est garé sous l'auvent, juste à côté de ma rampe, parce qu'il pleuvait. J'ai dû décharger et prendre directement un chargement de retour. Il n'y avait que quelques centimètres entre mon camion et sa voiture de luxe. En regardant la situation, j'ai eu une « bonne » idée.

Je me suis à nouveau approché et j'ai incliné le tracteur de 45° en le remorquant. Le taxi de l'architecte était coincé entre le mur du hangar, le côté de la remorque et mon tracteur. J'étais content de moi et de mon travail et je suis allé à l'arrière pour décharger.

Torsten, mon chargeur, a éclaté de rire en regardant dehors. «Tommy, tu sais que tu es parfois un vrai petit con

!» Une demi-heure plus tard, le propriétaire du camion est arrivé. «Qu'est-ce que c'est que ça ? Je dois partir rapidement. J'ai des rendez-vous.»

Torsten n'a pas perdu son calme et a répondu calmement : «Ici, on commence par se dire bonjour, puis on dit ce qu'on veut.» Mais son interlocuteur s'écria : «Le chauffeur doit partir rapidement, je suis pressé. Sinon, j'appelle la police.» Une aubaine pour Torsten, qui lui répondit : «Premièrement, vous êtes sur un terrain privé et si je laisse le chauffeur partir maintenant, il lui faudra une heure de plus pour se garer.»

L'homme en costume se mit à hurler et à frapper contre mes parois latérales. L'expéditeur en a eu assez, «je vais préparer le petit-déjeuner, tu ne vas pas supporter tout ce bruit», et il a laissé l'architecte stupéfait.

S'il avait été un peu plus compréhensif, je l'aurais laissé sortir avant le petit-déjeuner.

Possibilités de l'impression 3D, partie II

Exemples de transformations

par Hans Witte

Pour faire notre choix, nous nous sommes surtout basés sur les cabines les plus répandues aux Pays-Bas dans les années 1950 et 1960. Nous avons également essayé d'évaluer au mieux quelles cabines seraient les plus intéressantes pour les modélistes. Notre choix s'est porté sur «Paul», «Paul en Van Weelde» et «Kees Mulder». Ce dernier est également disponible sans moulures, ce qui permet aux modélistes d'y ajouter leurs propres moulures, comme c'était le cas par exemple sur les camions à capot Volvo. La cabine de Paul est livrée avec un pare soleil. Celui-ci s'adapte également sur une cabine Paul et Van Weelde et est donc disponible séparément. Toutes les cabines sont disponibles en version cabine de jour et cabine semi-couchette. Les cabines Nyström s'adaptent aux Volvo Titan et N88 de Tekno et sont également livrées avec un pare soleil.

Dès la première présentation au salon NAMAC, on nous a demandé pourquoi nous ne fabriquons pas de cabines de conduite de chez Hondbrink, Van Eck, Bulthuis, De Graaff (...) ? La réponse est donnée ci-dessus. Néanmoins, les cabines HaWaS peuvent également être adaptées à d'autres marques moyennant quelques modifications. Par exemple, une

Après l'article précédent sur le développement et l'impression avec des techniques 3D, Hans Witte montre maintenant comment des cabines imprimées en résine peuvent être montées sur différents châssis de torpédos...

cabine Paul peut être transformée en cabine De Graaff ou Van Trig.

Paul en Van Weelde ont travaillé ensemble à partir de 1946, mais se sont séparés quelques années plus tard. Le nom Paul en Van Weelde a toutefois été conservé. Il existait donc différentes cabines des deux fabricants. Si l'on regarde de près les photos des véritables cabines de conducteur Wagenbauer, on constate souvent des similitudes au niveau de certains habillages et souvent les mêmes parebrises. Ces pare-brise proviendraient des camions L5000 à capot de Mercedes-Benz. En étudiant les cabines, j'ai donc découvert de nombreuses questions et différences, mais aussi des similitudes.

J'avais déjà installé la première cabine Wagenbauer sur ma maquette du camion à betteraves Scania-Vabis LS55 de Rien Bakker en 2017. Il s'agissait encore d'une cabine de test à l'époque de PKC. Par la suite, la cabine a été améliorée et d'autres cabines ont été développées sous forme de modèles imprimés en 3D.

Certains d'entre eux contiennent des pièces rapportées imprimées, comme la paroi intérieure avant de la cabine ; dans le cas du DAF, il y a également un tableau de bord. Pour le Mack B61 de Corgi, Arjan a dessiné un pare-chocs avant lourd avec des caches de phares et un compartiment du filtre à air. Avec ces pièces et, par exemple, une cabine Kees Mulder, on peut transformer le Mack américain d'origine en un camion lourd hollandais.

La première année après l'introduction du torpédo DAF en 1957, il n'y avait pas de cabine d'usine disponible. Il y avait là un marché intéressant pour les carrossiers, mais même après qu'une cabine d'usine fut disponible, de nombreux transporteurs ont continué à commander leur DAF uniquement avec un capot sur lequel ils faisaient monter une cabine de leur choix.

Entre-temps, j'ai construit toute une série de camions avec des cabines HaWaS et des pièces supplémentaires. Surtout pour pouvoir montrer

plusieurs modèles avec différentes cabines. Notre premier client était Peter van Dijk, il a construit un beau tracteur Volvo 495 avec une cabine Paul. La combinaison de remorque surbaissée est aux couleurs de Henk Brouwer Transport de Vreeswijk. Il a entièrement construit lui-même la remorque avec son chargement, toutes les roues proviennent de la gamme HaWaS.

Ce à quoi nous ne nous attendions pas, mais que d'autres passionnés ont déjà fait, c'est que les Reo (issus des stocks de l'armée américaine) ont souvent été équipés plus tard de cabines de constructeur de wagons. Ici, Leen Leijdens présente une Reo de Solido habilement transformée avec une benne basculante Netam faite maison et une cabine de Paul en Van Weelde.

Comme nous l'avons déjà mentionné, les cabines imprimées sont destinées aux modélistes expérimentés. Cela se reflète dans le travail que doit subir le torpédo DAF avant que la cabine puisse être posée. La photo de travail donne une idée de la façon dont la cabine DAF est retirée, de la manière dont la plaque d'ajustage est fixée et finie derrière le capot, puis de la façon dont la paroi intérieure avant de la cabine est posée. Une fois que le nez complet a été provisoirement posé sur le châssis, le plancher fabriqué par mes soins est posé sur le châssis avant que la cabine puisse être ajustée. Lorsque tout est correc-

tement ajusté, le plancher peut être collé sur le châssis. Après la peinture, le capot et la cabine sont assemblés définitivement. Tout cela est également décrit dans les instructions de montage, qui contiennent également un gabarit pour le plancher.

Mon DAF Torpedo de Lion Toys a subi une grande transformation, avec notamment d'autres roues et pneus ainsi qu'un nouvel essieu avant et arrière. J'ai remarqué que sur le véritable tracteur semi-remorque DAF Torpedo, le réservoir était monté à gauche, alors que sur le camion normal, il était monté à droite. Chez Lion Toys, ils sont montés exactement à l'envers... J'ai trouvé une magnifique vieille photo d'un semi-remorque lourdement chargé qui illustre bien mon propos. Je reviendrai sur ce modèle lorsque la semi-remorque sera terminée.

Avec l'aide d'Arjan, j'ai pu acquérir plusieurs Mack, que j'ai transformés en trois semi-remorques 4x2 et trois 6x4 ; deux de chaque série ont trouvé de nouveaux propriétaires. En ce moment, je construis les remorques correspondantes et pour le tracteur Weijs, je crée une remorque ouverte en col de cygne. Derrière le Mack de Hendriks, je vais accrocher une remorque à deux essieux avec une grue Hulo.

Pour le Volvo N88, je me suis inspiré d'une photo d'un camion-citerne de Schenk. Je ne l'ai pas reproduit à l'identique, mais avec la semi-re-

morque Conrad améliorée, le modèle ressemble à peu près à ça. Il aurait donc pu être conduit ainsi.

Après les cabines, Arjan et moi avons développé plusieurs autres projets en 3D. Il s'agit de pièces pour des camions classiques qui ne sont pas proposées par les fabricants de moules sous pression, mais qui sont très demandées par les modélistes - et que nous aimerions aussi avoir. Nous faisons cela par hobby et par intérêt pour le sujet, dans le but d'aider d'autres modélistes. C'est ainsi que nous avons eu l'idée de développer une série de pare-chocs arrière pour semi-remorques et remorques et que nous avons réalisé une large gamme de roues classiques. Ces roues ont encore le bord de jante large et la bague de raccordement, comme elles étaient utilisées jusqu'au milieu des années 1970. Ensuite, les jantes plus modernes avec un rebord de jante étroit pour les pneus radiaux sans chambre à air ont fait leur apparition. Pour l'instant, les modèles ne sont vendus que sur commande préalable, par notre intermédiaire, au salon Namac de Houten. Nous souhaitons rester «petits» afin de pouvoir conseiller personnellement le plus grand nombre possible de collègues modélistes. Sur demande, nous pouvons également envoyer les pièces par la poste à l'étranger. Les lecteurs de Laster & Bagger peuvent me contacter directement par e-mail : hans.witte@texel.com.

Les fabricants de grues allemands – Partie III

Reconstruction

par Wilfried Schreiber

En 1934, Friedrich Schwing fonde à Wanne-Eickel une usine de fabrication d'ascenseurs de chantier, de treuils de chantier et, à partir de 1945, de machines de construction routière, de bétonnières et de grues de chantier.

En 1950, il s'agissait des grues à flèche relevable de la série SBK 6, 9 et 16 avec couronne de rotation à rouleaux ouverte et liaison par pivot d'articulation entre la superstructure et la structure inférieure ; cette série SBK a ensuite été reprise par EWK (Eisenwerke Kaiserslautern). A partir de 1952/53, Schwing misa sur la nouvelle série de grues à flèche relevable T avec couronne d'orientation à billes. Sur ce modèle, la tour et le bras pouvaient être rabattus latéralement en position verticale pour le montage et le démontage, ce qui permettait de gagner de la place pour le montage et de réduire considérablement la longueur de transport. Dès 1953, les premières grues à partie tournante supérieure avec flèche à chariot et treillis grim pant ont été construites sous la désignation KTK. Au début des années 1960, la série KTKH a suivi, disponible avec flèche à chariot horizontale ou flèche à fléchette réglable.

Cependant, comme Schwing s'était toujours concentré sur la production de pompes à béton, la production de grues a été arrêtée au milieu des années 1970.

Dans ce troisième et dernier épisode sur les fabricants de grues de construction allemands disparus, nous poursuivons avec Schwing, par ordre alphabétique ...

Sonthofen

Un autre fabricant de grues de construction dans le ciel allemand des grues était Sonthofen, fondé en 1563 sous le nom de Bayerisches Hüttenwerk Sonthofen / Allgäu. Dès 1933, elle présenta sa première grue de chantier avec une flèche pliante d'une portée de 20 m et d'une capacité de charge maximale de 1500 kg. Au début des années 1950, une grue à montage rapide d'une portée de 15 m et d'une capacité de charge maximale de 1500 kg fut développée. Fait inédit pour la construction de grues jusqu'à aujourd'hui, Sonthofen a ainsi conçu la première grue de construction avec un haubanage arrière. Au milieu des années 1950, Sonthofen proposait au choix des grues avec chariot (TKL 40) ou flèche relevable (TKV 40), avec ou sans portique. Les grues légères étaient de type TK 13.5 à TK 17.5. La production de grues a été arrêtée dans les années 1960. Cependant, Sonthofen existe encore aujourd'hui et fabrique actuellement des malaxeurs et des concasseurs.

Wetzel

En 1954, la société Hans Wetzel GmbH, fondée en 1931 à Mannheim, a présenté un nouveau développement de grue de construction, la série BK. Comme c'était le cas à l'époque chez presque tous les fabricants de grues, les tours de construction angulaires n'étaient pas télescopiques, mais pouvaient être rallongées en insérant et en vissant des éléments intermédiaires. Une autre particularité de ces grues à flèche relevable était les chevalets mobiles en A, qui remplaçaient la pointe de tour rigide. Le repliage des chevalets en A lors de l'abaissement du bras permettait de réduire considérablement la longueur de transport de la grue tractée.

Au début des années 1970, les grues à montage rapide et à châssis mobile de la série K ont marqué une étape importante dans le développement des grues de construction. Elles ont ouvert la voie à toute la gamme des grues à montage rapide en Allemagne. Certaines d'entre elles étaient déjà équipées de la technologie dite à un seul câble, avec un lestage au choix en gravier ou en béton. En

1974, la nouvelle série SMK avec des axes interchangeables a suivi. En 1976, Wetzel a vendu à Peiner, qui a continué à développer la série SMK. Wetzel a vendu des grues à tour fran-

çaises Weitz-Richier sous le nom de Richier-Wetzel série GT.

Parmi les modèles originaux décrits, on peut découvrir sur les photos des modèles qui ont tous été fabriqués

à la main à partir de profilés en plastique par Lothar Unfried : une Weitz X 1220, la Schwing T 16, la Sonthofen TK 12 ainsi qu'une Wetzel 16 850 ; le diorama a été construit par l'auteur.

Site partenaire

Traduction des page 53

10 ans d'EBIANUM, musée de la pelleteuse et des événements

Le 7 juillet 2014, exactement 60 ans après la création de l'entreprise de pelles et de bulldozers des frères Eberhard, le premier coup de pioche du musée des pelles et des événements EBIANUM a été donné à Fischbach. Un peu moins d'un an plus tard, le 4 mai 2015, le musée des engins de chantier a été inauguré

en grande pompe. Grâce à sa polyvalence, l'EBIANUM est devenu au fil des ans un véritable aimant à public. Au cours des cinq premières années, environ 112 000 personnes ont visité le musée. Le nombre de visiteurs n'a cessé d'augmenter et l'année dernière, l'EBIANUM a enregistré un nombre prometteur de 63 000 entrées!

Le samedi 10 mai 2025, nous fêterons le 10e anniversaire du musée. Venez faire la fête avec nous ! Toutes les informations sur l'événement :

www.ebianum.ch

Le musée ebi.Young fêtera également ses 5 ans avec des attractions passionnantes et des divertissements pour petits et grands.

Nouveau sur le marché

Traduction des pages 54 – 55

Cavallino 1:50

Le fabricant des «modèles à moins de 100 euros» a pu livrer une première version de la semi-remorque surbaissée Faymonville MAX 100/110. L'original peut être configuré avec 3, 4, 5 ou 6 essieux. Le modèle de Cavallino sera disponible en version trois et quatre essieux, avec ou sans rampes de déchargement. La première version a été livrée en exclusivité à Mammoet, il s'agit d'un véhicule à trois essieux avec mât en treillis et tracteur Volvo FH5 6x2. Nous examinerons cette nouveauté de plus près dans une version couleur qui

sortira ultérieurement. Lors de notre visite au salon du jouet, le fabricant nous a confié que la gamme de semi-remorques allait être élargie. Un modèle à fond mouvant est déjà prêt, on travaille sur une benne basculante pour la ferraille ou les marchandises légères. D'autres projets sont en cours de planification.

Bauma «Media Dialogue» avec des maquettes

Un événement presse a été organisé à la mi-février à Munich pour présenter le salon Bauma. Urs Peyer était sur place, s'informant de première main

sur les modèles à venir. De nombreux fabricants ont étonnamment dévoilé ou annoncé de nouveaux modèles. On ne sait pas encore qui va fabriquer les modèles, ce qui laisse planer le suspens jusqu'à la fin. Sauf mention contraire, tous les modèles seront bien sûr réalisés à l'échelle 1/50.

Bomag va réaliser une maquette de la fraiseuse BM 2000/65, mais la date de livraison pour le salon Bauma n'est pas encore fixée.

Dynapac va pouvoir présenter la maquette du finisseur SD2580C au salon Bauma.

Hitachi a présenté la chargeuse sur pneus ZW310-7 dans sa version ha-

bituelle, ainsi que la pelle compacte à rayon court ZX95US-7, dont les détails sont très précis.

Kobelco vient avec une mini-pelle SK39SR-7 et une pelle à rayon court SK270SRLC-7. La SK500LC-10 est disponible en édition limitée aux couleurs de la Bavière, bleu et blanc, avec l'horizon de Munich imprimé.

En plus de la PC950LC-11, **Komatsu** proposera la chargeuse compacte SK820-8 sur chenilles avec pelle et fourche à l'échelle 1/25 d'Universal Hobbies.

Kramer annonce deux modèles historiques pour son centenaire : la chargeuse sur pneus 312 à l'échelle 1/50 et le tracteur K18 à l'échelle 1/32.

Sany a présenté la pelle électrique 215E bleue et noire à l'échelle 1:35.

Sennebogen promet une mise à jour de la grue télescopique sur chenilles 683E et de la grue à mât en treillis 5500E. La pelle mobile 728E est livrée avec un équipement d'abattage comprenant un bras télescopique et une abatteuse-façonneu-

se. La pelle de manutention 850G est disponible en version standard sur châssis mobile et, pour les applications portuaires, sur châssis mobile à pylône et bras en «banane». Enfin, le constructeur annonce la plus grande pelle de manutention au monde avec un poids en charge de 420 tonnes, la 895E Hybrid.

Volvo n'aura pas de stand à la Bauma.

Nouvelles en bref

Mega Windmill XXL

Nooteboom a récemment présenté la nouvelle version XXL de la remorque Mega Windmill. L'histoire à succès de la MWT a commencé en 2003 et connaît déjà sa deuxième version agrandie. Grâce à son énorme capacité d'ajustement, la remorque est adaptée au transport de segments de tour encore plus grands. Elle est rétrocompatible, ce qui signifie qu'elle convient également aux dimensions plus petites. Ainsi, des diamètres intérieurs de tour de 2850 mm à 6100 mm sont possibles, sans qu'il soit nécessaire d'adapter le cadre de montage. La charge est fixée à l'aide d'un système unique de fixation en trois points, ce qui fait du Nooteboom MWT-XXL le modèle le plus facile à utiliser. La charge utile est d'environ 100 tonnes. La première livraison a été effectuée à l'entreprise polonaise Transanna-berg. (eu)

Grande fête d'anniversaire chez Broshuis

Le 11 janvier 2025, Broshuis a lancé son année anniversaire. L'entreprise familiale, dirigée par la quatrième génération, existe en effet depuis 140 ans. Plus de 12 000 visiteurs ont répondu à l'appel à Kampen, aux Pays-Bas. Le fabricant de semi-remorques pour charges lourdes et de châssis de conteneurs a exposé environ 130 combinaisons sur le site de l'entreprise, qui s'étend sur 100 000 m². On peut supposer qu'une grande partie du secteur européen du transport lourd s'est réunie à Kampen pour célébrer les 140 ans d'histoire de l'entreprise avec les plus de 500 employés de Broshuis. Outre les produits actuels de Broshuis, de nombreux fournisseurs étaient également de la partie. Les grands constructeurs de camions ont également exposé leurs tracteurs actuels, et Tekno, tout comme WSI, ont présenté les nouveautés de leur production. (eu)

La main sur l'avenir

« Hands on the Future » est la devise de Liebherr à l'occasion du salon Bauma 2025. Le fabricant présente 70 pièces d'exposition sur une surface de 14 000 m². Le camion benne châssis rigide T 264 pour exploitation à ciel ouvert, sans émissions et à conduite autonome, avec une charge de 240 t, est certainement l'attraction du stand. Il est alimenté par une batterie électrique. Sur le trajet principal, le camion benne châssis rigide est accroché à la caténaire, pour se rendre à la pelle et au broyeur, il roule avec la batterie. La nouvelle grue sur chenilles LR 1300.2 SX est alimentée par une batterie de 392 kWh et peut fonctionner jusqu'à 13 heures sans raccordement électrique, selon l'application. Autre point fort : le premier prototype de grande chargeuse sur pneus équipée d'un moteur à hydrogène. (up)

Caterpillar a 100 ans

Caterpillar fête son centenaire à l'occasion du salon Bauma avec pour slogan «les 100 prochaines années». 48 modèles sont exposés sur une surface de 9000 m², dont 17 nouveautés ou améliorations. Parmi les nouveautés, on compte le D8 avec une nouvelle cabine. La niveleuse 140 AWD Next Generation, un prototype de la catégorie des 20 tonnes, sera également exposée. Pour combler le vide relativement important entre la MH3026 et la MH3040, la nouvelle pelle de manutention MH3032 avec une portée de 15 m sera présentée à Munich. Dans le domaine des pelles de démolition, la plus petite 330 UHD est disponible. Une mise à jour de la nouvelle génération est également disponible pour la pelle rail-route M323. La 775 avec une benne plus grande et la pelle à godet haut 395 sont idéales pour l'industrie minière. (up)

Nouveaux camions bennes chassis rigide de Volvo

Volvo renouvelle sa gamme de camions bennes chassis rigide. Les modèles A35, A40 et A45, dont la charge utile se situe entre 34,5 et 42 tonnes, ont été remaniés et se présentent sous un nouveau look. Le tout nouveau A50 a une capacité de 45 tonnes ou 27,8 m³. Le moteur Volvo d'une cylindrée de 16,1 litres développe une puissance de 385 kW (523 CV). L'A50 est le successeur du modèle éprouvé A45G FS avec suspension hydraulique intégrale. Il est donc la solution idéale pour les applications exigeantes dans les carrières et sur les grands chantiers. Avec cette nouvelle série, Volvo démontre clairement son engagement en faveur des technologies de pointe, d'une sécurité maximale et d'une productivité élevée. (up)

30 ans de Kamag PrecisionMover

TII Kamag est le spécialiste des solutions de transport interne au sein du groupe TII. La gamme de produits du transporteur de caisses mobiles fête aujourd'hui son 30e anniversaire. Le PrecisionMover, baptisé à l'origine «Wiesel», utilisait la cabine du Mercedes Vario dans sa première génération et a été livré pour la première fois à la Deutsche Post. Sa maniabilité exceptionnelle pour le déplacement de caisses mobiles, de remorques et de semi-remorques a fait du PrecisionMover un standard dans la logistique agricole. La deuxième génération utilisait la cabine de l'Atego et la transmission hydrostatique est encore aujourd'hui la caractéristique technique la plus remarquable. Depuis 2019, une cabine spécialement développée pour le PrecisionMover est installée, et il est également disponible dans une version galvanisée à chaud durable. (eu)