

Laster & Bagger

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

Production sur lasterundbagger.net

Ausgabe 3-2025

Modelle von Lastwagen, Baumaschinen, Kranen

Bauma-
Telegramm

WSI 1:50

Liebherr
R 998 SME

Eigenbau 1:50

Mercedes-Benz
NG 1632

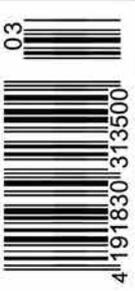
texte français



NZG 1:50
Hamm HD+ 120i V-VIO

Sammlerporträt
Petter Larsen

Diecast Masters 1:50
Caterpillar D8



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 !»**

«Bagger Drama»

Nous connaissons tous cela : nos amis, nos proches et nos connaissances nous signalent tout ce qui pourrait avoir un rapport avec notre passion. Qu'il s'agisse d'un chantier avec des machines particulièrement impressionnantes, d'un rassemblement de camionneurs, d'un article dans le journal ou d'un film. C'est ainsi que j'ai entendu parler à plusieurs reprises du film «Bagger Drama».

Dans ce cas, c'est même le distributeur qui m'a contacté, et c'est ainsi que j'ai vu le film «Bagger Drama» sur le chemin du salon Bauma. Il est sorti dans les cinémas suisses le 1er mai. Ce film plusieurs fois primé de Piet Baumgartner montre une famille qui se déchire après la mort tragique de leur fille dans un accident. La mère, le père et le frère cherchent chacun leur propre moyen de surmonter leur deuil, mais se montrent incapables de communiquer entre eux. Ils n'ont d'ailleurs guère le temps de le faire, car l'entreprise familiale exige un engagement total dans la location et la vente de petites pelles. Le spectateur ne sait pas si le réalisateur a choisi les pelles comme métaphore, mais il est

intéressant de noter que celles-ci sont à l'origine des rares séquences plutôt joyeuses. Par exemple lorsque le fils et son ami arrivent avec deux pelles devant un drive-in et commandent des hamburgers et des frites, ou lors de la fête annuelle de l'entreprise, où les visiteurs assistent à un ballet de pelles.

Le film est bien fait et je le recommande volontiers à mes proches, amis et connaissances qui s'intéressent aux bonnes histoires au cinéma, les pelles et l'entreprise familiale ne constituant qu'une partie du décor.

Les jours suivants, j'ai suivi les traces des engins de chantier dans le cadre du plus grand salon mondial à Munich. Le salon Bauma s'est déroulé sous un temps magnifique et nous a réservé de nombreux nouveaux modèles. Nous publions notre reportage, que nous espérons complet, dans ce numéro. Je vous souhaite un bon divertissement !

D. Wietlisbach

Daniel Wietlisbach

Chers amis, chers lecteurs de la traduction française

J'espère que vous êtes satisfaits de la traduction et que vous appréciez le magazine. Si vous trouvez des erreurs, n'hésitez pas à nous les signaler, nous nous efforçons de l'améliorer en permanence.

Cette traduction demande beaucoup de travail, que j'investis volontiers, mais je dois également penser à l'aspect économique. Nous avons actuellement 10 lecteurs en France et 10 autres en Suisse romande. Malheureusement, ce chiffre est bien en

deçà de mes attentes lorsque j'ai lancé cette expérience. N'hésitez pas à parler du magazine à vos amis collectionneurs et à leur expliquer que la traduction gratuite facilite la compréhension des articles et des histoires. Je vous serais très reconnaissant de m'aider à trouver encore plus de lecteurs français.

Merci beaucoup et cordialement

Daniel

Petter Larsen collectionne les camions norvégiens

Tenden et plus encore

par Daniel Wietlisbach

Petter Larsen est né en 1986, aîné de deux garçons, et a grandi à Holmenkollen, la « montagne locale » d'Oslo. Son enfance a été marquée par le sport dans les forêts et les prairies voisines : ski de fond en hiver et vélo en été. Sa mère était femme au foyer et son père a travaillé pendant 45 ans comme mécanicien automobile chez Toyota. Petter s'est toujours intéressé à tout ce qui avait des roues et un moteur : trains, voitures, camions et même avions et bateaux.

Pendant son enfance, son père construisait un grand circuit de trains miniatures Märklin dans la cave. Cela a éveillé l'intérêt du garçon, qui a commencé à collectionner des camions à l'échelle 1:87, principalement de Herpa et AWM. Il s'intéressait surtout aux entreprises norvégiennes telles que « Nor-Cargo » ou « Johs Lunde Transport », qui étaient alors les plus grandes entreprises. Il finançait ses modèles avec l'argent qu'il gagnait chaque semaine en aidant ses parents à la maison. Il a acheté son premier modèle AWM chez le revendeur spécialisé norvégien « modellbildesign.no » ; il s'agissait d'un véhicule articulé de « Jørgensen Bulk » (AWM 70953). À l'époque, il existait toute une série de modèles norvégiens et Petter a fini par en posséder environ 200, fabriqués par Herpa et AWM.

La Norvège, pays aux paysages grandioses, est plutôt peu peuplée en dehors des grandes agglomérations. C'est une destination de rêve pour les chauffeurs routiers, qui comptent parmi eux une petite communauté de collectionneurs passionnés. Petter Larsen est l'un d'entre eux ...

Le train de son père l'intéressait moins, mais il construisait déjà à l'époque son propre petit diorama sur lequel il pouvait jouer avec ses camions. Certains ont toutefois été placés sur le train. Seuls des modèles prêts à l'emploi étaient achetés, car le garçon n'osait pas se lancer dans des transformations, de peur de faire une erreur et de devoir jeter le modèle.

Modélisme 1:50

Comme tous les autres enfants, Petter a fait ses études, qui faisaient partie intégrante de sa vie. Elle lui laissait toutefois suffisamment de temps libre pour se rendre à vélo dans les stations-service des environs, où les gros camions faisaient le plein ou passaient. Petter étudiait chaque détail et prenait de nombreuses photos. Après sa scolarité, il a commencé un apprentissage de jardinier paysagiste et a ensuite exercé ce métier jusqu'en 2024. Depuis, il est responsable de l'entretien des

espaces verts d'une grande société immobilière.

En 2011, à l'âge de 24 ans, Petter a commencé à collectionner des modèles réduits à l'échelle 1:50. Le premier était un tracteur routier Scania aux couleurs de « Stangeland » (WSI 176-02069), qu'il a découvert sur le stand de « Lastebilmodeller.no » lors d'un salon à Lillestrøm. Il lui a toutefois fallu attendre plusieurs années avant d'acheter son deuxième modèle à grande échelle. Comme il n'avait pas les moyens d'acheter d'autres camions à l'échelle 1:50, il a enrichi sa collection avec des modèles à l'échelle 1:87.

La fascination de Petter pour les camions touche de nombreux domaines, tels que la technique, l'apparence, les couleurs, le design, les jantes, les pneus et enfin le style et l'éclairage. Il essaie régulièrement d'assister à des événements près d'Oslo, tels que le « Gardermoen Truck Festival » ou le « Oslo Motorshow », et même le « Stryn Motorfestival », plus éloigné,

au sud d'Ålesund, figurait autrefois sur sa liste d'excursions.

Grâce à des amis danois que la famille rend régulièrement visite, Petter a également découvert les véhicules et les entreprises de transport de ce pays voisin situé au sud. Au Danemark, il y a beaucoup de magnifiques camions et leurs peintures multicolores élaborées sont presque légendaires parmi les passionnés. Lorsque Petter est dans le pays, il en profite pour rendre visite à des entreprises telles que «Anders Lauritzen», «Lasse Mathiesen», «Toftegaard», «Vendelbo » et «Skive Sværgods».

Collectionneurs en Norvège

En Norvège, le marché des modèles réduits à l'échelle 1:50 est petit, mais en croissance constante. Petter a eu la chance de rencontrer d'autres collectionneurs norvégiens. Parmi eux, Tom Dreyer, qui est probablement le plus actif dans la promotion des modèles norvégiens. Il est en contact permanent avec WSI et Tekno, tente de convaincre des entreprises norvégiennes de produire des modèles réduits et accompagne l'ensemble du processus, y compris la photographie. Tom possède un grand terrain avec une collection impressionnante non loin de chez Petter. Les deux hommes se rencontrent aussi souvent que possible pour parler de leur hobby et admirer leurs modèles. Petter apprécie beaucoup de pouvoir échanger avec Tom sur leur passion commune : «Tom est quelqu'un de très simple et sympathique. Quand nous nous voyons, nous parlons pendant des heures de modélisme. Sa collection est immense, principalement composée de modèles norvégiens, mais aussi de nombreux modèles danois et internationaux. Son atelier

ressemble à un musée : on peut voir tous les modèles qu'il possède.»

Petter tient également à mentionner Stig, Søren et Knut, trois autres collectionneurs avec lesquels il entretient des relations étroites, «des gens incroyablement sympathiques qui partagent la même passion pour le modélisme!», raconte-t-il avec enthousiasme.

Collection sur diorama

Après s'être mariés et avoir fondé une famille, Petter et sa femme Lise Bøe Larsen ont emménagé avec leurs enfants Thomas (7 ans) et Thea (4 ans) dans une maison qui offrait de nouvelles possibilités pour la collection : un atelier de 15 m² a été aménagé dans le garage. Il y a bien une vitrine, mais la plupart des modèles sont exposés sur un grand diorama. Le diorama a pour thème le transport de marchandises entre trois grandes entreprises norvégiennes. La société «Tenden Transport» a son siège à Stryn et ses camions bleus transportent de la viande de «Nordfjordkjøtt» à «Rema 1000», une grande entreprise alimentaire norvégienne. À côté du siège de Tenden Transport se trouve un entrepôt pour Rema 1000 et un terminal de Nordfjordkjøtt.

La plupart des entrepôts ont été construits par Stig, un ami collectionneur. Il construit entièrement sans plans, uniquement à partir de son imagination et à main levée; le résultat est toujours impressionnant par son niveau de détail et la qualité de la réalisation. Petter a installé lui-même l'éclairage intérieur et extérieur. Entre-temps, il a également construit certains bâtiments, ainsi que l'ensemble du paysage avec les routes et les places, bien sûr. Le dernier bâtiment (Rema1000) a été en grande partie

construit par Petter lui-même, qui s'est inspiré des travaux antérieurs de Stig. Les lampadaires ont été trouvés sur eBay; ils sont commandés par la lumière et s'allument et s'éteignent automatiquement, comme dans la réalité, en fonction du lever et du coucher du soleil.

Le diorama comprend également des voitures, mais à l'échelle 1:43, car il n'en existe pratiquement pas à l'échelle 1:50. Cela ne pose toutefois aucun problème tant que les voitures sont placées à une certaine distance des camions et qu'il n'y a pas de SUV, qui seraient disproportionnés.

Il souhaite ainsi montrer l'authenticité des modèles. Pour le plaisir et pour partager son hobby avec d'autres, le collectionneur a créé le groupe Facebook «Larsen's Diorama ». Les personnes intéressées peuvent le rejoindre et voir les camions de la collection en action. Pour cela, le collectionneur réarrange régulièrement ses modèles, ce qui évite toute monotonie. Petter essaie de mettre ses modèles en scène de manière aussi réaliste que possible, puis de les photographier.

Des modèles danois également

Au début, il collectionnait principalement des modèles norvégiens, en particulier de «Tenden Transport». Plus tard, d'autres entreprises telles que «Fredstad Transport», «Nitteberg», «Stangeland» et «Øyvind Jensen» sont venues s'ajouter. Finalement, des camions danois ont également été intégrés à la collection, car lors de ses voyages en famille au Danemark, le collectionneur s'est rendu compte «qu'on savait vraiment comment construire des camions là-bas. C'est toujours étonnant de voir

comment les Danois parviennent à combiner plusieurs couleurs sur un camion pour obtenir un résultat absolument magnifique », explique le collectionneur. Le diorama compte désormais plusieurs camions d'entreprises danoises : «NC Christensen Hurup Thy», «Anders Lauritzen», «Christian Soleen» et «Lasse Mathiesen» – toutes ces entreprises possèdent des camions qui plaisent beaucoup à Petter. Il commande les modèles danois auprès de Martin Strøm de «Modellastebiler.dk» à Skive, au Danemark, et les modèles norvégiens auprès du revendeur déjà mentionné depuis le début.

Malgré les nombreux beaux modèles, certains ont particulièrement conquis le cœur du collectionneur, comme le Scania de «Telhaug Transport» (Tekno 73033), le Scania de «Nitteberg Transport» (Tekno 82078), le Vlastuin Scania «Tenden Transport» (Code-3 WSI) et enfin le semi-remorque Scania 164L «Bama» (Tekno 63736), qui est sans doute le modèle le plus rare.

Actuellement, la collection comprend environ 80 modèles, qui assurent une activité intense sur le diorama. Le bleu ciel domine clairement, car la collection comprend tous les modèles de Tenden jamais fabriqués par Tekno et WSI, ainsi que quelques modèles spéciaux commandés par le collectionneur. Petter a également eu le grand plaisir de recevoir deux fois la visite de Rolf Olav Tenden: «C'était le plus grand moment de ma vie de collectionneur!», s'enthousiasme-t-il, avant d'ajouter: «Il y a deux ans, Rolf m'a invité à Stryn pour exposer mon diorama Tenden lors du festival de la moto. J'ai également eu droit à une visite guidée exclusive de l'entreprise, ce qui a été un grand honneur pour moi qui suis modéliste à Oslo.»

Du côté danois, Petter collectionne les modèles réduits de quatre entreprises: «Christian Soleen», «NC Christensen Hurup THY», «Lasse Mathiesen» et «Anders Lauritzen». Comme ce hobby est très coûteux, le collectionneur s'est fixé une limi-

te maximale d'environ 10 à 12 nouveaux modèles par an. Ses dépenses restent ainsi modérées, ce qui ne diminue en rien sa joie de découvrir de nouvelles pièces.

Modèles Code 3

Petter ne s'est pas encore lancé dans la construction artisanale, car il n'a pas la patience nécessaire. Il a toutefois commandé plusieurs modèles «Code 3». Certains modèles Tenden ont été créés par «Dream Models 87/50» en Allemagne, avec un résultat exceptionnel. Søren, un ami collectionneur, a également contribué à la collection avec quelques modèles portant des inscriptions en norvégien.

Les modèles Code 3 peuvent également être des modèles fantaisistes, construits sur demande. Le Scania Vlastuin, que le collectionneur a fait construire aux couleurs de Tenden Transport, en est un exemple. Ce modèle n'existe pas dans la réalité, mais il a une histoire: Rolf Olav Tenden a fêté ses 70 ans l'année dernière et envisageait de commander un Scania Vlastuin aux couleurs de Tenden Transport à l'échelle 1:1. Cependant, l'idée a été mise en veilleuse et n'a pas abouti. Petter a voulu surprendre Rolf avec un modèle et lui montrer à quoi aurait ressemblé le véhicule. À l'arrière de la cabine se trouve une photo de l'un des premiers camions Scania de Tenden. Le modèle a été construit par les talentueux garçons de Dream Models 87/50 en Allemagne. Lorsque le semi-remorque a été terminé et que Rolf a vu les photos, il a été ravi.

La collection continue, Petter a commandé sept modèles pour 2025, mais tous ceux de 2024 ne sont pas encore arrivés.

Le collectionneur

Petter Larsen (37 ans) a suivi une formation de jardinier paysagiste et est aujourd'hui responsable de l'entretien des jardins d'une grande société immobilière à Oslo. Outre le modélisme, il se passionne pour une Toyota Land Cruiser 120 de 2007 au design «Arctic Trucks» 37 pouces.

Petter est marié et vit avec sa femme Lise Bøe Larsen et leurs enfants Thomas Bøe Larsen (7 ans) et Thea Bøe Larsen (4 ans) à Ytre Enebakk, une petite localité située à environ 40 minutes à l'est d'Oslo. Si vous le souhaitez, vous pouvez lui rendre visite et admirer son diorama: pettern_86@outlook.com



Transformation par Patrick Kyburz

Mercedes-Benz NG

1632 «W. Schärer»

par Daniel Wietlisbach

Il existe des légendes parmi les conducteurs, des véhicules légendaires et des entreprises de transport légendaires, et lorsque tout cela se rencontre, il devient vraiment difficile pour l'auteur d'écrire quelque chose de nouveau. Car qui pourrait décrire mieux que Tom Blase, ami avoué des camions à l'étoile, la Mercedes-Benz NG 1632 dans l'édition 3-2022? Il s'agissait alors du modèle en résine «Auf Achse» de GMTS, qui a également servi de base à la conversion présentée ici par Patrick Kyburz. Et dans les numéros 6-2019 à 2-2020, Erich Urweider a raconté la vie mouvementée de Werner Schärer, un chauffeur suisse légendaire qui a longtemps effectué des tournées en Scandinavie avec ce véhicule pour le compte de la filiale internationale de Bilspeidition, «Auto-Transit».

Le NG 1632 de Werner Schärer

«Werni» a acheté le véhicule articulé en 1976. Il était alors si récent que le tracteur a été exposé au Salon des véhicules utilitaires de Genève. Le NG 1632 a obtenu la place n° 1 sur le stand Mercedes-Benz, qui portait le numéro 1. Cette place exclusive appartenait bien sûr à la marque à l'étoile. La visière pare-soleil, qui

Lorsque GMTS a produit le NG 1632 en version véhicule articulé, Patrick Kyburz a acheté le modèle, car il souhaitait depuis longtemps avoir un camion avec l'étoile dans ses vitrines. Lorsqu'il a découvert les décalcomanies du véhicule de Werner Schärer, sa décision a commencé à mûrir...

n'était pas encore disponible chez Mercedes-Benz à l'époque, était particulièrement remarquable sur le véhicule. Elle n'a même été montée sur la cabine qu'à Genève, et ce uniquement parce que Werner s'en est occupé lui-même. Mercedes-Benz ne voulait en effet pas encore la livrer. Bien qu'elle ait déjà été présentée au salon IAA, la production en série n'avait pas encore démarré. Werner a donc décidé d'appeler l'usine de Wörth et a insisté jusqu'à ce qu'il ait le responsable de la fabrication des prototypes au bout du fil. Werner lui a expliqué que son véhicule était le plus remarquable parmi tous ceux exposés à Genève et qu'il serait très regrettable qu'il manque cet accessoire. Ses supplications ont finalement porté leurs fruits et il a pu aller chercher le pare-soleil en personne à Wörth. Le fait que Werner devait ré-

cupérer le pare-soleil à deux heures du matin, selon son propre emploi du temps, ne posa aucun problème. Le portier de l'usine Mercedes-Benz lui remit le pare-soleil démonté auparavant sur le véhicule de l'IAA et, trois jours avant l'ouverture du salon, Werner tenait son pare-soleil entre ses mains. Il ne restait plus qu'à le laver et à l'installer sur son véhicule peu avant le début du salon.

La semi-remorque de Nüssli, un produit suisse, était également exposée à Genève. Mais ce n'est que plus tard que l'attelage est devenu célèbre, lorsque des photos ont été prises devant un navire de la TT-Line pour le compte d'Auto-Transit. L'une de ces photos a été imprimée sous forme d'affiche et a ensuite été accrochée dans pratiquement tous les bureaux de transport. Aujourd'hui, elle est probablement un objet de collection.

L'indestructible véhicule articulé a rendu de bons et loyaux services pendant des années. Même lorsque Werner Schärer a changé de client à la suite d'un différend et a commencé à rouler pour la société bâloise Spedag dans le Grand Nord. À l'époque, l'économie était florissante et les carnets de commandes étaient pleins. Après de nombreux voyages en Suède et en Orient, Werner a mis fin à sa carrière de chauffeur routier pour se consacrer à sa famille. En 1984, il a arrêté les trajets vers la Suède, le véhicule articulé Mercedes NG a été repris par son chauffeur et vendu en 1997 à la Pologne avec 2,5 millions de kilomètres au compteur.

Modélisme

Après avoir lu la critique du modèle réduit du véhicule articulé NG 1632 dans la série télévisée mentionnée ci-dessus, Patrick Kyburz a commandé le modèle, car il souhaitait depuis longtemps compléter sa collection avec un camion Mercedes. Cependant, l'idée de transformer le modèle ne lui est venue que lorsqu'il a découvert chez René Kohli les décalcomanies appropriées, que le modéliste

Marco Ghelfi avait fait réaliser pour un modèle à l'échelle 1:87. Patrick a commandé les décalcomanies et s'est lancé dans le projet, qui ne s'est bien sûr pas limité à un simple « petit travail de repainting ». Le modèle a d'abord dû être presque entièrement démonté, puis la peinture a été retirée à l'aide d'un diluant nitro.

Le modéliste trouvant la semi-remorque trop « haute », le châssis a dû être poncé en hauteur jusqu'à ce qu'il corresponde à ses attentes. Bien sûr, la reproduction de la bâche devait être à la hauteur des autres modèles. La reproduction en résine a été sciée au-dessus du scellé douanier, qui devait être conservé. Un nouveau cadre de bâche a été créé, selon la méthode déjà décrite à plusieurs reprises. La bâche elle-même est en papier et, pour qu'elle « gonfle » joliment dans la partie inférieure, du papier froissé a été collé entre le cadre et la bâche. Bien entendu, les tuyaux d'air et le câble électrique ont été ajoutés.

Le châssis du tracteur a été équipé d'un crochet en fil de fer auquel ont été suspendues des chaînes à neige peintes en gris rouille. Les garde boue avant ont été légèrement élargis à l'aide de plaques en plastique

limées et la cabine a été affinée à l'intérieur, notamment grâce à une peinture détaillée et correcte. Derrière les sièges, on peut également voir une serviette en éponge suspendue pour sécher. Sur le toit, outre le caisson lumineux, tous les autres détails de l'original ont été ajoutés. Les fanfares sont également présentes, tout comme le célèbre Bibendum (bonhomme Michelin). Le pare-chocs a été complété par les antibrouillards indispensables pour circuler en Scandinavie. Le conduit d'admission d'air a constitué un défi, ou plutôt le trou qu'il a laissé dans la calandre après avoir été retiré. Le modéliste a trouvé une solution pragmatique et convaincante en recouvrant l'ouverture avec un panneau de signalisation vide.

La peinture a été appliquée en grande partie à l'aide d'une bombe aérosol, les lignes décoratives sont des décalcomanies, tout comme les inscriptions. Le véhicule articulé a été vieilli avec beaucoup de subtilité, notamment au niveau du châssis et de la bâche. Au final, on ne pouvait plus parler d'une nouvelle peinture, mais plutôt d'une transformation avec plusieurs modifications.

Laster & Bagger

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

Redaktion Daniel Wietlisbach (dw)

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

Druck D+L Printpartner GmbH, D-46395 Bocholt

Traduction en français
Deepl.com

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

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

Mentions légales

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

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

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

ISSN 2504-0405

Le vieux fer de Remo

par Remo Stoll

En réalité, cette décapeuse était toujours en service, mais un pneu crevé l'a contrainte à faire une pause. Présentée en 1970, elle était la première machine du fabricant à arborer le nouveau design anguleux, se positionnant entre ses célèbres sœurs. La machine sur les photos appartient à la deuxième série et dispose donc d'un moteur avant un peu plus puissant, mais elle n'a été produite que de 1978 à 1982.

Vous avez reconnu cette machine de chantier? Envoyez-nous sa désignation exacte avant le 10 juin 2025. En cas de plusieurs réponses correc-

Vous les connaissez? Reconnaissez ces engins de chantier et gagnez un modèle réduit ...

tes, le gagnant sera tiré au sort. Seules les participations accompagnées d'une adresse complète pourront être prises en compte afin que nous puissions envoyer les modèles.

Cette fois-ci, vous pouvez gagner le Caterpillar D8 avec lame de décharge de Diecast Masters, le Hamm HD+ 120i V-VIO de NZG et le modèle anniversaire du Liebherr L 522 historique de Conrad.

Résolution de Laster & Bagger 2-2025

La benne basculante 6x6 bleu foncé était un Magirus Deutz 232D22. Parmi les bonnes réponses, le tirage au sort a désigné les gagnants : Nadine Lücke Hannes a remporté le Cat D5 LGP Fire Dozer de DM, Reinhard Schirmmacher la benne basculante arrière Meiller sur Arocs de Conrad et Philipp Engel le Vögele Super 2100-5i de NZG.

Nous félicitons chaleureusement tous les gagnants!

Traduction des pages 18 – 20

Grande pelle de WSI à l'échelle 1:50

Liebherr R 998 SME

par Daniel Wietlisbach

Chez Liebherr, la transition entre les pelles hydrauliques pour le terrassement et les modèles minières est fluide. C'est finalement l'utilisateur qui décide où il va utiliser la machine. Officiellement, les pelles minières se reconnaissent à leur couleur blanche et à leur désignation à quatre chiffres. La plus petite pèse 113 tonnes et la plus grande des pelles de terrassement, dans sa

Avec le modèle Liebherr R 998 SME, WSI a une fois de plus présenté l'une des principales nouveautés du salon Bauma. Nous l'avons examiné de près et testé ...

livrée jaune classique, pèse environ 100 tonnes. Il s'agit ici du R 998 SME, qui convient également parfaitement aux carrières et aux grands chantiers de terrassement. Liebherr fait lui-même la promotion de ses

grandes pelles dans une brochure spéciale intitulée « Grossbagger für die Gewinnungsindustrie » (Grandes pelles pour l'industrie extractive). Le fait que la pelle soit disponible en version SME et avec un godet

rabattable, donc pour les travaux les plus lourds, souligne encore davantage cette caractéristique. La version actuelle correspond à la génération 6.2 et le moteur Liebherr D9508 A7 SCR huit cylindres développe une puissance de 420 kW (571 CV). Une motorisation électrique de 400 kW alimentée par un câble de connexion est également disponible, ce qui est particulièrement intéressant pour les applications dans les carrières. Alors que la flèche monobloc mesure 7,20 m, le balancier est disponible en deux versions de 2,90 et 3,30 m. Sept godets de capacité de 5,20 à 6,20 m³ et quatre godets rabattables de 5,10 à 6,50 m³ sont disponibles.

Modèle de WSI

Les modèles de pelles WSI comptent parmi les meilleurs du marché, ce qui explique l'enthousiasme et les attentes élevées suscités par la R 998 SME. Le modèle a été livré à temps pour le salon Bauma et s'est vendu en nombre respectable. Il est livré dans un carton solide, bien protégé entre deux coques en polystyrène. Les deux échelles d'accès sont fournies dans un sachet séparé et peuvent être insérées par le haut dans leur support. Aucune autre manipulation n'est nécessaire pour assembler rapidement ce modèle lourd. La part de métal est très importante et le modèle semble de grande qualité et bien proportionné. Il n'est donc pas surprenant que toutes les dimensions aient été reproduites à l'échelle 1:50.

Les trains de roulement avec protection rouleaux continue sont très joliment gravés et laissent même apparaître les trous de vis pour les deux échelles, qui ne sont pas nécessaires dans cette version. Les rouleaux inférieurs sont certes factices, mais

grâce à la conception des moules, ils semblent être des pièces à part entière. Les supports de rouleaux sont montés de manière pivotante, les roues libres sont suspendues et les roues motrices, y compris le logo Liebherr, sont finement gravées. Le seul point critique de l'ensemble du modèle concerne les chenilles, qui sont utilisées depuis le premier modèle d'excavatrice de WSI. Elles ne donnent malheureusement pas une image homogène et ne sont désormais plus adaptées sur le plan visuel, les chenilles Liebherr ayant évolué. Leur largeur, qui correspond à 750 mm, est toutefois correcte. Sur le bâti en X, les œillets d'arrimage ne sont pas seulement marqués par de minuscules autocollants, mais également reproduits avec des ouvertures.

La superstructure semble à la fois imposante et filigrane, notamment grâce aux nervures situées des deux côtés. On trouve en effet ici neuf passerelles et marchepieds photogravés ajourés, montés individuellement, et les rambarde sont très gracieuses malgré leur moulage sous pression métallique robuste. Les échelles enfichables peuvent être relevées et abaissées.

De nombreux détails sont finement gravés sur le carter de la superstructure, complétés par des poignées et des rambarde métalliques montés séparément. L'échappement est chromé fidèle à l'original, les phares arrière sont reproduits dans les moindres détails et les filtres à air bicolores sont même marqués. La protection ventilateur photogravée, qui laisse apparaître le motif alvéolé, est bien sûr remarquable. Les lampes de travail avant sont protégées par de minuscules grilles photogravées.

La cabine est en métal et dispose de fenêtres teintées parfaitement

ajustées, qui sont équipées de joints caoutchouc noir mat. Les poignées sont en fil métallique et les grilles de protection sont très filigranes malgré leur conception en plastique. Des lampes de travail, des rétroviseurs et une antenne radio ultra-fine et flexible complètent la cabine. L'intérieur a été reproduit dans les moindres détails et en plusieurs couleurs.

L'équipement se compose d'un bras de 7,20 m et d'un balancier plus court de 2,90 m, tous deux réalisés en profilés en U métalliques gravés avec précision. Ils sont fermés par le bas par des pièces ajustées qui représentent également les plaques d'usure fidèles à l'original. Les lampes de travail sur le bras sont également équipées de grilles de protection finement gravées. Les flexibles hydrauliques ont été très bien reproduits, en métal et avec tous les raccords hydrauliques, complétés par des tuyaux en caoutchouc noir. Ils peuvent être suivis depuis la superstructure jusqu'aux vérins. Celles-ci sont également bien réalisées, même si les vis manquent. Les vérins du bras et du godet sont équipés de carénages fidèles à l'original. La fonctionnalité de l'équipement est satisfaisante, mais le modèle atteint sans problème la profondeur d'excavation maximale. Malheureusement, il n'atteint pas tout à fait la hauteur de piquage et le balancier et le godet ne peuvent pas être repliés suffisamment pour le transport. Le godet, moulé d'une seule pièce, est superbement gravé et reproduit fidèlement les cinq dents ainsi que les tôles d'usure.

La qualité de la peinture est irréprochable et l'impression très détaillée et d'une grande pureté. Avec le R 998 SME, WSI a réussi un nouveau modèle haut de gamme dans le domaine des engins de chantier.

Le carnet de route de Tom

par Tom Blase

La citation ci-dessus est une phrase tirée d'une chanson populaire de Siw Malmkvist. Pour moi, elle fait également partie de mes plus anciens souvenirs avec mon père dans son camion.

Cela devait être en 1972 – je revois encore la vieille Mercedes 2024 Silowagen. Ma mère nous accompagne et je suis assis à l'arrière dans la couchette, tandis que mon père me montre un chevalement et m'explique que nous sommes près de Dortmund – à la radio, on entend justement cette chanson qui, depuis, est restée gravée dans ma mémoire, indissociable de ce paysage ...

Pourquoi j'écris cela ? Mon père Werner est décédé il y a peu et j'essaie tant bien que mal de surmonter cette perte et de garder mes souvenirs vivants. Il m'a toujours expliqué que dans la vie d'un chauffeur, il y a des bons jours et des moins bons. Maintenant, il n'est plus là, mais je sens toujours sa présence. Pendant mes tournées, je me surprends à regarder

«Oh, comme c'est merveilleux, oh, comme c'est beau, de voir le monde depuis ce wagon coloré.»

inconsciemment le siège passager et à souhaiter pouvoir l'y voir.

Il était chauffeur dans l'âme et a commencé sa carrière après avoir terminé son apprentissage de mécanicien automobile. Le jour de ses 18 ans, son camion était garé devant la maison familiale et il est parti pour sa première tournée, à Weisenthurm, pour charger des parpaings. Tard dans la soirée, sa mère et sa sœur l'ont accueilli en larmes. Elles pensaient qu'il ne rentrerait pas à la maison, car il était en retard depuis longtemps. Mais il y avait une raison à cela : lors de son premier vrai trajet, il avait crevé un pneu et avait dû réparer lui-même la panne, seul sur la route.

Mais il avait pris goût à ce métier et y est resté fidèle jusqu'à sa retraite (et même au-delà). Il était camionneur dans l'âme. Il a transporté des matériaux de construction et des ca-

mions-silos, a roulé pendant de nombreuses années avec des conteneurs dans le transport longue distance et a également passé de bons moments sur une bétonnière dans la région de Mayence. Il a passé sa retraite dans le village voisin, où il travaillait comme aide sur un camion-citerne, ce qui lui permettait de compléter son argent de poche, comme il aimait à le raconter.

Il m'a appris à conduire et m'a expliqué tout ce qu'il fallait savoir. Il m'a transmis les connaissances techniques nécessaires, les astuces et les ficelles du métier, mais aussi une certaine loyauté et fiabilité.

Après sa carrière de chauffeur, c'était lui qui m'attendait le soir. Il s'inquiétait quand je rentrais tard et me faisait signe (et était soulagé) quand je descendais enfin de la voiture, arrivé sain et sauf à la maison.

« Tu rouleras toujours avec moi – prends soin de toi, mon cher père ! »

Toutes les nouveautés au salon Bauma 2025

Télégramme du salon

par Daniel Wietlisbach
et Carsten Bengs

Dès les premiers jours, l'affluence était très importante, et il n'est pas surprenant que les organisateurs aient finalement enregistré 600 000 visiteurs venus de plus de 200 pays.

Les trois plus grosses machines présentées dans le secteur de l'extraction ont clairement montré la tendance dans ce domaine : la Komatsu PC7000, la Liebherr R 9400E et la T 264E étaient toutes équipées d'un moteur électrique. Cette tendance s'est étendue jusqu'aux plus petites machines, et tous les stands proposaient des machines dotées de concepts d'entraînement alternatifs.

Une tendance s'est également dessinée dans les boutiques de merchandising et les boutiques pour fans. On avait l'impression que la moitié des stands proposaient des kits de construction compatibles avec les Lego pour machines de chantier. L'offre allait de la foreuse d'ancrage (Casagrande) aux pompes à béton (Schwing) en passant par la plaque

Le salon s'est déroulé sous un temps magnifique, ce qui a encore renforcé l'ambiance positive qui régnait déjà. Parmi les nouveaux modèles, chaque collectionneur a trouvé de quoi remplir ses vitrines ...

vibrante (Bomag). Nous espérons que ces initiatives contribueront à promouvoir la relève.

Au cours des premiers jours du salon, la plupart des fabricants de modèles réduits ont envoyé une newsletter présentant toutes les nouveautés qu'ils proposaient au salon, ce qui nous a facilité le travail et a également simplifié la recherche pour les collectionneurs. Le choix de modèles proposés était étonnamment varié et n'avait rien à envier à celui du salon Bauma de l'automne 2022 en termes de quantité. Le fait que certaines nouveautés aient été simplement annoncées sous différentes formes (prototype ou photo originale) devrait profiter à la plupart des

collectionneurs, qui pourront ainsi planifier leur budget hobby sur une plus longue période.

Bien que nous puissions déjà présenter dans ce numéro les premiers modèles du plus grand salon mondial, nous vous proposons ci-dessous une liste complète de toutes les nouveautés découvertes. Par souci d'exhaustivité, nous avons également inclus les annonces préalables du dernier numéro. Il en va de même pour tous les modèles en livrée spéciale, qui étaient cette fois proposés en quantité plutôt raisonnable. Nous espérons ainsi que notre liste est complète et que nous n'avons rien oublié.

Atlas

155W Pelle mobile, mise à jour du 140W avec nouvelle superstructure (NZG 1:50)

Bauer

BCS 185 Fraiseuse à paroi moulée (Conrad 1:50)

Bobcat

E19 Mini-pelle (1:25)

E20 Mini-pelle (1:25)

Tractopelle B730 (1:25)

Chargeuse sur pneus L95 (IMC 1:25)

Chariot élévateur B25NS (1:24)

Chariot élévateur D30NXP (1:24)

Chariot élévateur D70S-9 (1:24)

Bomag

BM 2000/65 fraiseuse à froid (1:50)

Caterpillar

D6 XE en peinture spéciale grise (1:50), prototype, disponible à

partir de l'été / automne

Les 3 modèles anniversaire du « Twenty » étaient disponibles

Dynapac

SD2580C finisseur (1:50), annonce, sans boutique sur le salon Bauma

Develon

Concept-X2 Dozer (1:50)

DX380LC Pelle sur chenilles (1:50)

DL420CVT-7 Chargeuse sur pneus, peinture spéciale grise pour le salon Bauma (IMC 1:50)

Scania S 6x4 avec semi-remorque surbaissé Nootboom en peinture spéciale noir / orange (IMC 1:50)

Goldhofer

Transport de tambours à câbles avec THP/SL 10 et MB Arocs 8x4 SLT (Conrad 1:50)

Pont pour tambours à câbles bleu avec tambours à câbles séparés (Conrad 1:50)

Hitachi

Chargeuse sur pneus ZW310-7 (TMC 1:50)

Pelle à rayon court ZX95US-7 (TMC 1:50)

Pelle sur chenilles EX1200-7 (TMC 1:50), prototype, disponible à partir de l'automne

Hyundai

Mini-pelle HX35Az (1:50)

Pelle HX220 (1:35)

Chargeuse sur pneus HL960 (1:35)

Pelle mobile HW210A (1:60)

Chariot élévateur 250D (1:30)

Chariot élévateur 30D-9V (1:20)

Set avec chargeuse sur pneus, pelle, bulldozer (IMC 1:87)

Pelle de chantier R1250-9HD (IMC 1:32), modèle réduit en résine, disponible sur commande

Jekko

SPX328 Mini-grue télescopique (IMC 1:18)

Kobelco

SK39SR-7 Mini-pelle (Conrad 1:50)

SK270SRLC-7 Court rayon (Conrad 1:50)

SK500LC-10 Peinture spéciale bleu «Munich» (Conrad 1:50)

Grue télescopique sur chenilles TKE750G (IMC 1:50)

Komatsu

PC950-11 (First Gear 1:50)

SK820-8 Chargeuse compacte sur chenilles (Universal Hobbies 1:25)

Kramer (Wacker Neuson)

KL37.8 Chargeuse sur pneus (cyber wear 1:50)

KL35.8T Chargeuse télescopique (cyber wear 1:50) 8095T Chargeuse télescopique (cyber wear 1:50)

312 SL Chargeuse sur pneus «100 ans Kramer» (Universal Hobbies 1:50)

Tracteur K18 «100 ans de Kramer» (Universal Hobbies 1:32)

Kubota

Mini-pelle KX060-5 (1:24, Universal Hobbies)

Liebherr

PR 776 Génération 8 Update (WSI 1:50)

Liebherr R 998 SME (WSI 1:50), voir rapport à partir de la page 18

A 918 Compact Update (NZG 1:50)

A 909 Compact avec godet pivotant et godet pour matériaux légers (Conrad 1:50)

RE 25 M Pelle rail-route avec deux outils (Conrad 1:50)

LB 45.1 Foreuse rotative (NZG 1:50)

Grue sur chenilles LR 1400.1 SX (WSI 1:50)

Grue mobile LTM 1055-3.3 (Conrad 1:50)

Grue mobile LTM 1300-6.4 (WSI 1:50)

Grue mobile LTM 1400-6.1 (WSI 1:87)

Link-Belt

Grue mobile 120 AT à 4 essieux (NZG 1:50)

Grue mobile 300 AT à 5 essieux (NZG 1:50)

Manitou

Chariot télescopique rotatif MRT 2260 (1:32)

Mammoet

Gottwald AMK 126-63 en trois versions de couleur, « Van Seumeren », « Mammoet », « Seu-M-Imo » (cabine de grue 1:50)

Mercedes-Benz Actros 4x2 « Mammoet » (Cavallino / NZG 1 :18)

MAN

TGX 6x4 semi-remorque benne, bleu (Conrad 1:50)

Nootboom

12 nouvelles combinaisons de modèles connus, tous en rouge à l'échelle 1:50.

7 modèles de WSI :

Euro-PX 2 essieux avec DAF XG+ 6x4

Megatrailer 3 essieux avec DAF XG+ 6x2/4

Euro-PX 3+5 avec Mercedes-Benz Actros MP5 SLT 8x4

Euro-PX 2+4 avec Volvo FH5 Globetrotter XL 8x4

Manoovr 5 essieux avec MB Actros MP5 6x4

Manoovr 6 essieux avec conteneur et Volvo FH5 Globetrotter 8x4

Manoovr 3+7 avec Scania S High-line 8x4

5 modèles d'IMC :

MCOS 4 essieux avec Scania S 6x4

MCOS 3 essieux avec Scania R 6x2
OSDS 4 essieux avec Scania S 6x2
SWC 3 essieux avec Scania XT 8x4
SWC 3 essieux avec MB Arocs 8x4

Palfinger (WSI 1:50)

FLS 25 TMF chariot élévateur embarqué (WSI 1:50)
PK 370 TEC7 avec grappin et fourche sur Scania G XT 6x4 benne basculante, rouge (WSI 1:50)
PK 480 TEC7 avec dispositif de chargement sur
MAN TGX XXL 8x4 plateau et conteneur, gris (WSI 1:50)
PK 19.001 SLD 5 avec fourche à palettes sur MB Actros MP5 6x2 avec pont de chargement, blanc (WSI 1:50)
PK 24.001 SLD 5 avec équipement de chargement sur Iveco S-Way 6x2 avec pont de chargement, perle-gentiane (WSI 1:50)

Schwing-Stetter

S 43 SX Hybrid pompe mobile sur MB Arocs 8x4 (Conrad 1:50)

Sany

215E Pelle électrique bleu clair (1:32)

Sennebogen 1:50

683E Grue télescopique sur chenilles (ROS 1:50)
5500G Grue sur chenilles, mise à jour complète (Conrad 1:50)
728E Équipement pour bûcherons (ROS 1:50)
850G Pelle de manutention (Conrad 1:50)
850G Pelle de manutention version portuaire avec pylône (Conrad 1:50)
895E Hybride, résine et impression 3D, limitée à 500 exemplaires (IMC 1:50)

Volvo

Le fabricant a renvoyé à la boutique en ligne.

Groupe Wirtgen

Hamm HD+ 120i V-VIO, (NZG 1:50), voir rapport à partir de la page 30.

Hamm HD+ 120i VIO-2 HF (échelle 1:50)

Hamm HD 12 VO, (échelle 1:50)

Hamm HD 12e VV, (échelle 1:50)

Kleemann MR 100 NEO (Conrad 1:50)

Vögele Super 1803-5 X Finisseur sur roues (échelle 1:50)

Vögele Super 1800-5 X Finisseur sur chenilles (échelle 1:50)

Wirtgen WR 240 X Recycleur et stabilisateur de sol, mise à jour avec diverses modifications de forme (échelle 1:50)

Yanmar

Uniquement représenté avec sa gamme de moteurs.

XCMG

Modèles en peinture spéciale blanche « UEG », tels qu'ils apparaissent dans un film chinois, différentes échelles.

XE270GK Pelle sur chenilles

XG90H Benne à trois essieux

XDE440 Camion benne chassis rigide

Le bulldozer classique en deux versions de DM Caterpillar D8

par Daniel Wietlisbach

Le D8 était autrefois le plus gros bulldozer de Caterpillar et, même dans sa version actuelle, il reste une machine hors du commun. Son poids en charge d'environ 40 tonnes et son moteur Cat C15 d'une puissance moteur de 271 kW en sont les garants. La capacité de la lame SU est de 10,3 m³, mais l'une des qualités du D8 est sa polyvalence grâce à de nombreuses options de configuration.

Modèles de Diecast Masters

Le modèle réduit du D8 actuel a été annoncé fin 2023 et les premiers modèles sont arrivés chez les concessionnaires début 2025. Heureusement, le constructeur a décidé de proposer deux versions différentes. Outre la version standard, le D8 est disponible dans une configuration pour l'élimination des déchets. Les deux modèles se distinguent également par des détails mineurs mais importants. En tant que modèles réduits de machines actuelles, ils sont livrés dans les boîtes en fer blanc bien connues et bien protégés par des inserts en mousse. Nous commencerons par la version standard avant de nous intéresser aux différences de la « version poubelle ».

Le modèle est lourd à sortir de son emballage, car il est en grande partie composé de métal moulé sous pression. Il respire la qualité et ses proportions sont bien réussies, ce que nos

Avec le D8, Diecast Masters comble une lacune importante dans sa gamme de modèles Caterpillar. Le fait que deux versions soient commercialisées simultanément est très réjouissant ...

mesures de contrôle ont confirmé: toutes les dimensions du bulldozer ont été correctement réduites.

La gravure des supports du châssis est très réussie et montre même les petits détails. Les roues d'appui et les roues libres sont reproduites sous forme de répliques sur lesquelles les chenilles glissent facilement. Alors que nous sommes déjà habitués à la gravure détaillée de la roue motrice, nous sommes surpris par la différence entre les roues libres avant et arrière – du travail de première classe ! La roue avant est en outre reproduite fidèlement sous forme de tendeur de chenille. Les tuiles de chenille métalliques ont une largeur équivalente à 700 mm. Les deux chenilles sont certes montées de manière rigide, mais la suspension pendulaire de l'original est reproduite ; le fond du bulldozer laisse également apparaître différents détails.

Le capot moteur est constitué d'une pièce moulée sous pression continue qui laisse apparaître de nombreux détails. Les poignées sont ici constituées de fil métallique robuste. Les protections ventilateur extrêmement fines sont certes simplement imprimées, mais elles sont

très proches de l'original lorsque l'on compare les photos des machines réelles. L'échappement, l'entrée d'air et la calandre sont constitués de pièces en plastique reproduites à l'identique.

La zone autour de la cabine, où se trouvent le réservoir de carburant et le réservoir à huile hydraulique, a également été bien reproduite. Alors que la rambarde a été reproduite de manière assez filigrane en plastique, les très petites poignées en deux parties sont constituées de morceaux de fil soudés. Le boîtier de la cabine, qui comprend également la cage de sécurité, est constitué d'une pièce métallique continue. Il suggère les joints de porte, les joints caoutchouc et les essuie-glaces sur les portes ; les essuie-glaces avant et arrière sont montés séparément. Le vitrage est simplement collé, le fabricant tirant ici parti de la couleur noire qui dissimule cet inconvénient. Le toit en plastique est amovible et représente également les barres d'appui périphériques. Même si l'on n'aime pas utiliser Bob, il faut s'accorder un coup d'œil depuis le haut, car l'intérieur est reproduit à l'identique et rehaussé de touches multicolores.

La lame SU a été reproduite en détail en métal moulé sous pression et est joliment gravée. La protection écaboussure en plastique est ajourée, ce qui est désormais standard et très appréciable. La tringlerie a été reproduite fidèlement, les bras de poussée présentent tous les détails, tout comme les vérins hydrauliques. Les flexibles hydrauliques ont été reproduits avec soin, la lame peut être relevée et abaissée, mais aussi légèrement inclinée vers la droite (mouvement de basculement).

Le ripper à 3 dents et les vérins hydrauliques avec toutes les canalisations importantes sont également très réussis. La fonctionnalité est certes légèrement réduite, mais tout à fait satisfaisante. Les dents de ripper fournies séparément, qui doivent être fixées dans deux positions à l'aide de goupilles, sont très appréciables.

Sur notre modèle, les trous étaient malheureusement rétrécis par la peinture, de sorte que les goupilles ne pouvaient pas être enfoncées. Il serait possible de les aléser, mais cela est impossible pour la dent centrale. Finalement, nous avons constaté que les dents de ripper tiennent même sans goupilles, car la peinture rétrécissait également le canal dans les supports. C'est pourquoi aucune des goupilles chromées n'est visible sur nos photos, ce qui ne nuit toutefois pas à l'aspect général.

Machine pour décharges

La différence la plus frappante est bien sûr la lame SU de couleur noire avec le «rack à déchets» ajouté pour augmenter la capacité; le rack a été reproduit à l'identique avec des perforations. Mais l'arrière a également

été adapté: à la place du scarificateur, on trouve un contrepoids avec un racleur, une poutre de traction et un embrayage, qui ont été reproduits avec une gravure précise. En y regardant de plus près, on remarque également les chenilles standard plus étroites avec des tuiles de chenille de 610 mm de largeur, ainsi que le filtre à air, qui est différent et nettement plus grand afin que l'air souvent poussiéreux ne puisse pas endommager la machine. Il est très réjouissant que le fabricant ait pris tant de peine pour reproduire ces différences.

La couleur est impeccable, comme d'habitude, et l'impression est parfaite. Avec le modèle D8, Diecast Masters comble une lacune importante dans la gamme de modèles Caterpillar, et ce de manière très réussie.

Application pour les amateurs de chantiers

«Gruebe Luege»

par Daniel Wietlisbach

Les chantiers exercent une fascination particulière, non seulement sur les enfants, pour lesquels l'application a été initialement développée, mais aussi sur les adultes et les amateurs de technologie. Mais où trouver les chantiers les plus passionnants?

C'est là que l'application suisse entre en jeu. «Gruebe Luege» (qui signifie «regarder les chantiers» en suisse allemand) est la première application de ce type qui permet aux amateurs de chantiers de trouver, d'évaluer et d'enregistrer eux-mêmes les chantiers dans leur région. Conçue à l'origine pour les parents avec enfants, l'application est devenue un outil utile pour tous ceux qui s'intéressent aux projets de construction. Une carte interactive indique les chantiers en cours à proximité, voire à l'avenir à l'échelle internationale. Les utilisateurs peuvent enregistrer de nouveaux chantiers, les décrire, télécharger des photos et partager leurs expériences avec d'autres. Les options de filtrage permettent aux utilisateurs de rechercher des chantiers en fonction des machines présentes, classées en neuf catégories, telles que les pelles ou les grues. La navigation aide à trouver l'itinéraire le plus rapide vers le chantier le plus proche.

Qui ne connaît pas cela? Vous vous promenez en ville ou dans votre village et soudain, un chantier apparaît. Des pelles creusent le sol, des grues tournent au-dessus des toits et des camions apportent des matériaux de construction. Il existe désormais une application pour trouver les chantiers ...

L'application a été inventée par Beat Gurtner, informaticien et père de deux petits fans de chantiers qui l'ont inspiré pour la développer. Ce n'est qu'au cours de la programmation, puis lors des tests sur le terrain avec des amis, qu'il est apparu que l'application était également un atout pour les adultes passionnés de chantiers. Beat Gurtner a ajouté lui-même les premiers chantiers, qu'il a découverts lors de ses virées en tant que cycliste passionné.

L'application facilite la recherche de chantiers et permet aux amateurs de technologie de trouver une communauté dynamique où ils peuvent échanger leur savoir-faire en matière de chantiers. Mais l'application n'est pas seulement intéressante pour les spectateurs, les entreprises de construction peuvent également utiliser la plateforme pour mettre en avant leurs projets de manière ciblée et attirer la

prochaine génération de professionnels du bâtiment.

Afin que les personnes intéressées ne se retrouvent pas « coincées » devant des chantiers terminés, une estimation de la durée doit être fournie lors de l'enregistrement d'un nouveau chantier, après quoi l'entrée est automatiquement supprimée. L'interface avec la carte interactive est simple, claire et très conviviale.

Pour l'instant, l'application n'est disponible que pour Android dans le Google Play Store, mais les utilisateurs d'iPhone trouveront une application presque identique dans l'application web www.gruebe-luege.ch. L'application étant encore récente, son développeur Beat Gurtner se montre très ouvert et remercie les utilisateurs pour leurs suggestions et idées d'amélioration. Il est joignable par e-mail à l'adresse info@gurtner-it.biz.

Rouleau tandem de NZG à l'échelle 1:50

Hamm HD+ 120i V-VIO

par Daniel Wietlisbach

Derrière cette désignation quelque peu compliquée se cache un rouleau tandem articulé de la série HD+ avec rouleaux à vibration et rouleaux VIO. Les rouleaux de cette série couvrent une plage de 7 à 14 tonnes en six classes de poids avec plus de 40 modèles différents. Cette diversité est principalement due aux différentes méthodes de compactage intégrées dans les rouleaux.

Le HD+ 120i a un poids en marche avec cabine de 12,91 t et atteint un poids maximal de 13,94 t. La largeur des rouleaux est de 1980 mm, les deux rouleaux étant décalés de 170 mm. L'entraînement est assuré par un moteur Deutz TCD 4.1 L4 à quatre cylindres, qui répond à la norme d'émissions EU Stage V.

Modèle de NZG

Le modèle est livré bien protégé entre deux coques en polystyrène dans une boîte en carton. À côté du rouleau compacteur se trouve un sachet contenant deux rétroviseurs de rechange, les pièces les plus susceptibles de se casser. Comme il se doit pour un rouleau compacteur, il est lourd dans la main et composé en grande partie de métal. Il a été réduit à l'échelle dans toutes ses dimensions principales et ses proportions sont harmonieuses.

La première nouveauté de cette année a été le nouveau train routier tandem disponible dans la boutique du groupe Wirtgen. Le fabricant est le fournisseur habituel NZG ...

Les deux rouleaux ont été reproduits sans soudure et, avec leur peinture, ils sont très fidèles à l'original, comme un rouleau en service. Le châssis ouvert, comme sur l'original, et les déflecteurs latéraux des entraînements sont identiques sur les deux rouleaux. Seul un petit symbole imprimé indique que le rouleau arrière permet au choix une vibration ou une oscillation, tandis que le rouleau avant est un rouleau à vibration pure. Toutes les pièces sont finement gravées et les têtes de vis sont accentuées en argent sur les racleurs. Les feux et les clignotants sont montés séparément, tout comme les rétroviseurs. Ces détails ne manquent pas leur effet. Derrière les capots gris se cachent les deux réservoirs d'eau, qui peuvent être remplis à l'aide de deux grands couvercles. Le moteur se trouve dans le châssis avant sous la cabine et serait accessible par un couvercle de chaque côté. De chaque côté, deux marchepieds finement gravés sont insérés séparément. L'articulation fidèle à l'original mérite d'être examinée de plus près depuis le dessous, car la liaison spéciale du châssis arrière via un timon et deux vérins hydrauliques permet de reproduire la marche en crabe.

Au-dessus de tout cela trône la «cabine panoramique», qui mérite bien son nom. À l'exception des cadres de porte, qui servent également de protection anti-retour, elle est entièrement en verre. Cela offre au conducteur une vue maximale sur tous les composants et, bien sûr, sur le revêtement à compacter. Sur le modèle, les deux portes peuvent être ouvertes et le siège avec joystick, colonne de direction et tableau de bord peut être déplacé et pivoté des deux côtés. Le logo «W» du groupe Wirtgen est visible sur le dossier du siège et l'intérieur est également très détaillé et multicolore. À l'extérieur, on trouve des poignées, des lampes de travail, un gyrophare et quatre essuie-glaces très fins photogravés – du premier choix !

La couleur est une fois de plus d'excellente qualité et l'impression est impeccable; les détails colorés, tels que les têtes de vis argentées, soulignent la finesse des détails. Le même rouleau tandem existe en modèle identique avec l'inscription HD+ 120i VIO-2 HF. L'original correspondant est destiné au marché international, dispose de deux rouleaux VIO et la miniature de NZG porte une inscription différente, comme il se doit.

Camion benne Tekno à l'échelle 1:50

Scania T 112H

par Daniel Wietlisbach

Le prix des camions à trois essieux s'élevait à 169 900 francs suisses chacun, sans les bennes basculantes qui, comme d'habitude, étaient construites dans notre propre atelier. Les bennes en aluminium étaient basées sur le système modulaire d'Alusuisse-Allegra. Les hayons étaient équipés de « basculeurs automatiques Eberhard ». Hansruedi Eberhard était responsable du projet.

Le poids total en charge de 25 tonnes était conforme au code de la route de l'époque, mais malgré leur structure en aluminium, les véhicules à trois essieux étaient plutôt lourds. Lors de la construction, on veilla à abaisser le centre de gravité, ce qui donnait aux camions chargés un aspect lourd et entraînait des contrôles de police plus fréquents. Les cabines confortables et offrant une bonne visibilité étaient très appréciées des conducteurs.

Modèle de Tekno

Alors que ces dernières années, de magnifiques modèles historiques ont vu le jour à l'initiative de la société Eberhard Unternehmungen, le modèle du Scania T 112H est un projet purement Tekno – bien sûr, les Hollandais ont bénéficié du soutien de Kloten. Le modèle a ainsi été créé à partir de pièces métalliques existantes – notamment la cabine – complétées par des pièces en résine fabriquées spécialement.

En 1982, trois Scania T 112H ont rejoint la flotte Eberhard dans le cadre d'une contrepartie. Bien qu'appréciés des conducteurs, ils n'ont jamais dépassé le statut de véhicules exotiques ...

Le modèle est agréablement lourd et laisse une impression générale réussie. La cabine, en particulier, a été reproduite avec tous les détails de l'original et est très harmonieuse. Les rétroviseurs, les verres de niveau et les antennes radio sont fournis pour le montage. Le pare-chocs séduit par sa peinture de signalisation et sa plaque d'immatriculation correcte, tandis que la calandre arbore bien sûr les couleurs du drapeau zurichois. Un gyrophare orange est installé sur le toit et le pare-soleil n'a pas été oublié. Les marchepieds finement gravés sont insérés individuellement, tout comme les poignées du capot et leurs fermetures. Les feux et les clignotants vitrés sont également très réalistes. Les fenêtres sont parfaitement ajustées et reproduisent les joints cahoutchouc. L'intérieur est joliment détaillé et uniformément teinté en noir, conformément à l'époque. Vu de face, le bloc moteur qui descend trop bas attire l'attention.

Le constructeur a fait preuve de créativité pour le châssis, qui se compose de deux parties. La partie avant provient du Scania avec des réservoirs d'air comprimé, un filtre à air, un réservoir et un boîtier de batterie corrects. L'ensemble de l'essieu arrière a

été trouvé sur le Mack F700. La raison en est probablement les jantes Trilex, indispensables pour un camion suisse de cette époque. Tekno propose certes des jantes Trilex historiques pour Scania, mais elles ne conviennent malheureusement qu'aux pneus (trop) étroits. Si l'on souhaite des pneus larges sur des jantes Trilex, seules les roues Mack entrent en ligne de compte, bien que leur étoile ne nécessite que cinq vis, une particularité. Les roues avant possèdent en revanche six vis chez Mack et ne se distinguent que marginalement du modèle Scania.

Les deux parties du châssis ne sont pas reliées, mais solidement vissées à la benne basculante, le joint n'est pas visible. La benne est en résine moulée, tout comme les garde boue et la partie arrière du châssis. La structure en tôle striée des garde boue est très bien réussie, les feux arrière sont en plastique transparent et la plaque d'immatriculation est correctement reproduite.

Le centre de gravité bas de la benne est souligné visuellement sur le modèle par sa largeur équivalente à 2,50 m. La structure des volets latéraux est correctement reproduite, tout comme le hayon avec le «système de basculement Eberhard».

Centrale d'enrobage Conrad au 1/87

Benninghoven ECO

par Daniel Wietlisbach

Benninghoven fait partie du groupe Wirtgen et est spécialisé dans la fabrication d'installations de mélange d'enrobés et de leurs composants. Le fabricant allemand basé à Mülheim propose des installations de mélange fixes ou mobiles d'une capacité de 100 à 400 tonnes par heure.

L'entreprise a été fondée en 1909 à Hilden, près de Düsseldorf, pour la fabrication d'engrenages. Elle s'est lancée dans la technique de combustion dans les années 1950 avec la fabrication de petits brûleurs pour les bâtiments résidentiels et les bureaux. Plus tard, elle a développé des brûleurs de grande puissance, qui ont donné naissance à la division Installations d'enrobage au début des années 60. La première centrale d'enrobage a finalement quitté le hall de production spécialement construit à cet effet en 1986.

Personne ne sait donc mieux que le fabricant lui-même ce qu'une centrale d'enrobage doit remplir: «... elle doit être conçue de manière à ce que toutes les matières soient disponibles en quantité suffisante, à la bonne température et au bon moment. De plus, le processus doit être sûr, économique et respectueux de l'environnement. (...) Pour que les granulats et le bitume puissent être transformés en enrobé pour la construction routière, un processus de mélange thermique est nécessaire.»

Les centrales d'enrobage sont traditionnellement reproduites à l'échelle 1:87, car elles peuvent rapidement atteindre des dimensions considérables ...

La centrale d'enrobage ECO est de conception modulaire, ce qui la rend non seulement facile à transporter, mais aussi facile à mettre à jour avec les derniers composants. Elle est donc idéale pour les grands chantiers temporaires, mais peut également être installée de manière permanente.

Modèle de Conrad

Le modèle de Conrad a été présenté pour la première fois au salon Bauma 2022 et fait bonne impression dès le déballage. Il est très lourd, car ses principaux composants sont en métal moulé sous pression. L'installation originale, haute de 28 mètres, se compose de 8 étages qui permettent de bien voir la structure modulaire. Les niveaux sont accessibles par des escaliers avec des rampes en plastique qui, malgré leur échelle, peuvent être qualifiés de très fins. Dans la partie supérieure, les échelles sont même équipées de cages de protection filigranes en tôle métallique estampée.

Mais suivons le flux de matériaux jusqu'au produit fini: les minéraux séchés et préchauffés sont acheminés par le convoyeur laté-

ral jusqu'au sommet de la tour de mélange équipée d'un tamis, qui se cache derrière le boîtier bleu. La grue pivotante reproduite est mobile et pourrait soulever jusqu'à 500 kg dans la réalité. La gravure précise de toutes les pièces est remarquable.

Un étage plus bas, derrière le conteneur bleu, se cache le silo de chauffage des minéraux prémélangés. Dans les composants des deux étages ouverts situés en dessous, l'asphalte est finalement produit par l'ajout de bitume et le mélange de l'asphalte. Les trois « étages de conteneurs » blancs peuvent être regroupés en silo de chargement. Vu d'en bas, on peut même voir la reproduction de la trémie de chargement. À l'arrière se trouve la goutte de chute grise de section carrée, par laquelle le matériau tamisé est acheminé vers le bas.

La couleur satinée est impeccable et l'impression est parfaite et nette. La centrale d'enrobage Benninghoven ECO a été très bien réalisée dans l'ensemble et convient aussi bien pour une vitrine que pour des dioramas et des trains miniatures à l'échelle 1:87.

Reportage photo de la 32e édition

Modelshow Europe

par Daniel Wietlisbach

Le salon Modelshow Europe, qui se tient à Ede, aux Pays-Bas, à mi-chemin entre la frontière allemande et Utrecht, est redevenu le 15 mars dernier le rendez-vous incontournable des amateurs de modélisme de toute l'Europe. Grâce à l'organisation et à l'encadrement toujours exemplaires du collectionneur Willem Kuiper, les 550 tables, représentant au total 1100 mètres linéaires d'exposition, ont été rapidement réservées cette année encore.

Comme toujours, la participation était gratuite pour ceux qui souhaitent exposer leurs modèles, tandis que les tables des revendeurs et des fabricants étaient payantes. Cela n'a toutefois pas découragé 70 d'entre eux, qui ont pu accueillir et conseiller environ 1600 visiteurs intéressés. Il existe toujours des fabricants de petites séries qui produisent spécialement pour ce type de salons et rentrent chez eux le soir avec des caisses vides.

Environ 400 exposants privés, également venus de toute l'Europe, ont présenté des modèles réduits de très haut niveau, ce qui fait finalement la qualité du Modelshow Europe

Cette année encore, les grues et les pylônes en treillis de toutes catégories et de toutes tailles ont dominé l'immense hall du « Plantion », où l'on vend des fleurs en semaine ...

et assure sa réputation légendaire. L'exposition a clairement montré que les collectionneurs recherchent davantage d'individualité. Les transformations, les petites séries et les fabrications spéciales ont connu un véritable boom. De plus en plus de gens veulent quelque chose de spécial en plus des modèles de série disponibles dans les magasins spécialisés. Que ce soit pour l'exclusivité ou en raison d'un attachement personnel à une machine. La technologie actuelle permet également de construire des modèles qui étaient inimaginables il y a quelques années.

Les modèles de véhicules lourds et de grues étaient les mieux représentés, suivis de près par les modèles d'engins de chantier, avec les pelles à câbles équipées de draglines si typiques des Pays-Bas.

La prochaine grande exposition est le Minitruck à Houten, aux Pays-Bas, qui aura lieu le 31 mai.

«55 ans de modélisme automobile Alex Demme»

C'est sous ce titre qu'une exposition d'un tout autre genre s'est tenue le même week-end. « Petit mais raffiné », telle était la devise de l'événement anniversaire organisé par l'un des modélistes 1:87 les plus actifs de Suisse. Dans les combles du restaurant de la gare de Brügg, près de Bienne, 16 exposants ont présenté des modèles réduits de camions construits par leurs soins ou transformés, à l'échelle 1:87 à 1:24. Environ 180 visiteurs ont saisi cette occasion pour admirer les pièces exposées. C'est en effet en 1970 qu'Alex a réalisé ses premières transformations, à partir de modèles Wiking. Le portrait du collectionneur et modéliste est à découvrir dans le numéro 1-2016.

Modèles de Peter Veicht

Demag E32

par Robert Bretscher

Peter voulait y dénicher des pelles hydrauliques hors d'usage. Souvent, les objets recherchés étaient cachés à l'écart et en partie recouverts de branches. De plus, les voies d'accès étaient déjà dans un état déplorable et il fallait généralement avancer à pied. Mais grâce à ces voyages souvent périlleux, Veicht a réussi à dénicher de véritables joyaux parmi les pelles hydrauliques. Après la guerre, nombre de ces pelles robustes ont joué un rôle déterminant dans le déblaiement des décombres et ont ouvert la voie à la reconstruction des villes. Aujourd'hui, ces machines mises au rebut servent de source de pièces de rechange ou, pire encore, attendent d'être découpées au chalumeau. Rares sont les entrepreneurs qui osent investir autant d'efforts pour remettre en état de tels engins et les utiliser ensuite comme «grues de cour».

L'auteur ignore où Peter Veicht a bien pu dénicher cette rare Demag E32 pesant environ 75 tonnes. Il est possible que cette vieille grue à câble équipée d'une benne ait effectué de petits travaux dans une cimenterie. Les plaques signalétiques d'anciennes entreprises de construction ne semblent pas déranger. Le mât en treillis, qui n'est pas vraiment conforme, a probablement été emprunté à une Demag E31 mise hors service, qui était autrefois utilisée par l'entreprise de construction L. Moll.

Les passionnantes excursions en pelleteuse avec Peter Veicht nous ont souvent conduits à l'étranger, où des gravières et des carrières isolées, en partie désaffectées, étaient au programme ...

Comme souvent, Veicht a dessiné sur place des plans détaillés de la pelle découverte, qui lui ont permis de construire plus tard chez lui des modèles réduits à l'échelle 1:50 pour ses dioramas.

C'est ainsi que la rencontre avec l'original a pu se dérouler. Il ne nous reste plus que les magnifiques modèles que Peter a créés dans son petit atelier sombre à partir de laiton et de plaques de cuivre.

L'imposante Demag, baptisée «E32», était alors équipée d'un moteur diesel marin lent d'environ 150 CV. Il existait une autre version, désignée «U32», qui était toutefois propulsée par un moteur électrique ou à vapeur. La brochure originale de 1946 indique également que le premier Demag E32 a été vendu en avril 1935 et que le dernier a quitté les halls de production en 1944. La version U32 à propulsion électrique a même été produite deux ans de plus. Cette excavatrice à câbles était généralement conçue pour une capacité de godet de 2 m³ et pouvait être commandée dans toutes les versions possibles. Le poids de construction de la machine est indiqué entre 50 et

55 tonnes. Avec son contrepoids supplémentaire de près de 25 tonnes, la pelle atteignait un poids considérable. À cela s'ajoute une énorme salle des machines, où étaient autrefois logés les chaudières à vapeur ou les gros moteurs diesel de navire.

Peter Veicht a pu démontrer tout son savoir-faire avec ce modèle en laiton fabriqué à la main. La couleur extérieure avec sa patine authentique reflète à elle seule l'utilisation supposée difficile de cette vieille pelle à câbles. À l'exception du châssis à chenilles fabriqué en bois et en carton, le modèle est entièrement mobile et fonctionne à l'aide de deux treuils à manivelle qui commandent les bras et le câble de levage. Le dispositif de stabilisation de la benne installé à côté du bras maintient la pelle en position à tout moment. Le modèle est également équipé d'un godet fonctionnel qui peut être monté en quelques gestes. La superstructure séduit par ses différentes subdivisions en relief, notamment la structure surélevée dans la zone du moteur. La porte d'entrée mobile offre un aperçu de la zone de travail sombre de l'entraînement. Plus à l'avant, une porte mobile dé-

corée de fenêtres à croisillons révèle la cabine de conduite antique avec ses deux grands leviers. Conformément à son âge, quelques fenêtres tachées d'huile font également partie de l'ensemble. Peter en a construit sept dans la superstructure, toutes décorées de croisillons. Quatre impo-

sants feux ont été montés à l'avant de la zone de travail. De plus, le modèle miniature est magnifiquement décoré de plaques signalétiques et de tôles de ventilation, fidèles à l'original.

Deux petits marchepieds sont soudés des deux côtés et l'échelle d'accès en fil de laiton finement tra-

vailé confère au modèle un aspect parfait.

La benne basculante GMC assortie, que Peter Veicht a assemblée à partir de pièces moulées par ses soins et décorées avec soin, fait également bonne figure.

Chargeuse sur pneus imprimée en 3D à l'échelle 1:50

Fadroma Ł200

par Dietmar Reichelt

Le fabricant polonais avait déjà produit auparavant des kits de différentes machines et véhicules à différentes échelles, plutôt destinés au modélisme ferroviaire, à l'aide d'un procédé d'impression 3D. Il s'agissait exclusivement de machines historiques provenant de l'ancien « bloc de l'Est », c'est-à-dire de Pologne, de République tchèque, de RDA et d'autres pays. Tous ces modèles étaient jusqu'alors introuvables ou très rares à l'échelle 1:50. Nanofaktura propose désormais un choix relativement large, y compris à « notre » échelle. Avec le camion Steyr, disponible en différentes versions, le « rideau de fer » a même été abattu.

J'ai donc décidé d'acheter le kit de la chargeuse sur pneus polonaise. Les machines d'origine ont été fabriquées pendant des décennies sur l'ancien site du fabricant de rouleaux Kemna à Breslau, et Nanofaktura est situé à proximité.

Le Fadroma Ł200 a été l'un des premiers kits de modélisme de Nanofaktura à l'échelle 1:50. Dietmar Reichelt s'est essayé à l'assemblage de la chargeuse sur pneus, composée de pièces imprimées en 3D ...

Le kit est arrivé bien emballé et en bon état, certes avec un peu de retard par rapport au délai de livraison indiqué de huit jours ouvrables, mais probablement dû à la poste. Je n'ai pas trouvé le temps de m'attaquer au montage et le kit a fini dans la pile des projets en attente.

Au bout d'environ six mois, je me suis enfin mis à l'assemblage. La première impression des pièces, qui devaient d'abord être débarrassées des structures de soutien, était positive. Les surfaces étaient parfaitement lisses. Pour les séparer, j'ai utilisé une petite pince coupante et un scalpel. Comme les transitions entre les supports et les pièces étaient vrai-

ment très fines, même les pièces les plus délicates se sont détachées sans problème. Il ne restait que quelques petites irrégularités au niveau des points de rupture des différentes pièces, qui ont été rapidement éliminées à l'aide d'une petite lime ou de papier de verre.

Les pièces s'emboîtaient très bien, de sorte qu'il était déjà possible d'assembler partiellement le modèle à l'état brut pour faire un essai. Le guidage articulé et le mât de levage sont entièrement mobiles. Cela a confirmé la haute qualité d'impression soulignée par Nanofaktura.

Les instructions se limitaient à une feuille avec huit croquis, ce qui

était tout à fait suffisant. Cependant, il manquait des indications sur la couleur et les images trouvées sur Internet ne permettaient pas de déterminer précisément les couleurs. J'ai opté pour un jaune mat (Color Spray de Revell) comme couleur de base. J'ai d'abord appliqué une couche d'apprêt sur les pièces (également avec Revell Basic Color), puis j'ai pulvérisé la couleur. Le moteur, les vérins hydrauliques, le siège, etc. ont été peints séparément au pinceau avec des peintures pour maquettes. Après l'application de la peinture, certaines pièces ne s'ajustaient plus parfaitement, mais cela a été rapidement corrigé à l'aide d'une lime. Pour le collage, j'ai utilisé une colle instantanée en gel disponible dans le commerce. La mise en place des

vérins pour le mât de levage a posé problème. Il y avait des renforcements très fins, à peine perceptibles, dans le support du cadre avant. Malheureusement, j'ai cassé un morceau lors de l'insertion, qui a dû être recollé. Ici aussi, les vérins ont dû être légèrement poncés sur les côtés pour s'ajuster.

Il est positif de noter qu'il y avait des pièces de rechange pour les petites pièces (lampes, volant). Les roues étaient destinées à être collées, le modèle ne roule donc pas, il s'agit d'un modèle d'exposition. Quelques pièces ont été ajoutées à partir de photos originales trouvées sur Internet, comme les tôles de protection sur le contrepoids et les feux avant. Par mesure de sécurité, j'ai remplacé les poignées extrêmement fines par

des poignées en fil de fer. Il manquait les rétroviseurs et les essuie-glaces au modèle, mais ils ne faisaient apparemment pas partie de l'équipement de base de la machine d'origine.

Les décalcomanies, qui ne sont proposées par Nanofaktura que pour la version 1/87, ont posé problème. Je les ai donc bricolées moi-même et imprimées dans un magasin de photocopie – sur les photos trouvées sur Internet, les machines présentent des inscriptions très différentes.

Malheureusement, j'ai également eu quelques petits accidents pendant l'assemblage, qui sont sans doute dus à mon manque d'expérience. J'ai probablement mis trop de colle pour fixer les rivets sur le mât, si bien qu'ils ne bougent plus. Mais il s'agit de toute façon d'un modèle statique.

Possibilités offertes par l'impression 3D

Exemple d'application

par Hans Witte

Un kit Tekno (82541) a été utilisé pour le tracteur Volvo N88. Chez Tekno, les tracteurs Volvo à deux essieux ont un empattement de 4200 mm, mais la valeur correcte serait 3800 mm. De plus, une cabine de jour serait plus appropriée. La première tâche a donc consisté à raccourcir le châssis de 8,0 mm, passant d'un empattement de 84,0 mm à 76,0 mm. Au cours des dernières années, j'ai raccourci plusieurs châssis, toujours selon une méthode standard. Je

Dans le dernier article, nous avons brièvement évoqué le semi-remorque-citerne Volvo. Tant le tracteur routier que la semi-remorque ont nécessité plus de travail et, en même temps, plus de plaisir à construire qu'il n'y paraît à première vue...

commence par chercher un endroit approprié où scier le châssis, dans le cas d'un semi-remorque, à un endroit où le châssis peut être renforcé après

collage à l'aide d'un cadre auxiliaire et/ou d'un marchepied.

Après avoir scié, je découpe des fentes exactement au milieu des

poutres, dans lesquelles j'insère des bandes de laiton comme renfort lors du collage. Si nécessaire ou souhaité, je colle une plaque transversale supplémentaire à l'intérieur, entre les longerons. Pour cela, j'utilise de préférence une colle à deux composants. Sur le Volvo, un châssis auxiliaire en plastique de 1,0 mm d'épaisseur est collé sur les longerons, sur lequel sont collés le marchepied et l'embrayage. De cette manière, le châssis a retrouvé une stabilité suffisante.

Le tracteur a été construit conformément aux instructions téléchargées sur le site web de Tekno. Je rédige ces instructions depuis plusieurs années pour les kits de modèles classiques de Tekno, en m'efforçant de faire de mon mieux.

Cabine

Après avoir fixé provisoirement l'essieu avant avec du fil de fer et vissé provisoirement le capot au châssis, j'ai ajusté le plancher de la cabine Tekno BeGe et la cabine Nyström l'un par rapport à l'autre et par rapport au châssis. Pendant la construction, j'ai pris des notes qui m'ont permis de rédiger les instructions pour la cabine HaWaS. Pour fabriquer un nouveau pare-brise mieux adapté, en plastique solide et transparent, j'ai utilisé un gabarit. Je trouve les essuie-glaces Tekno un peu grossiers, mais il n'est pas possible de les mouler plus finement. J'ai donc fabriqué de nouveaux essuie-glaces à partir d'une agrafe (lame d'essuie-glace) et de fil de laiton de 0,5 mm (bras).

Pour fixer solidement les tiges de jauge, j'ai limé des rainures en V des deux côtés du pare-chocs. J'ai également collé des plaques en plastique dans les coins sous le pare-chocs, puis percé des trous de 0,6 mm dans

la partie inférieure du pare-chocs et dans le plastique, dans lesquels j'ai ensuite collé les tiges de jauge. J'ai fabriqué les tiges à partir d'aiguilles, elles sont plus solides.

Pour les plier, j'ai d'abord chauffé les aiguilles jusqu'à ce qu'elles soient rouges, puis je les ai pliées à angle droit afin qu'elles s'adaptent aux trous percés. Les douilles de fixation ont été imitées à l'aide de petits morceaux d'isolant pour fils électriques. Le panneau de signalisation a été découpé dans une plaque de laiton et soudé à un support en U en fil de laiton afin de pouvoir être collé dans les trous percés dans le pare-chocs. J'ai fabriqué ces pièces extra-robustes et leurs fixations en partie parce que j'emporte mes modèles « partout » ; les détails supplémentaires sont également esthétiques pour présenter les modèles lors d'un salon ou d'une exposition.

Semi-remorque-citerne

La semi-remorque-citerne de Conrad est une vieille connaissance qui se prête parfaitement à la modification et à l'amélioration. J'en avais déjà modifié une et l'avais équipée d'un châssis tandem large et d'un tracteur Büssing (édition 4-2023). Celle-ci avait un réservoir métallique, tandis que sur le modèle présenté ici, la partie supérieure est en plastique.

Afin d'adapter au mieux la semi-remorque à la Volvo, je l'ai abaissée et j'ai remplacé les trois essieux avec des pneus Super Single par un essieu triple en métal blanc avec une suspension à lames classique et des pneus jumelés.

Tout d'abord, la plaque avec le pivot central a été sciée presque jusqu'au fond du réservoir, limée, puis remplacée par une plaque de

base plus basse. Plus tard, j'ai fabriqué une plaque d'embrayage supplémentaire en tôle d'aluminium afin d'obtenir une finition propre et d'ajuster la hauteur de l'embrayage par rapport au tracteur.

Lors d'une conversion avec un essieu entièrement neuf, il faut un peu chercher la meilleure méthode de travail et la bonne hauteur de construction. Dans ce cas, après quelques essais avec différents supports Evergreen, j'ai pu déterminer assez facilement la bonne hauteur avec deux supports de 4,0 mm de hauteur et 2,5 mm de largeur. Afin de créer de la place pour les roues plus larges et les garde boue, certains renforts transversaux ont dû être meulés sur les côtés. Sur certains supports, j'ai dû ajouter de fines rondelles afin de pouvoir monter les essieux triples de manière rigide et avec le bon angle d'inclinaison.

Les boîtes à tuyaux et autres pièces sous le réservoir ont été légèrement effilées afin de pouvoir retirer la moitié inférieure du réservoir du moule après le moulage sous pression. De nos jours, on utilise des moules en plusieurs parties à cette fin, mais cette technique n'était pas disponible et/ou trop coûteuse à l'époque. J'ai donc redressé les boîtes à tuyaux, le boîtier de pompe et la petite boîte sur le côté gauche et les ai améliorés avec des ferrures. Les pieds de support proviennent du stock de pièces et ont également été détaillés. La manivelle suspendue était multifonctionnelle et s'adaptait aussi bien aux axes dentés des pieds de support qu'au treuil de la roue de secours. Les garde boue ont été découpés et moulés dans de la tôle d'aluminium selon la méthode de René Tanner. Ils ont été collés sur deux plaques plates sous les boîtes à tuyaux et sur des

tiges de montage en fil de laiton de 0,8 mm montées dans des trous sur le châssis. Pour la fixation proprement dite, des trous de 0,5 mm ont été percés dans les garde-boue au-dessus et en dessous de la tige. Pour les fixations, j'ai utilisé des morceaux de fil d'argent de 0,4 mm, que j'ai légèrement torsadés à l'intérieur des garde-boue, puis pliés aussi à plat que possible et collés avec de la colle à deux composants. Les bouts de fil collés ont ensuite été légèrement aplatis à l'aide d'une meuleuse dans la mini-perceuse. À l'arrière, près du pare-

chocs, j'ai équipé les réservoirs d'air de supports et ajouté une poignée aux cales de roue. À côté, j'ai monté un extincteur provenant de ma réserve d'accessoires.

Comme les pneus Tekno classiques sont trop étroits et que les roues sont trop modernes pour des pneus sans chambre à air en raison des jantes fines, j'ai équipé le tracteur de roues imprimées en 3D par HaWaS. Sous la semi-remorque, j'ai utilisé des roues en métal blanc de PKC. Tous les pneus sont de Tekno, 21 x 6 mm (78441). Ils se rappro-

chent le plus des pneus 10.00 x 20 et 11.00 x 20 utilisés dans les années 1960 et 1970. Si vous accordez en outre de l'importance à un maximum de détails, à des roues correctes et à des pneus adaptés, vous constaterez qu'un modèle construit soi-même est beaucoup plus réaliste qu'un modèle de série comparable. Le temps et les efforts supplémentaires investis dans un modèle se reflètent dans le résultat final. Vous le constaterez peut-être aussi avec mon camion-citerne Volvo et j'espère avoir pu vous donner quelques idées.

Module arrière-cour 3

«Maintenant, place à la pause !»

par Tom Blase

L'extension proposée pour un hangar à locomotives Kibri à l'échelle 1:87 constituait une bonne base pour créer un repaire de rockers « chic et délabré ».

Pour l'entrée, j'ai utilisé une vieille remorque de chantier Siku qui traînait dans mon atelier. J'ai donc découpé un nouveau panneau de contreplaqué de 6,0 mm et aménagé le reste du terrain. L'annexe du hangar à locomotives n'avait pas de paroi arrière, j'ai donc utilisé un morceau de contreplaqué pour représenter un mur de démolition qui servait également de

En fait, j'étais rassasié après avoir terminé le deuxième module de la cour arrière. Mais une sorte d'agitation intérieure me poussait à enfin terminer ce « truc ». Ce coin de la cour devait devenir le siège de mon club de motards ...

nouvelle paroi au club-house. Pour les festivités autour de la cabane, j'ai également construit une véranda et une terrasse représentatives avec un revêtement en bois à partir de contreplaqué de 12,0 mm.

Le châssis du wagon de chantier Siku a été retiré et adapté au han-

gar à locomotives, qui est devenu la nouvelle entrée. Un escalier restant, également de Siku, a été utilisé pour relier le hangar à la cour. Avant de poser le club-house sur son socle en bois, j'ai construit un petit comptoir ainsi qu'un billard avec un joueur et une barmaid. Je ne pense pas que

quelqu'un remarquera plus tard ces détails amusants (et minuscules), mais l'essentiel est que je connaisse moi-même les secrets de ce club. Si un observateur curieux venait à éclairer l'intérieur avec une lampe de poche, il serait témoin d'un épisode de la vie active du club.

J'avais également en tête une station-service avec un réservoir et une pompe à diesel. Les deux supports et le cadre du réservoir ont été rapidement reproduits en bois. Un rondin de pin de 30,0 mm a servi de réservoir et l'ancienne échelle d'un camion Siku permet d'accéder au réservoir diesel pour les travaux de contrôle et d'entretien. La pompe à essence a été fournie par la société Addie-Modellbau – dommage que le propriétaire ait pris sa retraite et cessé la distribution.

J'avais aussi depuis longtemps chez moi un joli « garage en tôle ondulée » de la série V de Siku. Une couche de peinture appropriée et une pincée de poussière de bois ont donné à cette belle pièce une patine vieille de plusieurs décennies, rouille comprise.

Avant que la véranda ne soit couverte, il fallait construire le revête-

ment de la terrasse pour les « rockers ». Un vieux set de table en bois m'a rendu de grands services. Je l'ai collé sur toute la surface de la future terrasse et, une fois la colle sèche, je l'ai découpé à ras. L'espace bien-être et la zone de fête étaient terminés.

Ensuite, tous les éléments du bâtiment et les annexes ont été patinés ou vieillissés à l'aide de peinture acrylique diluée. Derrière le garage, un petit coin vert avec un arbre, des haies et une mini pelouse a été créé.

Sur le toit de la véranda, du carton ondulé brun provenant d'un magasin de matériaux de construction a été utilisé pour représenter à merveille la tôle ondulée rouillée. Le mur de démolition à l'arrière a été embelli avec un reste de carton mural de Noch. Des profilés en H donnent l'impression à l'observateur qu'ils maintiennent tant bien que mal l'ensemble de la construction. Des trombones tordus font croire que du fer Monier rouillé dépasse des restes du mur.

J'ai découpé le logo du club dans une de mes anciennes cartes de visite et voilà que la maison du club arborait déjà un « MC Colour » (emblème de rockers) présentable sur son mur de briques. Des bâtonnets de glace

ont servi à créer une balustrade rustique en planches qui tente de retenir les fêtards. La station-service et le garage ont reçu une décoration authentique, pour laquelle j'ai utilisé de vieilles roues de camion Siku.

Enfin, j'ai fabriqué divers bancs en bois à partir de tiges semi-circulaires. Quelques affiches de concerts miniatures enrichissent le décor de la cour arrière et font le bonheur des amateurs de rock et de musique. Le barbecue avec sa grille métallique est bien sûr déjà allumé... et un peu de coton donne l'impression que le feu fume légèrement.

Pour finir, les détails habituels tels que du sable et des touffes d'herbe dans les coins et recoins, de la mousse sur les restes de murs et des feuilles mortes éparpillées autour de la station-service complètent le décor.

Le troisième module était enfin terminé, tout était conçu de manière à pouvoir être facilement interchangeable et à permettre de représenter plusieurs variantes d'une ancienne cour d'entreprise et arrière-cour.

« Il est maintenant temps de faire une pause dans la construction du diorama (bon, on verra bien...) ».

Site partenaire

Caterpillar Sixty au salon Bauma à Munich

L'Ebianum, musée des engins de chantier et centre événementiel, a mis à disposition de Caterpillar et Zeppelin Baumaschinen GmbH son tracteur Sixty lors du plus grand salon mondial des engins de chantier. Caterpillar a fêté son centenaire à l'occasion du salon Bauma à Munich.

Le Caterpillar Sixty a été fabriqué à partir de 1919 sous le nom de C. L. Best 60 Tracklayer. Après la fusion avec la Holt Manufacturing Company en 1925 pour former la Caterpillar Tractor Company, il a été rebaptisé Caterpillar Sixty. Entre 1919 et 1931, 18 948 exemplaires ont été fabriqués au total.

La société Welti-Furrer AG a transporté le tracteur à chenilles à Munich le 24 mars. Le Sixty, construit en 1930, a été déchargé sans problème et placé sur la rampe. Avec le nouveau D6 XE, les deux bulldozers peints en gris représentaient 95 ans de développement dans l'industrie des machines de construction.

Traduction des page 53

Nouveau sur le marché

Conrad 1:25

Après le transpalette EXH 20, Conrad présente le modèle réduit du chariot élévateur Still EXV 12C, qui est une toute nouvelle création. Grâce à ses nombreuses fonctionnalités et à sa forte teneur en métal, ce petit modèle semble très haut de gamme. L'original est alimenté par des batteries Li-ion et peut soulever jusqu'à 1,2 t sur une hauteur maximale de 4,686 m. Le modèle est très bien fini et séduit également par son impression impeccable.

Tekno Bricks

Le fabricant néerlandais annonce le lancement d'une nouvelle gamme de camions à assembler à partir de blocs de construction. La série commence avec trois véhicules déjà proposés avec succès à l'échelle 1:50: «Patrick v.d. Hoeven», «Zurkirchen» et «Paauwe». Les kits de construction s'adressent aux amateurs de camions à partir de 6 ans, contiennent 350 briques de haute qualité, à l'image du véhicule suisse, et offrent non seulement un plaisir de construction, mais aussi une grande valeur ludique. Les kits de construction sont en édition

limitée et les trois premiers devraient être disponibles à temps pour l'événement Tekno de cette année, le 7 juin. Le fabricant recommande de les réserver à l'avance.

Nouveautés WSI

L'annonce la plus importante est sans aucun doute le Volvo FH Aero, qui sera proposé en quatre versions, de la couchette normale à la Globetrotter XXL. Dans le même temps, les trois couchettes du FH font peau neuve. Le premier modèle de la nouvelle gamme, le FH Aero Globetrotter, sera un tracteur routier 4x2 aux couleurs publicitaires de Volvo, qui sera commercialisé dès cet été.

Cinq ans après le lancement de l'original, WSI a également obtenu une licence pour construire des modèles de la nouvelle génération MAN. Les cabines des types TGX GX et GM ont été développées et apparaîtront sur les premiers modèles dans le courant de cette année. Il s'agit concrètement d'un TGX GM avec semi-remorque frigorifique de «Bakker» et d'un TGX GX avec semi-remorque à bâche de «Barneveldse Dozenhandel». Deux TGX

GX 4X2 de «de Bruijn» et du «Dutch Commander», équipés de caméras à la place des miroirs traditionnels, viendront compléter la gamme.

Une autre nouveauté est la benne légère pour les châssis semi-remorques à deux et trois essieux existants de WSI. La benne particulièrement volumineuse ne pèse que 7,0 tonnes à l'état d'origine et convient à toutes les marchandises en vrac qui peuvent être produites ou utilisées sur les chantiers. Une version entièrement fermée est disponible pour le transport d'asphalte. La nouvelle semi-remorque basculante sera d'abord proposée en version trois essieux avec le Volvo FH 4x2 Electric «Boskalis». D'autres versions d'entreprise suivront.

Enfin, WSI annonce dans une newsletter «de grands progrès» dans le développement des versions poids lourds du Mercedes-Benz NG. Les plans ont été approuvés et les moules seront fabriqués prochainement, de sorte que la production pourra démarrer à la fin de l'année. Les premiers modèles proviendront de «Baum Köln», «Sauter» et «Schütz».

Traduction des pages 56 – 57

Nouvelles en bref

La clé de la transition énergétique

Peu avant le salon Bauma, TII Scheuerle a présenté son nouveau pont à poutres latérales STB320. Développé en collaboration avec la société de transport Kübler, il offre

une charge par essieu de 12 tonnes à pleine charge. Cela facilite grandement l'obtention des autorisations, car les ponts à poutres latérales similaires pesaient jusqu'à présent environ 50 tonnes de plus et atteignaient ainsi des charges par essieu de 14

tonnes ou plus. Outre le pont à poutres latérales, de nouveaux modules d'essieux ont également été développés afin de pouvoir atteindre ces faibles charges par essieu. Les combinaisons possibles vont de 9+9 à 22+22 essieux, le transformateur devant être

transporté au-dessus des essieux à partir de 18 essieux. Par rapport aux ponts à poutres latérales classiques, cette combinaison est optimisée pour le transport de transformateurs et n'est pas universelle. (eu)

Hitachi

Hitachi Construction Machinery a présenté le concept innovant d'excavatrice «Landcros One» à l'occasion du salon Bauma. Celui-ci incarne la vision d'un avenir sûr, intelligent et durable, dans lequel une IA révolutionnaire, une ergonomie ludique, divers concepts d'entraînement et des fonctions de commande autonomes et télécommandées fusionnent. L'entraînement est assuré par un moteur électrique, un moteur à combustion ou un moteur à hydrogène. La pelle est commandée soit manuellement avec l'aide de la technologie IA, soit en mode autonome pour les tâches répétitives, soit à distance pour une flexibilité maximale. (up)

L'Arocs est désormais disponible en version électrique

Mercedes-Benz a présenté l'eArocs 400 au salon Bauma. Comme son nom l'indique, il est équipé de deux batteries d'une capacité totale de 414 kWh. Les batteries utilisent des cellules au lithium-fer-phosphate qui promettent une longue durée de vie. Elles sont logées dans la tour de batterie derrière la cabine. À pleine charge, un camion malaxeur à quatre essieux devrait atteindre une autonomie de 200 à 240 km, ce qui correspond à une journée de travail moyenne. Le modèle présenté au salon Bauma est équipé d'une boîte à vitesse à trois rapports, le moteur

central a une puissance continue de 380 kW. La structure de malaxage HTM 905 de Liebherr est entraînée hydrauliquement par la prise de force électrique. Des tambours de malaxage entièrement électriques de CIFA pourraient également être intégrés. L'eArocs peut également être utilisé comme benne basculante. (eu)

Case Impact

À Munich, Case Construction a présenté «Impact», une étude novatrice d'une chargeuse compacte à entraînement électrique sans cabine. Cette chargeuse de 4,0 tonnes est télécommandée depuis une salle de contrôle. Cette innovation augmente la flexibilité et permet une utilisation dans des conditions extrêmes. Les fonctions semi-autonomes permettent de creuser et de déverser automatiquement avec la pelle de 1,0 m³. «Impact» offre un aperçu de l'avenir tel que Case l'envisage pour le secteur de la construction et montre comment la technologie va transformer les chantiers et l'industrie. (up)

Pelles mobiles Liebherr de la génération 8

Les deux nouvelles pelles mobiles A909 et A911 de la génération 8 de Liebherr ont été présentées pour la première fois à Munich. Ces deux pelles à rayon court, avec un rayon arrière de 1,50 m et 1,60 m et un poids en marche de 9,9 à 12,8 tonnes, sont le résultat d'un partenariat stratégique entre Liebherr et la société japonaise Kubota Corporation. À l'avenir, les deux entreprises bénéficieront du savoir-faire de l'autre: Liebherr de la qualité éprouvée de ses pelles mobiles et Kubota des moteurs puissants fabriqués au Japon.

Chez Kubota, les deux pelles mobiles sont commercialisées sous les noms KW095 et KW115. Les moteurs installés développent respectivement 55 et 80 kW. (up)

DAF XG et XG+ avec 660 CV

Malheureusement, il reste réservé aux lourds road trains et B-Doubles australiens. DAF a récemment annoncé les XG et XG+ équipés d'un moteur 15 litres développant 660 CV au villebrequin. Avec plus de 50 m de long et 100 tonnes ou plus, un peu de puissance moteur supplémentaire ne peut pas faire de mal. Les cabines XG ne sont pas vraiment une nouveauté en Europe, mais en Océanie, DAF n'était jusqu'à présent représenté sur le marché que par le modèle précédent XF et le CF. Le nouveau moteur tire ses 660 CV d'une cylindrée du moteur de 14,55 litres et développe ainsi un couple de 3200 Nm. C'est tout de même 500 Nm de plus que le moteur MX-13 destiné à l'Europe. Les modèles australiens XG et XG+ sont construits près de Melbourne, et le moteur provient en réalité de Cummins, mais a été intégré de manière complexe dans l'architecture DAF. De même, l'admission d'air a été optimisée pour les pistes poussiéreuses d'Australie. (eu)