

Laster & Bagger

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

Information sur lasterundbagger.net

Ausgabe 4-2025

Modelle von Lastwagen, Baumaschinen und mehr

Mit Wettbewerb

Conrad 1:50
**Kobelco
SK270SRLC-7**

Eigenbau 1:50

Büssing BS 16 240

texte français



Tekno 1:50
Überarbeitete Scania 4er

Sammlerportrait
Michal Renka's Baufirma

Diecast Masters 1:50
Caterpillar 950



Editorial

Fin prématurée pour la route roulante



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

Ceux qui me connaissent personnellement savent que tout ce qui touche au transport de marchandises me fascine. Outre les poids lourds, j'apprécie également les longs trains et les grands navires. Le transport combiné permet d'assurer la jonction entre la route et le rail. Enfant déjà, j'étais fasciné par la route roulante. Sur le grand modèle réduit du Gothard au Musée suisse des transports, je suivais la route roulante à l'échelle 1:87, chargée de camions Wiking. Et quand j'ai eu quarante ans, ma femme m'a offert un voyage dans la locomotive d'une route roulante à travers les Alpes jusqu'en Italie.

Ce n'est donc pas un hasard si j'ai consacré le portrait d'une entreprise de transport dans le premier numéro de Laster & Bagger à «Bertschi AG», un pionnier du transport combiné. Le chargement du premier camion de cette entreprise de transport a marqué en 1964 la naissance du transport combiné en Europe.

L'activité dans le domaine du transport combiné s'est si bien développée que la société Hupac S.A., Chiasso, a été fondée en 1967. Outre Bertschi et les CFF, les entreprises de transport Danzas, Bernasconi et

Jacky Maeder y ont également participé. En raison du gabarit limité du tunnel du Gothard, des wagons spéciaux à plancher surbaissé ont été commandés. En 1968, l'exploitation régulière entre Bâle et Melide, dans le canton du Tessin, a pu commencer.

À l'époque déjà, il était clair que l'avenir appartenait au transport combiné non accompagné. Les tracteurs, les chauffeurs et les wagons-lits n'étaient pas rentables.

L'exploitation en Suisse doit être arrêtée fin 2025, soit trois ans plus tôt que prévu. Les exploitants, l'association des transporteurs routiers et les syndicats ont réagi de manière différente à cette annonce, mais ont tous invoqué la même raison principale : l'état des voies entre Fribourg-en-Brisgau et Bâle entraîne de plus en plus de suppressions de trains et ne permet malheureusement plus d'assurer une exploitation fiable et rentable, malgré les subventions.

Je vous souhaite une bonne lecture de ce nouveau numéro !

Daniel Wietlisbach

Laster & Bagger sur internet:

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

Michal Renka et son entreprise de construction à l'échelle 1:50

«Maxtor Gdynia»

par Daniel Wietlisbach

Michal Renka est né en 1990 à Gdynia, une ville portuaire du nord de la Pologne. Dans sa famille, son avenir semblait tout tracé : son père dirigeait depuis 1973 une entreprise familiale qui fabriquait des gâteaux et des pâtisseries, sa mère s'occupait du ménage et de son fils. Quatre magasins, la distribution aux clients, un nom connu dans la ville : personne ne doutait que Michal prendrait un jour la direction de l'entreprise. Mais alors que l'odeur des pâtisseries fraîches embaumait la maison, son cœur battait pour autre chose : les grosses machines, les pelles, les grues, les camions et l'effervescence des chantiers.

Enfant déjà, il ne pouvait pas passer devant un chantier sans s'y arrêter. Ce qui dérangeait les autres était pour lui une musique : le vrombissement des moteurs électriques des grues, le grincement des chenilles, le crissement des pneus sur le gravier. Ses premiers « modèles » étaient des véhicules en plastique dans le bac à sable, de simples camions à benne basculante et des chargeuses, pas des miniatures de précision, mais des jouets. À l'époque, le sport occupait toute sa vie, Michal adorait surtout jouer au football avec ses amis. Mais lorsque les premières machines Siku et Joal ont fait leur apparition, tout a changé et il a moins joué dehors.

Les machines et véhicules de chantier sales, mis en scène de manière atmosphérique dans des dioramas, fascinent de plus en plus de collectionneurs. Michal Renka est allé encore plus loin et a fondé sa propre entreprise de construction «Maxtor Gdynia» – à l'échelle 1:50, bien sûr ...

À la place, il pouvait s'épanouir sur un mètre carré de la terrasse que ses parents lui avaient accordé. Michal versait du sable, plaçait les machines et prenait ses premières photos avec son nouvel appareil photo numérique, une petite révolution dans une chambre d'enfant à l'époque.

Son premier appareil photo numérique était un Sony CyberShot DSC-P93A. Argenté, avec un objectif rétractable et un petit écran. Pas de photos en rafale, pas de filtres, pas de cloud. Les photos étaient enregistrées sur des disquettes. À l'époque, il prenait ces photos uniquement pour lui-même. Aujourd'hui, il les trouve plutôt amusantes, mais elles font partie de son histoire, car elles montrent comment tout a commencé.

L'école était bien située, juste à côté d'un grand axe routier de la ville. Pour Michal, la fenêtre de la salle de classe était l'endroit le plus passionnant. Tous les cours ne le captivaient pas, mais il se passait toujours

quelque chose dehors. Véhicules de chantier, camions, transports lourds, Michal les attendait comme d'autres attendent la sonnerie de la récréation.

Un moment décisif survint en 2005, lorsqu'un entrepôt fut démoli sur un terrain voisin. Un immeuble d'habitation devait être construit à sa place. Depuis le cinquième étage, Michal pouvait voir tout le chantier. Jour après jour, il documentait l'avancement des travaux avec son appareil photo. C'est ainsi que sa passion est née et que son sens du détail s'est encore affiné.

Gdynia fait partie de la « Triville », une grande agglomération composée de Gdynia, Sopot et Gdańsk. À partir de ce moment, Michal a observé les nouveaux projets de construction dans toute la région. Il a été particulièrement impressionné par la construction de l'« Estakada », un immense pont routier menant au port. Michal a suivi l'avancement des travaux avec son appareil photo. Mais à

un moment donné, observer ne lui a plus suffi. Il a alors souhaité non seulement photographier les machines, mais aussi les posséder, sous forme de modèles réduits à l'échelle 1:50.

Premiers modèles

Lorsque Michal avait 15 ans, le marché des modèles réduits en zinc moulé sous pression à l'échelle 1:50 était encore peu développé en Pologne. Les voitures miniatures Hot Wheels et quelques engins de chantier Matchbox constituaient le parc automobile des chambres d'enfants, mais les « vrais » modèles étaient rares. Le tournant est venu grâce à une tradition familiale, les vacances d'été en Autriche.

Chaque année, la famille se rendait dans une région différente : Kaprun, Zell am See, Mayrhofen ou Kitzbühel. Toujours à la montagne et en été. À chaque fois, Michal découvrait différents magasins spécialisés dans les modèles réduits. Celui de Kufstein lui est particulièrement resté en mémoire : des murs entiers remplis de Siku, Joal et NZG. Ses premiers « vrais » modèles réduits étaient une chargeuse sur pneus Liebherr L564 et une pompe à béton Waitzinger 42XXT sur châssis Mercedes Actros 8x4 de NZG. Tous deux font encore partie de sa collection aujourd'hui. Le jour le plus triste est arrivé des années plus tard, lorsque le magasin de Kufstein a fermé. Mais l'ère d'Internet avait déjà commencé, et avec elle la possibilité de faire partie d'une communauté internationale de collectionneurs, même en Pologne. Aujourd'hui, Michal se rend en Italie une fois par an avec sa femme et son fils. Sur le chemin du sud, la famille passe toujours quelques jours à la montagne. Ils traversent parfois

l'Autriche, parfois la Suisse, si bien qu'il connaît très bien les cols du Gothard, de Maloja et de la Furka.

Les mathématiques et les sciences naturelles n'ayant jamais été son fort, Michal a décidé d'étudier la gestion d'entreprise. Après avoir obtenu son diplôme, il a brièvement travaillé avec son père dans l'entreprise familiale, mais s'est rapidement rendu compte qu'un travail de bureau n'était pas fait pour lui. La solution est venue d'en haut, au sens propre du terme. Grâce à un youtubeur qui documentait ses voyages en vidéo, Michal et sa femme ont découvert le monde de la photographie par drone. Lorsque le youtubeur a présenté son nouveau DJI Mavic, Michal a été intrigué. Fin 2016, il a acheté le même drone et a effectué son premier vol d'essai en 2017, pendant ses vacances à Malte.

Il a créé une page Facebook, publié ses premières photos aériennes et pris conscience du potentiel. Lorsqu'il a vu que des entreprises de construction utilisaient des drones pour documenter leurs projets, il a développé l'idée de proposer ses propres services. La même année, il a décroché sa première commande. Aujourd'hui, il dirige MaxDron, une entreprise unipersonnelle. Il travaille dans tout le pays pour des maîtres d'ouvrage, des promoteurs immobiliers et des entrepreneurs généraux, documentant l'avancement de complexes résidentiels, de travaux routiers, de parcs éoliens offshore ou de nouvelles installations portuaires, toujours depuis les airs et aussi près que possible.

Il est particulièrement fasciné par les débuts des constructions, lorsque le drone survole un champ où il n'y a encore aucune fondation et que, quelques mois plus tard, un nouveau quartier urbain voit le jour. Docu-

menter cette transformation n'est pas seulement un métier, c'est une véritable fascination pour lui.

Une collection en pleine évolution

Parallèlement à son évolution professionnelle, l'idée d'une collection plus structurée a mûri. À un moment donné, le principe « on achète ce qui plaît » n'était plus suffisant. Michal voulait de l'ordre, un système, une identité. Il a donc fondé son entreprise de construction fictive « Maxtor Gdynia », sur le modèle de véritables groupes de construction, avec des normes claires, une philosophie de flotte et une valeur de reconnaissance. Chez Maxtor, cela signifie des engins de chantier Liebherr et des camions Mercedes. Tous les véhicules routiers sont blancs, les engins de chantier jaunes et blancs.

Cette décision a tout changé. Au lieu d'une pièce unique colorée, cinq camions-bennes blancs identiques ont fait leur apparition dans les rayons. Au lieu de modèles exotiques choisis au hasard, Michal s'est concentré sur ce qu'une véritable entreprise de construction achèterait. Néanmoins, la collection comprend également des modèles qui ne font pas partie du portefeuille Liebherr, tels que des rouleaux Dynapac, une foreuse Bauer ou une mini-pelle Komatsu.

La collection n'est pas statique. De nouvelles machines, de nouveaux modèles, de nouveaux dioramas : Maxtor Gdynia est en constante évolution. Chaque modèle est soigneusement sélectionné et intégré au concept de l'entreprise, comme dans une véritable entreprise de construction. Mais les modèles seuls ne suffisaient pas au collectionneur. Michal voulait leur donner vie. C'est ainsi que sont

nés les dioramas, auxquels une pièce entière est réservée dans sa nouvelle maison. Huit grands cadres, d'environ un mètre carré chacun, constituent le cœur de la collection. Remplis de sable, ils forment la base sur laquelle sont construits les chantiers miniatures. Les vitrines contenant les modèles plus anciens sont disposées contre les murs, et des étagères complètent la présentation.

Chaque diorama a pour particularité d'avoir pour arrière-plan un véritable chantier. Michal prend les photos, les imprime en grand format et les combine avec ses modèles. Il crée ainsi un décor crédible, d'un réalisme saisissant.

Chaque diorama apporte une nouvelle idée et de nouveaux détails. Et parfois, le résultat est si convaincant qu'il reçoit des offres d'emploi de vrais professionnels du bâtiment, avec CV à l'appui. Ses dioramas sont vivants et respirent la poussière des chantiers réels. Tous les modèles utilisés sont vieillis à l'aide de pastels à l'eau : ils sont poussiéreux, boueux, mais toujours réversibles. Ils ont ainsi l'air d'être en service sans subir de dommages.

La collection de Michal ne se limite pas à sa vie privée. Il présente réguli-

èrement ses nouvelles créations dans des groupes Facebook, échange avec des collectionneurs d'Allemagne, d'Italie ou d'Espagne et importe même des modèles spéciaux pour des collectionneurs amis en Pologne. Trois fournisseurs principaux en Allemagne lui fournissent des modèles exclusifs. Les collectionneurs se rencontrent principalement lors de rassemblements de camions, où ils peuvent échanger entre passionnés.

Néanmoins, les modèles réduits d'engins de chantier restent un créneau de niche en Pologne. La plupart des collectionneurs s'intéressent aux camions, seuls quelques-uns se spécialisent dans les engins de chantier. Michal se considère davantage comme un modéliste que comme un collectionneur classique : il construit, arrange, documente. Son travail est source d'inspiration, suscite l'enthousiasme et montre tout ce qu'il est possible de réaliser à l'échelle 1:50.

Entre travail et famille

La famille est le plus grand soutien de Michal. Il est marié à Paulina depuis six ans et leur fils Maks est né il y a quatre ans. Paulina sait éga-

lement combien de dévouement, de temps et d'amour sont nécessaires pour réaliser chaque diorama. Même si son hobby passe parfois au second plan, Michal parvient à consacrer au moins une heure par jour à son petit monde miniature. Tous ses dioramas sont 100 % authentiques et pourraient exister dans la réalité, rien n'est inventé. Le modéliste s'efforce de tout reproduire aussi fidèlement que possible et, bien sûr, d'équiper ses modèles avec du matériel Maxtor. Il parvient à concilier travail, hobby et famille grâce à une bonne gestion de son temps, mais aussi grâce à sa passion pour ces trois domaines.

Il ne possède pas d'imprimante 3D, même si cela faciliterait la fabrication de nombreux détails. Il préfère profiter d'un diorama plutôt que de passer des heures à concevoir des fichiers CAO. Si nécessaire, un collègue d'un forum lui fournit les pièces appropriées.

Aujourd'hui, la collection comprend plus de 70 camions Mercedes et une flotte Liebherr presque complète : des grues mobiles LTM 1030 à LTM 11200, toutes les pelles à câble de la série HS, deux LR 1280 et deux LR 1300, ainsi que la nouvelle LR 1400, des grues mobiles MK 88, MK 100 et MK 140, diverses pelles mobiles et sur chenilles de A 910 à R 940, ainsi que des modèles LB, LRB et chargeuses sur pneus. Il est difficile de tous les compter, car ils sont dispersés dans les différents dioramas.

L'un des modèles les plus précieux est le Liebherr 630 EC H 40 de Conrad. Il s'agit d'une maquette d'une grue à tour qu'il aurait déjà pu vendre plus d'une fois. Mais Michal refuse toujours, même le prix proposé n'a aucune importance. Ce modèle n'est plus fabriqué depuis longtemps, mais il est très impressionnant une fois

Le collectionneur

Michal Renka (35 ans) a étudié la gestion d'entreprise et a fondé après ses études sa propre entreprise spécialisée dans la prise de vue par drone, plus particulièrement dans le domaine de la documentation de chantiers. Outre la collection et la construction de dioramas, il aime voyager et découvrir de nouveaux endroits.

Il vit avec sa femme Paulina et son fils Maks (4 ans) à Gdynia, dans le nord de la Pologne. Si vous souhaitez rendre visite à Michal et découvrir sa collection, rendez-vous sur sa page Facebook facebook.com/maxtorgdynia, où vous trouverez toutes les informations nécessaires.

monté. Actuellement, le collectionneur recherche un LR 1600 de NZG, bien sûr dans la peinture d'origine Liebherr, afin qu'il s'intègre dans le parc de machines de Maxtor Gdynia.

La famille proche du collectionneur, sa femme, son fils de quatre ans et ses amis, connaissent bien son hobby. Ils admirent le soin et la patience avec lesquels Michal réalise

ses dioramas. À ce jour, le plus beau cadeau de Noël que le collectionneur ait jamais reçu est un modèle réduit à l'échelle 1:50.

Construction artisanale d'un train routier danois

Büssing BS 16 240 avec remorque de Dapa

par Daniel Wietlisbach

Le moteur sous plancher combinait plusieurs avantages. Sa construction plate offrait un espace intérieur généreux, rendant la cabine presque confortable. Ni un capot imposant, ni un tunnel moteur ne gênaient la visibilité du conducteur. Le centre de gravité bas améliorait la tenue de route et, comme les composants étaient facilement accessibles de l'extérieur, le Büssing était également facile à entretenir.

À partir de la fin des années 1950, un lion stylisé ornait la calandre, en référence aux armoiries de la ville de Brunswick et en symbole de force et de fiabilité. Le « lion Büssing » est devenu un signe distinctif sur les routes européennes. Mais même un lion est vulnérable, car le marché se resserrait et la concurrence s'intensifiait. Malgré des innovations techniques, Büssing n'avait pas les moyens dans les années 1960 de suivre le rythme

En 1936, Büssing présenta son premier moteur sous plancher au Salon international de l'automobile et de la moto, une innovation technique qui allait devenir la marque de fabrique de l'entreprise. Mais ce n'est que dans les années 1950 que Büssing devint vraiment célèbre. Au lieu d'occuper beaucoup d'espace sous la cabine, le moteur était placé transversalement sous le châssis, juste derrière la cabine. René Tanner a construit ce magnifique train routier danois ...

des grands groupes. En 1971, MAN rachète l'entreprise traditionnelle, mais l'empreinte de Büssing reste visible pendant longtemps. MAN continue de miser sur le moteur surbaissé et le lion, dans une version

modernisée, orne encore aujourd'hui l'avant des camions. À partir de 1979, le moteur surbaissé et le nom Büssing passent progressivement à l'arrière-plan et MAN mise peu à peu sur ses propres concepts de propulsion.

Aujourd'hui, Büssing est un mythe. Les véhicules vivent dans les musées, lors de rassemblements et dans le cœur de ceux qui les ont conduits. Leurs moteurs continuent de vrombir dans des voitures anciennes entretenues avec amour, leurs histoires roulent dans des séries de modèles réduits et des vitrines de collectionneurs. Et quelque part, si l'on tend bien l'oreille, on l'entend encore grogner, le lion de Brunswick.

Büssing BS 16 240

Il était l'un des derniers de son genre, et aussi l'un des plus impressionnants. Le Büssing BS 16 240 était la preuve roulante qu'il était possible de rouler avec puissance, fiabilité et style, même sans turbocompresseur ni appareils de commande électroniques.

Le camion à cabine avancée a été construit à partir du milieu des années 1970 et était conçu comme un véhicule longue distance avec un poids total en charge de 22 tonnes. Il était adapté au transport lourd sur longue distance ainsi qu'aux caisses mobiles ou aux silos. La cabine angulaire avec une face avant plate, les grands bras de rétroviseur et, bien sûr, le lion sur la calandre impressionnaient déjà de l'extérieur.

Sous le châssis robuste se trouvait le cœur du véhicule, le moteur six cylindres sous plancher de type U 11. Avec une cylindrée du moteur de 11,17 cm³ et une puissance de 240 CV à environ 2300 tr/min, le moteur offrait une puissance continue suffisante pour les longs trajets. Et cela avec un comportement routier que les conducteurs louent encore aujourd'hui : silencieux, peu vibrant et jamais lent. Le couple maximal était d'environ 850 Nm, parfait pour les pentes raides avec une charge complète. Le moteur

était généralement couplé à une boîte à vitesse ZF à 16 rapports, qui laissait au conducteur une grande liberté dans le choix des rapports. Ceux qui connaissaient leur Büssing savaient exactement comment le maintenir dans la zone verte : privilégier le couple plutôt que le régime était la devise du moment.

La cabine était étonnamment confortable et offrait au conducteur tout ce qui comptait sur les longs trajets. Tout d'abord, une position assise légèrement surélevée avec une bonne vue sur la route, puis une large couchette derrière les sièges et de nombreux rangements. Le chauffage fonctionnait de manière fiable et le niveau sonore restait agréablement bas grâce au moteur monté derrière la cabine. Et les ressorts à lames absorbaient même les mauvaises routes avec un calme stoïque.

Lorsque MAN a racheté Büssing en 1971, les véhicules tels que le BS 16 240 ont continué à rouler sous le nom de MAN-Büssing, avec de nombreuses pièces d'origine et un look unique. Mais avec l'introduction de nouvelles séries de cabines et la tendance aux moteurs en ligne verticaux, l'ère des Büssing à plancher surbaissé a pris fin. Le BS 16 240 marque ainsi l'apogée et en même temps l'adieu d'une philosophie de construction qui alliait à la perfection technologique, confort du conducteur et facilité d'entretien.

Modèle au 1:50

Dès le tout premier numéro de Laster & Bagger (1- 2017), un modèle Büssing de René Tanner figurait en couverture. Mais peu après l'achèvement du célèbre véhicule oriental de « Wüthrich », le modéliste a commencé à rêver d'un autre Büssing.

Les camions de cette marque ont toujours fasciné René, et le fait que le père d'un ami modéliste en possède un comme chauffeur routier a encore attisé son intérêt. Lorsque le véhicule a été mis en vente, René l'a photographié sous tous les angles et dans les moindres détails.

Le projet d'un nouveau modèle s'est concrétisé lorsque GMTS a présenté ses premiers modèles Büssing en résine moulée. La cabine n'a toutefois pas convaincu le modéliste. L'avant était trop rond et le toit trop bas, et le perfectionniste n'arrivait pas à retrouver « l'esprit Büssing ». L'avant et le toit ont été découpés et remplacés par des profilés en plastique. Ce qui semble simple a toutefois demandé beaucoup de temps. Masticage, ponçage, examen critique : il a fallu plusieurs essais avant d'obtenir une cabine harmonieuse.

Le châssis provenait d'un ancien modèle Conrad du train routier MAN avec moteur sous plancher. Le camion a été entièrement démonté et le moteur scié hors du châssis afin de pouvoir mieux le détailler. Le modéliste a pu ici donner libre cours à son imagination et n'a pas cessé avant que toutes les canalisations soient correctement posées. Une attention particulière a également été accordée aux cylindres et aux conduites du système de freinage hydraulique, une particularité de Büssing, mais qui présente toutefois quelques inconvénients. Si le véhicule n'était pas utilisé régulièrement, les joints d'étanchéité du système risquaient de gonfler et de bloquer les freins, qui ne pouvaient alors plus être desserrés. Les longues périodes d'immobilisation n'étaient donc pas du tout favorables au système de freinage Büssing.

Le résultat des travaux de détail sur le châssis et le moteur est absolu-

ment impressionnant. Les roues sont composées de jantes PKC et de pneus WSI assortis. Afin de rendre visible la finesse du travail, la cabine et la superstructure sont démontables.

Le modèle est certes fictif, mais il représente un camion danois tel qu'il aurait pu exister. Outre l'amour du modéliste pour les véhicules utilitaires scandinaves, le fait que de nombreux Büssing circulaient au Danemark a également joué un rôle.

René est un grand fan des remorques à trois essieux, surtout lorsqu'elles sont « parfaitement » proportionnées. Cela signifie par exemple que sur une remorque de 8,0 m de long, l'essieu central se trouve dans la zone située sous la traverse arrière de la carrosserie. Les 2/3 de la carrosserie se trouvent devant l'essieu et 1/3 derrière, ce qui correspond au « nombre d'or » dans la construction de remorques.

Le châssis de remorque de 8,0 m de Tekno, qui venait juste d'être lancé, a servi de base. L'empattement a dû être adapté aux proportions scandinaves ; le modèle d'origine était un modèle « Dapa ».

Les ridelles ont été réalisées en deux couches, avec 1,0 mm de plastique à l'intérieur et 0,5 mm de tôle d'aluminium à l'extérieur, solidement collées. Au niveau des poignées, les tôles d'aluminium ont été poncées et recouvertes d'un fil métallique plié en forme de U. Les poignées elles-mêmes ont été découpées dans des profilés en plastique et collées. Les tôles au niveau des charnières ont été réalisées à partir de tôle d'aluminium de 0,2 mm découpée avec précision et poncée. Les planchers sont constitués de deux couches de plaques en plastique collées.

Peinture et chargement

Bien que le train routier soit un modèle fictif, la peinture a été reprise d'un modèle original existant que René a trouvé sur Internet. La combinaison du rouge feu et du vert très clair est du plus bel effet et convient parfaitement à un véhicule danois. Le lettrage a été conçu par nos soins et imprimé avec l'imprimante d'étiquettes Brother. Celle-ci n'offre certes pas toute la gamme, mais tou-

tes les couleurs souhaitées pour le modèle, à savoir le noir, le blanc, le jaune et le rouge. Le support autocollant est en outre à peine plus épais que les décalcomanies à l'eau. Sur ce modèle, les salissures se limitent au châssis du véhicule tracteur et restent ici aussi très discrètes.

La remorque est chargée de matériaux de construction, en partie de dalles de pierre et d'argile, mais aussi de sacs qui pourraient contenir du ciment, par exemple. On peut également découvrir une caisse en bois. Le chargement semble lourd, mais stimule aussi l'imagination. La charge a été moulée à partir de la pâte à modeler « DAS », de manière massive, c'est-à-dire sans noyau mou. Alors que d'autres pâtes à modeler ont tendance à se fissurer en séchant, « DAS » ne change pas de forme. De plus, elle est facile à peindre.

Avec le Büssing BS 16 240 danois, René Tanner a créé sur son établi un autre modèle impressionnant qui dévoile toute sa beauté grâce à sa peinture colorée.

Laster & Bagger

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

Redaktion Daniel Wietlisbach (dw)

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

Druck D+L Printpartner GmbH, D-46395 Bocholt

Traduction en français
Deepl.com

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

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

Mentions légales

Bankverbindung

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

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

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

ISSN 2504-0405

Le vieux fer de Remo

par Remo Stoll

Lorsque ce camion a été lancé sur le marché en 1987, il était considéré comme le roi de la route, car il était le camion de série le plus puissant pour le transport de marchandises à l'époque. Avec sa cabine spacieuse, il faisait rêver plus d'un conducteur. Cet exemplaire a roulé tous les jours jusqu'aux années 2010. Son propriétaire ayant un faible pour les vieux camions, il se pourrait bien qu'il soit rénové et reprenne la route.

Vous avez reconnu ce camion ? Envoyez-nous sa désignation exacte d'ici au 10 août 2025. En cas de plusieurs réponses correctes, le

Le connaissez-vous? Reconnaissez ce camion et gagnez un modèle réduit ...

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 nouveau Cat 950 de DM, le rouleau tandem Hamm HD+ 120i VIO-2 HF de NZG et le Mack MD avec caisse de Conrad.

Résolution de Laster & Bagger 3-2025

Le scraper vert était un Terex TS18B. Parmi les réponses correctes, le tirage au sort a désigné les gagnants : Philipp Engel a remporté le Caterpillar D8 avec lame de déneigement de DM, Jürgen Precht le Hamm HD+ 120i V-VIO de NZG et Roman Dolny le modèle anniversaire du Liebherr L 522 historique de Conrad.

Nous félicitons chaleureusement tous les gagnants !

Traduction des pages 18 – 19

Pelle compacte Kobelco à 1/50 SK270SRLC-7

par Daniel Wietlisbach

Avec un poids en charge compris entre 25,6 et 29,8 tonnes, la SK270SRLC fait partie des pelles à rayon court les plus grandes et les plus puissantes. Elle est spécialement conçue pour les chantiers exigus et les projets urbains. Elle est proposée avec un châssis standard ou un train de roulement étroit, ainsi qu'avec un bras monobloc et un bras articulé. Le moteur quatre cylindres Yanmar

Le modèle Conrad de la pelle compacte de classe standard apporte de la diversité à l'offre de la boutique de modèles réduits Kobelco ...

4TN107FTT développe 127 kW (164 CV) et répond à la norme antipollution EU Stage V.

Le modèle de Conrad est livré dans son emballage habituel, avec le rétroviseur dans un sachet. Il n'y a rien à monter, seul l'antenne radio doit

être installée par le collectionneur. Comme prévu, la pelle est lourde et il s'agit d'une construction entièrement nouvelle, réalisée à l'échelle. La désignation sur l'emballage, qui est également celle utilisée par Kobelco, prête quelque peu à confusion

: SK270SR(N)LC décrit les deux versions. Le modèle Conrad possède un train de roulement plus large, il s'agit donc clairement d'un SK270S-RLC et il est également marqué ainsi (sans N).

Le bâti en X est reproduit de manière cohérente et possède des œillets d'arrimage, même s'ils ne sont pas percés. Les trains de roulement sont reproduits correctement et sont constitués d'une seule pièce moulée avec les galets de roulement et de support ainsi que les marchepieds. La roue folle est suspendue et la roue motrice est finement gravée. Les chenilles métalliques avec les tuiles de chenille triple ont une largeur correcte de 600 mm et proviennent de la gamme standard – elles semblent désormais un peu grossières.

La superstructure ronde est très bien reproduite et surprend avec ses protections ventilateur partiellement ajourées. Le moule reproduit correctement de nombreux détails, même les têtes de vis hexagonales du contre-poids sont clairement reconnaissables. Le capot moteur forme une pièce

à part qui reprend bien les contours de l'original. Des lampes de travail, des caméras et l'échappement montés séparément complètent cette partie. Sur le côté droit, la reproduction gracieuse de la rambarde métallique est très réussie.

La cabine est équipée d'un vitrage parfaitement ajusté ; les divisions des vitres et les joints caoutchouc sont imprimés, tout comme l'essuie-glace, qui semble malheureusement trop plat. La poignée est en métal, la grille de protection du toit est ajourée et montée séparément ; elle comporte également les feux, qui ne sont toutefois pas colorés. L'intérieur multicolore est très réussi, notamment grâce aux leviers de sécurité rouges et au logo sur le dossier.

L'équipement se compose d'un bras monobloc de 5,56 m et d'un balancier de 2,94 m. Les deux pièces sont en métal, le balancier est massif, le bras est composé de deux profilés en L parfaitement ajustés, une solution très harmonieuse. La gravure est précise et indique sur le balancier les canalisations de deux

circuits hydrauliques supplémentaires pour des outils alternatifs. La fonctionnalité est élevée, la hauteur de travail maximale est même dépassée, la profondeur d'excavation n'est pas tout à fait atteinte. Les flexibles hydrauliques ont été reproduits dans leur intégralité en version libre et les raccords hydrauliques sont mieux intégrés qu'auparavant. Seuls les vérins hydrauliques présentent encore des points de pression quelque peu étranges ; un peu de peinture argentée pourrait aider ici. Le godet est moulé d'une seule pièce et la cinématique en plastique comprend même un crochet de levage. Des rivets creux colorés se trouvent aux points de pivotement, ce qui est même fidèle à l'original dans un cas et, dans l'autre, ne dérange guère.

Comme toujours, la couleur est impeccable et il n'y a aucune différence de couleur entre les pièces en plastique teintées dans la masse et les pièces métalliques peintes par pulvérisation. Les logos et les désignations de type sont nets, aucune autre inscription n'a été ajoutée.

Chargeuse sur pneus nouvelle génération

Caterpillar 950

par Daniel Wietlisbach

Avec un poids en charge de 19,6 t, la nouvelle 950 est adaptée à des godets de 3,3 à 8,0 m³ (godet pour matériaux légers). Le cœur du système est le moteur diesel Cat C7.1 Acert avec une cylindrée du moteur de 7,01

La Cat 950, même dans sa dernière génération, reste un engin polyvalent pour les applications moyennes à lourdes. Le modèle de Diecast Masters complète la vaste gamme de chargeuses sur pneus ...

1. Il répond aux normes d'émissions actuelles de la phase V de l'UE et développe une puissance de 232 CV (171 kW). Il est intéressant de noter que la chargeuse sur pneus peut être commandée au choix avec un volant ou une commande par joystick.

Avec ce modèle, Diecast Masters règle une vieille dette, puisque le modèle avait déjà été annoncé lors du salon du jouet 2024. Il est désormais disponible et parvient aux collectionneurs dans la boîte en fer-blanc contenant tous les modèles actuels. Il y a toutefois quelque chose de différent : Bob ne nous attend pas en position assise, mais debout et gesticulant dans une veste à capuche jaune avec le logo Cat. Nous soupçonnons donc qu'il ne s'agit pas du tout de Bob, mais d'un technicien de maintenance. Quoi qu'il en soit, c'est un changement bienvenu qui peut donner vie à la vitrine. Logiquement, le toit de la cabine est collé, il n'est donc pas possible d'utiliser Bob provenant d'un autre modèle.

Le modèle a été réalisé à l'échelle et se compose principalement de nouvelles pièces moulées en métal. Seules la cabine et les roues ont pu être reprises des modèles précédents, ce qui est tout à fait correct.

Les roues sont joliment gravées, les têtes de vis ont même été mises en valeur par une couleur contrastée et les pneus en caoutchouc présentent

un profil fidèle à l'original. Lorsque le mât est relevé, on regrette malheureusement que les jantes ne soient pas reproduites correctement à l'intérieur. Les carters d'essieu sont reproduits à l'identique, la transmission est esquissée à l'avant, mais n'est pas reproduite, pas même dans l'articulation, l'essieu arrière est suspendu de manière pendulaire. Les deux vérins hydrauliques du guidage articulé sont reproduits. Les flexibles hydrauliques ont été omis dans cette zone, mais la conduite vers le réservoir de diesel a été reproduite pour la première fois, avec un bouchon de réservoir argenté, ce qui constitue un joli détail.

La forme du capot moteur est bien reproduite, la protection ventilateur supérieure est gravée avec beaucoup de finesse et tous les joints, têtes de vis et la caméra de recul sont également reproduits fidèlement. Le capot est complété par des pièces en plastique montées séparément, telles que la calandre, les feux arrière, l'échappement et l'entrée d'air. Le pare-chocs massif est gravé avec précision et reproduit tous les détails.

La cabine est accessible par quatre marches, qui sont correctement représentées, et les marchepieds autour de la cabine sont fidèles à l'original et antidérapants ; les rambarde sont constituées de fil métallique solide soudé. La cabine est connue d'autres chargeuses sur pneus et s'intègre parfait-

tement ici. L'intérieur a été reproduit dans les moindres détails et montre les commandes avec joystick.

Le cadre avant est harmonieux et les vérins de levage, courts par rapport à d'autres chargeuses sur pneus, ont été reproduits avec précision. Cela limite toutefois la fonctionnalité du modèle. La hauteur de déversement maximale n'est pas atteignable avec des vérins aussi courts dans le domaine du modélisme ; avec une hauteur équivalente à 4,0 m, il est toutefois possible de charger au moins des bennes basculantes de petite taille. Le vérin de godet a été reproduit correctement avec les raccords vissés et les flexibles hydrauliques, et toutes les pièces de la cinématique en Z semblent authentiques. Le godet avec lame de coupe est constitué d'une pièce moulée et est finement gravé. Le logo Cat est même représenté sur le raccord rapide, qui n'est malheureusement pas fonctionnel. Les lampes de travail et le marchepied devant la cabine sont en plastique et complètent le cadre avant.

La peinture jaune brillant et noir satiné est impeccable et les inscriptions sont reproduites dans les moindres détails, jusqu'aux autocollants d'avertissement. Les protections ventilateur sur le capot sont également imprimées, tandis que les têtes de vis sur les garde boue sont peintes, ce qui rend très bien.

Finisseurs NZG à l'échelle 1:50

Vögele Super 1800-5 X / 1803-5 X

par Daniel Wietlisbach

Les machines de la série 1800 sont les finisseurs Vögele les plus vendus au monde. Avec des largeurs de pose de 2,55 à 10,00 m, elles offrent une grande flexibilité d'utilisation. Elles sont actuellement disponibles dans la série 5 avec la désignation supplémentaire « X ». La capacité de pose maximale est de 700 t/h et la trémie a une capacité de 13,0 t. Le moteur Cummins quatre cylindres développe une puissance de 129 kW et répond aux normes d'émissions EU Stage 5. Le finisseur sur roues Super 1803-5 X offre des caractéristiques presque identiques. La largeur maximale de pose est légèrement inférieure (8,25 m), mais la machine offre une meilleure maniabilité et une meilleure transportabilité ; elle est homologuée pour la circulation routière et atteint une vitesse de 20 km/h.

Les modèles NZG sont livrés dans leur célèbre carton entre deux coques en polystyrène, sont lourds et dégagent une impression de qualité. Ils ont été réalisés à l'échelle et sont de nouvelles constructions.

Le 1800-5 X roule sur des chenilles à maillons métalliques simples, les maillons sont solidement reliés entre eux et les chenilles sont magnifiquement gravées. Les roues du 1803-5 X sont également authentiques, équi-

Les machines Vögele à l'échelle 1:50 jouissent d'une excellente réputation qui repose sur leur niveau de détail, leur fonctionnalité et leur teneur en métal. Il en va de même pour les nouveaux modèles de NZG ...

pées de pneus en caoutchouc et orientables comme l'original. La tuile de chenille a été conçue individuellement pour les deux modèles.

Les rouleaux d'impression pivotants sont montés de manière oscillante, fidèles à l'original, et la haute fonctionnalité se poursuit au niveau de la trémie de réception : les grandes parois latérales peuvent être relevées à l'aide de vérins hydrauliques très fins, et les trois petites tôles à l'avant sont également articulées. Comme d'habitude, le fond racleur est fixe – on atteint ici les limites du possible. Sur l'original, l'enrobé était transporté sous le moteur et le poste de conduite jusqu'à la vis de répartition de la table de pose. Celle-ci est différente sur les deux machines. Sur le finisseur sur chenilles, la table mesure 3,0 m en position rentrée et atteint 5,5 m en position sortie (6,0 m sur l'original), tandis que sur la version sur roues, elle mesure respectivement 2,55 m et 4,75 m (5,0 m sur l'original). Les tables extensibles des types AB 600

et AB 300 ont donc été reproduites. On ne peut que féliciter le fabricant, car les tables s'adaptent aux deux machines, ce qui aurait pu simplifier les choses. Le fait que les deux n'atteignent pas la largeur maximale d'extension est dû à la fabrication et constitue certainement un moindre mal par rapport au dépassement de la largeur de transport. La qualité d'exécution est identique sur les deux modèles, les surfaces de marche présentent une structure fine et les pupitres de commande pour le réglage en hauteur des déflecteurs latéraux sont reproduits avec finesse et permettent de reconnaître tous les détails grâce à l'impression ultra-fine. Les planches peuvent être relevées et abaissées à l'aide de deux vérins hydrauliques.

Le poste de travail du conducteur est accessible par des marches situées au-dessus de la planche. Le plancher est pourvu d'une fine structure en tôle striée et les rambardes et poignées sont entièrement en métal sur les deux modèles. Les sièges peuvent

être pivotés des deux côtés, tandis que le pare-soleil peut être déployé parallèlement. Le panneau de commande de la machine, fidèle à l'original et de conception sophistiquée, peut être déplacé des deux côtés le long d'un rail.

Le compartiment moteur a également été superbement réalisé et peut être admiré des trois côtés. Toutes les lamelles d'aération sont ajourées

et le moteur est composé de différentes pièces grises et argentées. L'échappement peut être rabattu avec le toit.

La conformité routière du finisseur est attestée par les feux montés à l'avant, sur le côté du capot moteur, ainsi que par les feux arrière. Ceux-ci sont montés sur des tiges séparées qui indiquent également une plaque

d'immatriculation et la vitesse « 20 », ce sont des détails qui font plaisir.

La coloration est très propre et réalisée avec des lignes de séparation nettes. L'impression est impeccable et présente, outre les logos et les consoles de commande déjà mentionnées, de nombreux petits autocollants jaunes comme sur l'original.

Une performance pionnière sur quatre roues

Kramer 312 SL

par Ulf Böge

Ce qui semble aujourd'hui aller de soi était à l'époque une petite révolution sur les chantiers. Derrière cette étape importante se cache une entreprise riche en tradition, en esprit d'innovation et en travail de développement inlassable. Une raison suffisante pour examiner de plus près la genèse et l'histoire de cette chargeuse sur pneus exceptionnelle.

Tout a commencé en 1925 dans un petit village situé entre la Forêt-Noire et le Hegau. Gutmadingen n'était pas vraiment un haut lieu de l'innovation industrielle, et pourtant c'est précisément là que les frères Emil, Hans et Karl Kramer ont posé les bases de l'une des plus remarquables réussites de l'ingénierie allemande avec une simple débroussailleuse. Le milieu agricole de la famille a fortement influencé leur vision. Les machines ne devaient pas seulement fonctionner, elles devaient aussi soulager sensiblement les hommes travaillant dans les

Lorsque la Kramer 312 SL a vu le jour il y a près de 40 ans, elle a écrit une page de l'histoire de la technique en tant que première chargeuse sur pneus à quatre roues motrices «Made in Germany» ...

champs. Ce qui a commencé comme un projet d'atelier s'est rapidement transformé en un commerce florissant de machines agricoles, puis en un moteur d'innovations techniques. Des tracteurs et des tracteurs agricoles ont vu le jour. À l'époque déjà, les frères avaient compris que toute machine performante devait avant tout avoir une utilité pratique, une idée qui traverse encore aujourd'hui toute l'histoire de Kramer.

Fabricant d'engins de chantier

Dans les années 1950, le contexte économique a considérablement changé. La demande de tracteurs

agricoles classiques a diminué, tandis que le secteur de la construction connaissait un boom sans précédent en Europe. C'était l'époque de la reconstruction : les chantiers poussaient comme des champignons, la main-d'œuvre qualifiée était rare et il fallait de nouvelles machines efficaces, flexibles et fiables.

Kramer a très tôt reconnu le potentiel des chargeuses à godets, des machines capables de déplacer, creuser et transporter des charges. Les premiers modèles sont venus des États-Unis : des chargeuses compactes et mobiles sur pneus. Ces machines innovantes offraient une maniabilité et une vitesse inégalées, exactement ce

que recherchait l'industrie européenne de la construction.

Naissance

Fort de ce savoir-faire, Kramer s'est lancé à la fin des années 1950 dans le développement de sa propre chargeuse sur pneus. Le résultat fut la Kramer KS 510, présentée en 1959. Bien que Kramer produisait déjà des tracteurs à l'époque, il fut délibérément décidé de ne pas envoyer un véhicule agricole modifié sur les chantiers. Dès le départ, la KS 510 a été conçue comme une machine de chantier autonome, compacte, robuste et équipée d'un système de chargement Schaeff spécialement adapté aux exigences de Kramer.

Cette première chargeuse sur pneus était plus qu'un simple nouveau produit : c'était une déclaration. Un engagement en faveur de la qualité, de la force d'innovation et de l'orientation pratique. La machine a établi de nouvelles normes et ouvert la voie à toute une génération de chargeuses modernes.

Une nouvelle ère commence

Le véritable succès des chargeuses sur pneus Kramer a commencé à la fin des années 1970 avec le lancement de la série à quatre roues motrices. Les modèles 312 S, 412 et plus tard 612 offraient des puissances moteur de 48 à 74 CV, mais un autre élément était déterminant : ils n'étaient pas articulés, mais disposaient d'un châssis rigide et monobloc avec direction des roues arrière. Cela signifiait une plus grande stabilité, des charges de basculement constantes et un comportement routier précis : elles étaient les outils idéaux pour le dur quotidien des chantiers, des opérations de manutention et des services

communaux. Alors que de nombreux concurrents tels qu'Atlas, O&K ou Zettelmeyer misaient sur le guidage articulé, Kramer a résolument suivi sa propre voie. Cela a non seulement donné des résultats convaincants sur le plan technique, mais a également permis de fidéliser la clientèle.

Afin de pouvoir également proposer une offre sur le marché des chargeuses compactes, Kramer a développé le modèle 314, également appelé « Unicat » en interne. Son agilité exceptionnelle grâce à la nouvelle direction intégrale permettait des mouvements dans toutes les directions, même en diagonale et sur place. Avec son système d'attache rapide hydraulique et ses nombreux accessoires, il est devenu le couteau suisse des engins de chantier.

Le 312 SL – Kramer

réinvente la direction intégrale

En 1986, un modèle très particulier fait son apparition dans le monde des machines de chantier : le Kramer Allrad 312 SL. Il marque le début d'une nouvelle ère dans la technologie des chargeuses sur pneus de Kramer. Il s'agit du premier modèle de cette catégorie produit en Allemagne et équipé d'une véritable direction intégrale. La technologie n'était certes pas entièrement nouvelle, les premiers concepts remontant aux années 1950, mais dans cette catégorie de puissance et dans ce moule, le 312 SL était une véritable innovation.

Avec ses 50 CV, une transmission à deux leviers précise directement sur le volant et, plus tard, même une transmission inversée à changement de vitesse sous charge, le 312 SL était non seulement maniable, mais aussi puissant et facile à utiliser. La différence avec le guidage articulé était

clairement perceptible : charges de basculement constantes même avec les roues braquées, aucun décalage lors du chargement de véhicules de transport et une meilleure visibilité pour le conducteur.

Grâce à son rayon de braquage réduit, le 312 SL était parfait pour les chantiers exigus et les applications communales. En combinaison avec un godet pivotant latéral, il était possible de travailler avec précision même avec les roues braquées à fond, un avantage que les concurrents à direction articulée ne pouvaient pas offrir.

La technologie derrière le succès

La direction intégrale du 312 SL était plus qu'un gadget : c'était un bond en avant fonctionnel. Sur les chargeuses sur pneus articulées classiques, toute la partie avant de la machine se déplace sur le côté, ce qui peut entraîner un déplacement du centre de gravité et un risque de basculement. Le Kramer 312 SL, en revanche, conservait sa stabilité dans toutes les positions de direction.

L'assemblage bien pensé du châssis permettait en outre d'accéder facilement à tous les points d'entretien, ce qui réduisait les temps d'immobilisation et augmentait la durée de vie. Le confort du conducteur avait également été amélioré : la cabine était ergonomique, les commandes étaient disposées de manière logique et la visibilité panoramique était un véritable atout pour les applications où la sécurité était primordiale.

Le 312 SL reste aujourd'hui encore un monument technique qui témoigne de ce qu'il est possible de réaliser lorsque l'ingénierie, le courage d'innover et une profonde compréhension de la pratique se rencontrent.

100 ans de Kramer

Cette année marque un anniversaire spécial : Kramer revient sur un siècle riche en idées, en machines et en succès. Le fabricant a non seulement réussi à s'imposer sur un marché extrêmement concurrentiel, mais aussi

à se réinventer sans cesse. Même en période de difficultés économiques, il est resté fidèle à sa ligne de conduite : la qualité avant la précipitation, l'innovation plutôt que l'imitation.

À l'automne 2023, Kramer a présenté une nouvelle série 80 qui prouve une fois de plus que l'entreprise a

su reconnaître les signes du temps. Avec une technologie intelligente, des entraînements électrifiés et une commande numérique, Kramer reste à la pointe de la technologie au XXI^e siècle.

Traduction des page 28

Chargeuse sur pneus de UH à l'échelle 1:50 Kramer 312 SL

par Daniel Wietlisbach

Après quatre pages d'informations détaillées fournies par Ulf Böge, nous examinons bien sûr de près le nouveau modèle de UH. Comme d'habitude chez ce fabricant, il est livré aux collectionneurs monté sur une plaque en plastique dans une boîte en carton. Une fois débarrassé des fils de montage, on remarque son poids agréablement élevé. Il est en grande partie constitué de zinc moulé sous pression et est solidement vissé. Ce modèle gracieux est une reproduction fidèle de l'original dans toutes ses dimensions. Même la direction intégrale, qui est l'une des principales caractéristiques du 312 SL, fonctionne, du moins comme on peut le voir sur les photos. Ceci est rendu possible par une tige de liaison qui relie les deux barres de direction. Les essieux montés de manière rigide sont joliment

Il y a encore des surprises au salon Bauma. L'une d'entre elles se trouvait sur le stand du groupe Wacker Neuson ...

détaillés et la transmission est esquissée, les roues séduisent par leur gravure fine, leur peinture tricolore et leur profil de pneu fidèle à l'original.

Le châssis de base forme avec les garde boue, le capot moteur et l'attelage arrière une pièce moulée finement gravée. La goupille d'attelage en fil métallique est solidement collée, tout comme l'échappement angulaire.

La cabine est en métal ; elle présente des joints de porte, des poignées, des charnières, des lampes de travail et des joints caoutchouc des fenêtres, qui sont en relief. Les essuie-glaces et les rétroviseurs sont montés séparément. L'intérieur multicolore est

très joliment conçu, même les instruments sont colorés.

Le mât de levage est en métal, tandis que le bras de la cinématique en Z est en plastique. Il en va de même pour les vérins hydrauliques, dont tous les raccords hydrauliques sont reconnaissables à leur couleur argentée. Des flexibles hydrauliques noirs mènent aux vérins de la pelle et même au raccord rapide, qui n'est pas fonctionnel. La pelle est constituée d'une pièce métallique moulée.

La peinture est très soignée et les inscriptions sont imprimées de manière impeccable, même les indications de vitesse pour la circulation routière sont fidèles à l'original.

Liebherr R 9150 «Andru Mining»

Cabine surélevée

par Daniel Wietlisbach

Le modèle réduit de la R 9150 n'a rien perdu de son attrait au cours des dernières années. Il symbolise toujours le summum du modélisme de pelles, avec la nouvelle R 998.

Le groupe Andru a signé son premier contrat minier en 1979. En 1997, les différentes divisions de l'entreprise (exploitation minière, construction, construction d'installations et ingénierie) ont été regroupées sous l'égide d'Andru Mining. L'entreprise emploie actuellement environ 1800 personnes, dont beaucoup sont originaires des communes situées à proximité des mines exploitées.

Outre la cabine surélevée, en quoi le nouveau modèle diffère-t-il du modèle standard ? Il convient ici de mentionner tout particulièrement la passerelle sur le côté gauche, qui a

Le magnifique modèle réduit du Liebherr R 9150 est sorti en 2019. Il est désormais disponible avec une cabine surélevée en blanc et dans la livrée de la société sud-africaine «Andru Mining» ...

dû être entièrement reconstruite afin d'atteindre la hauteur du poste de travail. Cette opération a été réalisée avec beaucoup de finesse, entièrement en métal, y compris les marches gravés. Le système d'extinction d'incendie rouge sur le contrepoids est également remarquable, raison pour laquelle la rampe a été supprimée conformément à l'original. Comme toujours, les couleurs et les inscriptions sont impeccables, et ce modèle en édition limitée bleu est un merveilleux complément à toute

collection. Il a été créé à l'initiative de WSI, ce qui est très appréciable. Cependant, ceux qui espèrent une version à godet haut – ce qui serait tout à fait logique – seront malheureusement déçus, car Liebherr aurait dû participer à ce projet. Cela n'a malheureusement pas été possible, car l'original n'existe qu'en petit nombre et que peu de modèles auraient donc pu être vendus. L'équipement avec une pelle rabattable devrait donc constituer un projet pour un fabricant disposant d'une imprimante 3D.

Grue télescopique sur chenilles de Ros

Sennebogen 683E

par Carsten Bengs

Comme c'est souvent le cas chez Sennebogen, le modèle est livré entièrement monté. Le crochet est déjà fixé, ce dont certains collectionneurs seront certainement ravis. Pour d'autres, cela signifie plutôt une fonctionnalité limitée.

Le châssis télescopique massif, d'une largeur maximale de 4,2 m, assure une stabilité suffisante lors de l'utilisation et une largeur de transport réduite de 3,4 m sur la remorque surbaissée. Les deux vérins télescopiques sont reproduits dans les moindres détails.

Les tuiles de chenille triples sont réalistes et les chaînes suffisamment tendues, bien que la roue folle ne soit pas équipée de ressorts. Les anneaux de levage latéraux sont suggérés pour le montage des chenilles. De fines échelles de montée, de couleur argentée, se trouvent à l'extérieur des deux chenilles. À l'intérieur, les deux blocs de lestage centraux assurent une stabilité supplémentaire ; sur le modèle réel, ils pèsent 3,0 t. L'un d'eux dispose également d'une petite boîte à outils et d'une échelle.

Le modèle original offre un système de montage automatique et peut se soulever lui-même du camion à l'aide de vérins hydrauliques et monter les chenilles de 9,7 tonnes. Les vérins sont très appréciés, car ils ne nécessitent pas de filetage, sont faciles à déployer et offrent une stabilité suffisante. Malheureusement, les deux chenilles ne peuvent pas être

Sennebogen a récemment présenté un nouveau modèle de grue sur chenilles de 80 tonnes, la 683. Ros a reproduit ce modèle dans les moindres détails et les dimensions sont également fidèles à l'original ...

démontées pour mettre le modèle en position de transport ; les deux blocs de lestage centraux peuvent au moins être démontés à l'aide de petites vis situées en dessous.

La superstructure est massive et dispose de passerelles en zinc finement striées des deux côtés. Des marches argentées suggérées permettraient d'accéder à la superstructure ; les mains courantes nécessaires sont également présentes, mais elles sont en plastique. Le ballast de 28,3 tonnes est réalisé en une seule pièce moulée et ne peut malheureusement pas être démonté ; Ros a toutefois reproduit avec soin les chaînes de sécurité du ballast des deux côtés. Le logo Sennebogen intégré dans le moule est bien lisible. Les deux vérins destinés à recevoir le ballast à l'intérieur sont mobiles et les petites chaînes sont également présentes.

Le modèle original est propulsé par un moteur Cummins de 168 kW ; le radiateur et l'échappement sont bien visibles sur le modèle. Des tuyaux et des conduites suggérés sur la superstructure complètent les détails. La cabine est inclinable grâce à un petit vérin et reproduite avec beaucoup de détails. Les accoudoirs, les manettes

et même les leviers de commande sont reproduits avec précision. Les essuie-glaces, les feux d'avertissement et les miroirs complètent les détails.

Les treuils de levage sont actionnés par deux petites clés. La deuxième clé, qui est à angle droit et destinée au treuil arrière, est très appréciable. Comme le ballast ne peut pas être détaché, le treuil ne peut être actionné que de cette manière.

Le modèle 683E est livré avec un crochet principal à 10 brins. Toutes les poulies sont en métal et, heureusement, individuelles et faciles à manœuvrer. Le bras est télescopique en quatre parties et atteint ainsi une hauteur de rouleau d'environ 80 cm, ce qui ne correspond pas tout à fait aux 44,0 m du modèle original.

Le modèle 683E dispose d'une rallonge de bras en deux parties. Elle repose sur le côté du bras et mesure 8,0 m ou 15,0 m de long sur le modèle original. De petites goupilles la fixent solidement. Même l'aide au montage pour le dépliage est réaliste. La rallonge peut être inclinée à l'aide de petits boulons. Le deuxième treuil permet de reproduire le fonctionnement à deux crochets ; sur le modèle original, il est ainsi possible de dépla-

cer des charges jusqu'à 600 kg sur un simple brin avec une portée de 50 m et une longueur de flèche maximale.

Dans l'ensemble, Ros a très bien réussi la reproduction détaillée de la grue télescopique sur chenilles Sennebogen 683E. Ce modèle de grande

qualité est très convaincant et convient particulièrement aux collectionneurs qui ne souhaitent pas effectuer de montage.

Chariot cavalier à l'échelle 1:50

Kalmar SC450H

par Daniel Wietlisbach

Lorsque l'on observe un port à conteneurs de loin, ce sont bien sûr les caisses maritimes empilées qui attirent en premier lieu le regard. Entre elles, des véhicules de transport se déplacent de manière régulière et silencieuse pour distribuer et transborder les conteneurs. Ces véhicules sont utilisés dans tous les ports internationaux et sont appelés « straddle carriers » en anglais. Ils peuvent non seulement transporter les caisses maritimes, mais aussi les empiler. Les conteneurs sont saisis à l'aide d'un « spreader » et soulevés ou abaissés comme par une grue à l'aide de câbles et de treuils. Les chariots cavaliers existent depuis l'invention des conteneurs et leur technologie de base est restée pratiquement inchangée, mais ils sont devenus de plus en plus hauts afin d'optimiser l'espace dans les ports.

L'histoire de Kalmar remonte à 1949, année de la création de l'entreprise à Kalmar, dans le sud de la Suède. Au départ, l'entreprise se concentrait sur les chariots élévateurs classiques, mais elle s'est rapidement diversifiée pour inclure les reachsta-

Personne ne s'attendait à voir un modèle réduit de chariot cavalier, encore moins à l'échelle 1:50. Le Kalmar SC450H a été reproduit de manière impressionnante et donne un aperçu de la logistique portuaire moderne ...

ckers, les tracteurs de terminal, les chariots élévateurs pour conteneurs et les chariots élévateurs pour charges lourdes. Aujourd'hui, Kalmar fait partie du groupe finlandais Cargotec et possède des sites de développement et de production en Europe, en Asie et en Amérique du Nord. La gamme couvre pratiquement toutes les exigences du transport intermodal de marchandises.

En 2018, l'entreprise a présenté son premier reachstacker entièrement électrique, suivi en 2021 par le tracteur de terminal autonome « Kalmar Robotic Portfolio ». Kalmar développe des solutions d'automatisation complètes en collaboration avec des ports du monde entier, y compris des logiciels, des technologies de poste de commande et des véhicules sans conducteur.

Malgré toute cette technologie de pointe, l'adhérence au sol n'a pas été négligée : les machines sont conçues pour une utilisation quotidienne, par tous les temps, pour un fonctionnement continu et des intervalles de maintenance courts.

Le Kalmar SC450H est un chariot cavalier hybride moderne, développé pour la manutention efficace et respectueuse de l'environnement des conteneurs dans les ports maritimes et fluviaux. Il est équipé d'un système de propulsion hybride qui combine un moteur diesel efficace et un système de batterie lithium-ion. Grâce à la récupération d'énergie lors du freinage et de l'abaissement du spreader, la consommation d'énergie peut être réduite jusqu'à 40 % selon le fabricant, ce qui permet également de réduire les émissions de CO₂.

jusqu'à 50 tonnes par an. Le SC450H est non seulement respectueux de l'environnement, mais aussi paré pour l'avenir. Grâce à sa capacité d'automatisation, il s'intègre parfaitement dans les processus modernes et numérisés des terminaux.

Avec un poids en charge de 70 tonnes, sa capacité de levage est de 40 tonnes ou 60 tonnes en mode « Twinlift », qui permet de soulever simultanément deux conteneurs de 20 pieds. Chacune des huit roues puissantes peut supporter 15 tonnes à pleine charge, ce qui donne un poids total en charge impressionnant de 120 tonnes. Avec une hauteur de levage maximale de 12 mètres, il est possible d'empiler jusqu'à quatre conteneurs les uns sur les autres. La vitesse est de 25 km/h, et reste de 15 km/h pendant les opérations de levage ou d'abaissement. Le rayon de braquage extérieur est inférieur à 10,0 m. Le SC450 est disponible en version hybride, entièrement électrique ou diesel-électrique. Un moteur Volvo de 105 kW entraîne un générateur qui alimente les moteurs électriques « Agco Power » de 85 kW et les batteries lithium-ion.

Modèle fabriqué en Chine

Les modèles de cette taille sont généralement construits à l'échelle 1:87, ce qui rendait d'autant plus grande la joie lorsque le SC450H est apparu en version métallique lourde à l'échelle 1:50. C'est grâce à l'importateur et

revendeur spécialisé Anton Hanrieder de Spiel & Modellkist¹ que le modèle a pu être commercialisé dans les rayons des magasins spécialisés. Comme il est également le cerveau derrière Bymo, le Straddle Carriers a d'abord été annoncé à tort comme un modèle Bymo. Il a toutefois été commandé directement en Chine par Kalmar, apparemment auprès d'un fabricant qui maîtrise son art, car le modèle est très réussi.

Il est livré bien protégé entre deux coques en polystyrène dans une boîte en carton solide ; en raison des nombreuses pièces filigranes, il doit être retiré avec précaution. Le SC450H est vraiment lourd, respire la qualité et a été reproduit à l'échelle. Les roues sont reproduites fidèlement, une paire est motrice et toutes sont reliées de chaque côté par des tringles de direction ; les vérins de direction fonctionnent et les roues sont toutes « d'aplomb ». Les longerons massifs sont très joliment gravés et laissent apparaître de nombreux détails.

Les quatre « pieds » verticaux forment une sorte de poutre en H qui sert de guide à l'intérieur du spreader. Celui-ci est en plastique et peut être télescopé pour s'adapter à toutes les tailles de conteneurs de 20 à 40 pieds ; le « Twinlift » n'est pas prévu sur le spreader reproduit. Les flexibles hydrauliques en caoutchouc souple suivent correctement chaque réglage. Le levage et l'abaissement du spreader doivent être effectués progressivement et avec précaution

sur les quatre supports afin qu'il ne se coince pas. Des échelles filigranes avec des cages de protection en métal et protégées par des rambardes permettent d'accéder au pont des machines et à la cabine. Cette dernière est presque entièrement vitrée, sauf vers le bas, ce qui est typique pour ces engins de manutention. L'intérieur est correctement représenté et les essuie-glaces sont également présents. Le pont des machines, fidèlement reproduit avec ses ouvertures, abrite les boîtiers électriques argentés et l'espace réservé au moteur et au générateur. L'échappement et le système d'échappement sont visibles par le dessous. À l'arrière, on aperçoit les moteurs électriques et les treuils pour le levage, toutes les poulies de renvoi sont également reproduites sur le modèle, mais elles ne sont pas fonctionnelles. Les câbles sont également absents, car la reproduction d'un système de levage fonctionnel aurait été trop compliquée. Des passerelles ajourées en filigrane permettent d'accéder aux autres équipements techniques. Les rambardes sont constituées de pièces en plastique filigrane sur l'ensemble du modèle.

La couleur est impeccable et l'impression des logos et des désignations de type est parfaite. Les bandes de signalisation jaunes et noires n'ont pas été oubliées. Le modèle réduit du Kalmar SC450H est un superbe complément qui mérite une place de choix dans votre vitrine.

Scania série 4 et conteneur frigorifique

Mises à jour

par Daniel Wietlisbach

La série Scania 4 est apparue en 1995 et a été construite jusqu'en 2004, voire jusqu'en 2007 au Brésil. Il s'agissait de la première série qui s'écartait du langage des formes anguleuses jusqu'alors et donnait à la cabine des formes nettement plus arrondies. Un nouveau fleuron est apparu au tournant du millénaire avec le 164L 580 V8. Sous la cabine, le moteur de 15,6 litres était équipé de la disposition des cylindres qui a rendu la marque suédoise légendaire et qui explique pourquoi les camions de Södertälje portent encore aujourd'hui le titre de « King of the Road ». Mais ce n'était pas seulement la puissance brute qui fascinait. C'était la façon dont le moteur la délivrait : avec un grondement grave, souverain, sans précipitation – comme un lion. Qui-conque a déjà entendu le V8 à plein régime n'oublie jamais ce ronronnement sonore. La grande cabine Top-line offrait au conducteur un confort optimal, le poste de travail était ergonomique, avec des espaces de rangement et des détails bien pensés. Pour de nombreux conducteurs, la cabine n'était pas seulement un lieu de travail, mais aussi un foyer sur roues, un refuge et presque un salon.

Il faut donc se réjouir que Tekno ait décidé de remanier sa cabine vieillissante, d'autant plus que cette série de camions reste très prisée des collectionneurs. La calandre, par exemple, est désormais finement gravée

Tekno a procédé à une refonte de la série 4 de Scania tout en travaillant sur un nouveau conteneur frigorifique. Ces deux nouveautés sont réunies pour la première fois sur le modèle réduit du véhicule articulé de «Michel Kramer» ...

et reproduit à merveille la structure perforée caractéristique. Seul petit bémol : l'entrée fermée à droite sous le pare-brise, qui devrait être ouverte pour permettre à l'air d'entrer dans le système de chauffage. Sous la cabine, on peut découvrir la nouvelle réplique du V8. Il est composé, avec la boîte à vitesse, d'une pièce en plastique et présente les détails en relief, il n'y a pas de canalisations rapportées ou même indépendantes. Le coffre à batterie, également nouveau, est à peine visible sur ce modèle, contrairement au nouveau miroir d'angle mort. Toutes les nouvelles pièces sont désormais disponibles pour les modélistes dans la boutique de pièces détachées.

Dans l'ensemble, le modèle a été très fidèlement reproduit ; à l'exception des enjoliveurs manquants, nous n'avons constaté aucune différence par rapport à l'image originale figurant sur le certificat fourni. La peinture est également de première qualité, y compris le dégradé de noir à argent, qui n'est certainement pas facile à réaliser. Le modèle est li-

mité à 400 exemplaires.

L'imposant tracteur routier est attelé au célèbre châssis porte-conteneurs divisible de 40 pieds de la gamme standard, chargé de deux nouveaux conteneurs frigorifiques de 20 pieds. Une cargaison tout à fait typique pour Michel Kramer Transport B.V.

L'entreprise a été fondée en 2014 et est domiciliée dans la ville de Hellevoetsluis, non loin du port de Rotterdam. La proximité du plus grand port d'Europe est un atout pour l'entreprise. La gamme de services de l'entreprise couvre presque tous les domaines du transport moderne de marchandises. Outre le transport routier classique, le transport par conteneurs constitue l'activité principale de l'entreprise. Le portefeuille est complété par des services spécialisés tels que le transport de marchandises dangereuses, le transport par citerne ainsi que le transport frigorifique et le transport à très basse température. L'entreprise propose également des services tels que l'entreposage, la

manutention dans les terminaux et le conseil en logistique.

Les nouveaux conteneurs frigorifiques de Thermo King sont également très bien conçus, ce qui est particulièrement visible de face. La

façade parfaitement ajustée met en valeur de nombreux détails et, derrière la grille finement gravée, on aperçoit le ventilateur. L'impression est irréprochable, même le minuscule logo du fournisseur de compresseurs

Ingersoll Rand est lisible. À l'arrière, les charnières et les ferrures en relief sont particulièrement esthétiques. Le conteneur frigorifique de 40 pieds a également été livré entre-temps.

Camion américain de Conrad à l'échelle 1:50

Mack MD

par Daniel Wietlisbach

La collaboration entre le constructeur américain de camions et Conrad n'est pas nouvelle, les collectionneurs plus âgés se souviennent des modèles du Mack R à capot ou du TerraPro à cabine avancée avec pompe à béton. Néanmoins, en tant qu'Européen occidental, on se réjouit particulièrement qu'au début de l'année 2025, alors que les relations transatlantiques sont au plus bas, une poignée de main ait lieu dans le secteur du modélisme.

Le MD n'est pas un énorme camion américain et ne circule pas en train routier. Il est conçu pour le transport de distribution et est un véhicule « basique » sans ambition de remporter un titre dans le monde des camions. En fait, le MD marque également une réorientation pour Mack, à savoir le retour sur un marché que la marque a négligé pendant des décennies. Les lettres « MD » signifient « Medium Duty » (service moyen) – et c'est exactement là que se positionne le véhicule avec un poids total en charge de 8,8 à 15,0 tonnes.

À l'occasion du salon du jouet, Conrad a réservé une surprise, car personne ne s'attendait à voir un camion américain ...

Le MD a été spécialement développé pour la distribution urbaine, les entreprises artisanales, les applications municipales et les superstructures légères dans le secteur de la construction. Bien que nettement plus petite, la cabine du MD reprend le langage stylistique caractéristique des camions lourds avec le bouledogue comme mascotte sur le radiateur.

Les modèles de Conrad ont un aspect spartiate spécifique à chaque pays. Tous les groupes sont concentrés dans la zone de la cabine, où se trouvent également les éléments chromés typiques. Le châssis se concentre quant à lui sur deux longerons et la suspension de l'essieu arrière. Le carter d'essieu est monté sur pendule, la suspension et les cylindres de frein sont esquissés, l'arbre de transmission a également été pris en compte. Alors que les pneus proviennent du fonds de pièces du fab-

ricant, les jantes Mack sont bien sûr neuves. L'essieu avant est directeur et atteint un angle de braquage fidèle à l'original.

La cabine et le capot sont constitués chacun d'une pièce métallique moulée et reproduisent très bien la forme de l'original. Le capot s'ouvre facilement et se referme très précisément. Divers détails sont en plastique et s'adaptent parfaitement, comme les lamelles d'aération latérales et les supports de lampes. Les feux et les clignotants sont également montés séparément, mais ne sont pas vitrés. La calandre est placée avec précision à l'avant et les éléments décoratifs sont chromés avec autant de soin que le bouledogue. Le moteur est très détaillé et assemblé à partir de plusieurs pièces de différentes couleurs. La cabine séduit par ses vitres parfaitement ajustées, qui tiennent également compte de la fenêtre inférieure côté

passager. Les rétroviseurs doivent être montés par le collectionneur et sont chromés, tout comme les mains courantes déjà prises en compte. Les poignées de porte sont montées de l'intérieur, tout comme les feux orange sur le toit. L'intérieur est reproduit en noir, les sièges sont gris clair. Le réservoir côté conducteur comprend également les marchepieds, qui sont montés individuellement sur le côté droit.

La base des superstructures est identique sur les deux versions, y compris la partie arrière. La caisse est sobre, mais décorée de baguettes chromées aux angles. À l'arrière, on aperçoit une fermeture à rouleau, légèrement gravée avec des poignées et une serrure, ce qui ne rend pas les détails très bien. Sur la caisse à plateau, la protection cabine est solidement fixée avec une grille de protection gravée. Des ridelles latérales ouver-

tes en métal moulé finement gravé peuvent être insérées en fonction de la charge. Les deux modèles sont disponibles avec des cabines dans les trois couleurs standard blanc, rouge et noir. La peinture est impeccable et les minuscules inscriptions sur les portes sont lisibles à la loupe. Il sera intéressant de voir si d'autres versions suivront, notamment dans les couleurs des entreprises ou avec des superstructures alternatives.

Retour sur l'exposition à l'Ebianum

Modélisme et passion

par Daniel Wietlisbach

Une fois par an, l'Ebianum de Fisibach se transforme en un lieu de rencontre pour les amateurs de modélisme venus de Suisse et de l'étranger. Ce fut également le cas fin avril, lorsque collectionneurs, revendeurs et amateurs de machines lourdes se sont retrouvés pour la septième édition de l'exposition-bourse de modélisme. Les visiteurs ont profité de l'occasion pour acheter, échanger, discuter ou simplement pour assouvir leur passion.

Visuellement, l'ambiance semblait un peu plus calme cette année, les allées entre les stands étant moins encombrées que lors des éditions précédentes. Mais avec 1050 entrées, le nombre de visiteurs était dans la moyenne à long terme et a confirmé une fois de plus l'attrait constant de cet événement. La foule internationa-

Chaque année, fin avril, Fisibach devient la Mecque des collectionneurs et l'Ebianum le centre de l'attention. Cette année n'a pas fait exception à la règle et nous vous présentons quelques moments forts ...

le était même plus importante que les années précédentes.

Comme d'habitude, l'action s'est concentrée dans la grande salle des événements et dans la zone d'entrée adjacente. L'accent était mis sur les modèles réduits d'engins de chantier et de camions à l'échelle 1:50, 1:87 et plus, ainsi que des modèles RC. Les revendeurs proposaient des nouveautés et des classiques, tandis que les collectionneurs privés échangeaient et discutaient autour des tables, parfois même avant l'ouverture officielle des portes.

Les nombreuses constructions et transformations réalisées par des modélistes talentueux et présentées à un niveau élevé ont une nouvelle fois suscité l'émerveillement. La tendance au raffinement technique se poursuit sans relâche : conduites de carburant, tuyaux hydrauliques indépendants, raccords rapides et outils finement détaillés ont démontré de manière impressionnante à quel point l'amour du détail est profondément ancré. Les dioramas ont également convaincu par leur qualité de construction et leur réalisme : des

machines sales, des routes poussiéreuses et des décors réalistes ont estompé les frontières entre le modèle et la réalité.

Alors que les espaces extérieurs de l'Ebianum étaient animés par de véritables engins de chantier et des modèles télécommandés, l'intérieur offrait beaucoup d'espace pour discuter ent-

re passionnés. Pendant six heures, les visiteurs ont pu s'informer, inspecter, admirer et discuter de manière critique, que ce soit sur les dernières tendances en matière de modèles ou sur les évolutions réelles dans le secteur de la construction et du transport.

La prochaine édition du salon est déjà en vue : le 25 avril 2026, les

amateurs se retrouveront à Fisibach. Et ceux qui souhaitent noter une deuxième date dans leur agenda peuvent d'ores et déjà réserver les 16 et 17 mai 2026, car le prochain grand événement pour les amateurs de machines de chantier, Weiach Historik, édition II, approche à grands pas.

Minitruck Houten

Un rendez-vous incontournable

par Daniel Wietlisbach

Comme les années précédentes, le bâtiment Expo à Houten, près d'Utrecht, a été le théâtre de l'événement, un lieu bien connu des modélistes grâce aux bourses Namac. La salle était à nouveau complète, 140 modélistes et 70 revendeurs spécialisés et fabricants venus de toute l'Europe ont offert un aperçu impressionnant de l'actualité dans le domaine des modèles réduits de véhicules utilitaires. Pour la première fois cette année, les engins de chantier ont également été mis à l'honneur, tandis que les modèles RC ont fait leur disparition.

La structure claire des tables, classées par échelle, a fait ses preuves: elle facilite non seulement l'orientation des visiteurs, mais favorise également les échanges entre les modélistes. La conversation s'engage rapidement, sur les méthodes de construction, les

Fin mai, le Minitruck s'est tenu pour la troisième fois à Houten, confirmant une fois de plus que cet événement est devenu un rendez-vous incontournable du calendrier européen des amateurs de modélisme ...

matériaux ou encore le hobby commun.

Les modélistes néerlandais étaient bien sûr particulièrement bien représentés, mais des participants sont également venus d'Allemagne, de Belgique, de France, du Danemark, de Hongrie, d'Angleterre et de Suisse. La qualité des modèles exposés était très élevée, et de nombreux stands ont impressionné par leurs dioramas conçus avec amour dans toutes les échelles.

Les techniques de fabrication modernes sont un sujet en pleine expan-

sion ; plusieurs exposants ont présenté des pièces détachées, des kits ou des modèles complets réalisés à l'aide d'imprimantes 3D. Cette année, l'événement a attiré environ 1 200 visiteurs enthousiastes, un peu moins que lors de la deuxième édition, mais cela s'explique par le beau temps. De plus, la date tombait le week-end de l'Ascension.

Le Minitruck de Houten s'est définitivement imposé. La date pour 2026 est déjà fixée : samedi 30 mai. Il vaut donc la peine de la noter dès maintenant dans votre agenda.

Issu de l'imprimante 3D de Nanofaktura

Steyr 91

par Pascal Gerrits

La qualité des pièces vendues issues de l'impression 3D varie encore considérablement. Cela dépend des compétences et de l'expérience du concepteur, ainsi que de la qualité du processus de production. Dans ce dernier cas, le choix du matériau, la vitesse d'impression et le type d'imprimante jouent un rôle important. Un matériau plus résistant se fait souvent au détriment de la précision des détails ou augmente considérablement le prix. Avant d'acheter quoi que ce soit, il faut savoir exactement avec quoi on va travailler et comment manipuler le matériau. Pour ne citer qu'un exemple : certains modèles imprimés en 3D perdent leur forme lorsqu'ils sont exposés au soleil ou placés trop près d'un radiateur – les mêmes précautions que pour les modèles en résine s'appliquent.

On trouve également des produits de haute qualité près de mon lieu de travail et sur les bourses Namac, mais il n'existe pas encore de camions entièrement imprimés en 3D à acheter, et c'est justement ce que je voulais essayer.

Qu'est-ce qui est possible aujourd'hui ?

Pour tester les capacités actuelles de la technologie 3D, j'ai cherché en ligne un modèle très détaillé, entièrement imprimé en 3D. Après quelques recherches, j'ai trouvé ce que

Lors des salons professionnels et sur Internet, nous voyons de plus en plus souvent des accessoires fabriqués par impression 3D. Il existe désormais également des modèles complets imprimés – un rapport d'expérience ...

je cherchais chez la société polonaise Nanofaktura. Nanofaktura propose un large choix de modèles, principalement des véhicules et des engins de chantier de l'ancien bloc de l'Est. Ceux-ci sont disponibles à différentes échelles, ce qui est un avantage de cette technologie, car il est relativement facile de redimensionner les fichiers d'impression.

J'ai opté pour le seul produit occidental proposé, un Steyr 91 autrichien à l'échelle 1:50, disponible en différentes versions. Nanofaktura imprime ses modèles en résine, ce qui permet une fabrication très détaillée et une finition de haute qualité. Les modèles nécessitent donc relativement peu de retouches avant l'assemblage, c'est-à-dire qu'ils ne doivent pratiquement pas être poncés. Il y a toutefois aussi des inconvénients : il ne faut pas faire tomber le modèle filigrane ni l'exposer dans un endroit trop chaud ou exposé aux rayons du soleil (comme décrit ci-dessus).

Après la commande en ligne, le modèle a été expédié à domicile dans un emballage sécurisé. Le modèle est livré tel qu'il sort de l'imprimante. Il faut donc encore un peu de travail

avant de pouvoir commencer la construction. Une notice de montage est fournie et les fenêtres sont également incluses. D'après notre expérience, le détachement des différentes pièces du cadre d'impression et le retrait de la structure de soutien s'effectuent plus facilement à l'aide de petits ciseaux (ciseaux à ongles) ou d'un couteau fin. Il convient de procéder avec prudence et précaution afin de ne pas couper des pièces qui font partie du modèle. Les éventuels résidus peuvent être facilement éliminés à l'aide d'un papier abrasif très fin.

Une fois les pièces retirées, il en reste relativement peu pour construire le modèle. Le châssis avec le bloc moteur, toutes les pièces rapportées, les garde boue et l'attelage à sellette sont par exemple imprimés en une seule pièce. La qualité d'impression est immédiatement remarquable : toutes les pièces sont très lisses et très détaillées, sans défauts notables. Les petites imperfections peuvent être facilement poncées ou corrigées avec un peu de mastic. Les pièces très petites et fragiles sont livrées en grande quantité, ce qui évite d'en casser au montage.

Pour apporter quelques modifications au modèle, j'ai percé quelques trous, ce qui a été facile à faire avec une perceuse à main et un peu de doigté. Je ne recommanderais pas d'utiliser une perceuse pour maquettes, car le matériau est trop fin à certains endroits.

Le modèle est dirigeable et même équipé d'une cabine inclinable. De petites goupilles pour les points d'articulation sont également fournies. Il n'y a cependant pas de joint entre les deux roues avant et les roues ne peuvent pas tourner. Les pneus sont également imprimés, ce qui semble être un inconvénient à première vue. Après avoir été peints à la bombe, ils ont toutefois un aspect très réaliste. L'ancienne génération de pneus Tekno convient également si vous préférez des pneus en caoutchouc.

Toutes les pièces s'emboîtent parfaitement, ce qui est un avantage de cette technique, car cela évite d'avoir à faire des ajustements avant la peinture. Dans un premier temps, toutes les pièces ont été peintes avec un apprêt pour plastique Motip, puis avec un apprêt en spray Motip classique. Les pièces se sont laissées peindre comme du métal et nous n'avons rencontré aucun problème particulier.

Steyr 1490

Le modèle Steyr 1490, comme l'appelle Nanofaktura, présente quel-

ques petits points critiques. La série 90 n'était pas livrée par Steyr avec ce toit, le toit surélevé n'était disponible qu'à partir de la série 91. Le modèle est donc mal étiqueté. Heureusement, il y a relativement peu de différences extérieures entre la série 91 et la série 90 plus ancienne. Les désignations de type en relief peuvent par exemple être simplement poncées.

De plus, il manque au modèle, côté conducteur, une prise d'air supplémentaire à l'arrière de la cabine, qui était présente sur le vrai camion. Mais cela peut être reproduit assez facilement. Le châssis comporte un boîtier de distribution, ce qui est très improbable sur un véhicule articulé 4x2, mais je n'ai pas trouvé suffisamment d'informations sur le camion réel pour pouvoir l'exclure à 100 %. Il manque également des canalisations entre le moteur, l'échappement et la prise d'air. Cela aussi est relativement facile à corriger, mais il convient de le mentionner ici par souci d'exhaustivité.

Sinon, ce modèle ne mérite que des éloges. Le design de la cabine est très réussi, elle comporte de nombreux détails et de nombreux éléments typiques de Steyr. Parmi ceux-ci, on trouve le réservoir de diesel de forme caractéristique, les jantes et les garde boue. Sous la cabine se trouve également un beau V8 correct.

Après la peinture, le modèle a été relativement facile à assembler, les

pièces s'emboîtent assez bien. Seuls quelques endroits ont nécessité un léger ponçage. Les feux ont été remplacés par des modèles plus esthétiques de Tekno et le châssis a été embelli par des protections en tôle striée, à l'image de l'original. Les tuyaux d'air et le pare-soleil proviennent également de notre propre atelier.

Conclusion

Comme le montrent les photos, le modèle fini n'a rien à envier aux autres, l'expérience peut donc être qualifiée de réussie. Il existe désormais plusieurs produits de haute qualité sur le marché qui méritent au moins d'être pris en considération et pourraient enrichir votre parc automobile. Les produits Nanofaktura sont de bonne qualité et relativement faciles à assembler. Comme pour toutes les nouvelles technologies, les prix sont encore relativement élevés, mais nous observons depuis quelques années une baisse relativement rapide qui devrait se poursuivre à l'avenir.

Pour les modélistes qui souhaitent construire autre chose que les kits habituels, un modèle issu d'une imprimante 3D est donc vivement recommandé.

Le carnet de route de Tom

par Tom Blase

Chauffeur de camion – ou

«un camion rempli de Harley»

Je vais être honnête : au début, je n'aimais pas trop transporter des marchandises diverses. Un jour, alors que les deux dispatchers de mon transporteur n'avaient rien à me confier, voici ce qui s'est passé :

« Je ne sais pas, il est en avance, il doit attendre », m'a répondu le réparateur. Son collègue m'a regardé et m'a dit : « Regarde bien ce Blase. Ça va lui plaire, et il ne s'ennuiera certainement pas. »

Ce n'est qu'une fois arrivé à destination que j'ai constaté avec joie : « Super, c'est l'importateur Harley pour l'Allemagne. Voyons voir ce qu'ils ont pour moi. » Sur mon bon de livraison, il était simplement indiqué « douze mètres cubes de marchandises diverses », ce qui pouvait finalement correspondre à n'importe quoi (!).

Lorsque je suis entré dans le hall pour m'annoncer, j'ai plongé dans un autre monde. Ce devait être le paradis des motards et des rockers, ou plutôt leur quartier général sur terre. « Enfin un chauffeur qui a l'air d'être à sa

place ici », m'a accueilli le chargeur. Il faisait sans doute allusion à ma veste en cuir, à ma veste de motard et à l'écusson de mon club.

À un moment donné, j'ai demandé à l'un des caristes ce que je devais prendre. « Mais des mobos, qu'est-ce que tu crois ? » Et il a poussé deux grandes caisses sur ma remorque avec son chariot élévateur. J'ai lu avec fascination les inscriptions : c'était presque toute la gamme Harley qui s'empilait sur mon camion (il y avait même un side-car E-Glide).

Un deuxième conducteur de chariot élévateur s'est joint à lui. Il est passé lentement devant moi en marmonnant : « T'es qui, toi ? Les rockers viennent déjà chercher leurs motos eux-mêmes ? » Je lui ai simplement souri, ce qui l'a incité à continuer : « Tu vas devoir économiser encore un peu avant de pouvoir conduire un truc pareil. Tu roules en quoi ? »

Il ne savait pas que j'avais déjà réa-

lisé mon rêve de posséder une Harley l'année précédente. Je lui ai donc simplement répondu : « Un moteur Shovel Head dans un cadre rigide de 57 avec une fourche Wide Glide. D'autres questions ? » Il m'a regardé, stupéfait : « Une Shovel ? Ça vibre comme un fou, non ? » Il m'a chargé sans un mot, mais avec un sourire narquois. En me remettant les papiers du chargement, il m'a dit : « Attends un instant. J'ai encore quelque chose pour toi. »

Il est revenu avec un grand sac et me l'a tendu en disant : « Nous, les rockers avec nos vieilles mobs, on doit se serrer les coudes. Tiens, ça te sera sûrement utile. »

Qu'avait-il mis dans le sac ? Des t-shirts, des autocollants et, pour ma mob, des ampoules H4, des inserts de phares, des bougies d'allumage et plusieurs bidons d'huile moteur...

Vraiment, j'étais au paradis des Harley.

La démolition comme thème de diorama

Un lieu abandonné

par Markus Lindner

Le dernier diorama de l'auteur, Le chantier de construction d'un tunnel, a mûri depuis les premières esquisses réalisées lors du trajet en train au retour du salon Bauma 2014 jusqu'au début de la construction fin 2020. Pour le projet présenté ici, le processus de maturation a été encore plus long. En 2010, NZG et WSI ont présenté presque simultanément deux puissants engins de démolition Hitachi, le Zaxis 1000K-3 et le Zaxis 870 LCH-3. C'est à cette époque que les premières idées ont germé et que des plans concrets ont été élaborés pour créer un diorama qui mettrait particulièrement en valeur ces deux bolides. Outre l'idée de base, les plans de l'époque comprenaient déjà certaines caractéristiques essentielles du diorama désormais achevé.

À l'époque, on trouvait sur Internet des photos documentant de grands projets de démolition dans la région de Milan. Parmi ceux-ci figuraient notamment la démolition des aciéries Falck à Sesto San Giovanni ou de l'usine de chaudières Pensotti à Legnano. Le charme des lieux abandonnés et l'aspect gigantesque des installations industrielles étaient impressionnants, tout comme le nombre incroyable de grandes excavatrices de démolition pour l'époque. On pouvait notamment y voir la légendaire PMI 150 et d'autres engins utilisés en Italie par différentes entreprises de démolition spécialisées telles que Baraldi, Cantieri Moderni, Despe

Les concepts convaincants pour un diorama naissent généralement d'une inspiration spontanée. Mais pour que le résultat soit réussi, il peut être utile de laisser mûrir les idées, un peu comme un bon vin ...

ou Vitaly. Ce n'est qu'au cours des 15 années suivantes que des machines comparables se sont répandues, à partir des Pays-Bas, dans les pays germanophones.

Ainsi, non seulement le thème général du diorama « Démantèlement industriel » était défini, mais son emplacement dans la région milanaise était également prévu. La réalisation du hall industriel à plusieurs nefs sous forme de structure en béton avec toit arrondi, très répandue en Italie mais aussi en France, en est encore aujourd'hui le reflet.

Planification détaillée

Les plans sont ensuite restés dans un tiroir pendant de longues années, jusqu'à ce que Conrad présente en 2022 le modèle Kobelco SK1300DLC-10. C'était l'occasion idéale pour revoir les plans et enfin les mettre en œuvre. L'idée de base était restée la même : représenter un bâtiment industriel pendant sa phase de démantèlement afin de pouvoir mettre en scène de manière réaliste des modèles de machines de démolition de toutes tailles. Les parties essentielles du bâtiment devaient donc

justifier la hauteur de travail des gros engins ainsi que des pelles équipées d'un bras long dans la catégorie 30 à 60 tonnes. Les installations à démolir devaient donc avoir au moins à certains endroits la hauteur appropriée. Un château d'eau, une cheminée ou une tour silo ont été envisagés. Il est également rapidement apparu que les halls ne pouvaient être représentés que partiellement.

Afin de pouvoir utiliser des machines de démolition particulièrement lourdes, il fallait également que la construction soit aussi massive que possible – les éléments en béton armé devaient représenter une part aussi importante que possible. Pour que les équipements auxiliaires tels que les ciseaux pour ferraille puissent également être représentés sur le diorama, il fallait également tenir compte de la construction métallique.

Enfin, la question s'est posée de savoir quelle fonction le complexe industriel avait remplie dans le passé, car cette fonction devait être visible sur les maquettes des bâtiments. De plus, la fonction déterminait en fin de compte l'aspect que devait avoir l'installation. Après diverses réflexions, il a été décidé qu'une ancienne

fonderie de fer serait très appropriée. Les fonderies de fer, où le fer est produit à partir de fonte brute et de ferraille et coulé en divers produits semi-finis, sont présentes partout en Europe, et pas seulement dans les sites classiques de l'industrie minière. Les grandes entreprises de construction mécanique disposent souvent de leurs propres fonderies, dans lesquelles elles fabriquent elles-mêmes les composants moulés nécessaires, tels que les carters de moteurs, les tables de machines et bien d'autres encore. Il existe également des fonderies indépendantes qui fabriquent, par exemple, des couvercles de regards pour la construction de canalisations ou des pièces pour l'industrie.

Comment se forme la fonte

Le processus de fabrication de la fonte et d'autres matériaux moulés se déroule généralement dans un four dit « cubilot », qui fonctionne comme un four de fusion à cuve similaire à un haut fourneau utilisé pour la production de fonte brute, mais à des températures plus basses. Il est également plus petit, mais atteint tout de même une hauteur respectable de 20 m, à laquelle s'ajoute l'équipement supplémentaire situé au-dessus, comme les systèmes de filtration. Le cubilot est donc exactement l'objet recherché qui nécessite l'utilisation d'une pelle à longue portée pour le démantèlement.

Il était prévu de créer une fonderie spécialisée principalement dans les pièces moulées de grande taille, qui étaient déplacées à l'intérieur des halls à l'aide de grues. Cela nécessitait des constructions de halls massives et hautes, y compris des chemins de roulement pour grues et d'autres « accessoires », qui nécessitent égale-

ment des équipements de démolition lourds pour leur démantèlement.

À cela s'ajoutent les installations techniques imposantes, le cubilot lui-même avec toutes les tuyauteries, filtres et autres équipements associés. Sans oublier le traitement du sable de moulage avec silos, tuyaux et convoyeurs, et enfin les installations de moulage avec atelier de noyage, l'atelier de nettoyage avec convoyeurs aériens et installations de sablage. Enfin, tout cela était recouvert d'une patine incomparable, que l'on ne trouve pas sous cette forme dans d'autres entreprises industrielles.

En fin de compte, c'est donc une atmosphère industrielle « perdue » « à son meilleur ». Quiconque a déjà eu l'occasion de visiter une fonderie en activité ou déjà fermée pourra le confirmer.

Pour l'inspirer, l'auteur a également assisté, il y a quelques années, à la démolition d'une grande fonderie de fer près de chez lui, qu'il a pu suivre pendant plusieurs semaines et qui lui a fourni de nombreuses idées pour la réalisation de sa maquette. Le concept de base, y compris la disposition des bâtiments, a donc été défini assez rapidement.

Concept

La surface au sol a été fixée à 100 x 60 cm. Elle est suffisamment grande pour que le diorama fini puisse être déplacé par une seule personne et rangé dans le coffre d'une voiture. En effet, les photos devaient être prises à l'extérieur, à la lumière naturelle. La base du diorama est constituée d'une seule plaque de mousse rigide Styrodur. Une route publique longe le bord gauche, mais seul le trottoir est représenté sur le diorama. Un mur sépare la rue de l'ancien site de l'usine.

La majeure partie de la surface du diorama est occupée par deux grandes halles qui sont déjà en cours de démolition et sont donc représentées en partie. Elles se prolongent imaginativement vers l'avant, tandis que les parois arrière encore intactes des halles forment la limite visuelle du diorama.

À l'arrière droite se trouve le four à coupole, ce qui permet de deviner que le hall de droite servait de salle de coulée. Dans le hall de gauche, les vestiges de l'ancienne installation de traitement du sable de moulage sont reproduits avec une station de décoffrage pour les châssis de moulage. Sur le côté gauche, un bâtiment typique de l'architecture d'après-guerre, qui abritait des salles de lavage et des locaux sociaux ainsi que des laboratoires et des bureaux, donne sur la rue. Cette partie du bâtiment est également déjà en cours de démolition.

La façade d'un autre hall, qui abritait les autres installations de l'usine, forme la limite droite du diorama, créant ainsi un arrière-plan. D'autres détails tels que des silos à sable de moulage, des ponts tubulaires et des composants des installations de filtration complètent le décor.

Comme toutes les scènes prévues ne peuvent pas être réalisées sur le diorama assez compact de 60 x 100 cm, plusieurs éléments supplémentaires, également à base de Styrodur, ont été réalisés dans la même épaisseur. Cela permet d'agrandir temporairement les surfaces, par exemple pour représenter la démolition secondaire avec un concasseur à béton, le broyage des gravats dans le broyeur ou le chargement des camions.

Concrètement, les éléments supplémentaires représentent une chaussée longeant le terrain, une cour en

béton représentant la zone située derrière le hangar, ainsi qu'un prolongement vers l'avant, sur lequel on peut encore reconnaître la structure porteuse du hangar déjà démoli.

Dans les prochains numéros, vous trouverez bien sûr de nombreuses photos des travaux de démolition, mais aussi une description détaillée de la construction étape par étape

de ce diorama et de tous les points à prendre en compte.

Traduction des page 53

Site partenaire

Caterpillar 352 et Volvo L120 Electric

Depuis quelques semaines, un nouveau Caterpillar 352 avec cabine relevable est utilisé pour le chargement ferroviaire sur le site Schelling à Rümlang. La cabine relevable permet au conducteur d'être à une hauteur d'environ 5,5 m et d'avoir ainsi une bonne visibilité sur les conteneurs à charger. Grâce au système de pesage Cat Payload, les conteneurs d'excavation peuvent être chargés

avec une précision de 30 tonnes. Un train-bloc comprend 22 wagons avec 44 conteneurs. Le conducteur de la machine de chantier a besoin de 2,5 à 3 heures pour charger le godet pivotant d'une capacité de 4,2 m³.

Récemment, Merz Baustoff AG, une filiale d'Eberhard Unternehmungen, a pu tester le premier Volvo L120 Electric en Suisse. Dans la gravière et la centrale à béton de Gebenstorf,

la chargeuse sur pneus de la catégorie 20 tonnes a été utilisée pour de nombreuses tâches. Trois moteurs électriques d'une puissance totale de 228 kW fournissent une puissance moteur suffisante. Pour la plupart des tâches légères et moyennement lourdes, la L120 Electric peut fonctionner jusqu'à neuf heures avec une seule charge de batterie.

Traduction des pages 54 – 55

Nouveau sur le marché

Conrad 1:25

Sur le carton, il est écrit « Chariot élévateur électrique Linde Xi10 – Xi20 ». Ce qui, en tant que rédacteur soucieux de sérieux, m'a d'abord irrité, s'est heureusement éclairci lors du déballage : il s'agit d'une réplique d'un Linde Xi16, car c'est ainsi que le modèle est étiqueté. La charge maximale du chariot élévateur électrique avec technologie Li-ION est de 1,6 t. Il s'agit d'un modèle à 3 roues avec essieu directionnel à pivot arrière. Le modèle est très lourd et offre une grande fonctionnalité. Le

mécanisme de levage a été particulièrement bien réalisé : lorsque le mât de levage est déployé vers le haut, les fourches du chariot élévateur suivent à double vitesse grâce à un système de transmission par câble, un spectacle fascinant. Et bien sûr, les vérins de réglage du mât de levage et la direction des roues arrière fonctionnent également. La forme est réussie et le volant, la console de commande avec joysticks et le siège conducteur avec logo sur le dossier ont été reproduits fidèlement.

Tekno 1:50

Avec l'Iveco Turbostar des années 1980, Tekno fait un coup de maître auprès des collectionneurs, car ce camion puissant était utilisé par de nombreuses entreprises de transport international. Dans sa version la plus puissante, un moteur V8 de 17,2 litres développait pas moins de 420 CV, une puissance moteur incroyable pour l'époque. Ce modèle classique italien apparaît d'abord comme semi-remorque avec châssis 4x2 et 6x2. Les premières variantes de couleur sont attendues pour cette année encore.

MBMC / Conrad 1:50

Les modèles spéciaux en édition très limitée du Mercedes-Benz Modellauto-Club (MBMC) sont très recherchés par les collectionneurs. Cette année, le modèle peut

être commandé pour la première fois par des non-membres. Il s'agit d'un ensemble particulièrement beau. Le LAS 2624 à trois essieux et capot arrondi sera attelé à la célèbre semi-remorque surbaissée Goldhofer et le bulldozer B90 fera partie de ce set.

Les modèles seront numérotés individuellement et sortiront vers la fin de l'année. Les commandes peuvent être passées directement auprès du bureau du MBMC :

dieter.maeurer@mbmc.de

Nouvelles en bref

Inspiré par l'aviation

Volvo Trucks s'est inspiré de l'aviation pour sa dernière innovation. En effet, cette modification discrète améliore considérablement l'aérodynamisme et permet ainsi de réduire la consommation de carburant. Avec le Volvo FH Aero, Volvo Trucks a remporté le Green Truck Award 2025, qui était également le premier test pratique de la nouvelle technologie de réduction de la résistance à l'air. Des stabilisateurs de flux d'air sur la cabine, des déflecteurs allongés et des carénages de châssis modifiés améliorent l'aérodynamisme de manière si efficace que l'efficacité peut être augmentée jusqu'à 2 %. Au total, le Volvo FH Aero consomme jusqu'à 7 % de moins que le FH standard. La principale innovation réside dans les stabilisateurs de flux d'air situés sur les côtés du pare-brise. Ceux-ci sont dotés d'un motif ondulé soigneusement étudié afin que l'air soit dirigé vers l'arrière avec le moins de tourbillons possible. (eu)

Chargeuses sur pneus Volvo – nouvelle génération

Peu après le salon Bauma, Volvo Construction Equipment a présenté une nouvelle génération de chargeuses sur pneus. Les cinq premières machines révisées sont les modèles L150, L180, L200 High Lift, L220 et L260, destinés à des applications de 24 à 40 tonnes. Le développement s'est concentré sur la productivité et le confort, ainsi que sur l'innovation et l'efficacité. De nombreux systèmes d'assistance, tels que Load Assist ou le système de pesage, facilitent le travail quotidien du conducteur. Le bon de livraison numérique de la nouvelle fonction Load Ticket permet de rationaliser la facturation. L'excellente visibilité dans la cabine est améliorée par le système Volvo Smart View en option et le système de prévention des collisions actualisé. (up)

Mercedes Arocs pour l'armée allemande

La société BwFuhrparkService GmbH, prestataire de services de mobilité de l'armée allemande, a attribué à Daimler Truck la livraison d'un nombre à trois chiffres de véhicules logistiques. La commande porte sur des véhicules de type Arocs à transmission intégrale et équipés d'équipements militaires spéciaux. Les véhicules doivent être livrés d'ici fin mai 2026. Le choix s'est porté sur l'Arocs 6x6 avec une charge utile pouvant atteindre 10 tonnes. Il offre une capacité de passage à gué jusqu'à 0,9 m et développe 455 CV pour un couple de 2200 Nm. Les camions sont également équipés de la boîte de vitesses automatique PowerShift 3 et sont conformes à la norme Euro VI. Les nouveaux véhicules sont des camions HümS, c'est-à-dire des camions disponibles dans le commerce avec un équipement militaire spécial limité. Ils servent à compléter les véhicules militaires spéciaux, qui sont généralement beaucoup plus coûteux. (eu)

Sennebogen 724 G et 726 G

Juste à temps pour le salon Ligna, le salon leader mondial de la transformation du bois à Hanovre, Sennebogen a présenté deux nouvelles machines de manutention de bois Pick and Carry : la 724 G avec un poids en charge de 29 tonnes et la 726 G avec un poids en charge de 31 tonnes.

Ces pelles de manutention mobiles offrent une solution sur mesure à la pointe de la technologie pour la manutention de grumes dans les scieries de taille moyenne. Le modèle 723 E, qui a fait ses preuves, a été revisité sous le nom de 724 G, tandis que le 726 G, légèrement plus grand, combine avec son poids en charge de 31 tonnes l'écart qui existait jusqu'à présent avec le 730 E de 34 tonnes. (up)

Komatsu PC9000

Le 1er mai, Komatsu Germany Mining Division et le distributeur canadien SMS Equipment Inc. ont remis le premier PC9000 à Suncor dans la mine Fort Hills. Cette grande pelle de la catégorie 900 tonnes est parfaitement adaptée au chargement du camion benne chassis rigide Komatsu 980E-5. Avec une charge utile de 363 tonnes, c'est le plus grand tombereau de la gamme Komatsu. La PC9000 dispose d'un godet plus grand, d'une plus grande portée et d'une force d'excavation supérieure à celle des modèles précédents de la série PC. La pelle 1501 est en service depuis mai, la 1502 sera assemblée ce mois-ci et les 1503 et 1504 viendront s'y ajouter l'année prochaine. Avec la Demag H740 (744 t) et l'O&K RH400 / Cat 6090 (980 t), l'exploitation des sables bitumineux en Alberta, au Canada, a toujours été le domaine des plus grandes pelles hydrauliques. (up)

Le cirque Knie mise sur Scania

Peu avant le début de la saison 2025, le cirque national suisse Knie a pu mettre en service cinq nouveaux camions Scania. Car derrière les prouesses artistiques sous le chapiteau se cache une logistique sophistiquée qui ne peut fonctionner que grâce à un concept bien pensé. Quatre des cinq véhicules sont des Scania 460R 6x2 avec un essieu traîné pivotant qui peut également être relevé. Deux des 460R sont équipés de caisses mobiles, les deux autres d'un dispositif Multilift à crochet afin de pouvoir accueillir différentes superstructures. Le cinquième véhicule est un tracteur Scania 500R en version L afin de pouvoir atteler des semi-remorques hautes. Pour une flexibilité maximale, la sellette d'attelage est réglable en longueur et en hauteur. Les cinq véhicules sont équipés de la cabine spacieuse CR20. (eu)