

Laster & Bagger

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

www.lasterundbagger.net

Heft 5-2025

Modelle von Lastwagen, Baumaschinen, Kranen

Mit Wettbewerb

TMC 1:50
Hitachi
ZX95US-7



Eigenbau 1:50

Volvo FH12

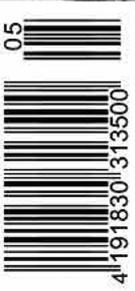
texte français



Diecast Masters 1:50
Caterpillar 930 und 938

Sammlerportrait
Tom Blase's Siku-Umbauten

NZG 1:50
Liebherr A918 Compact



Editorial



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

Abonnez-vous dès maintenant !

« Ne sommes-nous pas heureux ? À peine l'été terminé, la saison des loisirs commence, et avec elle la plus belle période de l'année. Je me réjouis de pouvoir vous accompagner un peu dans cette période... »

C'est par ces mots que j'ai salué les lecteurs de notre nouvelle newsletter il y a deux semaines ! Cela vous dit quelque chose ? Parfait, vous faites déjà partie de nos abonnés et avez reçu en avant-première le dernier numéro.

La newsletter raccourcit le temps d'attente, vous met dans l'ambiance du nouveau numéro, vous informe et vous divertit, parfois avec des bonus inattendus ou des surprises qui rendent la vie de loisirs encore plus passionnante. La newsletter est gratuite, ouverte à tous et peut être commandée sur notre site web sous la rubrique « Newsletter » (utilisez le code QR à gauche).

Je voudrais vous recommander un autre abonnement : abonnez-vous à Laster & pelle ! Pourquoi ? Pour ne plus jamais avoir à penser à acheter le nouveau numéro : vous le trouverez tranquillement dans votre boîte aux lettres. Vous bénéficiez en outre

d'un prix avantageux par rapport à l'achat individuel et de petites annonces gratuites si vous recherchez ou souhaitez vendre un modèle.

Mais le plus important : vous nous soutenez dans la publication du seul magazine de collection en langue allemande, ainsi que dans notre travail de reportage indépendant et libre. Ainsi, outre la présentation de nouveaux modèles, nous pouvons vous offrir bien plus encore : des portraits de collectionneurs, des dioramas, du modélisme et bien d'autres choses encore. En vous abonnant, vous assurez notre survie, car c'est un fait : seuls les abonnements permettent à des magazines tels que Laster & pelle de vraiment gagner leur vie. Nous évoluons dans un petit créneau très apprécié, où chaque abonnement compte – et cela pour le prix d'un café par semaine.

Je vous souhaite à tous une bonne lecture et un bon début de saison pour vos loisirs !

Daniel Wietlisbach

Laster & Bagger sur internet:

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

Tom Blase collectionne les classiques de son enfance

De Siku à Tekno

par Tom Blase
et Daniel Wietlisbach

Tom Blase est né en 1968 à Mayence et a grandi comme enfant unique dans un village de la Hesse rhénane, où il vit encore aujourd'hui avec sa famille. Son père était mécanicien automobile de formation et a travaillé comme chauffeur routier à partir de l'âge de 18 ans, un métier qu'il a exercé jusqu'à sa retraite. Sa mère était femme au foyer et s'occupait de la maison et du jardin tout en élevant le petit Thomas.

Ses parents lui ont très tôt transmis leur passion pour les petits camions et les engins de chantier. Tom jouait avec différentes pelles, chargeuses sur pneus et chenilles de Gama et d'autres fabricants, ainsi qu'avec une large gamme de véhicules Matchbox du début des années 70. À partir du milieu des années 70, des modèles Siku sont venus s'ajouter à sa collection, dont la plupart lui ont été offerts à Noël et pour son anniversaire.

Il garde un excellent souvenir des rares voyages à Mayence avec sa mère. Pour un enfant de la campagne, aller en ville était quelque chose de spécial. Certes, les nouveaux vêtements et la visite obligatoire chez le coiffeur étaient plutôt considérés comme un mal nécessaire, mais une fois que tout était passé « sans broncher », il pouvait souvent ramener à la maison un nou-

Tom Blase est connu de nombreux lecteurs en tant qu'auteur du carnet de route et constructeur de dioramas. Mais sa collection est également très intéressante, et son choix de thèmes est particulier ...

veau camion Siku ou un engin de chantier. Ces moments font encore aujourd'hui partie de ses plus beaux souvenirs d'enfance.

Dès l'âge de quatre ans environ, Tom Blase a pu accompagner son père à l'entreprise ou à la cimenterie de Weisenau le samedi. Il a ainsi découvert très tôt les camions-silos, les camions benne chassis rigide, les pelles à câble et les chargeuses sur pneus lourdes. Ces expériences se sont rapidement reflétées dans ses listes de cadeaux.

Jusqu'à l'âge de 15 ans, il a passé toutes ses vacances sur le siège passager à côté de son père. Lors de ces voyages, le petit Tom a vu des camions-silos et des trains de conteneurs en Allemagne et à l'étranger, notamment à Hambourg, Bremerhaven, Rotterdam et dans de nombreux dépôts et aéroports américains en Allemagne.

Dans les années 60, la maison familiale était pratiquement isolée, ce n'est que plus tard qu'un nouveau lotissement a vu le jour tout autour. À l'âge de la maternelle, le petit

Tom pouvait donc observer chaque jour des scènes de chantier juste devant chez lui. Il pouvait admirer des Mercedes cubiques, des Magirus à capot rond avec leur bruit caractéristique, des pelles Atlas de type 1200 et 1302, de lourdes pelles sur chenilles et des grues mobiles pour les maisons préfabriquées en construction. Le quartier était un paradis pour les jeunes fans d'engins de chantier, d'autant plus qu'ils pouvaient régulièrement (même si c'était interdit) jouer sur les chantiers et dans les fosses.

Grâce à un flux constant de cadeaux Lego de la part de la famille, il était possible de reproduire à la maison ce que l'on voyait. Des voies de chargement, des halls, et même une grue à portique avec un chariot fonctionnel ont été construits à partir de briques colorées afin de matérialiser les conteneurs « dans les règles de l'art ». Lorsque Matchbox a commencé à commercialiser des modèles fantaisistes aux couleurs vives dans les années 70, la gamme Siku, plus réaliste, est passée au premi-

er plan, en particulier Henschel, la Mercedes 2232 et les Volvo 12, que son père conduisait également. Une fois les devoirs terminés, les modèles préférés étaient déballés et un petit monde fait de routes et d'aventures de transport était créé avec les amis.

Avec la pelle à câbles bleue Menck et les véhicules articulés Henschel (camion-réservoir Aral, remorque surbaissée pour garage, trains de conteneurs), la série V de Siku a finalement fait son entrée dans la chambre d'enfant. Des modèles tels que l'imposant camion de pompiers d'aérodrome ou le célèbre véhicule articulé Mercedes Eurotransport bleu et orange de la série 1000 complétaient la collection. Ces modèles semblaient particulièrement authentiques et de grande qualité, notamment lors de la première diffusion de la série télévisée « Auf essieu ».

À l'âge de onze ans, Tom a souhaité recevoir son premier kit AMT à l'échelle 1:25, marquant ainsi le début d'une nouvelle passion. Le premier Mack Cruiselinier a été assemblé sans peinture, mais l'expérience s'est enrichie à chaque nouveau modèle. Plus tard, des kits connus d'Italeri et Heller sont venus s'ajouter à la collection.

Un concours de modélisme lors d'un rassemblement de camionneurs à Mayence a été un véritable test pour lui. Il devait transporter quatre véhicules articulés qu'il avait construits lui-même dans le coffre de la voiture de son père sans les abîmer. Ce fut un succès : ses modèles ont remporté les 2e, 3e et 4e places, ce qui lui a valu une grande fierté et deux kits AMT en guise de récompense. Avec le temps, l'espace sur les étagères n'était plus suffisant et le hobby s'est peu à peu éteint. L'époque du cyclomoteur a commencé, puis l'apprentissage – il

n'y avait plus de temps pour le modélisme.

École et formation

Le stage scolaire en neuvième classe a marqué un tournant décisif pour son parcours professionnel. À l'origine, il était prévu de faire ce stage dans la serrurerie du voisin, une bonne préparation à la formation de serrurier camion et à la carrière de chauffeur qui lui était destinée. Mais deux semaines avant le début du stage, l'entreprise a fait faillite. Il a fallu trouver une alternative à la dernière minute.

Dans l'urgence, une place a été proposée dans l'entreprise de menuiserie où travaillait son grand-père. Il avait déjà une affinité pour le bois et obtenait régulièrement la note maximale en travaux manuels à l'école. Malgré des températures glaciales, le stage de deux semaines en janvier 1983 s'est avéré être une expérience enrichissante.

Sur recommandation de son patron de l'époque, Tom a ensuite commencé une formation de menuisier, dans l'espoir de trouver un métier épanouissant dans ce domaine. Mais la réalité a été décevante : deux patrons colériques lui ont fait vivre quatre années difficiles, marquées par des maux de ventre matinaux. Il a néanmoins réussi son examen final.

Une nouvelle perspective s'est présentée dans une maison de retraite à Mayence, où il avait régulièrement installé et entretenu des fenêtres pendant sa formation. Comme le jeune homme ne souhaitait pas faire son service militaire, il a cherché un poste dans le service civil. Il a eu la chance de décrocher un poste de « menuisier civil » dans le service technique de la maison de retraite.

Après une brève période de formation, Tom a pu travailler seul comme menuisier. Il a également assuré des services de conciergerie, et les résidents âgés ont beaucoup apprécié le contact avec le « civil ». Ce fut une période d'épanouissement, une phase qu'il a vécue comme un « paradis sur terre ».

Pendant son service civil, Tom a obtenu son permis de conduire pour les camions et, après avoir quitté la maison de retraite – avec les éloges et les remerciements de tous –, il a décroché son premier emploi comme chauffeur. (On peut le lire dans l'un des carnets de route.)

Son premier camion, un Mercedes NG 1632, lui rappelait fortement le véhicule que conduisait Franz dans la série télévisée « Auf essieu » – un détail particulier qui a rendu ses débuts dans le métier encore plus impressionnants. Après cinq ans, des tensions avec son chef se sont malheureusement accrues et, à la suite d'une violente dispute, son contrat de travail a finalement été résilié.

Comme par hasard, un ami transporteur recherchait un chauffeur à la même période. Après un bref coup de fil, il a été embauché et, depuis près de 29 ans, il est fidèle à l'entreprise Erlenbach.

Le collectionneur

Si l'on ne tient pas compte des modèles Matchbox et Siku de son enfance, sa véritable passion pour les collections remonte à ses premiers kits 1:24 et 1:25. Six des camions construits à l'époque se trouvent encore aujourd'hui dans sa cave, même s'ils sont un peu poussiéreux.

Le premier « vrai » modèle réduit au 1:50 était un camion Mercedes 2626 à quatre roues motrices de

Conrad, offert par son père lorsqu'il avait neuf ans. Le modèle impressionnant par sa cabine basculante et ses détails très fins pour l'époque – et il est toujours en possession du collectionneur. Comme c'est souvent le cas dans les foyers, les autres camions de son enfance ont été transmis à des cousins plus jeunes ou à d'autres enfants.

Pendant ses années d'apprentissage et ses premières années en tant que chauffeur, il n'a consacré que peu de temps à sa collection. Les longues heures de travail et sa nouvelle passion, la moto, accaparaient toute son attention. Ce n'est qu'il y a environ 25 ans que le collectionneur s'est réveillé en Tom Blase. C'est sa compagne de l'époque qui lui a montré Internet lorsqu'ils se sont rencontrés. Comme il mentionnait parfois ses jouets d'enfance dans leurs conversations, elle lui a montré Ebay un soir. Et ce que Tom a découvert à l'écran était un véritable voyage dans le temps : il a admiré les modèles Matchbox et Siku, a soupiré et commenté, souvent avec ces mots : « J'avais le même... il était beau... et celui-là aussi... ! »

À la même époque, ses heures supplémentaires occasionnelles étaient

payées en espèces, et cet argent était destiné à son « budget eBay ». Avant de partir en tournée, il demandait à sa compagne : « Chérie, tu peux m'acheter ce camion aux enchères ? Je te donnerai mon salaire de nuit demain matin. »

C'est ainsi qu'il y a environ 25 ans, la collection actuelle de modèles Siku et Matchbox a commencé à s'agrandir. Une attention particulière était accordée aux modèles publicitaires de Lüdenscheid, qui ont malheureusement atteint des prix astronomiques au fil des ans. Même un revendeur spécialisé dans les modèles Siku historiques a secoué la tête face à cette évolution des prix. Tom s'est tout de même offert quelques pièces, mais à un moment donné, il s'est dit : « Je n'ai plus envie de continuer. »

Transformations

La collection était belle et assez complète – il ne fallait pas continuer à alimenter cette folie financière. Un jour, un véhicule articulé Volvo transformé en bétonnière a été mis aux enchères sur eBay et a fait forte impression. Le modèle avait été retravaillé

de manière professionnelle : le porte-bagages, un point faible bien connu chez Siku, avait été retiré, les trous avaient été bouchés de manière experte et l'ensemble du modèle avait été repeint proprement. L'admiration était grande, mais des questions se posaient : « Comment a-t-il fait cela ? Comment a-t-il réussi ? »

S'ensuivit une phase intensive de lecture et d'apprentissage sur différents forums de modélisme. Des notes ont été prises, des matériaux et des couleurs ont été recherchés, des sources d'approvisionnement ont été trouvées. Un article sur la restauration de vieux modèles Siku a ouvert à Tom un nouveau monde, un monde considéré comme sacrilège par certains collectionneurs. Les modèles étaient percés, démontés et transformés, ce qui était absolument impensable pour les puristes. Mais pour Tom, c'était justement ce qui lui plaisait.

Dès lors, il s'est mis à rechercher spécifiquement des « déchets Siku », à démonter les modèles en pièces détachées et à les reconstruire. Au début, il a connu les revers habituels : forêts cassés, peintures ratées, véhicules détruits. Mais un jour, la première conversion basée sur un modèle de Lüdenscheid a été présentée sur la plateforme Sikumania, et les réactions ont été très positives. Il a trouvé des personnes partageant les mêmes idées et, même si la communauté comptait des « collectionneurs hardcore », la tolérance mutuelle régnait.

Les transformations sont devenues plus audacieuses et plus sophistiquées, et les premiers collectionneurs ont même fini par parler du « style de construction de Tom ». Tom Blase avait ainsi fait son entrée dans le milieu des transformateurs et était accepté comme l'un des leurs par les

Le collectionneur

Tom Blase (56 ans) a suivi une formation de menuisier et travaille depuis 35 ans comme chauffeur routier. Outre la collection et la transformation de modèles réduits, il se consacre avec passion à la construction de dioramas. Il est également très actif dans le milieu des voitures anciennes et participe régulièrement à des rassemblements tout au long de l'année. Tom est un motard passionné depuis l'âge de 18 ans et roule depuis 25 ans sur une fidèle BMW Boxer : « Je suis heureux avec cette vieille dame. »

Tom est marié et a une fille. La famille vit au cœur de la Hesse rhénane. Si vous souhaitez lui rendre visite et découvrir sa collection, veuillez lui envoyer un e-mail à l'adresse tom.nocke@web.de

bricoleurs hardcore. Après une certaine de transformations, un certain effet de saturation s'est toutefois fait sentir. De nombreuses idées avaient déjà été réalisées, l'envie de nouveaux projets s'estompait. Les modèles ont été perfectionnés à l'aide de décalcomanies de Decalprint, souvent meilleures que les modèles publicitaires coûteux de Siku. Certaines transformations ont même reçu des offres de prix presque absurdement élevées. Finalement, ce hobby a été abandonné du jour au lendemain.

Ce n'est qu'au début de l'année 2024 que Tom a redécouvert un groupe Siku sur Facebook, ce qui a ravivé sa vieille passion pour les modèles réduits de Lüdenscheid. Cette fois-ci, il a également ajouté à sa collection des modèles Tekno et des pelles à câble NZG. De nouvelles transformations ont également été réalisées, certes sans le même investissement qu'auparavant, mais toujours avec une qualité qui fait plaisir.

Par hasard, il a découvert sur le profil d'un ami suisse amateur de voitures anciennes, avec lequel il avait déjà échangé des modèles, une magnifique Volvo F12. Sur demande, Tom a appris qu'il s'agissait d'une nouvelle sortie de Tekno. Une visite

sur leur site web l'a effrayé en raison des prix, mais sa résistance n'a duré qu'une semaine. Finalement, Tom a commandé son premier modèle à De Lier. Comme un tracteur sans semi-remorque n'a pas beaucoup de sens, un châssis adapté avec deux conteneurs a rapidement suivi.

C'est ainsi que sa nouvelle passion de collectionneur a pris son essor – un hobby coûteux, mais financé par la vente de ses propres conversions Siku. Chaque vente lui permettait d'acheter un nouveau modèle Tekno ou WSI – une situation classique gagnant-gagnant. Même avec un budget limité, Tom a ainsi pu constituer une petite collection raffinée.

Dans ce domaine également, on observe désormais des évolutions de prix extrêmes, en particulier pour certains modèles de transport, comme la série « Schubert ». Mais Tom ne se sent pas obligé de suivre toutes les tendances, d'autant plus que sa collection se concentre délibérément sur les années 70 et 80. Sa passion pour les anciens engins de chantier a également pu s'exprimer à l'échelle 1:50. NZG et Conrad lui ont permis de découvrir de nombreux héros de son enfance : l'Atlas Maikäfer, le 1302, la chargeuse sur pneus Hano-mag, la pelle à câble Fuchs, exacte-

ment les machines qu'il admirait autrefois sur les chantiers du quartier.

La collection en elle-même n'est pas exceptionnellement grande, grâce à la discrétion de l'épouse et de la fille. Il y a environ 15 ans, une surface fixe a été « autorisée » dans le couloir pour les vitrines, un compromis acceptable pour les deux parties (même si leur enthousiasme est différent). Comme Tom ne collectionne pas pour cacher ses modèles dans un placard ou au grenier, la devise est claire : lorsque la vitrine est pleine et qu'il faut faire de la place pour une nouvelle pièce, un autre modèle doit partir, généralement en étant vendu. Une solution tout à fait sensée.

En entrant dans sa « salle de lecture » au sous-sol, on se rend vite compte qu'il a collectionné presque autant de livres que de modèles, à la différence près qu'il les a tous lus. Pour lui, la lecture est « une nourriture et un plaisir pour l'esprit » – et lorsque son esprit est suffisamment nourri, cela donne naissance à de nouveaux articles pour Laster & Bagger. À côté de la salle de lecture se trouve l'atelier, que Tom décrit volontiers par ces mots : « mon atelier est mon château ! ».

Laster & Bagger

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

Redaktion Daniel Wietlisbach (dw)

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

Druck D+L Printpartner GmbH, D-46395 Bocholt

Traduction en français
Deepl.com

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

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

Mentions légales

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

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

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

ISSN 2504-0405

Le vieux fer de Remo

par Remo Stoll

Ces photos ont déjà 18 ans et, comme on peut facilement le constater, le bulldozer était encore utilisé quotidiennement à l'époque. Cela devait faire un sacré bruit lorsque ce vieux véhicule de 17,6 tonnes, équipé d'un moteur six cylindres en ligne Henschel, creusait la terre. On peut se demander si la machine a survécu jusqu'à aujourd'hui, car elle aurait alors au moins 51 ans.

Vous avez reconnu la machine ? Envoyez-nous sa désignation exacte avant le 10 octobre 2025. En cas de plusieurs réponses correctes, le gagnant sera tiré au sort. Seuls les participants ayant indiqué leur ad-

Vous connaissez ? Reconnaître la machine et gagner le modèle ...

resse complète pourront être pris en compte afin que nous puissions leur envoyer les modèles.

Cette fois-ci, vous pouvez gagner le finisseur Vögele Super 1803-5 X

de NZG, le Mack MD avec carrosserie ouverte et cabine rouge de Conrad ainsi que le chargeur compact Komatsu SK820-8 à l'échelle 1:25 de Universal Hobbies.

Résolution de Laster & Bagger 4-2025

Le camion classique était un Volvo F16 légendaire. C'est pourquoi, parmi les nombreuses réponses correctes, le tirage au sort a dû départager les gagnants : Robin Menzi remporte le nouveau Cat 950 de DM, Etienne Romy le rouleau tandem Hamm HD+ 120i VIO-2 HF de NZG et Philipp Engel le Mack MD avec caisse de Conrad.

Nous félicitons chaleureusement tous les gagnants !

De la déception au modèle haut de gamme

Volvo FH12 «Sties»

par Daniel Wietlisbach

À l'automne 1993, Volvo présentait son nouveau FH. Équipé de la légendaire cabine Globetrotter, il est rapidement devenu le choix privilégié pour le transport international longue distance. La série simplement baptisée FH a remplacé la série F et établi de nouvelles références en matière de confort, de sécurité et de rentabilité.

Sur le plan technique, le FH12 reposait sur un châssis en échelle nouvellement développé en acier haute résistance. Cette structure de base était nettement plus rigide que celle de son prédécesseur et permettait une grande variété d'empattements et de configurations d'essieux, y compris pour des applications exigeantes telles que les chantiers ou le transport lourd. L'essieu avant pouvait supporter jusqu'à 7,5 tonnes, tandis que les essieux arrière moteurs pouvaient supporter jusqu'à 11,5 tonnes. Une suspension parabolique robuste était montée de série, mais une suspension pneumatique plus confortable était disponible en option.

Le cœur de ce modèle phare était le nouveau moteur turbodiesel six cylindres en ligne D12A d'une cylindrée du moteur de 12,1 litres. Ce moteur se distinguait par son fonctionnement très silencieux et son couple puissant disponible dès les bas régimes. Selon la version, il développait entre 340 et 420 CV. Le moteur était couplé à une boîte à vitesse ma-

Sties Termo Transport A/S, basée en Norvège, fait encore aujourd'hui partie des entreprises de transport les plus appréciées. Cela tient notamment aux véhicules d'origine qui ont été conservés, mais aussi bien sûr aux nombreux modèles réduits à l'échelle 1:50, même si certains d'entre eux nécessitent encore quelques retouches ...

nuelle à 12 rapports qui se distinguait par sa précision. Vers la fin de la première série, la boîte à vitesse automatisée I-Shift offrait une alternative particulièrement confortable. En option, le FH12 pouvait également être équipé d'un frein moteur et d'un ralentisseur.

Mais c'est la cabine, entièrement repensée par Volvo, qui a particulièrement marqué l'expérience de conduite. Sa forme suivait des principes aérodynamiques qui réduisaient non seulement la consommation de carburant, mais aussi les bruits aérodynamiques. Avec une hauteur debout de près de deux mètres et deux couchettes doubles, la version Globetrotter offrait un confort considérable pour les longs trajets. De nombreux compartiments de rangement, un grand réfrigérateur et, en option, l'air conditionné et des sièges en cuir faisaient de la cabine un véritable second foyer. Le poste de conduite était ergonomique, avec des instruments

parfaitement placés et un faible niveau sonore. La sécurité passive était également à l'honneur : la structure de la cabine était optimisée en cas de collision et, après le restylage, des airbags conducteur étaient même disponibles.

Le FH12 a surtout démontré ses atouts dans le transport longue distance. Sur les longs trajets entre la Scandinavie et l'Europe du Sud ou sur les itinéraires de transit britanniques et est-européens, les conducteurs appréciaient la combinaison de puissance, de silence et de confort. Avec plus de 400 000 unités produites dans sa première génération, le FH12 est devenu l'un des camions les plus populaires de son époque. Il a contribué de manière décisive à consolider la position de Volvo sur de nombreux marchés européens et même à lui permettre de prendre la tête du segment du transport longue distance. Le FH12 a notamment réussi à tenir tête à son concurrent le

plus direct, la série 4 de Scania, en Scandinavie, au Benelux, en Grande-Bretagne et en Europe de l'Est.

Sties

Sties Termo Transport A/S a été fondée en 1957 par Øystein Stie et son premier camion était un Scania Vabis L71 Regent de 1956 avec remorque. Le camion était équipé d'une superstructure isolée pour le transport d'épinards surgelés pour le compte de Frionor. À l'époque, la réfrigération était assurée par de la glace carbonique.

Un Scania 75 Super a été le premier camion avec caisse frigorifique mis en service en 1961. Il s'agissait du premier train routier aux couleurs bleu et blanc bien connues et du plus grand camion frigorifique construit jusqu'alors en Norvège. Il a suscité un vif intérêt lors de sa livraison et a permis le transport de marchandises réfrigérées et congelées sur de longues distances. Sties a ainsi pu distribuer avec succès les produits réfrigérés de Frionor dans toute l'Europe, ce qui a rapidement conduit à l'acquisition d'autres Scania 75. Des marchandises adaptées ont également été trouvées pour les trajets retour : la première livraison importée était constituée de bananes en provenance de Hambourg, puis des légumes des Pays-Bas et des fruits d'Espagne et d'Italie ont rapidement été transportés vers la Norvège.

Dans les années 1970, la demande de transport de viande et de poisson a augmenté et Sties est devenue la plus grande entreprise de transport frigorifique de Norvège, avec une flotte de camions âgés de moins de trois ans. À la même époque, Sties était également importateur de

Mack pour la Norvège et possédait trois semi-remorques F700.

Dans les années 1980, l'entreprise a commencé à effectuer des transports vers la Russie, qui était à l'époque un pays fermé avec des restrictions très strictes. La Russie voulait garder le monopole des transports et n'autorisait pratiquement aucun chauffeur étranger à entrer sur son territoire. Seuls 20 chauffeurs de Sties ont obtenu un permis, ils restaient à la frontière finno-russe et passaient le moins de temps possible du côté russe. Sties a effectué 200 transports de viande vers Moscou et Saint-Petersbourg (alors encore Leningrad).

En 1983, l'apparence des camions a été modernisée, sans toutefois changer les couleurs appréciées. En 1986, de nouveaux bâtiments ont pu être acquis à Lysaker, à l'extérieur d'Oslo. Outre des entrepôts et des installations de chargement pour les produits surgelés, de nouveaux bureaux ont également été emménagés. La même année, Øystein Stie s'est retiré des affaires et a vendu l'entreprise à A/S Kosmos. En 1991, la flotte comptait plus de 100 véhicules. En raison de la demande croissante en matière de transport, Sties a été confrontée à la concurrence de nouvelles entreprises sur le marché du transport frigorifique. Sties a finalement été vendue à Nor-Cargo AS, mais a conservé le nom « Sties » au sein de l'entreprise et a repris des services complémentaires. En 1992, la première succursale étrangère a été fondée : Sties Termo-Transport Denmark, basée à Haderslev, au Danemark. En 1994, un nouveau déménagement s'est imposé et Sties Termo-Transport A/S a déménagé à Skårer, près d'Oslo, où le nouveau siège a été installé avec un terminal

de pêche, des locaux pour les produits surgelés et réfrigérés ainsi qu'un immeuble de bureaux. Deux ans plus tard, Sties Termo-Transport A/S a été rebaptisée Nor-Cargo Thermo AS. En 2004, Nor-Cargo a été vendue à Posten Norge et en 2008, l'entreprise a été intégrée à Bring, la division logistique de la poste norvégienne, et les véhicules sont devenus verts.

Modèle de Tekno

Patrick Kyburz a toujours été fasciné par les camions scandinaves et attribue l'invention des très belles couleurs aux Danois, et non aux Néerlandais, comme on le croit souvent à tort. Lorsque les Volvo FH12 de Sties étaient encore assez récents, ils roulaient régulièrement de la Norvège à Birsfelden, dans la zone franche près de Bâle. Les puissants camions à six essieux de 40 tonnes y étaient transbordés, car à l'époque, la Suisse imposait encore une limite de poids de 28 tonnes pour les remorques et les véhicules articulés.

Le modéliste a pu observer régulièrement les trains routiers de Sties lors de ses premières années en tant que chauffeur routier, et il était donc ravi lorsque Tekno a annoncé il y a quelques années la sortie d'un modèle identique. Plus grande était la joie, plus grande pouvait être la déception, car malheureusement, le modèle ne correspondait pas du tout à ce qu'il avait imaginé. Il ne correspondait pas non plus à l'original, ce qui était d'autant plus agaçant que Tekno disposait déjà à l'époque de toutes les pièces nécessaires dans son catalogue. La frustration était telle que le modèle a été mis de côté dans son emballage.

Lorsque l'amour de Sties pour le Volvo FH12 a peu à peu repris le

dessus sur la déception causée par le modèle peu fidèle, l'ambition du modéliste s'est réveillée : il voulait construire un train routier fidèle à l'original – après tout, « toutes les pièces étaient disponibles chez Tekno ».

Presque toutes, car lorsqu'un modéliste avec « l'œil » commence une transformation, il devient parfois pointilleux, dans le bon sens du terme, selon la devise « autant faire les choses à fond ! ».

Tout devait être parfait, et dès le début des travaux, le châssis du Volvo a été scié devant la suspension de l'essieu double et raccourci de X,0 mm afin que l'empattement soit correct. Le châssis a été collé à l'aide de deux profilés en U en laiton qui forment le châssis auxiliaire, en respectant l'empattement correct. Les pare-chocs arrière, conformes à l'original scandinave, ont été reconstruits et détaillés à partir de profilés en plastique. Le grand coffre de rangement sur le côté gauche a été doté d'un habillage adapté, découpé dans une plaque de plastique. Et bien sûr, les garde boue entre les essieux doubles ont également été raccourcis. Les jantes du FH12 sont les seules pièces provenant du concurrent WSI.

La correction de la cabine s'est avérée complexe, car elle a dû être

adaptée au niveau de la couchette afin que le groupe de refroidissement puisse être placé conformément à l'original. Pour ce faire, la moitié arrière du toit a été sciée et la nouvelle finition du toit a été réalisée à partir de plaques en plastique. Tekno a contourné ce problème en installant une superstructure trop haute, nettement supérieure à quatre mètres, afin que le groupe de refroidissement puisse trouver place au-dessus de la cabine. Patrick a donc commandé une nouvelle superstructure aux dimensions correctes auprès du service de pièces détachées Tekno. Il a choisi une superstructure un peu plus ancienne afin de rendre l'ensemble routier plus intéressant. Chez Sties aussi, il arrivait parfois que des superstructures encore en bon état soient montées sur des véhicules neufs.

Afin que la remorque ait la même hauteur sur le modèle réduit (4,30 m), Tekno a monté la superstructure sur un châssis avec des roues standard. L'original était toutefois équipé d'une remorque jumbo avec de petites roues. La superstructure a tout de même pu être réutilisée, elle a simplement été complétée à l'avant par deux profilés en U fins qui servent de goulottes pour les

câbles reliant le groupe de refroidissement au bas de la remorque.

Le châssis de la remorque a dû être abaissé de 5,0 mm et préparé pour accueillir les petites roues jumbo. Pour ce faire, les supports d'essieu ont été retirés, raccourcis dans leur partie supérieure et recollés, en partie à l'aide de profilés en plastique collés par dessous. Un grand réservoir, également issu de la gamme de pièces, a été installé sur le côté droit et complété par des profilés en plastique fidèles à l'original. Le réservoir contenait le carburant pour le groupe de refroidissement. Sur le côté gauche se trouve un coffre de rangement également adapté. Un autre se trouve entre les essieux arrière, transversalement au châssis. Les nouvelles roues jumbo avec les garde boue adaptés ont été trouvées chez Tekno Parts. Le pare-chocs arrière a pu être repris du modèle original, mais la protection anti-encastrement de la remorque jumbo a dû être raccourcie.

Enfin, les deux châssis, la nouvelle superstructure du FH12 et la partie modifiée de la cabine ont été repeints à la bombe. Les décalcomanies proviennent une fois de plus de René Kohli (camion-moderne.ch). Il a été décidé de ne pas vieillir ce modèle haut en couleur.

Pelle compacte de TMC à l'échelle 1:50

Hitachi ZX95US-7

par Daniel Wietlisbach

La Hitachi ZX95 existe en deux versions, US-7 et USB-7, la première étant la version à rayon court, disponible exclusivement avec une flèche monobloc.

Avec un poids en charge compris entre 8,32 et 9,37 tonnes, cette pelle offre un volume de godet de 0,28 m³. Le moteur quatre cylindres 4TNV-98CT développe une puissance de 50,4 kW et répond aux exigences de la norme d'émissions Stage V. Selon la brochure, la ZX95US-7 offre actuellement la commande la plus précise du secteur.

Le modèle de TMC est livré bien protégé dans une boîte avec fenêtre et a été présenté pour la première fois en petite série au salon Bauma. Il peut être retiré de son emballage entièrement monté, est étonnamment lourd pour sa taille et respire la qualité. Le modèle est réalisé à l'échelle dans toutes ses dimensions et atteint toutes les zones de travail maximales ainsi que la position de transport.

Comme l'ensemble du modèle, le châssis est également réalisé avec beaucoup de finesse. Les trains de roulement sont détaillés et finement gravés avec des marchepieds montés séparément. Les galets de roulement et d'appui sont suggérés sous forme de répliques, les roues motrices et les roues folles sont fidèles à l'original et pivotantes, cette dernière étant en outre montée sur ressort. Les chaînes

La présentation des modèles très détaillés d'Hitachi est un vrai plaisir. TMC met également tout en œuvre pour les petites machines – nous présentons en outre les outils adaptés...

à maillons individuels en métal sont ainsi bien tendues tout en restant faciles à déplacer. La lame fonctionne fidèlement à l'original grâce à un vérin hydraulique avec des flexibles hydrauliques reproduits.

La superstructure invite à la découverte, car elle reproduit non seulement la forme, mais aussi de nombreux détails avec précision. Les deux protections ventilateurs sur le côté gauche sont par exemple constituées de tôles finement gravées ! Comme c'est habituellement le cas sur les modèles Hitachi, mais pas forcément sur une pelle de cette taille, le capot moteur peut être ouvert. Il révèle un moteur quatre cylindres multicolore et finement détaillé.

La cabine est également un petit bijou en soi et peut être étudiée en détail grâce à ses portes qui s'ouvrent à 180°. Les fenêtres sont parfaitement ajustées et équipées de joints caoutchouc. Le poste de travail du conducteur permet de voir tous les instruments, leviers et pédales et est peint en plusieurs couleurs. À l'extérieur, une main courante avec rétroviseur, un essuie-glace, une antenne radio et lampes de travail complètent les détails.

La flèche et le balancier sont constitués de pièces moulées en fonte reproduites avec précision. Six flexibles hydrauliques partent de la superstructure vers la flèche ; elles sont reproduites en détail avec des raccords hydrauliques jusqu'aux vérins hydrauliques. La protection des tuyaux entre la flèche et le balancier est particulièrement réussie. Un circuit supplémentaire pour des outils alternatifs n'a pas été oublié. Le godet est constitué d'une pièce métallique moulée et est finement réalisée.

La peinture est impeccable et l'impression est parfaite, nette et couvrante. Nous avons profité de l'occasion pour affiner encore ce charmant petit modèle avec des outils alternatifs d'un nouveau fabricant.

Outils rapportés de HPM

Derrière l'abréviation HPM (High Performance Modellbau) se cachent Danny et Jennifer Lahr, qui proposent des modèles personnalisés de très haut niveau. Sur commande, ils reproduisent fidèlement des machines et des camions dans les moindres détails, y compris la peinture, les traces d'usure et les petits dioramas. Si

certains détails ne sont pas disponibles dans le commerce, ils sont fabriqués ou imprimés par leurs soins. C'est là que cela devient intéressant pour tous les collectionneurs, car les pièces issues de l'imprimante 3D peuvent également être achetées par d'autres collectionneurs et modélistes.

Pour accompagner le Hitachi ZX95US-7, nous disposons d'un raccord rapide et de quatre godets de largeurs différentes. Les pièces sont impressionnantes : même à la loupe, aucune couche d'impression n'est visible, les moules sont extrêmement précises et les contours sont nets et

très détaillés. Comme les goupilles qui fixent le godet au modèle de pelle peuvent être facilement retirées à l'aide d'un cure-dent, par exemple, le raccord rapide de HPM est facile à monter. Il est filigrane et pivotant, très bien peint et orné de minuscules décalcomanies. Même un crochet de levage n'a pas été oublié. Le raccord rapide s'adapte bien sûr également à d'autres petites pelles, par exemple celles de NZG, avec une largeur de fixation de 5,0 mm.

Les godets portent tous le logo « HPM » en relief, ce qui est esthétique et exclut également tout problème de licence. Les godets de terrasse-

ment et de humus permettent des largeurs de fouille de 0,25 à 80,0 cm et couvrent ainsi une large gamme d'applications. La gamme d'outils est constamment élargie et comprend désormais une fourche, un rouleau de coupe d'asphalte et un marteau avec trois burins interchangeables.

Toutes les pièces pourront bientôt être commandées individuellement sur le site web en cours de construction (hpm-modellbau.de). Il est également prévu de proposer différentes qualités en fonction de la complexité de la couleur et du marquage, mais pas de la qualité d'impression des pièces.

Pelle à rayon court Liebherr de NZG

A 918 Compact

von Daniel Wietlisbach

Mobilbagger sind Generalisten, und speziell in der Kurzheckversion auch für beengte innerstädtische Baustellen optimal vorbereitet. Der Liebherr A 918 Compact kann auch in der aktuellen Version 6 aus diversen Komponenten zusammengestellt und für die vorgesehenen Einsätze optimiert werden. Monoblock- oder Verstellausleger sind genauso möglich, wie Schild und/oder Prätzen, ganz abgesehen von diversen Tieflöffeln, Greifern und anderen Werkzeugen. Bei einem Einsatzgewicht von 17.50 bis 19.60 Tonnen bietet er Löffelinhalt von 0.17 bis

Le 918 est un classique chez Liebherr comme chez NZG. Le dernier modèle réduit au 1/50 a été commercialisé en 2012, c'est pourquoi il était temps de le rééditer dans une version actualisée ...

1.05 m³. Der Vierzylinder D924 von FPT (Fiat Powertrain Technologies) leistet 115 kW (156 PS) und erfüllt die Abgasvorschriften nach EU Stufe V bzw. Tier 4 final.

Das Modell wird in einer, nach vorne transparenten, Schachtel geliefert und liegt gut geschützt zwischen

einer Styropor- und einer transparenten Tiefziehschale. Es kann mit allen bereits montierten Details der Verpackung entnommen werden. Ein schmales Klebeband schützt die beiden Stifte am Schnellwechsler vor dem Herausfallen. Geht später trotzdem einer verloren, liegen zwei Ersatz-

stifte in einem Kunststoffbeutel bei.

Das Modell ist in allen Abmessungen massstäblich umgesetzt und die Ausrüstung ist zu 100% funktionell, sie erreicht alle Maximalpositionen und auch die Transportmasse des Originals. Beim Unterwagen lohnt sich der Blick von unten, sind doch das Getriebe und der Antriebsstrang nachgebildet. Die Vorderachse ist pendelnd gelagert und die zwillingbereiften Räder lenkbar. Die Achshäuser gefallen ebenso, wie das bewegliche Schild.

Der Oberwagen gibt die Form des Originals treffend wieder und die Metallteile zeigen eine feine Gravur mit Fugen, Schlössern und Handgriffen. Die Motorenabdeckung verfügt über eine sehr feine Gitterstruktur und ist als separates Teil montiert, ebenso der Hydrauliköltank und der Verteilblock für die Hydraulikkreise.

Ergänzt wird der Oberwagen durch Arbeitsscheinwerfer, Kameras, Rückspiegel, Handgriffe, Auspuff und Luftansaugstutzen.

Die Kabine überzeugt nicht zuletzt durch passgenau eingesetzte Fenster, welche zudem korrekt alle Gummidichtungen gedruckt wiedergeben. Die Inneneinrichtung ist mehrfarbig und fein detailliert nachgebildet. Aussen erfreuen einzeln montierte Details wie Handgriffe, Rückspiegel, Sonnenblende mit erkennbaren LED-Scheinwerfern, eine Antenne sowie der sehr fein geätzte Scheibenwischer.

Ausgerüstet ist das Modell mit dem 5.05 m Verstellausleger und dem 2.45 m Stiel, welche alle aus U-Profilen mit feiner Gravur in Metall bestehen, und von unten durch passgenaue Teile verschlossen sind. Nicht weniger als acht Hydraulik-

leitungen können vom Verteilventil bis zu den Zylindern nachverfolgt werden. Letztere sind in der Form gut getroffen und zeigen Anschlüsse, jedoch keine Verschraubung. Der Hydraulikkreis für den Schwenklöffel oder alternative Werkzeuge wurde erfreulicherweise nicht vergessen. Die Stifte an den Drehpunkten sind kaum sichtbar, und am Schnellwechsler einfach herauszustossen. Der Schwenklöffel besteht aus einem Metallgussteil, gibt die Form korrekt wieder und lässt auch die Schwenkzylinder gut erkennen.

Die Farbgebung ist wie gewohnt tadellos und die Bedruckung lupenrein und deckend; die gedruckt ausgeführten seitlichen Wabengitter geben den Eindruck der Lüftungsöffnungen sehr gut wieder.

Petites chargeuses sur pneus de DM

Cat 938 & 930

par Daniel Wietlisbach

Même les modèles originaux ne se distinguent guère l'un de l'autre. Conçues comme des machines universelles, elles peuvent être configurées individuellement par les acheteurs. Elles présentent également de nombreuses similitudes techniques, notamment le moteur Cat C7.1 et la transmission hydrostatique.

La puissance moteur est de 143 kW (191 CV) ou de 127 kW (170

Sur ces deux chargeuses sur pneus très similaires, les quatre outils disponibles offrent une réelle valeur ajoutée ...

CV) en version bridée pour la plus petite chargeuse sur pneus. Le poids en marche est de 16 115 ou 14 117 tonnes. Les équipements spécifiques à l'application comprennent différents pneus et divers outils, de sorte que la machine peut être utilisée non seulement dans la construction, mais

aussi dans la gestion des déchets, comme engin de manutention et même dans l'agriculture.

Cette polyvalence se retrouve également dans les deux modèles de DM, qui sont livrés bien protégés entre des coques en mousse dans la célèbre boîte en tôle. Malgré leurs

dimensions compactes, elles sont agréablement lourdes en main, car elles sont en grande partie constituées de métal moulé sous pression. Leur conception est très réussie, ce qui a permis de créer deux versions vraiment distinctes. Elles ont été reproduites à l'échelle et se distinguent également par leurs dimensions pertinentes, telles que la largeur du véhicule mesurée au niveau des pneus. Les carters d'essieu sont reproduits avec précision et celui à l'arrière est monté sur suspension. Les roues constituent une première différence : alors que le 930 roule sur des pneus standard, le 938 est équipé de pneus à crampons pour une pression au sol réduite, ce qui le fait paraître plus large. Les roues sont finement gravées et les têtes de vis sont soulignées en argent. Le véhicule articulé à conduite arrière

et la cabine sont identiques sur les deux modèles et leur design est réussi. Le capot simple présente des joints corrects et des grilles alvéolées finement gravées des deux côtés ; l'échappement et l'entrée d'air sont montés séparément. L'arrière est très bien réalisé avec un pare-chocs dé-

taillé, des contrepoids et une calandre. La cabine est accessible par quatre marches avec des surfaces anti-dérapantes. Le vitrage est constitué d'une partie transparente intelligemment conçue, qui affiche les fenêtres les plus importantes à fleur de l'extérieur et avec des joints caoutchouc correctement représentés. Les mains courantes sont en fil métallique robuste, les rétroviseurs et les essuie-glaces en plastique. Le toit peut être facilement retiré et l'intérieur noir uni est très finement détaillé. Le logo Cat se trouve non seulement sur le dossier du siège, mais aussi sur le volant – minuscule, mais lisible ! Malheureusement, nous n'avons pas osé installer le conducteur, car l'espace entre le volant et le siège est très restreint.

Comme d'habitude chez ce fabricant, l'articulation est reproduite avec les vérins hydrauliques, mais sans autres détails. Le cadre avant se distingue par les garde boue montés séparément, qui sont bien sûr plus larges sur le 938. Sinon, il est identique et reproduit de manière cohérente. Toutes les pièces du mât de levage et de la cinématique en Z ont été

reproduites correctement ; les vérins hydrauliques sont simples et fonctionnels, les flexibles hydrauliques n'ont pas été reproduits. La hauteur de déversement maximale n'est pas atteinte de 10 mm. Le raccord rapide offre une solution ingénieuse et fidèle à l'original : les outils sont accrochés en haut et s'enclenchent en bas par une légère pression, ils peuvent également être facilement retirés. Le Cat 930 est équipé d'une pelle à humus avec lame de coupe et d'une fourche à palettes optimisée pour la construction. Le Cat 938 séduit par sa pelle volumineuse pour matériaux légers et son bras de charge télescopique, seul outil en plastique. Les pelles sont des pièces moulées en métal finement gravées, tout comme la fourche à palettes avec dents coulissantes. Comme mentionné, les outils peuvent être interchangeables entre les deux modèles !

La peinture et l'impression sont impeccables, et des autocollants d'avertissement sont apposés au niveau du joint articulé.

Révision d'une légende de Conrad

Sennebogen 5500G

par Carsten Bengs

La 5500 de Conrad était le premier modèle standard d'une grue sur chenilles et séduit aujourd'hui comme hier par sa fonctionnalité. Le modèle est resté pratiquement inchangé depuis sa création, il était donc temps de le moderniser.

À l'occasion du salon Bauma 2025, le modèle entièrement remanié de cette grue sur chenilles de 200 tonnes a finalement été présenté, séduisant par sa fonctionnalité et ses nouveaux détails. Conrad l'a réalisé avec sa solidité et son échelle habituelles, de sorte que l'on peut vraiment parler d'un tout nouveau modèle de base.

La grue est livrée aux collectionneurs dans un carton nettement plus grand et plus solide, qui la protège bien. Le modèle est livré sans le pied de flèche préassemblé, qui pèserait 36,1 tonnes sur le modèle original. Cela permet de reproduire parfaitement le système d'auto-assemblage. Les petits pieds d'appui sont montés dans les petits bras pivotants, ce qui permet à la machine de base de se soulever de la remorque surbaissée. Ensuite, la pièce d'articulation est montée à travers le chevalet en A. Un petit vérin hydraulique sur la pièce d'articulation permet ensuite de monter les deux trains de roulement de 17,4 tonnes chacun. Ils sont équipés de galets de roulement et de rouleaux d'appui, les chaînes en plastique du modèle précédent ont

Le Sennebogen 5500 de Conrad est apparu pour la première fois en 2002 et peut déjà presque être qualifié de légende – il était grand temps de lui offrir une mise à jour complète...

été conservées et correspondent à la largeur d'origine de 1000 mm. De petits marchepieds sont intégrés dans le châssis

L'étape suivante consiste à monter les deux blocs de lestage centraux. Ceux-ci n'étaient pas présents sur le modèle précédent et pèsent 13,0 tonnes chacun sur le modèle réel. De petites échelles à l'avant permettent d'accéder à l'engin. Pour cela, les petits pieds d'appui du modèle doivent d'abord être montés dans les trous du châssis du train de roulement ; il s'agit en quelque sorte de la position de stationnement des patins d'appui pendant l'utilisation ; les petits bras de support sont alors repliés dans la partie centrale du châssis. Le modèle atteint ainsi déjà un poids impressionnant. Les nouvelles passerelles entre les blocs de lestage centraux sont également très appréciées ; elles sont en métal moulé et ont une surface rainurée.

À l'étape suivante, les différentes plaques de ballast peuvent être soulevées de la remorque surbaissée et empilées sur la plaque de base. Au total, le modèle est lesté avec 6 plaques de 5,6 t et deux de 7,5 t, ce

qui correspond à un lestage de 60,0 t sur l'original. Dans la version SX, deux segments supplémentaires de 7,5 tonnes peuvent être ajoutés pour un total de 75 tonnes. Le modèle est équipé de plaques de lestage remplies ; sur le modèle original, des plaques de lestage en fonte peuvent également être utilisées, ce qui correspondrait alors au modèle précédent. Le ballast empilé est soulevé par les deux vérins hydrauliques verticaux à l'aide des chaînes. Conrad a très bien reproduit la fixation des plaques de ballast à l'aide de petites bandes en plastique imitant des chaînes ; elles sont également entièrement nouvelles.

Sur le modèle original, un moteur diesel Cummins de 283 kW fournit une puissance moteur suffisante ; l'échappement et le radiateur du moteur à l'arrière de la superstructure sont reproduits avec précision.

La cabine du modèle peut être pivotée vers l'extérieur pour le transport à côté du socle et pour l'utilisation. De plus, elle peut être inclinée de 20° vers l'arrière, comme dans la réalité, afin d'éviter les « courbatures dans la nuque ». L'intérieur est reproduit avec beaucoup de détails.

La marche latérale en zinc moulé sous pression avec surface rainurée est une nouveauté. Les garde-corps détaillés sur la superstructure, tous fabriqués en métal, sont également nouveaux. Ils entourent toute la superstructure, une petite échelle permet d'y accéder. Ils sont fournis avec le modèle et doivent être montés ; ils ne sont pas montés pendant le transport en raison de la hauteur de transport.

Alors que sur le modèle précédent, le treuil de réglage de l'inclinaison était situé à l'arrière de la superstructure, il est désormais intégré dans le pied de la flèche. Un petit galet de guidage a également été ajouté à cet endroit. Le pied se distingue également par de nombreux nouveaux détails. De fins tuyaux hydrauliques longent le segment jusqu'au treuil, où l'entraînement du treuil est également joliment suggéré.

Le modèle est toujours livré avec deux systèmes de flèche différents, appelés « SH Type 2027 » et « LH Type 1608 » sur le modèle original. Les deux types se distinguent par leur section transversale. Cela permet de

simuler différentes configurations sur le modèle. Au total, cinq pièces intermédiaires (deux de plus que sur le modèle précédent) de chaque type de flèche sont fournies avec le modèle. Les pièces intermédiaires correspondent aux segments de 5,6 m du modèle original et sont fixées de manière stable à l'aide des petits boulons en plastique qui ont fait leurs preuves. Le contreventement à partir des éléments connus peut également être facilement monté à l'aide des boulons. Les deux systèmes de potence permettent ainsi d'obtenir la version « SHLH ». Sur le modèle, la tête à rouleaux de la pièce de tête de flèche SH doit être boulonnée avec les petites pièces intermédiaires « LH ».

Avec la pointe de flèche (« SHWS ») et tous les segments, le modèle atteint une hauteur maximale de 1,6 m ou 82,0 m sur le modèle original. La capacité de charge est alors encore impressionnante avec 19,5 t pour une portée de 17,0 m. D'autres galets de guidage assurent le bon fonctionnement des câbles de levage et du câble de la pointe basculante.

Le modèle est livré avec une moufle de crochet à 1 rouleau, conçue pour une capacité de charge de 40 t. Tous les galets du modèle sont fabriqués individuellement en métal et tournent facilement sans résistance. Ceci est particulièrement important pour le support en A afin de garantir un bon déroulement du câble sur les rouleaux. Le crochet s'abaisse également sans difficulté.

Les nouvelles instructions de montage méritent également d'être mentionnées. À l'aide de nombreux dessins réalisés par CAO, Conrad explique de manière simple et compréhensible, même aux collectionneurs inexpérimentés, le montage de cette impressionnante grue. Dans l'ensemble, le nouveau modèle Sennebogen 5500G de Conrad séduit par sa solidité habituelle et ses nombreux nouveaux détails, sans oublier ses fonctionnalités éprouvées qui comblent tous les souhaits. Le nouveau contrepoids central, les garde-corps et le dispositif de sécurité du contrepoids améliorent notamment considérablement le modèle précédent.

Surprise de Holland Oto en 1:50

DAF XD 6x4

par Pascal Gerrits

Il s'agit, et ce n'est pas un hasard, d'une benne basculante DAF XD dont la conception correspond plus ou moins à celle de son homologue à l'échelle 1:87. Pour être tout à fait exact, il s'agit ici du XDc, la version construction du DAF XD. La différence qui saute immédiatement aux yeux par rapport au XD normal est la forme différente du pare-chocs en acier. La nouvelle benne basculante de Holland Oto est livrée dans un emballage sophistiqué – la boîte rappelle un coffre au trésor – et bien protégée. Le modèle est vissé à la tôle de chenille et peut être facilement détaché. L'intérieur du coffre est décoré de photos représentant une fosse. Le modèle et l'emballage respirent la qualité.

La première impression du XD est très bonne. La forme est très réussie et la qualité de l'impression et de la peinture est également d'un niveau élevé. Le modèle est très détaillé et a été reproduit à l'échelle.

En regardant la cabine de plus près, on remarque les feux, les essuie-glaces, les rétroviseurs et la calandre gravés avec précision. Les vitres sont parfaitement ajustées et la vitre distinctive de la porte latérale droite a également été prise en compte. L'intérieur est plutôt simple, mais correctement réalisé et composé d'une pièce en plastique. Sur le toit de la cabine, on aperçoit une lucarne, des gyrophares et une antenne radio.

Même les détails tels que les lam-

Holland Oto est surtout connu pour ses modèles réduits au 1/50, en tant que partenaire commercial d'Universal Hobbies. Mais l'entreprise s'aventure désormais en terrain inconnu avec son premier camion à notre échelle...

pes de travail à l'arrière de la cabine n'ont pas été oubliés.

Contrairement aux modèles de la plupart des concurrents, la cabine ne peut pas être basculée et, par conséquent, aucun moteur n'a été reproduit. Un petit point négatif est le montant assez large sous le pare-chocs avant. On ne le trouve normalement que sur les modèles XD destinés à la circulation routière et non sur les modèles tout-terrain tels que les bennes basculantes. Cette différence s'explique par l'angle de collision réduit. Il faut toutefois mentionner que DAF a utilisé un modèle de démonstration présentant exactement ces spécifications, qui a probablement servi de modèle au fabricant. Nous ne pouvons donc rien reprocher à Holland Oto, mais cette décision n'en reste pas moins surprenante.

Le châssis présente de nombreux détails, rien n'a été oublié. L'essieu avant est directeur, même si l'angle de braquage est plutôt réduit. Les roues et les pneus sont reproduits avec précision ; le profil est identique sur tous les pneus et les moyeux des essieux moteurs sont fidèles à l'original.

Des réservoirs détaillés, des réservoirs d'air comprimé et le système

d'échappement sont montés sur le châssis. Les cales de roue, le coffre à batterie et le réservoir à huile hydraulique pour le vérin de basculement ne manquent pas non plus, les garde-boue sont en tôle striée très finement gravée.

Vu de dessous, on peut découvrir la transmission et la suspension pneumatique détaillée avec précision.

Le châssis auxiliaire et la benne constituent une benne basculante trilatérale qui ne peut toutefois être basculée que vers l'arrière. La benne n'atteint pas tout à fait la hauteur de basculement maximale, mais le vérin de basculement est très bien réalisé et le hayon peut être ouvert.

Holland Oto a réussi à créer une impressionnante maquette du modèle de démonstration XDc à l'échelle 1:50. Par rapport à ses concurrents, il manque un peu de fonctionnalité en raison de sa cabine fixe, mais il n'a rien à leur envier en termes de fidélité aux détails. À cela s'ajoute un prix relativement avantageux, de sorte que le modèle réunit toutes les conditions pour connaître le succès.

Nous sommes impatients de découvrir les prochaines créations de cette marque néerlandaise.

Chargeuse compacte à l'échelle 1:25

Komatsu SK820-8

par Daniel Wietlisbach

Selon son équipement, le Komatsu SK820-8 atteint un poids en marche d'environ trois tonnes. La capacité de la pelle est indiquée avec une « charge » de 950 kg, ce qui est tout à fait logique, car les chargeuses compactes ne sont pas seulement des chargeuses, mais aussi des véhicules de transport, par exemple avec des fourches de chariot élévateur.

Le moteur quatre cylindres Komatsu S4D86E-7MFD développe une puissance moteur de 37,9 kW (51,5 CV) et répond aux normes d'émissions actuelles.

Le modèle a été réduit à l'échelle par UH, mais atteint tout de même la hauteur de déversement maximale et l'angle d'inclinaison fidèle à l'original. Il ne peut toutefois pas être rabattu complètement vers le bas. La chargeuse compacte est en grande partie constituée de métal.

Dans le langage courant, on parle souvent de « Bobcat », et en effet, les machines de ce type sont très similaires chez tous les fabricants. En effet, une chargeuse compacte n'offre pas beaucoup de liberté en matière de conception...

Les moules sont bien reproduits et les roues sont harmonieuses et équipées de pneus en caoutchouc avec un profil correct. Le capot moteur est bien reproduit, la calandre finement gravée avec un motif en nid d'abeille est particulièrement réussie. Trois plaques de lestage sont représentées de chaque côté à l'arrière et sont solidement collées. Le mât de levage avec sa cinématique spéciale et fonctionnelle est très bien reproduit. De minuscules vis cruciformes ont été utilisées aux points de pivotement, qui, fait intéressant, sont très proches

de l'original. Les vérins hydrauliques sont réussis et les flexibles hydrauliques sont correctement disposés. Une fourche de chariot élévateur est fournie en alternative à la pelle ; le changement est très simple, l'outil peut être déclipé en bas et décroché en haut, et bien sûr inversement lors du montage. La

cabine est constituée d'une pièce en plastique simple et fidèle à l'original, complétée par des lampes de travail, des poignées et des essuie-glaces. Comme d'habitude, les couleurs et les inscriptions sont impeccables.

Le carnet de route de Tom

par Tom Blase

Hans Brachmann n'est pas un inconnu dans le milieu des voitures anciennes Volvo. C'est un véritable expert des modèles F88/89 de Göteborg. Il a dirigé pendant de nombreuses années une entreprise de transport dont les camions se distinguaient par leur apparence unique et caractéristique.

Mais Hans a réalisé son chef-d'œuvre lorsque des normes d'émissions plus strictes ont rendu l'utilisation de son camion-benne Volvo F12 dans la ville non rentable. Il s'est renseigné sur le coût de la vente du F12 et de l'achat d'un modèle FH équivalent. Le résultat était assez décevant, car Hans aurait dû déboursier près de 15 000 euros supplémentaires.

Le conducteur ingénieux de Hünxe ne voulait pas se laisser faire et a décidé de passer à l'action, ou plutôt à la meuleuse et au poste à souder. Dans la cour se trouvait un camion Volvo FH à plateau en parfait état, qui devait être transformé en tracteur. Il a acheté chez le concessionnaire Volvo les équerres en U prescrites pour

Hans le flexologue – ou

« Je construis ma Volvo »

modifier l'empattement, a acquis une sellette d'attelage d'occasion et avait encore chez lui un système d'échappement vertical provenant d'un Volvo F1220.

Avec tout ce matériel et les outils nécessaires, Hans s'est mis au travail. La partie superflue du châssis a été rapidement retirée et peu après, les parties avant et arrière se trouvaient sur des piles de palettes dans la cour. Les câbles électriques et les conduites d'air pendaient entre les deux dans leur longueur d'origine – Hans les a laissés tels quels et les a ensuite disposés en une boucle élégante dans le châssis.

Ceux qui l'observaient pendant son travail ont rapidement craint que « Hans ait perdu la tête. Maintenant, il va tout découper en petits morceaux. »

Mais le maître Brachmann était loin d'en avoir l'intention. À l'aide de son petit chariot électrique, il a soigneusement rapproché les deux

fragments du camion, les a alignés avec précision et les a soudés avec soin. Il a d'ailleurs fait de même avec le réservoir de carburant du FH. Ce qui semble si facile a représenté, en plus du travail quotidien, près de six mois de travail le samedi.

Puis vint le jour J : la transformation devait enfin être homologuée et enregistrée auprès du centre de contrôle technique local. Hans eut l'impression que l'attente était interminable, debout à côté de la fosse où l'inspecteur examinait la transformation depuis le bas. À un moment donné, lassé d'attendre, il cria : « Alors ? C'est bon ? » L'inspecteur lui a souri et lui a simplement répondu : « Tu as fait du bon travail. Ça ne se cassera plus jamais à l'endroit où tu as soudé. »

C'était désormais officiel : Brachmann Transporte possédait un tracteur FH12 (qui n'avait coûté à Hans que mille euros de travaux de transformation).

Modèles de Peter Veicht

O&K type T16

par Robert Bretscher

Il y a trente ans, l'auteur a mesuré l'original à la demande de Peter Veicht ...

Nous passons souvent nos vacances d'automne au bord de la magnifique mer du Nord allemande.

Le trajet nous mène le long de l'autoroute A7 à travers le paysage vallonné de Kassel, où de grandes quantités de matériaux sont extraits dans de nombreuses carrières et sablières. Je garde un excellent souvenir de la visite d'une gravière, même si cela fait maintenant plus de trente ans : la gravière dans laquelle travaillait la grande pelle électrique à godet rétro O&K T16. Leo Schön, mieux connu comme encyclopédie vivante des pelles, était de la partie, mais Peter Veicht lui-même était malheureusement indisponible. Il avait pourtant absolument besoin de quelques dimensions extérieures de la T16 pour pouvoir la reproduire à l'échelle 1:50 et l'exposer au salon Bauma à Munich.

Nous avons donc pris la route de Kassel pour mesurer la T16. Notre visite quelque peu spontanée à la direction de la mine a permis d'égayer un peu l'ambiance de la pause matinale autour d'un café et de gâteaux. La pause-café avec le personnel a été doublement profitable, car nous avons pu entendre quelques anecdotes concernant la T16.

Armés d'informations, d'un mètre ruban et d'une échelle, nous nous sommes mis en route par cette froide matinée d'avril pour rejoindre O&K.

Nous sommes restés bouche bée

devant cet imposant mastodonte (construit en 1939) qui pesait 115 tonnes à sa sortie d'usine. Des modifications apportées ultérieurement par le propriétaire de la mine ont nécessité un ballast supplémentaire, qui a finalement alourdi le T16 de 10 à 15 tonnes. La plaque de base de la salle des machines, longue d'environ sept mètres et large de plus de quatre mètres, se trouve à près de trois mètres de hauteur. Le bord supérieur de la cabine se trouve à plus de six mètres. Les chenilles d'un mètre de large et de près de six mètres de long assurent une bonne stabilité. La largeur totale du châssis est d'environ 4,7 mètres. Les dimensions mentionnées ci-dessus sont sans garantie, notamment parce que la pause-café animée avec la direction de la mine avant la prise des mesures a peut-être eu une certaine influence sur nos données.

Modèle de pelle à godet O&K à l'échelle 1:50

Grâce à nos relevés et à nos photos détaillées, Peter Veicht a réalisé une pièce unique. Ce modèle lourd, fabriqué à partir de plaques de laiton et de cuivre, impressionne par son aspect massif et reproduit fidèlement la pelle historique. La patine magnifiquement conçue, de couleur rouge

pâle et décorée de bandes blanches, souligne encore l'aspect d'une pelle ancienne et très utilisée. La partie supérieure de la cabine est équipée d'un solide support à roulettes et, à l'arrière, de quatre ventilateurs. Veicht a également monté deux feux à l'avant. Tout autour, diverses fenêtres permettent de voir l'intérieur sombre, peint en gris uni. Le poste de conduite est accessible par deux portes qui s'ouvrent et offrent au conducteur une vue dégagée sur la zone d'intervention. Une autre porte mobile se trouve à l'arrière de la cabine, où Veicht a ajouté une échelle et une poignée. Afin de pouvoir effectuer d'éventuelles réparations sur les treuils à câble de grandes dimensions, la partie du toit située au-dessus des poulies peut être entièrement retirée. Le collectionneur ne peut que se réjouir de telles finesses. Le train de roulement impeccablement fabriqué, avec ses plaques de chenilles en métal coulé et ses quatre chariots à roulettes oscillantes, est également très impressionnant. Les éléments d'attelage extérieurs montés séparément complètent l'ensemble. Bien sûr, une pelle électrique ne peut pas fonctionner sans alimentation électrique, qui se trouve sous la forme d'un câble de connexion noir sur le côté du train de roulement. L'équipement de la pelle haute, avec

son entraînement caractéristique composé de plusieurs engrenages et d'un moteur électrique factice, est un chef-d'œuvre. Les petites plates-formes de service soudées des deux côtés, avec des rambardes en laiton et en fil métallique, s'intègrent parfaitement. La pelle rétro, qui offre

une capacité de 2,6 m³ sur l'original, est équipée sur le modèle 1:50 d'un coulisseau pendulaire réglable et fonctionnel. Le puissant bloc à rouleaux sur le godet ne passe pas inaperçu. Le modèle T16 est entièrement mobile et fonctionne à l'aide des deux boutons rotatifs visibles sur la paroi latérale,

qui commandent les treuils à câble pour le bras et le godet. L'avance du godet se règle manuellement.

Ce modèle attrayant embellit encore la salle de loisirs après 30 ans. Selon une rumeur tenace, la machine à l'échelle 1:1 continue de vieillir discrètement.

Modélisme à partir de zéro à l'échelle 1:25

Krupp-Dolberg D 300-2

par Holdi Langendorf

Depuis la présentation du tracteur à chenilles Menck SR85 dans le numéro 3-2023, Holdi Langendorf a créé d'autres engins de chantier : « Je me considère comme un modéliste « old school », car je travaille sans imprimante 3D, sans fraiseuse CNC et sans pistolet pulvérisateur. »

Je n'utilise que des profilés Evergreen, un cutter, une règle en acier, de la colle, des limes et des pinceaux. Dans le modélisme, je ne recherche pas la rectitude absolue que permettent les imprimantes 3D ou les fraiseuses. Ce qui m'importe, c'est l'impression visuelle d'ensemble, les détails et la fonctionnalité.

Comme je ne dispose généralement que de données et d'illustrations rudimentaires sur ces véhicules anciens, le modèle ne peut être qu'une approximation de l'original. Comme je collectionne également des modèles réduits, j'ai été fasciné par l'exceptionnel modèle du Krupp-Dolberg D300-2 d'Artitec à l'échelle

Quand il s'agit de construire entièrement soi-même des modèles réduits, le domaine des loisirs créatifs devient très restreint. Ce n'est pas la première fois que nous avons l'occasion de présenter une œuvre de Holdi Langendorf – et pour cela, nous passons à l'échelle 1:25 ...

1:87. J'ai choisi ce modèle avec godet rétro comme modèle pour ma propre construction à l'échelle 1:25.

L'original

Après la Seconde Guerre mondiale, les besoins en pelles étaient très importants en raison des montagnes de décombres. Après le rachat de Dolberg-Glaser & Pflaum, Krupp a pu proposer ses propres mini-pelles. Le modèle D200 à quatre galets de roulement a marqué le début de cette gamme en 1955. Son successeur, le D300-2 à cinq galets de roulement, a été construit de 1958 à 1969 ; il était à

l'époque la petite pelle allemande la plus vendue. Avec une hauteur totale de seulement 2,55 mètres, on peut vraiment parler d'une petite pelle. Elle pouvait même être transportée sur le plateau normal d'un camion. Elle pesait 9,1 tonnes, son moteur développait 36 CV et son godet offrait une capacité de 0,37 mètre cube. Comme c'était l'usage à l'époque, elle était proposée avec trois équipements différents, avec godet haut ou bas et flèche en treillis avec grappin. Outre la démolition de maisons, elle pouvait également être utilisée dans les carrières d'argile et les carrières de pierre.

«Construction à partir de zéro»

J'ai commencé par le châssis, car le bâti de grue chenillée me semblait le plus difficile à réaliser. Si j'arrivais à le faire, le reste ne devrait pas être trop compliqué. Comme je tiens beaucoup à la fonctionnalité, j'ai longuement réfléchi à la manière dont je pourrais construire un bâti de grue chenillée fonctionnel à partir de profilés en plastique. J'ai opté pour la largeur moyenne de 550 mm de l'original. Comme je ne voulais pas utiliser de laiton et que les détails étaient plus importants pour moi que la mobilité, j'ai choisi un bâti de grue chenillée statique, c'est-à-dire sans fonction. La fabrication des maillons de chenille a néanmoins été un travail de Sisyphe. Afin de garantir la flexibilité aux extrémités, j'ai joint les maillons à l'intérieur à l'aide d'une bande Evergreen de 0,3 mm d'épaisseur. Il était important de travailler avec précision afin que les dents de la roue motrice s'engrènent dans celles de la chaîne. La construction des dix roues du châssis du tracteur a été la tâche suivante. Enfin, j'ai réalisé le châssis central avec la couronne dentée, que j'ai alourdi à l'intérieur avec des billes de fer afin d'assurer la stabilité et le toucher.

La superstructure a été assez facile à reproduire. C'est là que le plus gros problème s'est posé, car je voulais reproduire l'intérieur. Malheureusement, les photos de l'intérieur n'étaient pas très exploitables. J'ai donc dû improviser du mieux que j'ai pu, mais cela ne concernait que les détails. Comme je prévoyais de reproduire le fonctionnement des câbles, j'ai dû trouver un moyen de construire les trois treuils de manière mobile. J'ai monté les deux grands treuils à gauche et à droite sur un es-

sieu commun. J'ai percé des fentes des deux côtés afin de pouvoir les déplacer à l'aide d'un tournevis. Chaque treuil pouvait ainsi être commandé individuellement. Le petit treuil à l'avant droite permet de déplacer le godet ; il est monté séparément. Dans l'ensemble, je suis satisfait des détails dans le compartiment moteur, car d'une part, on ne voit pas grand-chose de l'extérieur et, d'autre part, seuls quelques détails peuvent être vérifiés ; j'ai néanmoins conçu le toit de manière amovible. À l'intérieur se trouve d'ailleurs la seule pièce du véhicule qui n'ait pas été fabriquée par mes soins : le siège conducteurs. Le compartiment moteur a été agrémenté de divers détails. On y trouve des bidons d'huile et des seaux provenant de la caisse à bric-à-brac, ainsi qu'un extincteur vintage fabriqué à partir de rien et une veste de travail réalisée à partir d'un mouchoir en papier.

Équipement et peinture

La partie la plus difficile de la construction du bras et du balancier a été la réalisation des poulies et de la bouteille pour le balancier. Il a fallu travailler avec beaucoup de précision pour garantir le bon fonctionnement. Mais le travail en valait la peine et chaque étape peut être reproduite sur le modèle.

La dernière étape a été la peinture. Comme je représente tous mes modèles de machines de chantier dans un état usagé, seules des couleurs mates étaient autorisées. Après une couche d'apprêt gris clair, la pelle a reçu une couche de peinture rouille. J'ai ensuite recouvert le bâtiment de la machine d'une fine feuille de métal nu, qui sert en réalité à représenter les pièces chromées sur les modèles. J'ai ensuite appliqué la peinture bleu moyen. J'ai

dû la mélanger à partir des couleurs Revell 56 et 5, car aucun fabricant ne propose la teinte appropriée. Pour finir, j'ai procédé au lavage et à la mise en poussière avec des pigments de couleur. Afin de montrer des traces d'usure, j'ai poncé les endroits sollicités. À certains endroits, j'ai soulevé la feuille pour imiter la peinture écaillée. J'ai réalisé les inscriptions avec des lettres à frotter que j'avais encore dans mon assortiment.

Le diorama

J'ai toujours placé mes modèles précédents dans de petits dioramas. La structure de base est entièrement constituée de plaques Kapaline, enduites de plâtre et saupoudrées de vraie terre. Quelques détails devaient apporter de la variété au diorama. J'ai d'abord construit un conteneur IBC (réservoir de liquide), puis des traverses de chemin de fer et des pavés. Comme j'habite près de Kassel, il fallait un clin d'œil à ma région. À côté de la souche d'arbre, j'ai planté dans le sol une pierre de basalte, réalisée en stéatite, comme celles que l'artiste Joseph Beuys avait créées en 7 000 exemplaires pour la Documenta 7 à Kassel en 1982. Et puisqu'on est à Kassel, il fallait bien sûr des rats laveurs, qui sont toutefois un produit en 3D. L'ensemble devait être complété par des clôtures métalliques, comme on en trouve aujourd'hui sur tous les chantiers. Mais cela créait une contradiction temporelle : une pelle des années 1960 côtoyait des éléments contemporains ! De plus, le bras et la pelle étaient très rouillés, ce qui ne semblait pas indiquer une utilisation récente.

J'ai donc inventé une histoire jointe : sur la clôture, on peut voir la lame d'un chantier-musée. De telles in-

stallations existent depuis 1997 et permettent aux visiteurs d'essayer divers engins de chantier anciens. Mon chantier fictif n'est ouvert qu'une fois par mois et n'était plus en activité depuis le début de la pandémie, faute de surveillance. Cela explique également la forte corrosion de la pelle, qui n'a pas été utilisée depuis longtemps.

Cela explique également la présence d'équipements plus récents. Heureusement, un nouveau surveillant a été trouvé, qui se tient à l'arrière, armé d'un balai.

En fait, le travail aurait dû être terminé ici. Mais parmi les photos qui m'ont servi de modèle, j'en ai trouvé une où la pelle charge une benne à or-

dures. La petite pelle s'accorde plutôt bien avec le Motrak S18 d'O&K, qui n'est pas non plus très grand. Par hasard, le camion à benne basculante de taille moyenne était également disponible chez Artitec. Le modèle au 1/87 a donc été rapidement acheté et reproduit à partir de zéro au 1/25, mais c'est une autre histoire !

Des transformations simples – Partie I

Deux en un

par Wilfried Schreiber

Une transformation très simple consistait par exemple à monter une superstructure Liebherr A 921 sur un châssis à chenilles adapté de Joal, issu du modèle Åkerman H7.

C'est ainsi qu'est né le modèle de la version à chenilles LH 921. La particularité de cette pelle des années 1970 était qu'elle appartenait à la dernière série de pelles LH qui ne disposait que d'un seul vérin de levage. Toutes les séries suivantes ont été équipées de deux vérins de levage et, à partir de là, de cabines blanches, comme on peut le voir sur la transformation suivante d'une LH 912 des années 1980. L'auteur l'a équipée d'une foreuse Delmag – à l'échelle 1:87 de Kibri – pour créer une petite foreuse tout à fait courante à l'époque. La Liebherr A 921, qui était équipée d'un godet rétro, était le premier modèle de pelle mobile de Gescha. La A 912, disponible avec une benne preneuse ou un godet rétro, provient de Conrad.

Il arrive parfois qu'un modèle soit accidenté ou que des pièces soient perdues. Dans ce cas, deux modèles d'origine peuvent donner naissance à un nouveau modèle ...

Les camions se prêtent également très bien aux transformations, comme le montrent les deux modèles Henschel de GMTS en résine. Le HS 22 F est passé de benne à trois essieux à malaxeur grâce à la superstructure de Conrad. Le Henschel H 261 AK a donné naissance à la benne à deux essieux HS 14. L'auteur a réalisé cette transformation à deux reprises. Une fois en utilisant la partie arrière du châssis avec pont de benne (en bois sur l'original) du modèle Mercedes Langhauber L 3500 de Minichamps (1:43) comme variante plus ancienne. Lors de la deuxième transformation, la partie arrière du châssis avec pont de benne a été utilisée à partir du MAN DHAK 26.240 à deux essieux de Conrad. Ces cami-

ons étaient présents sur de nombreux chantiers dans les années 1960 et 1970, jusqu'à ce que Henschel cesse la production de camions à Kassel dans les années 1980. Henschel construisait également des chars et des locomotives. L'usine a été reprise par TKTR (Thyssen-Krupp-Transrapid) puis abandonnée en 2010.

La conversion de camion plus simple est celle du MAN DHAK 26.240 à trois essieux en benne basculante en bétonnière, car ici aussi, seule la benne basculante a été remplacée par une structure de bétonnière (Stetter), toutes deux de Conrad. Cette conversion a été réalisée par Rainer Markgraf, malheureusement décédé, tandis que toutes les autres conversions ont été effectuées par l'auteur.

Conversion sur base CCM

Caterpillar 988 Compacteur de déchets

par Urs Peyer

Lors de son lancement en 1963, le 988 était la première chargeuse sur pneus à articulation pivotante de Caterpillar. La même année, le bulldozer sur pneus 834, basé sur le 988, a également été commercialisé. Il a fallu attendre sept ans, jusqu'en 1970, pour voir apparaître le premier compacteur de sol, le 835.

Le premier compacteur à ordures officiel de Caterpillar fut le 816 en 1972. Il existe également une variante du compacteur à ordures avec lame de bulldozer, équipée d'un mât de levage et d'une pelle. Les roues en acier avec pointes dentées broient et compactent les déchets en une seule opération. La pelle avec une grande protection éclaboussure sert à réparer les tas de déchets déversés.

La chargeuse sur pneus 988 de CCM a servi de base à la conversion. Les roues à déchets proviennent du compacteur de déchets Cat 836H de Norscot. Les roues de compacteur Hanomag CL310, Komatsu WF450 ou Fiat-Allis FR20B conviendraient également.

Démontage

Contrairement à la plupart des autres modèles de chargeuses sur

Es gehört sicher ein wenig Mut dazu, ein Modell von CCM zum Umbauprojekt zu erklären. Nichtsdestotrotz ist gerade dieser Umbau auch für Anfänger geeignet ...

pneus, les roues de la CCM Cat 988 sont montées individuellement dans les carters d'essieu. L'essieu avant est fixé à l'aide d'une vis et peut être facilement retiré. Une fois les pneus démontés, les jantes peuvent être démontées en deux parties. En tirant fermement, le boulon peut être retiré de l'essieu. Les carters d'essieu avant et arrière doivent ensuite être élargis à $\varnothing 2,0$ mm (photo 1).

Les roues du compacteur du 836H peuvent être retirées de l'essieu en les tournant dans le sens inverse et en tirant simultanément. Les roues peuvent être démontées en trois parties en desserrant trois vis. L'essieu ayant un diamètre supérieur à 2,0 mm, l'ouverture dans la jante a dû être élargie à 3,0 mm. Un tuyau ABS de $\varnothing 3,0/2,0$ mm a ensuite été collé dans le trou (image 2).

Montage

Comme le carter d'essieu avant ne pouvait plus être vissé en raison

de l'essieu désormais continu, il a dû être collé avec de la colle à deux composants. Des tiges en laiton ou en aluminium de $\varnothing 2,0$ mm sur lesquelles les roues pouvaient être collées fermement ont été utilisées comme nouveaux essieux.

Pour démonter la pelle, les quatre boulons ont dû être retirés avec précaution de l'intérieur vers l'extérieur à l'aide d'un fin chasse-goupille. La nouvelle protection éclaboussure a été fabriquée à partir de profilés en plastique. Sa largeur correspond à celle de la pelle, elle mesure 25 mm de haut et 1,5 mm d'épaisseur à l'extérieur. Le bord inférieur a été adapté au moule de la protection éclaboussure existante. Le cadre blanc a été fabriqué à partir de divers profilés en plastique conformément à la liste des matériaux. Les fines ouvertures noires ont été réalisées à partir de grilles de protection avant de cabines d'excavatrice qui se trouvaient dans la caisse à restes (photos 3 et 4).

La démolition comme thème de diorama

Un lieu abandonné

par Markus Lindner

Une grande partie de cet impressionnant ensemble de bâtiments a déjà été rasée, et les pelles continuent de travailler sans relâche dans les halls. La structure caractéristique en poutres de béton est désormais visible de l'extérieur dans le hall principal à deux nefs. L'imposant four à couple est toujours debout.

Dans le dernier numéro, on pouvait déjà voir devant le hall la Kobelco SK1300DLC-10 entièrement équipée d'un bras de démolition en trois parties. Depuis, on peut observer le bolide à l'œuvre dans la démolition de la structure du hall. Il est assisté par d'autres machines Kobelco, notamment une SK400DLC avec équipement Longfront (type de moteur) et une SK500LC-10 (Conrad). Les modèles sont équipés d'accessoires adaptés, dont la plupart sont fabriqués par nos soins. Dans les prochains épisodes, des modèles complètement différents seront visible

s sur le diorama.

Mais revenons à la construction du diorama. Après la planification et la répartition des différents corps de bâtiment sur la surface au sol, la première étape a consisté à construire le hall central à deux nefs, qui est déjà en cours de démolition, car tous les autres éléments seront raccordés à celui-ci.

Deux nefs de 34,0 cm de large et 26,5 cm de hauteur ont été représentées, de manière à pouvoir loger les installations techniques de la halle

Comme on peut facilement le constater, la fonderie désaffectée présentée dans notre dernier numéro est « au bord du gouffre ». Mais comment cette belle halle a-t-elle vu le jour ...?

de coulée et celles de la préparation du sable de moulage, tout en laissant suffisamment d'espace au-dessus pour les ponts roulants. Ces derniers servaient à déplacer les poches de coulée contenant le fer liquide, les châssis de moulage et les pièces moulées finies vers leur destination respective.

La construction en arc en plein cintre a permis d'obtenir une hauteur totale de 34,5 cm (38,0 cm avec les lucarnes), ce qui convient parfaitement à l'utilisation de machines de démolition telles que la Kobelco SK1300DLC-10 et d'engins similaires. Afin que les outils de démolition qui y sont fixés trouvent suffisamment de « matière », les halls devaient, comme déjà mentionné dans le numéro précédent, disposer d'une structure en béton aussi massive que possible. Le choix s'est donc porté sur une construction à ossature avec une trame de poteaux de 12,0 cm, remplie de maçonnerie.

La construction du toit a nécessité une réflexion plus approfondie : le choix s'est porté soit sur un assemblage à poutres en acier, très esthétique, soit sur la variante plus courante avec un élément en béton précontraint et une tirant. Des photos d'une aciérie

belge ont permis de trouver une alternative encore meilleure : des structures massives en béton précontraint, dont le principe de base est similaire à celui des « poutres Vierendeel », qui ajoutent une quantité supplémentaire non négligeable de matériaux de démolition au toit du hall.

En raison de la taille du bâtiment et de la stabilité requise pour la maquette, notamment si celle-ci devait être régulièrement transportée pour des prises de vue en plein air, le choix des matériaux a joué un rôle important dans la réalisation.

La mousse rigide légère, qui aurait permis de bien représenter les traces de démolition, a donc été écartée, du moins pour les éléments structurels. À la place, nous avons utilisé comme matériau de base du MDF (panneau de fibres à densité moyenne) fin et facile à se procurer, d'une épaisseur de 6,0 mm, qui se fraise bien à l'aide d'une fraise CNC, correspond à une épaisseur d'environ 30,0 cm dans l'original et a ensuite été doublé plusieurs fois afin d'atteindre une épaisseur de 12,0, 18,0 ou même 24,0 mm d'épaisseur pour certains composants.

La structure murale est ainsi multicouche et se compose généralement

de trois couches. Au milieu se trouve une pièce fraisée en MDF qui représente le niveau de la maçonnerie, sur laquelle sont posées, vers l'extérieur et vers l'intérieur, une autre pièce fraisée en MDF qui représente les éléments porteurs de la construction en béton armé. Collées avec de la colle blanche disponible dans le commerce, elles ont permis d'obtenir une structure de base extrêmement stable, qui a été vissée par le bas à l'aide de longues vis à bois sur la plaque de base en mousse rigide au niveau des supports épais.

Toutes les surfaces en béton visibles, et donc une grande partie de l'assemblage, ont été recouvertes d'une couche d'apprêt gris béton. L'intérieur de la halle a ensuite été peint dans un gris légèrement plus clair. Pour cela, nous avons utilisé des restes de peinture pour façade afin de donner un aspect intérieur à la halle.

Les surfaces murales entre les piliers devaient laisser apparaître une maçonnerie apparente rouge. Le choix s'est porté sur des panneaux muraux gaufrés « brique » de la société Noch (57550), qui sont certes recommandés par le fabricant pour les échelles 1:87 et même 1:120, mais qui, en raison de la masse de pierre utilisée, conviennent beaucoup mieux à notre échelle 1:50. Il s'agit de panneaux en carton texturé de dernière génération, sur lesquels sont imprimées des structures de briques et

des joints de maçonnerie, ce qui leur confère un aspect beaucoup plus réaliste que les panneaux en carton utilisés auparavant. Les plaques ont pu être facilement fixées sur le support MDF à l'aide d'une colle de contact. Il ne faut toutefois pas passer sous silence un inconvénient des plaques de carton gaufrées : après relativement peu de temps, la couleur rouge brique s'estompe sous l'effet des rayons UV, c'est pourquoi le diorama ne doit pas être placé directement derrière une fenêtre.

Les fenêtres méritent également un second regard : comme le hall peut être vu de l'extérieur comme de l'intérieur et que les murs ont une épaisseur réaliste, la construction habituelle des fenêtres dans le modélisme, avec un cadre collé à l'arrière et un film transparent, n'est pas envisageable. Les fenêtres sont donc composées de trois parties : un cadre intérieur et un cadre extérieur, entre lesquels est collé un film transparent en polycarbonate. Les deux cadres ont été peints avant d'être collés, puis placés dans les ouvertures des fenêtres et collés. Il a fallu plusieurs essais pour déterminer les dimensions exactes des fenêtres afin qu'elles puissent être insérées dans les ouvertures avec suffisamment de jeu, sans créer de trop grands espaces inesthétiques.

Pour les grandes surfaces vitrées des pignons en arc, la tâche a été simplifiée. Ici, un espace ouvert a

été laissé dans l'assemblage en MDF afin de pouvoir insérer la fenêtre finie en un seul morceau. L'espace ouvert a été recouvert par le toit sur le modèle fini.

Le toit lui-même est constitué d'un coffrage en bois recouvert de tôles ondulées. Pour le coffrage en bois, des bandes étroites de bois de balsa de 1,0 mm d'épaisseur ont été découpées, teintées en brun foncé avec une lasure pour bois, puis collées perpendiculairement aux poutres en béton. Les plaques de tôle ondulée individuelles posées dessus ont été découpées dans du carton ondulé pour bricolage, le carton de support au dos a été soigneusement retiré à l'aide d'un objet pointu et le carton ondulé restant a été peint en gris foncé. La peinture structurée Asphalt de Noch, spécialement conçue pour la construction routière, s'est avérée idéale pour cela ; un léger vieillissement a ensuite été effectué. Les plaques de tôle ondulée individuelles se sont bien adaptées à la courbure du toit et ont pu être collées sur le coffrage en bois dans le sens de la pose à l'aide de colle blanche.

Dans le prochain épisode, nous montrerons en détail comment le hall a été complété par les extensions à gauche et à droite.

Site partenaire

Réfection de pistes en Australie

La solution de rénovation avec le ciment rapide Q-FLASH a également fait ses preuves en Australie ! Après une première rénovation à l'aéroport de Melbourne au printemps 2023, notre entreprise partenaire Fulton Hogan a reçu en avril le feu vert pour une nouvelle rénovation à Melbourne.

Concretum Construction Science AG, une filiale d'Eberhard Unter-

nehmungen, a livré environ 800 tonnes de ciment pour ce projet. Chaque nuit, Fulton Hogan et Eifers ont coulé jusqu'à 33 m³ de béton rapide Q-FLASH. Le projet a nécessité 55 nuits de travail. Les dalles à remplacer mesuraient au maximum 56,0 m² et 580 mm d'épaisseur. Les travaux ont commencé à 23h00 et le démantèlement des dalles a duré environ une heure. À partir de 1h30, cinq

camions-malaxeurs volumétriques ont produit le béton directement sur le chantier. La mise en place, le compactage et la finition ont duré une heure supplémentaire. À 4h45, la voie de circulation était à nouveau ouverte au trafic aérien. Grâce à Q-FLASH, les fermetures nocturnes ont été courtes et n'ont posé aucun problème !

Traduction des pages 54 – 55

Nouveau sur le marché

NZG 1:18

L'impressionnant modèle réduit de l'Actros L a été retravaillé et complété dans certains détails, petits mais raffinés. Outre le nouveau logo « L » imprimé, la position des rétroviseurs a été ajustée et les caméras rétroviseurs ont été légèrement réduites.

Il dispose désormais d'un échappement latéral, d'une seule cale de roue, de marchepieds retravaillés et d'un compartiment de rangement supplémentaire dans la garniture de porte. Ce modèle unique est ainsi à nouveau à la pointe de la technologie par rapport à l'original.

HPM Modellbau 1:50

Si vous aimez les détails poussés à l'extrême, vous êtes à la bonne adresse chez HPM. Non seulement parce qu'on y trouve des pièces introuvables jusqu'à présent, mais aussi par-

ce qu'elles sont extrêmement bien réalisées (voir à ce sujet l'article sur les outils rapportables pour la Hitachi ZX95US-7 dans ce numéro). Il y a notamment une thermos avec une tasse en guise de couvercle, qui reproduit la poignée de manière autonome. Ou encore la pompe à graisse, qui présente même le raccord pour le graisseur à l'extrémité du tuyau. Toutes les pièces sont issues d'une imprimante 3D et montrent de manière impressionnante ce qu'il est possible de réaliser aujourd'hui avec cette technique. Sur la photo, on peut également voir : des récepteurs GPS universels et des lampes de travail à LED, un extincteur, un bidon d'essence et un seau à mortier. Les détails sont agrandis de plus de deux fois leur taille réelle, ce qui souligne de manière impressionnante la qualité d'impression.

Grâce au savoir-faire acquis, HPM propose également un service d'impression 3D dans le cadre duquel des pièces peuvent être imprimées sur commande. Il existe également un service d'impression pour la création de décalcomanies (décalcomanies) qui ont un pouvoir couvrant particulièrement élevé. Le site web avec boutique en ligne est actuellement en cours de construction (www.hpm-modellbau.de) ; jusqu'à sa mise en ligne, les demandes peuvent être envoyées par e-mail ou via Facebook (service@hpm-modellbau.de / Facebook HPM – High Performance Modellbau).

MSM 1:50

Chez l'entreprise liechtensteinoise également, les imprimantes 3D tournent à plein régime et Andreas

Eberle, l'esprit créatif de la maison, semble avoir une source inépuisable d'idées. Ses dernières créations sont trois grappins qui s'adaptent aux grues camion de tous les fabricants

connus tels que Conrad, WSI ou Tekno. Comme d'habitude, ils sont entièrement mobiles et stables, mais les couches d'impression sont légèrement visibles. Il existe une pince de

fouille, une pince pour matériaux en vrac et une pince universelle à deux coquilles ouvertes. Toutes les pinces sont disponibles dans les trois couleurs présentées.

Nouvelles en bref

Tata rachète Iveco

Iveco a récemment fêté ses 50 ans et le groupe vient d'être vendu. Après la séparation de Magirus, c'est désormais le groupe indien Tata Motors qui rachète le constructeur italien de camions. Tata déboursa 3,8 milliards de dollars pour cette acquisition. Mais le groupe n'obtient pas tout : la division Défense (IDV) est cédée avec Astra au groupe italien d'armement Leonardo. Selon le communiqué de presse, l'objectif de cette fusion est de créer une plateforme solide pour une croissance durable grâce à la combinaison de compétences complémentaires, d'une portée mondiale et de visions stratégiques communes. Tata Motors souligne que cette acquisition renforcera la stratégie actuelle d'Iveco et servira les intérêts à long terme de toutes les parties prenantes, notamment les employés, les fournisseurs et les clients. (eu)

DAF lance des châssis pour le transport automobile

DAF a adapté ses châssis aux exigences du secteur du transport automobile. Dans le transport automobile, le chauffeur est toujours un peu mal à l'aise, car la cabine, déjà peu spacieuse, est encore réduite. En ef-

fet, il faut transporter autant de voitures que possible, ce qui est généralement possible en plaçant un véhicule au-dessus de la cabine. DAF a désormais adapté les châssis et les cabines des séries XD, XF, XG et XG+, mais toutes les cabines ne peuvent pas accueillir une voiture. Les châssis ont été abaissés de quatre centimètres et sont équipés de pneus à profil bas. Si nécessaire, la cabine peut également être livrée d'usine avec un toit incliné. (eu)

Caterpillar 980 GC

Le nouveau Cat 980 GC, propulsé par un moteur C13 de 313 kW compatible avec la norme Stage V, vient compléter la gamme étendue de chargeuses sur pneus de taille moyenne. Grâce à sa simplicité d'utilisation et à son fonctionnement économique, cette chargeuse de la catégorie 30 tonnes constitue une solution rentable pour les applications les plus diverses. Les godets performants et faciles à remplir offrent des capacités comprises entre 4,3 et 5,8 m³. Des godets universels, à fond plat, pour roches, charbon et matériaux légers sont également disponibles. Lors du chargement de camion, le système Cat Payload en option pèse le matériau en continu. (up)

MAN Commander GT

MAN Truck and Bus Nederland a lancé deux modèles spéciaux destinés exclusivement aux Pays-Bas. Le MAN TGX et le MAN TGE sont désormais disponibles en version Commander GT. Ces modèles s'inspirent de la Porsche Mobil 1 Super Cup. Porsche et MAN font partie du même groupe et sont synonymes d'excellence. La version Commander GT allie l'ambiance des courses automobiles à la robustesse, la passion et la perfection. Le TGX bénéficie d'un design sur mesure avec un par soleil adapté et une bande lumineuse intégrée, ainsi qu'une lèvre avant avec bande lumineuse à LED. À cela s'ajoutent un pare-chocs arrière adapté de Rensoude et des bas de caisse adaptés. Le châssis est entièrement recouvert d'un revêtement en bois et la paroi arrière arbore un logo « Commander GT » éclairé, encadré par deux tuyaux d'échappement verticaux. L'équipement spécial est complété par un intérieur haut de gamme. (eu)

Hitachi ZX890LCR-7

Située dans le sud-est de la France, la carrière « Carrières de la Loire » du groupe Delage extrait environ un million de tonnes de roches par an,

principalement pour le ballast ferroviaire et le gravier routier. Après environ 11 100 heures de service, l'ancienne Hitachi ZX890LCR-6 a été remplacée par une nouvelle ZX-890LCR-7. Elle consomme environ 5 % de carburant en moins que son prédécesseur. La pelle est équipée d'un bras de 7,10 m de long, d'un balancier de 2,95 m et d'un godet à roche de 5,0 m³. Son poids en charge est d'environ 86,8 t. Le concessionnaire Teramat a conclu un contrat de service complet pour cinq ans. (up)

Liebherr R 980 Demolition

La société Hercal Diggers SL de Barcelone investit dans une Liebherr R 980 Demolition. Cette pelle de démolition d'un poids maximal de 197,5 tonnes est la plus grande de la péninsule ibérique (Espagne et Portugal). Équipée d'une flèche télescopique (télescopique de 19,5 à 35,7 m), d'une flèche intermédiaire de 2,8 m de long et d'un bras de démolition de 13,5 m, la pelle atteint une hauteur de travail maximale de 60,0 m.

Le poids des accessoires est alors de 2500 kg. La R 980 Demolition fait ses débuts sur un chantier dans la Zona Franca de Barcelone : démolition d'un bâtiment en béton armé composé de 20 silos d'une hauteur pouvant atteindre 40 mètres. (up)

Chers amis,

chers lecteurs de la traduction française

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

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

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

Merci beaucoup et cordialement

Daniel