

Modelle von Lastwagen, Baumaschinen

Mit Wettbewerb

NZG 1:50

Liebherr LB 45.1

Eigenbau 1:50

Mercedes-Benz

LPS 333

texte français



Cavallino 1:50 DAF XG+ zum Dritten

Sammlerportrait Towercrane Brothers

Bomag 1:50
Kaltfräse BM 2000/65



Editorial

IA ou construction de dioramas ?



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

Récemment, l'un de nos auteurs assidus m'a demandé si « nous pouvions nous passer de la construction de dioramas à l'avenir » et a joint à son message quelques photos de modèles de camions dans un magnifique paysage. Les photos avaient toutes été créées par l'intelligence artificielle et téléchargées sur les plateformes habituelles.

En effet, les yeux des amateurs de modèles réduits restent rivés sur ces images, car on se demande instinctivement si elles sont réelles ou artificielles. Elles sont également déconcertantes, car les proportions sont rarement correctes et les modèles sont souvent trop petits. Un problème que l'IA, comme cela a été prouvé, résoudra en quelques mois. L'intégration des modèles dans l'environnement naturel est déjà époustouflante, les ombres projetées sont fidèles à l'original.

C'est fascinant à regarder, mais pourquoi devrais-je pour autant renoncer aux dioramas et au modélisme ? Pour moi qui suis un « gratte-papier », malgré une grande diversité dans mon travail, les loisirs et les passe-temps sont synonymes de temps passé loin des écrans. Je me réjouis

de ressortir mon projet de maquette actuel et de créer quelque chose avec mes outils et mes mains. Je suis toujours reconnaissant lorsque la recherche de modèles est terminée, que je peux éteindre l'ordinateur et prendre mon couteau de bricolage. C'est pourquoi j'aime imprimer les photos de modèles les plus importantes et les garder à portée de main, afin que le tablette ne scintille pas sur l'établi.

Les images de modèles dans des paysages générés par l'IA vont probablement devenir une nouvelle variante de notre hobby. Ceux qui ont succombé à la fascination de la construction de dioramas continueront à vouloir utiliser leur imagination et leurs mains pour créer un morceau de paysage.

Peut-être montrerons-nous un jour des images générées par l'IA, de préférence accompagnées d'instructions. D'ici là, je vous souhaite à tous une bonne lecture et des moments de détente pendant les fêtes.

Daniel Wietlisbach

Laster & Bagger sur internet:

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

Michael Acker et Marco Schüfer partagent une passion commune

Towercrane Brothers

par Daniel Wietlisbach

Michael Acker est né en 1977 à Stuttgart, où il a grandi avec un demi-frère de trois ans son aîné. Il n'a vu son père que quelques fois, et n'a jamais connu son deuxième demi-frère. Mais sa mère s'est occupée de manière dévouée des deux garçons afin qu'ils ne manquent de rien. Pour cela, elle a travaillé dur, d'abord comme couturière, puis comme chauffeuse de taxi, ce qui a obligé les enfants à devenir indépendants très tôt. L'appartement était situé dans le quartier chaud de la métropole du sud de l'Allemagne, où les enfants et les adolescents devaient trouver leurs propres refuges. Michael a trouvé le sien sur les chantiers de construction, qui étaient nombreux pendant le boom immobilier des années 1980 et 1990. L'agitation qui y régnait l'attirait – il y avait toujours quelque chose à observer. Il était bien sûr particulièrement fasciné par toutes les machines et, déjà à l'époque, par les grues de chantier. Les chantiers attiraient également les garçons la nuit et le week-end ; il se faufilait alors « avec ses copains » entre les engins de chantier, comme il s'en souvient. Dans un album, il y a une photo qui montre Michael, âgé de 14 ans, seul et sans sécurité, sur le bras d'une grue à tour – photographié depuis le sommet de la tour par son complice. Bien sûr, la police qui ap-

Avant que leurs chemins ne se croisent au salon Minibauma Sinsheim en 2008, les deux collectionneurs ne se connaissaient pas. Chacun avait sa propre histoire, mais ils avaient néanmoins de nombreux points communs. Dans la collection de grues, ils se sentent tous deux comme au paradis ...

prochait n'avait aucune chance, car les garçons connaissaient leurs voies de fuite et disparaissaient dans les profondeurs du métro.

Son frère aîné avait d'autres centres d'intérêt, il parcourait les rues avec sa BMX et « traînait avec ses propres copains ». Mais ils avaient aussi un intérêt joint : il construisait des stands forains et des fêtes foraines avec des briques Lego et empruntait les grues de son jeune frère pour les monter. Grâce à la différence d'âge, les amis de son frère offraient souvent à Michael des jouets Siku. Il était depuis longtemps évident que les modèles Siku feraient le bonheur du garçon pour son anniversaire. Outre des véhicules de transport, son parc comprenait également des camions à benne basculante, des semi-remorques à benne basculante, le MAN avec semi-remorque à plateau et grue de chargement, ainsi que la pelle Menck M500H. Et bien sûr, il y avait la célèbre grue à montage rapide, qui a été

montée et démontée d'innombrables fois – à l'époque, elle était encore disponible avec toutes les fonctions de l'original grâce à des câbles fonctionnels. À l'âge de neuf ans, il a découvert dans la vitrine du magasin de jouets Kurtz la légendaire grue mobile à cinq essieux de Siku. Il a demandé l'argent nécessaire pour son anniversaire et a finalement pu acheter deux versions, une rouge comme grue de pompiers et une jaune, rouge et bleue comme version civile – les deux modèles font encore partie de sa collection aujourd'hui.

Spielwaren Kurtz était à l'époque un magasin spécialisé classique qui proposait dans son « rayon garçons » tout ce qu'il fallait, des trains miniatures aux modèles NZG et Conrad. Michael était déjà conscient à l'époque de la différence entre les jouets et les modèles de collection. Malgré des prix nettement plus élevés, il a pu intégrer un peu plus tard un O&K RH9 comme premier « vrai

» modèle dans son parc de machines. À l'âge de 14 ans environ, il a également découvert dans le magasin spécialisé les premières grues à tour à l'échelle 1:87 de Conrad, que l'on pouvait monter « comme les vraies ».

Loisir

Lors de ses visites sur les chantiers, Michael a pu nouer de précieux contacts. On lui a offert des brochures et il se souvient également d'avoir fait un tour sur une Liebherr LTM 1060 de « Paule ». À l'école, tout allait bien et Michael ramenait de bonnes notes à la maison. Après un stage sur un chantier, il a commencé un apprentissage de trois ans comme « constructeur en béton et béton armé », qui lui a beaucoup plu. Il est ensuite resté deux ans dans l'entreprise où il avait fait son apprentissage, puis a travaillé pendant neuf ans dans une entreprise de plâtrerie et de construction sèche. Il a ensuite passé plus de onze ans chez un menuisier, ce qui a permis à cet artisan doué de devenir un généraliste. Il a ainsi pu transformer lui-même en grande partie la maison délabrée qui abrite aujourd'hui la collection.

Son hobby a également rapidement bénéficié de son habileté manuelle. Pendant sa formation, il a découvert des modèles en bois dans l'atelier et a mûri l'idée de réaliser son rêve d'une grue de chantier à l'échelle 1:50 avec ce matériau. Après le réveillon du Nouvel An, il a ramassé les tiges des feux d'artifice, qui ont constitué le matériau de base pour la construction de la première grue. Plus tard, il s'est essayé aux profilés en laiton et à la soudure, mais y a renoncé pour des raisons de coût. Divers modèles de grues ont ensuite été créés à partir de profilés en plastique fin, mais

il est toujours revenu au bois comme matériau de construction. Modélisme talentueux, il a créé des modèles uniques à partir de moyens souvent assez rudimentaires. Tous ses modèles artisanaux sont étiquetés et numérotés en bas. Si ses plus grands modèles ont été réalisés à l'échelle 1:10, il existe également des grues à tour à l'échelle 1:400, dont les bras mesurent à peine 10 cm.

Michael a certes rencontré d'autres modélistes lors du salon « Modellbau Süd » de Stuttgart, qui était très important à l'époque, mais c'est sa visite au salon Minibauma 2008 à Sinsheim qui a changé sa vie de modéliste amateur.

Marco Schüfer

Marco est né en 1983, six ans après Michael, et a grandi en tant qu'enfant unique à la campagne, dans les environs de Stuttgart. Malheureusement, sa mère ne pouvait pas vraiment s'occuper de son fils en raison de problèmes de santé. Son père le soutenait, mais en tant qu'échelle de la comptabilité financière d'un fabricant d'échafaudages, il avait de lourdes responsabilités. Cependant, il consacrait tout son temps libre à son fils, dans la mesure du possible. Pendant la semaine, Marco passait beaucoup de temps chez ses grands-parents. Son grand-père, conducteur de train à la retraite, a réactivé pour Marco le train miniature qu'il avait construit pour son fils, ce qui a enthousiasmé le garçon. C'est à cette époque que les bases de son hobby ont été posées : le collectionneur est resté fidèle à l'échelle 1:87 jusqu'à aujourd'hui.

Marco aimait aussi jouer avec des briques Lego et reproduire les chantiers qu'il visitait lors de ses pro-

menades avec son grand-père. Aux briques Lego s'ajoutaient des véhicules et des machines Siku. À l'âge de huit ans environ, un oncle lui a offert la grue camion Siku avec pointe de flèche, réalisant ainsi son plus grand souhait. La flotte Siku a été complétée par des véhicules Matchbox de la série « Kingsize ».

Marco ne trouvait pas l'école très importante. S'il y avait un chantier sur le chemin où une grue était en cours de montage, il descendait spontanément du bus et s'arrêtait. Lui aussi connaissait Spielwaren Kurtz, où il découvrit les kits de construction de Kibri, mais aussi des modèles à l'échelle 1:50 qui le laissèrent « bouche bée », comme il s'en souvient. Il y avait soudain des modèles fidèles à l'original de Conrad et NZG – il aurait préféré « les emporter tous. C'était fantastique, mais malheureusement inaccessible à l'âge de 10 ans ! » Lorsque son père lui a offert la grue à montage rapide Liebherr 28K de Conrad pour Noël, il s'est senti « au septième ciel ».

En 1995, Marco a visité le salon Bauma à Theresienwiese avec son père, ce qui l'a profondément marqué. Il y a vu de nombreuses machines pour la première fois et se souvient encore très bien comment les mâts sont apparus pour la première fois depuis les escaliers de la station de métro, avant que tout le site ne s'ouvre à lui. Grâce aux contacts de son père, il a reçu en cadeau un modèle réduit d'une chargeuse stéréo Liebherr de Conrad, et c'est là qu'est née sa deuxième passion, la collection de brochures. À l'époque, les distributeurs de brochures des grands fabricants occupaient des murs entiers. Marco était subjugué et courait « comme pris de fièvre » d'un stand à l'autre, mais il se sentait incapable

de collecter toutes les brochures. Au bord de la « crise de nerfs », il a dû abandonner, car il n'avait ni assez de sacs ni la force nécessaire pour tout transporter. Après ce salon, une chose était claire : désormais, sa vie tournerait autour des engins de chantier, tant sur le plan professionnel que privé.

En effet, son intérêt ne faiblit pas et il souhaite apprendre « quelque chose en rapport avec les engins de chantier ». Lors d'un stage en tant que constructeur en béton armé, il a pu conduire pour la première fois une grue, une Liebherr 35K. Mais au début des années 2000, le secteur de la construction est en crise et Marco ne trouve pas de place d'apprentissage pour le métier de ses rêves, monteur de grues. Il a finalement suivi une formation de mécanicien agricole, ce qui, avec le recul, s'est avéré être une bonne décision. Après une deuxième formation de jardinier paysagiste, la crise dans le secteur de la construction était terminée et Marco a eu la chance de trouver un emploi

de monteur de grues à tour chez un concessionnaire Potain. Après avoir suivi une formation complémentaire pour devenir « expert », il pouvait non seulement monter des grues, mais aussi les « réceptionner ». Au bout d'un an, il a souhaité élargir ses connaissances et a rejoint une petite entreprise indépendante. Pendant dix ans, il y a monté des grues de toutes les marques courantes et, grâce à ses contacts avec différents fabricants, il a enrichi sa collection privée de prospectus.

Malheureusement, ce métier était très éprouvant. Après des problèmes de dos et un accident du travail, il a dû observer une longue période de convalescence pendant laquelle il n'avait pas le droit de travailler. Ce n'est que de manière sporadique, lorsqu'il se sentait étouffé, qu'il aidait des entreprises amies et conduisait parfois une grue « à titre thérapeutique ». Souffrant de lésions vertébrales irréversibles, il ne peut aujourd'hui rester debout plus de quatre heures par jour. Il a passé son permis camion à ses

frais et travaille aujourd'hui dans une entreprise de construction, afin de pouvoir continuer à côtoyer les grues. Il se charge du transport d'engins de chantier, mais est également le bienvenu dans l'atelier. Les horaires de travail réguliers et la bonne ambiance de travail compensent les sacrifices financiers.

Loisir

Avec l'augmentation de son argent de poche, puis de son salaire d'apprenti, il a pu s'offrir des modèles plus chers – il collectionnait et construisait avec passion des modèles réduits à l'échelle 1:87. Pendant sa formation, Marco a découvert l'« IG F.B.S.K. e.V. » (communauté d'intérêts des amis des engins de chantier, des transports lourds et des grues), l'association allemande qui organise chaque année le salon Minibauma. En 2005, Marco a visité l'exposition à Sinsheim pour la première fois et a constaté avec joie qu'il y avait beaucoup plus de personnes partageant les mêmes idées qu'il n'osait l'imaginer. Il est devenu membre et a exposé pour la première fois deux ans plus tard. Il était le seul à s'intéresser aux grues de chantier et a également présenté ses conversions sur la base de Kibri. Il s'agissait notamment d'une grue à tour Potain qu'il avait transformée à partir d'une grue à tour Liebherr, ce qui n'avait pas été possible sans faire quelques concessions sur les détails. Il a néanmoins exposé le modèle à la Minibauma 2008 avec beaucoup de plaisir.

Du moins jusqu'à ce qu'un visiteur lui fasse remarquer toutes les erreurs. Marco s'est d'abord énervé et a trouvé cette remarque très désagréable. Mais en même temps, il a été

Les collectionneurs

Michael Acker (48 ans) a suivi une formation de constructeur en béton et béton armé et travaille aujourd'hui comme polyvalent dans une entreprise de plâtrage. Outre les grues, qu'il collectionne en taille réelle et sous forme de modèles réduits, il s'intéresse aux origines de la musique électronique et travaille parfois comme DJ. Il vit à Rudersberg avec ses deux chats.

Marco Schüfer (42 ans) a suivi une formation de mécanicien agricole et travaille aujourd'hui comme « homme à tout faire » dans une entreprise de construction. Outre son hobby, il est un grand fan de Star Wars et d'autres films de science-fiction et fantastiques. Il est devenu père d'une fille (15 ans) à un jeune âge et vit aujourd'hui avec sa nouvelle compagne et leur fils d'un an dans la maison familiale à Ensingen, près de Vaihingen/Enz.

Les visiteurs sont priés de s'inscrire à l'adresse suivante : marco.schuefer@gmail.com

impressionné par les connaissances techniques de cet homme, qui semblait connaître chaque détail.

Towercrane Brothers

Au cours de l'exposition, Marco a « pris son courage à deux mains » et a de nouveau abordé cet homme qui partageait les mêmes idées que lui. Il s'est rendu compte que celui-ci était encore plus fou que lui. Les photos des grues artisanales que Michael lui a montrées ont beaucoup impressionné Marco et une conversation animée s'est engagée. Il s'est avéré qu'ils habitaient à seulement 25 kilomètres l'un de l'autre et lors de sa première visite chez Michael, Marco s'est dit : « Comment peut-on vivre ce hobby de manière aussi intense, plus intense que moi-même ? » Marco a convaincu Michael d'exposer ses modèles et un an plus tard, ils ont participé ensemble au salon Minibauma. Depuis, leur table fait partie des incontournables de l'exposition. Michael a commencé à s'engager dans l'association et a été admis comme membre honoraire il y a un an. L'assemblée générale annuelle de l'association se tient désormais chez lui – et ceux qui y ont déjà participé savent pourquoi.

Mais commençons par le commencement : pendant des années, leur amitié était avant tout fonctionnelle, ils partageaient les mêmes intérêts, se regroupaient pour commander des modèles et cherchaient des modèles pour l'autre. Michael transformait des modèles réduits à l'échelle 1:87 pour Marco et se chargeait également de repeindre les grues Conrad.

Puis ils se sont rencontrés par hasard dans une discothèque et ont découvert d'autres centres d'intérêt communs : la musique, les parcs d'attractions, les fêtes foraines, la

technologie qui se cache derrière les machines de divertissement. Tous deux avaient eu une vie mouvementée et trouvaient la paix dans leurs modèles réduits. Une amitié s'est ainsi développée, qui va au-delà d'un simple hobby commun. Ils ont visité ensemble des chantiers, suivi le projet « Stuttgart 21 » pour la nouvelle gare centrale. Il y a dix ans, Michael a trouvé une maison qu'il voulait acheter à bas prix et rénover pour lui et sa mère. À l'époque, c'était une « bicoque », dit Marco, mais Michael est finalement un bricoleur doué. De plus, ils pouvaient imaginer non seulement vivre dans la maison, mais aussi y exposer leur vaste collection. Malheureusement, la mère est tombée malade de manière inattendue et est décédée d'une tumeur au cerveau avant même d'emménager. Michael a dû organiser les funérailles et vider un appartement – « ce fut une année très intense ! », se souvient-il.

Le modélisme est passé au second plan et y est resté, car la rénovation de la vieille maison a pris des années. Ce n'est qu'il y a deux ans que la collection a pu « emménager », être montée et exposée dans un musée. Marco a alors eu l'idée de regrouper les deux collections. Il voulait se séparer de ses modèles réduits à l'échelle 1:50 et rêvait depuis toujours d'une exposition permanente. La maison de Michael offrait de manière inattendue l'espace nécessaire à cette idée et est devenue une sorte de lieu de rencontre pour les deux amis et d'autres collectionneurs. C'est ainsi que le rêve des deux hommes s'est réalisé, même s'il ne s'agit pas d'un musée ouvert au public.

Le modèle en bois à l'échelle 1:10 du Peiner TN 180, issu de la série TN lourde des années 1970, dont le châssis repose sur des rails au rez-de-

chaussée et dont la pointe de flèche atteint le toit, constitue une sorte de centre fédérateur. Des ouvertures dans les planchers en bois permettent cette installation ! Tous les modèles sont exposés avec beaucoup de goût, beaucoup d'entre eux sont exposés en libre accès en raison de leur taille et ne se trouvent pas dans des vitrines, ce qui permet de les observer tranquillement. Beaucoup de grands modèles ont été créés grâce à ses vastes connaissances techniques dans l'atelier de bricolage de Michael.

La collection comprend désormais également des grues commandées à des modélistes professionnels, dont certaines n'existent qu'en un seul exemplaire. Dans ce domaine, l'introduction de l'impression 3D a marqué un tournant et il existe désormais de véritables experts dans ce métier. C'est surtout en Italie qu'une « scène compétente de petites séries » s'est développée, raconte Marco avec enthousiasme. Bien sûr, les prix de ces modèles se chiffrent en milliers d'euros, et il faut aussi faire preuve de patience. Mais quand on se trouve enfin face à l'objet, c'est un véritable coup de cœur ! Les deux collectionneurs ne manquent en tout cas pas d'idées pour d'autres modèles qui pourraient encore trouver leur place dans l'exposition.

Projet à long terme à l'échelle 1:50

LPS 333 «A. Froesch»

par Daniel Wietlisbach

Mercedes-Benz a misé nettement plus longtemps que d'autres constructeurs sur la forme à capot pour les camions. Ce sont des carrossiers tels que Wackenhut, Schenk, Kässbohrer ou Kögel qui ont commencé à construire des cabines avancées avec leurs propres cabines sur des châssis à capot conventionnels. Les camions de déménagement de grande capacité d'Ackermann Fahrzeugbau sont particulièrement connus dans ce domaine.

Ce n'est qu'au milieu des années 1950, lorsque des mesures restrictives concernant les dimensions et le poids total en charge des véhicules utilitaires ont menacé d'être adoptées en Allemagne, que les ingénieurs du département de développement de Mercedes-Benz ont également reconnu les avantages des cabines avancées. Lorsque le successeur du légendaire L 6600 camion à capot est apparu en juin sous le nom de L 315, il existait pour la première fois en parallèle une version à cabine avancée sous la désignation LP 315. Alors que le « L » dans la désignation signifiait « camion », le « P » était l'abréviation de « Pullman ». Cette désignation provenait de la construction ferroviaire, où les wagons Pullman étaient des wagons particulièrement spacieux et luxueux destinés au trafic longue distance, nommés d'après leur inventeur George Mortimer Pullman. Le châssis et la motori-

Parfois, un modèle subit de nombreux rebondissements et détours au cours de sa création – tous les modélistes en savent quelque chose. La joie est d'autant plus grande lorsqu'un tel projet aboutit. Le semi-remorque Mercedes-Benz LPS 333 a justement connu une telle histoire ...

sation étaient identiques sur le L 315 à capot long et le LP 315 à cabine avancée. La « cabine Pullman » était fournie par Wackenhut, le moteur diesel OM 315 développait 145 CV, le poids total autorisé était de 14,9 t et permettait une charge de 8,2 t.

Deux ans plus tard, le LP 315 a été remplacé par le LP 326, plus puissant, qui offrait au conducteur des vitres latérales coulissantes et optimisait encore le plateau grâce à un porte-à-faux avant plus court. Le nouveau moteur diesel six cylindres OM 326 développait désormais 200 CV.

En 1958, les nouvelles « lois Seeböhm » ont imposé de fortes restrictions à la construction de véhicules utilitaires en Allemagne. Le ministre allemand des Transports de l'époque, Hans-Christoph Seeböhm, voulait limiter le développement inexorable du transport routier et rendre le transport de marchandises de la Deutsche Bundesbahn plus compétitif en imposant des restrictions drastiques en matière de masse et de poids. Jusqu'à leur introduction le 21 mars 1956, les camions pouvaient mesurer jusqu'à

20 mètres de long et peser jusqu'à 40 tonnes. Par la suite, les limites ont été fixées à 11 m et 12 t pour les véhicules à deux essieux, 12 m et 16 t pour les véhicules à trois essieux, et 14 m et 24 t pour les remorques et les véhicules articulés. La charge maximale par essieu était de 8 tonnes et la puissance minimale du moteur de 6 CV par tonne de poids total.

Mercedes-Benz réagit en lançant le « Tausendfüßler » (mille-pattes) LP 333, qui remplaça le LP 326. Afin de respecter le poids total, un deuxième essieu avant directeur fut installé. En tant que semi-remorque, il fut désigné LPS 333 et fut équipé d'un essieu avant directeur devant l'essieu arrière moteur. Cependant, les deux modèles à trois essieux ne furent proposés que jusqu'en 1961, car dès 1960, le poids total en charge des véhicules à deux essieux fut à nouveau porté à 16 tonnes, dans le but d'harmoniser les lois sur la circulation routière au sein de la future CEE. Bien que les véhicules à trois essieux aient constitué une sorte de « solution d'urgence » en raison de la législation restrictive,

ces camions ont atteint un statut culte, notamment en raison de leur apparence inhabituelle pour l'époque. Malgré une durée de production plutôt courte, 1833 véhicules au total ont quitté les ateliers de Gaggenau. Le LP 334 à deux essieux, présenté en 1960 et d'un poids total en charge de 16 tonnes, est considéré comme le successeur du modèle à trois essieux ; il était également équipé du moteur OM 326 de 10,8 litres et 200 CV.

Modélisme avec des pauses

Il n'est donc pas étonnant qu'un modèle réduit de ce camion légendaire figurait sur la liste de souhaits de René Tanner, dont la collection se compose de modèles réduits fabriqués à la main provenant de tous les pays européens et datant d'époques révolues. Les principaux composants étaient stockés depuis dix ans dans son armoire pour des projets de modélisme. La cabine était une pièce moulée en résine de Gordon Noll, que René avait trouvée lors d'une bourse hollandaise chez Piet Hoogendoorn. Il s'agissait de l'une des dernières cabines de Gordon et probablement aussi de l'un des derniers moulages, car la qualité était « modeste ». Toutes les cabines étaient « quelque peu tordues », mais elles étaient proposées à un prix avantageux, et c'est ainsi qu'une cabine relativement utilisable a rejoint le stock de pièces détachées du modéliste. Quand elle a finalement trouvé sa place sur la table de travail, René l'a retravaillée en trois étapes très laborieuses jusqu'à ce qu'elle satisfasse son œil critique. Il y a eu plusieurs longues pauses pendant lesquelles il a mis la cabine de côté, déçu, avant de la reprendre et de continuer à l'optimiser.

Le châssis a été réalisé à partir d'un kit en métal blanc de Smith, dont la construction s'est également avérée très complexe, car il devait correspondre en tous points à l'original d'un LPS 333. Comme d'habitude dans les modèles de René, ni les conduites de carburant ni la transmission ne manquent. Les essieux sont également reproduits avec la suspension, les cylindres de frein et les canalisations. Comme les câbles spiralés n'existaient pas encore à l'époque, les flexibles hydrauliques d'alimentation sont fixés de manière flexible en haut de la cabine afin de pouvoir se détendre dans les virages. Heavy Goods a fourni les roues adaptées.

Lorsque René a trouvé sur Internet une photo d'un modèle original qui lui a servi de référence pour les couleurs, il lui a fallu encore trois ans pour terminer la construction du véhicule articulé. Pendant cette période, un autre défi a freiné la réalisation finale du projet :

Le « chanfreinage »

L'original était un camion remorque appartenant à une entreprise de déménagement, et à l'époque, cette forme particulière de finition du métal, également appelée marbrure circulaire, était considérée comme moderne. Le ponçage en chevrons est généralement utilisé pour l'acier inoxydable, l'aluminium ou le laiton et confère aux surfaces un aspect technique caractéristique.

Le motif caractéristique est créé par le ponçage ponctuel de la surface. Un outil de ponçage rotatif est appliqué sur la tôle avec une pression uniforme. Les cercles de ponçage ainsi créés sont appliqués en rangées ou motifs réguliers et sont appelés « cô-

nes » ou « écailles ». Le chevauchement des différents points de ponçage détermine la densité ou la légèreté du motif. Selon l'outil, la vitesse de rotation et la pression d'appui, il est possible d'obtenir différents effets en termes de taille, de profondeur et de degré de brillance. Le résultat est un motif de surface visuellement vivant qui protège également le matériau de base, car les petites rayures et les traces d'utilisation quotidiennes sont moins visibles.

Le ponçage en chevrons est encore utilisé aujourd'hui comme élément de style sur les revêtements métalliques nus, par exemple sur les machines de l'industrie alimentaire telles que les fromageries et dans l'industrie laitière. Les superstructures des camions-citernes à lait sont encore parfois décorées de cette manière aujourd'hui.

Finition en tenon sur le modèle

La semi-remorque est en résine moulée et a également été fabriquée il y a des années par Wayne Williams pour le compte de Henk Kamps en petite série. René l'a assemblée il y a longtemps et elle a déjà été peinte quatre fois de différentes manières, toujours en fonction du tracteur auquel elle était destinée. Cette fois-ci, elle devait trouver sa destination définitive. René imaginait le Semi-remorque d'un abattoir, auquel la finition Zapfenschliff dans la partie supérieure convient parfaitement. Car, comme mentionné précédemment, cette finition est souvent utilisée dans l'industrie alimentaire et elle dégage en quelque sorte une impression d'« hygiène ».

La reproduction du chanfrein au 1/50 s'est avérée être une tâche com-

plexe avec une marge de tolérance très faible. La base était constituée d'une tôle d'aluminium de 0,2 mm découpée sur mesure, qui a été poncée ponctuellement à l'aide d'une petite brosse en cuivre dans la perceuse à modèle. Pour un guidage précis, un gabarit a d'abord été fabriqué à partir d'une plaque en plastique, puis poncé ligne par ligne. Outre une main sûre,

il est important d'exercer une pression régulière sur toutes les écailles – les corrections sont pratiquement impossibles, c'est pourquoi il faut prévoir une quantité suffisante de tôle d'aluminium. Comme le montrent les photos, l'effort en valait vraiment la peine, car le revêtement en tôle est un véritable accroche-regard.

La peinture élégante a été appli-

quée à l'aide de bombes aérosols. Le lettrage contemporain a été réalisé en partie avec l'imprimante d'étiquettes Brother et complété par des décalcomanies commandées chez René Kohli (lastwagen-modelle.ch). Le modèle n'est pas sale et semble donc « hygiénique », ce qui convient parfaitement à un véhicule articulé d'abattoir.

Foreuse de NZG

Liebherr LB 45.1

par Daniel Wietlisbach

Les engins de génie civil spécialisés Liebherr proviennent de l'usine autrichienne de Nenzing, où sont également construites les pelles à câbles et les grues sur chenilles jusqu'à 400 tonnes. Outre la série LB comprenant sept foreuses, il existe la série LRB avec cinq engins combinés de battage et de forage de différentes tailles.

La LB 45.1 a longtemps été le fleuron de la série et n'a été détrônée de la tête de la gamme de produits qu'au début de l'année par la LB 55, encore plus grande. Avec un poids en charge compris entre 115,5 et 133,2 tonnes, elle reste néanmoins une machine impressionnante. Son couple est de 450 kNm et, avec la méthode de forage la plus connue, le forage Kelly, elle atteint une profondeur maximale de 95,0 m. Le diamètre de forage maximal impressionnant est de 4500 mm. La machine convient également

Avec la grande foreuse LB 45.1, NZG propose un modèle Liebherr imposant pour les vitrines de collectionneurs. Il complète la gamme de modèles de machines spécialisées pour les travaux publics ...

à d'autres procédés tels que le forage à la tarière sans fin, le forage à déplacement total ou partiel ou le forage à double tête. Le moteur diesel D966 A7-05 est issu de notre propre production, développe une puissance de 450 kW (612 CV) et répond aux normes d'émissions Stage V et Tier 4f.

Modèle de NZG

La sortie d'un modèle réduit de cette machine était déjà prévue après le salon Bauma 2022. En raison d'une panne interne, il est en effet apparu pendant quelques jours dans la boutique Liebherr sous forme

d'annonce. Assez longtemps pour se répandre à l'ère d'Internet. Il a finalement pu être acheté lors du salon Bauma de cette année.

Il est livré bien protégé entre deux coques en polystyrène, avec son mât déjà déplié. Le modèle est une réduction à l'échelle exacte de la grande machine et est très lourd grâce à sa construction métallique sophistiquée.

Le châssis télescopique, qui ne se plie pas même lorsqu'il est déployé et reproduit exactement l'original, assure une bonne stabilité. Les châssis sont gravés fidèlement à l'original et sont complétés par des marches individuelles. La roue motrice pré-

sente tous les détails, les roues folles sont suspendues et tous les galets de roulement et d'appui sont reproduits comme tels et montés sur des roulements pivotants. Les maillons de chenille d'une largeur équivalente à 1000 mm sont solidement reliés entre eux et ne peuvent donc pas se désolidariser ; ils offrent une image fidèle à l'original.

La superstructure est composée de pièces moulées en métal finement gravées, qui permettent de distinguer clairement de nombreux détails. Les grilles de radiateur ajourées sur le côté droit sont particulièrement belles, tout comme la protection ventilateur argentée extrêmement filigranes devant le grand ventilateur et au niveau du système d'échappement. La rambarde et le chariot de palier pour les flexibles hydrauliques en mode transport sont reproduits en plastique filigrane. La surface praticable sur la superstructure présente une fine structure en tôle striée. Le contrepois en quatre parties pesant 23 tonnes sur l'original n'est pas démontable et forme une unité avec le boîtier. C'est dommage, car la machine ne peut ainsi être mise qu'en partie en position de transport.

La cabine a une forme harmonieuse, est joliment détaillée et les vitres

légèrement teintées permettent de bien voir l'intérieur multicolore. Le vitrage est imprimé avec la division des fenêtres et les joints en caoutchouc. Les essuie-glaces et la grille de protection du toit sont constitués de pièces photogravées. Les phares de travail, le rétroviseur, la main courante et le gyrophare complètent le poste de travail moderne du machiniste.

Passons maintenant à l'équipement de forage : la structure est bien expliquée sur un dépliant illustré, tout comme la conversion en position de transport. Un sachet en plastique contient les vis et les goupilles nécessaires en quantité suffisante, ainsi que des maillons de chenille et des rétroviseurs comme pièces de rechange. Les tambours disposent d'une quantité suffisante de câble, qui était malheureusement enroulé à l'envers sur notre modèle au niveau des treuils pour l'avance et la tige Kelly. Le treuil d'avance ne dispose en outre d'aucun frein, ce qui signifie que le câble doit être tendu manuellement après la mise en place. Le crochet du treuil auxiliaire peut être accroché de manière fidèle à l'original au pied du mât.

Les quatre vérins hydrauliques de la cinématique assurent une grande

stabilité au mât. Conformément à l'original, la zone des treuils est accessible par une échelle, où est fixée une plate-forme avec un plancher en caillebotis très fin. Le mât peut être pivoté non seulement vers l'arrière, mais aussi des deux côtés selon un angle de 5° conforme à l'original. Pas moins de 15 flexibles hydrauliques peuvent être suivis depuis la superstructure jusqu'aux treuils et à l'entraînement de forage. Le chariot de guidage est fixé à la hauteur souhaitée du mât à l'aide de deux vis. L'entraînement de forage BAT 450.1 peut ensuite être accroché à la tige Kelly. La tête de forage avec vis sans fin a un diamètre équivalent à 1500 mm. Le tuyau de pression, qui enfonce les tubes de cuvelage dans le sol, est fixé à l'aide de deux goupilles. Les tubes de cuvelage ne sont pas fournis cette fois-ci.

La tête du mât est également détaillée avec précision ; elle peut en outre être rabattue pour le transport, les vérins hydrauliques nécessaires à cet effet sont reproduits de manière fonctionnelle. Les deux soufflets peuvent être réglés individuellement.

Comme d'habitude, les couleurs et les inscriptions impeccables sont parfaitement réalisées et s'harmonisent avec ce modèle de grande qualité.

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), Yemima Urweider (yu), Thomas Wilk (tw), Hans Witte (hw)

Druck D+L Printpartner GmbH, D-46395 Bocholt

Traduction en français
Deepl.com

Erscheinungsweise / Bezug

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

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

Mentions légales

Bankverbindung

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

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

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

ISSN 2504-0405

Le vieux fer de Remo

par Remo Stoll

Au moment où la photo a été prise, ce magnifique camion à quatre essieux n'était plus utilisé qu'en interne, après avoir passé plusieurs années dans une gravière suisse. Son moteur six cylindres développait moins de 300 CV, ce qui ne devait pas en faire une « fusée » dans les montées. Pour finir, voici un petit indice pour vous aider à réduire le nombre de modèles possibles : le numéro de modèle contient un 8.

Vous avez reconnu le camion ? Envoyez-nous sa désignation exacte avant le 10 décembre 2025. Si plusieurs réponses correctes sont reçues, le gagnant sera tiré au sort. Seuls les participants ayant indiqué leur ad-

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

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

Cette fois-ci, vous pouvez gagner la pelle à rayon court Kobelco

SK270SRLC-7 de Conrad, le compacteur Hamm HC 119 pour les pays émergents et le tout nouveau DAF XG+ avec semi-remorque à fond mouvant Kraker de Cavallino.

Résolution de Laster & Bagger 5-2025

Le bulldozer était un Hanomag K16. Parmi les différentes réponses correctes, le tirage au sort a désigné les gagnants : Beat Felber remporte le finisseur Vögele Super 1803-5 X de NZG, Nadine Hannes le Mack MD à structure ouverte et cabine rouge de Conrad et Reinhard Schirmacher le chargeur compact Komatsu SK820-8 à l'échelle 1:25 de Universal Hobbies.

Nous félicitons chaleureusement tous les gagnants !

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

Modèles anniversaire gris de DM

Les 100 ans de Cat

par Daniel Wietlisbach

Tant de choses ont été écrites cette année sur le centenaire de l'entreprise que nous pouvons nous limiter à quelques phrases : Caterpillar est née en 1925 de la fusion entre Holt Manufacturing Co. et C.L. Best Tractor Co. Le nom « Caterpillar » a été inventé par Charlie Clemens, photographe d'usine chez Holt, dès 1909, alors qu'il observait un tracteur à chenilles lors d'un essai routier. En le voyant à l'œuvre dans les champs, il a déclaré à Benjamin Holt : « it crawls like a big Caterpillar ! » (il rampe comme une grosse chenille). Un an plus tard, Holt a fait enregistrer et protéger cette appellation pour ses tracteurs, et il a fallu attendre encore 15 ans pour qu'elle devienne le nom de la nouvelle entreprise. Le jaune a été déclaré nouvelle couleur de l'entreprise en 1931.

Le premier tracteur développé par la nouvelle entreprise à partir de 1926 fut le modèle « Twenty » (vingt). Afin d'identifier ses points faibles, des essais approfondis furent effectués sur le terrain d'essai de l'usine à San Leandro. L'un des conducteurs était Dan G. Best, 15 ans, fils du président C.L. Best, qui fut chargé de pousser la machine à ses limites. Une fois tous les défauts corrigés, la production a finalement commencé à la fin de l'année 1927. Le « Twenty », successeur du « 2-Ton », est devenu un modèle à succès et a été produit jusqu'en 1933.

À l'occasion de son 100e anniversaire, Caterpillar a demandé à Diecast Masters de reproduire le tout premier tracteur à chenilles à différentes échelles. De plus, le modèle D6 XE LGP resplendit dans les couleurs grises anniversaire ...

Il n'est donc pas surprenant que le Caterpillar Twenty ait été choisi comme modèle anniversaire. Outre la version présentée ici sous forme de modèle réduit à l'échelle 1:50, il existe également en version chromée et dorée à l'échelle 1:16, ainsi qu'en version très exclusive en argent massif et en or à l'échelle 1:12.

Le modèle réduit à l'échelle 1:50 est livré dans un emballage élégant et est vissé sur une plaque en plastique noir. Celle-ci cache une reproduction réduite de la brochure originale, avec au recto un dessin d'époque et au verso les spécifications techniques. Le modèle peut être retiré de la plaque de base en desserrant les deux vis. Il se compose essentiellement de trois parties finement gravées. Les deux trains de chenille forment ensemble une unité en plastique et sont vissés au fond. Le capot, les garde boue et le poste de conduite forment une unité en métal moulé sous pression. Ce petit modèle raffiné est agrémenté de divers détails : calandre avec manivelle de démarrage, échappement, quatre leviers, siège conducteurs et anneau d'attelage.

Nous trouvons bien sûr dommage que le Twenty soit conçu comme un simple modèle d'exposition. D'autant plus que le fabricant prouve en même temps, avec ses chenilles métalliques sur les modèles 1:87, qu'il sait fabriquer des chenilles fines et fonctionnelles. Cette décision a probablement été motivée par la crainte que le modèle ne devienne trop cher. Dans la vitrine, il fait en tout cas bonne figure, par exemple pour comparer sa taille à celle des machines actuelles du leader du marché.

Caterpillar prouve à quel point le gris peut encore être une couleur attrayante avec la peinture spéciale de certaines machines. Par exemple, le bulldozer D6 XE LGP exposé au salon Bauma, que Diecast Masters a reproduit à l'échelle 1:50 – la couleur ne manque pas son effet. Ce modèle a été produit en 500 exemplaires pour l'Europe. Sa forme est restée inchangée et une description détaillée se trouve dans Laster & pelle 4-2019. La peinture est impeccable et l'impression sophistiquée est d'une pureté irréprochable.

Grande fraiseuse à l'échelle 1:50

Bomag BM 2000/65

par Daniel Wietlisbach

Le spécialiste des engins de construction routière propose des fraiseuses à froid avec des largeurs de travail de 500 mm à 2500 mm, les modèles plus grands étant appelés « grandes fraiseuses » chez Bomag. La BM 2000/65 a été présentée au salon Bauma et, avec un poids en charge de 27 tonnes, elle est, selon les indications du fabricant, « la fraiseuse la plus légère de la catégorie 2 mètres ». Elle est donc très maniable et facile à transporter, car aucune autorisation spéciale n'est nécessaire. Grâce à son rayon de braquage de seulement 1,7 m, la fraise peut même être utilisée dans les ronds-points. Le moteur Cummins X15 six cylindres intégré développe une puissance de 640 CV (470 kW) et répond aux normes d'émissions de la phase V.

Le fabricant Verticas GmbH est indiqué sur la boîte en carton. Le modèle est bien protégé et maintenu en place entre deux coques en plastique transparent. Il peut être facilement retiré et, une fois la bande d'éjection mise en position de travail, le modèle est « prêt à l'emploi ». Malgré la présence de différentes pièces en plastique, il est agréablement lourd, car toutes les pièces du boîtier sont en métal. La nouvelle fraise passe sans problème le contrôle des dimensions principales, même en position de transport avec le convoyeur replié.

Les quatre trains de chenille sont identiques, finement gravés et orien-

Avec la BM 2000/65, Bomag présente le modèle d'une grande fraiseuse de la classe des 2 mètres. Elle a été réalisée à l'échelle et est magnifiquement détaillée ...

tables. Ils atteignent presque l'angle de braquage de l'original. Les chenilles en caoutchouc sont finement gravées et les plaques en caoutchouc dur rouge sont colorées en rouge. Les goupilles argentées brillantes aux points mobiles sont quelque peu gênantes, y compris à d'autres endroits. Certes, elles sont également de couleur métallique sur l'original, mais elles sont nettement plus petites ; une touche de peinture grise permettrait d'y remédier.

Le rouleau de fraisage reproduit en détail est rotatif et peut être facilement vu par le dessous. Les lames latérales ainsi que les capots anti-poussière à l'arrière et à l'avant du rouleau peuvent être abaissés et relevés à l'aide de deux vérins hydrauliques chacun.

Les matériaux fraisés sont acheminés par un petit convoyeur situé directement devant l'unité de fraisage vers le convoyeur d'éjection, qui est fidèle à l'original en caoutchouc et reproduit correctement la structure de la surface. Le revêtement du convoyeur d'éjection est en plastique, le convoyeur peut être mis en position de transport grâce à la cinématique fonctionnelle. La hauteur d'éjection

est fixe, mais l'angle d'éjection latéral peut être réglé, à gauche même à l'angle d'origine de 65°, à droite tout de même à 35°. L'agrégat de couleur bleue réduit les poussières fines d'au moins 80 %, ce qui protège le personnel et l'environnement et répond aux exigences pour les travaux en zone urbaine. Les tuyaux argentés font partie du système d'aspiration.

Le poste de conduite est accessible par des marches individuelles situées sur le côté gauche, tandis qu'une échelle rabattable se trouve sur le côté droit. Le poste de travail du conducteur a été reproduit dans les moindres détails. Tous les sièges sont reproduits et le pupitre de commande permet de bien distinguer les écrans, les boutons et les manettes. Le toit peut être rabattu vers l'avant pour le transport, le vitrage est fidèle à l'original et sans cadre.

L'arrière avec son grand compartiment moteur est très réussi et la grille de refroidissement ajourée permet de voir le moteur. Une fois le capot ouvert, on peut l'observer en détail, car il a été reproduit en plusieurs couleurs et avec différentes canalisations. Les deux grands ventilateurs, qui sont recouverts dans l'original

d'une moustiquaire très fine et donc presque transparente, sont également suggérés. Le fabricant a choisi ici une nouvelle approche et a utilisé un couvercle en plastique transparent

qui rend bien l'impression. La peinture est appliquée de manière propre et couvrante, toutes les arêtes de séparation des couleurs sont nettes. L'impression impeccable montre

non seulement les logos Bomag et les désignations de type, mais aussi les inscriptions et les avertissements les plus fins.

Pont à poutres latérales de Conrad Scheuerle STB 320

par Carsten Bengs

L'infrastructure routière allemande est vétuste et des restrictions plus strictes exigent de nouveaux concepts de véhicules. La collaboration entre la société de transport Kübler et le célèbre spécialiste des charges lourdes TII-Scheuerle a donc donné naissance au nouveau pont à poutres latérales STB 320 ; la particularité de ce pont est son poids à vide nettement réduit, qui diminue la charge par essieu de 2 t. Dans l'ensemble, ce pont révolutionne le transport de transformateurs lourds.

Et parallèlement au pont réel, un modèle réduit a également été réalisé, ce qui est très réjouissant. Il s'agit d'un ensemble très complet qui suscite un enthousiasme absolu ! Conrad a parfaitement réalisé ce modèle, qui est cohérent, absolument fonctionnel et doté de nombreux détails astucieux. Certaines idées du modèle ont même été reprises dans le pont réel. Le kit comprend deux tracteurs MAN TGX, deux modules à 2, 3, 4 et 6 essieux, deux cabines de commande et, bien sûr, le pont à poutres latérales avec le transformateur comme chargement, ainsi que de nombreux accessoires.

Conrad, Scheuerle et Kübler ont travaillé main dans la main pour construire le modèle parallèlement à l'original. Cela a permis à Conrad de réaliser de nombreux détails, même si ceux-ci n'existaient encore qu'à l'état de projet à ce moment-là ...

Le pont à poutres latérales roule sur deux modules EuroCombi L13 à 15 essieux nouvellement développés (composés chacun d'un module individuel à 2, 3, 4 et 6 essieux). Ceux-ci sont compatibles avec les modules Intercombi conventionnels du modèle original, mais ont été optimisés en termes de poids à vide.

Les différents modules sont assemblés à l'aide de petites goupilles ; un petit boulon sous les modules les fixe dans un rail de guidage. Tous les essieux fonctionnent sans à-coups et peuvent être fixés à trois hauteurs différentes. Comme d'habitude chez ce fabricant, les suspensions d'essieux sont en plastique. De petites barres de direction en métal assurent le fonctionnement parallèle des essieux ; les barres de direction fournies relient les essieux entre les modules. Les ti-

mons des véhicules tracteurs et pousseurs sont également reliés aux essieux par une barre d'accouplement.

Le module à 6 essieux permet également de constater immédiatement l'innovation technique en matière de réduction du poids. Le longeron central surélevé offre un moment de flexion admissible nettement plus important et une stabilité optimisée, ce qui a permis de se passer d'un cadre de répartition de charge classique et donc de réduire le poids.

Les deux combinaisons d'essieux sont équipées d'une cabine de commande à partir de laquelle le système hydraulique du pont est actionné. Ici aussi, outre l'intérieur fonctionnel, on trouve des détails astucieux, comme par exemple la petite échelle d'accès rabattable. Les cabines sont complétées par des groupes hydrau-

liques magnifiquement reproduits ; on peut même reconnaître ici le petit moteur Hatz.

Le pont à poutres latérales STB 320 repose sur les modules à 6 essieux. Le châssis est monté sur des paliers pivotants, ce qui permet d'obtenir un rayon de braquage aussi serré que possible dans les virages. Quatre petits vérins hydrauliques situés sur les deux châssis pivotants permettent d'incliner la charge vers la gauche et vers la droite, même sur le modèle réduit.

La largeur du pont peut être adaptée aux transformateurs à transporter. L'élargissement du pont s'effectue de manière hydraulique. Les entretoises diagonales sont ensuite fixées à la dimension requise à l'aide de boulons, puis tout est mis sous tension ou sous pression à l'aide d'un filetage. Le modèle est livré avec des entretoises pour deux largeurs différentes.

La mise en œuvre astucieuse du mécanisme de levage du pont est également impressionnante. Les cylindres massifs rotatifs à filetage intérieur attirent immédiatement l'attention ; la hauteur du transformateur peut être réglée par une rotation uniforme des cylindres. Grâce au filetage invisible, le transformateur reste stable à la hauteur réglée, ce qui ne serait guère le cas avec un cylindre en plastique.

Le modèle peut également être construit avec deux combinaisons de 9 ou 12 essieux. La charge de 320 t est conservée, mais la charge par essieu passe alors à 16,40 t ou 13,95 t et l'ensemble de la combinaison est ainsi plus court. (Bien sûr, les routes en mauvais état devraient également pouvoir supporter cette charge par essieu accrue.) Dans cette version raccourcie, les éléments plus courts du pont à poutres latérales sont également utilisés.

Conrad a également reproduit le transformateur de manière réaliste et celui-ci semble très massif. Pour des raisons de neutralité, il n'a pas de modèle réel. Les points de levage du transformateur sont également très appréciables, car ils permettent de l'utiliser comme charge pour les modèles de grues.

Conrad a également fourni de nombreux accessoires pour le trajet à vide après le déchargement du transformateur. Un petit cadre avec des points d'appui est placé sur les modules afin que le pont à poutres latérales repose dessus lors du trajet à vide. Les accessoires comprennent également les pieds d'appui du pont lorsque celui-ci n'est pas utilisé et est garé sans essieux. Sur le modèle à 15 essieux, les essieux 5 à 9 sont relevés lors du trajet à vide ; ce qui peut également être parfaitement reproduit sur le modèle grâce aux essieux réglables.

Le set comprend deux tracteurs MAN : un TGX 41.680 8x4/4 et un MAN TGX 41.640 8x4/4, qui font partie de la flotte de Kübler depuis 2017 et 2025. Les tracteurs à quatre essieux disposent de deux essieux directeurs.

Les essieux arrière doubles sont légèrement oscillants sur les deux modèles. Les garde-boue sur tous les essieux et les marchepieds derrière les cabines sont également présents. Les deux miroirs de la cabine offrent à notre conducteur de modèle réduit une vue optimale de tous les côtés.

La cabine spacieuse du TGX 41.680 peut être rabattue vers l'avant, offrant ainsi une belle vue sur les répliques du moteur. Les radiateurs supérieurs situés sur la tour pour charges lourdes derrière les cabines sont recouverts d'une fine tôle perforée ; les réservoirs supplémentaires sont facilement reconnaissables.

Conrad a également très bien reproduit l'attelage avant des deux tracteurs. Il est en effet équipé d'un petit boulon qui permet d'atteler de manière réaliste des véhicules supplémentaires au tracteur. Le boulon peut être facilement retiré de son ancrage à l'aide d'une petite pince. De plus, l'embrayage du TGX 41.640 est protégé par un couvercle amovible. La barre de traction est également incluse dans les accessoires lorsque les deux camions roulent l'un derrière l'autre.

Des reproductions supplémentaires des phares et des feux d'avertissement complètent les détails. Toutes les lampes sont reproduites en plastique et, heureusement, ne sont pas imprimées. D'ailleurs, le nouveau tracteur MAN a été réalisé sous forme de modèle avant même que l'original ne soit entièrement construit pour Kübler. L'original est donc marqué conformément au modèle.

Il convient également de mentionner la documentation complète sur le modèle. Elle contient de nombreuses explications sur le modèle original, ainsi que des données techniques détaillées et de nombreuses photos. Les instructions de montage détaillées, accompagnées de dessins en 3D faciles à comprendre, guident l'utilisateur tout au long du processus de montage de manière simple et claire.

En conclusion, le nouveau pont à poutres latérales STB320 de Scheuerle, aux belles couleurs de la société de transport Kübler, séduit par sa fonctionnalité parfaite, ses détails astucieux et ses accessoires nombreux et de grande qualité. Même si l'espace requis de 1,6 m est certes énorme, le modèle sait définitivement enthousiasmer !

Nouveautés Cavallino à l'échelle 1:50

DAF XG+ et Kraker Semi-remorque

par Daniel Wietlisbach

Après le lancement de la nouvelle gamme DAF par WSI, puis un peu plus tard par Tekno à l'échelle 1:50, Cavallino est désormais le troisième fournisseur. Nous avons déjà présenté l'original dans le numéro 4-2021, suivi des critiques des modèles dans les numéros suivants.

Cavallino poursuit également sa politique de modélisation avec le nouveau DAF dans le but de maintenir des prix bas : seules les grandes variantes de cabine sont disponibles, à savoir le XG et le tout nouveau XG+ en tant que Semi-remorque dans les configurations 4x2 et 6x2. Le châssis est identique pour toutes les marques, y compris le carter d'huile et les essieux directeurs. Les roues sont également les mêmes que celles des autres marques. Cependant, la boîte de vitesses, la suspension des essieux arrière, divers réservoirs, le système d'échappement avec échappement, éventuellement les réservoirs d'air comprimé ainsi que les garde boue et les revêtements de châssis sont personnalisés. Ce « système modulaire » permet de réaliser de nombreux modèles différents.

Les caractéristiques de la nouvelle cabine DAF sont particulièrement réussies. Elle se compose essentiellement de trois pièces moulées en métal

Cavallino est déjà le troisième fabricant du nouveau DAF XG+. Parallèlement, les Néerlandais livrent une nouvelle semi-remorque à fond mouvant de Kraker, deuxième fabricant ...

: le pare-chocs avec les garde boue, la partie centrale avec la calandre et le toit, qui différencie les modèles XG et XG+. La calandre est très joliment gravée et le logo DAF est en relief. Les phares et les feux de position sur le toit sont constitués de pièces en plastique transparent, avec des projecteurs argentés en arrière-plan. Les autres feux de toit sont transparents et tous les autres feux sont peints en argent ; les feux arrière sont également simplement peints. Les marchepieds, les klaxons, les panneaux lumineux, les essuie-glaces, les rétroviseurs et la caméra d'angle mort sont tous des pièces montées séparément. Le vitrage est composé de fenêtres très bien ajustées et montées individuellement. La fenêtre de toit, le cas échéant, est teintée et transparente. L'intérieur est entièrement teinté en noir. L'impression générale du nouveau DAF XG+ de Cavallino est bonne et de grande qualité. Les couleurs et les impressions soignées y contribuent également. Les concessions faites au niveau des prix se retrouvent principalement dans la

standardisation, car tous les éléments d'origine ne peuvent pas être reproduits dans les moindres détails. Il manque également les conduites de frein et les rétroviseurs ne sont pas réfléchissants.

Nouvelle semi-remorque

Le XG+ noir fait la promotion de Kraker et est équipé d'une nouvelle semi-remorque à fond mouvant assortie. Là encore, Cavallino n'est pas le premier fabricant, nous avons présenté l'original à l'occasion de la sortie du modèle Tekno dans le numéro 2-2023. Les deux modèles ne sont pourtant pas si différents. Chez Cavallino, le fond mouvant est un peu plus détaillé vu de dessus, tandis que les parois latérales et les portes arrière sont mieux représentées à l'intérieur chez Tekno.

Mais restons chez Cavallino : le plancher mobile est également convaincant lorsqu'on le regarde par en dessous, car il laisse apparaître une grande partie de la technologie de l'original. Le système de commande

et le mécanisme du plancher mobile sont certes jointés d'un seul tenant avec le plancher, mais ils sont gravés avec précision et peints en plusieurs couleurs. Les béquilles peuvent également être fixées en position basse en enfonçant la goupille supérieure, par exemple avec un stylo à bille. Deux cales de roue sont accrochées et derrière la protection anti-encastrement droite se trouve même l'échelle, bien qu'elle ne soit pas visible de côté.

Sur le côté arrière se trouvent un coffre de rangement et les éléments de commande du fond mouvant. La suspension des roues forme une unité, les essieux ne sont pas suspendus, mais reposent tous sur le sol. Le pare-chocs arrière est constitué d'un élément en plastique continu avec plaque d'immatriculation, feux arrière et feux de position, ainsi que d'une large bande de protection en caoutchouc avec inscription publicitaire.

À l'avant se trouvent les raccords pour les flexibles hydrauliques et une plate-forme étroite accessible par une échelle. La bâche de protection fournie séparément et représentée enroulée peut être fixée sur la paroi latérale.

La nouvelle semi-remorque à fond mouvant Kraker bénéficie également d'une peinture et d'une impression impeccables.

Traduction des page 34

Modèle anniversaire de Tekno à l'échelle 1:50 Scania T730 «Setec»

par Daniel Wietlisbach

Tout a commencé avec des stands de vente dans des salons et des expositions. Fin 2004, Monika Weiler et son partenaire, aujourd'hui décédé, ont ouvert le magasin, qui est désormais incontournable sur la scène suisse du modélisme. Nous devons différents modèles de camions suisses à l'initiative de Setec en tant qu'importateur de Tekno. Il n'est donc pas étonnant que le modèle spécial limité à 275 exemplaires vienne de De Lie. Il est sorti juste à temps pour l'année anniversaire et nous tenons à adresser nos sincères félicitations.

Et comme Monika est dans le métier depuis plus de 20 ans, elle sait exactement ce qui fait battre le cœur de nombreux collectionneurs. Un Scania T730 6x2 en bleu roi métallisé, avec tout ce que les adeptes du V8 peuvent souhaiter, mais sans être surchargé de chrome. À l'avant, le pare-bufiles et une batterie de phares ornent la calandre. Un par soleil, un support de feux avec quatre feux supplémentaires et deux bonhommes Michelin, ainsi que deux klaxons et deux antennes font de la cabine le rêve de tout routier.

L'arrière est orné d'une peinture à l'aérographe représentant le Cervin, la montagne la plus célèbre de Suisse. Les deux tuyaux d'échappement

verticaux chromés ne manquent pas non plus leur effet. La zone derrière la cabine est recouverte de tôle striée, seule la sellette d'attelage est exposée et permet l'attelage de semi-remorques. Sous le revêtement latéral se trouve une bande avec des feux de position orange. L'impression avec le logo et les lignes décoratives est discrète et élégante, comme il se doit pour un modèle spécial. Dans cette version, le Scania n'est certes pas autorisé à circuler sur les routes de notre pays, mais en tant que modèle réduit, il trouve parfaitement sa place dans n'importe quelle vitrine.

Le carnet de route de Tom

par Tom Blase

Histoires de Zahlbach – ou

«Un va-et-vient incessant»

J'ai déjà souvent écrit sur divers événements qui se sont déroulés dans l'ancienne entreprise de mon père. Il s'agissait souvent de brefs moments et de rencontres qui, des décennies plus tard, nous amusent encore.

Jamil, par exemple, un commerçant qui parcourait l'Allemagne à la recherche de camions Mercedes pour son pays natal, la Jordanie. Mon père l'avait rencontré par hasard lors d'un voyage, et comme chacun était bavard à sa manière, ils avaient rapidement engagé la conversation. Mon père avait vite compris quels véhicules le petit homme du Moyen-Orient préférait et depuis, il gardait les yeux et les oreilles grands ouverts. Dès qu'une connaissance vendait un vieux camion quelque part, mon père le réservait pour quelques jours et appelait Jamil. Celui-ci était bien sûr ravi et ne lésinait pas sur les commissions : pour chaque véhicule vendu, Werner, l'«intermédiaire», recevait une commission négociée à l'avance, non sans les plaintes habituelles de

Jamil, qui disait que mon père le ruinait et que sa douzaine d'enfants allaient désormais souffrir de la faim et de la misère. Mais lorsqu'il sortait la liasse de billets avec le trombone doré de la poche de son costume, tout le monde savait que «le bon Dieu» avait pitié du pauvre Jamil et qu'aucun de ses enfants n'était dans une situation vraiment difficile.

Hans, le patron de mon père, n'avait plus à se soucier de savoir où vendre les vieilles voitures lorsqu'une nouvelle arrivait dans la cour.

Au contraire, il était tout aussi rusé que son homologue jordanienn. Il n'hésitait pas à remplacer un réservoir de diesel de 400 litres par un autre de 250 litres. «Ils ont plus de diesel dans leur désert que nous ici. Qu'il fasse le plein plus souvent, alors.» Une autre sorte de modèle commercial à la Mayence. Mais son acheteur ne voyait pas les choses de cette façon.

Lorsque Hans proposa une Mercedes à un prix légèrement plus élevé, il ajouta : «Mais on a aussi mis un moteur de remplacement. L'autre était en mauvais état.» Jamil, en bon homme d'affaires, répondit simplement : «Hans, remets le moteur en mauvais état et fais-moi un bon prix.»

Lorsque mon père venait chercher son salaire le vendredi, Hans se plaignait : «Werner, ton ami jordanienn est encore passé – il va me ruiner. Tout ce qu'il veut, il l'obtient. Et de préférence gratuitement. Il emporterait même le vieux Henschel du hall si je ne le surveillais pas... et il me volerait encore un silo à Weisenau et l'accrocherait à sa remorque.»

Mais d'une manière ou d'une autre, ils finissaient toujours par se mettre d'accord et je me demande souvent ce qu'est devenu le petit homme de Jordanie.

Quand Massey-Ferguson a appris à creuser Élégance

par Ulf Böge

Avec ses tractopelles, ses chargeuses sur pneus et ses bulldozers, l'entreprise anglo-canadienne s'était déjà forgé une réputation respectable. Il lui manquait toutefois sa propre pelle hydraulique, un type de machine qui, à l'époque, devenait de plus en plus le symbole d'un terrassement moderne et efficace.

Au lieu de se lancer dans un long travail de développement, Massey-Ferguson a choisi une solution plus judicieuse : reprendre une conception éprouvée. Le choix s'est porté sur le fabricant italien Beltrami, une entreprise relativement petite mais innovante qui fabriquait depuis des années des pelles et des chargeuses hydrauliques sous la marque « Devil ». Les machines Beltrami séduisaient non seulement par leur technologie, mais aussi par leur design particulièrement agréable, presque sportif, ce qui était tout à fait remarquable à une époque où les engins de chantier étaient généralement considérés comme des outils purement fonctionnels.

En 1968, Massey-Ferguson a racheté les droits de construction. La même année, une nouvelle usine de fabrication fut construite à Aprilia, au sud de Rome, qui devint dès lors le site de production central des nouvelles pelles hydrauliques. Les modèles furent désormais désignés MF 350 S et MF 450 S. Alors que la MF 350 S était le modèle le plus petit,

Lorsque Massey-Ferguson a commencé à élargir stratégiquement sa gamme d'engins de chantier à la fin des années 1960, il manquait encore un maillon essentiel à la chaîne: une pelle hydraulique performante ...

la MF 450 S était le fleuron de cette nouvelle gamme.

Design méditerranéen

La MF 450 S était une pelle sur chenilles qui se distinguait à bien des égards de ses concurrentes. Son apparence extérieure laissait déjà deviner qu'une approche différente avait été choisie en matière de conception. Des lignes fluides, une cabine épurée et une structure claire des modules conféraient à la MF 450 S une certaine élégance – le design italien au service des travaux lourds.

Sous le capot se trouvait un moteur diesel Perkins six cylindres éprouvé de 102 CV. Celui-ci garantissait non seulement une puissance moteur suffisante, mais aussi une grande fiabilité, une caractéristique des moteurs Perkins de l'époque. La transmission de la superstructure, du châssis et du système hydraulique de travail était assurée par deux pompes hydrauliques à entraînement séparé, ce qui permettait un contrôle précis des mouvements.

La pelle était équipée d'un retro godet d'une capacité de 0,65 m³, qui

disposait d'un angle de rotation généreux de 165° ou 195°. Cette flexibilité permettait soit des niveaux de remplissage particulièrement élevés, soit une force d'arrachement impressionnante. La profondeur d'excavation maximale pouvait atteindre six mètres selon la configuration, ce qui faisait de la MF 450 S une véritable machine polyvalente dans le segment des pelles moyennes.

Une particularité était le double vérin de levage placé au centre du bras de base, qui permettait une répartition uniforme de la force et conférait au bras une grande stabilité. Le bras intermédiaire était monté sur roulettes et pouvait être bloqué dans six positions différentes en desserrant simplement les boulons et en déplaçant de manière ciblée le bras principal. Un système bien pensé qui a fait ses preuves dans la pratique.

Confort pour le conducteur

L'équipement de la cabine n'était pas moins innovant. Alors que chez de nombreux concurrents, le conducteur devait encore se contenter de parois en tôle et de simples leviers de

commande, le MF 450 S offrait une cabine entièrement vitrée, une commande par joystick à deux mains, des éléments de commande ergonomiques et même un chauffage – un niveau de confort qui était loin d'être évident à l'époque.

Le châssis était équipé de huit galets de roulement et lubrifié à vie, ce qui témoignait une fois de plus de la volonté de construire des machines non seulement performantes, mais aussi nécessitant peu d'entretien. Les moteurs de traction étaient entièrement carénés et donc bien protégés contre les influences extérieures, ce qui était idéal pour une utilisation intensive sur les chantiers.

Le MF 450 S a été produit à Aprilia jusqu'en 1974 et principalement commercialisé sur le marché européen. Lorsque Massey-Ferguson a racheté la division machines de chantier de la société Rheinstahl Hanomag AG à Hanovre la même année, le MF 450 S a d'abord continué à être commercialisé parallèlement aux modèles de pelles Hanomag existants. L'intégration s'est faite sans modifications majeures.

Mais l'ère du MF 450 S ne devait pas durer éternellement. Dès 1976, la production a été arrêtée et la gamme a été profondément remaniée.

Les nouvelles pelles hydrauliques de la série MF – parmi lesquelles les modèles W 250 C, W 450 C, 450 B, MF 450 C et enfin la grande MF 650 – étaient en partie des perfectionnements de Hanomag ou issus de la collaboration avec Eder. La MF 450 S n'a plus été construite.

Certaines de ses caractéristiques de conception, en particulier le système de flèche modulaire, ont toutefois été reprises dans des modèles ultérieurs, tels que la W 350 C. Le transfert définitif de la production en Italie à partir de 1978, puis l'intégration ultérieure dans la holding IBH à partir de 1980 ont conduit à l'apparition de certains concepts techniques des pelles hydrauliques MF ou Hanomag sur le marché international sous la marque Hymac, mais sous une forme légèrement modifiée et avec des noms généralement nouveaux.

La Massey-Ferguson MF 450 S était, pour son époque, une pelle hydraulique techniquement bien conçue, esthétiquement attrayante et appréciée dans la pratique. Même si sa période de production, qui a duré à peine huit ans, a été relativement courte, elle est restée dans la mémoire de nombreux anciens utilisateurs, notamment en raison de son design inhabituel et original. Elle est

aujourd'hui à juste titre devenue une pièce de l'histoire des pelles.

Modèle de NZG

Le modèle réduit 1:50 du MF 450 S a été l'un des premiers modèles fabriqués par NZG à des fins publicitaires à partir de 1968. La bulldozer MF 300 complétait la gamme « en miniature ». La pelle hydraulique répondait aux exigences de l'époque en matière de modèles fonctionnels et était de conception massive et solide. Les caractéristiques techniques, telles que le bras réglable et le système d'entraînement solidement protégé, étaient bien représentées, de sorte que le modèle a pu servir d'argument de vente lors de nombreuses discussions commerciales. Malheureusement, la possibilité de pivoter le bras de la pelle n'a pas été mise en œuvre. Les modélistes ont probablement dû se conformer aux spécifications des vérins en plastique disponibles, qui étaient identiques à ceux utilisés sur la Fuchs 50 R. Il n'était donc malheureusement pas possible de profiter pleinement du modèle sur son bureau ou dans le bac à sable. La MF 450 S était proposée par NZG dans d'autres coloris, tels que le blanc ou le vert olive OTAN.

MAN 26.256 Camion à benne basculante

Une cargaison sucrée

par Daniel Wietlisbach
et John Sas

John Sas n'est pas un inconnu dans le milieu du modélisme néerlandais et ses modèles font parler d'eux lors des expositions. Il préfère présenter ses transformations sur des dioramas, ce qui renforce encore l'effet de réalisme. Enfin, il sait également manier l'appareil photo lorsqu'il sort avec ses modèles et ses dioramas pour prendre des photos pleines d'ambiance. Nous avons fait sa connaissance au salon Minitruck à Houten et sommes heureux de pouvoir vous présenter l'une de ses œuvres.

John a 57 ans et vit à Beneden-Leeuwen, au sud des Pays-Bas, entre Utrecht et Arnhem. Il travaille dans la construction routière et conduit un finisseur. Sa passion pour les camions et le modélisme s'est éveillée dès l'âge de douze ans, lorsqu'il a réalisé ses premières transformations sur la base de modèles Siku. Il s'est ensuite adonné pendant plusieurs années au modélisme plastique avec des kits Italeri et Revell à l'échelle 1:24. Mais comme ces modèles prenaient beaucoup de place, il est finalement revenu à l'échelle 1:50, où John se sent encore aujourd'hui chez lui. Au début, il collectionnait principalement des modèles, puis il s'est mis à les transformer, en particulier ceux des marques Tekno et Lion Toys. Le modéliste dispose désormais d'une grande expérience, comme le montrent clairement ses modèles. Ses

Lorsque la « campagne betteravière » démarre à l'automne, les agriculteurs de notre région envahissent les routes avec leurs attelages lourdement chargés en direction des sucreries. Aux Pays-Bas, ce sont souvent des camions qui transportent cette cargaison sucrée ...

préférés sont les anciens camions des années 70 et 80.

Vers le modèle

Le camion remorque présenté ici est un MAN 26.256 à cabine avancée avec une remorque Buca de Born. John l'a construit à l'initiative de Henrie de Werd, d'Empel, dont le frère utilisait autrefois ce camion remorque, principalement pour transporter du sable ou du gravier, et en automne, des betteraves sucrières. Cela a inspiré John à reproduire le camion, « avec une bonne cargaison de betteraves », comme il l'explique.

Un camion-benne MAN jaune de l'ancienne série de Conrad a servi de base pour le camion moteur. Cependant, seuls la cabine, le bloc moteur et les essieux arrière à double entraînement de ce modèle ont été repris. L'ensemble du châssis et la benne basculante proviennent d'un autre modèle Conrad, le Volvo N10/N12. La benne basculante a été adaptée autant que possible à l'original à l'aide de profilés Evergreen, y com-

pris la plaque de protection au-dessus du vérin de basculement.

Les jantes et les pneus proviennent de Tekno, tandis que des accessoires tels que des avertisseurs pneumatiques, des gyrophares, des feux de position supérieurs et des essuie-glaces fabriqués maison complètent le tableau. Deux bonhommes Michelin peints en quatre couleurs sont placés sur la benne basculante, comme sur le véhicule original.

La remorque

La remorque à trois essieux est un kit Tekno Parts et repose sur des ressorts à lames. Le châssis a dû être rallongé à l'avant avec des profilés Evergreen afin de correspondre à l'original. La benne basculante est constituée d'un conteneur Tekno de 40 m³ (14 cm de long), dont seules les parois avant et latérales ont été utilisées. Le fond est constitué de plaques en plastique renforcées par des profilés Evergreen. Comme sur l'original, il n'y a pas de garde boue, sauf à l'arrière ; ils ont été fabriqués

à partir de profilés Evergreen, tout comme l'ensemble du hayon.

Les rehausses de benne, qui n'étaient installées que pendant la période de transport des betteraves, sont constituées de bâtonnets à café découpés et colorés (Revell 85 mat) ; sur la remorque, elles sont même démontables. Des échelles ont également été installées sur les deux bennes basculantes et une bâche enroulée en papier, imprégnée de colle à bois, a été reproduite. Les élastiques sont constitués de ruban adhésif noir finement découpé. Les bâches sont légèrement patinées à la peinture à l'huile.

Pour finir, un tuyau hydraulique a été ajouté pour le vérin de basculement et les flexibles hydrauliques

entre le camion et la remorque ont été reproduites.

Le chargement

Le chargement de betteraves est basé sur une idée de Hans Witte et se compose d'un bloc de bois recouvert de pâte à modeler et sur lequel sont collés des « muisjes » (souris). Les muisjes sont des pépites sucrées qui sont particulièrement appréciées en Hollande comme garniture pour le pain. Elles sont composées de graines d'anis enrobées d'un glaçage rose, bleu ou blanc. On trouve également dans les rayons diététiques des grands magasins des graines qui peuvent représenter de manière crédible

des betteraves sucrières (comme le quinoa, le millet brun ou le sarrasin, ou un mélange de tous ces ingrédients). Les betteraves ont été peintes en beige. Les chargements sont amovibles, ce qui permet de montrer le modèle à vide.

Pour peindre les modèles, John Sas utilise des peintures à base de résine synthétique de Revell et Humbrol, qu'il applique au pistolet après les avoir diluées. Les châssis ont été peints en gris clair (Humbrol 165 satiné), la cabine et les bennes basculantes en vert foncé (Humbrol 3 brillant) et les jantes en rouge (Humbrol 19 brillant). Le lettrage est constitué de décalcomanies commandées auprès d'un prestataire de services.

Des transformations simples pour plus de diversité – Partie II

Deux en un

par Wilfried Schreiber

L'auteur a par exemple monté une superstructure Fuchs 301 avec une flèche en treillis et une benne preneuse de NZG sur un camion à cabine avancée Mercedes-Benz de Siku. La pelle et le camion appartiennent tous deux à la même époque. La Fuchs 301, construite à Ditzingen près de Stuttgart, était la « pelle mobile forestière et agricole » en Allemagne de la fin des années 1950 au milieu des années 1970, que l'on voyait sur presque tous les chantiers. Elle pouvait

La deuxième partie traite d'autres transformations de modèles, dans lesquelles deux modèles standard ont été combinés pour en créer un nouveau ...

être utilisée comme grue avec une flèche en treillis et éventuellement des rallonges de flèche supplémentaires, ou avec une benne preneuse, un grappin à fourche multiple et un godet de dragage. Mais elle pouvait également être utilisée avec d'autres équipements tels que des godets de tranchée déplaçables

vers le bas, vers le haut ou sur le côté – une pelle universelle par excellence !

La Fuchs 301 fait partie, avec la Fuchs 300 et la Krupp D 200, des « souvenirs d'enfance » de l'auteur, qui a donc développé une affection particulière pour elle. Il n'est donc pas surprenant qu'une autre transforma-

tion ait été lancée avec la Fuchs 301 : cette fois-ci sur la base du modèle Märklin à l'échelle 1:55, qui était à l'origine équipé de l'équipement en version butte. Celle-ci a toutefois été remplacée par une flèche en treillis et une benne preneuse du modèle Unicata, qui, selon lui, s'adaptent mieux à l'échelle.

En contrepartie, la partie supérieure et le châssis du Fuchs 301 d'Unicata ont été transformés en un Eder W 320 avec grappin. La flèche en treillis provient d'une pelle sur chenilles Dolberg D 300 accidentée de GMTS à l'échelle 1:50. La W 320 est ici représentée dans une livrée jaune citron avec un châssis rouge, telle qu'elle était utilisée dans la ville natale de l'auteur dans les années 1960. La société Eder, qui existe encore

aujourd'hui, a été fondée en 1946 à Mainburg, et la W 320 était également une pelle universelle offrant les mêmes possibilités que la Fuchs 301, mais légèrement plus grande.

Une autre transformation a été réalisée en montant la grue à montage rapide Condecta des années 1980 à l'échelle 1:87 sur le châssis à deux essieux du Magirus-Deutz Saturn à l'échelle 1:50. Les deux modèles proviennent de Conrad, le Magirus a dû être débarrassé de la structure du malaxeur Stetter. Le résultat est une grue camion, telle qu'elle était couramment utilisée dans les années 1980 pour déplacer des cloisons légères dans la construction de halls. Condecta est un fabricant suisse fondé en 1959 qui a commencé par commercialiser des grues Boilot. Les

grues Condecta ultérieures (à rotation supérieure et grue à montage automatique) sont encore fabriquées aujourd'hui dans le nord de l'Italie. Tous les modèles se caractérisent par la galvanisation à chaud de la tour et du bras, ainsi que, pour les modèles ultérieurs, par les renforts en tôle polygonale.

Une autre transformation, réalisée cette fois-ci par le talentueux modéliste Peter Veicht, est une chargeuse sur chenilles Hanomag des années 1970. Elle a été créée à partir d'un bulldozer Hanomag K12 de Cursor à l'échelle 1:50 et du mât de levage avec pelle d'une chargeuse sur pneus Zetelmeyer Europ L 2000 de Siku à l'échelle 1:55. Malgré les différentes échelles, le modèle est particulièrement harmonieux.

La démolition comme thème de diorama

Un lieu abandonné

par Markus Lindner

Bien que le PC1250-11 soit une machine destinée au secteur minier, certains modèles sont également utilisés pour les démolitions industrielles lourdes. La société Landwehr a par exemple acquis un PC1250-8 en 2014. Il convient également de mentionner le PC1250 Demolition d'Aregger, qui a fait l'objet d'une transformation coûteuse. Notre engin est équipé d'une benne à béton Mantovanibenne CR120R et de ciseaux pour ferraille SH1500R aux couleurs du distributeur néerlandais Dehaco.

Aujourd'hui, notre chantier de démolition est équipé de machines Komatsu. Le PC1250-11, modèle de NZG, est un véritable bolide sur le chantier ...

Pour la démolition des parties hautes du bâtiment, comme la salle des fours de 23 m de haut, un PC450 avec équipement Longfront (modèle de UH) est également utilisé. Un autre PC450 avec flèche de terrassement allongée et un PC210 (tous deux de UH) sont également à l'œuvre sur le site.

Les autres parties du bâtiment

Le hall à deux nefs qui domine le diorama, dont la construction a été décrite dans le dernier numéro, est complété par d'autres parties du bâtiment. À gauche du hall se trou-

ve une étroite aile de deux étages abritant des bureaux et des laboratoires. Celle-ci ferme visuellement le diorama sur le côté gauche et rend l'ensemble plus intéressant vu depuis la rue. Enfin, la scène est enrichie par des aperçus des salles d'eau aménagées. Dans l'ancien laboratoire à l'étage supérieur, on peut voir d'anciens radiateurs en fonte et des restes du plafond suspendu. À l'arrière, le diorama est fermé à gauche par un mur avec une porte d'accès. À droite, à l'arrière, la salle de coulée est prolongée par la chaufferie, qui abrite le four à coupole, le cœur de la fonderie.

De ce côté, un bâtiment de hauteur moyenne était également nécessaire pour fermer l'arrière-plan devant la chaufferie. On pourrait par exemple envisager une autre halle, dans laquelle se trouvait l'atelier de finition où les pièces moulées étaient retravaillées. Dans un premier temps, il a été envisagé de lui donner un toit en shed typique afin de créer un contraste visuel avec les halls à toit rond. Cependant, cela posait le problème suivant : dans une représentation en bas-relief étroit, seuls les pignons du toit en shed pouvaient être représentés. L'absence des longues surfaces de toiture aurait été remarquée de manière négative si l'ensemble avait été observé ou photographié sous un certain angle. Le demi-relief devait donc être suffisamment profond pour que cet effet ne se produise pas ou puisse être négligé. Cependant, comme cet espace n'était plus disponible sur le côté, le toit en shed a été tourné de 90° et seul le côté plus raide des lucarnes, tourné vers les autres halls, a été représenté. La profondeur du demi-relief a ainsi pu être limitée à 45 mm.

Aile des bureaux et des laboratoires

Cette partie du bâtiment est directement reliée au hall, et son assemblage et la conception de sa façade rappellent les modèles de l'architecture industrielle de l'après-guerre, avec un toit plat en saillie et une structure en béton dont les éléments porteurs structurent la façade. Entre les deux se trouvent des appuis de fenêtre en maçonnerie apparente surmontés d'éléments de fenêtre.

La structure de base a été réalisée à partir d'éléments MDF fraisés de 6,0 mm et 3,0 mm. Les plus épais servent de base pour les murs extérieurs, les plafonds et les cloisons, chacun avec des ouvertures de portes et de fenêtres fraisées. Les plus minces, avec les parties saillantes de la structure en béton telles que les piliers et les poutres, ont été collés sur les murs de base. Les éléments en béton ont été recouverts d'une couche de peinture dispersion gris béton, tandis que la maçonnerie apparente a été découpée dans les panneaux muraux gaufrés de Noch (57550) déjà mentionnés dans le dernier numéro, puis collée. La masse des pierres de ces panneaux muraux a finalement déterminé le système de mesure de l'ensemble du bâtiment, comme dans le modèle réel. Les dimensions des appuis de fenêtre sont toujours un multiple de la masse de pierre en largeur et en hauteur. La hauteur de l'ensemble du bâtiment a été déterminée par la rangée de lucarnes du hall adjacent, qui ne devait pas être masquée. Il en a résulté une hauteur totale de 150 mm, ce qui convient bien à un bâtiment de deux étages avec des hauteurs de plafond de 3,50 m dans le modèle réel.

Les salles d'eau, facilement accessibles depuis les halls de production,

sont représentées en coupe dans la partie avant du rez-de-chaussée. Compte tenu du travail salissant dans une fonderie, il s'agit d'une partie importante de l'exploitation qui devait absolument figurer dans le diorama. Pour le carrelage mural et au sol, des textures appropriées ont été téléchargées sur Internet, mises à l'échelle 1:50 et imprimées sur du papier épais (120 g). Les lavabos proviennent de la gamme de maquettes architecturales de Schulcz (www.schulcz.de). À l'arrière, accessible par une porte depuis le hall, se trouve un petit bureau. Il pourrait également servir de loge de gardien pour la petite porte d'accès latérale située derrière. Comme celle-ci est à peine visible et a probablement été complètement vidée avant le début des travaux de démolition, seul le sol en linoléum a été représenté ici à l'aide d'une texture imprimée. On retrouve le même revêtement de sol dans le grand laboratoire à l'étage supérieur. De plus, la structure porteuse du plafond suspendu a été reproduite à l'aide d'une seule pièce fraisée, tout comme les radiateurs en fonte montés sous les fenêtres. Les inserts de fenêtre sont également fabriqués à partir de pièces en plastique fraisées par CNC, composées d'un cadre de fenêtre intérieur et extérieur avec une vitre transparente collée entre les deux, comme déjà décrit dans le dernier numéro.

La couverture du toit en carton goudronné a été reproduite à l'aide de papier abrasif fin (grain 320) de couleur sombre, découpé en bandes conformes au modèle.

Derrière l'aile du bâtiment, un portail à deux battants, fabriqué à partir de pièces fraisées CNC, sépare le bâtiment de la rue, ainsi qu'un mur d'environ 2,80 m de haut, qui a été

simplement fabriqué à partir d'un panneau MDF de 6,0 mm, de bandes de carton finlandais de 2,0 mm et d'un panneau mural de Noch.

La maison du four

La construction de base de la maison du four a été relativement simple à réaliser. Elle se compose essentiellement de deux parties latérales en panneaux MDF de 3,0 mm. Pour des raisons de stabilité, un panneau de menuiserie de 13,0 mm a été utilisé pour la paroi arrière, ainsi que pour le plafond entre le four à coupole et

le dépoussiéreur situé au-dessus. La face avant a été supprimée afin de pouvoir y installer le four une fois terminé. Pour finir, un revêtement en tôle ondulée a été posé à partir de morceaux de carton ondulé collés les uns aux autres de manière à se chevaucher.

Les faces intérieures ont été entièrement peintes en noir et les zones visibles ont été recouvertes de plaques de mur. Les faces extérieures ont reçu une couche supplémentaire de carton finlandais de 2,0 mm, qui représente les parties saillantes de la structure porteuse en béton. Les

compartiments entre les deux ont également été recouverts de plaques de mur. Le toit a été réalisé à partir d'une plaque de base en carton pliée sur laquelle ont été collées des plaques ondulées. Une ouverture a été prévue au centre pour la cheminée d'évacuation de l'air du dépoussiérage du four. La construction est complétée par des détails tels que des portes et un escalier extérieur en acier constitué de pièces fraisées en plastique.

Dans le prochain numéro, nous vous présenterons le four à coupole ainsi que d'autres installations.

Traduction de la page 53

Site partenaire

Nouvelle zone d'extraction de gravier à Hasli

La gravière de Hasli est située sur une terrasse élevée entre Weiach et Fisibach. La zone d'extraction s'étend sur 29,8 hectares et le volume d'extraction est de 2,5 millions de mètres cubes solides. Plus de 20 ans se sont écoulés depuis la conclusion des premiers contrats. Le plan d'aménagement a été soumis pour un premier examen préliminaire

en 2020. De nombreux aspects ont dû être examinés et clarifiés avant l'obtention du permis d'exploitation, début juillet 2025.

La couche arable et le sous-sol excavés sont stockés temporairement sur place et réutilisés pour la remise en culture. Cela permettra de remettre en culture les surfaces d'assolement temporairement utilisées pour

l'extraction de gravier dans la même mesure et avec une qualité au moins équivalente. Le 24 juillet, le premier chargement de gravier a quitté le Hasli. Dès qu'il y aura suffisamment de volume pour le remblayage, les camions déverseront les déblais propres, chargeront un chargement de gravier brut et le déverseront dans l'usine de Weiacher Kies AG.

Nouveau sur le marché

WSI / Nooteboom 1:50

Dans la gamme de remorques surbaissées Manoovr, WSI et Nooteboom ont récemment présenté une nouvelle version avec une fosse pour le balancier de la pelle et des rampes. Une fois que la pelle est montée sur la remorque surbaissée, son balancier peut être abaissé dans la fosse, ce qui permet de réduire la hauteur de transport. Comme d'habitude chez ce fabricant, le modèle séduit par ses nombreux détails et sa forte proportion de métal. Les remorques surbaissées Manoovr de WSI ont été présentées en détail dans le numéro 1-2025. (cb)

Minitruck annulé

L'organisateur Wouter Beerekamp a malheureusement dû annoncer la fin du Minitruck après trois éditions.

Cette décision est motivée par des considérations économiques, car « l'augmentation constante des coûts d'organisation rend la poursuite de l'événement financièrement impossible ». L'organisateur remercie tous les participants, qu'il s'agisse des exposants, des concessionnaires ou des visiteurs, pour ces trois magnifiques salons.

Rouleaux Galion 1:50

Le distributeur américain DHS propose trois modèles de rouleaux rustiques de la marque Galion « Roll-O-Matic » provenant d'un fabricant non spécifié. Outre un rouleau classique à trois roues et un rouleau tandem, le rouleau tandem à trois essieux illustré attire particulièrement l'attention. Les modèles sont issus d'une imprimante 3D, présentent des

surfaces lisses et sont d'un niveau de détail convaincant. Ils sont disponibles sous forme de modèles finis ou de kits, les essieux sont en fil de laiton et les inscriptions sont réalisées à partir de décalcomanies humides. (dhsdie-cast.com)

IMC / Mammoet 1:50

Le Scania R Highline avec grue de chargement et remorque à plate-forme à deux essieux est arrivé dans la boutique Mammoet. Le modèle dispose de nombreux accessoires et de ridelles amovibles, ce qui permet de le préparer fidèlement à l'original pour différentes tâches de transport. De petites chaînes d'arrimage de couleur voyante, une fourche à palettes et une traverse sont également incluses. La remorque dispose en outre de flexibles hydrauliques, comme on en trouve habituellement sur les modèles de semi-remorques. (cb)

Nouvelles en bref

Volvo FL 4x4

Volvo élargit sa gamme de camions de poids moyen avec le Volvo FL 4x4, l'abréviation « FL » étant depuis toujours synonyme de camions compacts et maniables. Le FL 4x4 est équipé de nouveaux essieux avant et d'un essieu arrière ainsi que de rapports de pont optimisés pour la transmission intégrale. Avec ses pneus simples et sa garde au sol généreuse, ce modèle répond aux exigences les plus élevées, non seulement dans le secteur de la construction, mais aussi

pour les organisations de secours, les pompiers et les entreprises de services publics. Deux variantes de cabine sont disponibles : la cabine de jour et la cabine double pouvant accueillir jusqu'à six personnes. Un treuil, un pare-buffle, une protection pour les phares et une protection supplémentaire pour la boîte de transfert sont disponibles en option. (eu)

Nouveaux dumper Caterpillar

Outre les deux grands modèles 740 et 745, Caterpillar a revu

l'ensemble de sa gamme de dumper. De nouveaux moteurs et des mises à jour technologiques améliorent l'efficacité, la durabilité et la sécurité. Les modèles 725, 730, 730 EJ et 735 sont désormais équipés d'un moteur Cat C13 d'une puissance moteur comprise entre 257 et 316 kW. Le moteur est conforme aux normes d'émissions EU Stage V et US EPA Tier 4 Final. Cela se traduit, par exemple, par une amélioration de 14 % du rendement énergétique du 725. Les nouveaux camions benne chassés rigides offrent de nombreux sys-

tèmes d'assistance au conducteur, tels que la fonction de maintien du freinage ou un contrôle amélioré de la traction et du ralentisseur. Le système de pesage a également été amélioré grâce à des cellules de mesure plus précises. Un affichage optique indique à la chargeuse sur pneus ou à la pelle lorsque la charge utile est atteinte. (up)

Sept essieux !

Daimler Truck a présenté en Belgique la pompe à béton Bonneau Xanjer 6RZ73, d'une portée maximale de 73 m. Celle-ci est montée sur un Mercedes-Benz Arocs 4553K à sept essieux. Le poids total en charge de la pompe à béton est de 66 tonnes, le véhicule mesure 18 m de long et est conçu pour des constructions complexes et exigeantes. Le bras atteint une portée énorme grâce à ses six éléments. La pompe est commandée par télécommande radio. Le train de chenille a été adapté chez Estepe, cinq des sept essieux sont directeurs. Le châssis a été conçu pour un poids total en charge de 70 tonnes. (eu)

Komatsu 930E Power Agnostic

En collaboration avec l'exploitant minier Boliden, Komatsu a mis en service le premier camion benne chassis rigide de la série Power Agnostic. Le 930E a une charge de 290 tonnes et est équipé d'un moteur

diesel-électrique avec pantographe. Le camion benne chassis rigide pour exploitation à ciel ouvert est en service depuis avril 2025 dans la mine de cuivre Aitik de Boliden à Gällivare, en Suède.

Il a été présenté pour la première fois au salon Minexpo 2024 à Las Vegas, où sa conception modulaire a été très appréciée. La machine de base est équipée d'un système de propulsion diesel-électrique. Comme Aitik a déjà installé une caténaire dans la mine à ciel ouvert, le tombereau est également équipé d'un pantographe. Le camion n'a donc besoin du moteur diesel que pour se rendre de l'extrémité du câble électrique à la pelle ou au point de déversement. À une date ultérieure, le 930E pourra être facilement converti pour fonctionner uniquement sur batterie ou avec une pile à combustible. (up)

Sennebogen 830E Démolition

La flèche de démolition courte pour les deux pelles de démolition Sennebogen 830E (poids en charge jusqu'à 52 t, hauteur d'axe jusqu'à 23 m) et 870E (117 t ou 36 m) a été présentée pour la première fois lors du salon Bauma 2025. L'entreprise de construction allemande « Stobau » utilise désormais le premier 830E Demolition Vario Tool. Équipée d'un raccord rapide OilQuick et d'un marteau hydraulique Montabert V3500 pesant près de 4,0 t, la pelle de démolition a démolé les

fondations d'un supermarché. Le bras réglable en deux positions offre une portée de 12,0 m et, avec un retro godet d'une capacité de 1,7 m³, une profondeur d'excavation de 5,0 m. La cabine Maxcab, réglable en hauteur de série, offre une visibilité optimale pendant les travaux et garantit ainsi un niveau élevé de sécurité et de confort pour le conducteur de l'engin de chantier. (up)

DAF pour l'armée

DAF a reçu une nouvelle commande des forces armées belges. Cette commande fait suite à une commande de 888 unités qui sera achevée fin 2025. Treize véhicules 8x8 supplémentaires sont désormais commandés en tant que PEV (Protected Evacuation Vehicle). La première commande n'en comprenait que neuf. Les véhicules d'évacuation protégés servent à évacuer les véhicules en panne du front et à les acheminer vers l'arrière pour y être réparés. Les DAF 8x8 protégés sont construits en étroite collaboration avec Tatra, ce qui leur confère également un châssis tubulaire central offrant une excellente aptitude tout-terrain. Ils sont équipés du célèbre moteur MX-13, qui développe 460 CV. Aux véhicules tracteurs de DAF s'ajoute un nombre identique de semi-remorques à trois essieux de Broshuis, qui sont également livrées par DAF. (eu)