

Laster & Bagger

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

Internet: www.lasterundbagger.net

Ausgabe 1-2026

Modelle von Lastwagen, Baumaschinen und mehr

Mit
Wettbewerb

Bymo 1:50

O&K RH200



Eigenbau 1:50

Scania 143M

texte français



NZG 1:50

Yanmar V8e und V7

Sammlerportrait

Christophe Bigler

Conrad 1:50 Kleemann

Mobirex MR 100 Neo



Editorial

Le miracle de Berne



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

La finale de la Coupe du monde de football de 1954 est entrée dans l'histoire sportive allemande sous le nom de « miracle de Berne ». Le 4 juillet, après avoir été menée 2-0, l'équipe de la jeune République fédérale d'Allemagne a battu la Hongrie, favorite, 2-3 et est devenue championne du monde neuf ans après la fin de la Seconde Guerre mondiale. La finale s'est déroulée au stade Wankdorf de Berne, et le temps humide ainsi qu'une décision prise à la mi-temps ont joué un rôle non négligeable dans cette victoire.

Laster & Bagger est, comme chacun sait, publié aux portes de Berne, et aujourd'hui, je peux moi aussi parler d'un « miracle » : pour la nouvelle année 2026, une augmentation du prix des abonnements et des numéros individuels semblait inévitable. Mais les abonnés ont alors fait un miracle ! Beaucoup ont généreusement arrondi le montant de leur abonnement, permettant ainsi de maintenir les prix actuels.


C'est incroyablement motivant et cela montre à quel point vous vous sentez liés au magazine et quel rôle important Laster & Bagger joue dans votre hobby.

J'apprécie particulièrement l'aspect social, car les collectionneurs dont les moyens financiers le permettent font des dons. Ce faisant, ils permettent également à beaucoup d'autres personnes de lire le magazine, car son prix n'augmente pas.

Ils méritent pour cela un immense et chaleureux merci ! Nous, collectionneurs de modèles réduits d'engins de chantier et de camions, formons une petite mais sympathique famille mondiale, et c'est un grand plaisir de pouvoir contribuer à notre hobby sous la forme d'un magazine.

Nous ne découvrirons que partiellement ce que nous réserve la nouvelle année en matière de modèles dans les semaines à venir. Certains fabricants travaillent encore sur les nouveautés annoncées l'année dernière. Le suspense reste donc entier et nous misons tout sur les surprises en 2026 !

Je vous souhaite beaucoup de joie, de plaisir et bien sûr une bonne santé en 2026 ! Cordialement, votre


Daniel Wietlisbach

Laster & Bagger sur internet:

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

Christophe collectionne à toutes les échelles

Camions américains

par Daniel Wietlisbach

Christophe Bigler est né en 1980, enfant unique, près de Genève, où il vit encore aujourd'hui. Son père travaillait pour la compagnie aérienne suisse Swissair (aujourd'hui Swiss) et sa mère était femme au foyer depuis sa naissance. En raison du métier de son père, la famille a vécu quatre ans en Belgique et deux ans à Hong Kong, où Christophe a fréquenté des écoles françaises. La famille est revenue en Suisse lorsqu'il avait neuf ans.

Quand il rendait visite à son père à son bureau à l'aéroport de Genève, il pouvait saluer les pilotes dans le cockpit. Les Boeing 747 passaient particulièrement près, ce qui explique pourquoi le collectionneur est encore aujourd'hui passionné par ces gros avions et l'aviation en général.

Son enthousiasme pour les gros camions lui a été transmis par le frère de sa mère. Son oncle vivait en France et possédait plusieurs véhicules anciens, dont un Dodge 6x6 et un GMC 6x6 de l'armée américaine, tous deux restés en Europe après la Seconde Guerre mondiale. Le Dodge était équipé d'un treuil et le GMC d'une grue fixe. L'oncle les avait achetés par passion et les utilisait pour l'aménagement de ses cultures arboricoles, par exemple pour abattre de vieux arbres, mais aussi pour le transport. Cependant, il n'était pas collectionneur et n'entretenait les véhicules que dans la mesure où ils restaient opérationnels. Ils roulaient bien et furent les premi-

Christophe Bigler s'intéresse à tout ce qui concerne le continent nord-américain, et en particulier, bien sûr, aux camions. Depuis quelques années, il possède même un modèle original, en plus d'une impressionnante collection de modèles réduits ...

ers camions que Christophe conduisit à l'âge de huit ans, tandis que son oncle était assis à côté de lui. Ils les utilisaient pour faire des courses en ville, mais pour les sorties plus ludiques, ils prenaient la Jeep Willy's, plus maniable, conduite par le jeune Christophe. Son oncle était pour lui « un dieu », se souvient-il. Il pouvait partager toutes ses « bêtises » avec lui et ils s'amusaient beaucoup ensemble. Il passait de nombreux week-ends et même des vacances chez lui en France. Et lorsque son oncle rendait visite à la famille, c'était toujours une fête pour Christophe. Les véhicules militaires ont récemment trouvé de nouveaux propriétaires après le décès de l'oncle. Le « gène du camion », s'il existe, était donc profondément ancré dans l'ADN de Christophe. Cependant, l'enthousiasme pour les États-Unis s'est transmis du « parrain » (parrain), qui était un bon ami de son père, écoutait de la musique country et portait des bottes de cow-boy.

Il y a une troisième raison à la passion de Christophe, une expérience qui l'a profondément marqué à l'âge

de huit ans. La famille s'est rendue à New York, où elle a rencontré devant un grand entrepôt toute une colonne de gros camions qui attendaient d'être déchargés. Christophe est resté impressionné et émerveillé devant eux, jusqu'à ce qu'un chauffeur costaud le soulève et le mette dans la cabine pour qu'il puisse regarder autour de lui. Ce fut une expérience à couper le souffle : la taille de la cabine, un équipement aussi raffiné que dans une maison, avec même une douche. À ce moment-là, le jeune fan s'est juré : « Un jour, je conduirai un camion comme ça ! ».

Y a-t-il des coïncidences ?

Lors du vol vers New York, il vécut une autre expérience qui, rétrospectivement, apparaît sous un nouveau jour. Comme son père travaillait pour la compagnie aérienne, Christophe eut le droit – ce qui est difficilement imaginable aujourd'hui – de jouer avec ses voitures sur le sol du cockpit. Il fut accompagné par Samantha, une camarade de classe qui se trouvait

par hasard dans le même avion avec sa famille. La mère de sa camarade de classe travaillait également chez Swissair, mais les parents des enfants ne se connaissaient pas.

À l'âge adulte, Samantha et Christophe se sont retrouvés, riches de plusieurs années d'expérience de vie, et ils forment un couple depuis bientôt sept ans.

Formation

Christophe n'aimait pas particulièrement l'école, mais il n'était pas mauvais élève et avait deux métiers de rêve : pilote ou chauffeur routier. Mais comme il portait des lunettes, il ne pouvait pas devenir pilote, c'est pourquoi, à partir de 13 ans, il s'est concentré sur le métier de chauffeur. Son père n'appréciait malheureusement pas le choix de carrière de son fils, car pour lui, seuls les métiers de « médecin » ou « avocat » permettaient de progresser dans la vie. Il voulait préparer son fils à une vie difficile, comme celle qu'il avait lui-même connue.

Heureusement, la mère de Christophe soutenait la passion de son fils et lui permettait de vivre ses intérêts – tout comme son oncle en France, bien sûr. Lors d'un voyage avec sa mère, ils ont croisé un véritable camion américain sur une aire d'autoroute. Le semi-remorque appartenait à André Corboz et Christophe a cherché à discuter avec le chauffeur. Celui-ci a offert au garçon une règle graduée portant le logo de son entreprise et lui a remis sa carte de visite en lui promettant de l'emmener faire un tour un jour – un rêve devenu réalité pour Christophe.

Même si sa mère soutenait ses rêves, elle craignait en même temps qu'il ait une vie difficile en tant que

chauffeur. C'est pourquoi elle lui a également conseillé de faire d'abord ses études secondaires et de passer le baccalauréat. Il pourrait toujours conduire des camions après, mais il aurait au moins « un diplôme en poche ». Christophe a accepté ce compromis bien intentionné et, même lorsqu'il s'est agi de choisir ses études, il a trouvé une solution qui lui convenait. Il savait bien s'y prendre avec les enfants, était apprécié dans le quartier pour garder les enfants et a donc suivi une formation pour en savoir plus sur le métier d'enseignant. Quand il a entendu parler des 14 semaines de vacances par an, sa décision était prise, car il pouvait « passer ces trois mois à conduire » ! Il a donc décidé de faire des études à la HEP (Haute école pédagogique).

Alors qu'il était encore au lycée, Christophe avait 19 ans, il a dû dire adieu à son père, décédé peu après avoir pris sa retraite.

Avant de pouvoir commencer ses études, il a dû suivre l'école de recrues, où il voulait absolument devenir chauffeur. Lors de la répartition, il a défendu cette volonté avec tant de détermination qu'il a finalement été accepté en raison de sa « motivation » exceptionnelle. Grâce à son permis de conduire militaire, il n'a dû passer qu'un examen théorique pour obtenir son permis civil.

Enseignant et chauffeur

Christophe a finalement travaillé pendant 20 ans comme enseignant et, comme prévu, comme chauffeur pendant les vacances. Il a conduit pour « Planzer » et « von Bergen » et a dû reconnaître que le travail était très dur, stressant et finalement peu apprécié par les clients. Pour lui, la conduite devait toutefois être un hobby et un

plaisir, pendant deux à trois semaines par an, si possible sans stress. Il y avait des conflits avec ses supérieurs, qui exigeaient davantage et attendaient de lui qu'il enfreigne la loi pour atteindre les objectifs fixés. Il a néanmoins passé ses vacances comme chauffeur pendant plusieurs années.

Christophe aimait également son métier d'enseignant en 1re et 2e année, comme il le souligne, « non seulement à 100 %, mais à 1000 % ! ». Sa passion pour les camions américains était visible dans sa salle de classe grâce à des posters, et ses élèves lui offraient des dessins de camions, qu'il conserve encore aujourd'hui. Lorsque le camion Coca-Cola venait dans la commune pendant la période de l'Avent, il assistait à l'événement avec sa classe et, bien sûr, tout le monde avait le droit de s'asseoir dans la cabine. Christophe aimait enseigner de manière pratique et voulait rendre l'apprentissage possible par l'expérience et non par la pression de la performance. Il était très apprécié, tant par les enfants que par leurs parents.

Puis, il y a eu un changement à la direction de l'école, et il a reçu des directives et a eu de plus en plus le sentiment de « nager à contre-courant ». Christophe a commencé à chercher d'autres activités et, lorsque l'occasion s'est présentée, il a réduit son temps de travail à 80 %, puis à 40 %. Pendant son temps libre, il a commencé à travailler pour un service de dépannage privé, puis comme chauffeur de bus scolaire et dans une entreprise de transport. Il y a un an, il a définitivement quitté le métier d'enseignant, car il ne voulait plus soutenir le système scolaire.

Afin de garantir sa prévoyance vieillesse, il a créé sa propre entreprise et travaille désormais pour des

entreprises de transport qu'il connaît depuis longtemps. Il est très heureux de sa nouvelle vie et de son travail. Il peut gérer son temps comme il l'entend et reçoit plus de demandes de transport qu'il ne peut en accepter.

La carrière professionnelle de sa compagne, Samantha Kienast, présente des parallèles intéressants. Elle était également enseignante et exerçait son deuxième métier d'hôtesse de l'air pendant son temps libre. Aujourd'hui, elle travaille à plein temps comme hôtesse de l'air, depuis déjà 26 ans au total.

Loisir

À l'âge de huit ans, Christophe a reçu son premier modèle réduit de camion : lors d'un voyage en Belgique, il a découvert dans une aire de repos une vitrine remplie de véhicules Wiking à l'échelle 1:87. Il a reçu un Mercedes-Benz SK avec une benne pour le transport de bétail et une remorque, qui fait bien sûr toujours partie de sa collection aujourd'hui. Par la suite, on lui a offert d'autres modèles, mais pendant longtemps, sa collection n'a pas dépassé quelques étagères en bois dans sa chambre.

Ce n'est qu'après avoir atteint l'âge adulte que la collection a com-

mencé à prendre l'ampleur qu'elle a aujourd'hui : un petit musée avec des modèles réduits de camions et toutes sortes d'accessoires sur le thème de l'Amérique du Nord et des camions d'exposition. Comme déjà mentionné, il a été soutenu par sa mère. Elle l'a accompagné dans les entreprises de transport qui intéressaient le garçon et l'a même emmené passer un week-end au Mans pour assister à la célèbre course de camions, l'événement le plus important pour les passionnés en France. C'est avec elle qu'il a découvert Setec HTM, son revendeur spécialisé préféré jusqu'à aujourd'hui. Il ne recevait pas toujours des modèles réduits pour son anniversaire ou à Noël, mais dès qu'ils étaient disponibles, car avec les éditions strictement limitées, il n'était pas question d'attendre. Il a même été accompagné par son père à l'un des premiers festivals de camions d'Interlaken, après que sa mère ait insisté pour qu'il y aille.

Les camions d'exposition occupent une place prépondérante dans les vitrines et, très souvent, tous les modèles d'une même entreprise sont regroupés. Les semi-remorques finlandaises extra-longues de Juha Ristimaa en sont l'exemple le plus connu. Les camions de la chaîne de restaurants fran-

çaise « Buffalo Grill » sont sans doute moins connus. Cette entreprise possédait autrefois six Semi-remorques peintes avec soin et quelques tracteurs américains. Eligor était le fournisseur attitré de la chaîne et a très bien reproduit les camions à l'échelle 1:43. L'entreprise de restauration existe encore aujourd'hui, mais les camions sont désormais tous rouges.

Outre les modèles réduits, on trouve souvent des accessoires de l'entreprise, des porte-clés, des pins ou d'autres articles cadeaux. La plupart des objets ont une histoire qui explique comment ils sont arrivés dans la collection. Très souvent, il s'agit d'une rencontre personnelle avec un chauffeur ou d'une visite de l'entreprise. Christophe s'intéresse au contexte, mais aussi à la destination des anciens véhicules et à ce qu'ils sont devenus.

Camion à l'échelle 1:1

Christophe se rendait régulièrement dans les fêtes foraines. Cependant, ce n'étaient pas les manèges qui l'intéressaient, mais les camions américains avec lesquels les forains aimaient attirer l'attention dès leur arrivée. Le collectionneur les photographiait et entraînait ainsi en contact avec leurs propriétaires. Aujourd'hui, il ne se souvient plus exactement pourquoi il a manifesté son intérêt pour le rachat d'un Peterbilt 377 ; c'était sans doute son rêve d'enfant qui sommeillait encore en lui.

Trois semaines plus tard, il a reçu un appel lui annonçant que le Semi-remorque à deux essieux de 1994 était à vendre. La nouvelle l'a mis dans un état d'excitation intense, mais il s'est aussi demandé : « Pourquoi acheter quelque chose que je ne pourrai jamais utiliser ? » Le « Pete

Le collectionneur

Christophe Bigler (45 ans) est diplômé de la HEP (Haute école pédagogique) et a travaillé comme enseignant pendant 20 ans. Il est ensuite progressivement devenu chauffeur indépendant. Il s'intéresse à tout ce qui touche au continent nord-américain et est passionné par l'aviation. Outre les modèles réduits de camions, il collectionne donc également des modèles réduits d'avions à différentes échelles et accompagne sa compagne Samantha Kienast dans ses vols internationaux en tant qu'agent de bord, lorsqu'il le peut. Il aime également jouer du piano. Il vit près de Genève.

» avait déjà plus d'un million de kilomètres au compteur. D'un autre côté, c'était un « camion de loisirs » idéal, presque aussi facile à conduire qu'une voiture, maniable et court. Sa mère lui a conseillé, compte tenu du décès prématuré de son père, de réaliser son rêve maintenant.

Faute d'expérience personnelle, Christophe a demandé à un ami chauffeur de route de faire un essai routier, dont le verdict a été positif. L'historique complet et l'importation directe par un concessionnaire sérieux ont également plaidé en faveur de l'achat. Le camion a donc finalement changé de propriétaire. Aujourd'hui, il se trouve dans le garage de Christo-

phe, spécialement construit à cet effet en 2023/2024.

Le grenier du garage abrite la magnifique collection, ainsi qu'un bar avec vue sur le Peterbilt 377. Environ 3500 modèles sont exposés dans 15 vitrines indépendantes et de nombreuses vitrines murales. Les modèles sont disponibles dans toutes les échelles connues (1:87, 1:50, 1:43 et 1:18), mais aussi dans des échelles exotiques telles que 1:52, 1:48 et sous forme de jouets sans échelle précise. Une vitrine est consacrée aux modèles de camions de pompiers et un coin est dédié aux avions, qu'il collectionne dans toutes les échelles courantes, de 1:100 à 1:500.

Il achète ses modèles non seulement chez son revendeur spécialisé, mais aussi partout dans le monde où il se trouve. Il recherche des magasins de modélisme via Google Maps et les visite dans l'espoir de trouver un modèle qui manque encore à sa collection. De plus, il dispose d'un bon réseau via des forums Internet et ses amis, ce qui lui permet d'être informé en temps utile des nouveaux modèles qui sortent. Il apprécie particulièrement les modèles peints avec soin – à l'aérographe dans la version originale –, car la contemplation de ces œuvres d'art « l'incite à voyager intérieurement et stimule son imagination ».

Traduction des page 13

Le vieux fer de Remo

par Remo Stoll

Arrivée en fin de carrière, cette pelle du début des années 80 est encore parfois utilisée dans un centre de transbordement pour charger des camions. Avec ses quelque 22 tonnes, elle évolue dans une catégorie de poids très prisée et était autrefois très répandue. Le fabricant est encore connu aujourd'hui pour ses pelles et ses grues sur chenilles.

Vous avez reconnu la machine ? Envoyez-nous sa désignation exacte avant le 10 février 2026. En cas de plusieurs réponses correctes, le gagnant sera tiré au sort. Seuls les participants ayant indiqué leur adresse complète pourront être pris en comp-

La reconnaissez-vous ? Reconnaissez la machine et gagnez un modèle réduit ...

te afin que nous puissions leur envoyer les modèles.

Cette fois-ci, vous pouvez gagner la fraiseuse à froid Bomag BM

2000/65, le DAF XG+ avec semi-remorque à bâche « Getra » de Cavallino, ainsi que le Yanmar V8e de NZG présenté dans ce numéro.

Résolution de Laster & Bagger 6-2025

Le camion à benne basculante à quatre essieux était un MAN F8 30.281. Parmi les réponses correctes, le tirage au sort a désigné les gagnants : Jürgen Precht a remporté le Kobelco SK270SRLC-7 de Conrad, Marc Maly le compacteur Hamm HC 119 et Alexander Renner le tout nouveau DAF XG+ avec semi-remorque à fond mouvant Kraker de Cavallino.

Nous félicitons chaleureusement tous les gagnants !

Rédition d'un classique de Bymo

O&K RH200

par Daniel Wietlisbach

Nous aussi, nous avons craqué et avons finalement opté pour la pelle rouge comme modèle. Avec un peu d'imagination et un clin d'œil, cette version s'explique même : l'original a en effet été entièrement conçu chez O&K et aurait été exactement le même que le modèle si le rachat par Terex n'était pas intervenu.

Lorsque le modèle est apparu pour la première fois en 2007, il a marqué une étape importante dans la réalisation des modèles réduits. Le fait qu'il puisse encore rivaliser sans problème avec la concurrence après près de 20 ans confirme l'évaluation de l'époque.

Le modèle lourd est livré dans une boîte en carton entre deux coques en polystyrène et est livré entièrement assemblé au collectionneur. Notre échantillon a survécu au transport sans dommage et a passé sans problème le contrôle des dimensions principales. Il s'agit d'une réduction à l'échelle correcte du RH200 fictif (Terex O&K RH340). La peinture satinée peut sembler un peu sombre selon l'éclairage, mais elle déploie sans problème sa luminosité dans les vitrines éclairées.

Cette excavatrice géante est supportée par deux chenilles de 1,40 mètre de large et de plus de neuf mètres de long. Elles sont fidèles à l'original et presque entièrement réalisées en métal ; seuls les boîtiers des roues

Bymo réédite le modèle Terex O&K RH340 et le propose en deux versions : Bucyrus RH340B et, à la demande générale des collectionneurs, RH200 aux couleurs O&K. La couleur rouge a toujours de nombreux adeptes et O&K, fabricant de grandes pelles hydrauliques, jouit de toute façon d'un statut culte ...

motrices sont constitués de pièces en plastique finement gravées, qui représentent même le losange O&K au centre. La roue folle est suspendue et les deux roues d'appui ainsi que les neuf galets de roulement sont montés sur des roulements pivotants.

Les principaux composants de l'imposante superstructure sont en métal et sont complétés par de nombreux détails en plastique fin. C'est également le cas de la grue pivotante avec bras mobile sur le pont de service et de l'étau bleu pour les petites réparations juste à côté. Les marches-pieds, les passerelles et les marches d'escalier en maillechort gravé sont très esthétiques. Ce qui pouvait être commandé en option sur le modèle original est offert en supplément au collectionneur de modèles réduits : l'échelle escamotable.

La porte dans la paroi latérale permet de voir les moteurs Cummins 12 cylindres reproduits en détail, d'une puissance totale de 2520 CV. Les grilles d'aération à l'arrière permettent de voir les deux grands

ventilateurs de refroidissement des moteurs, et à droite, les quatre ventilateurs légèrement plus petits du refroidissement de l'huile hydraulique. Quatre échappements et le système d'extinction d'incendie complètent le pont.

La cabine est constituée d'une pièce moulée en métal et dispose d'un intérieur complet et multicolore ainsi que de fenêtres parfaitement ajustées, qui reproduisent fidèlement tous les joints en caoutchouc. Le siège conducteurs, les deux manettes et la tour du système de contrôle électronique embarqué BCS invitent à prendre place, mais faute de formation, nous nous installons sur le siège auxiliaire derrière le conducteur. À l'arrière de la cabine se trouvent un panneau « Interdiction de fumer » et, juste à côté, un extincteur ; les phares de travail et les rétroviseurs n'ont pas non plus été oubliés.

La flèche et le bras sont constitués de profilés en U en métal moulé, qui ont été fermés par le bas avec des pièces parfaitement ajustées. En

haut, la flèche est équipée d'un bloc de commande facile à entretenir et d'une multitude de flexibles hydrauliques montés de manière indépendante ; suivre les flexibles depuis la superstructure jusqu'aux vérins hydrauliques est un vrai plaisir. Il en va de même pour les nouveaux vérins, qui permettent désormais de maintenir l'équipement dans n'importe quelle position sans aide supplémentaire. Les goupilles des points de pivotement sont soit recouvertes de pièces détaillées, soit peintes en rouge. Le godet est constitué d'une pièce

moulée en métal finement gravée et reproduit en détail les lames de coupe, les tôles d'usure et les dents.

Les couleurs et les impressions sont impeccables. Comme mentionné, le modèle est également disponible dans les couleurs de Bucyrus sous la référence RH340B, également avec un équipement de godet haut ou bas. Une nouvelle édition en blanc Terex O&K RH340 n'a pas été réalisée afin de ne pas diminuer la valeur de collection du modèle précédent. Et les fans de Cat ? Finalement, le Bucyrus a été développé

pour devenir le Cat 6050. Pour eux, il y aura un kit non peint à partir duquel les modélistes habiles pourront construire n'importe quelle version ; toutefois, pour des raisons de licence, il ne contiendra pas d'autocollants.

D'ailleurs, toute la série était déjà pré-réservée et épuisée avant même que le conteneur contenant les modèles n'atteigne le continent. C'est pourquoi le fabricant prévoit une nouvelle édition de toutes les versions pour l'automne.

L'histoire d'un best-seller allemand

O&K RH200

par Urs Peyer

Deux moteurs diesel Cummins DKA 38C-1200 d'une cylindrée du moteur de 38 litres chacun et d'une puissance combinée de 1770 kW, soit 2400 CV, fournissaient une puissance suffisante. Dès le salon Bauma, il était clair que la société anglaise Budge Mining allait acquérir la première RH200. Richard et Tony Budge étaient de grands fans d'O&K, puisqu'ils utilisaient déjà depuis 1983 le prototype de la très populaire RH120C. Jusqu'en 1997, O&K a livré au total 24 unités de la RH120C à l'entreprise britannique d'exploitation à ciel ouvert.

Le RH200 a été utilisé pour la première fois dans la mine de charbon à ciel ouvert de West Chevington, dans

Après l'échec de la pelle minière RH300, dont seulement deux unités ont été vendues, O&K a présenté lors du salon Bauma 1989 la RH200 d'un poids en charge de 440 t ; elle a connu un succès commercial fulgurant ...

le Northumberland. Avec une capacité de godet de 21,0 m³, la nouvelle grande excavatrice chargeait une flotte également nouvelle de camions benne chassis rigide Caterpillar 789 d'un volume de chargement de 177 tonnes. Les performances de chargement de la RH200 ont tellement impressionné Budge que l'entreprise a commandé une deuxième pelle après seulement huit mois. Celle-ci a reçu

le numéro de série 7 et a été mise en service dans la mine à ciel ouvert de Tinsley Park, à Sheffield. La RH200 n° 2 a excavé des déblais dans une mine de charbon du Queensland, tandis que la n° 3, équipée d'un godet de 14,0 m³, a été utilisée dans une mine de fer à ciel ouvert en Australie occidentale. La RH200 a connu un immense succès pour O&K, qui a vendu 30 machines au cours des

quatre premières années. L'Australie a été le plus gros acheteur avec 13 unités. La mine de diamants Argyle, située à l'extrême nord de l'Australie occidentale, exploitait au total huit RH200. Les deux premières sont arrivées au début des années 1990 et étaient équipées de godets pour roches lourdes d'une capacité de 19,0 m³. Ils chargeaient des camions benne Caterpillar 785 d'une capacité de 136 tonnes en seulement quatre cycles de chargement en 90 secondes! En 1996, le poids en charge de la RH200 est passé à 480 tonnes pour le butte godet et à 483 tonnes pour le rétro godet. La pelle standard avait une capacité de 30,5 m³, le rétro godet de 26,0 m³. La puissance motrice des deux moteurs est restée à 1770 kW.

Le 1er avril 1998, O&K a vendu la production de pelles hydrauliques lourdes pour l'exploitation à ciel ouvert au groupe américain Terex. Les machines rouges sont devenues blanches et le logo O&K a été complété par celui de Terex. Au tournant

du millénaire, une tendance vers des pelles et des tombereaux encore plus grands s'est dessinée dans l'exploitation à ciel ouvert. Terex/O&K a répondu avec la RH340, une sorte de version ME de la RH200 éprouvée, avec une capacité de godet de 34,0 m³. Cependant, celle-ci s'est avérée être un produit difficile à vendre. Ce n'est que la version B qui a fait l'effet d'une bombe. La pelle géante, avec un poids en charge de 560 tonnes et une puissance motrice de 3000 CV, a été un véritable succès commercial pour Terex/O&K.

En 2004, la RH200 n° 100 est sortie de la chaîne de production en Allemagne. Le 19 février 2010, Bucyrus International a racheté l'ensemble du secteur des mines à ciel ouvert de Terex. La couleur est passée du blanc au blanc/bordeaux et la RH200 a encore gagné en puissance. Le poids en charge était désormais de 525 tonnes pour le butte godet et de 534 tonnes pour le rétro godet. La taille du godet standard était de 28,0 m³ pour les

deux versions. Deux moteurs diesel Cummins K 1500-E 12 cylindres d'une cylindrée du moteur de 38 litres chacun et d'une puissance combinée de 1880 kW ou 2400 CV fournissaient une puissance suffisante.

À l'automne 2010, Bucyrus a annoncé son intention de remplacer la désignation RH. Mais cela ne s'est pas produit, car Caterpillar a racheté l'entreprise fin 2010. L'acquisition a été finalisée le 8 juillet 2011 ; les désignations RH sont ainsi devenues history et la RH200 est devenue la 6050. Actuellement, les pelles suivantes sont encore disponibles dans la gamme d'origine d'O&K : 6030 (RH120), 6040 (RH170) et 6060 (RH340B).

En 2011, Budge Mining a vendu la première RH200 avec 64 000 heures au compteur (disponibilité de 98 %) à une mine au Mexique. Avec un total de 172 unités, la RH200 est la pelle hydraulique de grande taille la plus vendue dans la catégorie des 500 tonnes.

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 Abonnemente, 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 carnet de route de Tom

par Tom Blase

Le blanc devient rouge – ou ma raison personnelle de démissionner.

Beaucoup ont déjà entendu cette phrase : « Si tu me donnes un camion comme ça, je démissionne immédiatement ! » C'est à peu près ce qui m'est arrivé, mais je n'ai pas attendu que le camion prévu pour moi soit dans la cour – je suis parti immédiatement...

En réalité, cela faisait déjà un certain temps que je n'étais plus satisfait de mon premier poste de chauffeur et je me disputais de plus en plus souvent avec mon patron. À cette époque, mon patron actuel, Erich, m'avait laissé entendre à plusieurs reprises qu'il serait intéressé par mes services en tant que nouveau collaborateur...

J'étais plutôt satisfait de ma Volvo F10 blanche, mais mon itinéraire n'allait pas rester le même très longtemps. Pour Thorsten, mon patron, ce n'était pas un problème, il m'avait trouvé quelque chose de « nouveau et génial » (du moins le pensait-il) dans mon dos. Il s'agissait d'un Mercedes LK 1324 avec une remorque à nid d'hirondelle, qui devait servir de transporteur de voitures pour la société Kuhnwaldt-Spedition. J'étais furieux qu'il ne m'en ait pas

parlé au préalable et je n'ai pas hésité longtemps. J'ai rédigé ma lettre de démission et demandé un dernier entretien pour clarifier la situation. Thorsten, sûr de lui, m'a répondu en souriant : « Tom, que veux-tu faire si je ne te donne rien d'autre ? » Je lui ai tendu une enveloppe en souriant et lui ai répondu : « Démissionner », puis je me suis retourné et j'ai quitté l'entreprise.

En chemin, j'ai rencontré Erich et lui ai demandé : « Tu as besoin d'un chauffeur ? » Il m'a embauché immédiatement et le jour même, j'ai transféré mes affaires personnelles de la F10 blanche à la F16 rouge.

Mon père et mon oncle Werner ont tenu un peu plus longtemps dans leur LP 1113, qu'ils conduisaient pour le compte de la société Strasser. Mon père aimait raconter l'histoire de leur voyage à la foire de Leipzig, dans l'ancienne RDA, avec huit Mercedes « Heckflossen » (à ailerons arrière). Lors du chargement à Stuttgart, ils ont reçu, en plus des huit véhicules, plusieurs grandes couvertures.

Celles-ci devaient servir à recouvrir les voitures pendant leur trajet à travers la RDA. On leur a également conseillé de faire disparaître les étiquettes de prix des « Heckflossler ». On craignait des difficultés, car à l'époque, une Wartburg coûtait 3000 marks (est) de plus que la Mercedes exposée.

Il y eut aussi un épisode amusant lorsqu'un collègue leur demanda pourquoi ils ne chargeaient toujours que sept BMW 1500, alors que son train, de construction identique, pouvait en contenir huit. Les deux Werner le regardèrent d'un air interrogateur, mais le collègue leur proposa son aide en frappant deux grosses bosses dans la paroi arrière de la cabine du LP 1113 à l'aide d'un marteau en caoutchouc. Les cornes du klaxon de la première voiture s'inséraient parfaitement dans ces bosses, permettant ainsi le transport de huit BMW 1500, désormais également sur le transporteur de voitures de Mayence.

Lourd train scandinave de Patrick Kyburz

Scania 143M Streamline

par Daniel Wietlisbach

L'entreprise de transport et d'expédition bâloise Lamprecht Transport AG misait sur les chauffeurs indépendants et était active dans le trafic vers la Scandinavie. Adolf Lamprecht fonda l'entreprise après la Seconde Guerre mondiale. Aujourd'hui, elle compte six succursales en Suisse, neuf aux États-Unis et trois filiales.

La première commande, en 1945, consistait à transporter 90 tonnes de poisson frais du Danemark vers la Suisse. À partir de 1955, l'entreprise s'est tournée vers le transport de transit entre l'Italie et l'Allemagne et a accepté des commandes dans les autres pays d'Europe occidentale, ce qui l'a finalement amenée à ouvrir une succursale à Singen, en Allemagne. En 1965, des bases ont été créées à Genève et aux États-Unis (« American Lamprecht Transport Inc. »).

Aujourd'hui, l'entreprise transporte tous types de marchandises dans le monde entier, en utilisant des camions et le transport combiné. En 2018, elle a ouvert son propre centre logistique à Pratteln. Cette entreprise logistique suisse gérée par son propriétaire est dirigée depuis 2020 par Jenny Vargas-Lamprecht, représentante de la quatrième génération, et emploie plus de 300 personnes.

Comme d'autres petites entreprises de transport, « HP Schild Münchenstein » a été l'un des pionniers du transport vers la Scandinavie. Elle a débuté dans les années 1960

Ce n'est pas la première fois que nous présentons ici un modèle portant l'inscription Lamprecht. Après le Scania 141 de René Tanner dans le numéro 6-2021, nous vous présentons ici le 143M de Patrick Kyburz, dont il a construit la remorque de A à Z ...

et est restée active jusqu'aux années 1990. Les premiers camions étaient des Volvo F88, suivis des F89, des Scania 140 et des séries suivantes. Il existait deux véhicules identiques au 143M présenté ici, l'un d'eux était conduit par le patron en personne.

European Road Transport (ERT)

ERT était une entreprise de transport suédoise spécialisée dans le transport routier à l'échelle européenne à partir de sites situés en Scandinavie et qui collaborait avec différentes entreprises de transport. Elle exploitait son propre réseau d'agents et de partenaires dans différents pays européens. En 1979, ERT a été rachetée par ASG, mais est restée une société indépendante au sein d'ASG. Elle a continué à fonctionner comme une filiale avec son propre réseau de représentants, qui s'occupait principalement du transport routier international de marchandises. Vers le milieu des années 1990, l'ensemble a été réorganisé : en 1994, ASG a fusionné ses activités de transport

terrestre avec sa filiale ERT, donnant naissance à une nouvelle entreprise sous le nom « ASG European Road Transport » (ASG-ERT). ERT est ainsi passée à 100 % sous le contrôle d'ASG ; ASG a elle-même été rachetée en 1999 par le logisticien suisse Danzas, qui a été à son tour racheté la même année par la Deutsche Post, puis intégré à DHL.

Scania 143M Streamline

Lorsque Scania a présenté la série 3 en 1987, le 143M était au centre de l'attention. La cabine ressemblait à un bloc massif aux lignes épurées et à l'avant droit. Le design était à la fois simple et élégant, et dégageait une impression de robustesse et de puissance. Sous la cabine se trouvait un moteur V8 de 14,18 litres, disponible dans des puissances allant de 430 à 470 CV. L'injection mécanique assurait un déploiement de puissance immédiat, et le grondement rauque caractéristique était déjà à l'époque une marque de fabrique.

Mais alors que la première génération du 143M, avec son allure an-

gulaire, s'intégrait parfaitement dans la fin des années 1980, les exigences du secteur des transports ont rapidement évolué. Les prix élevés du carburant, les normes d'émissions plus strictes et la concurrence internationale croissante ont contraint les constructeurs à réfléchir au-delà de la simple puissance du moteur. L'efficacité, le confort acoustique et l'optimisation aérodynamique sont passés au premier plan.

Scania a réagi en 1991 avec le Streamline : la silhouette anguleuse est devenue plus arrondie, les transitions entre la cabine, les spoilers et le par soleil se fondaient les unes dans les autres. Les clignotants et les feux de jour étaient désormais placés au-dessus des phares principaux plutôt qu'à côté, et les marchepieds étaient recouverts par les portes. Les bords avant optimisés sur le plan aérodynamique donnaient notamment au camion un aspect étonnamment moderne.

Scania parlait alors d'une réduction de la consommation pouvant atteindre 8 %, un argument de poids pour les entreprises de transport du début des années 1990. Le V8 révisé développait désormais jusqu'à 500 CV et fournissait un couple impressionnant de 2 100 Newton-mètres, qui lui conférait une puissance souveraine dès le démarrage. Les injecteurs, les pistons et l'ensemble du système d'échappement ont été révisés, de sorte que le moteur a conservé sa sonorité caractéristique, mais fonctionnait de manière nettement plus raffinée. De plus, la boîte à vitesse GRS modernisée offrait un passage des rapports plus précis, était plus silencieuse et encore plus durable grâce à un refroidissement amélioré.

Le train de chenille a également fait un bond en avant. Des stabili-

sateurs plus grands, une suspension pneumatique plus fine et une direction optimisée ont permis à la 143M Streamline de rouler encore plus tranquillement sur autoroute que son prédécesseur.

Pour la première fois, l'intérieur Streamline donnait l'impression d'être à la fois un véritable espace de vie et de travail. De nouveaux tapis isolants réduisaient le bruit, des sièges ergonomiques soulageaient le dos et le tableau de bord redessiné donnait une impression d'ordre. Les grandes cabines Highline offraient en outre un confort qui n'était pas évident à l'époque dans le transport longue distance et qui a fait sensation auprès des chauffeurs.

Modélisme

Derrière la maquette de l'imposant camion remorque de la société HP. Lame de Münchenstein se cache une histoire personnelle. Le chauffeur Martin « Tinu » Laville a roulé pendant de nombreuses années pour l'entreprise suisse sur les routes de Scandinavie avant de rejoindre « F. Murpf ». Le modéliste Patrick Kyburz a accompagné Martin Laville lors de ses premiers trajets pour le compte de l'entreprise de transport frigorifique, et une amitié s'est développée entre eux, au cours de laquelle Patrick a reçu en cadeau la photo du Scania 143M. Tinu est aujourd'hui chauffeur chez « Sigg Lenzburg ».

Après un long moment, Patrick a redécouvert la photo du camion dans son album. Au même moment, un Streamline de WSI se trouvait sur son bureau, et c'est ainsi que l'idée d'une réplique a mûri peu à peu.

Le châssis du Scania provenait de Tekno, mais il a été scié à plusieurs reprises et rallongé à l'aide de

profilés en U en laiton. Un châssis auxiliaire a été fabriqué à partir des mêmes profilés et collé sur le châssis. Des traverses en profilés plastiques assurent une stabilité suffisante. Parallèlement, les pièces rapportées ont été améliorées, par exemple en ajoutant des charnières et des serrures à la grande caisse de rangement.

L'impressionnante remorque est de Schelling et, pour le châssis, seuls le support de roue et le pivot d'attelage d'un modèle Tekno ont pu être utilisés. Ils ont été sciés et collés directement par le dessous sur le bloc de bois qui constitue le cœur de la structure de la bâche. Il a fallu tout construire soi-même, car il n'existe pas de remorques jumbo à l'échelle 1:50 dans le commerce. Les roues proviennent de la gamme de pièces détachées Tekno. La photo du pivot montre également une grande partie de la construction artisanale, le timon proprement dit ayant été fabriqué à partir d'un profilé rond.

La structure de la bâche avec noyau en bois, déjà mentionnée à plusieurs reprises, est très bien expliquée à l'aide des photos. Patrick a fait fraiser ledit noyau en bois par un ami menuisier, ce qui en valait certainement la peine compte tenu de la précision requise. Bien sûr, cela ne peut se faire sans planification, car il a d'abord fallu calculer l'épaisseur des ridelles et des bâches composés de plusieurs couches. Les matériaux de construction étaient des profilés en plastique Evergreen de différents moules et tailles. Les panneaux constituent la base de la structure, les profilés plats représentent les volets, les profilés ronds les charnières et les profilés rectangulaires forment le cadre de la bâche. Ensuite, les deux châssis avec les superstructures ont été peints en bleu uniforme.

Afin que la bâche « bombe » (se gonfle vers l'extérieur) dans sa partie inférieure, comme on peut le voir clairement sur la photo du modèle, des mouchoirs en papier humidifiés ont été froissés et collés directement sur les côtés de la structure de la bâche, puis rigidifiés en les imbibant

plusieurs fois de colle blanche diluée. La bâche elle-même est constituée de papier à copier patiemment et soigneusement façonné, avec une feuille découpée séparément pour chaque côté. Après plusieurs couches de peinture, la structure du papier a disparu et les décalcomanies ont pu être

appliquées, suivies du scellé douanier vertical constitué de fines bandes adhésives.

Le modèle a finalement été discrètement patiné par un « lavage » noir du châssis et des superstructures. À la toute fin, les feux de position latéraux fabriqués maison ont été collés.

Chargeuses compactes NZG à l'échelle 1:50

Yanmar V8e et V7

par Daniel Wietlisbach

Avec une capacité de batterie standard de 39,9 kWh, le V8e permet jusqu'à 3,1 heures de fonctionnement continu, tandis que la capacité optionnelle de 53,2 kWh augmente l'autonomie à 4,2 heures. Son fonctionnement silencieux et sans émissions polluantes prédestine le V8e à une utilisation sur les chantiers urbains. Avec une capacité de godet de 0,8 à 1,2 m³ et une charge utile pouvant atteindre 1,80 t sur la fourche à palettes, le V8e offre un large éventail d'applications. Sa hauteur de levage pouvant atteindre 3,02 m permet un chargement efficace des camions.

Le V7 est la version diesel avec des caractéristiques de performance comparables. Le moteur quatre cylindres de notre propre fabrication développe une puissance de 35,5 kW (48,3 CV) et répond aux normes d'émissions EU Stage V et EPA Tier 4.

La V8e de Yanmar dispose d'une transmission à commande électronique. La V7 offre des performances comparables à celles d'une transmission diesel classique. NZG construit les modèles de forme identique ...

Modèle de NZG

Comme les modèles V8e et V7 ne se distinguent extérieurement que par leur inscription, les Nurembergeois ont pu les réaliser simultanément. Ils sont livrés dans des boîtes en carton compactes et bien protégés entre deux coques en polystyrène. Les modèles sont immédiatement « prêts à l'emploi » et, grâce à leur forte teneur en métal, ils sont agréablement lourds dans la main ; leur niveau de détail élevé est également remarquable. Les modèles sont réalisés à l'échelle ; les seuls compromis liés à la fabrication concernent l'angle

de braquage et la hauteur de déversement, mais ceux-ci peuvent encore être qualifiés de « satisfaisants ».

Les jantes finement gravées s'adaptent parfaitement aux pneus en caoutchouc, qui présentent un profil fidèle à l'original. Le moule du capot, qui cache les batteries du V8e, est parfaitement reproduit, et les grilles de ventilation très fines de l'original sont représentées par des surfaces noires en creux. Les feux arrière sont insérés individuellement dans le pare-chocs et peints avec précision en trois couleurs ; le logo de la marque est en relief et de couleur argentée. La

cabine est accessible des deux côtés par deux marches finement gravées, montées individuellement.

La cabine est également en métal et les vitres légèrement teintées, parfaitement ajustées, permettent d'admirer dans les moindres détails l'intérieur noir fidèle à l'original. Les joints caoutchouc, les poignées et les serrures sont intégrés dans les vitres et colorés en noir. Les poignées sont indépendantes et font partie du cadre métallique, tandis que les rétroviseurs, l'antenne radio et le gyrophare sont en plastique et montés séparément ; les essuie-glaces gravés avec une grande finesse ne manquent pas leur effet.

Une caractéristique particulière de cette chargeuse compacte est son ar-

ticulation pendulaire, qui lui confère une maniabilité exceptionnelle sur le terrain – une alternative à l'essieu arrière oscillant habituel sur les chargeuses sur pneus. Pour des raisons de stabilité, ce détail n'a malheureusement pas pu être reproduit sur les modèles, mais le guidage articulé avec vérin hydraulique et arbre de transmission est correctement représenté.

Le cadre avant est gravé avec précision et le mât de levage a été reproduit de manière filigrane et fonctionnelle. La cinématique parallèle fonctionnelle, qui garantit que la position de la pelle reste inchangée lors du levage et de l'abaissement, est particulièrement appréciable. Les flexibles hydrauliques en caoutchouc

souple sont reproduits jusqu'au raccord rapide, et les vérins fidèles à l'original contribuent également à l'authenticité. Les goupilles et les rivets creux pratiquement invisibles au niveau des articulations ne gênent en rien l'aspect général réussi. La pelle est constituée d'une pièce moulée en métal finement gravée avec sept dents et peut même être retirée en desserrant quatre petites vis cruciformes.

Les couleurs sont parfaitement reproduites et les inscriptions sur les modèles sont impeccables, ce qui est particulièrement frappant sur l'impression sous la cabine du V8e.

Un classique chargé d'histoire de DM à l'échelle 1:50

Cat 587T

par Daniel Wietlisbach

Après que Diecast Masters ait présenté en mai 2025, lors d'un salon asiatique, le Caterpillar PL87 au stade de prototype, le modèle 587T a été en quelque sorte mis en préretraité. Chez DM, cela signifie sortir de la boîte en fer-blanc et entrer dans la boîte en carton. Rappelons-nous : seuls les modèles des machines Caterpillar actuelles sont proposés dans la boîte en fer-blanc, la plupart des modèles plus anciens

Le modèle réduit de la poseuse de canalisations Cat 587T a été réintégré dans la série des classiques par Diecast Masters, ce qui l'a remis au goût du jour ...

continuent d'être proposés dans la série « Core Classics » (classiques de base), mais doivent prendre place dans un emballage en carton plutôt classique avec une fenêtre et des inserts en plastique. Plus tard, ils dispa-

raîtront probablement complètement de la gamme du fabricant.

Ce processus a attiré notre attention sur un modèle que nous avions jusqu'alors à peine remarqué, à tort, comme nous avons pu le constater

en y regardant de plus près. Le modèle a été présenté par Norscot en 2010 et a surpris par une conception inhabituelle pour ce fabricant. C'est notamment pour cette raison qu'il a été relancé en 2015 par Diecast Masters, avec des bandes d'avertissement noires sur les contrepoids et Bob dans la cabine. Malheureusement, le crochet de la nouvelle édition a perdu sa capacité de réglage : il est bloqué en position supérieure dès la sortie d'usine, bien que le tambour à câble puisse encore être déplacé. Les modélistes habiles devraient toutefois pouvoir enrouler suffisamment de câble neuf et réajuster le crochet.

L'original du poseur de canalisations est basé sur le D8 Dozer et, avec un poids en charge de plus de 53 tonnes, c'est une machine impressionnante. Sa capacité de levage est considérable (91,625 tonnes) et le six cylindres C15 Acert intégré développe 394 CV (294 kW). Le 587T était le plus grand poseur de canalisations de la gamme Caterpillar et a été remplacé en 2013 par le PL87, également basé sur le D8. Dans sa configuration

de base, la machine était uniquement équipée d'une protection anti-retournement, une cabine fermée devait être commandée en supplément.

Le modèle est très lourd et séduit au premier coup d'œil par ses proportions réussies. Il a été reproduit à l'échelle. Les châssis sont correctement gravés et comportent un rouleau d'appui et neuf galets de roulement. La protection continue des galets de roulement descend jusqu'aux tuiles de chenille, ce qui semble quelque peu inhabituel. Les chenilles métalliques à maillons individuels sont finement réalisées et roulent facilement malgré la suspension de la roue folle. Le bras est bien réussi et son montage sur le châssis a été correctement réalisé. Grâce aux rouleaux en laiton utilisées et au câble fin, il s'abaisse automatiquement sous son poids à vide lorsque le tambour est actionné. Il est donc d'autant plus regrettable que le crochet ne puisse pas être actionné. Les boîtiers des treuils à câble sont finement gravés et montés sur des roulements pivotants pour permettre

l'utilisation des tambours – une idée astucieuse, sans clé. La cinématique des contrepoids fonctionne de manière fidèle à l'original grâce à deux vérins hydrauliques. Les plaques de contrepoids sont regroupées en deux groupes de sept pièces chacun. Le capot moteur fermé sur les côtés reproduit fidèlement tous les joints, bords, serrures, poignées et vissages importants. Les feux et toutes les poignées sont en plastique, mais ne semblent pas surdimensionnés.

Cela vaut également pour l'échelle et la rambarde de la cabine. La cabine du conducteur est bien reproduite, le vitrage est posé derrière, mais s'intègre parfaitement dans le toit. L'intérieur détaillé n'est pas très visible en raison de sa couleur noire, mais les vêtements de sécurité de Bob sont d'autant plus voyants.

Les couleurs sont appliquées de manière très soignée et les inscriptions et logos sont imprimés de manière impeccable. Même si son petit frère va bientôt lui tenir compagnie, le 587T n'a pas à rougir de ses performances.

Concasseur à percussion Kleemann à l'échelle 1:50

Mobirex MR 100 Neo

par Daniel Wietlisbach

Avec le concasseur à percussion mobile Mobirex MR 100 Neo, Kleemann a présenté au salon Bauma 2025 le premier membre de la nouvelle gamme Neo. Ses dimensions compactes et son faible poids de transport facilitent les travaux dans les chantiers exigus et les changements fréquents d'utilisation. Le MR 100 Neo est disponible avec un moteur diesel ou diesel-électrique avec la désignation supplémentaire « e ». La capacité horaire maximale est de 250 tonnes et, dans sa configuration minimale, le Mobirex MR 100 Neo pèse 29,0 tonnes en poids à vide. La puissance d'entraînement est de 240 kW pour les deux versions et les groupes motopropulseurs correspondants sont fournis par John Deere.

Les concasseurs à percussion Mobirex de Kleemann sont fabriqués par Conrad depuis des années. En 2012, c'était le MR 110 Z, en 2019 le MR 130 Z et l'année dernière le MR 100. Le modèle est livré dans un emballage en carton élégant et solide, qui contient les différents composants du modèle dans trois compartiments en mousse : le broyeur dans sa configuration de base avec séparateur magnétique, l'unité de criblage optionnelle avec bande de retour des grains trop gros et la bande d'éjection latérale. Un sac en plastique contient également une barre avec des phares

Depuis des années, Kleemann est une valeur sûre en matière de nouveautés au salon Bauma. Fidèle à la devise « moins c'est plus », l'entreprise présente tous les trois ans un ou deux modèles au design raffiné ...

de travail ; les instructions de montage sont également fournies.

Comme on peut s'y attendre de la part de Conrad, le modèle est un véritable « mastodonte », très lourd et réalisé à l'échelle. Il est également très fonctionnel en termes de possibilités de transport : l'unité de tri peut être retirée ou rester sur le broyeur pour le transport grâce à la bande de retour des grains surdimensionnés pivotante et rabattable.

Les trains de chenilles sont réalisés dans le style habituel et bien rendus dans leur simplicité. Les chenilles sont en plastique et représentent les maillons de chenille avec des tuiles de chenille triple comme des maillons individuels. Le châssis principal gris est constitué d'une pièce moulée allant de l'arrière jusqu'à l'extrémité du convoyeur principal. À l'arrière, le moteur est suggéré par le dessous et le système d'échappement est reproduit. La protection ventilateur est reproduite de manière ajourée sur le côté droit, derrière laquelle on peut voir le châssis principal gris. Sur le côté droit, un ventilateur est repro-

duit derrière une grille très finement gravée.

Les parois de la trémie d'alimentation ne sont pas rabattables sur l'original, et le fait que la suspension et les moteurs oscillants soient dissimulés derrière des rideaux en caoutchouc a simplifié la reproduction de cette zone. À l'avant de la trémie, le fond est fidèlement reproduit avec le pré-tamis, et le rideau en élastiques à travers lequel le matériau pénètre dans l'unité de concassage est correctement représenté. Le petit convoyeur peut être accroché latéralement et éjecterait le matériau tamisé vers la droite. La zone de l'unité de broyeur est accessible par l'échelle latérale, les poignées et la rambarde sont en métal moulé. Le boîtier du broyeur est très joliment gravé, le cylindre qui dépasse à l'avant est le dispositif de réglage hydraulique de l'écartement.

Le séparateur magnétique, solidement fixé à l'aide de chaînes métalliques en plastique argenté, est dans l'original un aimant permanent puissant qui attire les pièces métalliques

de la bande d'éjection et les éjecte vers la gauche. L'extrémité de la bande d'éjection peut être rabattue vers le bas, le moteur d'entraînement est reproduit en détail.

L'unité de triage optionnelle avec bande de retour des grains trop gros a été reproduite de manière détaillée et fonctionnelle et peut être facilement

accrochée. Le matériau broyé pour la première fois serait séparé ici : les grains fins seraient triés via la bande d'éjection inférieure, tandis que les grains grossiers seraient renvoyés dans la trémie d'alimentation via la bande de retour latérale. Ici aussi, la partie avant du convoyeur peut être rabattue. L'ensemble de l'unité peut

être posé sur cinq pieds rabattables lorsqu'il n'est pas utilisé ou pour être transporté séparément.

Les couleurs sont opaques et appliquées proprement, les teintes sont très bien rendues. Les logos, les désignations de type et les lignes décoratives sont imprimés de manière impeccable.

Traduction des page 34

Camions en briques de construction Tekno Tekno Bricks

par Daniel Wietlisbach

Tekno a commencé avec trois sets différents, et un quatrième a depuis été annoncé. Nous avons reçu le kit d'un Semi-remorque aux couleurs de Zurkirchen portant le numéro « 83 », un Volvo FH5 Globetrotter que Tekno avait déjà réalisé à l'échelle 1:50. J'ai remis le kit à mon fils Simon, fan avoué de Lego, avec la permission de le construire et la mission de partager son expérience.

Dès le début, une chose était claire : quiconque se lance sur ce marché doit se mesurer aux produits Lego, tant en termes de qualité que de prix. Les pièces sont pré-triées dans des sachets en plastique individuels. Les instructions de montage sont divisées en 115 étapes, deux feuilles d'autocollants sont fournies.

L'année dernière a été placée sous le signe des briques de construction, tant chez les fabricants d'engins de chantier que chez Tekno ...

L'emballage mentionne 385 pièces, les instructions en indiquent 350, mais nous ne les avons pas comptées.

Grâce aux instructions, la construction a été très facile, mais nous avons remarqué que la couleur n'était pas identique sur toutes les briques, ce qui est particulièrement gênant au niveau de la cabine. Une fois l'assemblage terminé, il a fallu apposer les autocollants, qui sont prédécoupés et imprimés sur un support transparent. Comme ils sont collés sur plusieurs pièces, le camion ne peut plus être démonté par la suite. De plus, les autocollants dépassent des « marches

», où ils n'adhèrent pas de manière satisfaisante. Le set est recommandé à partir de 6 ans et le semi-remorque assemblé devrait faire le bonheur des enfants. Les proportions sont réussies vues de côté, mais les larges garde boue semblent un peu étranges vues de face ou de derrière. Le camion serait plus réussi si la cabine et les superstructures avaient un bouton supplémentaire de chaque côté.

Si l'on compare les prix avec ceux des boîtes Lego contenant un nombre similaire de briques, ils sont à peu près équivalents.

Baptême du feu parfaitement réussi pour WSI

Liebherr LR 1400 SX

par Carsten Bengs

Le modèle original a une capacité de levage de 400 tonnes et est produit dans l'usine Liebherr de Nenzing, en Autriche. La grue, qui pèse 354 tonnes, est entraînée par un moteur diesel Liebherr de 450 kW. Pour assembler le modèle, il est recommandé de lire attentivement les instructions avant le montage et de procéder à l'assemblage avec calme afin d'éviter d'endommager les innombrables détails magnifiques.

L'appareil de base est livré avec le pied de flèche déjà monté ; les deux boulons peuvent toutefois être retirés vers l'intérieur en retirant la bague de sécurité et la boîte à outils montée entre les deux. Les petits supports de montage permettent de reproduire facilement le levage depuis la remorque surbaissée ; de petits pieds d'appui sont fixés à cet effet aux vérins à l'aide de boulons en U.

Les deux chenilles sont montées à l'aide de boulons, comme sur le modèle original, et disposent même du réglage hydraulique optionnel de la voie. Un petit piston hydraulique est boulonné dans la chenille, puis monté avec le vérin dans la pièce centrale. La largeur peut être réduite en retirant les boulons de sécurité extérieurs situés à l'extérieur des chenilles. Même ces petits vérins dans la partie centrale sont équipés de fins tuyaux hydrauliques. Pour cela, il

À l'occasion du salon Bauma 2025, Liebherr a présenté le modèle LR 1400 SX. Il s'agit du premier modèle de grue sur chenilles de WSI. Ses détails et ses fonctionnalités suscitent l'enthousiasme au plus haut niveau, tout comme son échelle ...

faut d'abord retirer les deux plaques de réduction au sol, qui sont une particularité de la LR 1400 SX. D'autres vérins hydrauliques sont situés sur les entraînements de translation, qui relient les deux plaques à l'aide de boulons en U. La clé de treuil permet d'étendre facilement les vérins via le filetage interne, ce qui augmente la surface d'appui de la grue et réduit la pression au sol jusqu'à 56 %, un avantage sur les sols meubles. Bien sûr, les flexibles hydrauliques ne manquent pas ici non plus. Le modèle roule sur des tuiles de chenille de 30 mm, ce qui correspond aux tuiles de chenille standard de 1500 mm du modèle original ; la vitesse maximale possible est de 1,3 km/h.

Tous les galets de roulement sont facilement mobiles. Les quatre entraînements de translation ont été reproduits en détail ; de petits flexibles hydrauliques doivent être montés ici. Il est recommandé de les fixer avec une goutte de colle dans le palier à côté de la couronne d'orientation.

Un côté est également suspendu et maintient la chaîne sous tension. Au centre, des deux côtés, le lest central de deux fois 20 tonnes est accroché. Il est suivi de chaque côté d'une autre plaque de lest de 6 tonnes. La petite échelle d'accès, qui dispose même de mains courantes et qui est montée sur un côté du lest supplémentaire, est particulièrement appréciable. La passerelle et les mains courantes en métal ne manquent pas non plus à l'appel.

La superstructure séduit également par ses nombreux détails, dont certains ne sont visibles qu'en y regardant de plus près. On remarque immédiatement les inscriptions détaillées avec de nombreuses mises en garde, notamment derrière la cabine. Celle-ci offre beaucoup d'espace et dispose d'un intérieur réaliste. La trousse de premiers secours à l'arrière, de couleur rouge, attire particulièrement l'attention par son réalisme. Il convient également de mentionner le système de graissa-

ge centralisé, car les deux réservoirs portent l'inscription Liebherr et sont même équipés de petits tuyaux ! L'air conditionné est également bien visible.

Le modèle est livré avec un support en A enclenché. Lors du montage, il faut donc veiller à ce que le câble soit toujours tendu afin d'éviter tout glissement. Les petites roulettes sont fidèles à la réalité, de couleur blanche, et tournent très facilement. Nous avons également été impressionnés par le fait que le chevalet A s'abaisse grâce au poids à vide, sans qu'il soit nécessaire de monter le bras.

De nombreux détails sont également visibles sur la superstructure. Les treuils sont équipés de tuyaux et de flexibles hydrauliques, et le logo Liebherr est même imprimé sur le châssis du treuil. L'embrayage hydraulique du modèle réel via le système Likufix sur les treuils est également reconnaissable. Celui-ci permet de monter ou de démonter automatiquement les treuils afin de réduire le poids, sans avoir à desserrer les tuyaux hydrauliques ou à dévisser les boulons.

Les treuils sont simplement mis en position de montage à l'aide du chevalet en A, puis montés ou démontés. C'est pourquoi le chevalet en A est si large et peut, grâce aux petits vérins hydrauliques situés derrière le point d'articulation, déposer les treuils avec le vérin d'auto-montage, où ils sont mis en position grâce à un système d'auto-ajustement. Les raccords hydrauliques sont ensuite connectés pendant le verrouillage hydraulique.

Le modèle est lesté avec 12 plaques de lestage de 12 tonnes chacune, ainsi que deux plaques de 5 tonnes empilées sur la plaque de base de 20 tonnes. Cela donne un lestage total de

150 tonnes. Celui-ci est pris en charge et boulonné par les vérins hydrauliques ; les petites chaînes ne manquent bien sûr pas à l'appel. Le poids et les hachures d'avertissement sont imprimés sur les plaques de lestage. La fixation réaliste du lest à l'aide de fines tôles est également très esthétique. Elles ont l'air tout à fait réalistes ; cependant, lors du montage, il est fortement recommandé d'avoir la main sûre et d'utiliser un peu de colle. Les différentes pièces sont assemblées à l'aide de petits boulons très lâches, c'est pourquoi un peu de colle instantanée peut être utile.

Le système de flèche ne manque pas non plus de détails. Les grilles de protection en tôle perforée de couleur argentée attirent immédiatement l'attention. Même de petites mises en garde sont imprimées sur le côté de la partie supérieure. Tous les segments sont montés à l'aide des petites vis bien connues. Le modèle est livré avec un mât principal et une flèche. Les poulies de guidage de câble entre les deux segments de 12 m sont également fournies.

La pièce d'articulation comprend le treuil de la flèche ; les tuyaux et même le câble électrique sont également reproduits, tout comme une petite échelle. Il y a même des avertissements sur les grilles de protection de la pièce d'articulation ! Le contreventement est reproduit de manière réaliste en métal et se monte à l'aide de petites vis.

Le modèle est livré avec un crochet à trois rouleaux pour une charge de 100 t et un crochet à onze rouleaux pour une charge de 300 t ; la capacité de charge est imprimée sur le côté.

Il convient également de souligner que toutes les poulies fonctionnent très facilement et s'harmonisent

parfaitement avec le câble de levage sans torsion. Grâce à la rainure très profonde du câble, le risque de glissement du câble est également nettement moindre qu'avec les poulies habituellement utilisées. La pointe de la flèche s'est abaissée même à la plus petite longueur sans pièce intermédiaire, comme sur les photos ! Les petits drapeaux d'avertissement sur les supports de flèche et la tête à rouleaux à aiguilles sont très esthétiques. Le pare-vent a également suscité l'enthousiasme, car il est monté sur des roulements mobiles et reste ainsi à la verticale, quelle que soit la portée. De plus, le fin de course sur le mât principal n'a pas été oublié.

Avec la LR 1400 SX, WSI a brillamment réussi son baptême du feu dans le domaine des modèles réduits de grues sur chenilles. Le modèle séduit par ses innombrables petits détails soignés, qui ne se remarquent souvent qu'au deuxième coup d'œil. Le chevalet en A incliné, notamment, est unique en son genre et facilitera certainement le montage pour certains collectionneurs.

Modèles de Peter Veicht

P&H 330 TC

par Robert Bretscher

Même si l'entreprise de transport lourd Schmidbauer KG, bien connue à Munich, n'était pas située juste à côté du domicile de Veicht, cela valait vraiment la peine de visiter son vaste parc de véhicules avec ses grues alignées en rangs. On y rencontrait généralement des visages familiers, qui travaillaient pour Schmidbauer en tant que grutiers sur les chantiers du métro de Munich et hissaient diverses pièces de machines dans les puits des tunnels. C'était le moment idéal pour obtenir toutes sortes d'informations sur les dernières grues à mât en treillis de Schmidbauer et peut-être même, accompagné d'un grutier, pour monter dans une grue P&H. À l'époque, dans les années 60 et 70, le géant du transport lourd travaillait principalement avec des grues à mât en treillis des marques P&H (Pawling & Harnischfeger) et Coles. Il utilisait non seulement des grues P&H plus petites, fabriquées sous licence par Rheinstahl Union, mais aussi des monstres extra-larges provenant des États-Unis.

Fasciné par les nombreux travaux de grutage sur les chantiers de métro et par l'impressionnant parc de machines de Schmidbauer, Peter Veicht a décidé de se lancer dans la construction d'un diorama à l'échelle 1:50. Pour cela, il avait l'intention de construire la P&H 330 TC, capable de soulever 30 tonnes, à partir

Avec le P&H 330 TC, nous avons le plaisir de vous présenter un nouveau chef-d'œuvre issu de l'atelier de Peter Veicht. Il est plein de charme et fonctionnel à la fois ...

de plaques de laiton et de cuivre. À la fin des années 70, lorsqu'il a pris certaines mesures sur l'original pour le modèle miniature, la grue mobile vieillissante avait déjà effectué toutes sortes de missions difficiles.

Grâce à une patine habilement conçue, Veicht a pu mettre parfaitement en scène le modèle miniature. Les logos de l'entreprise et les panneaux de danger fidèles à l'original confèrent à la grue mobile une authenticité supplémentaire. En y regardant de plus près, on découvre même l'ancien numéro de téléphone et, à l'avant du pare-chocs décoré de couleurs vives, la plaque d'immatriculation correspondante du siège social de Schmidbauer à Munich. Le véhicule lourd, entièrement soudé en laiton, est entièrement mobile et se commande à l'aide des deux manivelles situées sur la superstructure. Celle-ci a été réalisée de main de maître, malgré sa forme peu commune. Il est incroyable de voir avec quelle habileté Peter a réalisé les bords supérieurs finement arrondis et la partie arrière du compartiment moteur. Il faut savoir que son atelier était un coin sombre de sa cave, qu'il a progressivement équipé d'outils

manuels simples et d'une perceuse à main transformée.

Afin de pouvoir positionner le bras et le crochet en toute sécurité à tout moment, les deux treuils sont équipés de ressorts de pression efficaces. Le bras en deux parties de douze mètres de long avec dispositif antichute fonctionnel peut être rallongé à dix-huit mètres à l'aide d'une pièce intermédiaire supplémentaire, qui est transportée sur une remorque séparée. Le châssis à trois essieux séduit également par sa cabine étroite, typique des années 60, dans laquelle seuls les conducteurs très minces pouvaient s'asseoir confortablement. Afin de pouvoir positionner correctement le bras au-dessus du capot pendant la conduite, Veicht a monté un support adapté, solidement ancré au pare-chocs massif. Afin de réduire la hauteur totale, le support à rouleaux est également rétracté. Le lourd crochet de grue peut être transporté à l'aide d'une élingue fixée au pare-chocs. Les quatre stabilisateurs fonctionnels sont réglables en continu grâce à des filetages internes. Les grandes plaques d'appui fournies séparément garantissent en outre une sta-

bilité optimale du modèle, qui est difficile à manipuler.

À propos: le diorama du chantier du métro mentionné ci-dessus, que Peter Veicht avait en fait construit

pour lui-même, a ensuite été exposé à la demande du service du métro de Munich dans la station « Ungerer Strasse », bien protégé derrière une vitre. Comme prévu, le diorama

comprenait également la grue mobile P&H 330 TC présentée ici. La presse et d'innombrables spectateurs ont admiré cette représentation « en miniature » très réussie.

Kit en métal de Minicirque à l'échelle 1:50

Poclain TU sur GMC

par Dietmar Reichelt

Après la Seconde Guerre mondiale, les machines et l'argent étaient rares, et les camions à trois essieux de GMC et d'autres constructeurs abandonnés par l'armée américaine dans toute l'Europe ont constitué une aide bienvenue à la reconstruction. Ces camions quasi indestructibles sont restés en service jusque dans les années 1970, beaucoup d'entre eux comme camions à benne basculante, certains comme châssis pour pelles mobiles.

Le kit, qui a probablement été initialement commercialisé par l'Atelier Debeylemme, est destiné aux modélistes confirmés. Il se compose de pièces moulées par centrifugation en métal blanc, de pièces en résine, de pneus en caoutchouc, de fenêtres en plastique, de pièces gravées en maillechort, de feux, d'un morceau de fil de fer pour reproduire les flexibles hydrauliques et de décalcomanies. L'ordre est toujours utile, j'ai donc commencé par trier les nombreuses pièces du kit. J'avais déjà commandé sur Internet des bombes de peinture

Ce n'est pas la première fois que Dietmar Reichelt s'attaque à la construction d'un modèle historique. Après beaucoup de tâtonnements et une expérience limitée en matière de modélisme, il a finalement pu ajouter un petit bijou à sa collection ...

dans les couleurs « olive militaire » (américaine, Seconde Guerre mondiale) et « rouge Poclain » (RAL 3121).

Châssis de GMC

Il a d'abord fallu ébavurer les pièces en résine. Ensuite, elles ont été apprêtées et peintes en couleur olive. La mise en place des vitres en plastique s'est avérée être une tâche assez délicate, car toutes ne s'adaptaient pas immédiatement. La vitre latérale côté conducteur a été représentée légèrement ouverte, ce qui rend le modèle plus vivant. Ensuite, divers trous ont dû être percés pour les feux, les clignotants, les poignées de porte et les rétroviseurs ; malheureusement,

les points de perçage ne sont pas tous marqués. Pour des perçages précis, il est recommandé de placer la perceuse de modélisme dans un support de perçage. Les photos et vidéos originales disponibles sur Internet sont utiles. Par exemple, un GMC similaire équipé d'une pelle Poclain légèrement différente a été présenté à l'« Engin Passion 2022 », dont il existe de bonnes images sur YouTube. Des plans de construction apparemment originaux sont disponibles sur le site www.ec1000.net.

Il fallait également détacher la calandre gravée. Son asymétrie m'a irrité, mais elle correspond à l'original. Selon la description, les feux devaient être montés sous le garde boue.

Je les ai toutefois placés au-dessus, derrière les grilles de protection contre les projections de pierres prévues à cet effet. Les feux réfléchissants en plastique transparent à coller sont très beaux. Il suffit de les limer légèrement pour leur donner leur éclat miroitant.

Les pièces moulées pour la boîte à vitesse, les ressorts à lames et les jantes doivent encore être percées en partie (on n'a malheureusement jamais le foret adéquat sous la main) et ébavurées à la lime. Les essieux doivent être raccourcis. L'assemblage est un peu délicat, mais en principe, les pièces s'emboîtent bien. Ces pièces doivent également être peintes au pistolet. Les ressorts à lames et la boîte à vitesse ont été peints en noir.

Le pare-chocs avant est en fait prévu comme simple support en U. Les pièces pour un treuil, qui était souvent monté derrière le pare-chocs chez GMC, sont également fournies. Après quelques essais, je les ai toutefois laissées de côté, car la description du montage n'était pas claire et je n'ai pas trouvé de solution acceptable.

L'arrière avec les plaques d'immatriculation doit être équipé de très beaux feux arrière. Les plaques d'immatriculation fournies sous forme d'autocollants doivent être apposées à cet endroit et sur le pare-chocs. Enfin, il suffit de monter la plaque de raccordement pour la structure de la pelle. Toutes les pièces sont ici de couleur rouge.

Structure de la pelle

C'était maintenant au tour de la pelle proprement dite. J'ai peint en rouge la cabine et le support du contrepoids (tous deux en résine). Le contenu du contrepoids serait en béton dans l'original, c'est pourquoi

je l'ai peint en gris. Le toit en métal blanc moulé devait être peint en blanc. Ici aussi, il fallait insérer diverses fenêtres, mais c'était plus facile que pour la cabine du camion. Seule la petite fenêtre ovale de la porte représentait un défi ; finalement, je l'ai simplement recouverte de plastique transparent.

Le siège et les leviers de commande doivent être collés sur la tuile de chenille de la cabine ; jusqu'ici, tout était encore simple. Mais il fallait maintenant assembler la cinématique, assez difficile. Celle-ci est reliée au châssis de la pelle par deux pièces, à savoir un joint pour la structure supérieure de la flèche et le support du vérin hydraulique inférieur. Ce dernier doit être inséré à l'avant dans deux trous pré-perçés dans le châssis de la tourelle, à côté de la cabine. Malheureusement, le logement de la tige de piston sur le bras avant de la flèche était mal moulé. J'ai longtemps percé et limé pour dégager l'espace entre les supports, mais la pièce s'est malheureusement cassée. Cependant, le fabricant propose un service de pièces de rechange, qui a très bien fonctionné. La pièce de rechange était de bien meilleure qualité et a été envoyée gratuitement.

Les vérins hydrauliques se composent de deux petits tubes qui doivent être raccourcis conformément aux instructions. À une extrémité, il faut insérer un petit œillet pour le raccord de montage. Là encore, il faut percer avec précaution, car tout est très délicat. De l'autre côté, les pistons doivent également être raccourcis et insérés conformément aux instructions. Avec un peu de limage et un élargissement prudent, j'ai finalement réussi. Les extrémités des pistons doivent bien sûr être alésées à nouveau. Les flexibles hydrauliques

peuvent être formés à partir du fil métallique flexible fourni. Aucun perçage n'est prévu pour les raccords hydrauliques, il faut donc improviser.

L'assemblage de l'ensemble cinématique est un travail minutieux et j'ai dû faire régulièrement des pauses, sinon j'aurais désespéré. Les pièces filigranes, les trous minuscules, souvent mal ajustés (de ma part), exigent énormément de patience. J'ai souvent dû repercer et retravailler, notamment au niveau des points de jonction entre les vérins hydrauliques et la tringlerie, toujours avec le risque d'endommager quelque chose. La fixation des goupilles aux points d'articulation est également un véritable défi si l'on ne veut pas compromettre la mobilité du bras.

La fonction de la pelle, qui est suspendue librement autour d'un essieu, n'est pas très claire. Elle n'a pas de volet, elle doit donc rester mobile. Ni système hydraulique ni câble ne sont prévus, et même Internet n'a pas apporté de réponse satisfaisante ; on y trouve le TU avec une pelle rabattable fixe, actionnée par un câble. Les plans de construction disponibles montrent également la pelle utilisée ici, mais pas son fonctionnement. Il est possible qu'elle fonctionne uniquement par gravité et je suppose que, dans l'original, le processus de basculement pouvait être déclenché par un câble. Finalement, le « tour de force » a été accompli et il ne restait plus qu'à apposer les décalcomanies.

Conclusion : ce modèle m'a poussé aux limites de mes compétences en modélisme. Mais c'est un beau modèle et l'original est certainement un jalon dans l'histoire des engins de chantier.

La démolition comme thème de diorama

Un lieu abandonné

par Markus Lindner

Ces machines se distinguent non seulement par leur couleur verte éclatante, mais aussi par leur conception plutôt inhabituelle. Elles trouvent indéniablement leur origine dans le domaine des engins de manutention, l'un des domaines de prédilection de l'entreprise de Straubing.

Leur grand rayon d'action, leur bras pour la manutention de matériaux ou leur cabine élévatrice sont des atouts indéniables pour les travaux de démolition.

La machine clé est une Sennebogen 860 équipée d'un équipement de démolition. Bien qu'elle ait été remplacée par la 870 dans la version d'origine, elle reste une excellente pelle dans la version NZG. Elle est principalement utilisée ici avec un multiprocesseur LST pour la démolition du béton. Par ailleurs, la Sennebogen 830 avec équipement à long bras (modèle de Conrad) est utilisée pour la démolition des parties supérieures des bâtiments.

Sur les chantiers de démolition de cette envergure, on utilise souvent de véritables pelles de manutention pour trier et charger les gravats ou les déchets métalliques. Ainsi, outre la Sennebogen 835, plus grande, équipée d'une benne preneuse, nous voyons ici une 818 équipée d'un grappin de tri à l'œuvre. Le modèle 825, de construction similaire et de taille supérieure, est proposé par Sennebogen dans une version dé-

Sur le site de l'ancienne fonderie, on peut cette fois voir des machines du fabricant Sennebogen, basé en Basse-Bavière. Sennebogen est présent depuis plusieurs années déjà dans le secteur de la démolition avec des engins spéciaux ...

molition avec châssis mobile, ce qui est plutôt inhabituel pour un engin de démolition.

Le cubilot et l'aménagement de la halle de coulée

Après avoir présenté dans les derniers épisodes la construction des bâtiments visibles sur le diorama, nous nous intéressons maintenant aux installations techniques qui y sont représentées, à commencer par le cubilot, le cœur de la fonderie. Il s'agit d'un four à cuve dans lequel les métaux sont fondus. Les cubilots sont utilisés pour la production de fonte à partir de fonte brute et de ferraille. Le cubilot ressemble beaucoup au haut fourneau par sa structure et son mode de fonctionnement. Il peut atteindre 20 mètres de haut, mais n'atteint pas les températures nécessaires à la réduction des métaux à partir de leurs minerais.

Des idées pour la reproduction d'un tel four ont été trouvées dans des images sur Internet, par exemple sur les sites de fonderies ou d'équipementiers de fonderies. Com-

me le four est relativement caché derrière les murs de la maison du four et donc difficilement visible sur le diorama, un modèle relativement simple, sans trop de détails, suffit.

La forme de base du four a été trouvée sous la forme d'un vase funéraire classique, qui a été placé à l'envers sur la tuile de chenille avec ce qu'on appelle la plate-forme du four. Le col extra-large en forme d'entonnoir a été légèrement raccourci et la plate-forme est constituée de plaques de plastique découpées ou fraisées.

La construction de l'anneau de vent qui entoure le four et à travers lequel l'oxygène est acheminé à l'aide d'un ventilateur a constitué un défi. Malheureusement, aucun composant approprié n'a pu être trouvé pour cela. Finalement, un morceau de tuyau en plastique a été chauffé avec précaution à l'aide d'un pistolet à air chaud et courbé en forme d'anneau ; un tuyau d'évacuation adapté a servi de gabarit. Les supports pour l'anneau de ventilation, les buses et la sortie du four avec siphon ont été fabriqués à partir de pièces en plastique ou de sections de tuyaux. Enfin, l'ensemble

du four a été recouvert d'une peinture argentée mate.

Lors de la mise en service du four, le fer liquide, séparé des scories, s'écoule dans le « avant-four ». Il s'agit d'un récipient intermédiaire à partir duquel le métal liquide peut être dosé dans les poches de coulée pour la coulée proprement dite. À cet effet, il est équipé d'un mécanisme de levage et de basculement qui permet d'amener la sortie au-dessus de la poche de coulée.

Comme cette pièce sera ensuite bien visible dans la salle de coulée, elle a été reproduite en détail à partir de photos du modèle à l'aide de pièces fraisées CNC. Pour les moules courbés du corps de base, des plaques de polystyrène de 0,5 mm ont été pré-courbées et fixées aux parties latérales à l'aide de colle plastique. Jusqu'à ce que la colle durcisse, les pièces ont été maintenues en place à l'aide d'élastiques et d'un ruban adhésif résistant.

Les poches de coulée déjà mentionnées ont également été reproduites. La forme de base est ici constituée de verres à schnaps jetables en plastique. Ils ont été légèrement raccourcis à l'aide d'une scie à ruban et équipés d'un étrier avec un œillet de levage ainsi que de pièces pour le dispositif de basculement. La couleur a été appliquée avec de la peinture rouille. Ces poches de coulée sont utilisées en grand nombre dans ce type d'entreprises, de sorte

qu'une petite série a également été fabriquée ici.

La salle de contrôle du four

Assez loin de la chaleur du four et du fer liquide, la salle de contrôle, d'où les processus du four sont commandés et régulés, est située en hauteur sur le mur arrière du hall. Pour cela, un socle fermé en panneaux MDF a été assemblé, peint en gris béton et représentant une salle des machines électrique, comme l'indiquent les avertissements collés sur la porte en plastique et en acier. La protection ventilateur adjacente est également simplement collée, sa profondeur étant obtenue grâce à un fond de couleur sombre. Au-dessus se trouve le poste de commande proprement dit, une cabine vitrée dont les parois sont en plastique et recouvertes d'un film transparent. L'accès se fait par un escalier en acier recouvert de plastique, soit fraisé, soit provenant du secteur des accessoires pour la construction de maquettes architecturales.

Les ponts roulants

Afin de pouvoir déplacer les poches de coulée à l'intérieur du hall vers les moules préparés, un pont roulant robuste fait partie de l'équipement de base. On utilise pour cela des ponts roulants spéciaux pour fonderie, adaptés aussi bien aux charges élevées qu'aux conditions d'utilisation dif-

ficiles, mais aussi et surtout à la manipulation de masses en fusion.

Dans notre cas, celle-ci se déplace sur un chemin de roulement à hauteur de la bande de fenêtres du hall, pour laquelle un porte-à-faux avait déjà été prévu lors de la planification. La construction de base se compose de deux poutres en acier parallèles et généreusement dimensionnées, des poutres du châssis, du chariot avec le treuil de levage, de la cabine de conduite et d'une passerelle. Le revêtement en treillis de la passerelle est constitué d'une moustiquaire, le vitrage de la cabine du poste de conduite est constitué d'un film plissé, qui n'a été posé qu'après la peinture. Ensuite, le sol du poste de conduite est collé et ainsi fermé.

Des matériaux lourds sont délibérément utilisés pour la mouffle de crochet afin de pouvoir tendre suffisamment le câble de levage même sans charge en fonctionnement à plusieurs brins : les poulies sont constituées de rondelles en acier et tournent sur un arbre en acier rond massif. Les autres pièces, telles que le crochet, les pattes latérales et la traverse du crochet, ont été fabriquées à partir de pièces fraisées CNC en plastique. Les crochets des anciens modèles peuvent également être utilisés.

Dans le prochain épisode, nous nous intéresserons aux équipements de la salle de gauche avec le traitement du sable de moulage ainsi qu'à l'ensemble des installations de dépoussiérage avec leur enchevêtrement de tuyaux.

Site partenaire

Des engins de chantier dernier cri pour Eberhard

Depuis début décembre, le premier camion benne chassis rigide articulé de la dernière série Volvo est à l'œuvre sur le grand chantier de Hardwald, près de Bülach. Sa charge est de 25 tonnes et son moteur 6 cylindres en ligne d'une cylindrée de 11 litres développe une puissance de 235 kW (320 CV). La chargeuse sur pneus L180, qui est utilisée depuis fin novembre dans l'installation de

lavage de sols ESAR, fait également partie de la dernière série. Des cycles plus rapides et le système intelligent Load Assist avec système de pesage intégré augmentent la productivité et l'efficacité lors de la manutention des matériaux. Trois autres L180 suivront d'ici le deuxième trimestre 2026.

Depuis novembre, Eberhard Saugtechnik utilise une nouvelle drague

suceuse RSP montée sur un châssis MAN à cinq essieux. Outre les nombreuses options qui font partie de la norme Eberhard, telles que la vitesse de rotation accrue de la turbine, la nouvelle drague suceuse dispose d'un bras de force allongé avec un joint rotatif supplémentaire. Cela offre des options supplémentaires pour l'aspiration.

Traduction des pages 54 – 55

Nouveau sur le marché

Conrad / Eberhard 1:50

Le modèle anniversaire 2025 des entreprises Eberhard est désormais également disponible pour le grand public. Il est disponible soit dans la boutique Ebianum (livraison en Suisse), soit chez Setec-HTM. Il s'agit d'un véhicule articulé à benne ronde avec un tracteur MAN TGS 6x4 portant le numéro d'inventaire 12293226, comme on peut le lire en tout petits caractères, mais parfaitement lisibles, sur les portes. La configuration, qui n'est pas inhabituelle en Suisse, avec un tracteur à trois essieux et une semi-remorque à deux essieux, a été spécialement conçue pour Eberhard et semble très cohérente. La benne peinte en bleu aquatique et jaune arbore la mascotte de la formation ainsi que le logo de « Zirkulit », le béton recyclé avec lequel l'entreprise s'engage en faveur de la durabilité dans le secteur de la construction. Comme d'habitude chez ce fabricant, le modèle est à la fois robuste et fonctionnel.

CCM

Début décembre, la rubrique « modèles disponibles » a disparu du site web de CCM, ce qui a suscité des spéculations parmi les collectionneurs quant à l'avenir du fabricant. Mais les responsables de CCM ont immédiatement tenté de s'expliquer dans leur blog : « Keystone Diecast (www.keystonediecast.com) a racheté tout notre stock restant de modèles (...). Si vous avez manqué l'occasion d'acheter l'un de ces modèles chez nous, vous pouvez contacter Butch Diggins (Butch@keystonediecast.com). Il se fera un plaisir de vous aider à trouver les modèles que vous recherchez. Nous sommes impatients de vous présenter bientôt d'autres nouvelles passionnantes de CCM ! » Cela signifie au moins qu'il y aura d'autres modèles et que seule la gestion des stocks a probablement été externalisée.

Conrad 1:50

Le puissant camion à benne basculante arrière Meiller Maxtreme de la série H sur châssis Arocs 8x8 a été décliné dans une magnifique variante. Les pneus sont désormais dotés d'un profil tout-terrain, soulignant ainsi l'impression générale d'un camion conçu pour les conditions difficiles. Ils sont particulièrement impressionnants sur les essieux arrière à double roues, tandis qu'ils semblent plutôt étroits sur les essieux avant. La cabine surélevée – l'essieu avant moteur nécessite de l'espace – est équipée de deux gyrophares orange et de klaxons chromés. Les grilles de protection devant les feux sont particulièrement appréciables ; elles sont certes en plastique, mais très filigranes et ajourées. Le camion benne chassis rigide offre une charge maximale de 50 tonnes, tandis que le moteur développe une puissance de 510 CV.

Nouvelles en bref

MAN électrifie la livraison de ses véhicules

MAN Truck & Bus réduit les émissions de CO₂ liées à la livraison de ses véhicules en combinant le rail et les camions électriques. En collaboration avec son partenaire logistique Vega International, l'entreprise mise sur un concept intermodal associant le transport ferroviaire pour le trajet principal et le transport routier entièrement électrique pour le dernier kilomètre. Ce concept permet d'économiser environ 2700 tonnes de CO₂ lors de la livraison des véhicules. Il a été précédé d'une phase de test avec deux eTGX, qui a permis d'acquérir une expérience précieuse. Les camions neufs sont acheminés par rail de Cracovie à Rheine, près d'Osnabrück, puis livrés à environ 300 kilomètres autour du site à l'aide de camions électriques. L'aptitude opérationnelle des véhicules a été prouvée lors de la phase de test. Les enseignements tirés sont désormais utilisés pour électrifier d'autres itinéraires de transport. (eu)

Premier Scania à hydrogène

Lors du salon Transport.ch de l'année dernière, Scania a présenté un camion à pile à combustible. Son autonomie avec un plein serait de 1 000 km. Grâce à son autonomie élevée, ce véhicule est principalement destiné au transport longue distance, mais il se distingue également par un temps de ravitaillement court. Il fait partie du programme Scania Pilot Partner, dans le cadre duquel des clients sélectionnés effectueront des tests pratiques avec de nouveaux véhicules. Askö Norge AS, en Norvège,

sera le premier partenaire à recevoir un tel véhicule, suivi de quatre entreprises suisses : Emmi Schweiz AG, Genossenschaft Migros Ostschweiz, Traveco Transporte AG et Retralog AG. Les véhicules seront testés pendant plusieurs années. (eu)

Caterpillar 319 CR

Caterpillar teste actuellement plusieurs machines de présérie du nouveau 319 CR. La pelle sur chenilles à rayon court, d'un poids en charge d'environ 21,6 t et d'un rayon de rotation arrière de seulement 1,75 m, est destinée à succéder au 320E L RR. La cabine provient de la pelle à rayon court 315 et la superstructure est une nouvelle conception. La nouvelle pelle est adaptée à la construction de chemins forestiers ou aux travaux dans des espaces confinés. Le moteur puissant développe 98,9 kW (135 CV) et fonctionne silencieusement. Malgré son rayon de braquage court, la pelle est stable grâce à son support de lame. La machine est disponible avec une flèche mono ou réglable. Différentes longueurs de bras de 2,25 m, 2,60 m ou 3,10 m sont également disponibles. (up)

Ford F-MAX Gen 2.0

Ford Trucks a présenté le nouveau F-MAX Gen 2.0 au salon Solutrans à Lyon. Le design extérieur a été particulièrement revu au niveau de l'avant. L'intérieur a également été rénové afin d'offrir encore plus de confort au conducteur. Le design moderne, associé au nouveau moteur

Ecotorq GEN2, devrait permettre de réaliser jusqu'à 11,3 % d'économies de carburant. La calandre redessinée s'intègre parfaitement à la carrosserie et confère au F-MAX une apparence moderne et élégante. Le nouveau système de rétroviseurs numériques est situé sur le bord inférieur de la vitre latérale et améliore l'aérodynamisme. Les phares avant noirs, désormais de série, lui confèrent un look saisissant. Un assistant vocal comprenant 13 langues peut exécuter des commandes vocales. Ceux qui préfèrent une approche plus classique peuvent utiliser l'écran tactile du tableau de bord ou celui situé à côté du lit pour commander la radio, etc. (eu)

Liebherr R 901

Deux pelles se sont rencontrées sur un chantier routier en Allemagne. Toutes deux sont des machines Liebherr, mais 55 ans de développement les séparent. La plus petite était une Liebherr R 901 de 1968, restaurée avec soin, pesant environ 10 tonnes. La grande R 978 SME travaille dans l'extraction de roches, pèse plus de 80 tonnes et est équipée des technologies les plus modernes.

La R 901 était à l'origine utilisée pour la manutention de matériaux dans une casse. Lorsque le moteur a commencé à toussoter, le chalumeau de découpe menaçait de la détruire. Un fan et mécanicien a sauvé cette machine ancienne. À l'occasion de l'inauguration de la nouvelle route, l'occasion s'est présentée d'immortaliser 55 ans d'évolution

dans la construction d'excavatrices sur une photo. (up)

Pelle à rayon court Volvo ECR355
Volvo Construction Equipment présente l'ECR355, une version actualisée de sa plus grande pelle à rayon court dans la catégorie des 35 tonnes. La nouvelle génération offre des temps de cycle plus rapides, une plus

grande précision lors du creusement de tranchées et une meilleure efficacité énergétique. Afin d'améliorer la sécurité sur les chantiers, Volvo utilise des caméras à 360° et un système radar intelligent pour la détection des personnes et des obstacles.

Volvo construit à Eskilstuna, en Suède, une nouvelle usine

d'assemblage pour les pelles sur chenilles à propulsion électrique et diesel dans la catégorie de poids comprise entre 14 et 50 tonnes. À partir de 2028, 3500 unités devraient quitter chaque année l'usine d'assemblage de 30 000 m². (up)

Chers amis, chers lecteurs de la traduction française

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

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

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

Merci beaucoup et cordialement

Daniel