ENGINS PASSION 2022

Catalogue d'exposition

© Catalogue édité par Engins Passion en 2022

CATALOGUE DE L'EXPOSITION

Engins Passion est un événement unique en son genre. Pour la première fois, en 2014, étaient exposés à la carrière Delmonico Dorel à Albon (26) des dizaines d'engins de travaux publics, la plupart entièrement rénovés. On pouvait y retrouver des pelles à câbles, des grues, des niveleuses, des scrapers, des bulldozers, des tracteurs à chenilles, des tombereaux, des camions… À l'occasion de cette journée, les passionnés ont eu l'occasion d'admirer ces engins, mais aussi de les voir en action !

La troisième édition s'est déroulée les 21 et 22 mai 2022, encore une fois à la carrière Delmonico Dorel. Cette fois-ci, plus de 60 machines ont été exposées et pour la première fois à Engins Passion, la 1000 Poclain était présente, mais aussi la 610, le CD10 Richard Continental et beaucoup d'autres. Une majorité des engins exposés appartienne à l'association Engins Passion, mais certains passionnés ont eu la générosité d'apporter des machines provenant de leur collection personnelle et nous les en remercions.

Durant cette troisième édition, on a estimé le nombre de visiteurs à environ 3500 personnes sur les deux jours, venant de partout en France, mais aussi d'Italie, des Pays-Bas, d'Allemagne, de Suisse, d'Angleterre, d'Irlande, du Danemark, de Belgique et d'Espagne !

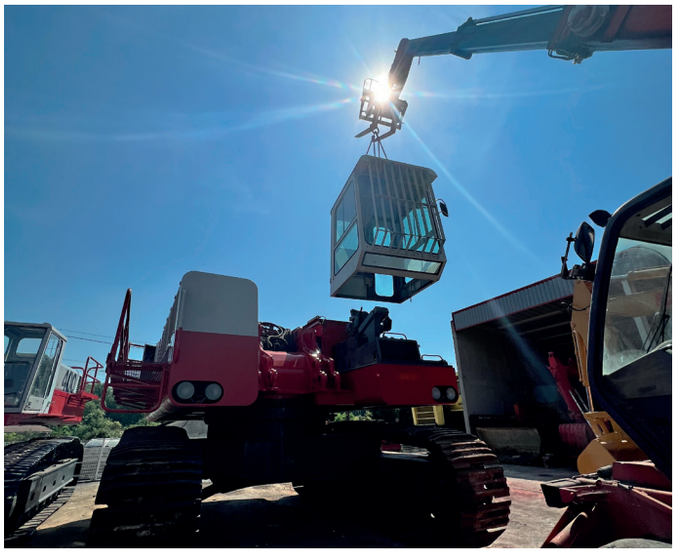
Dans ce catalogue, on souhaite vous faire partager les différentes étapes de la préparation de l'événement, le weekend, des informations techniques sur les machines, ainsi que quelques photos du démontage de l'exposition. Bonne lecture !

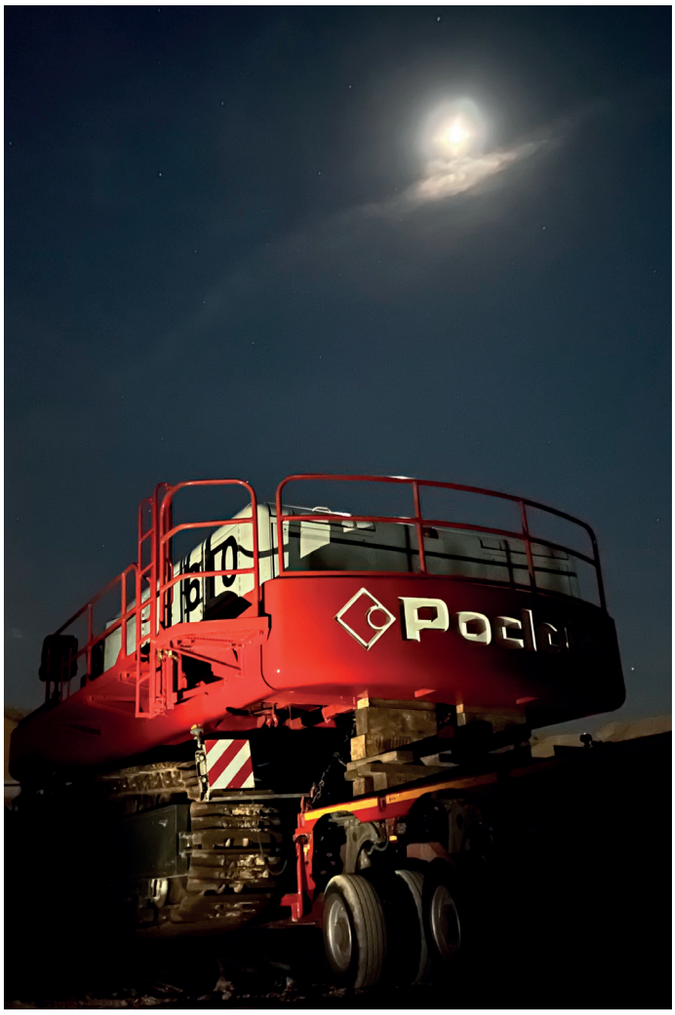
LES PRÉPARATIFS

Les préparatifs de l'édition ont commencé au moins 2 semaines avant l'exposition ! Et ça, c'est juste le déplacement des machines. La repeinte de la 1000, de la 610 et des autres machines qui en avaient besoin s'est effectuée quelques semaines avant ça.

Les premières machines à avoir été déplacées à la carrière étaient la 1000 et la 610. Nous savions que ce serait un travail énorme qui demanderait beaucoup de temps et d'énergie. Heureusement de nombreux bénévoles sont venus nous aider, dont certains ont même pris jusqu'à 3 semaines de congé pour venir. Sans leur aide précieuse, nous n'aurions jamais pu organiser cette manifestation.

Les autres machines ont évidemment demandé moins de travail, bien que les soucis mécaniques causés par les différentes machines n'ont cessé de s'enchainer tout au long de la semaine.




Poclain

GROVE

Reclaim
1000
400
510
125

Bobcat
TITMachine

Berliet

Finalement, il aura fallu 5 camions pour transporter la 1000 Poclain, 3 pour la 610 et pour les autres machines, on les a toutes transportées en une fois, voire 2 machines par camion pour les plus petites. On n'a pas compté combien ça a fait de transfert, mais on suspecte que ça en a fait beaucoup!

Une pelle de 19 tonnes à pneus, un telescopic avec nacelle et une grue de 100 tonnes ont été nécéssaires pour le montage et le démontage de l'exposition.

Poclain
101

P20B

Poclain
60
80
90

Poclain
cmc
GY 120

berliet

H52
1000
610
350
300
125

Durant les préparatifs, toutes les plus grosses Poclain ont été alignées. Ça a été un grand moment de bonheur !

LA MANIFESTATION

Pour la première fois depuis le début d'Engins Passion, l'évènement s'est déroulé sur deux jours. Durant ces deux jours, nous avons accueilli plus de 3500 visiteurs venant d'un peu partout en France, mais aussi en Europe.

Autre nouveauté, l'exposition était sur deux niveaux :

- Le bas, avec les plus grosses machines, comme le CD10, le Dumper Berliet, et les Poclains de la 220 jusqu'à la 1000, mais aussi des stands avec les associations et la restauration

- Le haut, avec beaucoup plus de machines, mais plus petite comme les chargeurs CMC, les Poclain de la 35 à la 170, des bulldozers, des camions et même des minis pelles que les enfants pouvaient essayer.

1000
Poclain
400

400

berliet
Poclain

Poclain
400

1000
400
610
350
300
220

Poclain
400

FY30
Poclain

Yuri 6

Poclain
H52
170

Poclain
1000

berliet
BERLIET

Yumbo

Poclain
220
Poclain
350
610

FY 80
Poclain

VOLVO BM

61

NORATEL

Poclain
Poclain
1000

Poclain
1000

60
Poclain

Poclain
610
400

POCLAIN TU

Cette Poclain Hydropelle TU appartient à la Fondation Poclain. Elle a été produite entre 1953 et 1958.

Informations techniques :
- Puissance : 20/22 ch DIN
- Moteur : Vendeuvre ou Hatz
- Capacité des godets standards : 170/250 L
- Rotation : 270°

POCLAIN TYA

Cette Poclain TYA a été récupérée dans le centre de la France avec l'aide de Pascal Fernandez. Elle était tournante, mais nous avons utilisé une autre épave de TYA que nous avions et récupéré les pièces dont nous avions besoin pour réparer l'autre.

Informations techniques :
- Puissance : 30/35 ch DIN
- Moteur : Vendreuvre
- Châssis : Roues en Y
- Capacité du godet : de 300 à 600 l
- Rotation : 300°

POCLAIN FY 30

Cette pelle appartient à l'ASEDUR.
- Années de production : 1963 - 1976
- Puissance : 33 cv
- Moteur : Deutz F3L812 3 cylindres
- Poids : 7,2 tonnes
- Capacité standard : 200 l

POCLAIN CP20

L'entreprise Monnier TP est venue avec cette machine. Poclain l'avait fabriqué pour répondre à un appel d'offre de l'armée française. Elle pèse 5,4 t avec son porteur et 1,5 t seule.

GY 120

La GY 120 était la plus grosse pelle à pneus de la gamme fabriquée en série. Elle est particulièrement rare lorsqu'elle est montée en butte. Elle a été récupérée chez Codimatra.

Informations techniques :
- Puissance : 108 ch DIN
- Moteur : Deutz F6L514
- Châssis : roue 4 x 4
- Poids : 20 tonnes
- Capacité du godet : 600/1200 l

POCLAIN 35 CK

Seulement 2 séries de 50 pelles ont été produites en Espagne. Cette machine avait seulement 5000 h de travail et était dans un état exceptionnel.
- Année de production : 1981
- Puissance : 38 ch DIN, 28 kW
- Moteur : Mercedes OM 615
- Poids : 5,1 tonnes

POCLAIN 60 CL

Cette machine avait été réalisée pour une commande spéciale des Carrières de talc de Trimouns de Luzenac. Moins de 10 exemplaires ont été réalisés.
Années de production : 1976 -1982
Puissance : 63 ch DIN, 46,4 kW
Moteur : Deutz F 4 L 912
Poids : 11,1 tonnes

POCLAIN 90 CKB

Ce modèle n'a peut-être jamais été vendu en butte, mais il existait au catalogue. C'est ce qui fait son originalité. La série B avait beaucoup moins de fuites que la série A. Le godet a nécessité à lui seul plus d'heures de restauration que le reste de la machine.

Informations techniques :
- Années de prduction : 1982-1989
- Puissance : 100 ch DIN, 73,6 kW
- Moteur : Deutz F 6 L 912
- Poids : 19,3 tonnes
- Vitesse maxi : 3,7 km/h
- Capacité godet : 1,2 m^3

POCLAIN 115 CL

Très peu d'exemplaires en butte ont été vendus (peut-être 5 au total). Cette machine était en rétro. L'équipement provient de chez Codimatra.

Informations techniques :
- Années de production : 1976 - 1982
- Puissance : 130 ch DIN, 95,7 kW
- Moteur : BF 6 L 913
- Poids : 22,8 tonnes
- Vitesse maxi : 2,5/5 km/h
- Capacité godet : 0,95 m^3

POCLAIN 125 PB

Cette Poclain 125 PB travaillait au chargement de betteraves au nord de Paris. Elle était en très bon état lorsqu'on l'a récupérée. Très peu de machines ont été vendues pour travailler en terrassement. Elle était trop grosse pour une pelle à pneus.

Informations techniques :
- Année de production : 1982-1989
- Puissance : 136 ch DIN, 100 kW
- Moteur : Deutz BF 6 L 913
- Empattement : 3,75 m
- Poids : 20,5 tonnes
- Capacité du godet : 1,25 m^3
- Vitesse maxi : 24,7 km/h

POCLAIN 160 P

La Poclain 160 a été produite à seulement 14 exemplaires (les dernières étant à chenilles). C'est la plus grosse pelle sur pneus produite par Poclain. Étudiée comme une machine de terrassement, elle n'a malheureusement pas trouvé son marché.

Informations techniques :
- Années de production : 1974 - 1976
- Puissance : 152 ch DIN ; 111,9 kW
- Moteur : Deutz B 6 L 193 (x2)
- Poids : 25,7 tonnes
- Vitesse maxi : 26 km/h
- Capacité du godet : 1,25 m^3

POCLAIN 170 CKB

L'entreprise Muret TP est venue de Dordogne avec cette 170 CKB qui travaille encore régulièrement sur une plateforme de recyclage. Poclain ne meurt jamais !

Informations techniques :
- Années de production : 1985 - 1987
- Puissance : 152 ch DIN ; 111,9 kW
- Moteur : Deutz BF 6 L 913 C
- Empattement : 4,88 m
- Largeur hors tout : 3,2 m
- Poids : 29,5 tonnes
- Vitesse maxi : 3,4 km/h
- Capacité du godet : 1,53 m^3

POCLAIN 220 CK

Cette Poclain 220 provient de chez Codimatra. Elle était en très bon état, hormis un moteur de chenilles à changer.

Informations techniques :
- Années de production : 1976-1977
- Puissance : 227 ch DIN , 167,1 kW
- Moteur : Deutz F 10 L 413
- Poids : 41/41,3 tonnes
- Vitesse maxi : 4,6 km/h

POCLAIN 300 CK

Cette Poclain 300 CK a très peu d'heures, environ 2500. Elle travaillait dans une entreprise sur la région lyonnaise et sa remise en état fut assez simple.

Informations techniques :
- Année de production : 1975 -1984
- Puissance : 271 ch DIN, 199,4 kW
- Moteur : Deutz F 12 L 413
- Empattement : 5,21 m
- Largeur hors-tout : 3,95 m
- Poids : 55,45/58,4 tonnes
- Capacité du godet : 2,3 m^3 (rétro)
- Vitesse maxi : 3,1 km/h

POCLAIN 350 CK

Cette Poclain 350 travaillait en carrière dans le sud-ouest. Elle est montée avec des tuiles très étroites. Le châssis était très abimé, ce qui a demandé un gros travail de chaudronnerie. Le moteur Cummins a été changé.

Informations techniques :
- Années de production : 1982-1989
- Puissance : 376 ch DIN, 277 kW
- Poids : 70 tonnes
- Capacité du godet : 1900 à 3200 l

POCLAIN 400 CK

Cette machine a été récupérée chez un revendeur de machine en Belgique. Elle avait juste un moteur à chenilles à changer.

Informations techniques :
- Années de production : 1974 - 1982
- Puissance : 396 ch DIN ; 291,4 kW
- Moteur : Deutz BF 12 L 413 F
- Empattement : 5,68 m
- Largeur hors tout : 4,2 m
- Poids : 70,6/74,6 tonnes
- Vitesse maxi : 3,1 km/h
- Capacité du godet : 4 m^3 (chargeur)

POCLAIN 610 CK M2

Ce fut une des premières grosses machines de la collection à avoir été récupérée, en 2000. Elle travaillait pour les houillères du Centre et du Midi et était parfaitement entretenue.

Informations techniques :
- Années de production : 1985-1989
- Puissance : 2 x 306 ch DIN ; 2 x 225 kW
- Moteur : Deutz BF 10 L 413 F
- Empattement : 6,39 m
- Largeur hors tout : 4,63 m
- Poids : 112,1/115,9 tonnes
- Vitesse maxi : 2,5 km/h
- Capacité du godet : 5 m^3 rétro

1000 POCLAIN CK M1

La 1000 Poclain est une machine hors norme. C'est la plus grosse pelle hydraulique produite par une société française. La Poclain 1000 a succédé, en 1975, après quelques années d'interruption, à la EC1000 dont la mise au point avait été mal maîtrisée. La version M1 est produite jusqu'en 1980. À cette date, elle est remplacée par la version M2 qui reste au catalogue jusqu'en 1986.

Un peu moins de 60 unités ont été produites. Elles ont été dispersées un peu partout sur la planète. Principalement dans l'hémisphère nord. Aujourd'hui, deux 1000 sont sauvegardées en France. Une M2 est dans une petite collection en Haute-Saône et l'autre, une M1, à Engins Passion. Il est peu probable qu'il en subsiste encore à l'étranger.

Ce modèle a été récupéré en 2007 à Madrid, en Espagne.

Informations techniques :
- Puissance : 2 x 396 ch DIN ; 2 x 291,4 kW
- Moteur : Deutz BF 12 L 413 F (x2)
- Empattement : 6,69 m
- Largeur hors tout : 4,99 m
- Poids : 157/178,2 tonnes
- Vitesse maxi : 1,7 km/h
- Capacité du godet : 5 m^3 rétro

Poclain
1000

1000
Poclain

Poclain

POCLAIN 61

Avec la série 1, Poclain voulait réinventer la pelle hydraulique et surtout réaliser une machine nettement moins chère à produire pour rester compétitif.
- Années de production : 1985-1989
- Puissance : 68 ch DIN, 50 kW
- Moteur : Deutz F 4 L 913
- Poids : 13,2 tonnes

POCLAIN 101

La 101 Poclain est un prototype. Seulement quelques modèles sur chenilles ont été utilisés sur des chantiers. Celui-ci a été réalisé sur la base d'une 1088, avec des éléments de carrosserie d'une 81.
- Puissance : 142 ch
- Moteur : Case 6 T 590
- Poids : 17,6/18,6 tonnes

CMC C11

CMC était une marque du groupe Poclain entre fin 1969 à début 1976. Les chenillards CMC était très performants par rapport à la concurrence de l'époque, surtout avant que l'hydraulique ne monte en température. Ces machines, très maniables et en avance sur leur temps, n'ont pas connu une carrière suffisamment longue pour être mis au point.

Il est très difficile aujourd'hui de retrouver ce type de materiel. D'ailleurs, pour compléter la gamme, un C21 serait le bienvenu.

Informations techniques :
- Puissance : 108 ch – 79,4 kW
- Masse du chargeur : 11,7 t
- Moteur : 6 cylindres
- Années de production : 1970 – 1975

CMC BC 21

Dernier prototype fabriqué par CMC, ce BC 21 n'a jamais pu être utilisé, car il avait été saboté à la fermeture de l'usine en 1976. Racheté au concessionnaire MAURIES par la société BOUSQUET à Mazamet, il est resté stocké en panne jusqu'en 2015. Guy (jeune retraité de l'ancien concessionnaire Poclain dans l'Est [Tilly]) a redessiné tout le schéma hydraulique. Il a seulement gardé le moteur thermique et les 2 moteurs de chenilles. Yoann Charbonnier s'est chargé de la réalisation.

Informations techniques :
- Moteur : 6 cylindres Deutz F 6L 912

CMC P20

Plus difficile à trouver que le P10, ce CMC P20 appartenait à l'entreprise Guenard situé à l'est de Paris. La chaîne cinématique est du Clark, cette chargeuse laissera de bons souvenirs à ces utilisateurs. Le prix était en plus très compétitif.

Informations techniques :
- Année : 1972
- Moteur : Deutz V6 de 152 cv
- Masse : 13,4 t

CMC P20 B

La carrosserie du P20 B a été modifiée par rapport au P20 pour améliorer la visibilité sur l'arrière. Il l'avait également fiabilisé. C'était une très belle machine. Deux P20 B ont été nécessaires, dont un provenant de l'entreprise Massy TP.

Informations techniques :
- Année de production : 1974
- Puissance : 152 cv
- Moteur : Deutz V6
- Poids : 14 tonnes

CHOC

La pelle Choc a été produite à Lyon dans les années 60 en très faible quantité durant seulement 2 ans. N'ayant pas les moyens ou la volonté de les développer, Choc a finalement vendu ses dossiers techniques à Wesserhütte. Cette machine a été récupérée en Suisse en 2014.

P43 RICHIER

La P43 Richier était la plus petite machine de la gamme. Celle-ci travaillait sur Lyon, et était dans un état exceptionnel. Elle a bientôt 40 ans et ne fait pas son âge ! Cette pelle était à disposition du public pour qu'il puisse l'essayer.

Informations techniques :
- Année de production : 1982
- Puissance : 67 ch DIN
- Moteur : Deutz F 4L 912
- Poids : 11/12 tonnes
- Capacité du godet : 800 l

H52 RICHIER

La pelle Richier H52 est sortie en 1980. Avec un peu plus de 30T, c'était la plus grosse pelle produite par Richier. Cette machine a appartenu à la société de démolition Dir à Lyon.

Informations techniques :
- Puissance : 203 cv
- Moteur : Ford 401 TI
- Poids : 29/31 tonnes

YUMBO Y80

Yumbo était plus en avance que Poclain avec la Y80, dont le prototype, la Y550 DP était en 1957 la plus grosse pelle hydraulique au monde avec ses 19 tonnes. Michel Feutrier connaissait une épave de la Yumbo Y80, ce qui nous a permis de récupérer une partie des tuiles moulées qui était en très bon état.

Informations techniques :
- Puissance : 100 ch DIN
- Moteur : Deutz F 6L 514

YUMBO S25

Cette machine, la Yumbo S25, principale concurrente des Poclains appartenait à Maurice Béthoud qui l'avait pratiquement entièrement restaurée. Le porteur, un Fédéral des Surplus a été repeint aux anciennes couleurs de la société Delmonico Dorel.

PELLE BONDY 6

Tout le monde la connaissait, la pelle Bondy 6 était au bord de la nouvelle déviation vers Toulouse, qui a été réalisée pour transporter les pièces de l'Airbus A380. Le propriétaire n'étant pas très raisonnable sur le prix, il a fallu être patient. Ce modèle fut le dernier modèle fabriqué par Bondy avant qu'ils arrêtent leur production pour importer du matériel russe (Bondy Mach). La restauration fut assez compliquée : moteur bloqué, châssis tordu, pignon usé ...

Informations techniques :
- Années de production : les années 60
- Moteur : WILLEME 4 cylindre 70 cv
- Poids : environ 25 tonnes

NORDEST SD40

Le Nordest SD 40 a été donné à Christian Bourgoin par Christophe Cassar (contre bons soins) qui l'a entièrement revisé. Le cabanage a été refait à l'identique par Stéphane (Établissement Guillaumond). Christian a une maitrise parfaite de la machine, il conduisait la même il y a quelques décennies en région parisienne.

Informations techniques :
- Années de production : 1957 -1964
- Puissance : 40 cv
- Poids : 12 tonnes
- Capacité du godet : 400 l

CATERPILLAR 977 L

L'ASEDUR est également venu avec ce trax, qui marchait très bien. La réputation pour ce type de machine chez Caterpillar n'est plus à faire !

Informations techniques :
- Année de production : 1979
- Puissance : 190 cv
- Poids : 21 tonnes 780

RICHARD CONTINENTAL TP 4

Un peu moins produit que le TP6, ce TP4 a été récupéré dans l'Ain, dans un état exceptionnel. Son ancien propriétaire est venu le conduire.

- Puissance : 52 cv
- Moteur : Perkins P 4
- Poids : 7,9 tonnes
- Production : 1961-1964

RICHARD CONTINENTAL TP 6 D

Manu Laval est venu avec ce trax, qui a tellement bien fonctionné qu'il a prévu de lui refaire prendre du service sur ses chantiers !

- Puissance : 74 cv
- Moteur : Perkins 6 PF 305
- Capacité du godet : 1600 l
- Poids : 10,85 tonnes
- Production : 1961-1963

RICHARD CONTINENTAL TP 8

Le TP8 Richard Continental est un modèle très peu diffusé. Introduit en 1960, il utilise la base du CD8. Cette machine avait été récupérée par une association qui devait l'offrir à l'Algérie au moment du tremblement de terre. On l'a finalement échangé contre un CAT 955 L.

Informations techniques :
- Année : 1960 -1965
- Puissance : 140 cv
- Moteur : Berliet MDZ 23
- Masse : 21,6 t
- Capacité du godet : 2200 l

RICHARD CONTINENTAL 7200

Le 7200 sera un succès commercial. La couleur rouge disparaitra au profit du jaune dans les années 62/63.

- Puissance : 71 cv
- Moteur : Berliet MDB 3 R
- Poids : 9,5 tonnes
- Production : 1953 -1956

RICHARD CONTINENTAL CD7 A

Le CD7 A contrairement au CD7 B était une excellente machine.

- Puissance : 100 cv
- Moteur : Perkins 6.354 D
- Largeur : 3,30 m
- Poids : 10,115 tonnes
- Production : 1967 -1969

RICHARD CONTINENTAL CD7

Le CD7 est l'évolution du 7200. Cette machine a été amenée par Jean Baptiste Blanc, un jeune entrepreneur passionné de bull de Lamastre (07).

Informations techniques :
- Puissance : 85 cv
- Moteur : Berliet MDX14
- Largeur : 3,28 m
- Largeur hors tout : 4,99 m
- Poids : 8,2 tonnes
- Production : 1956 -1964

RICHARD CONTINENTAL CD8

C'est un dérivé du CD9000 puis du CD100. Le CD8 sera et restera le bulldozer français le plus diffusé.

Informations techniques :
- Années de production : 1956 à 1963
- Puissance : 130 cv
- Moteur : Berliet MDZ 23
- Largeur : 3,79 m
- Masse : 12,1 tonnes

RICHARD CONTINENTAL CD10 D

Le CD10 D Richard Continental à sa sortie en 1962 était le plus gros bull jamais construit en Europe, le CD10 D sera le dernier bull vraiment nouveau chez Continental avant la fermeture de l'usine. Mécaniquement, il ressemble beaucoup au TD25 International.

Informations techniques :
- Année : 1970
- Moteur : V8 Baudouin 300 cv 21,2 litres de cylindrés
- Masse : 32,110 tonnes

BULL BONDY 6

Très peu de Bondy 6 ont été fabriqués, car c'étaient des machines mal conçues et très chères à fabriquer. Ce Bondy 6 a été récupéré à Niort, rouillé, mais complet. Le moteur était bloqué et notre ami Christian a passé beaucoup d'heures pour le reconditionner.

- Marque : Bondy 6
- Année : 1950
- Moteur : Bondy licence Hesselman 120 cv 14,82 litres de cylindrée
- Poids : 14,2 tonnes

NORALPE T20

Noralpe était une marque du groupe Richier. Après avoir fabriqué ses propres bulls sous la marque Nordest (le TC 90 et TC 130), il décide de fabriquer à Grenoble des bulls sous licence Vender (constructeur italien). Ils arrêteront la production en 1962 suite à la faillite de Vender. Le site de production sera revendu à Caterpillar.

- Puissance : 65 cv
- Moteur : 4 cylindres Noralpe D 460

NORALPE T30

Ce bull travaillait dans une carrière de pouzzolane dans le Puy-de-Dôme.

- Puissance : 100 cv
- Moteur : Noralpe 4 cylindres

NORALPE T35 + SW 65

Le T35 n'est pas un Vender, mais un pure produit Noralpe. Il est attelé à un scrapeur SW 65, fabriqué sous licence Wollridge.

- Année : 1961
- Puissance : 150 ch
- Moteur : Willème 6 cylindre
- Poids : 17,2 tonnes

JOHN DEERE JD 570

Machine apportée par Christophe Trouilloud qui travaille avec son fils (doué comme son père). Ils conduisent essentiellement des niveleuses. John Deer a connu un certain succès commercial en France.

RICHIER 565

Machine apportée par Monnier TP, cette niveleuse est en parfait état de fonctionnement. Elle fait partie des plus gros modèles de la gamme Richier. Elle a un moteur GM qui hurle pour développer ses 175 cv.

PPM 1801

Machine apportée par Gilbert Payen (Titi). Il est spécialisé dans le forage de puits de gros diamètres.

PINGON 14D

Machine apportée par Jean Marc Daurier (Daurier TP). La Pingon 14 a été le modèle le plus vendu de la marque. Il faut seulement quelques minutes pour que la machine soit opérationnelle.

DUMPER BERLIET T 45 U

Le Dumper Berliet T 45 U a été construit en 1972, il pèse 39,5 tonnes et fait 635 cv. Il était réputé pour être le plus fiable des dumpers Berliet. Seulement 19 exemplaires ont été produits de 1968 à 1972. Il provient des carrières Charoy à Gudmont (Haute-Marne) qui l'avaient racheté d'occasion à l'Area. Berliet a été racheté en 1974 par la régie Renault qui abandonne la fabrication des dumpers après 15 ans de production.

Un gros travail de chaudronnerie a été nécessaire pour refaire la benne.

MACK DM 685 S

Ce Mack DM 685 S à cabine décalée vers la gauche appartient à Frédéric (TAMTP). Il est doté d'un six cylindres de 240 chevaux et surtout d'un capot « heavy duty » en acier alors que la majorité des exemplaires de ce modèle étaient vendus avec un capot en polyester.

RENAULT CBH 380 6 x 6

Ce camion appartient à Olivier Lagardere, qui est venu des Landes. C'est un modèle rare en France où les 6 x 6 sont des exceptions. Le moteur est un six cylindres turbo intercooler de 12 litres et 380 chevaux. Chose rare également, le véhicule est chaussé de pneus Super single montés en simple à l'arrière. Ce camion date de 1991 environ.

BERLIET GBH 260 6 x 6

Ce GBH est un ancien véhicule de l'armée française qui en avait équipé ses unités de Génie. C'est un GBH 260 6 x 6 de 1976, une rareté à moteur six cylindres atmosphériques de 250 chevaux SAE. Il appartient à Jean-Michel Perrier.

BERLIET GBO 15 6 X 4 HC

Ce camion appartient à Jean Michel Perrier. Un Berliet GBO 15 6 x 4 HC à moteur six cylindres turbo MDO 3 S de 14,78 litres et 300 chevaux. C'est un camion hors code (3 m de large au bas mot) équipé d'une rare monte en 14,00 x 24. Il date de 1958 environ.

KENWORTH T 800 8 X 4

Ce camion est une rareté en France. Moteur Cummins, 15 litres, 500 cv. Année 2012

UNIC 75 PC 4 X 4

Ce camion appartient à Rémi Bal-Villet qui l'a amené de Savoie. C'est un Unic 75 PC 4 x 4 avec moteur six cylindres atmosphériques de 110 chevaux. En benne, c'est une rareté, l'immense majorité des exemplaires immatriculés en France ayant été équipés en camion-citerne pour feux de forêt.

RENAULT GBH 340

Son propriétaire est Eddy Critin. C'est un GBH 280 6 x 4 E dont le six cylindres turbo de 280 chevaux à injection directe a reçu a posteriori un radiateur d'interrefroidissement (intercooler) en Italie, qui a fait grimper la puissance à 340 chevaux, d'où la mention GBH 340 sur ses joues de capot.

MAGIRUS 170-34

Ce camion est spécifique pour la Suisse. Propriété d'Étienne Romy, Iveco-Magirus 170.34 AW 4 x 4 de 17 tonnes de PTC avec moteur V8 turbo Deutz de 340 chevaux. Ce véhicule équipé de roues Trilex affiche une largeur de 2,30 m pour pouvoir circuler sur toutes les routes suisses.

IVECO 330 - 30

Ce camion appartient à Manu Laval. C'est un classique des chantiers français. C'est un Iveco 330.30 N 6 x 4 équipes de la cabine à capot des Magirus, mais propulsé par un six cylindres turbo de 13 litres et 300 chevaux d'origine Fiat.

VOLVO BM DR 861

Dumper de Frédéric (TAM TP). C'est l'un des premiers modèles de dumper articulé et c'est aussi celui qui a rencontré le plus grand succès commercial. C'est un 6 x 2 (un seul pont moteur). Son moteur est un six cylindres de 9,6 litres. Son PTC est de 22 tonnes.

BERLIET GLR 8 M3

Ce camion est un Berliet GLR 8 M3 de 1966 équipé en tribenne. De ce modèle fabriqué à près de 10 900 exemplaires, il en reste moins de 10 en collection en France ! Son moteur est un cinq cylindres de 150 chevaux. Celui-ci a été magnifiquement restauré par Delmonico-Dorel.

SOMUA MTP

Le Somua MTP a été récupéré chez un collectionneur de camions du Sud-Ouest. Le moteur Somua D615H de 150 cv a été changé et la benne a également été refaite. Les pneus avant sont identiques à l'original.

BERLIET GBO 15 M 6 X 4

Superbe restauration de ce Berliet GBO 15 M 6 x 4 carrossé en benne d'enrochement. Propriété de Christophe Cassar, il est propulsé par un six cylindres atmosphérique de 14,78 litres et 240 chevaux. Son PTC technique est de 35 tonnes.

LE DÉMONTAGE

Le démontage a commencé dès le lendemain de l'exposition. Heureusement, certains volontaires venus pour aider avant et durant la manifestation sont restés pour nous donner un coup de main. Pour le reste, le démontage s'est passé avec beaucoup moins de difficulté que l'installation.

On a commencé par ramener les plus petites machines.

610

160
Poclain
P20
cmc

Poclain

Poclain
1000
CONVOI EXCEPTIONNEL

TRANS-AVELANE
CONVOI EXCEPTIONNEL

610
Poclain
www.mltm.fr

1000
Poclain

Poclain
610

Poclain
1000
www.mltm.fr

Le transport de la 1000 nécessite le démontage des 2 trains de chaine (25 t). Cette opération nécessite environ une demie-journée de travail avec une grue de 100 t et un élévateur.

La 1000 sans ses chenilles pèse encore 77 t. Lulu de Transajolans a réalisé tous les transferts des grosses machines. Un vrai professionnel, calme et qui garde toujours sa bonne humeur.

REMERCIEMENTS

Un grand merci à la société Delmonico Dorel de nous offrir l'opportunité d'organiser un évènement comme Engins Passion.

Un grand merci à tous les bénévoles sans qui une exposition comme la nôtre ne pourrait jamais exister.

Un grand merci à l'Amicale des Pompiers de Bancel qui a vraiment assuré malgré toutes les incertitudes.

Un grand merci aux exposants, à toutes les personnes qui ont amené des machines et au groupe Smaguine Family d'avoir assuré l'animation.

Merci à la société PTRA qui a aidé bénévolement à la gestion des parkings et de la navette.

Un grand merci à tous les visiteurs d'être venus aussi nombreux.

Un grand merci à tous ceux qui étaient là en pensée, qui nous soutiennent, qui ont partagé l'évènement et qui partagent notre passion des vieux engins.

INTERMAT
PARIS 2018

Poclain
610

POCLAIN

ENGINS PASSION

Alpethage

CRÉDITS

Textes et informations techniques : Francis Pierre, Jean François Colombet, Éric Moutot

Corrections : Adel Oualid

Photos : Jimmy Pourcelot, Victor Veluscek, Floriane Savioz, Jean Sebastien Clavel, Eoghan Daly, Marine Moutot, Océane Moutot, Éric Affled

Traitement des photos : Victor Veluscek, Robin Tran-Tien

Conception graphique : Océane Moutot

Impression : Imprimerie Liversain Père et Fils

SPONSORS / CONTRIBUTEURS

Merci à toutes les personnes qui ont participé à rendre Engins Passion et ce catalogue possible. Un grand merci à toutes les personnes qui ont précommandé le catalogue. Un merci particulier à Jean Sebastien Clavel, à Christine Figuline, à Christophe Podvin, à Jean-François Colombet, à Jean-Marie Payen, à l'Amicale des Pompiers de Bancel, à la SRTAD Simon Ramella, à l'AIPETHOAC, à la Fondation Poclain, à Phillipe Ska, à Jean-François Lepagnol et à Cedric Marchand pour leurs généreuses donations.

Un grand merci pour leur contribution à l'événement, à MTAT Stephane Morellon, à Passerat TP et :

Poclain
Poclain
Poclain
Poclain
350